

MOPP

Mobilitets- och parkeringsplan Årstafältet etapp 5 och Östberga

Version 2023-06-16

Medverkande

Dokumentet har tagits fram av exploateringskontoret
och stadsbyggnadskontoret Stockholms stad med stöd
från Tyréns.

Sammanfattning

Årstafältet-Östberga är ett omfattande projekt beläget i Stockholms söderort. Projektet startade 2007 och planstarterna för de sista etapperna är planerade till 2023-2024. Sammanlagt ska närmare 7 000 nya bostäder byggas och 2 400 nya arbetstillfällen skapas. Mycket har hänt under projektets gång, inte minst den förändrade synen på parkeringsbehov och mobilitet. Sedan 2015 kan byggaktörer verksamma i Stockholms stad arbeta med mobilitetsåtgärder för att sänka parkeringstalen för bilparkering. Mobilitets- och parkeringsplanen (MOPPen) är framtagen för att konkretisera stadens riktlinjer gällande parkeringsbehov och strukturera upp arbetet med rapportering och uppföljning av hållbarhetskrav kopplade till effektiva transporter.

Innehåll

Sammanfattning	1
1. Inledning	3
Bakgrund och syfte.....	3
Kort om projektets förutsättningar.....	4
2. Mobilitet och parkering	4
Cykelparkering för bostäder.....	5
Cykelparkering för verksamheter.....	5
Bilparkering för bostäder.....	5
Bilparkering för kontor, större verksamheter och resplaner	5
Mobilitetsåtgärder.....	6
Mobilitetshus.....	7
3. Uppföljning	8
4. Kommande arbete	9

1. Inledning

Bakgrund och syfte

I Stockholms stads exploateringsprojekt har det sedan 2015 varit möjligt att arbeta med gröna p-tal. *Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering* beskriver hur alla byggaktörer kan få en sänkning av parkeringstalet förutsatt att de arbetar med mobilitetsåtgärder. Att arbeta med mobilitetsåtgärder är än så länge inget krav men en stor möjlighet för byggaktörerna att bidra till en mer hållbar stadsutveckling. I 2023 års budget (KF dec 2022) är det tydligt uttalat att stockholmarnas beroende av den privatägda bilen ska minska och att mobilitetsåtgärder på sikt ska bli standard i exploateringsprojekt. Samtidigt är det stadens mål att biltrafikarbetet ska minska med 30 procent till 2030 jämfört med 2017 års nivå.

Inom projektet Årstafältet-Östberga planeras det för cirka 7 000 nya bostäder och 2 400 nya arbetstillfällen. Den framtida bebyggelsen ska också bestå av förskolor, skolor, idrottsverksamhet, tunnelbana och en stor anlagd park. Kopplingarna mellan Östberga och omgivande stadsdelar ska stärkas. Den omfattande utvecklingen i området kommer medföra ett ökat transportbehov och, trots satsningar på utökad kollektivtrafik samt gång- och cykelinfrastruktur, öka belastningen i det omkringliggande vägnätet.

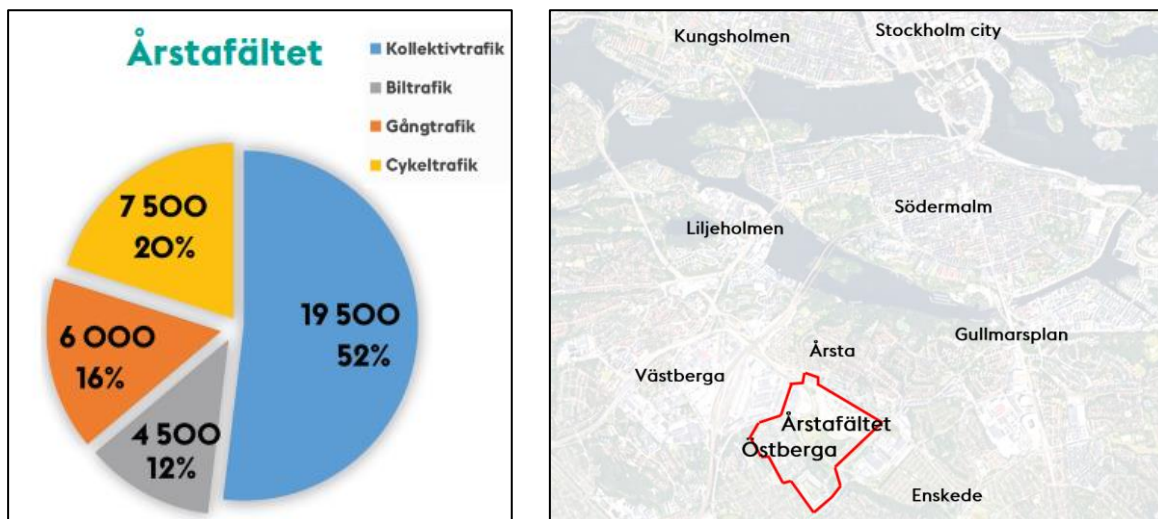
Projektet har sedan starten 2007 planerat för hållbar mobilitet där fokus flyttas från den egenägda bilen till mer moderna mobilitetslösningar. Frågor kopplade till mobilitet och parkering har, förutom i etappernas planarbete, tidigare hanterats i *Mobility management åtgärder för Årstafältet – Åtgärdsförslag* (2011), *Cykelplanering för Årstafältet* (2012), *Cykelplanering för Årstafältet, översyn och fördjupning* (2016) och i *Trafikutredning Årstafältet* (2020). En tidig målsättning är att det ska vara lätt och tryggt att välja gång, cykel och kollektivtrafik framför bilåkande samt att Årstafältet ska bli en stadsdel med cykelfokus, med bra cykelförbindelser både inom stadsdelen och till andra målpunkter i staden och gott om plats för cykelparkering både inom kvarteren och i gaturummet.

Mobilitets- och parkeringsplanen (MOPPen) tar avstamp i dessa dokument och planer och syftar till att konkretisera och strukturera hur arbetet med och uppföljningen av parkering och mobilitet ska gå till. Planen utgår även från *Cykelparkeringstal vid nyproduktion* (2015) och stadens *Hållbarhetskrav vid byggande på stadens mark i Stockholm*. Planen ska också:

- Underlätta arbetet med att uppfylla stadens hållbarhetskrav kopplade till effektiva transporter
- Underlätta arbetet med att nå målet från programmet: "Det ska vara lätt och tryggt att välja gång, cykel och kollektivtrafik framför bilåkande" (KF 2010)
- Underlätta arbetet med att nå målet om "Årstafältet som en stadsdel med cykelfokus, med bra cykelförbindelser både inom stadsdelen och till andra målpunkter i staden och gott om plats för cykelparkering både inom kvarteren och i gaturummet"
- Minska projektets påverkan på omkringliggande vägnät

Kort om projektets förutsättningar

Projektområdet ligger inom den centrala stadens utvidgning och bedöms ha goda förutsättningar att utveckla en hög andel resor med gång, cykel och kollektivtrafik. Målbilden är en framtida färdmedelsfördelning enligt figur 1 nedanför vilken kan jämföras med den för innerstaden. På allmän platsmark planeras för tydliga gång- och cykelstråk, cykelparkeringar samt nya busshållplatser och genare linjedragningar för busstrafiken. När projektet är färdigställt kommer det finnas två nya tunnelbanestationer i området – en på Årstafältet och en i Östberga.



Figur 1: Framtida färdmedelsfördelning till vänster och läge i staden till höger

Det projektspecifika parkeringstalet för bilparkering är 0,45-0,5 med utgångspunkt i kollektiva förbindelser, avstånd till city samt tillgång till service och andra lokala aktiviteter. Med genomtänkta mobilitetsåtgärder möjliggör det ett grönt parkeringstal på 0,34-0,37 bilparkeringsplatser per lägenhet. Cykelparkeringstalet är 2,5-4 platser per 100 kvm ljus BTA men ska motsvara minst 2,5 cykelparkeringsplatser per lägenhet. Mer detaljerade förutsättningar framgår av de handlingsplaner som staden tar fram vilka baseras på uppgifter från byggaktörerna – se kapitel 3 Uppföljning.

2. Mobilitet och parkering

Stadens målsättning om 140 000 nya bostäder till 2030 och Årstafältet-Östbergas bidrag på cirka 7 000 nya lägenheter innebär att många fler människor kommer att bo och arbeta i staden. Detta medför ett ökat resande samtidigt som stadens målsättning är att minska stockholmarnas beroende av den egenägda bilen. För att ge nya boende goda förutsättningar att förflytta sig kan byggaktörerna arbeta med mobilitetsåtgärder i tillägg till den traditionella bilparkeringsplatsen. Nedanför beskrivs de förutsättningar som gäller för parkering i projektet och exempel på mobilitetsåtgärder som kan ge en sänkning av parkeringstalen.

Cykelparkering för bostäder

- För bostäder är parkeringstalet 2,5-4 cykelparkeringsplatser per 100 kvm ljus BTA, men ska motsvara minst 2,5 platser per lägenhet
- För studentbostäder är cykelparkeringstalet 1,5 för bostäder ≤ 35 kvm och 2,5 för bostäder > 35 kvm
- För kategoriboenden tas egna utredningar fram där parkeringsbehovet redovisas

Cykelparkeringsplatserna ska vara enkla att komma åt vilket innebär att de placeras i förbindelse med eller i närheten av entréer. Cykelparkering ska finnas inomhus och utomhus. Hänsyn behöver tas till mer utrymmeskrävande cyklar (cirka 1 per 40 cykelparkeringsplatser). Cykelns ram ska alltid kunna låsas fast. Exempel på mer utrymmeskrävande cyklar är lådcyklar, lastcyklar, transportcyklar och cykelkärror. Bilaga 1 ger exempel på bra cykelparkeringsutformning.

Cykelparkering för verksamheter

- För verksamheter är cykelparkeringstalet 0,2 per anställd eller 10-20 parkeringsplatser per 1 000 kvm BTA
- För större verksamheter – se stycket om resplaner nedanför

Bilparkering för bostäder

- För bostäder är det projektspecifika parkeringstalet 0,45-0,5 bilparkeringsplatser per lägenhet inklusive besöksparkering på kvartersmark.
- För studentlägenheter är parkeringstalet 0-0,1 platser per lägenhet. Rörelsehindrad-parkering ska kunna ordnas.
- För kategoriboenden tas egna utredningar fram där parkeringsbehovet redovisas.

I regel ska bilparkering lösas i underbyggda garage på kvartersmark. Parkering kan också lösas genom parkeringsköp i det externa parkeringshuset i etapp 2n (kv 2G) men platserna är begränsade. Parkering skulle potentiellt kunna lösas i externa mobilitetshus men inga beslut är tagna om att gå vidare med den typen av lösning i någon etapp. Det kan komma att bli aktuellt i etapp 6 eller 7. Sänkning av det projektspecifika parkeringstalet för bilparkering kan motiveras av lägenhetssammansättning.

Bilparkering för kontor, större verksamheter och resplaner

- För kontor är parkeringstalet 0-4 platser per 1 000 kvm ljus BTA. Bedömning görs i varje enskilt fall.
- För större verksamheter tas resplaner fram.

Det framtida resbehovet kopplat till större verksamheter kan variera. För att bilda en uppfattning om behovet och bestämma ett parkeringstal tar byggaktören fram en resplan. Resplanen bör redovisa hur det framtida rese- och transportbehovet förväntas se ut och kan utgå från följande punkter:

- Beskrivning av den planerade verksamheten och dess behov av resor och transporter
- Mål och ambitionsnivå för resande
- Mobilitetsåtgärder
- Möjligheter till samnyttjande
- Effekter av mobilitetsåtgärder på den planerade verksamhetens resor och transporter
- Förslag till parkeringstal (inklusive cykel)
- Genomförandeplan för åtgärder

Mobilitetsåtgärder

Mobilitetsåtgärder är under konstant utveckling och de som tas upp nedanför ska ses som ett exempel där en viss kombination av åtgärder kan ge upp till 25 procents sänkning av det projektspecifika parkeringstalet. Vilka åtgärder som har bäst potential att fungera kan variera både mellan kvarteren och mellan etapperna. En bärande idé är att ett kombinerat mobilitetsutbud ger större effekt än enskilda åtgärder. Det är upp till respektive byggaktör att analysera och ta fram förslag till åtgärder som levereras i form av PM eller motsvarande.

Förslag på innehåll för PM:

- Kortare beskrivning av kvarteret
- Beskrivning av mobilitetsåtgärder och hur de ska fungera
- Planritning/ar som redovisar var åtgärder placeras (cykelservicestation, bilpoolsplatser, paketskåp etc.)

Exempel på åtgärder:

Automatiska dörröppnare - Automatiska dörröppnare underlättar parkering av cykel.

Cykelservicestation - Möjliggör att de boende kan utföra enklare reparationer, underhåll och tvätt av cyklar. Pump, arbetsbänk, verktyg och vatten ska ingå.

Laddningsmöjlighet för elcykel - Vissa elcykelmodeller har batteriet integrerat i ramen vilket skapar ett behov av att kunna ladda batteriet där cykeln parkeras.

El-assisterad cykelpool - Fordonspool med olika typer av cyklar, exempelvis el-assisterad lastcykel. Ett tydligt och heltäckande bokningssystem och plan för underhåll ska ingå.

Cykelservicedagar - Gratis cykelservice som erbjuds cirka två gånger om året (höst/vår). Kan ingå i mobilitetspott (se nedanför).

Bilpool - Fordonspool med bilar. Avtal om bilpoolmedlemskap i 10 år alternativt förmåner, rabatter eller motsvarande som kan ge samma effekt. Minst 1 bilpoolsbil per 50 lägenheter. Tillgången till bilpool ska garanteras under minst 10 år.

Realtidstavla - Realtidstavla som informerar om avgångar med kollektivtrafik. Tavlan kan med fördel även visa tillgängliga fordon i fordonspooler.

Mobilitetspott – En summa om cirka 2 000 kr per lägenhet avsätts till dedikerade inköp av hjälpmedel eller tjänster som underlättar ett hållbart resande. Exempelvis subventionerad kollektivtrafik, cykelservice, subventionerat cykelköp.

Subventionerade resor med SL – Erbjudande om gratis eller rabatterad kollektivtrafik under en bestämd tidsperiod. Kan ingå i mobilitetspott.

Paketskåp, leveransskåp och leveransannex - Skåp utformade för att ta emot leveranser till en fastighet eller ett område.

Marknadsföring och information - Mobilitetsåtgärder har störst potential att bli effektiva om de marknadsförs och att det finns enkel, tillgänglig information om dem. De som ska flytta in ska vara väl medvetna om att antalet bilparkeringsplatser är begränsade.

Digital plattform - En digital plattform kan hantera bokning av fordon, digitala nycklar, passage till garage och uppställningsplatser, hantering av användarkonton och debitering, marknadsföring och information etcetera.

Mobilitetshus

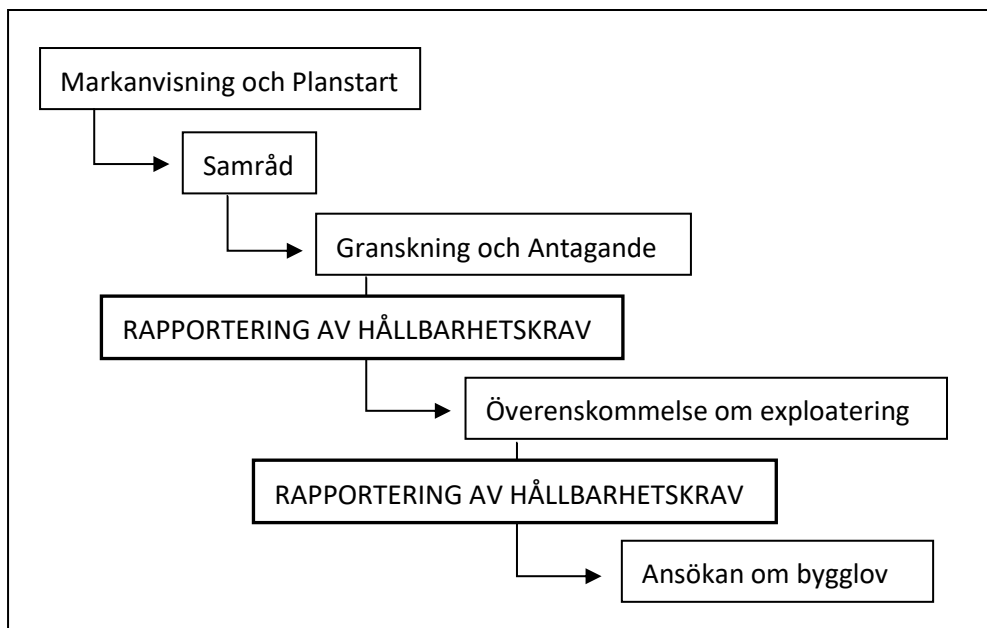
Det främsta syftet med ett mobilitetshus, likt dess föregångare parkeringshuset, är att tillgodose yteffektiv förvaring av fordon men också kombinera förvaringen med andra mobilitetstjänster. Ett mobilitetshus är en öppen anläggning som både boende och besökare kan använda. Funktionen skapar möjligheter för byggaktörer att göra parkeringsköp eller mobilitetsköp. Ett mobilitetshus kan förutom traditionell parkering innehålla fordonspooler, utrymmen för återvinning och återbruk, leveransannex och lokaler lämpliga för café- och/eller cykelverksamhet. Fördelarna med att flytta ut mobilitetsåtgärder från enskilda kvarter och samla dem på samma plats är bland annat:

- Kombinerade mobilitetslösningar har större potential att fungera långsiktigt
- Effektiv markanvändning som främjar samnyttjande av parkering och mobilitetstjänster
- Kostnadsbesparingar för byggaktörer vilket kan bidra till lägre bostadspriser
- Bilparkering hamnar längre bort än cykelparkering och kollektivtrafik
- Beroende av placering kan trafiken minska i det lokala gatunätet

Kända utmaningar kring mobilitetshus är att de är ytkrävande och kan konkurrera med yta för bostäder. En annan utmaning är ansvarsfördelning kopplat till byggande, förvaltning samt avtalsutformning.

3. Uppföljning

Enligt nuvarande hållbarhetskrav (version 2.0) gällande effektiva transporter ska lösningar för parkering och mobilitet rapporteras vid två tillfällen; inför överenskommelse om exploatering och inför ansökan om bygglov – se figur 2 nedanför. Rapporteringen görs i uppföljningsportalen där byggaktören rapporterar och staden granskar. I tillägg kommer stickprov genomföras 24 månader efter färdigställt projekt.



Figur 2 visar var i processen rapportering av hållbarhetskrav för effektiva transporter görs

I de tidiga skedena av processen är det viktigt att stad och byggaktör har en tät dialog kring lösningar. Det krävs god framförhållning för att nå ett bra resultat. Byggaktörer som arbetar med mobilitetsåtgärder tar fram underlag som redovisar vilka lösningar de arbetar med för att uppfylla hållbarhetskraven (PM eller motsvarande). För att underlätta rapportering och granskning sammanställer staden handlingsplaner för mobilitet och parkering för respektive etapp. Handlingsplanerna beskriver vilka förutsättningar som gäller i den specifika etappen och redogör för hur byggaktörerna uppfyller hållbarhetskraven. Handlingsplanerna fungerar även som stöd i bygglovshandlingen och kan bifogas överenskommelse om exploatering.

4. Kommande arbete

Kommande arbete är beroende av var i exploateringsprocessen respektive etapp befinner sig.

- Framtagande av handlingsplaner
- Framtagande av avtal
- Fortsatta diskussioner kring mobilitetshus