

# PM Mobilitet - Sillö 5

2025-03-10



**Structor**

Beställare: Farsta Sillö 5 AB  
Konsultbolag: Structor Mark Stockholm AB  
Uppdragsnamn: PM Mobilitet Sillö 5  
Uppdragsnummer: 4481  
Datum: 2025-03-10  
Uppdragsledare: Patrik Lundqvist  
Handläggare/utredare: Patrik Lundqvist  
Cornelia Stanislawska  
  
Status: Slutleverans

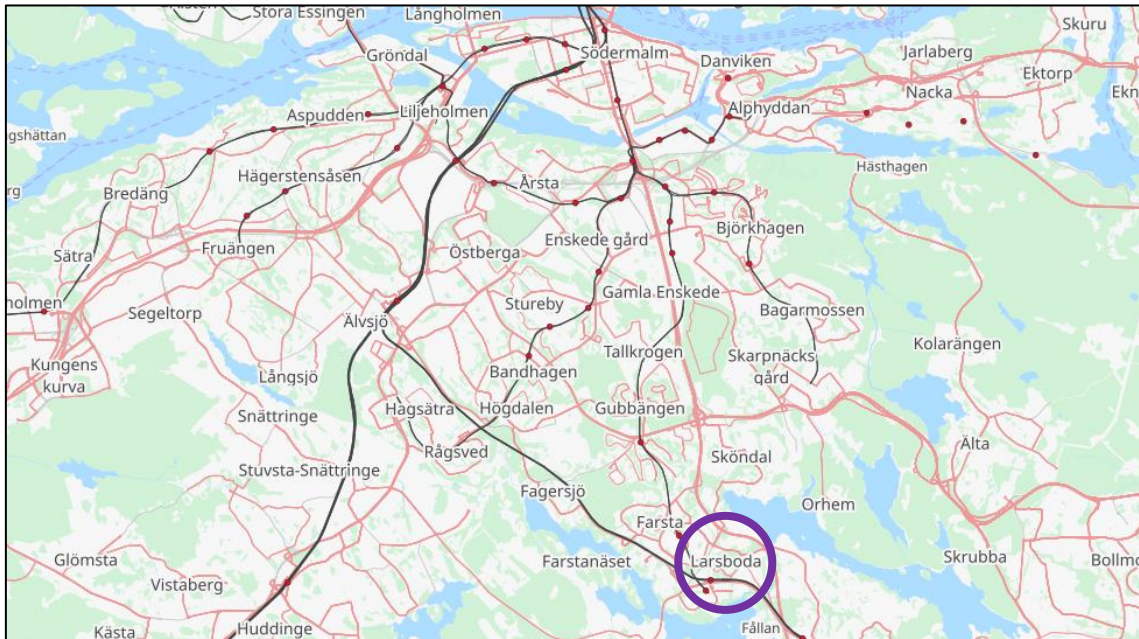
## Innehåll

<b>1. Inledning.....</b>	<b>4</b>
1.1. Bakgrund och syfte.....	4
<b>2. Övergripande nuläge .....</b>	<b>5</b>
<b>3. Planerad bebyggelse .....</b>	<b>6</b>
<b>4. Parkeringstal.....</b>	<b>7</b>
4.1. Stockholms stads riktlinjer.....	7
4.2. Parkeringstal för bil.....	8
4.2.1. Bostäder .....	8
4.2.2. Parkering för rörelsehindrade.....	9
4.2.3. Övriga verksamheter och förskola .....	9
4.2.4. Parkeringsbehov bil.....	10
4.3. Parkeringstal för cykel.....	10
4.3.1. Bostäder .....	10
4.3.2. Övriga verksamheter och förskola .....	11
4.3.3. Parkeringsbehov cykel .....	11
<b>5. Mobilitetsåtgärder .....</b>	<b>12</b>
5.1. Stockholms stads förslag på åtgärder.....	12
5.2. Förslag på ytterligare/alternativa mobilitetsåtgärder .....	13
5.2.1. Cykelåtgärder .....	14
5.2.2. Elsparkcykelpool .....	14
5.2.3. Fastighetsnära återvinning.....	15
5.2.4. Mobilitetsspott .....	15
5.2.5. Informationstavlor i entréer.....	15
5.2.6. Mobilitetsapp .....	15
5.2.7. Co-working spaces.....	15
<b>6. Mobilitet och parkering i Sillö 5 .....</b>	<b>16</b>
6.1. Mobilitetsåtgärder och planerat genomförande.....	16
6.2. Planerad parkering och framräknade behov .....	19
<b>7. Sammanställning.....</b>	<b>20</b>

# 1. INLEDNING

## 1.1. Bakgrund och syfte

I stadsdelen Larsboda, beläget i Stockholms södra delar, planerar Farsta Sillö 5 AB att omvandla befintlig kontors- och hotellbyggnad till yta för nya bostäder om 880 lägenheter, lägenhetshotell (long-stay) om 41 rum samt yta för mindre lokaler. En dialog med staden pågår även kring en eventuell förskola. Ovanstående kräver att en ny detaljplan tas fram för att möjliggöra förändrad markanvändning.



Figur 1 Översikt (Bakgrundskarta: OpenStreetMap, 2023)

Detta PM Mobilitet syftar till att utreda projektets behov av parkering för bil och cykel, där ambitionen är att nå ett lågt parkeringstal för att möjliggöra att befintlig markparkering inom fastigheten kan tas bort och ersättas av nya bostäder och en grönskande innergård.

Detta PM är ett komplement till tidigare framtagna mobilitetsutredning<sup>1</sup> som Tengbom arkitektkontor tagit fram. PM:et redovisar således inte trafikfunktioner som angöring till lokaler m.m.

<sup>1</sup> Parkerings- och mobilitetsutredning för Kv Sillö 5 (2021-09-08, Tengbom)



## 2. ÖVERGRIPANDE NULÄGE

En stor del av ytan på fastigheten Stockholm Sillö 5 består i dagsläget av hårdgjord markparkering till kontorsverksamheterna och befintlig hotellverksamhet. Befintlig byggnad på fastigheten har fasadliv mot gatorna Edsvallabacken, Mårbackagatan och Frykdalsbacken. Den nära omgivningen består huvudsakligen av arbetsplatser.



Figur 2 Översikt planområde (Bakgrundskarta: Lantmäteriet – Min karta, utdrag 2023-07-11)

Området har goda kopplingar för gående. Gångbanor finns på båda sidor om gatorna i området. Cykling längs Mårbackagatan, Edsvallabacken och Frykdalsbacken sker i blandtrafik. Ett utpekad huvudcykelstråk sträcker sig längs Magelungsvägen, ca 400 meter söder om fastigheten.

Flertalet busslinjer stannar precis invid fastigheten. Hållplatsen *Edsvallabacken* har hållplatslägen både längs Edsvallabacken och Mårbackagatan. Busslinjerna 184, 828, 830 och 831 stannar vid dessa hållplatslägen. Samtliga busslinjer trafikerar i området Farsta – Skogås – Handen.

Pendeltågsstationen *Farsta Strand* ligger 500 meter promenadsträcka från fastigheten och tunnelbanestationen *Farsta Strand* ligger ca 850 meter promenadsträcka från fastigheten. Båda stationerna kan nås inom ca 10 minuters promenad.

Ovanstående ger goda förutsättningar att nå planområdet med kollektivtrafik särskilt med hänsyn till att flertalet transportmedel är möjliga (buss, tunnelbana och pendeltåg).

### 3. PLANERAD BEBYGGELSE

Konceptidén för den nya bebyggelsen är sociala bostäder med möjlighet till co-working, gemensamt gym, gemensam stadsodling och ytor för umgänge exempelvis hobbyrum och gemensam takterrass. Projektet har även en hållbar profil genom att utveckla befintliga byggnader och på så sätt minska utsläpp i samband med bostadsbyggande. Dessutom planeras för butiker, caféer och service i lokaler, bland annat en matbutik för minskat matsvinn. Utöver ovanstående planeras även för mobilitetsåtgärder för att möjliggöra hållbart resande. Exempelvis planeras för både bilpool, cykelpool och elsparkcykelpool som gemensamma delningstjänster av fordon.

Fastighet Stockholm Sillö 5 planeras utvecklas med 880 lägenheter för bostäder fördelat på 1–3 r.o.k. Majoriteten av lägenheterna är små lägenheter på 1 r.o.k. och mindre än 35 m<sup>2</sup>.

Fördelning av lägenheterna baserat på storlek enligt tabellerna nedan:

**Tabell 1 Lägenhetsstorlekar.**

Storlek	Antal	Andel
0 – 35 m <sup>2</sup>	633	72%
35 – 90 m <sup>2</sup>	217	25%
> 90 m <sup>2</sup>	30	3%
<b>Totalt</b>	<b>880</b>	<b>100%</b>

Den huvudsakliga målgruppen för bostäderna är unga förstagångsköpare, därav en övertikt i lägenhetsfördelningen på mindre lägenheter.

Inom fastigheten kommer befintlig hotellverksamhet omvandlas till lägenhetshotell (long-stay), verksamheten omfattar 41 rum/lägenheter. Utöver detta finns även utrymme för mindre lokaler om 3030 m<sup>2</sup>. Lokalytan är avsedd för enklare centrum- och serviceverksamhet alternativt viss del som förskola (cirka 400 m<sup>2</sup>) om så önskas. Här ingår även utrymme för föreslaget utrymme för co-working.

Befintlig markparkering kommer i samband med utvecklingen av bostäderna att utgå. Parkering till bostäder och verksamheter kommer ske i befintligt garage som byggs ut.

Platser för bilpool anordnas i garaget med totalt 18 bilpoolbilar.

Den nya gatusektionen längs Mårbackagatan medför att ett gång- och cykelstråk inryms på östra sidan mot fastighet Sillö 5 vilket i förlängningen kan kopplas till det utpekade huvudcykelstråket längs Magelungsvägen.

## 4. PARKERINGSTAL

### 4.1. Stockholms stads riktlinjer

Stockholms stad använder en flerstegsmetod för att beräkna parkeringstalet vid nyproduktion. Framtagandet av ett slutgiltigt parkeringstal för varje enskilt projekt sker i dialog med byggaktören. Riktlinjerna framgår i dokumentet *Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering* (2015) samt bilagan med tillämpningsanvisningar. Metoden utgår från ett grundintervall för parkeringsbehov mellan 0,3 – 0,6 platser/lägenhet och därefter sker projektspecifika justeringar på parkeringstalet. Metoden kan sammanfattas enligt nedan:

1. Lägesbaserat parkeringstal bedömt utifrån projektets geografiska läge.
2. Projektspecifikt parkeringstal, anpassning med hänsyn till lägenhetsstorlek.
3. Justering för besöksparkering.
4. Gröna parkeringstal, valfri justering mot genomförande av mobilitetsåtgärder.

I steg 4 har byggaktören möjlighet att genomföra mobilitetsåtgärder i syfte att minska behovet för de boende att äga egen bil. I utbyte mot genomförande av mobilitetståtgärder som underlättar hållbart resande så kan ett avdrag av parkeringstalet ske. Beroende på ambitionsnivå på åtgärderna så kan avdraget vara på mellan 10- 25%.

De tre ambitionsnivåerna är:

- Grundläggande nivå (10% avdrag på p-talet)
- Medelnivå (15% avdrag på p-talet)
- Ambitiös nivå (25% avdrag på p-talet)

Redogörelse för de åtgärder som ingår i respektive ambitionsnivå framgår i kapitel 5.1.

I projektet kommer mobilitetsåtgärder på ambitiös nivå att genomföras vilket medger en reduktion på parkeringstalet med 25%.

## 4.2. Parkeringstal för bil

### 4.2.1. Bostäder

Tengbom arkitektkontor har i ett tidigare skede beräknat fram ett parkeringstal för projekt Sillö 5 enligt Stockholms stads riktlinjer. Det framräknade parkeringstalet var 0,44 platser/lägenhet och bedömdes utifrån projektets läge i förhållande till city, avstånd till spårbunden kollektivtrafik och stombuss, avstånd till lokalt centrum, fördelning av lägenhetsstorlekar samt utformning av parkeringslösning för besökare.

Viss justering av bostadsvolymer och parkeringslösningar har skett sedan Tengboms beräkningar. Baserat på projektets uppdaterade förutsättningar sker en uppdaterad beräkning på nästa sida av parkeringstalet enligt Stockholms stads riktlinjer.

### Lägesbaserat p-tal

Det lägesbaserade p-talet bedöms vara oförändrat sedan Tengboms tidigare utredning. P-talet är 0,5 platser/lägenhet.

### Justering för besöksparkering

Besöksparkeringen i projektet kommer att anordnas i ett öppet, gemensamt garage med parkering till bostäderna. Platserna i parkeringsgaraget kommer vara flytande för att kunna möjliggöra samnyttjande och därmed användas även som besöksparkering. Av denna anledning görs inget påslag av parkeringstalet för besöksparkering.

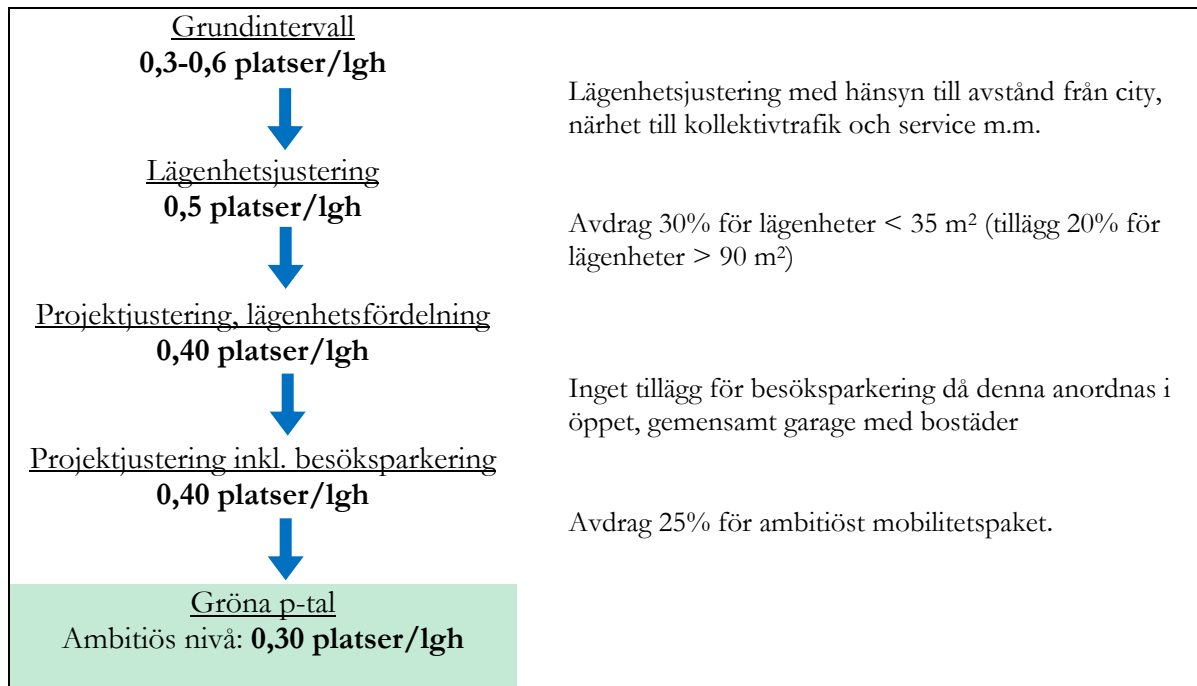
### Justering med hänsyn till lägenhetsstorlekar

Med hänsyn till planerad lägenhetsfördelning (varav 72% mindre än 35 m<sup>2</sup>, 3% över 90 m<sup>2</sup> och resterande däremellan utgörandes 25%) så innebär denna en viss reduktion av p-talet. En reduktion om 30% på p-talet för de små lägenheterna erhålls till 0,35 platser/lägenhet, p-talet är fortsatt 0,5 för de mellanstora lägenheterna medan de största erhåller p-tal på 0,6. Genomsnittligt p-tal ligger efter denna justering med avseende på lägenhetsstorlek på 0,40 platser per lägenhet.

Ovanstående redovisar parkeringstalet utan genomförande av mobilitetsåtgärder. Med genomförande av ett mobilitetspaket på ambitiös nivå erhålls en reduktion om 25% för samtliga lägenheter – därmed p-tal 0,2625 för de små, p-tal 0,375 för de mellanstora och 0,45 för de största. I genomsnitt ett p-tal på strax under 0,30 inräknat exakt lägenhetsfördelning.

För bostäderna innebär detta ett behov om 261 platser, se beräkningsprocess på nästkommande sida.





Figur 3 Process för beräkning av parkeringstal

#### 4.2.2. Parkering för rörelsehindrade

Riktlinjen för parkeringsbehov för rörelsehindrade vid nyproduktion är att ca 5% av parkeringsplatserna ska kunna avsättas för rörelsehindrade.

Parkering för rörelsehindrade planeras i garage. Dessa platser ingår i det totala antalet parkeringsplatser och uppgår till 14 platser som ska kunna uppfylla kraven för denna typ av parkering. Enligt uppgift är det minst 15 platser av de i garaget planerade som kommer kunna motsvara de krav som ställs på sådan parkering, därmed något över 5% av det totala antalet platser.

#### 4.2.3. Övriga verksamheter och förskola

Stockholms stad saknar riktlinjer för parkering till verksamheter, nedan sker därför ett antal antaganden gällande dess parkeringsbehov. Eftersom detaljplanen kommer möjliggöra för en förskola så redovisas även p-tal för detta ändamål.

#### Lägenhetshotell

Lägenhetshotellet omfattar 41 rum. Uthyrningsgraden antas i genomsnitt vara 70% vilket innebär att 29 rum är uthyrda samtidigt. Här antas dessa lägenheter få samma p-tal som det genomsnittliga för bostäderna, dvs 0,3 platser per lägenhet.

För detta projekt skulle parkeringsbehovet därmed bli 9 platser. Parkering till eventuell personal antas kunna räknas in i detta behov med hänsyn till att antalet anställda bedöms vara lågt.

**Lokaler**

Verksamheterna i området antas huvudsakligen utgöra service till de nya bostäderna. Det kan exempelvis innefatta café, gym, lager m.m. Parkering till dessa verksamheter antas främst utgöras av personalens behov. Parkeringstalet antas vara ca 2 platser per 1000 m<sup>2</sup>. Baserat på en lokalyta om 3030 m<sup>2</sup> blir parkeringsbehovet 6 platser. Det låga parkeringstalet motiveras av tillgänglighet till cykelparkering av god standard, cykelvårdsstation, möjlighet att ladda elcykelbatteri, samt att duschmöjlighet för personal ska anordnas i respektive lokal. Utöver detta ska informeras om begränsat parkeringstal, mobilitetsåtgärder samt alternativa färdmedel. För lokaler ingår även årligt återkommande cykelservice. Se *6.1 Mobilitetsåtgärder och planerat genomförande*

**Förskola**

Stockholms stad har inga krav på att personalparkering till förskola anordnas. Med hänsyn till det kollektivtrafiknära läget föreslås därför ingen personalparkering till förskolan. Möjligheten att se över 1–2 platser för hämtning och lämning rekommenderas i det fall förskola tillkommer i planförslaget samt att en parkeringsplats för personer med rörelsehinder isåfall anordnas i garaget. Sådan plats tas av de som nu ingår i sammanställning som en av platserna tillhörande lokaler, se stycket ovan.

**4.2.4. Parkeringsbehov bil**

Utifrån ovanstående antaganden och beräkningar erfordras i första hand parkeringsplatser för bostäder, lägenhetshotell och lokaler. Detta behov uppgår till totalt 276 platser (261 + 9 + 6). Befintligt garage inrymmer i dagsläget 128 platser, men i samband med byggnation av bostäder utökas antalet platser i garage för att i möjligaste mån uppnå Stadens krav på parkering.

Det totala parkeringsbehovet för bil uppgår till 294 parkeringsplatser varav 276 vanliga parkeringsplatser och 18 reserverade för bilpool.

**4.3. Parkeringstal för cykel****4.3.1. Bostäder**

Parkeringstalet för cykel vid nyproduktion ligger inom ett spann mellan 2,5 – 4 platser per 100 m<sup>2</sup> BTA. I detta projekt har parkeringstalet för bostäderna beslutats till 3 platser per 100 m<sup>2</sup> BTA, här förutsätts att ljus BTA avses.

Baserat på en yta om 52 992 m<sup>2</sup> (ljus) BTA ger detta ett behov om 1590 platser, ett genomsnitt på strax under 2 platser per lägenhet.

#### 4.3.2. Övriga verksamheter och förskola

##### **Lägenhetshotell**

Även för lägenhetshotellet behövs cykelparkering. Utifrån samma resonemang som för bilparkering antas en beläggning om 70% som underlag för beräkning av behovet.

Här används cykelparkeringstal om 1,0 för de bostadslägenheter som samtidigt kan antas uthyrda då det i första hand förutsätts singelhushåll. Ett behov om 29 cykelplatser kan därmed antas för de 41 lägenhetsrummen.

##### **Lokaler**

Lokalytan omfattar totalt 3030 m<sup>2</sup>. I kommunens riktlinjer för cykelparkeringstal anges behovet till 20–30 platser per 1000 m<sup>2</sup> för handel och motsvarar ungefär den förväntade användningen om kontor/handel för lokalerna.

I detta projekt antas ett genomsnittligt behov om 20 platser per 1000 m<sup>2</sup> för lokaler. Detta ger ett parkeringsbehov om 61 cykelparkeringsplatser beräknat utifrån 3030 m<sup>2</sup>.

##### **Förskola**

Stockholms stad saknar riktlinjer för cykelparkeringsplatser till förskola vid nyproduktion. Detaljplanen kommer som tidigare nämnt möjliggöra för förskola, därför redovisas cykelparkeringstal även för detta nedan.

Enligt uppgift från Staden kan här användas ett riktvärde på 15 cykelparkeringsplatser per 1000 m<sup>2</sup> ljus BTA. Med en förskola på ungefär 400 m<sup>2</sup> innebär detta ett parkeringsbehov för cykel på 6 platser. Inga platser tas dock med i sammanställningen då de just nu ingår i utrymmet för lokaler.

#### 4.3.3. Parkeringsbehov cykel

Utifrån ovanstående antaganden och beräkningar erfordras i första hand cykelparkeringsplatser för bostäder, lägenhetshotell och lokaler. Detta behov uppgår teoretiskt till totalt 1680 platser (1590+ 29 + 61).

Inom projektet planeras cirka 1800 cykelplatser (varav 200 utomhus). Framräknat behov uppfylls därmed.

## 5. MOBILITETSÅTGÄRDER

Vårt behov av att resa och sättet vi reser på förändras över tid. I samband med coronapandemin förändrades vårt vardagliga resmönster. Fler har fått möjligheten att arbeta på distans vilket minskar det vardagliga resandet till och från arbetsplatser. För de som reser långa sträckor till sin arbetsplats finns nu utökade möjligheter att enbart behöva resa till kontoret enstaka gånger per vecka. Detta förändrade resmönster påverkar också behovet av att äga egen bil. Tillgång till bilpool kan i dessa fall vara mer ekonomiskt för den enskilde individen jämfört att äga egen bil.

Vi blir också mer miljö- och hälsomedvetna och hållbara färdmedel som cykel, gång och kollektivtrafik blir alltmer attraktiva.

Även transporter inom samhället som stort har förändrats. I samband med att E-handel har blivit allt vanligare så sker färre resor till fysiska butiker och fler beställer på nätet med hemleverans eller leverans till utlämningsställe och paketboxar.

Med hjälp av mobilitetsåtgärder går det ta vara på dessa förändringar i resmönster så att behovet av att äga egen bil minskar eller helt utgår.

I detta kapitel utforskas vilka åtgärder som är lämpliga och passar projektet på Sillö 5 bäst, en kombination av åtgärderna inom Stockholms stads riktlinjer och åtgärder som på ett bra sätt kan komplettera och kompensera för eventuella alternativa lösningar.

### 5.1. Stockholms stads förslag på åtgärder

Stockholms stad erbjuder byggaktörer ett avdrag på parkeringstalet vid nyproduktion i utbyte mot genomförande av särskilda mobilitetsåtgärder som kommunen valt ut. Åtgärderna är därefter uppdelade i olika nivåer: grundläggande nivå, medelnivå och ambitiös nivå. Genomförande av en högre nivå av åtgärder innebär att vardagslivet utan egen bil underlättas i stor mån för de boende och ger därför ett större avdrag på parkeringstalet.

#### Grundläggande nivå

För en grundläggande nivå behöver följande åtgärder, eller likvärdiga åtgärder, genomföras:

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



## Medelnivå

För en medelnivå behöver följande åtgärder, eller likvärdiga åtgärder, genomföras:

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

## Ambitiös nivå

För en ambitiös nivå behöver följande åtgärder, eller likvärdiga åtgärder, genomföras:

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

För att kunna nå medelnivå eller ambitiös nivå behöver samtliga åtgärder i tidigare nivåer genomföras. Detta innebär exempelvis att för att nå ambitiös nivå, vilket är planerat i projektet, behöver samtliga åtgärder i den ambitiösa nivån, medelnivån och den grundläggande nivån genomföras. Möjlighet finns att byta ut de åtgärder som listas ovan mot andra mobilitetsåtgärder som bedöms ha likvärdig effekt. Nedan listas därför ytterligare mobilitetsåtgärder som alternativ till åtgärder som föreslås i kommunens riktlinjer.

Redovisning av vilka åtgärder som är planerade för att uppnå den ambitiösa nivån framgår i kapitel 6 *Mobilitet och parkering i Sillö 5*.

## 5.2. Förslag på ytterligare/alternativa mobilitetsåtgärder

I detta avsnitt rekommenderas kompletterande åtgärder eller utveckling av de åtgärder som byggaktören kan genomföra för att uppfylla kraven enligt stadens riktlinjer för ambitiös nivå.

Åtgärderna kan delas in i fysiska åtgärder och immateriella åtgärder. Dessa symboliseras vid varje åtgärd.

**F** = Fysisk åtgärd

**I** = Immateriell åtgärd

## 5.2.1. Cykelåtgärder

Bland de åtgärder som Stockholm stad listar som åtgärder ingår förbättrade cykelfaciliteter och cykelpool. Nedan förtydligas vad som ytterligare kan inkluderas i förbättrade cykelfaciliteter.

### Cykelrum och cykelparkering

Rummen ska vara lätt att nå från markplan. För detta rekommenderas automatiska dörröppnare och cykelrummen är med fördel förlagda så att de går att nå från markplan utan nivåskillnader. För ökad trygghet ska cykelrummen vara väl upplysta och lätta att överskåda. I cykelrummen anordnas med fördel möjlighet att låsa fast sin cykel, gärna med ramlåsning.

För parkering på gårdar och vid entréer ska cykelparkeringen möjliggöra för ramlåsning för att parkeringen ska upplevas som säker och attraktiv. Dessutom anordnas med fördel cykelparkeringen som väderskyddad med tak, gärna även med viss belysning. För detta finns särskilda väderskydd med inbyggda solcellspaneler.

### Verktyg och reparation

I anslutning till cykelrum kan utökade cykelfaciliteter anordnas som listas i stadens rekommendation på åtgärder, exempelvis tvättrum och laddmöjlighet. Dessa kan med fördel kompletteras med enklare verktyg att låna för cykelmek men viktigt här är att ett system upprättas som säkerställer att verktygen inte lämnar reparationsrummet.

Cykelverkstaden kan förslagsvis kompletteras med en årlig cykelservice som bekostas av byggaktören under ett fastställt antal år. Service två gånger per år, en gång under våren och en under hösten, underlättar för boende som exempelvis vill byta till vinterdäck eller behöver hjälp med enklare reparation.

### Cykelpool

För att ytterligare öka attraktiviteten att resa med cykel kan cykelpoolen erbjudas gratis eller med subventionerat medlemskap av byggaktören under viss tid, i likhet med vad som erbjuds för bilpool. Medlemskapet är då kopplat till lägenhet och byter lägenheten boende ska medlemskapet överlåtas. Viktigt är även att cykelpoolen har tillgång till cyklar utöver den vanliga standardcykeln; exempelvis vikcyklar och lastcyklar, gärna med el. En riktlinje kan vara att ca 15% av cyklarna i cykelpoolen ska vara lastcyklar då denna cykeltyp underlättar vid resor till och från handel/butiker.

### Cykelförvaring

Ytterligare ett komplement till ovanstående åtgärder är att möjliggöra förvaring av cykel i egna förråd genom att cykelkrokar finns tillgängliga i samtliga förråd.

## 5.2.2. Elsparkcykelpool

Utöver vanlig cykelpool kan även elsparkcykelpool anordnas för att minska bilbehovet. Elsparkcyklar är lämpliga för distanser mellan 10-30 km, därefter behöver de laddas. Elsparkcyklarna är därför användbara färdmedel för resor till/från kollektivtrafik, till affär och handel samt även till arbetsplatser. Elsparkcykel är ett bra komplement till

vanlig cykelpool då de kräver mindre fysisk ansträngning. Flertalet sparkcykelmodeller är även vikbara vilket underlättar vid resande med kollektivtrafik. Åtgärden är en del av hållbarhetskonceptet i Sillö 5 och är redan planerad att genomföras.

### 5.2.3. Fastighetsnära återvinning

Tillgång till fastighetsnära återvinning samt avlämning och hämtning av grovsopor i anslutning till boendet minskar behovet av transporter till återvinningsstationer och är därmed inte ett argument för att ha egen bil. Om det inte är möjligt att anordna stationär återvinning av grovsopor ska byggaktören stå för kostnaden av att en mobil återvinning/mobil miljöstation (dvs. lastbil som kommer och hämtar miljöfarligt avfall, vissa grovsopor och elavfall) kan nyttjas av de boende minst två gånger per år under en period på minst fem år.



### 5.2.4. Mobilitetspott

Som alternativ till subventionerade SL-kort och subventionerade fordonslösningar kan byggaktören erbjuda en "mobilitetspott" till varje hushåll som är proportionerlig mot lägenhetsstorlekarna. Denna pott kan sedan användas till exempelvis SL-kort, cykelköp, hyrbil m.m. Nackdelen med åtgärden är att den behöver ske med viss kontroll av hur potten nyttjas av de boende så att potten faktiskt går till mobilitetsåtgärder.

### 5.2.5. Informationstavlor i entréer

I entréerna till både bostäder och kontorshotell kan det förslagsvis placeras en informationstavla med avgångstider för närliggande kollektivtrafik. För Sillö 5 skulle detta omfatta närliggande busshållplatser, pendeltågsstationen *Farsta Strand* samt tunnelbanestationen *Farsta Strand*. På tavlan kan även störningsinformation presenteras som underlättar möjlighet att planera sin resa.

### 5.2.6. Mobilitetsapp

För att mobilitetstjänsterna ska vara enkla att använda ska ett digitalt system för bokning av exempelvis bilpool, cykelpool, anmälan till årlig cykelservice m.m. finnas tillgängligt. Information kring appen förmedlas till de boende vid inflytt och ska även finnas tydligt på informationstavlor i entréer. I appen behöver även möjlighet finnas att felanmäla mobilitetstjänsterna så att åtgärdernas attraktivitet säkerställs.

### 5.2.7. Co-working spaces

I samband med att det blivit vanligare att arbeta hemifrån så kan ytor för gemensamma arbetsplatser i bostadshuset vara en effektiv mobilitetsåtgärd för att minska behovet att resa, särskilt för boende i mindre lägenheter där yta för arbetsplats kan vara begränsad. Så kallade co-working spaces har blivit mer populära i nyproduktion. Gemensamma arbetsplatser bidrar även till stärkt socialt nätverkande mellan de boende. Åtgärden är en del av hållbarhetskonceptet i Sillö 5 och är något som ska genomföras. Nyttjande av co-working ska för boende ingå i hyra, precis på samma sätt som exempelvis nyttjandet av en normal gemensamhetslokal.

## 6. MOBILITET OCH PARKERING I SILLÖ 5

### 6.1. Mobilitetsåtgärder och planerat genomförande

För att uppnå den ambitiösa mobilitetsnivån med Stockholms stads förslag på åtgärder behöver följande åtgärder genomföras:

- Informationspaket som delas ut till boende vid inflytt
- Erbjudande om personlig resecoach vid inflyttning
- Cykelparkeringar av god standard
- Förbättrade cykelfaciliteter
- Cykelpool med bland annat lastcykel, cykelkärra och elcykel
- Attraktivt, tryggt och lätt nåbart cykelrum i markplan
- Bilpool där byggherren ordnar attraktiva parkeringsplatser till bilpoolen och täcker den fasta månadskostnaden för lägenhetsinnehavaren i minst fem år.
- ”Prova- på” kort till kollektivtrafik vid inflytt samt subvention av månadskort för kollektivtrafik.
- Leveransskåp med kyla för mottagande av varor med hemkörning

Av ovanstående föreslås ”prova-på” kort till kollektivtrafik samt subvention för månadskort till kollektivtrafik ersättas av alternativa åtgärder. Subventionering av kollektivtrafikkort innebär att boende enbart får ett bidrag till ett kort och behöver stå för resterande kostnad själv vilket ändå inte garanterar att boende faktiskt köper ett kort. Det blir även, ur administrativ synpunkt, svårt att kontrollera att subventionen faktiskt används till ett kollektivtrafikkort. Istället föreslås alternativa åtgärder ersätta ”prova-på” kort och subventionerat kollektivtrafikkort. Av de åtgärder som listas i avsnitt 5.2 *Förslag på ytterligare/alternativa mobilitetsåtgärder* bedöms följande åtgärder ha likvärdig effekt:

- Fastighetsnära återvinning
- Co-working space
- Mobilitetsapp
- Återkommande cykelservice (se 5.2.1 *Cykelåtgärder*)

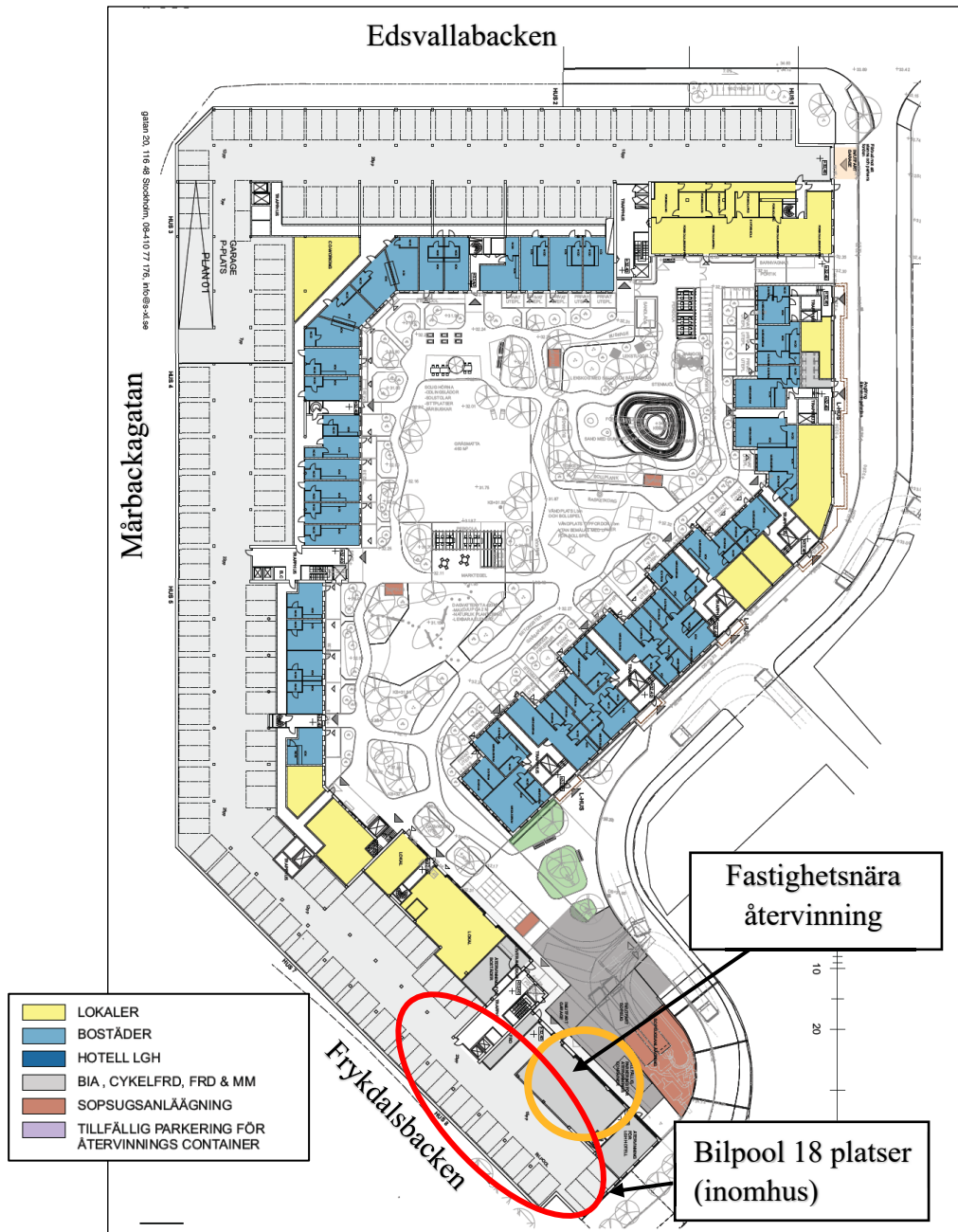
Särskilt bedöms utrymme för co-working space vara ett bra alternativ då åtgärden möjliggör för en arbetsplats nära bostaden och minskar därmed resandebehovet.

I tabellen på nästa sida redovisas samtliga planerade åtgärder, när och hur genomförande av åtgärderna är tänkt samt var dessa är planerade att lokaliseras inom projektet.



Tabell 2 Planerade åtgärder

Åtgärd	Genomförande	Lokalisering
Informationspaket som delas ut till boende vid inflytt	I samband med försäljning och tillträde får boende informationsblad kring begränsat parkeringsutbud, var cykelrum och co-working space finns, information kring mobilitetsappen, erbjudande om resecoach samt information kring cykelpool och bilpool. Byggaktören ansvarar för sammanställning av informationsbladet. Föreningen sköter utskick framöver i tid. Information ges även till verksamma i lokaler.	-
Erbjudande om personlig resecoach vid inflyttning	Ingår i informationspaketet som delas ut till boende vid inflytt. Erbjudande om möte med personlig resecoach där resebehov och transportlösningar diskuteras. Gäller inte enbart vid inflytt direkt efter uppförandet utan även framöver i tid.	-
Cykelparkeringar av god standard	Totalt cirka 1600 cykelparkeringar anordnas i cykelrum. Cykelparkeringarna följer Stockholms stads handbok. Utrymmet för cykelparkering i cykelrum nås från Frykdalsbacken (plan 03). Ytterligare parkeringsplatser finns utomhus, främst för besökare, och erbjuder ställ med möjlighet till ramlåsning.	Plan 03 samt utomhus vid entréer i nivå med plan 03.
Förbättrade cykelfaciliteter	Lättillgängligt utrymme direkt från Frykdalsbacken, automatisk dörröppning, med möjlighet att kunna meka och tvätta cykel. Spolplatta/ dusch och mekställ. Luftpump, verktyg. Separat rum för cykelverkstad i anslutning till cykelrum.	Plan 03 med entré via Frykdalsbacken.
Cykelpool	Cykelpool är planerad i anslutning till cykelrum. I cykelpoolen planeras för lastcyklar och andra cyklar. Cykelpoolen står färdigställd innan boende flyttar in och uppgår till 50 cyklar varav 15 är el-assisterade lastcyklar. Resterande cyklar ska bestå av en variation av cyklar som bland annat innehåller vikcyklar, el-assisterade standardcyklar samt vanliga standardcyklar. Cykelpoolen ska säkerställas i minst 5 år från inflyttning.	Plan 03, vid cykelrum.
Bilpool	Bilpool kommer finnas iordningsställd innan boende flyttar in med tillhörande mobilitetsapp där det går att boka bil och se lediga tider. Här finns då 18 bilpoolsbilar i garaget. Avtal ska tecknas med operatör för att säkerställa tillgång till fordon i minst 5 år. Medlemskap är kostnadsfritt för boende under de första 5 åren från inflytt.	Plan 01
Leveransskåp	Leveransskåp med kyla kommer att placeras med entré från gatuplan. Utbudet består av såväl låsbara paketboxar som lösningar för livsmedel. Leveransskåpen är iordningsställda innan inflytt och uppgår initialt till 50 fack.	Entré vid södra trapphuset plan 01.
Fastighetsnära återvinning	Utrymme för fastighetsnära återvinning är planerat på plan 01 / markplan i hus 8. I utrymmet ska det finnas möjlighet att slänga grövre avfall exempelvis större kartonger m.m. Kärll för elavfall är rekommenderat och behöver tömmas av särskilda sopbilar.	Plan 01 i hus 8, sydöstra delen av planområdet.
Co-working space	Arbetsplatser i gemensamma utrymmen. Bord, sittplatser och enklare loungemöbler. Färdigställt i samband med inflytt och kan nyttjas av boende omgående. Access sker förslagsvis med boendes dörrtagg. Storleken på utrymmet uppgår till 629 m <sup>2</sup>	Plan 01 – 03 med extra stort utrymme på plan 02.
Mobilitetsapp	Byggaktören tecknar avtal med extern part som tillhandahåller mobilitetsapp, exempelvis EC2B eller liknande app.	-
Återkommande cykelservice	Byggaktören tecknar avtal med serviceföretag så att boende och verksamma i lokalerna får möjlighet att serva sina cyklar vid två tillfällen per år. Antingen att eventuell närliggande aktör kan anlitas alternativt att service bokas som kan vara på plats invid byggnaden.	-



Figur 4 Lokalisering av bilpool och fastighetsnära återvinning (S-XL Architects, komplettering av Structor)

## Bilpool

Normalt för beräkning av antal bilpoolsplatser används en faktor 0,02 per lägenhet, dvs 1 bilpoolsbil per 50 lägenheter. För dessa bostäder skulle därmed behovet uppgå till  $880/50 = 17,6$  alltså 18 st. För området planeras 18 platser, samtliga i garage, vilket därmed uppfyller denna norm. Således ska 18 bilpoolsbilar stå på dessa platser och tillgång ska säkerställas i minst 5 år.

## 6.2. Planerad parkering och framräknade behov

Befintligt garage inrymmer i dagsläget 128 platser, men i samband med byggnation av bostäder utökas antalet platser i garage för att uppnå Stadens krav på parkering i förhållande till antalet bostäder och annan verksamhet inom projektet. Totalt går det i garaget att inrymma 291 platser, varav 18 reserveras för bilpool och dess 18 bilar. Resterande 273 platser behövs till bostäder, lokaler och lägenhetshotell.

Här uppstår dock teoretiskt ett underskott om 3 platser då det totala behovet framräknats till 294 platser enligt nedanstående fördelning.

▪ Bostäder	261 platser
▪ Lägenhetshotell	9 platser (antagna parkeringstal)
▪ Lokaler	6 platser (antagna parkeringstal)
▪ Bilpool	18 platser med parkerade bilpoolsbilar

I ovanstående summa har inte tagits med möjligheten till samnyttjande mellan bostäder och lokaler, vilket nu blir nödvändigt.

För att inte behöva anordna utpekade platser för besöksparkering har sedan tidigare konstaterats att parkeringen i garaget görs flytande, dvs att inga platser är reserverade, vilket gör att ytterligare parkering kopplat till bostäderna inte behöver anordnas. En ytterligare faktor vad gäller samnyttjande är den mellan olika verksamheter – även här är en minskning på ungefär 10% av platserna normalt. Här uppgår 10% till ungefär 26 platser räknat på de som inte är reserverade för bilpool, detta antal är dock för mycket att ta med då vi inte har så mycket parkering kopplat till lokalerna samt att vi redan tagit höjd för att de flytande platserna nyttjas för besök. Här förutsätts som minst dock att de 3 platser som framräknats som underskott kan inrymmas så att summan blir noll.

▪ Bostäder	261 platser
▪ Lägenhetshotell	9 platser (antagna parkeringstal)
▪ Lokaler	3 <del>6 platser (antagna parkeringstal)</del> <b>samnyttjas</b>
▪ Bilpool	18 platser med parkerade bilpoolsbilar

Totalt behov av parkering uppgår därmed till 18 bilpoolsplatser och 273 övriga parkeringsplatser, dvs 291 platser som samtliga inryms i garagets planerade 291 platser.

Inom projektet planeras 200 platser utomhus och cirka 1600 inomhus, varav 50 till cykelpool. Det i PM framräknade behovet uppgår till 1680 platser och behovet uppfylls därmed.

## 7. SAMMANSTÄLLNING

Projektet omfattar totalt 880 lägenheter, 41 rum i lägenhetshotell och 3030 m<sup>2</sup> för lokaler. Eventuellt tillkommer även en förskola. Projektet kommer genomföra flertalet mobilitetsåtgärder för att kunna uppnå en ambitiös nivå på mobilitetspaketet enligt Stockholms stads riktlinjer. Bland annat planeras för bilpool, cykelpool, förbättrade cykelfaciliteter och co-working space. En mobilitetsapp kommer erbjudas de boende där bokning av bilpool och cykelpool kan ske. Åtgärder för cykel kommer att lokaliseras i plan 03 med tillgång från Frykdalsbacken och bilpool med tillhörande bilar finns lokaliserat i södra hörnet av garaget.

Efter beräkning av parkeringstal för bostäder, och med förutsättning om att uppnå ambitiös nivå på mobilitetsåtgärder, landar parkeringstalet på 0,30 platser/lägenhet. Parkeringsbehovet för lägenheter, verksamheter och lägenhetshotell blir totalt 281 platser. Efter inräknad möjlighet till samnyttjande av parkeringsplatser blir behovet istället 270 platser. Här möjliggörs minst 15 platser som parkering för rörelsehindrade vilket motsvarar lite över 5% av det totala antalet parkeringsplatser. Boverkets riktlinjer är att 5% av platserna ska vara avsedda för rörelsehindrade och detta uppnår projektet därmed.

I det nya garaget planeras för totalt 291 platser (varav 18 som ska inrymma bilpoolsbilar). Antalet planerade parkeringsplatser för bil är tillräckligt förutsatt flytande platser och samnyttjande mellan lokalernas parkeringsbehov och övriga platser. Ett överskott om 3 platser finns då teoretiskt.

Parkeringstalet för cykel möter det framräknade parkeringsbehovet enligt Stockholms stads riktlinjer.