

SLUTVERSION 1.3 2021-02-05

# SLAKTHUSOMRÅDET

Mobilitets- och parkeringsstrategi



## Projektgrupp

Anna Widborg, exploateringskontoret  
Andreas Ristare, exploateringskontoret  
Patrik Berglin, exploateringskontoret  
Eric Dahlén, exploateringskontoret  
Per Francke, uppdragsansvarig, Tyréns  
Ali Esmaili, Tyréns  
Per Francke, Tyréns  
Åsa Lilja, Tyréns  
Eva-Marie Wenehed, Tyréns  
Johan Nilsson, Tyréns  
Jens Nilheim, Tyréns  
Kristina Glitterstam, Tyréns

## Referenspersoner

Soroor Notash, stadsbyggnadskontoret  
Patrik Dahlin, exploateringskontoret  
Anna Pramsten, exploateringskontoret/Helm  
Fredrik Söderholm, Stockholm parkering

Illustration framsida från Slakthusområdet, Kvalitetsprogram för offentliga rum (Nyréns AB).

Tyréns uppdragsnummer 279800  
2021-02-05



# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>INLEDNING</b>	<b>6</b>	<b>MOBILITETSSTRATEGI</b>	<b>27</b>
Bakgrund	6	Trender och framtidens resande	27
Syfte	7	Kan mobilitetsåtgärder ersätta behovet av egen bil?	28
Mål	8	Mobilitetshus	29
Förutsättningar för mobiliteten	8	Bilpool	30
Sammanfattning förutsättningar	15	Cykelanpassad fastighet	31
<b>PARKERINGSSTRATEGI BIL</b>	<b>16</b>	Biluthyrning	31
Strategier för bilparkering	16	Lastcykelpool	31
P-tal - bostäder	16	Cykelverkstad	32
Parkeringsköp	17	Lånecykelsystem	32
Parkering för arbetsplatser	18	Återbruk/miljörum	32
Resplanens innehåll	19	Välkomstpaket	32
Besöksparkering	21	Digital plattform	32
Parkering under byggtiden	21	Gå och cykla till skolan	33
<b>PARKERINGSSTRATEGI CYKEL</b>	<b>22</b>	Infotavla i trapphus	33
Strategier för parkering	22	Samordnade leveranser och leveranslösningar	33
Cykelparkeringstal	22	Marknadsföring	34
Cykelparkering för bostäder	23	Övriga mobilitetsåtgärder	34
Cykelparkering arbetsplatser	23	<b>BEFINTLIGA FASTIGHETER OCH MOBILITET</b>	<b>35</b>
Kollektivtrafikknutpunkter	24	Befintliga fastigheter och parkering	35
Skolor	24	Stadens möjligheter att påverka befintliga fastigheter	35
Idrottsanläggningar	24	Anpassning av Mobilitets- och parkeringsstrategin	36
Service, butiker, kultur	25	<b>FINANSIERINGS- OCH ORGANISATIONSMODELL</b>	<b>38</b>
Yta för cykelparkering	25	<b>FORTSATT ARBETE</b>	<b>42</b>
Kvalitetskrav	26		

# SAMMANFATTNING

Slakthusområdet ska utvecklas till en blandad stadsdel med bostäder, arbetsplatser, skolor och förskolor, handel, kultur och service. Här ska också finnas parker, torg och attraktiva gatumiljöer med generösa gång- och cykelstråk.

Det program för området som togs fram 2017 syftar bland annat till att genomföra stadens övergripande mål för en hållbar mobilitet i enlighet med stadens trafikstrategi: framkomlighetsstrategin. Mobilitets- och parkeringsstrategin beskriver mobilitetsfrågor ytterligare i Slakthusområdet och syftar till att presentera riktlinjer för parkering och mobilitet i området.

Två workshops har hållits med byggaktörer och staden under arbetets gång. En ytterligare workshop med tema genomförande planeras att hållas.

Slakthusområdet har ett mycket gott läge i staden. Det är nära till innerstaden, Hammarby sjöstad, Sickla, Årsta och Liljeholmen m.m. Det kommer att finnas kollektivtrafik med hög standard i området; tunnelbana med ny station centralt i stadsdelen samt ny koppling till tunnelbanan i Blåsut, vilket sammantaget ger tillgång till såväl grön som blå linje. Tvärbana samt busslinjer vid Gullmarsplan ger ytterligare tillgänglighet till och från området. Det finns även huvud- och pendlingsstråk för cykel intill området till vilka de nya cykelstråken i stadsdelen kopplar. Med fortsatt satsning på och utbyggnad av gång- och cykelstråk inom och kring stadsdelen finns goda förutsättningar för att uppnå en hög andel gång- och cykelresor till och från området.

Parkering är det enskilt effektivaste verktyget för att påverka ett områdes bilalstring. Studier har visat att bostadsområden som har lägre andel parkeringsplatser, marknadsanpassade parkeringsavgifter och bilpool har högre andel resande med kollektivtrafik, cykel och gång jämfört med andra områden. För Slakthusområdet har därför principer för bilparkering tagits fram:

- Projektspecifika och gröna p-tal tillämpas för bostäderna, med ambitiös nivå för mobilitetsåtgärder. P-talet för området är 0,3 platser per lägenhet.
- P-talet för arbetsplatser är 0-4 platser/1000 m<sup>2</sup>. Stadens ambition är att så många som möjligt ska välja hållbara transportslag till och från arbetet, dvs gå, cykla eller åka kollektivt. I samband med markanvisning/detaljplan ska därför en resplan tas fram av byggaktören, i vilken p-tal, samnyttjandemöjligheter, åtgärdsförslag och ekonomiska och juridiska incitament för att nå ett resbeteende med hög andel kollektivtrafik-, gång- och cykelresande redovisas. Resplanen följs upp i bygglovsprocessen.

- Parkering sker i gemensamma anläggningar i strategiska lägen. Dessa anläggningar kallas här *mobilitetshus*. I Slakthusområdet föreslås att mobilitetshuset drivs och sköts genom parkeringsköp. Parkeringsköp innebär att varje exploatör köper ett antal platser från ett parkeringsbolag (förslagsvis Stockholm parkering) istället för att anlägga parkering inom den egna fastigheten. Hur många p-platser respektive exploatör är skyldig att köpa ges i p-talet 0,3 parkeringsplatser per lägenhet samt resplanen för arbetsplatser. Eftersom parkeringen löses i gemensamma anläggningar kan samnyttjande ske med besöksparkering. P-talet för bostäder inkluderar alltså såväl boende- som besöksparkering. Parkeringsbolaget bygger, driver och förvaltar parkeringsanläggningarna.
- Bilparkering till handel, kultur och service hänvisas till de befintliga anläggningarna Norra och Södra Globengaraget och Tele2 Arena-garaget.
- Samarbete ska ske med omkringliggande områden för en gemensam taxesättning.
- Behovet av parkeringar för arbetsplatser bör i största möjliga mån täckas av samnyttjande i befintliga anläggningar.
- Markparkering bör regleras under byggtiden.

För cykelparkering gäller bland annat följande principer:

- Stadens cykelparkeringsnorm tillämpas, vilket bland annat innebär 4 cykelparkeringar per 100 m<sup>2</sup> för bostäder och 0,2 cykelparkeringar per anställd för arbetsplatser.
- Cykelparkering för boende och arbetsplatser ska ordnas på kvartersmark. Cykelparkering för besökare ordnas i första hand på kvartersmark, på förgårdsmark eller genom indrag i kvarteren. Detta gäller även för besökare till handel, kultur och service. I andra hand kan cykelparkering för besökare till publika målpunkter etc ordnas på allmän mark där det är möjligt och lämpligt.
- Långtidsparkering ska ordnas väderskyddat och max 50 meter från entrén.
- Utrymmet för cykelparkering ska ge plats även för lastcyklar, specialcyklar och förvaring av hjälm, utrustning etc.

För att ytterligare underlätta för hållbart resande ska området från första inflytt erbjuda mobilitetstjänster såsom cykelpool med elassisterade lastcyklar och bilpool. Bilpoolsbilarna placeras i mobilitetshuset. Byggaktörerna ansvarar för att skriva avtal i minst 5 år med bilpools- och cykelpoolsleverantör vilket innebär att medlemskapet i respektive pool är kostnadsfritt för boende och hyresgäster.

Andra åtgärder som byggaktörerna föreslås genomföra är välkomstpaket med information om mobilitet i området, SL-kort, transportrådgivning m.m. Välkomstpaketet förmedlas till boende respektive hyresgäster, förslagsvis via en digital plattform för Slakthusområdet. Hemsidan/appen ger information om mobilitet och hållbarhet.

Sammanfattningsvis har Slakthusområdet mycket bra förutsättningar för att bli en stadsdel där gående, cykling och kollektivtrafikresande ger god mobilitet och där bilen inte är nödvändig. En kombination av den varierade sammansättningen av bostäder, verksamheter, kultur och service, det geografiska läget, god kollektivtrafikförsörjning och högklassig cykelinfrastruktur i kombination med en parkeringsstrategi som stimulerar hållbara transportslag samt mobilitetstjänster såsom bil- och cykelpool innebär att resmönstret i stadsdelen kan komma att se ut som i innerstaden, dvs en hög andel kollektivtrafik, gång- och cykelresor.

## STYRANDE OCH VÄGLEDANDE DOKUMENT

### Övergripande

Stockholms stads miljöprogram

Framkomlighetsstrategi

Riktlinjer för projektspecifika parkeringstal

Hållbarhetskrav markanvisningar

Cykelplan

Gångplan

### Lokalt

Planprogram

Kvalitetsprogram för allmän plats

# INLEDNING

Kommunfullmäktige fattade i juni 2010 beslut om att godkänna Vision Söderstaden 2030. Programarbete för Slakthusområdet inleddes som ett resultat av detta. Programmet godkändes av stadsbyggnadsnämnden i februari 2017 och ska möjliggöra en utveckling av Slakthusområdet i enlighet med Vision Söderstaden 2030. Slakthusområdet ska utvecklas från ett renodlat verksamhetsområde till en blandad stadsdel med cirka 4 000 bostäder, nya arbetsplatser, förskolor, skolor, idrottsfunktioner och andra urbana verksamheter för handel, mat och nöjen.

Slakthusområdets tradition ska värnas genom att kulturhistoriskt värdefulla byggnader bevaras och står sida vid sida med ny arkitektur. Områdets karaktär och identitet ska tas tillvara där bebyggelse planeras så att stadsdelens historia är avläsbar även i framtiden. Programmet syftar även till att genomföra stadens övergripande mål för en hållbar mobilitet i enlighet med framkomlighetsstrategin.



## BAKGRUND

Stockholms stad har som mål att bygga 140 000 bostäder till 2030. De nya bostäderna ska ge plats för 280 000 nya stockholmare. Ett resultat av ett växande Stockholm är fler transporter. Stadens gator kommer att behöva transportera fler människor och gods. För att detta ska kunna ske samtidigt som stadens mål om minskad miljöpåverkan från vägtrafiken uppfylls krävs åtgärder på många plan.<sup>1)</sup> En övergång till mer yt- och transporteffektiva samt miljöanpassade transportmedel är nödvändig.

I Stockholm förs diskussioner om att dämpa biltrafiktillväxten och att, trots ökad befolkning, bibehålla eller minska dagens biltrafknivåer. I stadens miljöprogram för 2020-2023 finns också ett uttalat mål om minskad biltrafik. För att biltrafikutvecklingen ska hållas tillbaka krävs att konkurrenssituationen mellan färdmedlen ändras kraftigt till fördel för gång, cykel och kollektivtrafik. De åtgärder som, enligt modellberäkningar, ger störst påverkan på biltrafikutveckling och bör övervägas i ett första skede är

- kraftigare parkeringsmotstånd,
- trängselskatt i andra snitt eller alternativa system,
- åtgärder som påverkar invånarnas bilnehav och bilanvändning.

1) Vägtrafiken står för cirka två tredjedelar av kväveoxidutsläppen, 40 procent av klimatutsläppen och 90 procent av utsläppen av partiklar i Stockholm (källa: Stockholms miljöprogram 2016-2019).

Åtgärder inom gång-, cykel- och kollektivtrafik ger mindre effekt på biltrafik men behövs för att kompensera för den tillgänglighetsminskning som ovanstående biltrafikåtgärder medför. Sett till markanvändning och bebyggelseplanering behöver även närheten till service och utbud öka om full kompensation ska uppnås, vilket sammantaget innebär en tätare och med kompakt stad.



Program för Slakthusområdet och Kvalitetsplan för Slakthusområdet är dokument som ligger till grund för Parkerings- och mobilitetsstrategin.

## Slakthusområdet

Slakthusområdet är beläget inom en expansiv del av Stockholm med närhet och god tillgänglighet till innerstaden och med ett centralt läge för kommunikationer. Därigenom finns grundläggande förutsättningar för att arbeta med en planering som uppfyller stadens mål mot ett hållbart och transporteffektivt samhälle. Slakthusområdet är inte utpekad som ett miljöprofilområde men projektet har ändå stora möjligheter att främja arbetet med mer hållbara resor inom ramen för de planeringsverktyg som finns.

Slakthusområdet ligger inom en tätt trafikerad del av Stockholm. De huvudgator och regionala vägar som finns i anslutning till området - Enskedevägen, Nynäsvägen samt Södra länken - är hårt belastade redan idag. Det är därför av särskild vikt att stadsdelen utformas så att bilgenereringen till och från området blir så liten som möjligt. Det ska vara lätt att transportera sig utan bil till, från och inom Slakthusområdet. På så sätt belastar den nya stadsdelen omkringliggande gatunät minimalt samtidigt som miljön inom stadsdelen förbättras.

Inom området kommer det i många kvarter saknas innergårdar. Istället blir flera gator vistelsemiljöer för de som bor i och besöker stadsdelen. Gaturummet, som ibland vidgas för att inrymma fickparker, kommer att fungera som viktiga och nödvändiga "vardagsrum" för invånarna. Viktiga förutsättningar är att lokalatorna i området ska ha begränsat inslag av biltrafik, låga fordonshastigheter samt att utformningen ska möjliggöra samspel mellan olika trafikantgrupper.

Denna förutsättning innebär att gatumiljön i Slakthusområdet blir unik, positiv och starkt karaktärsskapande.

Sammanfattningsvis ger dessa kommunövergripande och lokala mål förutsättningar för trafiken i Slakthusområdet som innebär att biltrafiken måste minimeras och hållbara transportslag maximeras. Hur detta förverkligas beskrivs i strategin.

## SYFTE

Mobilitets- och parkeringsstrategin för Slakthusområdet ska ses som en fördjupning av Program för Slakthusområdet och konkretisera mål för mobilitet och parkering. Syftet med strategin är att beskriva hur frågor gällande parkering och mobilitet ska lösas i Slakthusområdet för att bidra till att uppnå de övergripande målen. Syftet är också att föreslå en ansvarsuppdelning för mobilitetsåtgärder, vilka sammanfattas i ett förslag till genomförandeplan där ansvarsförhållanden och organisations- och finansieringsmodell presenteras.

Mobilitets- och parkeringsstrategin är avsedd att göra ett planeringsunderlag och ska kunna användas av stadens projektgrupp för Slakthusområdet. Vidare ska strategin bidra till att ge förutsättningar för de byggaktörer som är aktiva i Slakthusområdets utveckling. Två workshops har hållits med byggaktörer och staden under arbetets gång. En ytterligare workshop ska hållas med tema genomförande.

Strategin föreslås följa med i byggskedet och uppdateras allteftersom Slakthusområdets etapper förverkligas. Till varje etapp tas även specifika handlingsplaner fram. I handlingsplanerna anges på detaljerad nivå hur varje aktör arbetar med att uppfylla målen i mobilitets- och parkeringsstrategin för Slakthusområdet, samt preciseras hur åtaganden säkerställs över tid.

## MÅL

Målen för trafik och stadsmiljö i Slakthusområdet är fastslagna i programmet för området:

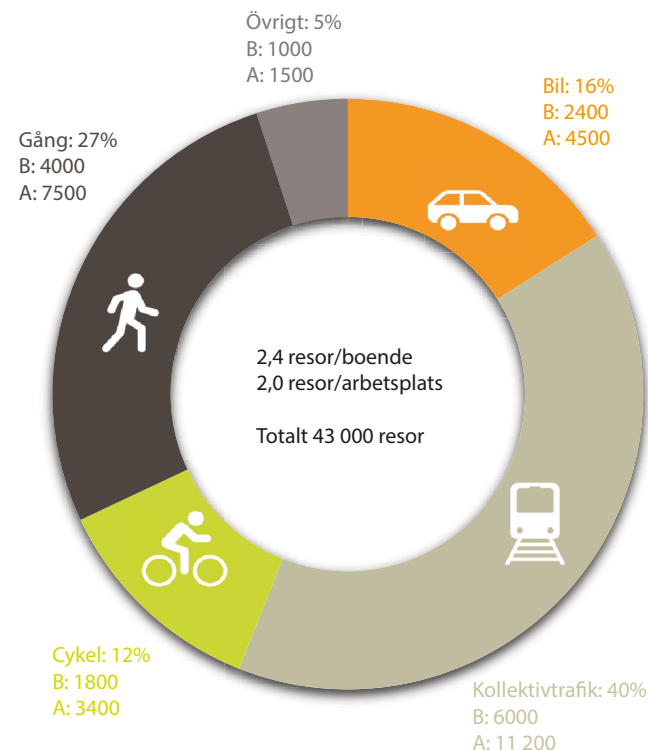
1. Projektet ska skapa närhet och tillgänglighet till olika urbana funktioner och anläggningar (bostäder, arbetsplatser, samhällsservice, kultur, etc.).
2. Det ska skapas goda förutsättningar för användning av hållbara transporter (gång, cykel och kollektivtrafik samt levranser).
3. Målet med Slakthusområdet är att det ska vara en tät och tydligt urban stadsdel. Slakthusområdet ska utgöra en kontinuerlig stadsväv som knyter omkringliggande stadsdelar närmare, vilket skapar förutsättningar för alla att kunna röra sig fritt och tryggt samt lägger grund för starka handelsstråk.
4. Det ska vara lätt att leva utan bil.
5. Kollektivtrafiken ska vara smart, snabb och integrerad.
6. Det ska vara gent och bekvämt att cykla.
7. Biltrafiken i området ska minskas till förmån för gångtrafik och vistelse. Det ska vara lätt att välja bort bilen. För att minska bilanvändandet bör parkeringsplatserna ligga på längre avstånd från bostaden än cykelparkering, cykelbanor och kollektivtrafikhållplatser.
8. Placering av parkeringar ska bidra till minskad trafik i det lokala gatunätet.

## FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR MOBILITETEN

De förutsättningar som gäller för Slakthusområdet ställer krav på hur resor sker till och från området. Stadsdelen bör alstra så lite biltrafik som möjligt, men fortfarande vara ett område där det är lätt att ta sig till och från samt röra sig inom. Ett rimligt mål för färdmedelsfördelningen är att andelen som reser med cykel, kollektivtrafik och till fots på sina vardagsresor är minst lika hög som för de som bor i södra innerstaden<sup>1)</sup>, se figur till höger. En resa är här definierad som den huvudsakliga färdmedelstypen: promenaden till tunnelbanan räknas som en kollektivtrafikresa.

I Slakthusområdet planeras för cirka 3 000 bostäder, varav merparten är lägenheter, och upp till 14 000 arbetsplatser. Antaget är att varje bostad har 2,1 invånare<sup>2)</sup> vilket medför cirka 6 300 boende. För att uppskatta storleksordningen på antalet resor som Slakthusområdet genererar kan de boendes och arbetsplatsernas resor summeras. Varje boende gör 2,4 resor per genomsnittlig veckodag<sup>3)</sup>. Varje arbetsplats antas generera 2,0 resor per vardag. Totalt innebär detta att de boende sammanlagt gör cirka 15 000 resor per dygn och arbetsplatserna genererar cirka 28 000 resor per dygn i Slakthusområdet. Sammantaget genereras cirka 43 000 resor under ett genomsnittligt dygn. Tillkommer gör resor som besökare till området gör, distributionstrafik och annan servicetrafik.

Att ha blandad bebyggelse medför att resorna sker åt bägge hållen i området. Under maxtimmarna lämnar något fler området än vad som reser till området.



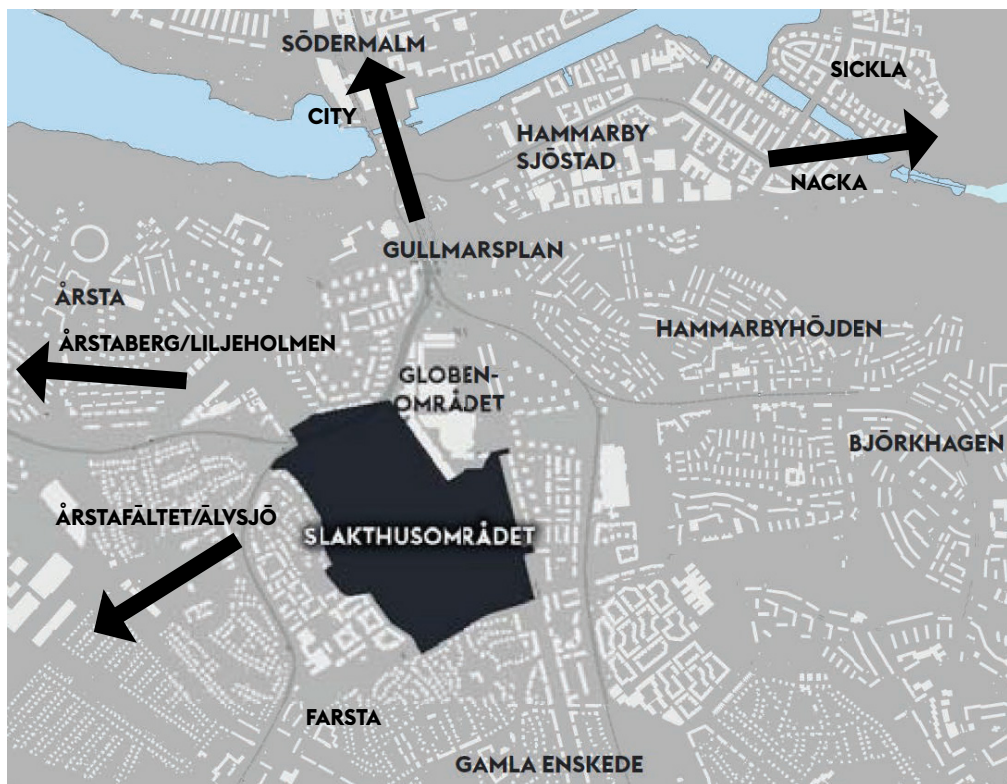
De boende (B) i Slakthusområdet bedöms göra cirka 15 000 resor per dygn. Arbetsplatserna (A) skapar ytterligare cirka 28 000 resor. Totalt innebär detta cirka 43 000 resor per genomsnittlig veckodag. Om dessa resor görs på samma sätt som i södra innerstaden fås en färdmedelsfördelning enligt diagrammet ovan.

1) Det vill säga 12 procent med cykel, 27 procent till fots och 40 procent med kollektivtrafik. Medelvärde vardag och helg. RVU 2016, Stockholms stad.

2) Genomsnittligt antal personer per hushåll i flerbostadshus i Stockholms stad. SCB.

3) RVU 2016, Stockholms stad.





Slakthusområdet ska bli en del av Söderstaden, en förlängning av innerstaden. Söderstaden är ett av stadens större stadsutvecklingsområden och består av Globenområdet, Slakthusområdet och Gullmarsplan-Nynäsvägen. Ambitionen är att skapa en tätare, mer funktionell stadsmiljö som länkar samman Hammarby sjöstad, Årsta, Enskede, Blåsut, Dalen och Södermalm. Källa: Program för Slakthusområdet, Stockholms stad.

## Geografiska läget

Slakthusområdet tillhör Söderstaden, som planeras bli en förlängning av innerstaden. Detta är en expansiv del av Stockholm vilken ändrat karaktär under senare år. Det geografiska läget är mycket gott. Området kopplar hela Söderort till innerstaden på ett naturligt sätt samtidigt som det skapas ett urbant stråk från Hammarby sjöstad i öster, via Söderstaden och Årstafältet, till Liljeholmen i väster. Söderstaden blir kärnan i dessa öst-västliga och nord-sydliga stråk.

I närheten finns både stora arbetsplatser och service såsom dagligvaruhandel, vårdcentraler, bibliotek och restauranger. I närområdet finns också flera grundskolor och gymnasium. Nöjes-, kultur- och skolutbudet kommer att utvecklas ytterligare genom den fortsatta stadsutvecklingen.

En ny länk för gående och cyklister planeras söder om Tele2 Arena, i form av en bro över Nynäsvägen. Bron kan underlätta kopplingar i öst-västlig riktning, förenklar för cyklister att komma till Nynäsvägen och pendlingsstråk till/från innerstaden samt för resenärer till T Blåsut och grön linje.

Mobilitetsläget kan sammanfattas som mycket gott.

## Evenemang

Slakthusområdet ligger intill ett stort evenemangsområde. Här finns Ericsson Globe och Tele2 Arena med sport-, musik- och kulturevenemang. Flera dagar och kvällar i veckan sker matcher, konserter och liknande som kan samla uppemot 50 000 personer till området. När detta sker sätter trafikförvaltningen in extra trafik, men såväl kollektivtrafiknätet som biltrafiknätet kan bli kraftigt belastat tidvis. Gångtrafiknätet och cykeltrafiknätet klarar vanligtvis belastningen vid dessa tillfällen.

När tunnelbanan är utbyggd, med två uppgångar i Slakthusområdet, förväntas resandet till och från evenemangen med kollektivtrafik underlättas. Den nya gång- och cykelbron som planeras över Nynäsvägen, innebär att även T Blåsut och grön linje kan användas för besökare till evenemangen. Därmed kan kollektivtrafikresandet spridas på flera linjer.

## God kollektivtrafik

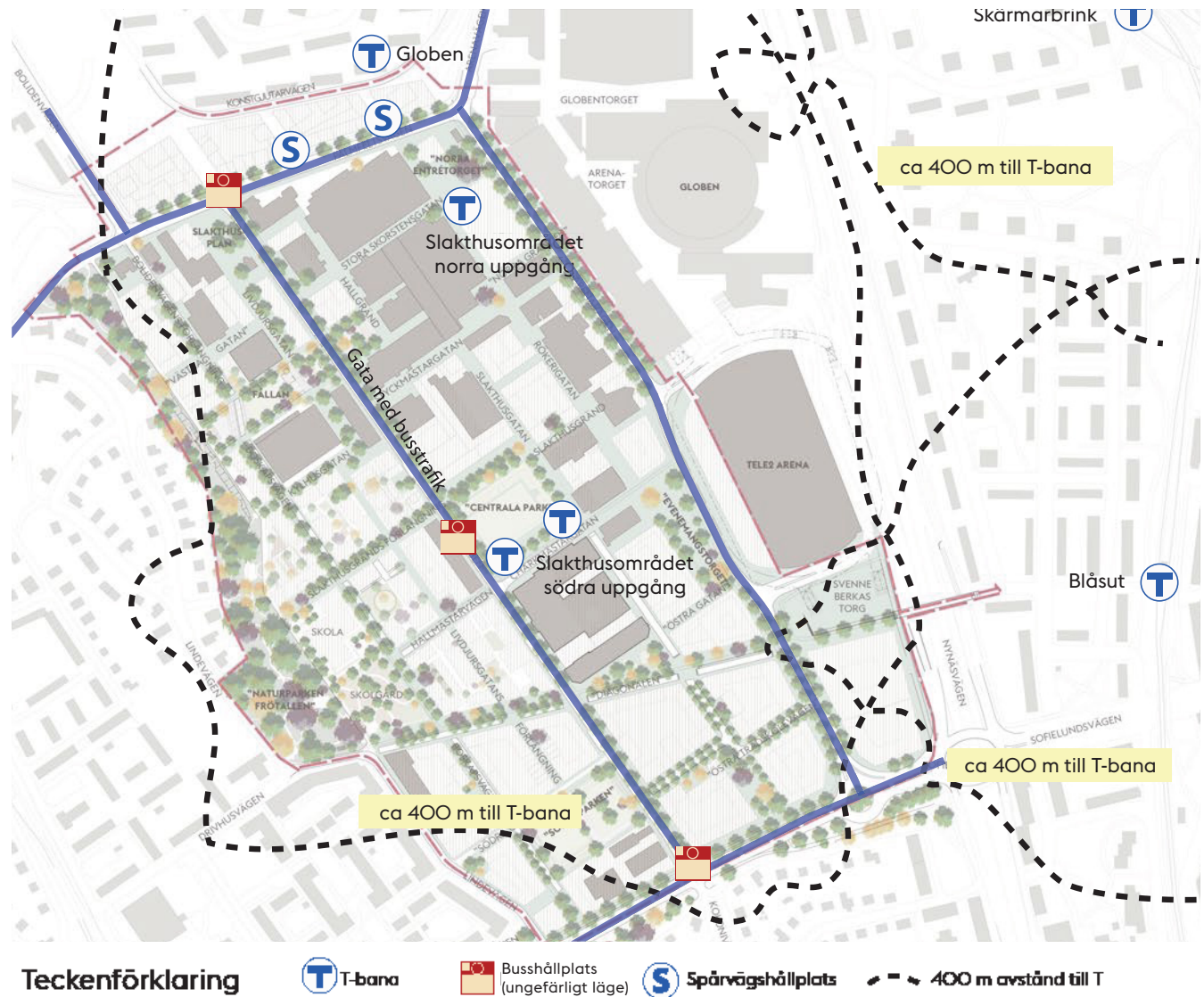
Området har redan idag mycket god tillgång till kollektivtrafik och i framtiden blir utbudet ännu bättre. I planen för utbyggd tunnelbana ingår en ny station *Slakthusområdet* för blå linje med uppgångar i norra och centrala delen av området. Denna station ersätter Globen och Enskede gårds tunnelbanestationer. När tunnelbanan öppnas, cirka 2030, blir det som längst 400 meter till tunnelbana för boende och arbetande samt besökande till Slakthusområdet. Den nya tunnelbanan innebär dels en kapacitetshöjning men också att Slakthusområdet blir tillgängligt för större delar av Stockholm.

Blåsut är närmsta station för grön linje. Den planerade gång- och cykelbron över Nynäsvägen ger tillgänglighet till och från Slakthusområdet.

Norr om Slakthusområdet ligger bytespunkten Gullmarsplan där byte kan ske mellan tunnelbanans gröna och blå linje samt bussar till bland annat angränsande kommuner i söder.

På Arenavägen finns även Tvärbanan med tåg till Solna station via Årstaberget, och Sickla. Turtätheten ökar i takt med utbyggnad av nätet samt beroende på trafiksituation, men är i dagsläget omkring var femte minut under rusning.

På Palmfältsvägen, Enskedevägen, Arenavägen och Hallvägen kommer troligtvis buss att kunna trafikera. Hållplatslägen placeras med fördel i anslutning till tunnelbanestationer. Planeringsförutsättningar är ett hållplatsavstånd från bostäder om cirka 400 meter.

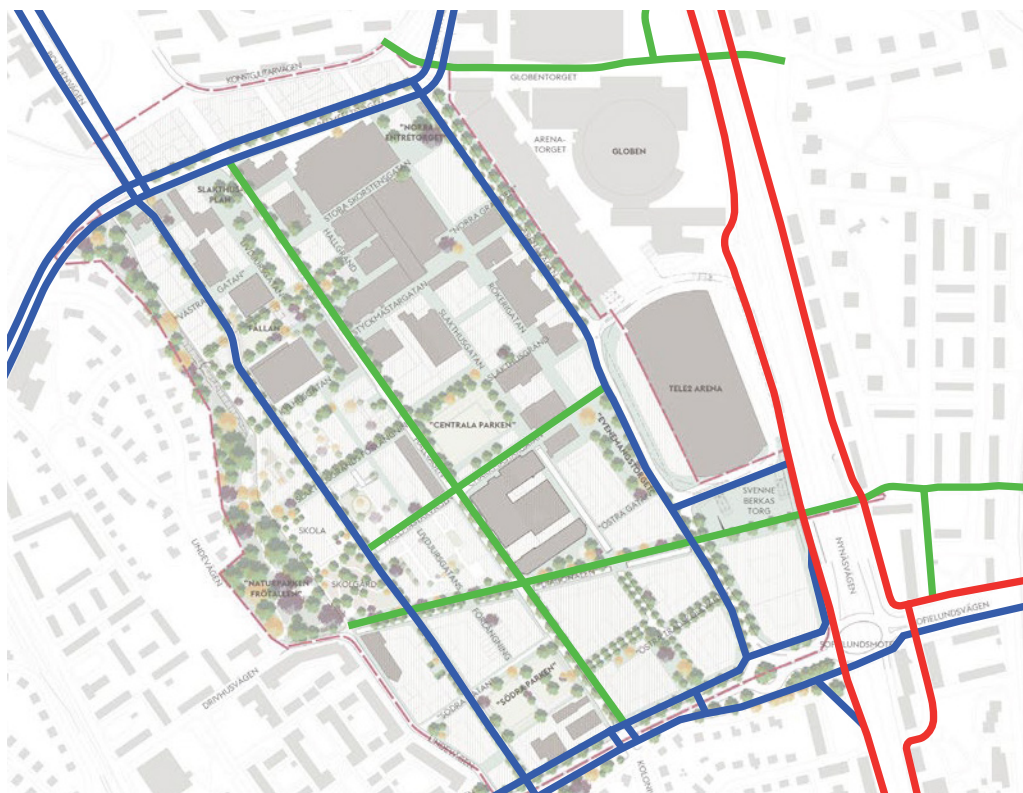


Området kommer att bli välförsett med kollektivtrafik. Här kommer att finnas tunnelbana, tvärbana och lokalbussar. Närheten till Gullmarsplan ger även tillgänglighet till Nacka- och Tyresöbussar. De streckade linjerna i illustrationen visar 400 meters gångavstånd från tunnelbanestationerna. Analysen visar att i princip hela området ligger inom 400-metersgränsen.

## Goda gång- och cykelförbindelser

Om de som bor och arbetar i Slakthusområdet reser på samma sätt som de i innerstaden kommer området generera cirka 5 000 cykelresor per dygn. Tillkommer gör besökande till kultur, handel och service i området.

Området omges av ett nät av pendlings- och huvudstråk för cykel. Utmed Nynäsvägen finns dubbelriktade pendlingsstråk på ömse sidor om vägen, på Enskedevä-



### Teckenförklaring Cykelnät

— Pendlingsstråk — Huvudstråk — Lokalstråk

Cykelvägnät inom och utanför Slakthusområdet, klassificering enligt Stockholms cykelplan. Det pågår många projekt i Slakthusområdets omgivning vilka syftar till att förbättra cykelvägnätet, bland annat på Enskedevägen, Gullmarsplan, Årstastråket och Palmfeltsvägen.

gen planeras dubbelriktade cykelbanor, på Arenavägen och Palmfeltsvägen likaså. Cykelnätet har dock brister framförallt kring Gullmarsplan där cykelbanorna på Nynäsvägen övergår till enkelriktat. Cykelvägssystemet är generellt svårorienterat kring Gullmarsplan, Tele2 Arena och Globenområdet. Det är viktigt att staden arbetar med att förbättra standarden på cykelvägnätet även utanför Slakthusområdet för att cykling ska bli ett attraktivt färdmedel. Stockholm pekar i cykelplanen bland annat ut Nynäsvägen norr om Tele2 Arena som ett av de högst prioriterade cykelstråken att bredda.

Inom Slakthusområdet planeras tre meter breda dubbelriktade cykelbanor på Boskapsvägen och Arenavägen/Rökerivägen vid förlängningen förbi "Evenemangstorget". För att förbättra standard för cykelvägnätet provas inom Slakthusområdet bredare huvudstråk, 3,0 m istället för normalt 2,5 m. Hallvägen, Diagonalen och Hallmästarvägen/Charkmästargatan planeras som lokala cykelstråk och förses med 2,5 m dubbelriktade cykelbanor. De interna stråken kopplar till huvudstråk på Palmfeltsvägen samt till pendlingsstråk på Nynäsvägen. Den nya broanslutningen över Nynäsvägen förväntas bli välanvänd för cykelresor mot Södermalm, då Skanstullsbrons cykelbanor är enkelriktade och därmed inte fullt tillgängliga. Att enkelt komma över på rätt sida till ett väldimensionerat pendlingsstråk sparar tid för cyklisterna och ökar trafiksäkerheten.

I Slakthusområdet skapas goda förutsättningar för att vistas och kunna gå och cykla till skola, arbete och fritidsaktiviteter. Många gator kommer att utformas med prioritet för gående eller vara gågator. I det fortsatta arbetet med detaljprojektering av cykelstråken är det mycket viktigt att säkerställa att nätet är sammanhängande och tydligt. Kopplingar till den närmsta omgivningen - Gullmarsplan, Ericsson Globe och Arenaområdet samt Enskede med de målpunkter som finns där - är också viktiga och bör få god standard året om. Likaså att de pendlings- och huvudstråk som leder från området till viktiga målpunkter är sammanhängande, säkra och framkomliga. De lokala förutsättningarna i Slakthusområdet för att klara sin vardag till fots ger förutsättningar för att få lika stor gåendeandel som i innerstaden (se diagram på sid 8).

Vägvisning är viktigt för att handel, kultur och service som planeras i området ska bli lättillgängligt.

## Parkeringsanläggningar

I området finns idag ett antal parkeringsanläggningar för allmänheten som ägs av olika aktörer;

- Norra och Södra Globengaraget (Klövern)
- Tele2 Arena (Stockholm parkering)
- Bolidenvägen (Stockholm parkering)
- Parkören (Stockholm parkering)
- Palmfelt Center (Stockholm parkering)

Anläggningarna har till viss del ledig kapacitet och förutsättningar finns för samnyttjanden. Det gäller framförallt garaget **Tele2 Arena**, med 650 parkeringsplatser, varav cirka 400 är uthyrda till kontorsverksamheter under dagtid. Avtal finns mellan Staden och Stockholm parkering gällande p-köp av minst 200 platser för parkering för kommande kontorsetableringar i Slakthusområdet. Stora möjligheter finns till samnyttjade av platserna på kvällstid och under helger.

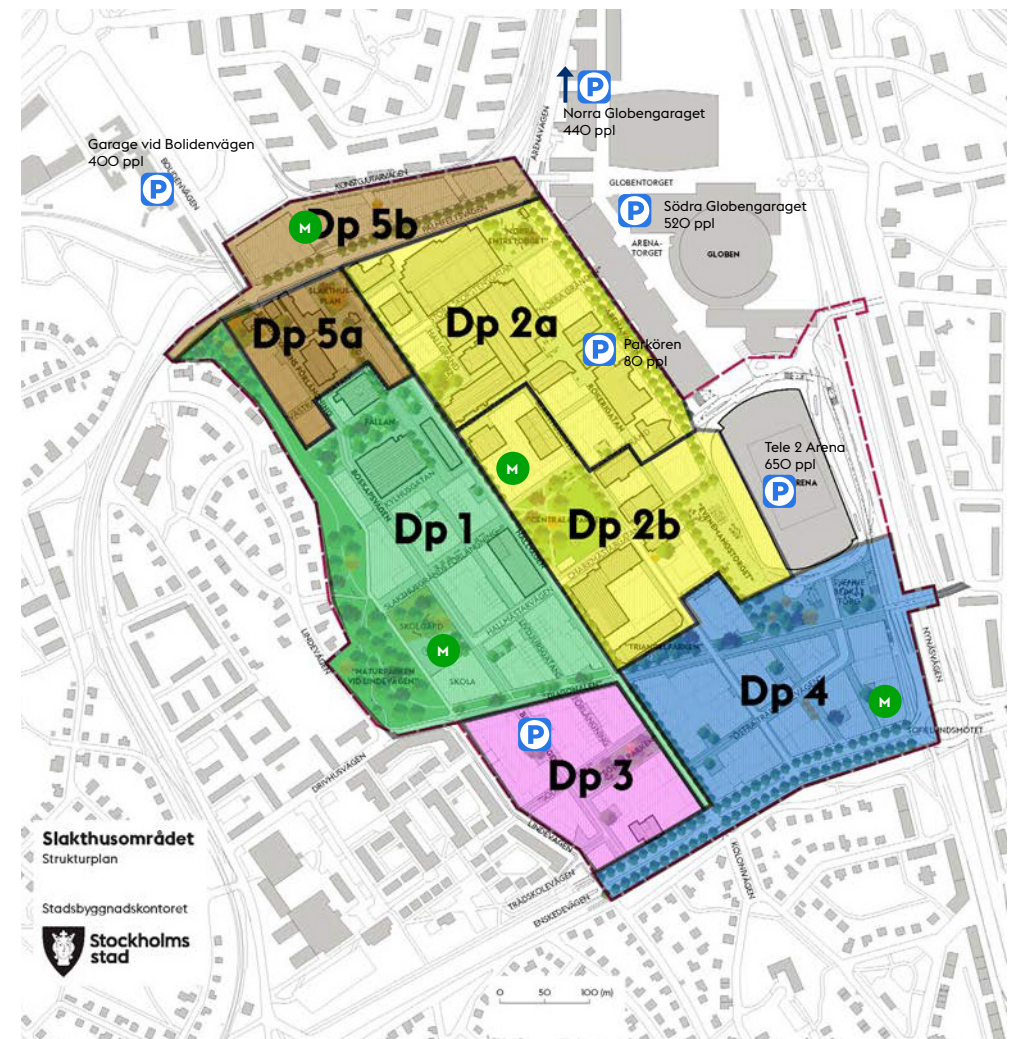
**Södra Globengaraget** kommer att omvandlas i samband med fastighetsägaren Klöverns ombyggnad av Globen shopping, vilket innebär att cirka 520 parkeringsplatser finns tillgängliga (1 020 p-platser finns idag).

Parkeringsgaraget **Parkören** kommer att få en minskad allmän del då 95 platser reserveras för Sisab (Skolfastigheter i Stockholm AB).

De tre markparkeringarna som finns i området - Kylhuset (30 p-platser), Hallvägen (80 p-platser) och Rökerigatan (80 p-platser) kommer att tas bort i samband med exploatering. Dessa betjänar till största delen verksamheter som kommer att evakueras vid omvandlingen av Slakthusområdet.

Tabellen på nästa sida visar sammanställning av dagens samt planerade parkeringsanläggningar samt antalet platser före och efter omvandling av området.

Parkeringsbehovet för den nya bostadsbebyggelsen ska inrymmas i de nya så kallade mobilitetshusen (se kap Parkeringsstrategi - bil), medan det eventuella underskott som uppstår när markparkeringar försvinner täcks i befintliga parkeringsanläggningar.



Teckenförklaring



Garage för allmänheten i området efter färdigställande av stadsdelen



Mobilitetshus, ungefärligt läge

*Planerade allmänna parkeringsgarage och mobilitetshus i Slakthusområdet/Globenområdet. Vita cirklar visar garage och gröna mobilitetshus. I området finns flera garage i befintliga fastigheter som inte kommer att vara tillgängliga för allmänheten. Dessa garage visas ej på illustrationen.*

Parkeringsituationen fungerar väl idag under vardagar och helger. Under dessa tider finns en stor överkapacitet i parkeringsanläggningarna. Vid vissa evenemang i Ericsson Globe och/eller Tele2 Arena, där målgruppen är barnfamiljer eller ungdomar, uppstår ett större behov av bilparkering samt av att angöra för att lämna eller hämta besökare med bil. Det är dock orimligt att dimensionera parkeringsanläggningarna efter dessa maxbelastningar, utan arbetet bör istället fokusera på att informera och vägleda besökare om hur man bäst tar sig till och från evenemanget utan bil.

Det finns idéer bland parkeringsaktörerna i området kring fysiska åtgärder (sammanbyggda garageanläggningar, central p-styrning etc) som förbättrar nyttjandet av anläggningarna. En samverkan mellan Stockholm parkering och andra fastighetsägare har stor potential och bör ske i så stor utsträckning som möjligt, framförallt inom detaljplan 2.

P-anl	antal P 2018	Antal P efter utbyggnad	Info
Tele2 Arena	650	693	Cirka 400 uthyrda dagtid idag. Minst 200 ska omfattas av p-köp i kommande exploatering enligt beslut i KF. Främst för kontor för att inte konkurrera med evenemangsparkering.
Södra Globengaraget	1020	Cirka 520	500 platser försvinner i samband med ombyggnad av Globen shopping
Norra Globengaraget	440	440	
Kylhuset	30	0	Tas bort i samband med bebyggelse
Hallvägen	80	0	Tas bort i samband med bebyggelse
Rökerigatan	80	0	Tas bort i samband med bebyggelse
Parkören	175	173	Efter ombyggnad blir det 173 platser. Cirka 95 av dessa planeras att hyras ut till Sisab.
Palmfelt Center	260	0	Tas bort och ersätts med platser i garaget på Bolidenvägen.
Bolidenvägen	0	400	Garaget till för ny bebyggelse i Årstastråket och kan utökas till 490 vid behov.
Mobhus dp1	0	220	
Mobhus dp2a+b	0	210	
Mobhus dp3	0	225	
Mobhus dp4	0	225	
Mobhus dp5a+b	0	90+120	
TOT	2 735	3 316	

*Befintliga allmänna parkeringsanläggningar och markparkeringar samt förslag på nya anläggningar. Eftersom området kommer att förändras kraftigt från dagens verksamheter till en blandad stadsdel, är en jämförelse mellan antalet parkeringsplatser före och efter utbyggnad inte relevant.*

## Trafikstruktur och gatuutformning

Hur trafikstrukturen är utformad och hur gatumiljön ser ut påverkar resmönstret. Finns generösa, gena och attraktiva stråk för gående och cyklister uppmuntras resande till fots och med cykel. Säkra och sammanhängande gång- och cykelstråk i bilfri miljö eller på gator med låga hastigheter innebär att barn har möjlighet att tryggt kunna gå och cykla till skolan.

I Slakthusområdet planeras de flesta gator ha begränsad framkomlighet för biltrafik och istället ge gående och cyklister samt vistelse större prioritet. Detta är en viktig del i att uppnå mobilitetsmålen för området. Flera gator blir bilfria eller med bilkörning på gåendes villkor. Området har en tydlig gatustruktur med en hierarki där Hallvägen, Arenavägen, Charkmästargatan och Slakthusgatan är lokala huvudgator. Övriga gator blir olika typer av lågfartsgator eller bilfria gator. Genom området finns utpekade gång- och cykelstråk.

Generellt föreslås max 30 km/tim gälla i området.



### Gatutyp

- Funktionsblandad lågfartsgata
- Funktionsindeldad lågfartsgata
- Lokal huvudgata
- Huvudgata, för trafik mellan stadsdelar



### Trafikfunktion

- ▨ Bilfri gata. Rum för cyklister, fotgängare och vistelse. Biltrafik förekommer i princip inte.
- Gågata eller motsvarande. Transporter till fastigheter tillåts.
- Gata med blandtrafik. Gående prioriteras, bilar i gångfart. Begränsad mängd biltrafik, stor hänsyn till oskyddade trafikanter.
- Gata med separat gång- och cykelbana. Biltrafik i låg hastighet.
- Gata med separat gång- och cykelbana. Bil- och busstrafik i 30 km/h. Gående och cyklister korsar gatan i ordnade passager
- Gata med separat gång- och cykelbana. Bil- och busstrafik i 30 km/h. Gående och cyklister korsar gatan främst i ordnade passager. Samspel mellan bilister och oskyddade trafikanter.
- Cykelbana

*I kvalitetsprogrammet beskrivs gatutyper och trafikfunktion i Slakthusområdet. Hallvägen, Arenavägen, Charkmästargatan och Slakthusgatan utgör lokala huvudgator med separata gång- och cykelbanor. Övriga gator blir olika typer av lågfartsgator.*

## SAMMANFATTNING FÖRUTSÄTTNINGAR

Hur säkerställs att boende, arbetsplatser och besökande i Slakthusområdet får ett hållbart resväg? Som en bas finns mobilitetsförutsättningarna i området;

**Tät och blandad stad** - genom att bygga en tät och blandad stad med ett stort antal boende och arbetsplatser möjliggörs handel, service, folkliv, skolor m.m. Tätheten gör att det blir nära till det mesta man behöver till vardags. I stadsdelen finns det man behöver på nära avstånd, och de färdmedel som är bäst lämpade för personresor då är gång och cykel.

**Gott läge** - Slakthusområdet har närhet till innerstaden, Hammarby sjöstad, Sickla, Årstafältet och Liljeholmen m.m. Med kollektivtrafik eller cykel nås stora delar av staden på kort tid.

**Attraktiv kollektivtrafik** - i det framtida Slakthusområdet finns stationer på gångavstånd till två olika tunnelbanelinjer, tvärbana, bussar till Tyresö och Nacka samt kommuntrafik.

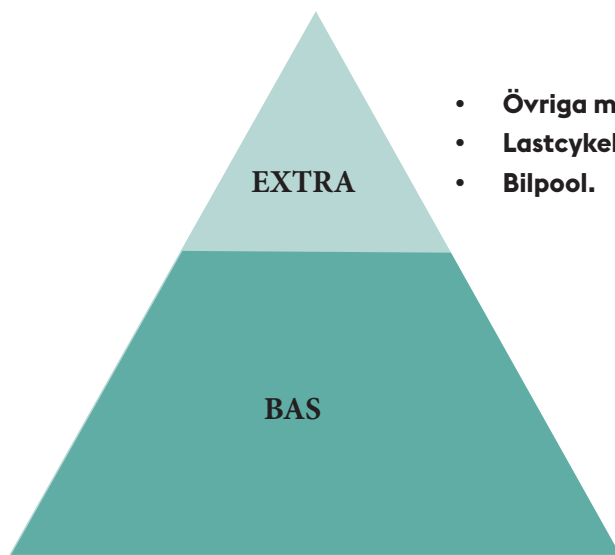
**God gångmiljö** - gatumiljön prioriterar fotgängares rörelse och vistelse. Många gator är gågator eller gångfartsområden. I Slakthusområdet syns att det är en miljö där oskyddade trafikanter prioriteras.

**Attraktiv cykelinfrastruktur** - i Slakthusområdet syns det att det är lätt att cykla. Det finns cykelbanor eller trafikregleringar som främjar cykling på alla gator i området. Bostäder och arbetsplatser har högklassig cykelparkering. Det är nära till omgivande pendlingsstråk.

**Lågt parkeringstal för bil** - det gröna p-talet för Slakthusområdet är 0,3 parkeringsplatser per bostad och 0-4 parkeringsplatser per 1000 m<sup>2</sup> för arbetsplatser. Eftersom tillgång till bilparkering har en stark koppling till bilanvändande är p-talet ett effektivt styrmedel för att påverka bilberoendet.

Exempel på **mobilitetstjänster** som underlättar ytterligare att redan från start klara sig utan egen bil och som ingår som förutsättning; bilpool, lastcykelpool och övriga åtgärder beskrivs i kommande avsnitt. Att byggaktörerna har givna åtaganden och bidrar med engagemang är en viktig framgångsfaktor.

Slakthusområdet har sammanfattningsvis mycket goda förutsättningar för att få låg bilalstring och högt kollektivtrafik- och cykelresande. För att detta ska bli gällande krävs dock en parkeringsstrategi och mobilitetstjänster, vilka beskrivs i kommande strategidelar.



- **Övriga mobilitetsåtgärder, t ex välkomstpaket och återbruksrum.**
- **Lastcykelpool.**
- **Bilpool.**
- **Slakthusområdet och angränsande Arenaområdet har ett gott och varierat innehåll med arbetsplatser, bostäder och service.**
- **Närhet till innerstaden, Hammarby sjöstad, Sickla, Årstafältet och Liljeholmen.**
- **Goda kollektivtrafikförhållanden.**
- **Högklassiga gång- och cykelförbindelser.**
- **4 cyklar per 100 kvm BTA.**
- **0,3 bilplatser per lägenhet.**

*Slakthusområdet har mycket goda förutsättningar för att bli en stadsdel där gång-, cykel- och kollektivtrafiken ger god mobilitet och där bilen inte är nödvändig. En kombination av det geografiska läget, god kollektivtrafikförsörjning och högklassig cykelinfrastruktur i kombination med en parkeringsstrategi som stimulerar hållbara transportslag och mobilitetstjänster såsom bil- och cykelpool kan ge innerstadslika resförhållanden.*

# PARKERINGSSTRATEGI BIL

Parkering är det enskilt effektivaste verktyget för att påverka ett områdes bilalstring. Studier har visat att bostadsområden som har lägre andel parkeringsplatser, marknadsanpassade parkeringsavgifter och bilpool har högre andel resande med kollektivtrafik, cykel och gång jämfört med andra områden.

I Sverige har stadsdelar med låga parkeringstal planerats och i vissa fall byggts under en tid tillbaka. Goda exempel finns i bland annat Norra Djurgårdsstaden, Liljeholmen, Annedal och Telefonplan i Stockholm, Nouvelle i Upplands Väsby och Västra Hamnen, Malmö. Parkeringstalen för dessa områden varierar mellan 0-0,5 parkeringsplatser per lägenhet. I Stockholms stad tillämpas projektspecifika och gröna P-tal där mobilitetsåtgärder är en viktig del för att minska bilberoendet.

Från programmet för Slakthusområdet finns följande parkeringsrelaterade mål

1. Områdets utformning och placeringar av parkeringar ska underlätta lika god eller bättre tillgänglighet till området med hållbara färdmedel.
2. Placering av parkeringar bidrar till minskad trafik i det lokala gatunätet.

Parkeringsstrategin innehåller övergripande principer för bilparkeringen i Slakthusområdet samt en beskrivning av hur strategierna ska tillämpas.

## STRATEGIER FÖR BILPARKERING

Parkeringsstrategin för Slakthusområdet förhåller sig till övergripande planeringsinriktningar. Den har som syfte att förbättra konkurrenssituation för hållbara färdmedel för att därigenom bidra till minskad biltrafikutveckling. Följande strategier för bilparkering har tagits fram för Slakthusområdet:

- Projektspecifika och gröna p-tal tillämpas, med krav på ambitiös nivå för mobilitetsåtgärder.
- Parkering sker i gemensamma garage i strategiska lägen. Avstånd upp till cirka 400 m från bostad till garage eftersträvas.
- Parkeringsplatser för arbetsplatser begränsas. Resplaner tas fram i detaljplaneskedet.
- Behovet av parkeringar för arbetsplatser bör i största möjliga mån täckas av samnyttjande i befintliga anläggningar. Behovet utreds för varje kvarter.
- Markparkering bör regleras under byggtiden.

## P-TAL - BOSTÄDER

I Slakthusområdet ska så kallade *projektspecifika och gröna parkeringstal* tillämpas, med ambitiös nivå för mobilitetsåtgärder. Detta är formulerat enligt följande i stadens markanvisningsavtal:

"Slakthusområdet ska i första hand utformas för gång- och cykeltrafikanter. Bilen ska vara sekundär varför det är viktigt att arbeta med mobilitetslösningar på olika sätt (lådcykeluthyrning, boxar för mottagning av t ex kylvaror, SL-kort första året, cykelparkering i gatuplan etc). Den ambitiösa nivån i stadens riktlinjer för gröna p-tal är ett krav för markanvisning."

Det gröna p-talet för Slakthusområdet är 0,3 bilparkeringsplatser per lägenhet. P-talet baseras på ett lägesspecifikt p-tal om 0,4 p-platser/lägenhet, p-köp och ambitiös nivå på mobilitetsåtgärder. För kategorierna kan andra p-tal gälla. För studentbostäder tillämpas t.ex. noll i parkeringstal. Det relativt låga talet grundar sig på god kollektivtrafik, närhet till innerstaden och urban service samt ambitiösa mobilitetsåtgärder, vilka beskrivs i kapitel Mobilitetsstrategi.

P-talet om 0,3 inkluderar besöksparkering.

# 0,3 p-platser/ lägenhet

*P-tal bostäder i Slakthusområdet*



## P-TAL FÖR BOSTÄDER I SLAKTHUSOMRÅDET

**Lägesspecifikt p-tal:** 0,4 platser/lägenhet

**P-köp** i gemensamt mobilitetshus innebär att uppräknig för besöksparkering inte behöver göras (annars tillägg om tio procent).

**Ambitiös nivå** på mobilitetsåtgärder ger 25 procent rabatt på p-talet.

---

= **0,3 platser/lägenhet**

## Reglering av parkering på gatumark

I området kommer i princip ingen gatuparkering att finnas. Enstaka korttidsparkeringar möjliggörs på vissa platser och därutöver anläggs ändamålsplatser, t ex lastplatser, där särskilt behov finns.

Parkering för rörelsehindrade planeras kunna upplåtas på allmän gata om och när ansökan inkommer till staden.

Liknande lösningar finns i andra nyplanerade områden i Stockholm, till exempel Kolkajen i Norra Djurgårdsstaden, Hagastaden och Alviks Strand.

Boende som flyttar in i Slakthusområdet ges inte boendeparkeringstillstånd.

## PARKERINGSKÖP

I Slakthusområdet föreslås att parkeringsanläggningarna drivs och sköts genom parkeringsköp, fortsättningsvis kallat p-köp. P-köp innebär att varje exploatör köper ett antal platser från ett parkeringsbolag istället för att anlägga parkering inom den egna fastigheten (förslagsvis Stockholm parkering). Hur många p-platser respektive exploatör av bostäder är skyldig att köpa ges i p-talet 0,3 parkeringsplatser per lägenhet. (Parkering för arbetsplatser och handel/kultur beskrivs i kommande avsnitt). Parkeringsbolaget bygger, driver och förvaltar parkeringsanläggningarna. Finansiering beskrivs närmare i avsnittet om organisation och finansiering.

Parkeringsanläggningarna kommer att finnas på strategiska platser i området, i gemensamma anläggningar, fortsättningsvis kallade **mobilitetshus** (se beskrivning i nästa avsnitt). Detta är en viktig princip, av flera anledningar:

- Slakthusområdet saknar till viss del innergårdar, och de innergårdar som finns är relativt små. Detta innebär att gatorna kommer att behöva nyttjas som vistelserum med plats för lek och umgänge. Trafiken på gatorna bör därför minimeras och de fordon som behöver köra i området ska göra det på gåendes villkor. Att ha gemensamma garage innebär att söktrafiken minskas. Trafik till och från mobilitetshusen koncentreras till vissa trafikåligare gator. På övriga gator finns ingen trafik till och från parkering.

1) Lundamats/Handbok i bilsnål samhällsplanering

- Det finns ingen besöksparkering på gatorna i Slakthusområdet. För att de bilburna besökarna till området ska ha godtagbar tillgänglighet till parkering på närmare håll än omgivande allmänna garage, bör en gemensam anläggning finnas i varje etapp. Besöksparkering och boendeparkering kan samnyttjas, vilket innebär att parkeringsköp bidrar till minskat totalt parkeringsbehov.
- Flera gemensamma mobilitetstjänster planeras i området såsom bilpool, lastcykelpool, leveranslösningar etc. Dessa beskrivs närmare i kapitlet mobilitetsstrategi. Tjänsterna är platskrävande och ska vara tillgängliga för samtliga boende och verksamma i Slakthusområdet. De placeras därför i de gemensamma parkeringsgaragen.
- För att kollektivtrafiken ska vara mer attraktiv än bilen krävs inte bara hög turtäthet och standard på kollektivtrafikförbindelserna, det behöver också vara lättare att ta buss, tunnelbana eller pendeltåg. Ett sätt att stimulera rätt beteende är att förlägga hållplatsen mer lättillgängligt än parkeringsplatsen. Studier visar att avståndet till parkeringsplatsen har betydelse för bilinnehav och bilanvändning<sup>1</sup>. Med ett gemensamt garage blir det för många närmare till bussen eller tunnelbanan än till bilen.
- Avsaknad av underbyggda garage ger bättre förutsättningar för gröna innergårdar med större växtlighet.
- Gemensamma parkeringsanläggningar ger bättre förutsättningar och större flexibilitet att hantera parkering över tid.

- Generellt planeras ett mobilitetshus per utbyggnadsetapp. Möjlighet till samordning mellan etapper kan komma att bli aktuellt. Parkeringen ska erbjuda laddning av elfordon<sup>1</sup>.

### Mobilitetshus

Ett mobilitetshus tar avstamp i att erbjuda möjlighet för mobilitetstjänster som innebär att det mest lämpliga transportsättet för stunden ska kunna användas. Föreslaget innehåll i mobilitetshuset är bland annat bilpool, lastcykelpool, låncyklar och leveranslösningar. Övergången till elbilar kräver många fler laddplatser än idag, varför detta bör dimensioneras för<sup>1</sup>. En aktör ansvarar för produktion och drift av mobilitetshuset med berörda fastighetsägare som primära hyresgäster. I Slakthusområdet föreslås detta vara Stockholm parkering. Mobilitetshus beskrivs mer i detalj i kapitel Mobilitetsstrategi samt i avsnittet om organisation och finansiering.

### Lokalisering

Placeringen av parkeringen i Slakthusområdet ska bidra till minskad biltrafik i det lokala gatunätet. Anläggningarna bör därför ligga lättillgängligt från omkringliggande huvudgator och i närheten av på- och avfarter, gärna i utkanten av området. Detta underlättar även för andra funktioner för mobilitetshuset såsom bildelning, leveranstjänster med mera. Som riktvärde föreslås att det inte är längre att gå till kollektivtrafiken än till parkeringsanläggningen.

Entré till cykelpoolen i mobilitetshuset ska placeras så publikt som möjligt och göras lättillgänglig och trygg. Hiss bör finnas med plats för lastcykel.

## PARKERING FÖR ARBETSPLATSER

Stockholms stad har ingen aktuell, det vill säga i närtid uppdaterad, p-norm för bil vid nybyggnation av arbetsplatser. Praxis har sedan länge istället varit att varje exploateringsprojekt utreder och tar fram ett bilparkeringsbehov som sedan godkänns i samband med detaljplan och bygglov. Ett p-tal på cirka 1-4 platser/1000 m<sup>2</sup> är förekommande för innerstadsprojekt (t ex Hagastaden). I Slakthusområdet har p-talet för arbetsplatser satts till 0-4 platser/1000 m<sup>2</sup> BTA. Detta eftersom det kan finnas t ex arbetsplatser helt utan behov av bilparkering.

Inför detaljplan ska parkeringsbehovet för arbetsplatserna utredas av byggaktören, med utgångspunkt i att så många som möjligt ska resa till arbetet på ett hållbart sätt, det vill säga med kollektivtrafik, cykel eller till fots. För fastigheter som utgör större arbetsplatser ska en **resplan** (plan för resor och transporter genererade av arbetsplatsen) tas fram av byggaktören. I resplanen presenteras de åtgärder denne och/eller verksamheten kommer att vidta för att uppnå ett hållbart resmönster samt det p-tal som byggaktören anser rimligt utifrån åtgärderna. Resplanen ska innehålla åtgärder för till exempel cykelparkering, omklädningsmöjligheter, tillgång till SL-kort, bilpool, låncyklar, distansmöten och samåkning.

För fastigheter med mindre verksamheter och som inte har större inverkan på områdets resande kan förslag till parkeringstal tas fram utan en resplan. Parkeringstalet bör ligga inom 0-4 p-platser / 1000 m<sup>2</sup> BTA och anpassas efter verksamhetens analyserade behov.

1) I ett tjänsteutlåtande slår trafikkontoret och miljöförvaltningen fast att en ambition om 20-50 procent laddplatser i planering av parkering vid nybyggnation. Denna siffra är i nivå med krav som ställs på byggaktörer i Norra Djurgårdsstaden och även en nivå som Stockholms parkering jobbar för vid nyproduktion.

**0-4 p-platser/  
1000 m<sup>2</sup> BTA**

*P-tal arbetsplatser i Slakthusområdet*

### RESPLAN FÖR ARBETSPLATSER

Stadens ambition är att så många som möjligt ska använda sig av hållbara transportslag till, från och i arbetet. Varje byggaktör, som planerar för större verksamheter, ska därför i samband med markanvisning eller detaljplan redovisa en resplan för arbets- och tjänsteresor. Mål och åtgärder för att uppnå hög andel hållbara resor ska presenteras. Transporter kopplade till gods och avfall ingår om aktuellt.

Resplanen utgör underlag för detaljplanenappens handlingsplan vilken sedan följs upp av Stockholms stad (exploateringskontoret). Handlingsplanen ska vara specifik framtagen för verksamheten och ange förslag till p-tal, samnyttjandemöjligheter, mobilitetsåtgärder samt ekonomiska incitament för att nå ett resbeteende med hög andel kollektivtrafik-, gång- och cykelresande.

## RESPLANENS INNEHÅLL

Resplanen ska tas fram av byggaktörer vilka planerar för fastigheter med större arbetsplatser. Med större arbetsplatser menas fastigheter vilka innehåller en övervägande del centrum, kontor eller handel. Vidare ska resplaner tas fram för fastigheter med verksamheter som kan antas ha en större inverkan på områdets resande. Resplaner behöver inte tas fram av byggaktörer vilka planerar för mindre verksamhetsytor så som mindre lokaler i bostadskvarter.

Syftet med resplanen är att redovisa ett mål för det hållbara resandet, fastställa ett parkeringstal samt redovisa vilka åtgärder som genomförs för att nå det uppsatta målet och parkeringstalet.

### Beskrivning av verksamheten och dess behov av resor och transporter

Resplanen ska beskriva fastighetens planerade innehåll avseende typ om omfattning samt hur fastigheten planeras bebyggas.

I tidigt planeringsskede kan ofta osäkerheter kring hyresgästen finnas. I de fall byggaktören inte kan svara på vilken typ av verksamhet fastigheten kommer att innehålla bör stöd hämtas mot bakgrund i vad detaljplanen tillåter. Genom att tolka flexibiliteten i planbestämmelser på detta sätt kan mobilitetsåtgärder anpassas efter den användning som alstrar störst volym resor och transporter.

Den planerade användningen av fastigheten har en avgörande roll i det framtida resebehovet. Resplanen bör redovisa hur det framtida rese- och transportbehovet ser ut utifrån följande aspekter:

- Arbetsresor till/från arbetet
- Tjänsteresor i arbetet
- Resebehov för besökade
- Varuleveranser och godstransporter
- Avfallshantering

### Mål för resande och beskrivning av resebehov

När innehåll och resebehov har kartlagts och redovisats bör också mål för resandet redogöras. Mål och en tydlig ambitionsnivå för resor och transporter kan vara avgörande för byggaktören vid planering av verksamhetslokaler och dess innehåll.

Målet bör utgå från att minimera miljö- och klimatpåverkan, transportarbete, trängsel och parkeringsbehov samtidigt som hälsa och trafiksäkerhet förbättras.

### Innehållsförteckning Resplan

1. Beskrivning av den planerade verksamheten och dess behov av resor och transporter.
2. Mål och ambitionsnivå för resande.
3. Mobilitetsåtgärder
4. Möjligheter till samnyttjande
5. Effekter av mobilitetsåtgärder på den planerade verksamhetens resor och transporter.
6. Parkeringstal för bil och cykel (exklusive poolplatser)
7. Iordningställande av mobilitetsåtgärder

## Mobilitetsåtgärder

Parkeringsstalet 0-4 p-platser/1000 m<sup>2</sup> BTA förutsätter alltid kompletterande mobilitetsåtgärder. Byggaktören ska redovisa vilka åtgärder som planeras att genomföras för att nå det föreslagna parkeringstalet. Om verksamheten är känd bör denna också involveras i åtgärdsförslagen. Åtgärdernas omfattning och arbetsprocess fram till slutbesked ska beskrivas.

Nedan redovisas **exempel** på åtgärder.

- Bil- och cykelpool och möjlighet till eventuellt samnyttjande av tjänster med bostäder
- Juridiska och ekonomiska incitament
- Implementering av processer hos verksamheten för minskade koldioxidutsläpp från arbets- och tjänsteresor
- Resepolicy
- Inköp av SL-kort för utlåning vid tjänsteresor
- Utökad nivå på cykelfaciliteter så som cykelservice
- Duschutrymmen och torkskåp
- Förvaring av hjälm, batteri till elcykel m.m.
- Distansarbete och/eller samåkning
- Samleveranser, leveranser med cykel och/eller ruttoptimering

## Möjligheter till samnyttjande

Redan idag sker samnyttjande mellan allmänheten/ besöksparkering och arbetsplatsparkering i bland annat Tele2 Arena-garaget och Södra Globengaraget, enligt Stockholm parkering. Detta samnyttjande förutsätts fortsätta att utvecklas.

Behovet av parkering för arbetsplatser bör i största möjliga mån täckas genom samnyttjande i befintliga anläggningar. Samnyttjande är lämpligt mellan evenemangs- och dagparkering eftersom parkeringsbehovet finns vid olika tidpunkter på dygnet, se illustration nedan. Dagparkering alstras av den gruppen som är verksamma i området dagtid, t ex de som arbetar här. För boendeparkering är samnyttjande mindre effektivt eftersom den boende inte ska behöva flytta sin bil dagtid.

I Resplanen ska byggaktören redovisa vilka möjligheter till samnyttjande som finns. Vidare ska byggaktören redovisa om möjlighet till samnyttjande av poollösningar finns. Redovisningen ska innehålla omfattningen av samnyttjande samt vart inom Slakthusområdet och dess närhet samnyttjandet kan ske.

## Effekter av föreslagna mobilitetsåtgärder

För samtliga mobilitetsåtgärder ska den förväntade effekten redovisas. För att åtgärdsförslagen ska få genomslag bör effekten för såväl anställda, besökare och övriga transporter analyseras och fokus bör vara att öka andelen som reser på ett hållbart sätt, såsom gång, cykel eller kollektivtrafik.

## Parkeringsstal för bil och cykel

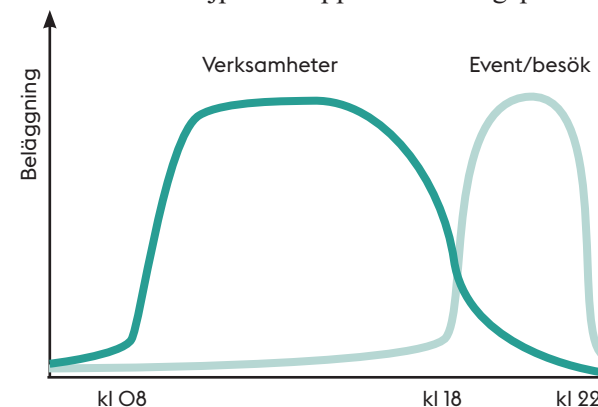
Mot bakgrund av den beskrivna verksamheten och dess resebehov ska ett parkeringsbehov för såväl bil som cykeltrafik beräknas.

Genom de mobilitetsåtgärder som planeras ska parkeringsbehovet för bil minska. Byggaktören ska redovisa nettobehovet vid genomförande av mobilitetsåtgärder och samnyttjande. Nettobehovet redovisas exklusive poolplatser.

## Iordningställande av mobilitetsåtgärder

Sist i resplanen ska byggaktören specificera samtliga åtgärder som ska tillämpas. Åtgärdernas omfattning, när i tid de bör införas, ansvarsfördelning och ekonomiskt ansvar bör redogöras för. Vidare bör det framgå vilka avtal som behöver tecknas för iordningställande av mobilitetsåtgärder.

Detta utgör sedan underlag för att resplanen ska bli en del av detaljplaneetappens handlingsplan.



Schematisk graf över potentialen för samutnyttjande mellan verksamhetsparkering och eventparkering.

## BESÖKSPARKERING

Slakthusområdet är välförsett med kollektivtrafik, cykel- och gångstråk. Ambitionen att resorna till och från området i så stor grad som möjligt sker med hållbara transportslag gäller även för besöksresorna. För de som ändå besöker området med bil löses parkering dels i mobilitetshuset, dels i befintliga allmänna garage.

### Besökare till Slakthusområdet

Besökare med bil parkerar i första hand i de gemensamma garagen som finns i mobilitetshuset, eller i de anläggningar som finns kring Ericsson Globe. Mobilitetshuset möjliggör parkering även för besökare, eftersom de är öppna för allmänheten och har olika taxor för besöksparkering och boendeparkering. Att samnyttja parkeringsanläggningar för olika användare med olika taxor är idag en vanlig lösning. Boende får en dekal, vilken fästs i framrutan, och besökare löser biljett i app eller automat på plats.

I Slakthusområdet kommer utöver bostäder även arbetsplatser, butiker, restauranger, kultur, nöjen m.m. att finnas. De bilburna besökarna till dessa bedöms rymmas i de olika garage som finns i området.

### Shopping och evenemang intill området

Intill Slakthusområdet finns affärsområdet Globen shopping med butiker, restauranger och nöjen. Här finns Norra Globengaraget, Södra Globengaraget och Tele2 Arena med i dagsläget sammanlagt 2 110 platser. Södra Globengaraget kommer att förändras i samband med att anläggningen byggs om och cirka 500 parkeringsplatser försvinner som en följd av detta. Tele2 Arena-garaget har dock en stor överkapacitet. Framtida bilburna besökare till handel i Globen shopping och evenemang hänvisas även fortsättningsvis till de kommersiella garagen.

## PARKERING UNDER BYGGTIDEN

Slakthusområdets utbyggnad ska ske etappvis. Det är viktigt att parkering på restytor, eller oreglerade gator, undviks under utbyggnaden. Annars skapas ett konstgjort högre p-tal tillfälligt, vilket kan medföra att andra mobilitetstjänster inte utvecklas som det är tänkt. Viss parkering upplåts för byggtreprenader.

Den fria yta som finns ska under byggnationen hanteras så att känslan av begränsad tillgång till bilparkering under byggtiden motsvarar känslan vid det faktiska resultatet i det färdigbyggda området.

Vid etappvis utbyggnad kan det ibland råda oklarheter över vem som har huvudmannaskap för gatorna, och därmed reglerar parkering. Staden bör därför tidigt ta fram en plan eller ansvarig för korrekt överlämnande av gator till slutgiltiga väghållare - antingen trafikkontoret eller, om parkering ligger på tomtmark, aktuell byggaktör.

Parkeringsplatser för rörelsehindrade kommer att finnas i mobilitetshuset.

# PARKERINGSSTRATEGI CYKEL

Slakthusområdet ska ha en högklassig och genomtänkt cykelparkering. Placering av och antal cykelparkeringar ska följa principerna som presenteras i strategin. Cykelparkeringsanläggningarna (såväl i garage som markparkering) ska ha hög kvalitet och utformas så att de är säkra, attraktiva och uppmuntrar till användande.

I detta kapitel presenteras olika aspekter för cykelparkering i Slakthusområdet, både för området totalt sett och för etapp ett som ligger närmast i tiden för bebyggelse. I kapitlet presenteras principer för cykelparkering, cykelparkering för bostäder och besökare gällande antal och placering, kvalitetskrav för cykelparkeringar, övrig cykelservice samt ansvar för drift av cykelparkeringar.

## STRATEGIER FÖR PARKERING

- Cykelparkeringsantalet ska utgå ifrån de riktlinjer som finns i stadens dokument "Riktlinjer för projektspecifika cykelparkeringstal i nyproduktion i Stockholm", 2015.
- Cykelparkeringen ska placeras i närhet av målpunkten.
- Cykelparkering för boende, arbetsplatser och andra verksamheter ska ordnas på kvartersmark.
- Långtidsparkering ska ordnas väderskyddat.
- Cykelparkeringen ska vara lättillgänglig, trygg och möjliggöra säker fastlåsning i ramen.
- Utrymmet för cykelparkering ska ge plats även för lastcyklar, specialcyklar och förvaring av hjälm, utrustning etc.
- Cykelparkeringen ska innehålla möjlighet till laddning av elcyklar.

## CYKELPARKERINGSTAL

Stockholms stad tillämpar projektspecifika cykelparkeringstal för nyproduktion. Den grundläggande principen är att behovet av cykelparkering ska lösas inom fastigheten. Detta gäller såväl bostäder, arbetsplatser, kollektivtrafikknutpunkter, skolor och andra verksamheter. Stockholms stads parkeringstal för nyproduktion föreslås för Slakthusområdet justeras enligt nedan och följande avsnitt.

### CYKEL-TAL FÖR SLAKTHUSOMRÅDET

**Bostäder:** 4 parkeringsplatser per 100 m<sup>2</sup> BTA.

**Studentbostäder:** 1,5 parkeringsplats per lägenheter mindre än 35 m<sup>2</sup>. 2,5 parkeringsplatser per lägenhet för lägenheter större än 35 m<sup>2</sup>.

**Arbetsplatser:** Minst 0,2 parkeringsplatser per anställd, eller omräknat till platser per m<sup>2</sup> BTA.

**Knutpunkter för kollektivtrafik och hållplatser:** 5 platser per 100 resenärer, påstigande under morgonrusningen. Placeras så att de är attraktiva även för besökare till målpunkter intill.

**Grundskolor och gymnasium:** 30 parkeringsplatser per 100 elever ska redovisas. Vid inflytt ska 15 parkeringsplatser per 100 elever finnas, varav hälften kan utgöras av portabla ställ som tas in under vintermånaderna.

**Idrottsanläggningar:** 20 parkeringsplatser per 100 besökare.

**Handel:** 20-30 platser per 1000 m<sup>2</sup> BTA.

## CYKELPARKERING FÖR BOSTÄDER

Cykelparkeringstalet för bostäder föreslås i Slakthusområdet till 4,0 per 100 m<sup>2</sup> BTA. Det relativt höga talet baseras på Slakthusområdets goda läge i staden med närhet till city samt hög standard på omkringliggande cykelinfrastruktur. Parkeringstalet innebär principiellt att varje boende ska ha en cykelparkeringsplats och att en större lägenhet kräver fler cykelparkeringsplatser än en liten. I praktiken kan det finnas behov av ytterligare cykelparkeringar, eftersom många har fler än en cykel. Plats för dessa föreslås finnas i cykelboxar i mobilitetshuset, vilka skulle kunna hyras efter behov.

Cykelparkeringarna vid bostäder ska placeras på kvartersmark, antingen i bottenvåning, källare eller på innergårdar alternativt förgårdsmark.

Om parkeringen ligger i annat plan än gatuplanet ska den vara tillgänglig via hiss eller bred ramp.

# 1 PERSON. 1 CYKEL .

*Principen för Slakthusområdet är att det vid bostaden ska finnas ett cykelställ för varje person. En liten lägenhet, där det bor färre personer, har färre cykelparkeringar än en stor lägenhet för fler.*

Parkering för besökare till de boende ordnas i första hand på innergård eller förgårdsmark. I de fall detta inte är möjligt placeras cykelställ för besökande på gatumark i närheten av entrén.

För att bedöma storleken på besöksparkering använder sig Stockholms stad av riktvärdet 10 procent av totalt antal boendeparkeringar. Det saknas dock kunskap kring hur stort det verkliga behovet är. I Slakthusområdet föreslås att besöksparkering utgör 5-10 procent av det totala parkeringsantalet. Finns lokaler i bottenvåningen kan 10 procent vara motiviterat, annars fem procent. Ett exempel med bostäder om 1 000 kvm BTA ger 40 cykelparkeringar totalt, varav 2-4 för besökare.

## CYKELPARKERING ARBETSPLATSER

För att möjliggöra och uppmuntra arbetspendling med cykel bör arbetsplatserna i området ha ordnad cykelparkering och möjligheter till dusch och omklädning. Eftersom parkering vid arbetsplatsen sker under en längre tid på dygnet behöver den inte placeras direkt vid entrén, men bör å andra sidan vara både väderskyddad och ge möjlighet till fastlåsning av ramen. Parkeringen ska planeras så att det inte kräver omvägar eller försvarar användandet.

P-tal för arbetsplatser i Slakthusområdet bör vara minst 0,2 per anställd eller omräknat till antalet platser/m<sup>2</sup> BTA. Talet är samma som i Stockholms stads riktlinjer och tar stöd i att det är knappt 20 procent av stockholmarna som under hösten cyklar mellan bostaden och arbetet/skolan<sup>1</sup>.

1) 18 procent av stockholmarna cyklade till arbete/skola i september 2016. Färdmedelsfördelning hösten 2016. Källa Miljöbarometern Stockholms stad.

# 0,2

p-platser/anställd

*Cirka 20 procent av de som jobbar i Slakthusområdet bedöms cykla till och från jobbet, varför p-talet är satt till 0,2 p-platser/anställd.*

## KOLLEKTIVTRAFIKKNUTPUNKTER

För att hela kedjan ska fungera vid arbetspendling med kollektivtrafik är möjligheten att parkera cykeln vid hållplatsen viktig. Olika hållplatser är dock olika intressanta att cykla till. Vid planering för cykelparkeringsplatser vid kollektivtrafikknutpunkt måste därför utredning ske av hur attraktiv stationen/hållplatsen är som just knutpunkt. I närheten av Slakthusområdet finns en stark knutpunkt i Gullmarsplan, med bussterminal, tunnelbana och Tvärbanan, varför tunnelbanestationen i området inte bedöms vara förstahandsvalet för cykel-kollektivtrafikpendlare. Cykelparkering vid tunnelbanan i Slakthusområdet föreslås därför till fem platser per 100 påstigande resenärer under morgonrusningen. De parkeringsmöjligheter som ordnas måste placeras så att de fungerar för lokala målpunkter lika väl som till kollektivtrafikknutpunkten.

## SKOLOR

I området planeras en grundskola för elever mellan förskoleklass och årskurs 9 med cirka 900 elever, en gymnasieskola med cirka 800 elever samt ett flertal förskolor. P-talet för skolor enligt Stockholms stads norm är 30-70 platser/100 elever. Stadens erfarenhet från nya skolor är att det varit i överkant och att cykelställen står tomma. Det finns även en stor säsongsvariation i nyttjandet av cykelparkeringarna, eftersom många elever inte cyklar under vintern. I Slakthusområdet föreslås därför ett flexibelt parkeringstal vid skolor, där totalbehovet är 30 platser per 100 elever, men där enbart hälften (15 platser per 100 elever) ställs ut till en början, varav hälften kan vara portabla, det vill säga placeras ut under vår, sommar och höst och plockas in under vintern. Viktigt är dock att en lösning finns för cykelparkering för 30 platser per 100 elever och att detta redovisas vid bygglovsansökan. En yteffektiv lösning är att ha tvåvåningsställ. För att säkerställa att cykelplatserna på det övre planet är tillgängliga bör de ha gasfjädring.

## IDROTTSANLÄGGNINGAR

I Slakthusområdet planeras en idrottsanläggning. Anläggningen kommer att bestå av en fullstor hall med cirka 100 platser för åskådare. Hallen kommer att användas som gymnastiksal för gymnasieskolan samt som träningshall för idrottsklubbar och allmänhet. Sammanlagt bedöms den hysa cirka 140 besökare samtidigt som mest.

Parkeringstalet för idrottsanläggningar enligt Stockholms stads norm är 10-40 platser per 100 besökare. I Slakthusområdet föreslås p-talet 20 parkeringsplatser per 100 besökare, med motiveringen att hallen kommer att användas kvällstid av ungdomsklubbar från närområdet, där många torde kunna ta sig till hallen med cykel. Eftersom hallen kommer att hysa evenemang med besökare från hela Stockholm och inte bara lokalt, har ett mellanläge i spannet valts. Cykelställen bör placeras väderskyddat och erbjuda möjlighet till fastlåsning av ramen. Med tanke på att hallen främst kommer att användas av barn och ungdomar, vilka inte till lika hög grad cyklar under vintermånaderna, kan en del av parkeringsplatserna vara portabla.



## SERVICE, BUTIKER, KULTUR

I Slakthusområdet planeras för ett brett utbud av service, kultur och butiker. Besökare till dessa verksamheter kommer till viss del komma med cykel. Besöket är förmodligen av korttidskaraktär, varför cykelparkeringen bör placeras i närhet till entréer (se avsnitt Kvalitetskrav).

P-talet för handel är enligt Stockholms stads riktlinjer 20-30 parkeringsplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA, vilket föreslås gälla även för Slakthusområdet. Varje verksamhet bör göra en bedömning var i spannet behovet ligger.

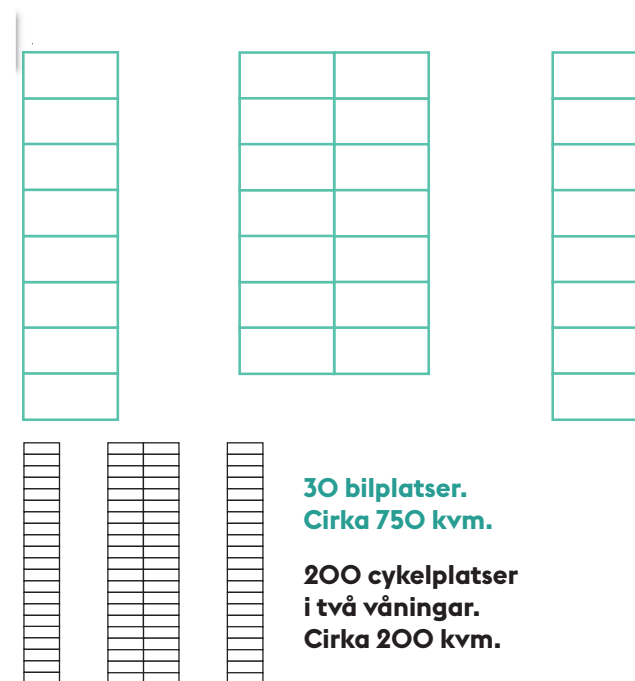
## YTA FÖR CYKELPARKERING

Parkeringsstalet för cykel i Slakthusområdet gör att det kommer att behövas stora ytor för parkeringen. En jämförelse mellan cykelparkering i två våningar och bilparkering har gjorts, se figur till höger.

En cykelparkering tar cirka en kvadratmeter yta i anspråk, förutsatt att det är i ett cykelställ med två våningar. En bil sägs vanligtvis uppta omkring 25 kvadratmeter. Då ingår ramper och manöverutrymme. Lastcykel kan räknas uppta cirka tre kvadratmeter.

Observera att takhöjden måste vara minst 2,5 meter för att möjliggöra tvåvåningsställ.

Sammantaget kan konstateras att ett lägre p-tal för bil i kombination med högre p-tal för cykel blir en ytsnålare lösning än ett högre bilparkeringstal med lägre cykeltal.



*Ytanspråk för cykel- respektive bilparkering för 100 lägenheter, förutsatt cykelparkering i två våningar. En bilparkeringsplats räknas uppta ca 20-25 m<sup>2</sup>. En cykelparkeringsplats i två våningar ca 1 m<sup>2</sup>.*

## KVALITETSKRAV

Att cykelparkeringen är lättillgänglig, tillräckligt stor, erbjuder säker och väderskyddad plats för cykeln samt är placerad på rätt ställe är avgörande för om den kommer att användas.

En snygg och prydlig cykelparkering är också en marknadsföring för cykling och kan leda till att fler börjar cykla.

Nedan listas en rad kvalitetskrav på cykelparkeringen, uppdelat på korttids- respektive långtidsparkering.

### Korttidsparkering

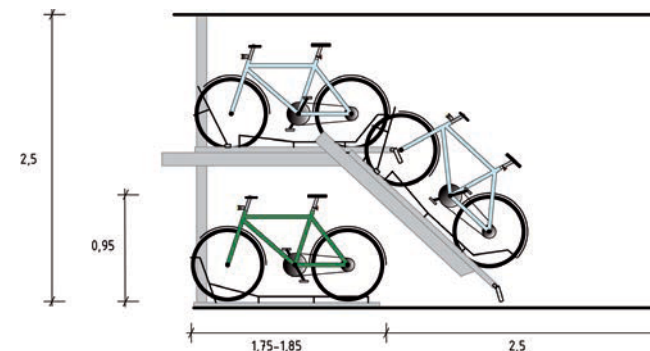
(besökande till bostäder, arbetsplatser etc)

- Korttidsparkeringen ska vara lättillgänglig och max 25 meter från målpunkten.
- Placeringen bör inte inkräkta på gångstråk utan sker lämpligen i möbleringszoner eller vid in-dragna fasader.
- Det ska vara lätt och bekvämt att komma in och ut ur parkeringen.
- Cykelparkeringen ska vara trygg, överblickbar och väl belyst.
- Cykelställen ska möjliggöra fastlåsning av ramen.

### Långtidsparkering

(bostäder, arbetsplatser, kollektivtrafikknutpunkter, skolor, idrottsanläggningar)

- Långtidsparkering ska vara lättillgänglig och max 50 meter från målpunkten.
- Det ska vara lätt och bekvämt att komma in och ut ur parkeringen. Parkering inomhus ska ha automatöppning på dörrar, hiss med plats för lastcykel/specialcykel eller ramp (max åtta procent).
- Cykelparkeringen ska vara väderskyddad.
- Cykelparkeringen ska vara trygg, överblickbar och väl belyst.
- Cykelställen ska möjliggöra fastlåsning av ramen.
- Plats ska finnas för lastcyklar/specialcyklar. Cirka 1 per 40 cyklar bedöms vara lastcyklar/specialcyklar.
- Tvåvåningsställ kan användas för att minimera utrymmet. Viktigt att stället är konstruerat så att det är lätt att lyfta cykeln i och ur.



Plats för tvåvåningsställ. Minimihöjden i cykelparkeringen bör vara 2,5 meter, gången mellan cykelställ minst 2,5 meter. Källa: Cykelparkering i staden, Trafikkontoret Stockholms stad.

# MOBILITETSSTRATEGI

Detta avsnitt inleds med en trendspaning gällande mobilitet. Därefter presenteras olika mobilitetsåtgärder som föreslås genomföras i Slakthusområdet.

Syftet med åtgärderna är att underlätta för de som bor och arbetar i samt besöker området att transportera sig utan bil eller utan egen bil. Ansvaret för de flesta åtgärder ligger hos byggaktörerna.

God kollektivtrafikförsörjning och sammanhängande cykelinfrastruktur med hög standard är grunden för ett hållbart resande och en förutsättning för att mobilitetsåtgärderna ska fungera. Ansvaret för kollektivtrafik och cykeltrafik ligger hos trafikförvaltningen och Stockholms stad.

De mobilitetshus som planeras i Slakthusområdet är avsedda att rymma framtida mobilitetslösningar, vilka möjligen kan komma att ändras innehållsmässigt allteftersom området växer fram och tekniker utvecklas.

## TRENDER OCH FRAMTIDENS RESANDE

Mobilitet är ett område inom snabb utveckling. Tekniker och system utvecklas och drivs framåt i hög takt. Delningsekonomi, drönare, självkörande fordon, elcyklar för gods och hantverkare, utvecklade samåkningsfunktioner etc är bara några områden som just nu spås förändra människors sätt att resa i relativt nära framtid. System där kollektivtrafik och andra tjänster integreras i samma erbjudande kommer förmodligen komma inom kort, och därmed ge ett attraktivt alternativ till ägande av egen bil. Genom kombinerad mobilitet (integrerad mobilitet) eller MaaS (Mobility as a Service) utvecklas tjänster som kombinerar olika transportrelaterade tjänster eller kombinerar transporttjänster med andra tjänster. Ur ett samhällsperspektiv kan en kombination av flera olika transporttjänster bättre forma erbjudanden som uppfyller medborgarnas faktiska mobilitetsbehov, jämfört med om tjänsterna erbjuds isolerat via olika kanaler. Fler kan attraheras av t ex kollektivtrafik och andra resor med delade resurser om kollektivtrafik kompletteras med t ex tillgång till hyrbil, bildelning, cykelpool och taxi i lättanvända och lättillgängliga tjänster.

Framtidens Stockholmare kommer sannolikt att åka mindre bil i innerstaden, oavsett nya tekniker. Det gäller särskilt de som bor eller arbetar i centrala lägen. Några av de starkaste skälen till detta är att stadens befolkningstillväxt gör det mer praktiskt, billigt och effektivt att välja andra sätt att resa än med bilen. Människors resvanor har förändrats i takt med förändrade preferenser. Preferenserna förefaller logiskt nog följa stadens och samhällets förändring.

Unga vuxna saknar idag ofta körkort och Stockholm har lägst andel körkortsinnehavare i landet, vilket inte bara gäller de unga utan även sett till hela populationen. Men de unga har för den skull inte för avsikt att aldrig ta körkort. Att de inte ännu har tagit körkort är mer en signal om att de inte prioriterat detta eftersom det inte har behövts ännu. Denna utvecklingstrend har inte bara observerats i Stockholm utan även i länder som Tyskland och USA.

Stockholmaren beställer allt mer varor på internet vilket skapat en trend mot mindre transportfordon som levererar färre varor. Resan ses alltmer som en tjänst som utförs på bästa sätt (ekonomiskt och tidsmässigt) vid varje tillfälle. Möjligheter till bokning och betalning för hela reskedjan och parkering utvecklas i nya smarta tjänster. I samband med nybyggnation är det därför viktigt att godsleveranserna beaktas tidigt i planeringsprocessen. Detta för att möta behovet och efterfrågan från e-handeln.

Framtidens Stockholm kommer med största sannolikhet att innehålla autonoma fordon. Om dessa kommer att ägas och användas som en bil idag blir skillnaden inte så stor, bortsett från exempelvis att trafikregleringar kan följas per automatik. Större påverkan fås om de förarlösa fordonen används som ett kollektivt färdmedel. Ägandeformen kan också utformas såsom bilpool, varvid parkeringsbehovet minskar. Detta är dock ej direkt avhängigt tekniken i fordonet.

Den viktigaste slutsatsen är att resvanor inte är så mystiska och svåra att förutspå som det kan verka. Majoriteten av alla resor sker till och från arbetsplatser eller skolor/daghem. Resenärerna betar sig i stort rationellt och väljer det färdssätt som säkrast, snabbast, bekvämast och till en rimlig kostnad tar dem dit de ska. Den snabba IT-utvecklingen förstärker det rationella beteendet genom att erbjuda resenären mycket detaljerad information. Unga generationer är snabbast med att anamma de tekniska lösningarna vilket gör det rationella genomslaget som kraftigast bland de unga. Redan idag utnyttjar man restiden genom att surfa på mobilen i privat ärende eller arbetssyfte. Den stora utmaningen för de som planerar trafiken och staden är att göra det rationellt att resa på ett mer miljövänligt sätt.

Slakthusområdet är ett stadsutvecklingsprojekt som kommer att pågå i många år framöver, minst ett decennium. Det som planeras och byggs måste hålla för de lösningar och förväntningar som finns om 5-10 år och samtidigt inte begränsa flexibiliteten i den fortsatta förändringen och utvecklingen. I kommande detaljplaneetapper bör detta tas i beaktande och mobilitetsstrategin uppdateras vid behov.

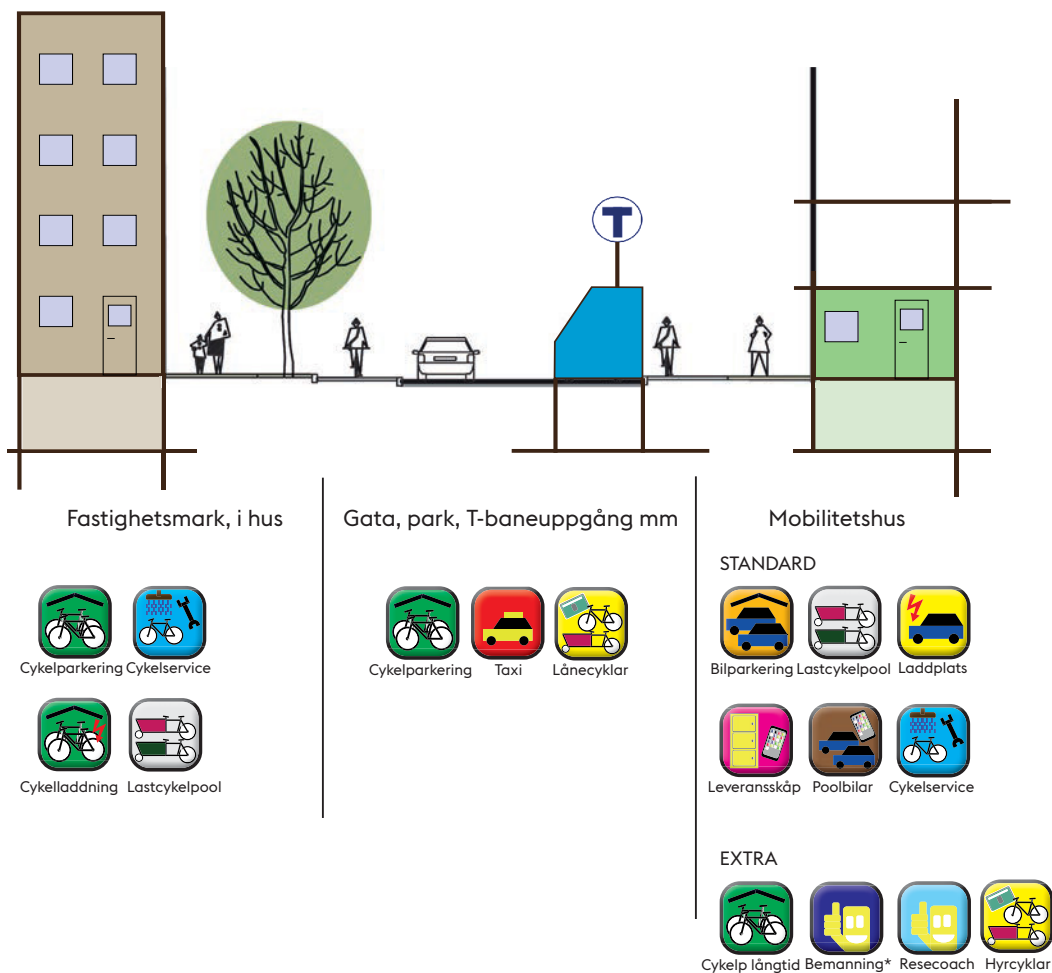
## KAN MOBILITETSÅTGÄRDER ERSÄTTA BEHOVET AV EGEN BIL?

Syftet med mobilitetsåtgärder är att ge boende, besökare och verksamma i området så goda förutsättningar att gå, cykla, resa med kollektivtrafiken eller hyra en bil att egen bil väljs bort. En bilfri livsstil ska inte utgöra en begränsning, det ska fortfarande vara möjligt att exempelvis:

- storhandla vid det externa köpcentret,
- göra en dagsutflykt till gårdsbutiken på landet,
- göra ett snabbt ärende till apoteket,
- pendla till jobb eller skola,
- hälsa på släkten i staden 20 mil bort,
- åka på en veckas road trip,
- hämta kompisen vid tågstationen,
- slippa cykla när det ösregnar,
- vara spontan.

När det finns mobilitetsåtgärder som utgör alternativ och lösningar som tillgodoser alla dessa resbehov på ett attraktivt sätt är det rimligt att tillämpa parkeringstal som speglar att behovet av egen bil har ersatts av mobilitetsåtgärder.

I Slakthusområdet ska det vara lätt att göra rätt. Ett antal mobilitetsåtgärder presenteras i kommande avsnitt som har för avsikt att underlätta resande med kollektivtrafik, cykel eller till fots. I kommande handlingsplaner för varje etapputbyggnad kommer detaljer kring mobilitetstjänsterna och genomförandet utredas vidare.



Illustrationen visar var de olika mobilitetstjänsterna kan finnas i Slakthusområdet. I varje kvarter ska det finnas cykelparkering med cykelservice och möjlighet till laddning av elcyklar. Platser ska finnas för lastcyklar/specialcyklar. På utvalda platser i Slakthusområdet såsom till exempel vid tunnelbanestationen, Tele2 Arena och Globens köpcentrum kompletteras mobilitetstjänsterna med t ex leveranslösningar, taxi, låncyklar och cykelparkering. I mobilitetshus finns förutom bilpoolsbilar, lastcyklar med elassistans i cykelpool, cykelservicestationer, leveranslösningar, m.m.

## MOBILITETSHUS

I Slakthusområdet föreslås all parkering ske i mobilitetshus, med p-köpsprincip. Ett mobilitetshus definieras här som en parkeringsanläggning med extra tjänster för hållbar mobilitet såsom lastcykelpool, cykelservicestationer, bilpool och leveranslösningar etc. Andra begrepp som beskriver samma funktion är mobilitetscenter eller mobilitetshub. Dessa anläggningar innehåller förutom bilparkering mobilitetstjänster i form av

- cykelpool med elassisterade lastcyklar som blir utrustade för vinterväglag under vintermånaderna,
- cykelservicestationer med mekställ och verktyg, cykeltvätt, luft och information,
- leveranslösningar,
- bilpool,
- laddplatser för elfordon.

Utöver standardtjänsterna kan även följande innehåll tänkas

- långtidsförvaring av cyklar,
- hyrcyklar,
- resecoach.



Kan mobilitetshuset få en publik entré i markplan som kombineras med cykelbutik, -verkstad, kafé eller "coffice" är det välkommet och ger både marknadsföring av verksamheten, ökad service och förbättrad trygghet. Bild från cykelparkering garage i Fisketorvet, Köpenhamn.

## BILPOOL

En bilpool innebär i praktiken att ett antal privatpersoner, organisationer eller företag samsas om en eller flera bilar, alltså ett alternativ till eget ägande av bil som ändå erbjuder bekvämligheten av bil när det finns behov<sup>1</sup>. Det som lockar med att vara med i en bilpool är i dagsläget främst kostnadsbesparingarna, men också att man slipper bekymra sig om parkering, reparationer och service, samt att det är bekvämt och praktiskt.

Studier<sup>2</sup> visar att bilpooler har tydliga miljöeffekter:

- Bilinnehavet minskar från i snitt 0,4 till 0,1 per hushåll efter ett medlemskap.
- En poolbil uppskattas kunna ersätta cirka fem privatbilar, vilket innebär att färre parkeringsplatser behövs.
- En bilpoolsanvändare kör mindre bil.

Kombinationen av kontor och boende i Slakthusområdet ger goda förutsättningar för bilpool eftersom arbetsplatser och boende efterfrågar bil vid olika tillfällen; företag har behov av bil under arbetstid medan privatpersoner efterfrågar bil kvällstid eller under helger. För företag innebär minskade kostnader och mindre administration. Tillsammans ger brukargrupperna ett bra underlag.

1) En bilpool definieras som en biluthyrning med självbetjäning, eller att fordonet ska vara allmänt tillgängligt att hyra för allmänhet, företag och organisationer minst 120 timmar per vecka (enligt den statliga utredningen för cirkulär ekonomi, SOU 2017:22).

2) Trafikeffekter av nya former av bilanvändning, Rapport 2015:108, Trivector.

I Slakthusområdet är bilpooler en viktig del i att skapa attraktiv mobilitet utan eget ägande av bil. Här ingår bilpool i konceptet när en bostad köps eller hyresavtal tecknas. Större arbetsplatser ska också ansluta sig till bilpoolen, vilket bör framgå i Resplanen. Med en fungerande bilpool minskar behovet av egen bil i området, vilket i sin tur innebär att behovet av parkeringsplatser minskar.

Bilpoolsbilar placeras ut i Slakthusområdets gemensamma garage av en eller flera bilpoolsoperatörer, vilka står för drift och underhåll av bilarna samt för bokningssystem. Medlemskap krävs för att få använda bilarna och de bokas via internet eller app i mobiltelefonen. Utöver medlemsavgift betalar användaren enbart för den tid och körsträcka som bilen används.

Byggaktörerna i Slakthusområdet ska teckna avtal med bilpoolsleverantör och stå för den fasta medlemskapsavgiften i minst fem år. Därefter förväntas bilpoolen ha etablerats i området och kan fortsätta på egen hand. Alla boende och större företag blir på detta viset automatiskt medlemmar i bilpoolen vid köp av bostadsrätt, inflytt i hyresrätt eller etablering i Slakthusområdet.

Bilpoolsbilarna placeras i mobilitetshuset i området. Antalet uppskattas till minst en bil per 50 hushåll.

Det är viktigt att bilpoolsoperatören och bilpoolsbilar finns på plats vid första inflytt och att driften säkras under hela byggtiden. På så vis etableras inget behov av egen bil vid inflytt, en vana som annars kan vara svår att ändra på.

## CYKELANPASSAD FASTIGHET

I Slakthusområdet ska fastigheterna utformas så att det blir naturligt och enkelt att välja cykeln. Exempel på åtgärder är:

- cykelrum i bottenvåning,
- automatisk dörröppnare på rätt placering,
- egen cykelpool, med elassisterad lastcykel,
- förvaringsboxar för elcykelbatterier och cykelhjälm,ar,
- servicestation,
- extra breda dörrar,
- hissen är extra stor och genomgående vilket gör det enkelt att ta upp en lådcykel till sitt våningsplan för de som vill köra in med matvarorna ända in till lägenhetsentrén,
- extra utrymme i trappuppgångarna för att göra det möjligt att parkera cykeln direkt utanför dörren.



*Ohboy i Malmö, byggt 2017, är ett cykelanpassat bostadshus med bl a extra breda dörrar, genomgående, breda hissar och trapphus som möjliggör passage med lastcykel.*

## BILUTHYRNING

Biluthyrning är till skillnad från bilpool lån av bil utan medlemskap, oftast inte under kortare tid än ett dygn och med bemannad service. För resor där en bil behövs under en längre tid, en helg eller vecka, är oftast hyrbil mer prisvärda än bilpoolsbilar som framförallt är tänkta för tät och kort uthyrning.

Även hyrbil har en miljöeffekt i form av att användaren inte behöver ha egen bil och därmed parkeringsplats samt att bilens miljöklass kan bli bättre än med privatäg bil.

Beroende på affärsmodell hos bilpoolsaktörer kan biluthyrning även i framtiden få en viktig betydelse för boende och arbetsplatser och bör finnas tillgängligt för Slakthusområdet.

## LASTCYKELPOOL

En cykelpool fungerar på samma sätt som en bilpool. En, eller flera, operatörer etablerar ett antal cyklar i ett område, tar hand om drift och underhåll av dessa och ser till att det finns tillgängliga cyklar vid alla tidpunkter. Operatören står även för bokningssystem, vilket finns lättillgängligt på internet eller som en app.

För att lastcykel ska bli ett verkligt alternativ till bil där storhandling, utflykter med barn eller transport av skrymmande varor möjliggörs ska cykeln vara elassisterad. I Slakthusområdet föreslås därför att cykelpoolen består av elassisterade lastcyklar.

Byggaktörer som ansvarar för bostadsbyggande i Slakthusområdet ska teckna avtal med cykelpoolsleverantör och stå för medlemsavgiften i fem år. Därefter förväntas cykelpoolen ha etablerats i området och kan fortsätta på egen hand. Medlemskapet i cykelpoolen ingår på så vis i lägenhetsavgiften eller -hyran i fem år från första inflytt.

Lastcyklar placeras i respektive kvarter i området samt i mobilitetshuset. Antalet uppskattas till 1 per kvarter, till att börja med, men bör ses över allteftersom efterfrågan ökar. I varje mobilitetshus bör cirka fem lastcyklar finnas tillgängliga från start. Genom att placera cykelpool i mobilitetshus kan cykelpool samnyttjas. Samnyttjandet bör dock undvikas mellan verksamheter och bostäder, då det är troligt att verksamheternas behov av cykeltyp ser annorlunda ut.

Det är viktigt att cykelpoolen finns på plats vid första inflytt och att den marknadsförs redan i försäljningsskedet av bostäderna

## CYKELVERKSTAD

Cykelverkstad i form av luftpump (med tryckluft), spolplatta, mekställ och enklare verktyg ska finnas i anslutning till cykelparkering i fastigheten. På så sätt underlättas service av cykeln vilket i sin tur är ett enkelt sätt uppmuntra cykling.

I Slakthusområdet ska byggaktörerna planera in cykelservice enligt ovan i sina cykelparkeringsrum på fastighetsmark. Även mobilitetshuset ska inrymma motsvarande cykelservice.

## LÅNECYKELSYSTEM

I Stockholm finns sedan drygt tio år låncyklar utplacerade vid lånestationer, placerade för att bäst täcka behovet som finns. Låncyklar föreslås placeras ut på två strategiska platser i Slakthusområdet; vid "Norra entrétorget" och vid Tele2 Arena. Trafikkontoret ansvarar för att teckna avtal med operatör.

Under senare år har andra typer av lånessystem dykt upp på marknaden och bör vara en del av Slakthusområdet.

## ÅTERBRUK/MILJÖRUM

För att underlätta en vardag utan bil är det viktigt att kunna hantera sina grovsopor i närområdet. Grovsopor är sådant som inte går ned i sopnedkastet och ett återbruksrum är en lokal för grovsopor som sorteras i olika kärl men också för saker som inte längre passar användaren men som fortfarande är i gott skick, till exempel möbler, kläder eller leksaker.

Återbruksrum föreslås i varje fastighet, i anslutning till miljörummen. Här kan boende i Slakthusområdet dels lämna sina grovsopor, men också skänka saker som de inte längre behöver. På en gemensam informationsplattform för Slakthusområdet kan bild och information läggas på det man lämnat. På så sätt kan många enkelt se vad som finns till skänks.

## VÄLKOMSTPAKET

Det är vid inflytt i ett nytt område som benägenheten att förändra tidigare vanor är som störst. Det gäller även resvanor. Som ny i ett område finns stora chanser att ett bilberoende ersätts av kollektivtrafikåkande om incitament finns. Vid köp av lägenhet eller kontraktsskrivande bör därför de boende få information kring mobilitet i området och vilka tjänster som erbjuds. Samma information delas ut på arbetsplatser, kultur- och nöjesinstitutioner.

Vid kontraktsskrivning eller köp av lägenhet i Slakthusområdet föreslås att de boende/lokalhyresgästen får ett välkomstpaket från byggaktören med information om resande och mobilitet i området. Välkomstpaketet innehåller förslagsvis konsultation av "transportrådgivare", SL-kort<sup>1</sup>, medlemskap i cykel- och bilpoolen i fem år, information om mobilitetshuset och deras innehåll, samt cykelkarta, information om hemkörning av mat och erbjudanden om biluthyrning etc.

1) Flera studier visar att prova-på-kort i kollektivtrafiken får bilister att övergå till kollektiva färdmedel. Exempel på detta är Trafikförvaltningens och Tyresö kommuns gemensamma kampanjer.

## DIGITAL PLATTFORM

Information om mobilitetsfrågor, dvs kollektivtrafik, bilpool, cykelpool, mobilitetshusens cykelservice, cykelvägnät i och kring området, återbruk, gå och cykla till skolan etc, presenteras på en gemensam informationsplattform för Slakthusområdet. Hemsidan/appen kan även innehålla individanpassad resecoachning, det vill säga en reseplanerare som ger råd och hjälp kring smartaste sättet att transportera sig för aktuellt ändamål. Plattformen ska kunna utvecklas så att framtida tjänster, t ex kombinerade molntjänster för att ytterligare underlätta mobilitet utan att äga egen bil, kan läggas till.



*I entrén till Ohboy, en fastighet i Malmö byggd 2017 med p-tal 0, finns realtidstavla med information om kollektivtrafiktider samt leveransskåp. Leveransskåp kan minska antalet leveranser till hushållen pga samordnade leveranser.*



## **GÅ OCH CYKLA TILL SKOLAN**

Stockholms stad arbetar kontinuerligt med skolor i kommunen för att öka kunskapen om alternativa resesätt. Syftet är att inspirera fler barn och ungdomar att gå eller cykla till skolan av hälso-, miljö- och upplevelseskäl. Det finns även forskning som tyder på att barn som rör på sig på väg till skolan har bättre skolresultat än de som blir skjutsade.

Vid flytt till en ny skola finns stora möjligheter att påverka resvanorna. De skolor som planeras i Slakthusområdet bör därför vid skolstart informera om trafiksäkerhet och hållbara resealternativ, introducera "vandrande skolbuss", ordna aktiviteter såsom bilfria veckor och cykeldagar samt ta fram skolresplaner.

## **INFOTAVLA I TRAPPHUS**

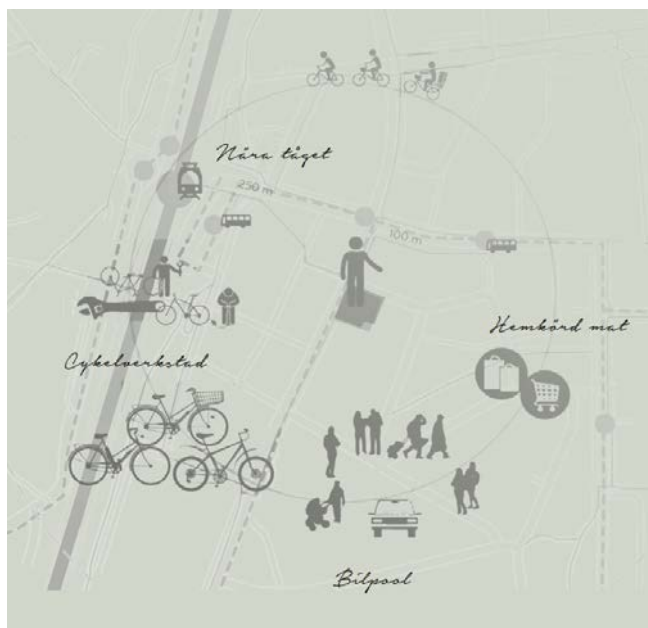
För att enkelt se vilka mobilitetslösningar som finns i Slakthusområdet såsom kollektivtrafiklinjer, bilpool, cykelpool och resecoach finns informationstavlor. Här presenteras var och vilka tider bussen, tunnelbanan och tvärbanan går med realtidsinformation från SL, bilpools- och cykelpoolssystemet m.m. Åtgärden fyller även ett viktigt marknadsföringssyfte. De som inte vanligtvis åker kollektivt till arbetet får lättillgänglig information varje gång tavlan passeras, vilket förhoppningsvis leder till att de får upp ögonen för hur hög standard kollektivtrafiken håller i området.

Tavlor med realtidsinformation föreslås placeras i trapphusen till såväl bostäder som arbetsplatser.

## **SAMORDNADE LEVERANSER OCH LEVERANSLÖSNINGAR**

För att minska antalet bilar och lastbilar som distribuerar leveranser till hushållen kan man använda samordnade leveranser. Det innebär att den som beställer en vara i butik på nätet, eller på annat sätt, anger en leveransadress som är områdets omlastningscentral. Detta görs möjligt genom att ett särskilt postnummer inrättas för området. Leveranserna sker på traditionellt sätt fram till omlastningscentralen. Från omlastningscentralen distribueras sedan leveranserna via kontrakterat cykelbud till de leveranslösningar som finns i området.

Leveranslösningar kan t.ex. vara leveransskåp eller leveransrum som är tillgängliga dygnet runt. Mottagaren meddelas via sms eller mejl att leveransen finns att hämta och låser upp leveransskåpet/leveransrummet med en digital engångsnyckel i mobiltelefonen. Leveranslösningens placering kan kombineras mellan mobilitetshuset och inom kvarteren.



## BRF NOUVELLE ETT HUS FÖR FRAMTIDEN

Digitaliseringen har skapat fantastiska möjligheter för delningsekonomi och möjliggjort mekanismer som skapar förtroende mellan människor. Vi vill i Brf Nouvelle hjälpa den kraften och underlätta din vardag. Bland annat uppmuntrar vi dig att hyra ut din lägenhet när du själv inte använder den. Självklart finns det också ordentliga förutsättningar för sopsortering och återbruk.

I Brf Nouvelle ingår ett medlemskap i Sveriges största bilpool. Det innebär tillgång till nyservade och välstädade Volvobilar, sällan mer än ett och ett halvt år gamla. Du slipper fundera på däckbyte, service och besiktning, allt sköts av Sunfleet. Det du behöver göra är att boka och köra när det passar dig.

Trött på att bära hem tunga matkassar? I Brf Nouvelles entré finns både serviceboxar för e-handel och ett kylrum för matleveranser. Det ger dig tid över till annat.

## MARKNADSFÖRING

Redan i marknadsföringsskedet av en ny stadsdel eller ett nytt kvarter slås tonen an till vilken kultur och känsla som ska råda. Hur man beskriver området är viktigt eftersom det styr både vilka köpare som lockas och vilka förväntningar som uppstår.

När Slakthusområdet ska marknadsföras av byggaktörerna bör därför närheten till innerstaden, den goda tillgängligheten till kollektivtrafik med hög standard, högklassiga cykelstråk och handel på ett stenkasts avstånd lyftas fram. De mobilitetslösningar som planeras i form av lastcykel- och bilpool, mobilitetshus och lastskåp bör framhållas, eftersom de innebär att boendemiljön i området blir mycket attraktiv.

Även stadens information om stadsdelen ska visa och lyfta fram områdets närhet till omgivningen samt presentera mobilitetsåtgärderna som planeras.

*Bild och text till vänster visar hur Brf Nouvelle i Upplands Väsby marknadsförs. De ambitiösa mobilitetslösningarna lyfts fram som ett sätt att förenkla vardagen och få tid till annat. Källa: Brfnouvelle.se*

## ÖVRIGA MOBILITETSÅTGÄRDER

Slakthusområdet kommer att byggas och utvecklas under många år. Med tanke på att mobilitetstjänster, till exempel sammankopplade så att den bästa lösningen skapas för varje resa oavsett färdmedel, utvecklas i snabb takt, likaså tekniker såsom autonoma fordon och drönare, behöver en nyfikenhet och flexibilitet finnas gällande mobilitetstjänster i Slakthusområdet under lång tid. Vi vet idag inte vilken betydelse till exempel drönare kan komma att få, men kan konstatera att många tak i området är tillgängliga i form av takterrasser etc, vilket skulle kunna möjliggöra varuleveranser med drönare på taket. I de kommande handlingsplanerna för varje etapp bör därför byggaktörerna undersöka vilka möjligheter som finns för att underlätta hållbart resande och minimera transporter i området.

## BEFINTLIGA FASTIGHETER OCH MOBILITET

Befintliga fastigheter inom Slakthusområdet påverkar områdets möjligheter att nå mobilitets- och parkeringsstrategins mål. Fastigheterna innefattar verksamheter och parkeringslösningar som behöver anpassas för möjliggöra för önskad stadsmiljö.

I detta kapitel redogörs vilka de befintliga fastigheterna är och vilka möjligheter Stockholms stad har att påverka dess verksamheter att arbeta med mobilitet och parkering. Vidare anpassas mobilitets- och parkeringsplanens krav och riktlinjer efter befintliga fastigheters förutsättningar.

## BEFINTLIGA FASTIGHETER OCH PARKERINGSPLATSER

Inom Slakthusområdet är de flesta befintliga fastigheter planlagda som industri. På flera av fastigheterna förekommer större markparkeringar och/eller garage vilket avviker från den strategi som redogörs i mobilitets- och parkeringsstrategin. De befintliga fastigheterna är idag anpassade efter ett trafiksystem anpassat efter fordonstrafik. Med parkeringsplatser utspridda inom området skapas oönskade trafikrörelser som, i värsta fall, begränsar stadslivet.

Flera av byggnaderna inom Slakthusområdet är kulturmiljöklassade vilket innebär att större förändringar av byggnadernas utformning är begränsad. För att strategin även ska kunna följas av byggaktörer, vilka planerar ändra användningen av befintliga fastigheter, anpassas strategin efter förutsättningarna som råder. Ytterligare anpassningar kan komma behöva föräkras under detaljplanarbetet.

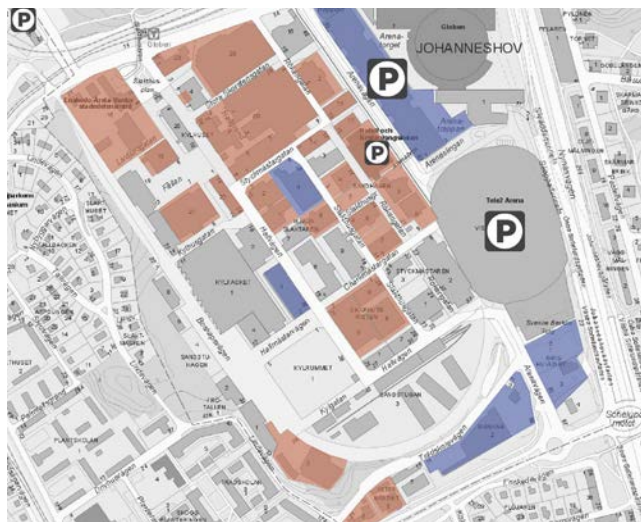


Illustration som visar tomträtter (orange) och äganderätt (blå)

## STADENS MÖJLIGHET TILL PÅVERKAN PÅ BEFINTLIGA FASTIGHETER

För att målen och viljan om att utveckla en modern stadsdel ska uppnås, behöver befintliga fastighetsägare bidra för ändrade resvanor och beteenden. Detta kan dels göras genom frivilliga åtaganden dels genom krav från Stockholms stad.

### Krav vid ändrad tomträttsupplåtelse eller sidolöpande överenskommelse

Vid ändrad tomträttsupplåtelse har staden möjlighet att ställa krav på byggaktören. Vidare kan staden också ställa krav genom sidolöpande överenskommelse vilket löper parallellt med tomträttsavtalet och syftar till specifika åtaganden vilka kan vara tidsbegränsade. Åtaganden som kan avtalas i sidolöpande överenskommelse är t.ex. bil- och cykelpool.

### Krav vid avtal om exploatering/exploateringsavtal

Exploateringsavtal/avtal om exploatering skrivs mellan tomträttsinnehavare/fastighetsägare och exploateringskontoret. Åtaganden i exploateringsavtalet bygger ofta på byggaktörens goda vilja att medverka för ökad mobilitet och en förbättrad stadsmiljö.

### Krav i samband med ny detaljplan

I samband med att en detaljplaneras för en ny detaljplan gäller myndighetskrav.

## ANPASSNING AV MOBILITETS- OCH PARKERINGSSTRATEGIN

Generellt gäller de krav och riktlinjer som redovisas i mobilitets- och parkeringsstrategin i den utsträckning de är möjliga. Anpassningarna fokuserar främst på krav och riktlinjer vilka kan begränsas av fysiska förhållanden.

### Mobilitetshus och befintliga garage

Mobilitets- och parkeringsstrategins idé bygger på att parkering för verksamheter och bostäder i första hand ska placeras i mobilitetshus. Det ska, om möjligt, planeras för ett mobilitetshus inom varje detaljplaneetapp.

Om detaljplaner innehåller befintliga garage som planeras behållas ska dessa i första hand tillgodose fastighetens egna parkeringsbehov, om överskott av platser finns ska anläggningen öppnas upp för parkeringsköp för andra fastigheter inom detaljplanen. Vidare kan befintliga garage användas för lokalisering av samordnade mobilitetstjänster.

I mobilitetshuset ska 20 procent av parkeringsplatserna förses med laddplatser. Detta gäller även parkeringsanläggningar i befintliga fastigheter.

### Cykelparkering

Parkeringsstalen som anges i mobilitets- och parkeringsstrategin gäller samtliga fastigheter inom Slakthusområdet. Även de kvalitetskrav som ställs på cykelparkeringen ska gälla för befintliga fastigheter, om utrymmesbrist råder ska avvägningar göras inom respektive detaljplan.

Generellt ska cykelparkering placeras inom den

egna fastigheten. Då befintliga fastigheter är kulturmiljöklassade eller av andra anledningar inte går att omforma är det troligt att samtliga cykelplatser inte inryms. Allmän platsmark kan vid dessa fall nyttjas för cykelparkering, beslut tas i detaljplanearbetet då situationen uppstår.

### Cykelanpassad fastighet

Fastigheter inom Slakthuset ska anpassas efter cyklar. Som exempel anges;

- cykelrum i bottenvåning,
- automatisk dörröppnare på rätt placering,
- egen cykelpool, med elassisterad lastcykel,
- förvaringsboxar för elcykelbatterier och cykelhjälm,
- servicestation,
- extra breda dörrar,

Då befintliga fastigheter kan vara skyddade av kulturmiljömärkning kan anpassningsmånen vara begränsad. Befintliga fastigheter ska anpassas för cyklar i den utsträckning som är möjlig.

### Cykelpool

För befintliga fastigheter ställs samma krav på befintliga fastigheter som för nybyggnation.

Cykelpool ska placeras i mobilitetshus eller i garage inom den egna fastigheten och kan samnyttjas mellan olika verksamheter alternativt mellan flera bostadsfastigheter. Detta skapar också underlag för leverantören. Samnyttjande mellan verksamheter och bostäder bör undvikas då verksamheter antas ha ett annat behov av cykeltyper. För bostäder ska cykelpoolen innefatta elassisterade lastcyklar.

Storleken på cykelpoolen fastställs i en resplan för verksamheter medan bostäder planerar för en cykel per kvarter som utgångspunkt.

Vidare ska byggaktören teckna avtal med leverantör och bjuda på medlemsavgiften i minst fem år.

## Bilparkering

Det lägesbaserade parkeringstalet för bostäder är 0,3 per lägenhet, vidare föreslås parkeringstalet till 0-4 platser per 1000 kvadratmeter BTA.

För befintliga fastigheter kan ny bilparkering vara svår att ordna. Prioriteringsordningen för placering av bilparkering ska vara;

1. I mobilitetshus genom parkeringsköp. Om parkering placeras i mobilitetshus kan garage nyttjas till andra ändamål.
2. Inom den egna fastigheten i garage.
3. På fastighetsmark i garage där ett överskott av parkeringsplatser finns.

Om parkering inom den egna fastigheten inte finns ska parkering i första hand placeras i mobilitetshus inom samma detaljplan. Om mobilitetshus inte är möjligt att anlägga inom samma detaljplan, ska närmsta mobilitetshus eller garage användas. Detta gäller oavsett om fastigheter i kommande detaljplaner har närmre till samma mobilitetshus/garage.

Vidare ska ingen markparkering tillåtas då gaturummet bör användas för andra ändamål.

Bilparkering ska samnyttjas i så stor utsträckning som möjligt, i synnerhet mellan verksamheter.

## Bilpool

Bilpooler ska placeras i mobilitetshus eller i befintliga garage. Samnyttjande mellan olika verksamheter ska främjas då bilpoolsleverantören ges möjlighet till en fungerande affärsverksamhet. Storleken på bilpoolen fastställs i en resplan om dessa är avsedda för verksamheter. För bostäder planeras för 1/50 hushåll.

Byggaktören ska teckna avtal med leverantör och bjuda på medlemsavgiften i minst fem år.

# FINANSIERINGS- OCH ORGANISATIONS- MODELL

För att strategier ska kunna genomföras och drivas under en längre tid krävs att det finns en plan för finansiering och organisation för föreslagna tjänster.

Samtliga föreslagna åtgärder i strategin har sammanställts med ansvariga och medverkande för respektive åtgärd, se matris i slutet av kapitlet.

Val av mobilitetsåtgärder och hur de implementeras beror av flera faktorer. Många av dessa är juridiska. Vem måste göra något? Vem får göra något? Vem har rätt att ställa krav på någon annan att göra något? Hur kan det göras? Vad får göras? Vilka system eller lösningar är långsiktigt hållbara genom sin generalitet eller flexibilitet? Det ska vara tydligt vilka åtgärder som är krav och vilka som är frivilliga. Likaså ska det vara tydligt vem som ansvarar för genomförandet, hur driften ska gå till samt om och hur åtgärden ska följas upp.

Ett förslag till finansierings- och organisationsmodell för parkering och mobilitetstjänster för Slakthusområdet har tagits fram enligt följande:

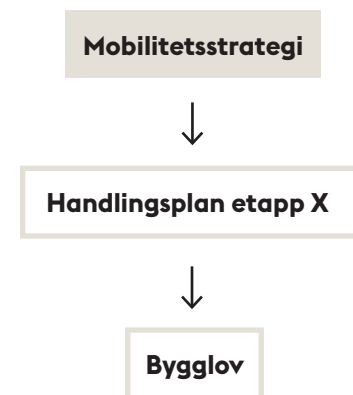
- Stockholms stad kan, då den största delen av marken i Slakthusområdet ägs av kommunen, ställa krav på byggaktörer i samband med markanvisning och senare i överenskommelse om exploatering.
- För att överbrygga det potentiella glappet mellan planering och genomförande/drift arbetar Stockholms stads projektorganisation för Slakthusområdet med att stötta och samordna byggaktörerna inom området gällande mobilitetsfrågor.
- Krav på mobilitetsåtgärder ställs i viss mån med stöd av Plan- och bygglagen (erforderlig parkering). Majoriteten av kravställandet tar i stället stöd i de överenskommelser som byggaktörerna träffar med Stockholms stad. Det betyder följaktligen att byggaktörerna oftast är de som ansvarar för att olika mobilitetsåtgärder genomförs. Genomförandet i sin tur kan ofta handla om att anlita en tjänsteleverantör eller att köpa in tekniska system eller produkter.
- Bilparkering sker i gemensamma anläggningar, så kallade mobilitetshus.
- Mobilitetshuset utgörs av tredimensionella fastigheter under mark, med annan bebyggelse ovanpå.
- Mobilitetshuset byggs i en sådan utsträckning att varje genomförandeapp inom området har säkrat sina behov för bilparkering och övriga mobilitetsåtgärder redan vid inflyttning.
- En aktör ansvarar för produktion och drift av mobilitetshuset som ska tillgodose berörda byggaktörer. I Slakthusområdet föreslås detta vara Stockholm Parkering.
- Stockholm Parkering avser träffa frivilliga hyresavtal för bilplats med framtida boende och arbetande i Slakthusområdet till rådande marknadshyra.
- Den del av produktionskostnaden för mobilitetshuset som inte täcks av beräknade framtida hyror åläggs istället respektive fastighetsägare att betala som ett investeringsbidrag per bilplats. Det är detta som utgör själva parkeringsköpet.
- Parkeringsköpet ger fastighetsägaren rätten att, men inte kravet att, under 25 års tid låta boende i fastigheten teckna hyresavtal för bilplats.
- I mobilitetshuset finns också områdesgemensamma mobilitetsåtgärder, såsom platser för bilpool och lastcykelpool.
- Om flera mobilitetsåtgärder säkras via avtal om köp, tjänst eller hyra i samband med att parkeringsköp genomförs kan detta samlat kallas "mobilitetsköp". Byggaktörerna säkrar inte bara eventuella bilplatser i ett garage, utan också en del i områdets mobilitetslösningar.

- Stockholm Parkerings roll i erbjudandet om ”mobilitetsköp” är till stor del samordnande där de är huvudman för den garagelokal som också rymmer flera av områdets mobilitetsåtgärder. En mängd olika aktörer och tjänsteleverantörer kommer tillsammans tillhandahålla de efterfrågade mobilitetsåtgärderna.
- För att uppnå den ambitiösa nivån i ”Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering” så tecknas, som en del i ”mobilitetsköpet”, avtal där byggaktören betalar minst 5 års medlemskap i bilpool samt lastcykelpool.
- Cykelparkering till bostäder och verksamheter ska respektive byggaktör ordna inom kvartersmark. Besöksparkering för cykel löses i första hand på kvartersmark (invid entréer).
- De mobilitetsåtgärder som löses inom respektive fastighet ansvarar de enskilda byggaktörerna för, både praktiskt och ekonomiskt.
- Fortlevandet av flera av de mobilitetsåtgärder som iordningställs kan styras av de planerande parterna under en begränsad tid (t ex 5 år). Efter en sån tid har lösningen hunnit etablera sig och kan leva vidare utan avtalskrav. Om lösningen är tillräckligt attraktiv så kommer efterfrågan att säkra att den lever vidare på kommersiella villkor.

- Stockholms stad ansvarar för uppföljning av mobilitet och parkering i Slakthusområdet. Ett uppföljningsprogram bör tas fram, där bland annat information om resandet i Slakthusområdet samt erfarenheter kring mobilitetshusen samlas in. Lärdomar från genomförda etapper används i kommande etapper.

Mobilitetsstrategin ska följas av handlingsplaner för varje etapp av utbyggnaden av Slakthusområdet. Handlingsplanerna kommer att biläggas överenskommelse om exploatering, i vilken exploatören förbinder sig att följa handlingsplanen. Vid bygglov ska avtalet bifogas och beskrivning göras av hur byggaktören uppfyller åtagandena.

Det är viktigt med en tydlig ansvarfördelning kring vem som gör vad och vem som står för finansiering och uppföljning där så behövs. I tabellen på följande uppslag har därför samtliga aktiviteter i strategin som ska eller kan genomföras i Slakthusområdet listats. Tabellen visar om aktiviteten är obligatorisk eller valfri, samt vem som är ansvarig respektive medverkande. En förklarande text ger en kort sammanfattning av aktiviteten.



*Mobilitetsstrategin ska följas av handlingsplaner för etapperna. Dessa kommer att ligga till grund för exploateringsavtal och bygglov.*

Aktivitet	Obligatoriskt	Ansvarig	Medverkande	Förklaring
Parkeringsköp	x	Byggaktörerna	Stockholm Parkering	Byggaktörerna ansvarar för att köpa rätten att parkera i mobilitetshuset. Stockholm Parkering ansvarar för att uppföra och driva anläggningarna.
Bilpool	x	Byggaktörerna	Bilpooloperatör	Byggaktörerna ansvarar för att avtala med bilpooloperatör om bilpool i området. Platser reserveras i mobilitetshuset.
Cykelpool	x	Byggaktörerna	Stockholm Parkering i mobilitetshuset	Byggaktörerna ansvarar för att avtala med cykelpooloperatör om lastcykelpool i området. Platser reserveras i mobilitetshuset samt i respektive fastighet. I avtalet ingår etablering av cykelpool med elassisterade lastcyklar samt drift- och underhåll av dessa i fem år. Byggaktörerna kan även köpa in cyklarna och genom egen verksamhet sköta drift- och underhåll.
Lånecyklar	x	Trafikkontoret	Lånecykelaktör	Trafikkontoret ansvarar för platser där lånecyklar kan placeras samt att avtala med lånecykeloperatör om utplacering av cyklar.
Cykelparkering för bostad, verksamheter	x	Byggaktörerna		Byggaktörerna ansvarar för att bygga cykelparkering i enlighet med parkeringsstrategin.
Cykelverkstad i fastigheterna	x	Byggaktörerna		Byggaktörerna ansvarar för att anordna cykelmek i anslutning till cykelparkering i fastigheten.
Resplan	x	Byggaktörerna		Byggaktörerna ansvarar för att ta fram en resplan för de verksamheter som planeras. Planen innehåller bland annat p-tal, samnyttjandemöjligheter och åtgärdsförslag.
Mobilitetshus	x	Byggaktörerna	Stockholm Parkering	Byggaktörerna ansvarar för tjänster till mobilitetshuset i enlighet med mobilitetsstrategin. Stockholm Parkering ansvarar för att planera tillräckliga ytor för cykelpool, cykelservice och bilpool.
Välkomstpaket till nyinflyttade	x	Byggaktörerna	Exploateringskontoret	Byggaktörerna ansvarar för att mobilitetsinfo enligt mobilitetsstrategin förmedlas till nyinflyttade. Staden är kravställare.
Samordnade leveranser och leveranslösningar		Byggaktörerna	Stockholm Parkering i mobilitetshuset	Byggaktörerna ansvarar för att placera leveransskåp eller leveransrum i entréer och på detta sätt erbjuda en service till sina boende/hyresgäster.
Infotavla i trapphus		Byggaktörerna		Byggaktörerna ansvarar för att det i entrén till varje trapphus finns realtidsinformation om mobilitetsfrågor i området såsom kollektivtrafiken, cykelpool och bilpool.
Återbruksrum/grovsoprum		Byggaktörerna	Stockholm vatten och avfall	Byggaktörerna ansvarar för att det i varje kvarter finns återbruksrum med plats för grovsopor och återbruk, samt att dessa driftas av entreprenör.



Aktivitet forts.	Obligatoriskt	Ansvarig	Medverkande	Förklaring
Marknadsföring av och information om stadsdelen	x	Byggaktörerna, Exploateringskontoret		Byggaktörerna ansvarar för att i marknadsföringen av objekten lyfta fram hållbar mobilitet med fokus på kollektivtrafik, cykel och gång. Staden ansvarar för att i sin information om området framhålla de hållbara och smarta mobilitetslösningarna samt fördelarna med att cykla och åka kollektivt till och från området.
Digital plattform för mobilitet och hållbarhet	x	Byggaktörerna		I en mobilapp och/eller en hemsida för Slakthusområdet samlas information om mobilitet såsom cykelpool, bilpool, kollektivtrafik, gå och cykla till skolan, återbruk m.m. Plattformen ska kunna utvecklas så att framtida tjänster, såsom kombinerade molntjänster eller liknande, kan läggas till.
Andra mobilitetsåtgärder	x	Byggaktörerna		Byggaktörerna ansvarar för att i kommande utveckling av Slakthusområdet arbeta för att fler smarta mobilitetstjänster implementeras. Inför varje ny etapp ska varje byggaktör undersöka vad som är bästa sättet att uppmuntra hållbart resande.
Gång under byggtid	x	Exploateringskontoret	Byggaktörerna	Exploateringskontoret och byggaktörerna ansvarar för att det alltid ska finnas säkra och tillgängliga gångstråk i området så att viktiga målpunkter såsom kollektivtrafikhållplatser, skolor och förskolor, Ericsson Globe och kringliggande gångnät kan nås.
Cykel under byggtid	x	Exploateringskontoret	Byggaktörerna	Exploateringskontoret och byggaktörerna ansvarar för att det alltid ska finnas säkra och sammanhängande cykelstråk i området så att viktiga målpunkter såsom skolor och förskolor, Ericsson Globe och kringliggande cykelvägar kan nås.
Kollektivtrafik under byggtid	x	Exploateringskontoret	Trafikförvaltningen	Trafikförvaltningen ansvarar för att det finns fungerande kollektivtrafik i området från första inflytt. Exploateringskontoret är kravställare.
Infrastrukturåtgärder för cykel och gång	x	Exploateringskontoret	Trafikkontoret	Exploateringskontoret ansvarar för att bygga attraktiva och sammanhängande cykelstråk inom och i anslutningarna till Slakthusområdet, så att det ska bli lätt att cykla till jobb och skola för de som bor och arbetar här, samt för de som besöker området. Detsamma gäller för gångtrafiken.
Infrastrukturåtgärder för kollektivtrafiken	x	Exploateringskontoret	Trafikförvaltningen	Exploateringskontoret ansvarar för att kollektivtrafiken i området ska få god framkomlighet och finnas från första inflytt.
Uppföljning	x	Exploateringskontoret	Trafikkontoret	Exploateringskontoret ansvarar för att ta fram en modell för uppföljning av de krav gällande parkering- och mobilitet som ställs och åtaganden som de olika aktörerna har. Exploateringskontoret ansvarar för uppföljning och erfarenhetsåterföring i syfte att förbättra de kommande handlingsplanerna.

- För varje genomförandeetapp i Slakthusområdet ska en handlingsplan för parkering och mobilitet tas fram. I denna presenteras obligatoriska och valfria åtgärder vilka byggaktörerna ska genomföra.
- Många frågor och osäkerheter finns gällande parkering med tanke på Arenaområdet, Globen shopping, förvandlingen av Gullmarsplan etc men även gällande Slakthusområdet som besöksmål. En gemensam parkeringsplan för hela Söderstaden bör tas fram.
- Fortsatt utredning kring genomförbarhet och juridiska frågor. Vem ska genomföra vad? Hur kan det göras? Vad får göras? Vilka system eller lösningar är långsiktigt hållbara genom sin generalitet eller flexibilitet? En genomförandeplan kan visa processer för att göra verklighet av strategin. Det ska vara tydligt vem som ansvarar för genomförandet, hur driften ska gå till samt om och hur åtgärden ska följas upp.



Stockholms  
stad