

Trivector Traffic PM 2022:184

Mobilitetsplan för Skärgårdsskogen

2022-12-06



Mobilitetsplan för Skärgårdsskogen

Trivector PM 2022:184

Version:	Datum:	Förändring:	Författare:	Kvalitetsgranskning:	Beställare:
0.9	2022-11-25		Paulina Soliman	Björn Wendle	Riksbyggen, Mia Turai
1.0	2022-12-06	Uppdaterad efter kommentarer från beställare	Erika Johansson Alix Lereculey-Peran		

Innehållsförteckning

1. Bakgrund och syfte

2. Förutsättningar för hållbar mobilitet

- 2.1 Platsanalys – utbud av service inom gångavstånd
- 2.2 Platsanalys – nåbarhet med cykel
- 2.3 Kollektivtrafik och restider till viktiga målpunkter

3. Exploatering i Skärgårdsskogen

- 3.1 Översikt av planerad bebyggelse i Skärgårdsskogen
- 3.2 Kvarter A – Riksbyggen
- 3.3 Kvarter B – HSB
- 3.4 Kvarter C – NREP
- 3.5 Kvarter D – Viktor Hanson
- 3.6 Kvarter E – Einar Mattsson
- 3.7 Kvarter F – SKB
- 3.8 Kvarter G – Storstaden
- 3.9 Kvarter H – Åke Sundvall & Heba

4. Parkerings efterfrågan för Skärgårdsskogen

- 4.1 Parkeringstal för Skärgårdsskogen
- 4.2 Parkerings efterfrågan för bil
- 4.3 Parkerings efterfrågan för cykel

5. Mobilitetsåtgärder för Skärgårdsskogen

- 5.1 Olika typer av mobilitetsåtgärder
- 5.2 Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad
- 5.3 Mobilitetserbjudande för Skärgårdsskogen
- 5.4 Mobilitetsåtgärder för cykel
- 5.5 Mobilitetsåtgärder för bil
- 5.6 Icke-fysiska mobilitetsåtgärder
- 5.7 Nyckeltal för mobilitetsåtgärder i Skärgårdsskogen

6. Rekommendationer och fortsatt arbete



1. Bakgrund och syfte

I Skärgårdsskogen, som ligger mellan Skarpnäcksstaden och Flygfältsgatan i södra delen av Skarpnäck i Stockholm, planeras det för 915 nya bostäder samt förskolor och lokaler för centrumändamål.

Åtta byggaktörer exploaterar i Skärgårdsskogen:

- ▶ Byggnadsfirman Viktor Hansson AB
- ▶ Einar Mattsson Projekt AB
- ▶ NREP AB
- ▶ SKB
- ▶ Åke Sundvall Projekt AB tillsammans med Heba Fastighetsutveckling
- ▶ Riksbyggen AB
- ▶ HSB
- ▶ Storstaden Stockholm Bostad AB

Syftet med mobilitetsplanen är att redogöra för hur alla byggaktörer gemensamt ska verka för hållbar mobilitet i området. I processen har bland annat intervjuer med byggaktörerna hållits för att samla in kunskap om intentioner och ambitionsnivåer.



2. Förutsättningar för hållbar mobilitet

2.1 Platsanalys – utbud av service inom gångavstånd

Planområdet är beläget i sydöstra Skarpnäck i södra Stockholm och har mycket god tillgänglighet till service och kollektivtrafik.

Det tar ca 5 minuter att gå till Skarpnäcks tunnelbanestation, där man med tunnelbanans gröna linje enkelt tar sig till centrala Stockholm på drygt 20 minuter. Inom 10 minuters gångavstånd finns även ett busshållplatsläge för ett flertal busslinjer, varav bland annat stomlinjerna 172 och 173 som går till Norsborg och Skärholmen. Det finns även buss till Tyresö, idag kör linje 816 och i framtiden kommer sträckan trafikeras av stombuss.

Inom 5-10 minuters gångavstånd finns närservice i form av flera mindre livsmedelsbutiker. Inom ca 10 minuters cykelavstånd finns även en större livsmedelsbutik. I närområdet finns även bland annat restauranger, apotek och vårdcentral.

Det finns ett flertal förskolor, en grundskola och idrottsanläggningar inom 15 minuters gångavstånd och ca 5-10 min cykelavstånd.

Flatens naturreservat och Nackareservatet ligger inom 10 minuters gångavstånd från planområdet.

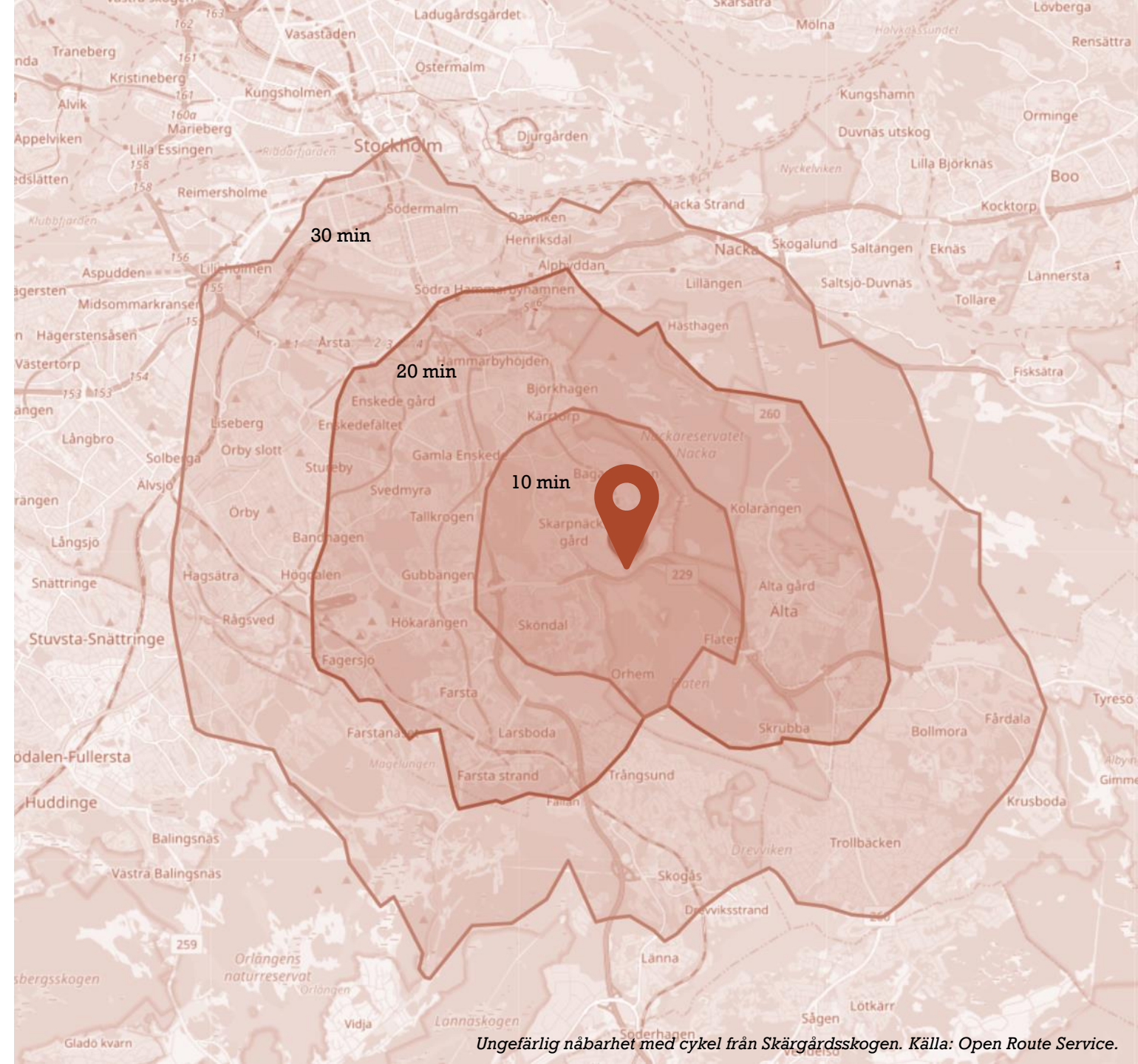


Ungefärlig närhet till fots från Skärgårdsskogen. Källa: Open Route Service.

2.2 Platsanalys – nåbarhet med cykel

Från planområdet är det enkelt att ta sig med cykel. På upp till 10 minuter nås service i form av livsmedelsbutiker, vårdcentral, skolor, förskolor, restauranger, naturreservat, parker och idrottsanläggningar.



Det finns ett cykelstråk längs med Nynäsvägen som gör det enkelt att pendla in till centrala Stockholm, och det går att nå Södermalm på under 30 minuter. Stockholms centralstation nås på strax under 40 minuter, eller ca 25 minuter med elcykel.





Ungefärlig nåbarhet med cykel från Skärgårdsskogen. Källa: Open Route Service.

2.3 Kollektivtrafik och restider till viktiga målpunkter



Stockholms central

 36 min
 22 min

Södermalm (Slussen)

 27 min
 17 min

Gullmarsplan

 22 min
 12 min

Skarpnäck (t-bana)

Målpunkt	Cykel (min)	Elcykel (min)	Kollektivtrafik (min)	Bil (min)	Restidskvot
<i>Kommentar</i>	<i>Startpunkt Skarpnäck t-bana</i>	<i>Medelhastighet 25 km/h</i>	<i>Enligt SLs tidtabell, vardag kl. 07:30</i>	<i>Intervall enligt Google Maps, vardag kl. 07:30</i>	<i>Kollektivtrafik / bil</i>
Stockholm City	36	26	22	18-35	0,6
Gullmarsplan	22	16	12	12-22	0,5
Slussen	27	21	17	18-30	0,6
Älvsjö station	31	23	34	16-35	1,0
Farsta centrum	19	12	25	10-16	1,6

Skärgårdsskogen

3. Planerad exploatering i Skärgårdsskogen

3.1 Översikt av planerad bebyggelse i Skärgårdsskogen

I tabellen visas en översikt av all planerad bebyggelse i Skärgårdsskogen. Totalt planeras det för 928 lägenheter, några lokaler och två förskolor.

På följande sidor presenteras planerad bebyggelse per byggaktör mer i detalj. Siffrorna kan komma att uppdateras i ett senare skede.

Aktör	Kvarter	Boendetyper	Antal	Fördelning lgh
Riksbyggen	A	1-4 RoK	115	Normal
HSB	B	1-4 RoK	124	Normal
NREP	C	1-4 RoK	122	Små
Viktor Hanson	D	1-5 RoK	96	Normal
Einar Mattsson	E	1-4 RoK	113	Normal
SKB	F	1-6 RoK	80	Normal
Storstaden	G	1-5 RoK	135	Normal
Åke Sundvall & Heba	H	1-4 RoK	143	Normal
Totalt			928	

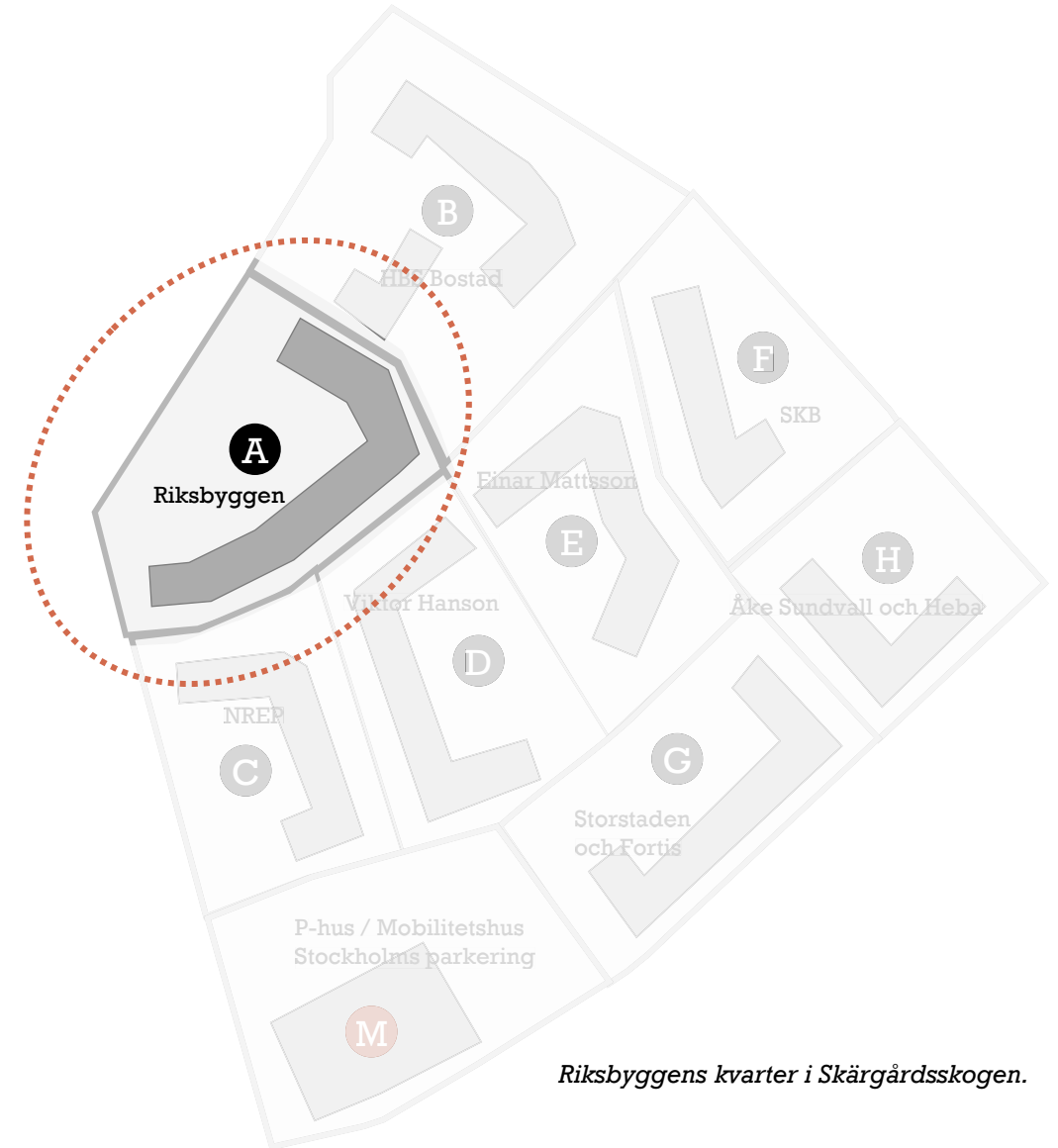


Översikt av de olika kvarteren i Skärgårdsskogen.

3.2 Kvarter A – Riksbyggen

I tabellen visas planerad utveckling för kvarter A som byggs av Riksbyggen, totalt planeras 115 lägenheter. Siffrorna kan komma att uppdateras i ett senare skede. Kvarteret kommer att ha en normalfördelning av lägenhetsstorlekar.

Kvarter	Boendetyper	Antal	Fördelning lgh
Kvarter A	1 RoK	13	11%
Kvarter A	2 RoK	24	21%
Kvarter A	2,5 RoK	17	15%
Kvarter A	3 RoK	20	17%
Kvarter A	3,5 RoK	20	17%
Kvarter A	4 RoK	21	18%
Totalt		115	

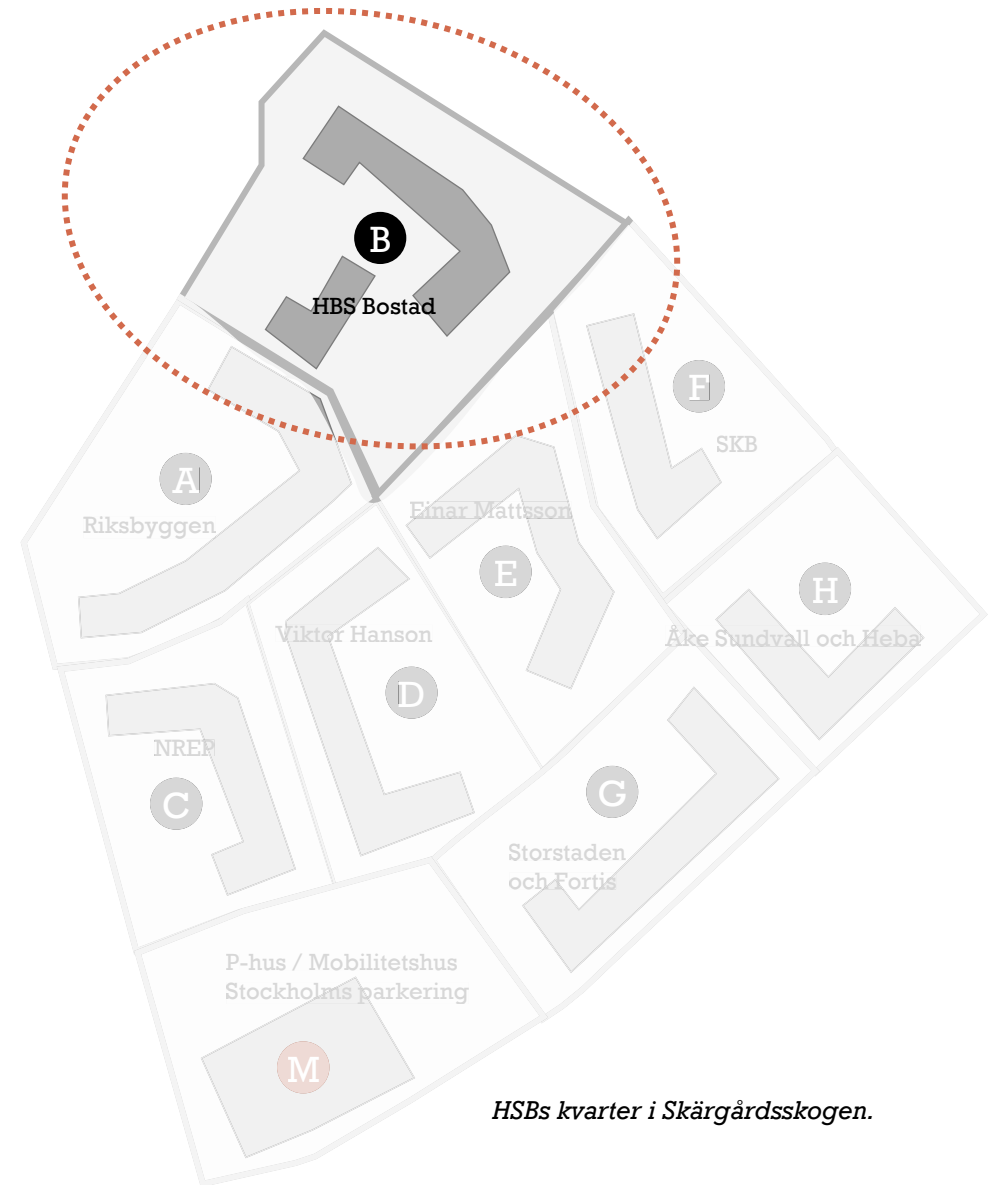


Riksbyggens kvarter i Skärgårdsskogen.

3.3 Kvarter B – HSB

I tabellen visas planerad utveckling för kvarter B som byggs av HSB, totalt planeras 124 lägenheter. Siffrorna kan komma att uppdateras i ett senare skede. Det kommer att vara en stor andel små lägenheter i kvarteret. Detta har i beräkningen behandlats som normalfördelning fastän bilparkeringsefterfrågan kan antas bli lägre.

Kvarter	Boendetyper	Antal	Fördelning lgh
Kvarter B	1 RoK	14	11%
Kvarter B	2 RoK	50	40%
Kvarter B	3 RoK	46	37%
Kvarter B	4 RoK	15	12%
Totalt		124	

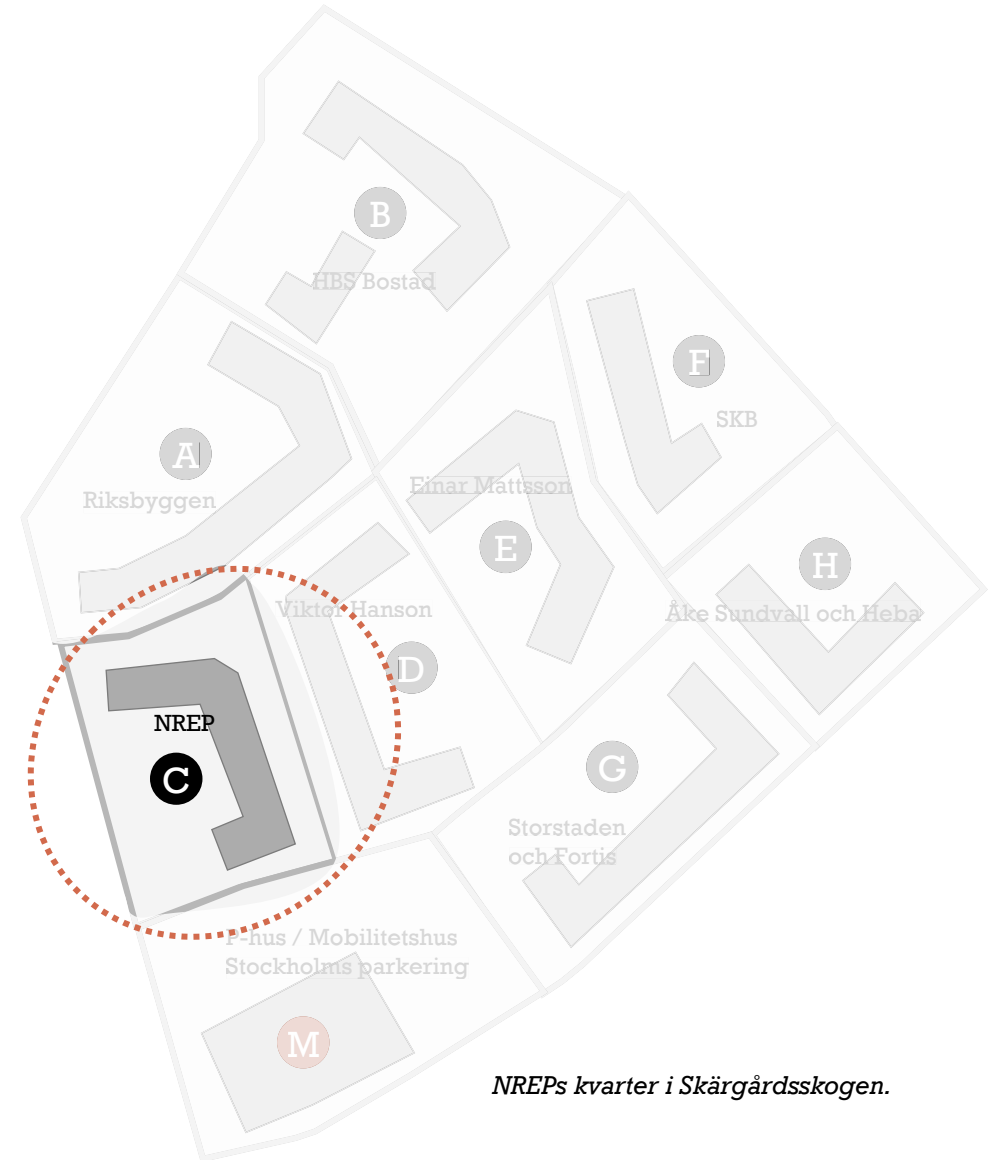


HSBs kvarter i Skärgårdsskogen.

3.4 Kvarter C – NREP

I tabellen visas planerad utveckling för kvarter C som byggs av NREP, totalt planeras 125 lägenheter. Siffrorna kan komma att uppdateras i ett senare skede. Det kommer att vara en stor andel små lägenheter i kvarteret.

Kvarter	Boendetyper	Antal	Fördelning lgh
Kvarter C	1 RoK	51	42%
Kvarter C	2 RoK	51	42%
Kvarter C	3 RoK	14	11%
Kvarter C	4 RoK	6	5%
Totalt		122	

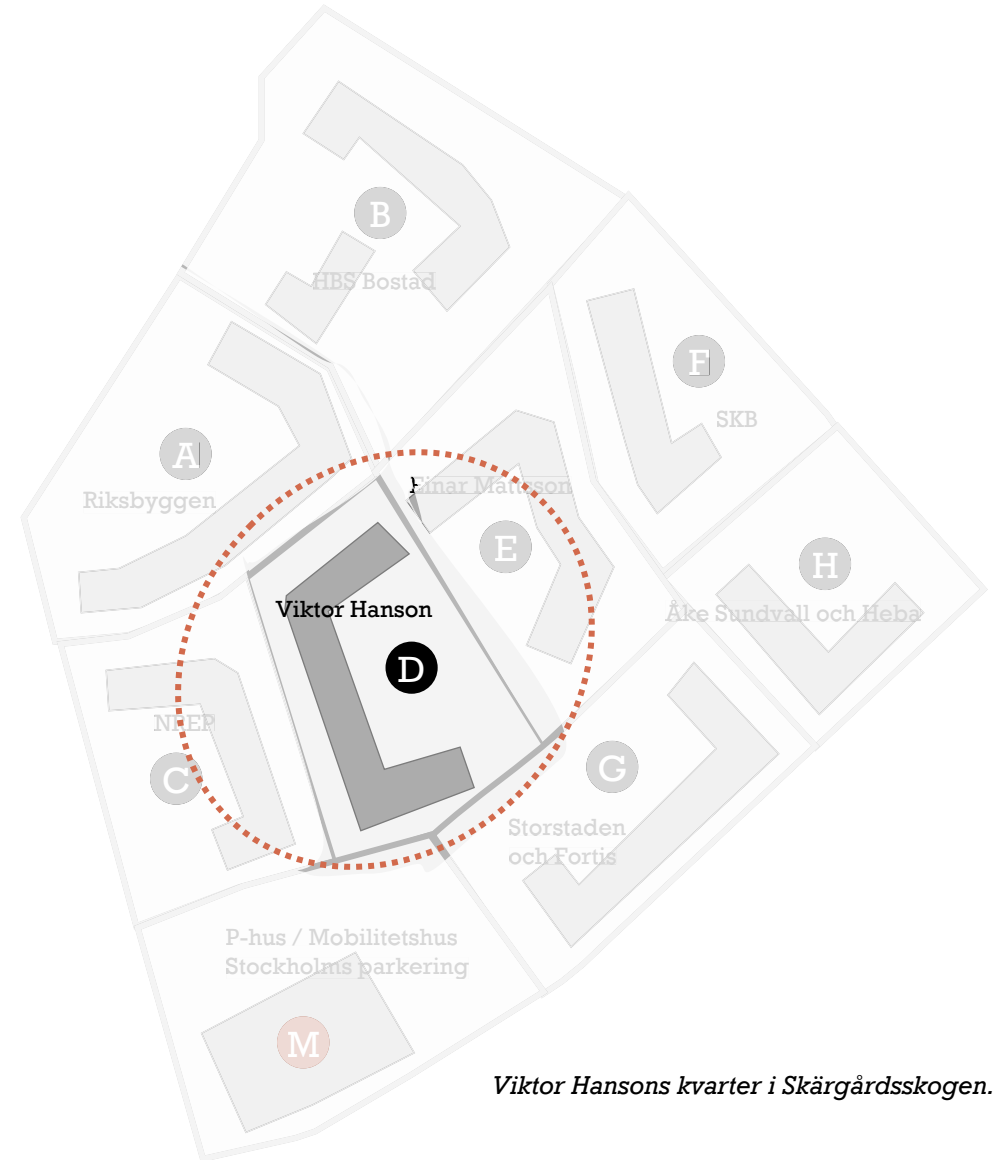


NREPs kvarter i Skärgårdsskogen.

3.5 Kvarter D – Viktor Hanson

I tabellen visas planerad utveckling för kvarter D som byggs av Viktor Hanson, totalt planeras 96 lägenheter. Siffrorna kan komma att uppdateras i ett senare skede. Kvarteret kommer att ha en normalfördelning av lägenhetsstorlekar.

Kvarter	Boendetyper	Antal	Fördelning lgh
Kvarter D	1 RoK	2	2%
Kvarter D	2 RoK	37	39%
Kvarter D	3 RoK	31	32%
Kvarter D	4 RoK	21	22%
Kvarter D	5 RoK	5	5%
Totalt		96	

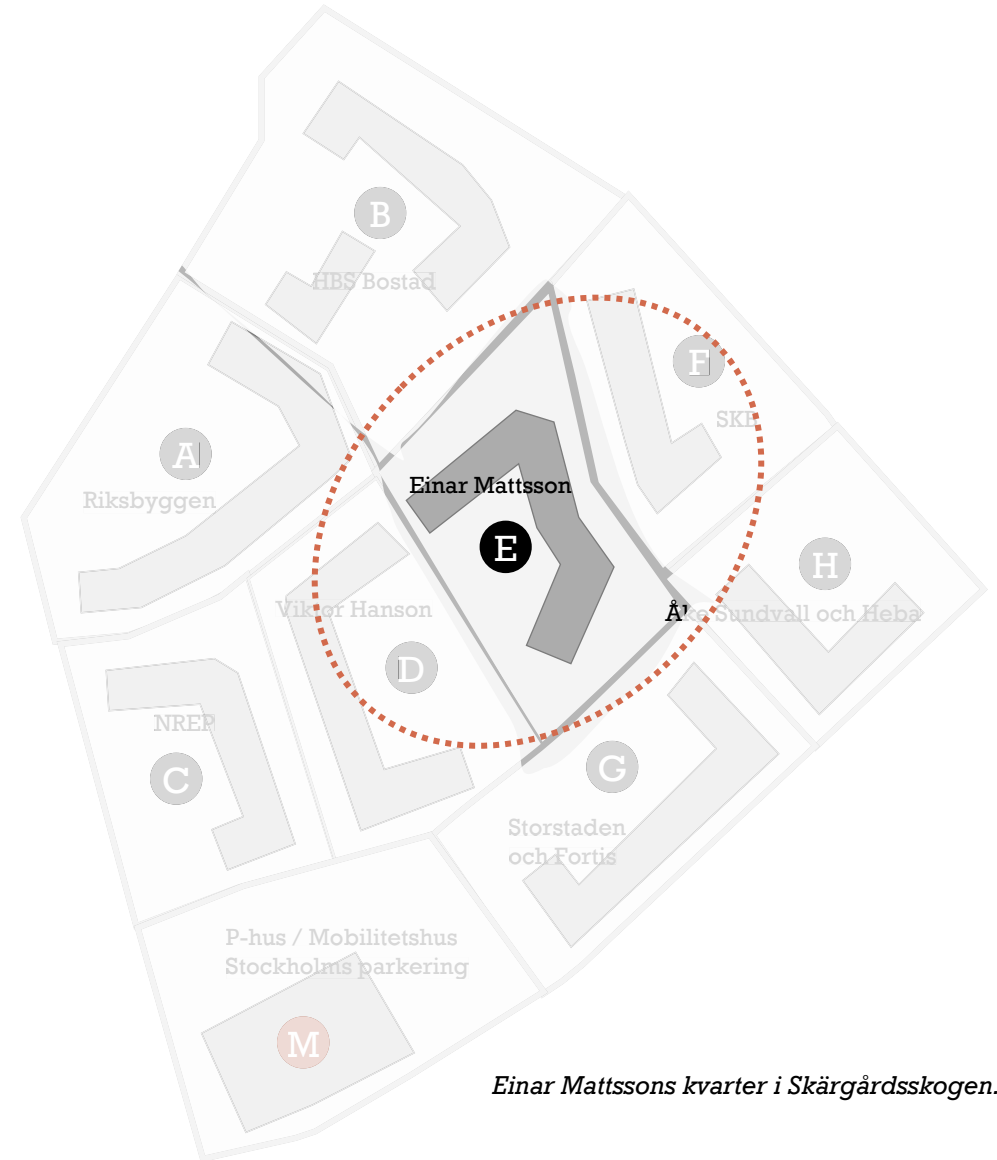


Viktor Hansons kvarter i Skärgårdsskogen.

3.6 Kvarter E – Einar Mattsson

I tabellen visas planerad utveckling för kvarter E som byggs av Einar Mattsson, totalt planeras 113 lägenheter. Siffrorna kan komma att uppdateras i ett senare skede. Kvarteret kommer att ha en normalfördelning av lägenhetsstorlekar.

Kvarter	Boendetyper	Antal	Fördelning lgh
Kvarter E	1 RoK	17	15%
Kvarter E	2 RoK	49	43%
Kvarter E	3 RoK	12	11%
Kvarter E	4 RoK	35	31%
Totalt		113	

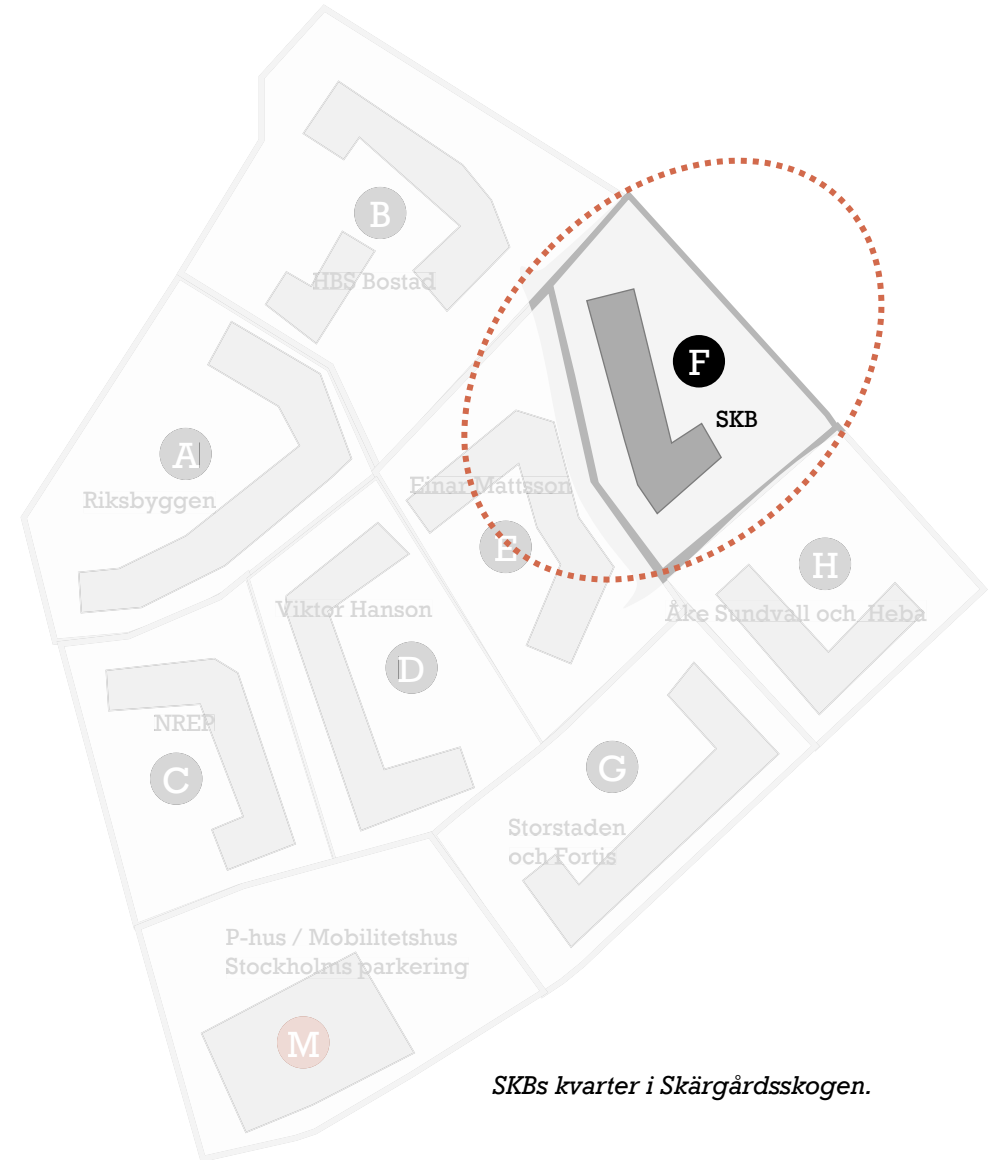


Einar Mattssons kvarter i Skärgårdsskogen.

3.7 Kvarter F – SKB

I tabellen visas planerad utveckling för kvarter F som byggs av SKB, totalt planeras 75 lägenheter. Siffrorna kan komma att uppdateras i ett senare skede. Det kommer att vara en stor andel små lägenheter i kvarteret. Detta har i beräkningen behandlats som normalfördelning fastän bilparkeringsefterfrågan kan antas bli lägre.

Kvarter	Boendetyper	Antal	Fördelning lgh
Kvarter F	1 RoK	12	15%
Kvarter F	2 RoK	24	30%
Kvarter F	3 RoK	19	24%
Kvarter F	4 RoK	16	20%
Kvarter F	5 RoK	8	10%
Kvarter F	6 RoK	1	1%
Totalt		80	

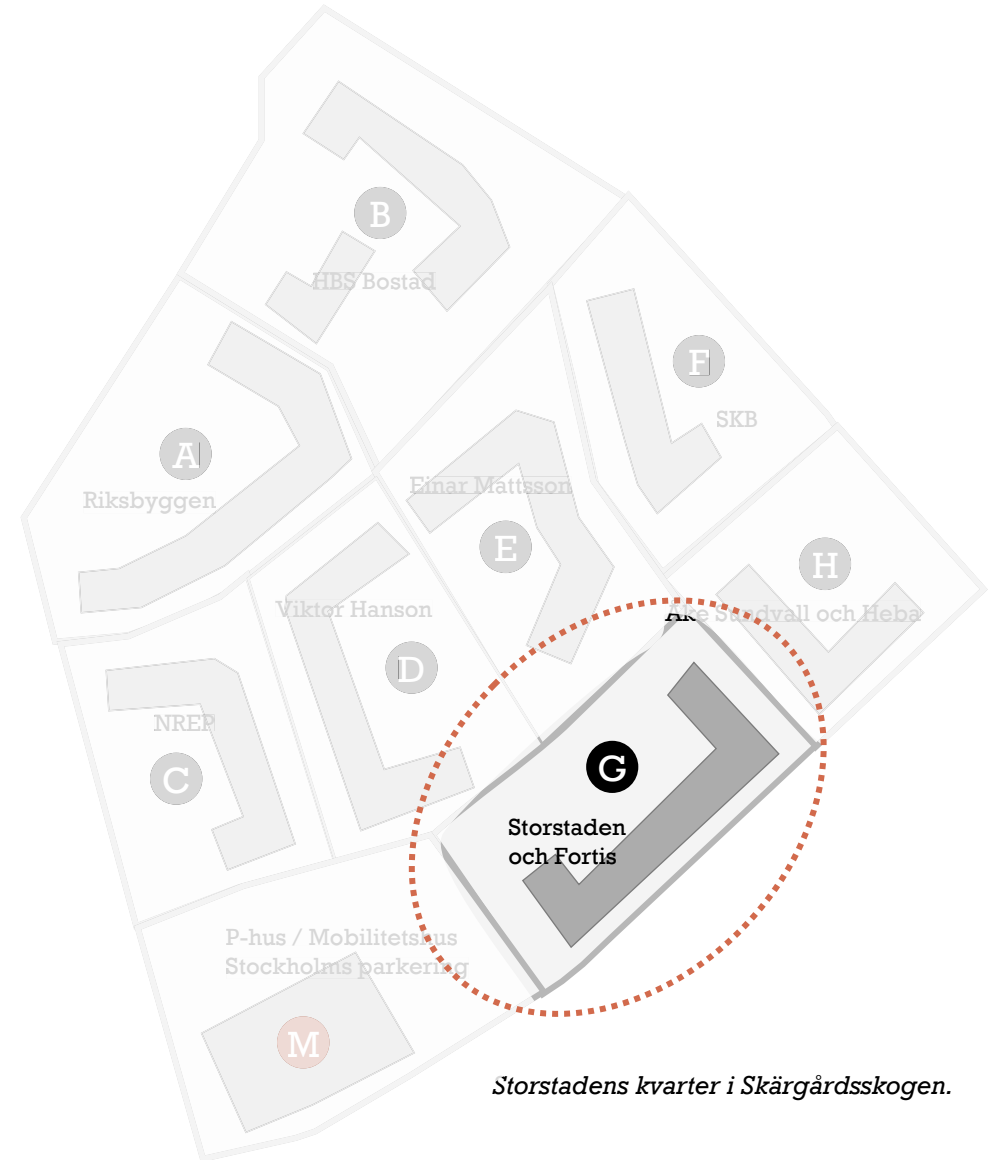


SKBs kvarter i Skärgårdsskogen.

3.8 Kvarter G – Storstaden

I tabellen visas planerad utveckling för kvarter G som byggs av Storstaden, totalt planeras 135 lägenheter. Siffrorna kan komma att uppdateras i ett senare skede. Kvarteret kommer att ha en normalfördelning av lägenhetsstorlekar.

Kvarter	Boendetyper	Antal	Fördelning lgh
Kvarter G	1 RoK	50	37%
Kvarter G	2 RoK	9	7%
Kvarter G	3 RoK	25	19%
Kvarter G	4 RoK	38	28%
Kvarter G	5 RoK	13	10%
Totalt		135	

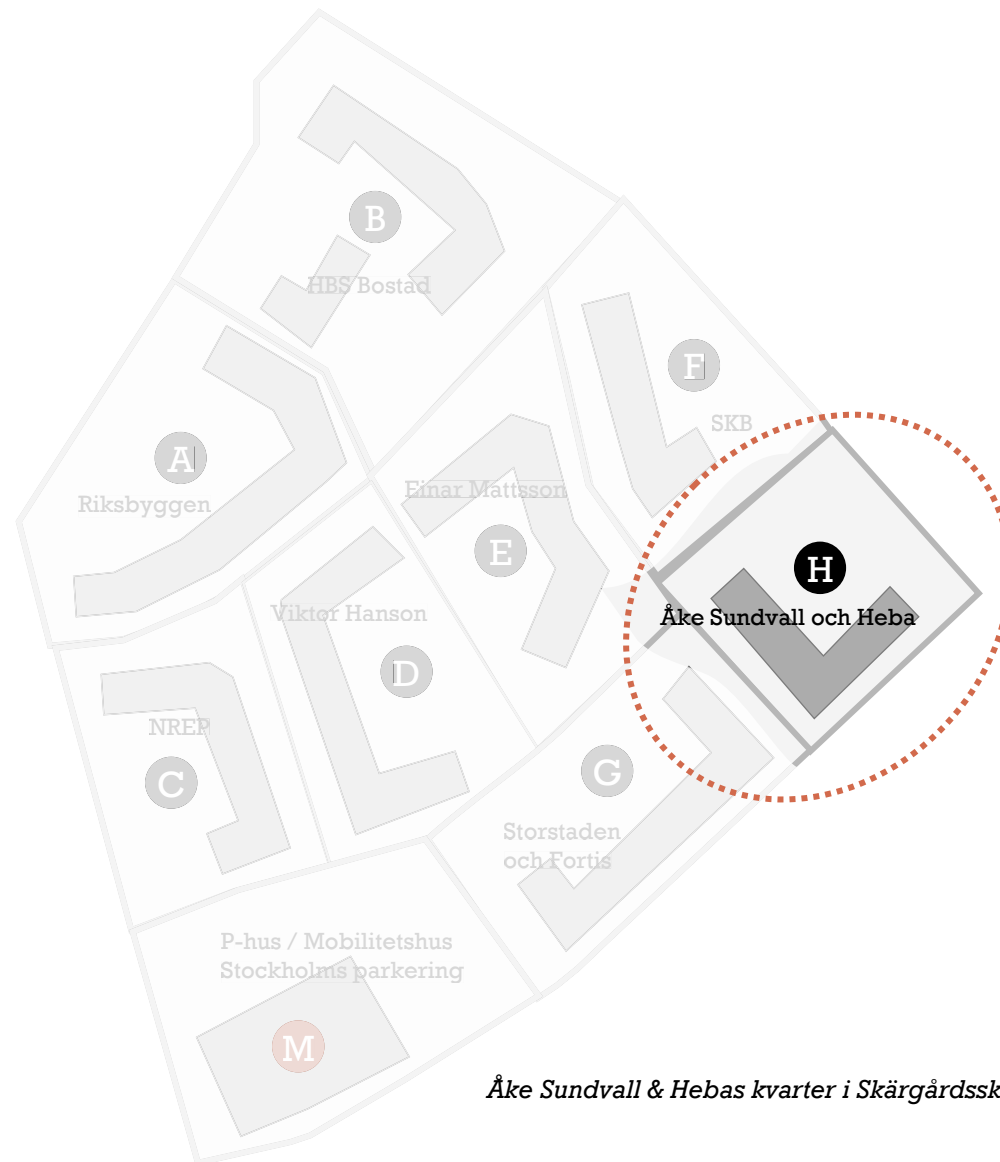


Storstadens kvarter i Skärgårdsskogen.

3.9 Kvarter H – Åke Sundvall & Heba

I tabellen visas planerad utveckling för kvarter H som byggs av Åke Sundvall & Heba, totalt planeras 143 lägenheter. Siffrorna kan komma att uppdateras i ett senare skede. Kvarteret kommer att ha en normalfördelning av lägenhetsstorlekar.

Kvarter	Boendetyper	Antal	Fördelning lgh
Kvarter H	1 RoK	40	28%
Kvarter H	2 RoK	52	36%
Kvarter H	3 RoK	32	22%
Kvarter H	4 RoK	19	13%
Totalt		143	



Åke Sundvall & Hebas kvarter i Skärgårdsskogen.

4. Parkeringsefterfrågan för Skärgårdsskogen



4.1 Parkeringstal för Skärgårdsskogen

I tabellen visas alla byggaktörernas respektive projektspecifika parkeringstal för de olika boendeformer som planeras. Parkeringstalen har tagits fram enligt Stockholms stads riktlinjer för gröna parkeringstal och Skärgårdsskogen har tilldelats det lägsspecifika parkeringstalet 0,5.

Enligt riktlinjerna för gröna parkeringstal i Stockholms stad ska det projektspecifika parkeringstalet ökas med 10 % om besöksparkering ordnas separat. I Skärgårdsskogen planeras besöksparkering gemensamt och därför har inget påslag gjorts i parkeringsberäkningarna.

Byggaktörerna har valt mobilitetsnivå medel enligt Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad, vilket medger en reduktion av det projektspecifika parkeringstalet med 15 %. Mobilitetsåtgärderna beskrivs närmare i kapitel 5.

För cykelparkering har beräkning skett utifrån 2,5 cykelplatser per liten lägenhet och 4 cykelplatser per stor lägenhet enligt besked från staden. I denna beräkning räknas endast lägenheter på upp till 35 kvm som små, enligt Boverkets definition. I kommande skeden kommer beräkning ske utifrån 3,5 platser per 100 kvm BTA. Detta ger, beroende på lägenhetsfördelning, en större eller mindre efterfrågan.

Aktör	Lägenhetsfördelning	Projektspecifika p-tal (gemensam besöksparkering)	P-tal Mobilitetsnivå medel
Riksbyggen	Normal	0,5	0,425
HSB	Normal	0,5	0,425
NREP	Små	0,35	0,2975
Viktor Hanson	Normal	0,5	0,425
Einar Mattsson	Normal	0,5	0,425
SKB	Normal	0,5	0,425
Storstaden	Normal	0,5	0,425
Åke Sundvall & HEBA	Normal	0,5	0,425

4.2 Parkeringsefterfrågan för bil

I tabellen visas total parkeringsefterfrågan för Skärgårdsskogen givet att besöksparkering ordnas gemensamt. Parkeringsefterfrågan för hela området blir med de projektspecifika parkeringstalen 448 bilplatser, exklusive bilpoolsplatser.

Byggaktörerna har valt mobilitetsnivå medel enligt Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad, vilket medger en reduktion av det projektspecifika parkeringstalet med 15%. Detta innebär att den totala parkeringsefterfrågan för bostäder blir 404 bilplatser, varav 22 bilpoolsplatser.

Alla bilparkeringsplatser för boende kommer att lokaliseras i gemensam parkeringsanläggning och löses via p-köp. Undantaget är kvarter G (Storstaden) som kommer att inrymma 37 av sina platser i eget garage.

Om parkeringsplatser för besökare till boende tillkommer innebär det totalt 42 ytterligare parkeringsplatser i området.

Aktör	Parkerings- efterfrågan med projektspecifika p-tal	Parkerings- efterfrågan Mobilitetsnivå medel 15% reduktion	Bilpoolsplatser	Total parkerings- efterfrågan (mobilitetsnivå medel + bilpoolsplatser)	Eventuellt tillägg för besöks- parkering
Riksbyggen	58	49	3	52	5
HSB	62	53	3	56	6
NREP	43	37	3	40	4
Viktor Hanson	48	41	2	43	5
Einar Mattsson	57	49	3	52	5
SKB	40	34	2	36	4
Storstaden	68	58	3	61	6
Åke Sundvall & HEBA	72	61	3	64	7
Totalt	448	382	22	404	42

4.3 Parkeringsefterfrågan för cykel

I tabellen visas total parkeringsefterfrågan för cykel för etapp 2A, givet ett parkeringstal på 2,5 cykelplatser per liten lägenhet och 4 cykelplatser per stor lägenhet. Hela etappen har en parkeringsefterfrågan på 3423 platser, varav 3423 cykelplatser för boende (inkl. besök) och 32 cykelpoolsplatser.

I ett senare skede rekommenderas det att cykelparkering beräknas med nyckeltalet 3,5 cykelplatser / 100 kvm BTA.

När planerna för förskola och eventuella lokaler i området har konkretiserats behöver även cykelparkeringsefterfrågan tas fram för dessa verksamheter.

Aktör	Parkeringsefterfrågan för cykel	Cykelpoolsplatser	Total parkeringsefterfrågan
Riksbyggen	441	4	445
HSB	476	4	480
NREP	412	4	416
Viktor Hanson	356	3	359
Einar Mattsson	427	4	431
SKB	302	3	305
Storstaden	465	5	470
Åke Sundvall & HEBA	512	5	517
Totalt	3391	32	3423

5. Mobilitetsåtgärder för Skärgårdsskogen



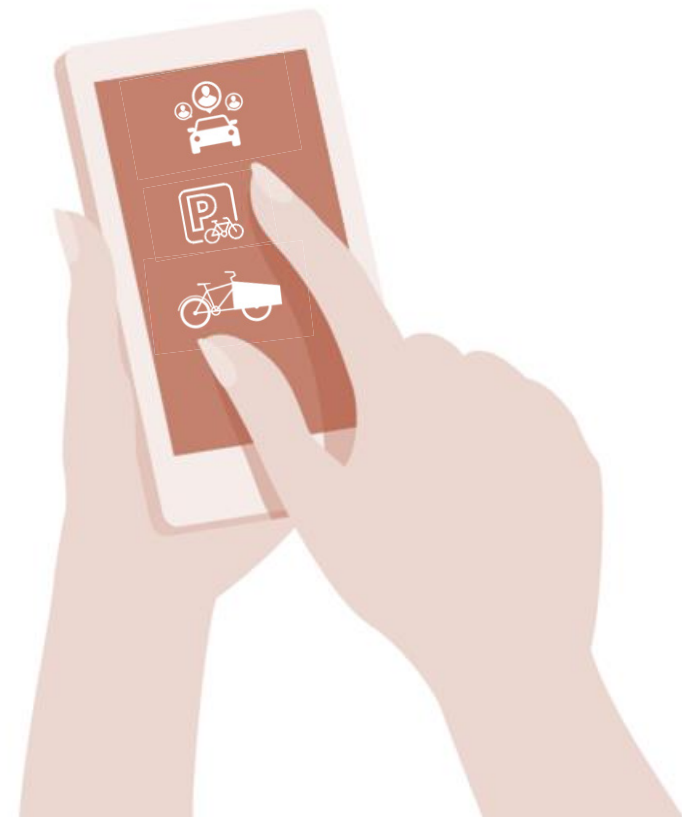
5.1 Olika typer av mobilitetsåtgärder

Mobilitetsåtgärder skapar förutsättningar för boende att göra sina vardagliga resor utan att behöva använda egen bil. Det är viktigt att åtgärderna är lättillgängliga och enkla att använda för att de ska vara attraktiva och ett möjligt alternativ till egen bil. De går att dela in i mobilitetsåtgärder i följande kategorier:

- ▶ **Mobilitet med cykel** – väl utformad cykelparkering, cykelpool, cykelservice etc.
- ▶ **Mobilitet med kollektivtrafik** – rabatt på biljetter, respott, prova-på-kampanjer etc.
- ▶ **Minska behovet av att resa** – förenkling av leveranser, utrymmen för arbete hemifrån, återvinningsmöjligheter etc.
- ▶ **Information och marknadsföring** – informera om möjligheter till hållbart resande etc.
- ▶ **Mobilitet med bil** – bilpool, bildelningstjänster etc.
- ▶ **Effektivisering av bilparkering** – samlokalisering, prissättning, reglering etc.
- ▶ **Samlad mobilitet** – mobilitetshubbar, mobilitetshus, Mobility as a service (MaaS) etc.

För att erbjuda en flexibilitet och för att boende ska kunna ersätta en egen bil behöver åtgärderna fungera för de flesta resor som boende behöver utföra i sin vardag, vilket innebär att det är viktigt med ett paket med flera åtgärder som täcker olika behov.

På kommande sidor beskrivs olika typer av åtgärder mer i detalj.



5.1 Olika typer av mobilitetsåtgärder

Cykelparkering

En cykelparkering med goda möjligheter till säker, trygg och enkel förvaring av egen cykel innebär att cykeln blir ett attraktivt alternativ för när det gäller arbets- eller skolpendling såväl som fritidsresande. Såväl lokalisering som utformning av cykelparkering kan påverka resenärernas resebeteende.

Cykelparkering bör i första hand lokaliseras inomhus i anslutning till entréer, med god tillgänglighet för användarna. En liten andel av parkering lokaliseras med fördel utomhus för att tillgodose efterfrågan för besökare, som inte ställer lika höga krav på att kunna parkera i låsta utrymmen. Dessa platser bör vara väderskyddade och möjliggöra ramlåsning. En del av platserna bör vara avsedda för större fordon som lastcyklar och cykelkärror. det bör även finnas tillgång till enklare verktyg för egen service av cykel, samt möjlighet till tvätt.

Cykelpool

Syftet med en fastighetsnära cykelpool är vanligen att komplettera egen cykel och uppfylla ett behov som uppstår upp till några gånger per vecka. 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.

För verksamma kan det istället handla om en cykelpool som består av el-cyklar att använda för tjänsteresor. Det är av stor vikt att cykelpoolen lokaliseras så nära entréer som möjligt för att det ska bli ett attraktivt alternativ.

Mobilitet med kollektivtrafik

En flytt innebär för många en möjlighet att skaffa nya vanor. Det är ett perfekt tillfälle att erbjuda ett prova på-kort för kollektivtrafiken till alla boende vid inflyttning innan de boende hunnit etablera sina vanor i området.

Digitala skärmar som visar avgångstider för kollektivtrafik-hållplatser kan placeras ut på strategiskt valda platser för att dels förenkla för boende som reser kollektivt, dels för att visa på möjligheten att resa kollektivt för potentiella användare.

Samlad mobilitet

I mobilitetshus passar det att placera tjänster som används mer sällan och som fler boende ska dela. Ett litet gångavstånd är rimligt då det inte handlar om vardagliga behov som ska lösas. Passande funktioner och tjänster är:

- ▶ Bilpool
- ▶ Leveranstjänster (ej för livsmedel)
- ▶ Cykelverkstad
- ▶ Återbruksrum
- ▶ Co-working space
- ▶ Bilparkering för boende
- ▶ Besöksparkering

5.1 Olika typer av mobilitetsåtgärder

Minska behovet av att resa

God tillgång till återvinningskärl för olika fraktioner såsom plast, papper, metall, glas etc. samt tillgång till grovsoprum minskar behovet av resor till återvinningscentraler som vanligen görs med egen bil.

Tillgång till leveransrum för möjlighet till hemleverans av varor innebär att vissa typer av resor kan utebli och skapar goda förutsättningar för att leva ett liv utan egen bil. Leveransrum eller leveransskåp kan placeras både på egen fastighet och samlat i till exempel mobilitetshus inom området.

Ett sätt att minska behovet av att resa är att öka möjligheterna till hemarbete genom att skapa co-workingytor i området (ibland kallat "jobb-hubb"). Här kan det finnas arbetsplatser med extra skärmar, höj- och sänkbara skrivbord och mötesrum som boende kan boka/hyra. Kan med fördel samlokaliseras med andra öppna lokaler, t ex caféer eller bibliotek.

Återbruksrum där boende kan byta varor med varandra är ett sätt att bidra till en cirkulär ekonomi och samtidigt minska behovet av att resa för att inhandla varor.

Information och marknadsföring

Information om möjligheter till hållbart resande ska ske kontinuerligt. I ett första steg vid marknadsföring av bostäderna, sedan vid försäljning/uthyrning, vid inflyttning och därefter löpande via boendekanaler. När det gäller verksamheter är det viktigt att hyresgäster tidigt blir införstådda med mobilitetsarbetet i området och vilka åtaganden som åligger verksamheterna.

Mobilitet med bil

Bilpool är en av de mest beprövade mobilitetsåtgärderna i nyproduktion och har god potential att komplettera de boendes behov av egen ägd bil som inte går att tillgodose med övrigt mobilitetsutbud. För att bilpooler ska upplevas attraktivt för de boende bör fordonen finnas inom 300 meters gångavstånd från bostaden. En öppen bilpoolslösning som kan nyttjas av fler än de boende i närområdet skapar bättre förutsättningar för högre nyttjande.

Ett komplement till bilpool är att möjliggöra för privat bildelning och samåkning i området. Det kan exempelvis vara att informera boende om de möjligheter som finns i närområdet, eller att via en app samordna tjänsterna.

5.2 Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad

Enligt Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad går det att motivera en reduktion av det projektspecifika parkeringstalet om mobilitetsåtgärder tillhandahålls. Det finns tre nivåer som kan ge 0–25 % reduktion. För att uppnå en högre nivå krävs att alla åtgärder på de lägre nivåerna uppfylls.

Grundläggande nivå (10% reduktion)

- Informationspaket med kommunikation i tidigt skede där nya resmöjligheter belyses. Fokus på gång, cykel och kollektivtrafik.
- Cykelparkeringar av god standard enligt stadens handböcker för cykelparkering.
- Lätt nåbara cykelrum
- Förbättrade cykelfaciliteter (ex fast luftpump, automatisk dörröppnare för cykel i cykelrum etc)



Medelnivå (15 % reduktion)

Allt i grundläggande, samt:

- Tillgång till dedikerade parkeringsplatser för bilpool i området
- Prova-på-kort på kollektivtrafik – erbjudande under viss tid.
- Förbättrade cykelfaciliteter (ex reparations- och tvättrum, ladduttag för el-cykel, besöksparkering nära entrén etc)
- Cykelpool med bl a lastcykel, cykelkärra och elcykel



Ambitiös nivå (25 % reduktion)

Allt i grundläggande och medel, samt:

- Bilpool där byggherren ordnar attraktiva parkeringsplatser till bilpoolen och täcker den fasta månadskostnaden för lägenhetsinnehavaren i minst fem år.
- Subvention av månadskort för kollektivtrafik.
- Erbjudande om personlig resecoach vid inflyttning
- Leveransskåp med kyla för mottagande av varor med hemkörning
- Attraktivt, tryggt och lätt nåbart cykelrum i markplan



5.3 Mobiliteterbudande för Skärgårdsskogen

Alla byggaktörer som utvecklar i Skärgårdsskogen har gemensamt bestämt sig för att genomföra mobilitetsåtgärder på medelnivå enligt Stockholms stads riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal. Det innebär att de åtar sig att genomföra följande mobilitetsåtgärder i området:

- ▶ Informationspaket med kommunikation i tidigt skede där nya resmöjligheter belyses. Fokus på gång, cykel och kollektivtrafik.
- ▶ Cykelparkeringar av god standard enligt stadens handböcker för cykelparkering.
- ▶ Lätt nåbara cykelrum
- ▶ Förbättrade cykelfaciliteter (ex fast luftpump, automatisk dörröppnare för cykel i cykelrum etc)
- ▶ Tillgång till dedikerade parkeringsplatser för bilpool i området
- ▶ Prova-på-kort på kollektivtrafik – erbjudande under viss tid.
- ▶ Förbättrade cykelfaciliteter (ex reparations- och tvättrum, ladduttag för el-cykel, besöksparkering nära entrén etc)
- ▶ Cykelpool med bl a lastcykel, cykelkärra och elcykel

En del åtgärder kommer att lösas gemensamt och andra ansvarar var och en av byggaktörerna för på egen kvartersmark. På kommande sidor beskrivs åtgärderna mer i detalj.

Fokus på helheten i området

För att möjliggöra ett bostadsområde som genomsyras av hållbar mobilitet där det är enkelt för boende att välja hållbara färdmedel för sina vardagsresor förespråkas samlade och gemensamma lösningar. Bland annat kommer all parkering samlas i ett parkerings- och mobilitetshus som byggs och driftas av Stockholms stads parkering.

Möjliga ytterligare åtgärder för ökad attraktivitet

- Återbruksrum i mobilitetshuset alternativt samarbete med secondhand-aktör som hämtar fungerande varor med jämna mellanrum
- Realtidsskyltar med avgångstider för buss och tunnelbana
- Erbjuda mobilitetstjänster i form av :
 - Årlig cykelservice
 - Hämtning av grovsopor
 - Paketutlämning (plats som erbjuds kommersiella aktörer)
- Rabatt på hyrbil och cykelleasing

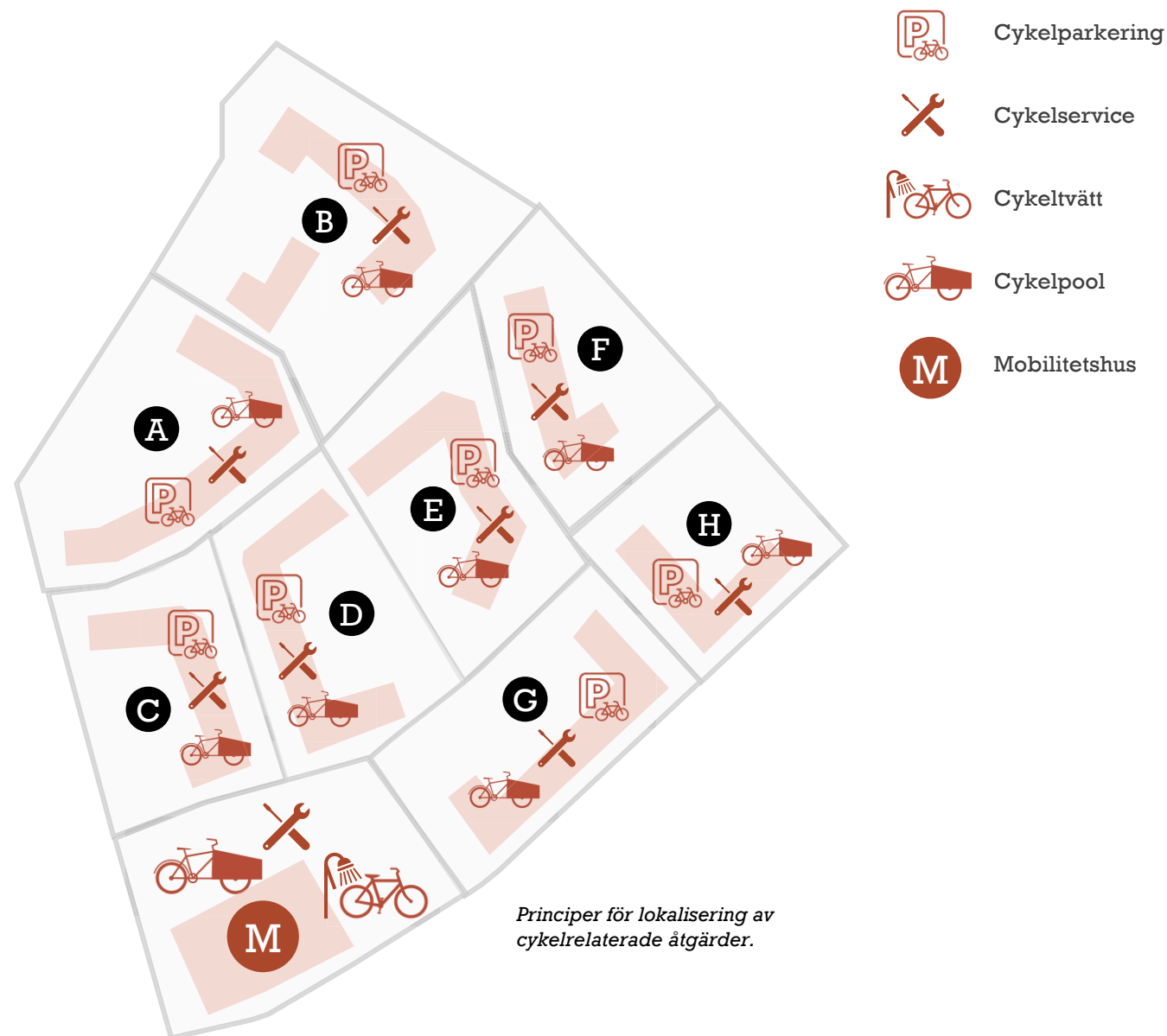


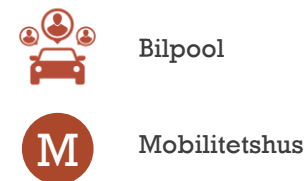
5.4 Mobilitetsåtgärder för cykel

Alla byggaktörer åtar sig att inom sitt kvarter bygga cykelrum av god standard (enligt stadens handbok för cykelparkering) som är lätt nåbara för boende och som är utrustade med olika cykelfaciliteter såsom fast pump, automatiska dörröppnare och ladduttag. Det kommer att finnas tvättmöjligheter för cyklar i mobilitetshuset.

Alla byggaktörer kommer att erbjuda de boende cykelpool med elcyklar, lastcyklar och cykelkärror. Cykelpool kommer att ordnas enskilt i varje kvarter alternativt gemensamt där det finns möjlighet. En del cykelpoolplatser kan lokaliseras i mobilitetshuset.

Principer för lokalisering av cykelrelaterade åtgärder visas i figuren.



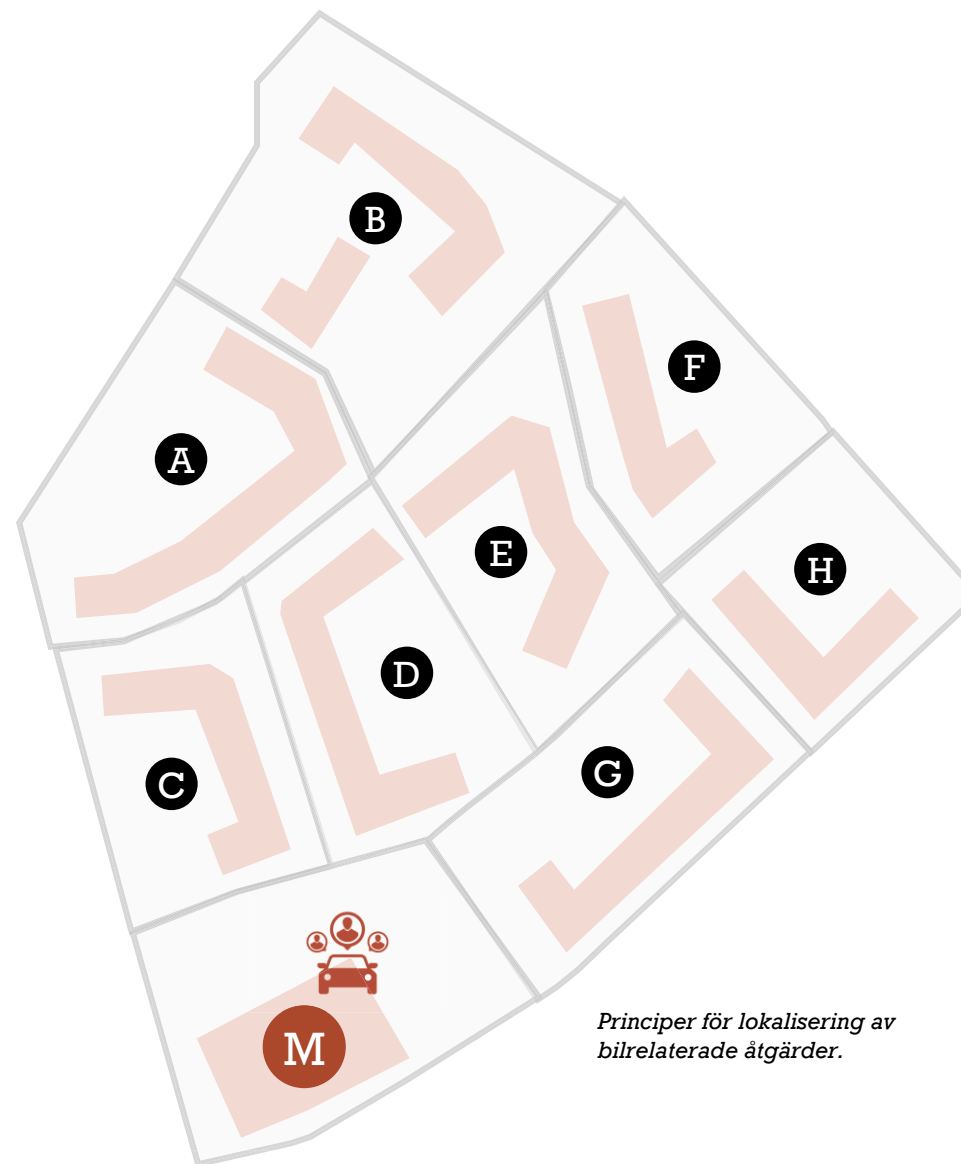


5.5 Mobilitetsåtgärder för bil

Alla byggaktörer åtar sig att reservera bilpoolsplatser för boende i området. Bilpool kommer att ordnas gemensamt för alla kvarter i mobilitetshuset och bokningsmöjligheter samordnas via en digital plattform. I mobilitetshuset bör bilpoolsplatserna tilldelas de mest attraktiva platserna.

Den relativt stora samlade bilpoolsflottan är en stor fördel för boende då det kommer att finnas fler fordon att boka. Det blir även enklare för en leverantör att drifva bilpoolen. En öppen bilpool ökar möjligheten för fler kunder och en bättre driftsekonomi. Det är av stor vikt att bilpoolen marknadsförs löpande för ökad synlighet.

Principer för lokalisering av bilrelaterade åtgärder visas i figuren.



Principer för lokalisering av bilrelaterade åtgärder.

5.6 Icke-fysiska mobilitetsåtgärder

Prova-på-kort på kollektivtrafik

Alla byggaktörer åtar sig att erbjuda "prova på"-kort till SL till boende. Ett 30-dagars SL-kort delas ut till varje hushåll vid inflyttning.

Informationspaket till nyinflyttade

Informationspaket med kommunikation om förutsättningar för hållbart resande i området belyses delas ut till alla hushåll i tidigt skede – vid uthyrning, inflyttning och löpande. Kontinuerlig information och support bör även tillhandahållas till boende. Materialet kan med fördel samordnas mellan byggaktörerna så alla boende får tillgång till samma information.



Möjlighet till utbyte av mobilitetsåtgärder

Några av åtgärderna enligt de gröna p-talen skulle, om staden godkänner det, kunna ersättas med andra tjänster, t ex:

- 30-dagars kort till SL – skulle kunna ersättas av motsvarande investering i återkommande mindre kampanjer för att visa på möjligheten med att resa kollektivt, t ex rabatter eller respott.

5.7 Nyckeltal för mobilitetsåtgärder i Skärgårdsskogen

I tabellen visas nyckeltal som kan anses vara minimum för att skapa bra förutsättningar för hållbart resande. Dessa har applicerats på Skärgårdsskogens förutsättningar och innebär att området i helhet kommer att behöva 22 platser för bilpool och 32 platser för cykelpool.

Mobilitet	Nyckeltal	Skärgårdsskogen	Ytbehov
Bilpool	0,02 platser / lägenhet	22 bilpoolsplatser	25 kvm / bil markparkering 30 kvm / bil garage
Cykelpool	0,03 platser / lägenhet	32 cykelpoolsyklar 1 lastcykel & 2 elcyklar / plats	1,2 kvm vanlig cykel 3,6 kvm större cykel (exkl. kringytor)
Cykelparkering	2,5-4 platser /100 kvm BTA, inklusive besök	2,5 platser / liten lgh 4 platser / stor lägenhet (exkl. cykelpool)	1,2 kvm vanlig cykel 3,6 kvm större cykel (exkl. kringytor)
Cykelservice- rum/utrustning	0,01 rum / lägenhet	I varje kvarter	Inryms i cykelparkeringsytor

6. Rekommendationer och fortsatt arbete

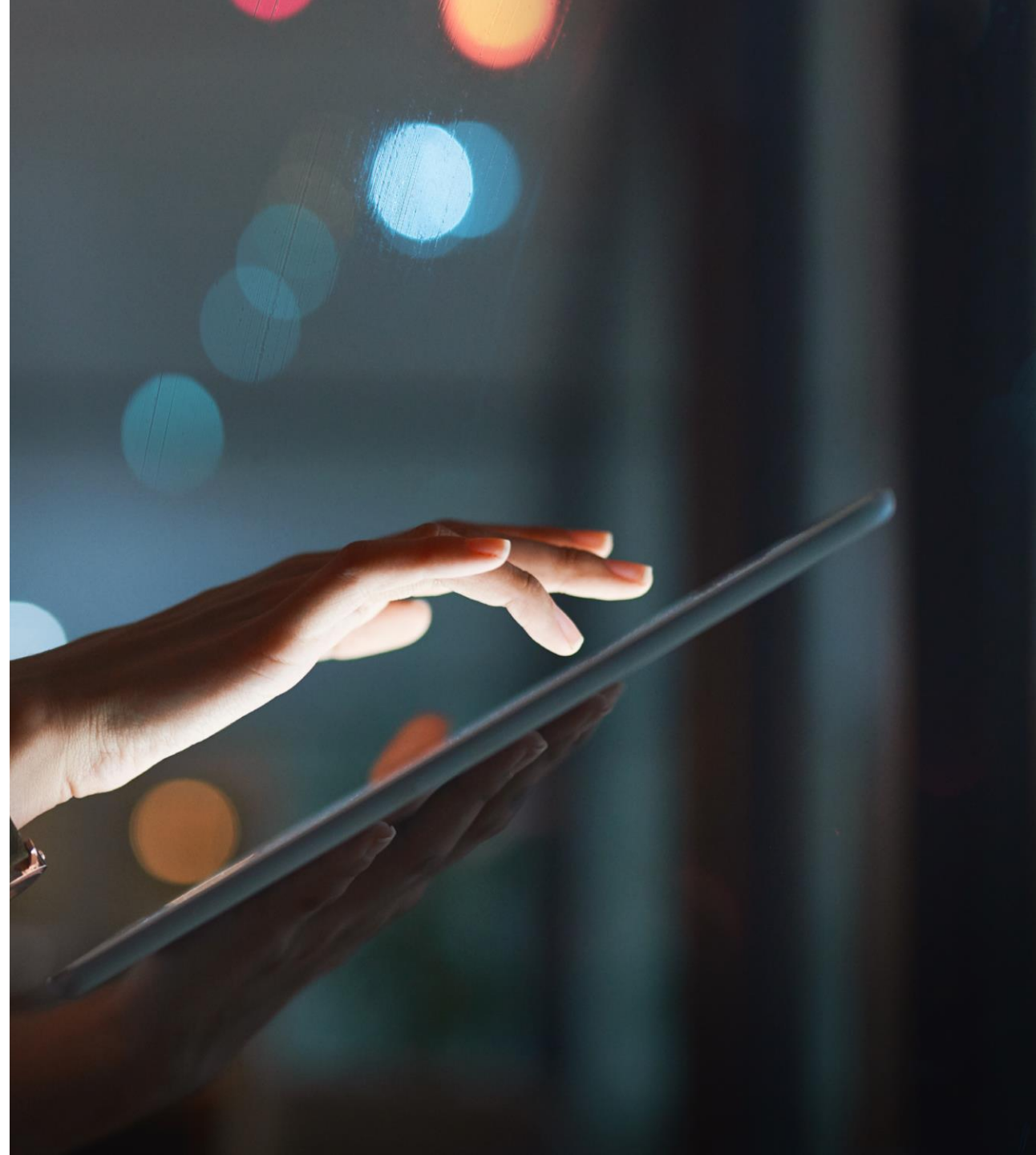
Det finns mycket goda möjligheter för Skärgårdsskogen att bli en sammanlänkad hållbar stadsdel där boende kan genomföra de flesta av sina resor med hållbara färdmedel.

Det är därför av stor vikt att en fortsatt samordning mellan aktörerna sker i den mån det är möjligt eftersom det öppnar upp för samlade mobilitetsåtgärder och tjänster i en större skala – vilket kan bidra till en högre användningsgrad och ett större genomslag bland boende.

Några ytterligare aspekter som är viktiga att ha i åtanke vid fortsatt arbete är:

- ▶ Lägg stor vikt vid utformning av ytorna för mobilitetstjänster/åtgärder
- ▶ Prioritera hög tillgänglighet till ytorna för mobilitetstjänster/åtgärder
- ▶ Sök samordning och samarbete även med aktörer utanför själva planområdet, t ex avseende bilpoolen

När det gäller mobilitetshuset så är det viktigt att den ses som en mobilitets-hubb för hela stadsdelen, där tjänster samlas för att skapa attraktiva erbjudanden med hög tillgänglighet för alla boende i Skärgårdsskogen.



Mobilitetsplan för Skärgårdsskogen