

Mobilitets-PM

för pågående detaljplan Del av Kristinebergs slott 11 (2022-01535) - KV1 & KV2



Innehållsförteckning Mobilitets-PM

1. Sammanfattning	1
2. Bakgrund	2
3. Förutsättningar	3
3.1 Förutsättningar för bostäder	3
3.2 Förutsättningar för kontor	4
4. Anpassning av lägespecifikt parkeringstal	5
4.1 Samutnyttjande besöksparkering kvarter 1, bostad och kontor	5
4.2 Kategoriboende (Seniorbostäder 55+), kvarter 1	5
4.3 Citykonceptet, kvarter 2	7
4.4 LSS-bostäder, kvarter 2.....	7
5. Mobilitetslösningar.....	8
5.1 Bostäder	8
5.1.1 Seniorgården, ambitiös nivå (-20 %).....	8
5.1.2 Borätt, ambitiös nivå (-20 %)	9
5.1.3 Selvaag, ambitiös nivå (-25 %)	10
5.2 Kontor	11
5.2.1 NCC	11
6. Föreslagen lösning för parkering i del av Hornsbergskvarteren, kvarter 1 och 2.....	12
6.1 Preliminär lösning för bil och cykel, kvarter 1	12
6.2 Preliminär lösning för bil och cykel, kvarter 2	14
7. Slutsatser	16
8. Bilagor	16
8.1 AIX.....	16
8.2 FOJAB.....	16

1. Sammanfattning

I detta PM behandlas mobilitetsfrågor kopplat till bostäder och kontor i kvarter 1 och kvarter 2 i detaljplanen "Del av Kristinebergs slott 11" (dnr 2022-01535). En redovisning av parkeringslösningar för både bil och cykel i båda kvarteren visar att det inom detaljplanen finns goda möjligheter att kunna nå det gröna projektspecifika parkeringstalet som redogörs för i rapporten. Dessutom redogörs för möjligheten att hantera risker i lösningarna genom möjligheten att göra parkeringsköp om förändringar sker, något som ytterligare säkerställer en genomförbar detaljplan avseende mobilitet.

2. Bakgrund

I detta PM behandlas mobilitetsfrågor kopplat till bostäder och kontor i kvarter 1 och kvarter 2 i detaljplanen Del av Kristinebergs slott 11 (dnr 2022-01535). Detaljplanens syfte är att möjliggöra bostäder, centrumverksamhet, förskola och kontor i två kvarter på västra Kungsholmen i Stockholm. Kvarteren var tidigare del av detaljplanen med dnr 2007-38473. Kvarteren undantogs enligt Stadsbyggnadsnämndens beslut 2022-03-24 och hanteras i separat ordning. Som en del av tidigare detaljplan utfördes en parkeringsutredning (TUB, 2017-03-09) där kvarteren ingick. Detta PM kompletterar den tidigare utredningen med fokus på kvarter 1 och kvarter 2 samt de nya förutsättningarna som finns för bebyggelsen. I och med undantagandet från den gamla planen utgörs planområdet endast i väsentliga drag av kvartersmark och fördelningen mellan aktörerna redovisas nedan.

Kontor i planen planerar att uppföras av NCC och omfattar ca 9150 kvm ljus BTA. Bostäder i planen planerar att uppföras av Senorgården med ca 42 seniorlägenheter, Borätt (kvarter 1) med ca 78 lägenheter varav 6 lägenheter i LSS-gruppbofastad, Borätt (kvarter 2) med ca 79 lägenheter och Selvaag med ca 170 lägenheter varav 12 stödbostäder. Totala antalet lägenheter uppgår således till 369 st.



Urklipp: Situationsplan över området som redogör för kvartersindelning per aktör: Borätt (ljusblå), Senorgården (gul), Selvaag (röd), NCC (mörkblå), Källa: AIX

3. Förutsättningar

I detta mobilitets-PM behandlas parkeringsbehovet för bostäder i flerbostadshus (Borätt, Seniorgården, Selvaag) samt för kontor (NCC). Detta PM grundar sig i "Riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering" från Stockholm stad, 2015: "Projektspecifika parkeringstal bestäms utifrån de lägesegenskaper en fastighet har (kollektivtrafiktillgänglighet, närhet till city, mm) och vilken typ av bostäder som byggs, medan gröna parkeringstal är ett frivilligt erbjudande till byggherrarna med ytterligare en sänkning av parkeringstalet som görs baserat på mobilitetstjänster som hör till fastigheten." Dessa riktlinjer har varit vägledande för framtagandet av detta PM och bedöms vara relevant tills annat beslut om policy kring parkeringstal av staden tas fram.

Lägesegenskaperna som kvarteren i detaljplanen har motiverar förhållandevis låga parkeringstal för såväl bostäder som verksamheter och kontor. För boende har förutsättningarna bedömts som goda för att kunna bo och leva på platsen utan att uppleva krav på att äga en egen bil.

Kvarteren ligger centralt belägna på västra Kungsholmen med ett stort utbud av service, restauranger, dagligvaruhandel, idrottsanläggningar och parkering inom gångavstånd. Kvarteren ligger även inom gångavstånd, ca 400 - 600 meter, till två olika tunnelbanelinjer, gröna och blåa. Tunnelbanestationerna Stadshagen (blåa linjen) och Kristineberg (gröna linjen) kommer alltså från kvarteret till fots kunna nås på cirka 6 - 7 minuter.

Närheten till olika tunnelbanelinjer (och inte bara en) ger i sig en stor flexibilitet och ökad mobilitet. Inom 50 - 100 meter finns även flera busslinjer som trafikerar Nordenflychtsvägen och Lindhagensgatan. Direktlinjer mellan start- och målpunkt för en stor andel av förväntade resor är mycket positivt.

Kvarteren är via cykel lättillgängliga från de större pendlarstråken längs Lindhagensgatan, Nordenflychtsvägen och Drottningholmsvägen. Kopplingarna är goda både in mot city via Lindhagensgatan, västerut via Tranebergsbron, söderut via Västerbron och norrut via Ekelundsbron mot omgivande pendelcykelstråk. Med bil, taxi och färdtjänst är det lätt att nå planområdet från Lindhagensgatan och Nordenflychtsvägen. Lindhagensgatan har anslutning till E4/Essingeleden via Kristinebergs trafikplats.

Syftet med att utreda mobiliteten inom området är (1) att påvisa hur lösningar inom fastigheterna kan minska bilberoendet och ge en god närmiljö på lokalgator, (2) främja klimatsmarta transportval som minimerar trängsel när Stockholm växer och (3) redogöra för lösningar som är genomförbara i praktiken med hänsyn till ekologisk hållbarhet och ur ett fastighetsekonomiskt perspektiv.

3.1 Förutsättningar för bostäder

Lägesbaserat parkeringsbehov bilar: Parkeringsbehov enligt Stockholms Stads initiala bedömning är 0,35 platser / lägenhet + 0,04 besöksparkering vilket ger totalt 0,39 parkeringsplatser per lägenhet.

Lägesbaserat parkeringsbehov LSS (gruppbofast): Parkeringsbehov enligt Stockholms Stad för personal till gruppbofasta uppgår till 0,1 platser per lägenhet i gruppbofasten.

Lägesbaserat parkeringsbehov LSS (servicebofast): Parkeringsbehovet för de 12 servicebofasterna uppgår, enligt socialförvaltningen i Stockholms Stad, till 0 platser.

Parkeringsbehov cyklar: Det lägesbaserade parkeringsbehovet för cyklar är enligt Stockholms Stads initiala bedömning 3,0 cyklar / 100 kvm BTA bostad.

I detta PM föreslås en anpassning av det erhållna lägespecifika parkeringstalet till ett projektspecifikt parkeringstal för bostäder då det i planen finns både kategoriboenden och möjlighet att samutnyttja parkering mellan verksamheter. Anpassningen av det initialt framtagna lägespecifika parkeringstalet tas fram för att bättre svara mot det faktiska parkeringsbehovet som uppstår till följd av bostädernas karaktär och de möjligheter som ges i kvarteren.

Dessutom redogörs för **mobilitetslösningar** som ytterligare skulle kunna sänka parkeringstalet genom sk. "gröna parkeringstal".

3.2 Förutsättningar för kontor

Det finns ingen fast parkeringsnorm för nya kontor inom staden. Ett lägesbaserat parkeringstal fastställs genom förslag i detaljplan och beslut i exploateringsnämnden respektive stadsbyggnadsnämnden. För kontor i planen föreslås ett parkeringstal baserat på jämförelse av nyligen fastställda och pågående detaljplaner med liknande förutsättningar och lägesaspekter.

Utifrån en jämförande studie av nyligen fastställda och pågående utredningar kopplat till detaljplaner med likartade förutsättningar och lägesaspekter som Hornsberg kv. 1 ges stöd för en generell parkeringsnorm i spannet 2-5 bilplatser per 1000 kvm ljus BTA.

Jämförande studie		
Referensprojekt Dp	Parkeringstal kontor (platser per 1000 kvm ljus BTA)	År då utredning utförd
Kristineberg 1:10, Kristineberg	3-5	2023*
Paradiset 23 och 27, Stadshagen	2	2017
Ledbussen, Hornsberg	7	2017
Östra Hagastaden	1-4	2020
Marievik	4-5	2019

*Parkerings- och mobilitetsutredning 2023-09-01, Detaljplan Kristineberg 1:10, Sweco

Den planerade kontorsvolymen uppgår till ca 9 150 kvm ljus BTA vilket innebär att parkeringstalet 2-5 bilplatser per 1000 kvm ljus BTA motsvarar 18 – 45 p-platser. Var i spannet byggaktören bör hamna påverkas av de faktorer som driver behov och efterfrågan såsom tillgång till mobilitetsinfrastruktur, prissättning och tillgång till parkeringsplatser samt ambitionsnivå hos fastighetsägare och hyresgäst att ställa om till hållbart resande.

Parkeringsbehovet för cyklar är enligt Stockholm Stads fastställda cykelparkeringstal vid nyproduktion av kontor 20 platser per 1000 kvm ljus BTA eller minst 0,2 platser per anställd.

4. Anpassning av lägesspecifikt parkeringstal

Här presenteras ett antal unika projektförutsättningar som påverkar parkeringssituationen och resulterar i ett projektspecifikt parkeringstal. Olika anpassningar av det lägesspecifika parkeringstalet till ett projektspecifikt parkeringstal föreslås.

4.1 Samutnyttjande besöksparkering kvarter 1, bostad och kontor

Behovet av besöksparkering till boende är som störst under helger, runt högtider och lov, under evenemang och på kvällstid. Dessa tider sammanfaller ofta med när kontor normalt sett är stängda, dvs. utanför kontorstid. Därför ges i kvarter 1 möjlighet att samutnyttja parkeringen mellan bostäderna och kontoret på ett effektivt sätt.

Garaget i kvarter 1 delas mellan kontorets hyresgäster och de boende i de två bostadsrättsföreningarna. Genom att avgiftsbelägga ett visst antal parkeringsplatser som normalt sätt innehas av kontoret med timtaxa ges möjlighet till samutnyttjande av parkeringsplatserna för besökare till bostäderna. De bilplatser som hör till kontoret kommer kunna utnyttjas av besökare till de boende under de timmar då kontorsverksamheten inte pågår. På så vis kan kvarterets gemensamma infrastruktur för mobilitet ges ett effektivare utnyttjande och beläggningen för uppförda parkeringsplatser kan öka.

Behovet av besöksparkering för bostäderna har räknats fram till ca 0,04 per lägenhet vilket motsvarar cirka 5 parkeringsplatser i kvarter 1. Kontoret innehar ca 30 parkeringsplatser i garaget vilket långt överstiger det behov av besöksparkering som genereras av bostäderna i kvarteret. Detta även om endast en bråkdel (exempelvis 1/3) av dessa parkeringsplatser skulle kunna nyttjas gemensamt. Därför föreslås en anpassning av det lägesspecifika parkeringstalet för bostäderna i kvarter 1 (Borätt och Seniorgården) med **-0,04** då besöksparkering inom kvarteret har en föreslagen lösning. Det projektspecifika parkeringstalet till följd av denna anpassning blir därmed **0,35** för bostäderna i kvarter 1.

4.2 Kategoriboende (Seniorbostäder 55+), kvarter 1

Seniorgården AB planerar att uppföra ca 42 lägenheter i flerbostadshus i kvarter 1 i enlighet med den markanvisning som systerbolaget Borätt erhållit inom området. Seniorgården bygger genomtänkta seniorbostäder med god arkitektur för målgruppen över 55 år. Snittålder för de boende i de 5500 bostäderna bolaget producerat är ca 70 (69) år. Det är ett långsiktigt och hållbart boendekoncept som främjar ökad livskvalitet, trygghet och gemenskap samtidigt som det bidrar till hållbar stadsutveckling. Kvarteret tillför blandad bebyggelse och generationsöverskridande möten, vilket bygger en väl sammanhållen stad. Kravet på +55 år säkerställs långsiktigt i bostadsrättsföreningens stadgar med villkor som motverkar stadgeändring.

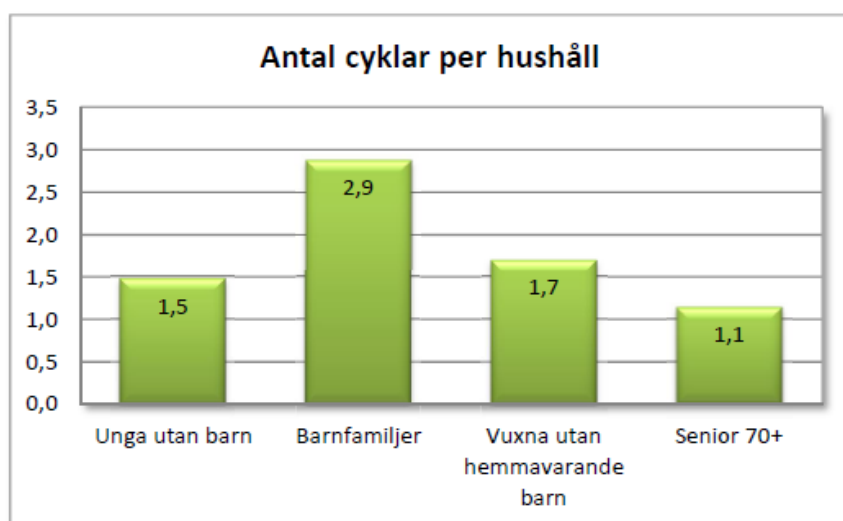
Lägenheterna varierar i storlek mellan 2 – 5 RoK. Projektet förses med en gemensamhetslokal, övernattningslägenhet och träningslokal. Gemensamhetslokalen kan under dagtid nyttjas för hemarbete av ännu yrkesverksamma personer och under kvällstid för andra sociala aktiviteter. Seniorgården AB har sedan 1990 byggt ca 5 500 seniorbostäder, varav merparten i Stockholmsområdet. Genom en mångårig erfarenhet av att utveckla seniorbostäder finns en bred och djup kännedom om vad seniorer efterfrågar. Från löpande förvaltning i senare skede observeras att nyttjandet av parkeringsplatser är lägre än för vanliga bostäder då seniorer med stigande ålder ofta minskar sin bilkörning.

Seniorgården bygger bostäder för seniorer och ställer därför höga krav på tillgänglighet, vilket bland annat innebär att badrum, kök och sovrum blir större. Erfarenheten är att kundgruppen främst efterfrågar 2-4 RoK och att intresset för mindre lägenheter ofta är svalt. Trots större lägenhetsstorlekar innehåller seniorbostadsprojekten ofta en hög andel singelhushåll och det finns väldigt sällan hemmavarande barn i hushållen. Det leder till att bilbehovet är lägre per lägenhet än i vanliga bostäder och att behovet för cykelparkering inte är samma som för en barnfamilj.

Mot bakgrund av detta föreslås en reduktion av det projektspecifika parkeringstalet (0,35 föreslaget i 4.1) för seniorbostäderna i kvarter 1 med ytterligare 10 %. Det projektspecifika parkeringstalet för seniorbostäder i kvarter 1 föreslås därmed bli **0,315** (-0,035).

Dessutom föreslås att antalet cykelplatser för seniorbostäderna minskas från 3 platser per 100 BTA till **2,5 platser per 100 BTA** vilket ligger inom det spann (2,5 - 4,0) som beslutats gemensamt av Exploateringskontoret, Stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret avseende cykelparkering i Stockholms Stad. Detta då det finns klara indikationer både i våra egna tidigare projekt och i andra utredningar att behovet av antalet cykelparkeringsplatser för seniorer är **betydligt lägre** än det för vanliga bostäder utan ålderskrav.

Ett parkeringstal för cykel på 2,5 för seniorbostäder överstiger långt målgruppens behov men ligger inom det beslutade spannet. Nedan redovisas en sammanställning för antal cyklar per hushåll för olika grupper (unga utan barn, barnfamiljer, vuxna utan hemmavarande barn och seniorer som är över 70 år). Av dessa grupper återfinns i princip endast vuxna utan hemmavarande barn och seniorer över 70 år i det planerade kategoriboendet. Denna sammanställning har legat till grund för beslut av cykelintervall inom Stockholms Stad vilket ger sammanställningen särskild vikt vid beslut om cykelparkeringsnorm för projektet.



Källa: Diagram från Tyréns, framställt i Tjänsteutlåtande (Dnr E 2013-313-01854)

4.3 Citykonceptet, kvarter 2

Selvaag Bostad AB planerar att uppföra ca 170 lägenheter i flerbostadshus i kvarter 2 i enlighet med markanvisning. Selvaag avser att genomföra projektet inom sitt koncept "City".

Citykonceptet innebär en tydlig inriktning mot delade resurser för en urban målgrupp. Det är ett långsiktigt och hållbart boendekoncept som främjar ökad livskvalitet, trygghet och gemenskap samtidigt som det bidrar till hållbar stadsutveckling. Konceptet främjar bland annat att resurser kan delas. Lägenheterna varierar i storlek mellan 1 – 4 RoK (se tabell) med ett fokus på yteffektivitet inom respektive rumsantal. Andel bostäder som är 35 kvm eller mindre är 24%. Andelen som är mindre än 45 kvm är 63%.

Projektet förses även med en gemensamhetslokal -"Citylokalen", där övernattningslägenhet, träningslokal, arbetsrum och ytor för gemenskap finns, vilket främjar möjligheten att "hålla sig på hemmaplan" för umgänge, träning, möten mm. Citylokalen och dess funktioner och tjänster driftas av vår egen personal vilket långsiktigt säkrar att resursdelning och socialt samspel bland boende fungerar.

Målgruppsinriktningen – urbana människor i mindre hushåll – innebär ett mindre behov av egna bilar än i ett "vanligt" bostadsprojekt. Även fortskaffningsmedlen ska alltså till del utgöras av delade resurser och vi vill därmed inte tillhandahålla för många parkeringsplatser. Inom citykonceptet uppmuntras till att man delar fordon och/eller väljer andra fortskaffningsmedel, tex allmänna kommunikationsmedel. Åtgärder enligt Stockholms stads policy för gröna p-tal (bilpool, elcykelpool (även lådcyklar), laddmöjligheter, välbelägna cykelparkeringar) bidrar ytterligare till att ett lågt p-tal är motiverat.

Projektets centrala läge i Stockholm ger ypperliga förutsättningar för att röra sig med såväl cykel som till fots och med allmänna transporter. Det är bland annat därför läget passar för vårt Citykoncept. Vi hade inte skapat Citykonceptet om inte projektet legat just här i detta centrala läge med goda allmänna kommunikationer och väl fungerande cykelvägnet.

Med bakgrund av detta föreslås en reduktion av det lägesspecifika parkeringstalet inkl. besöksparkering för bil (0,39) med 20 %. Det projektspecifika parkeringstalet för Citykonceptet föreslås därmed bli **0,312** dvs. en reduktion med -0,078. Främst med hänvisning till den stora andelen mindre lägenheter, men även mot bakgrund av vårt Citykonceptets tydliga inriktning mot att dela resurser.

Lägenhetsfördelning, Selvaag kv2				63%
Rok	Yta (kvm)	Antal (st)	Andel (%)	
1 ROK	< 35	41	24%	
1 ROK	> 35	33	19%	
2 ROK	< 45	34	20%	
2 ROK	> 45	25	15%	
3 ROK	< 68	4	2%	
4 ROK	< 75	20	12%	
4 ROK	< 87	13	8%	
Summa		170	100%	

4.4 LSS-bostäder, kvarter 2

I dialog med socialförvaltningen och fastighetskontoret har det framkommit att man från stadens sida vill möjliggöra för 12 st LSS-bostäder i formen stödboende. Ett preliminärt urval av vilka lägenheter som skulle passa för ändamålet har gjorts i dialog mellan Selvaag och Socialförvaltningen. Det föreligger, enligt Socialförvaltningen, inget behov av bilparkering inom kvarteret för LSS-verksamheten.

LSS-lägenheterna räknas bort från det underlag som parkeringsbehovet räknas fram på. Av de 170 lägenheter som Selvaag planerar för i kvarter 2 så ligger endast 158 av dessa till grund för beräkningen av parkeringsbehov.

5. Mobilitetslösningar

Detta avsnitt delas upp per användningsområde, bostad respektive kontor. Detta då olika vägledning används för att ta fram de olika förslagen.

5.1 Bostäder

I enlighet med "Riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering" från Stockholm stad, 2015 så skapas det gröna parkeringstalet genom att justera det projektspecifika parkeringstalet med mobilitetstjänster. Att arbeta med mobilitetstjänster är för byggherren frivilligt. Då det inte är möjligt enligt stadens riktlinjer att avgöra effekten av en enskild mobilitetsåtgärd så ska tjänsterna ses som ett aggregerat mobilitetspaket som möter en viss nivå. De tre nivåerna är **grundläggande**, **medelnivå** och **ambitiös** nivå.

Klassningen av nivåerna påverkas av omgivande infrastruktur. Fysiska åtgärder värderas högre än beteendepåverkande åtgärder då de är mer bestående över tid. En grundläggande nivå kan ge en maximal rabatt på 10 %. En medelnivå kan ge en maximal rabatt på 15 %. En ambitiös nivå kan ge en maximal rabatt på 25 %.

I stadens riktlinjer finns exempel på åtgärder och vad för potential som behöver uppnås för att nå respektive nivå, däremot finns **inga krav på exakta lösningar** då man vill möjliggöra innovation.

Nedan redogörs för två exempel på paket av lösningar som bostadsbyggarna inom planen föreslår för att nå sin respektive nivå. Även för kontor anges ett förslag på mobilitetslösningar nedan.

5.1.1 Seniorgården, ambitiös nivå (-20 %)

I detta tidiga skede av planprocessen är det såklart svårt att sätta om en exakt framtid men ett förslag på en mix av vad som skulle kunna ingå i ett mobilitetspaket föreslås. För Seniorgården i kvarter 1 föreslås följande mobilitetslösningar för att nå en ambitiös nivå avseende mobilitetspaketet vilket avser motsvara en reduktion på 20 %. Detta placerar sig således mellan medelnivå och den absolut högsta ambitiösa nivån på 25 %:

- Gemensamhetslokal - Seniorgården planerar att uppföra en attraktiv gemensamhetslokal som de boende kommer ha möjlighet att ta del av. Denna gemensamhetslokal utformas flexibelt med ambitionen att vara som ett andra vardagsrum. Den kan placeras mot torget för att inspirera till spontana möten eller så kan den som i nuvarande förslag ligga mot innergården för att när vädret tillåter kunna växa ut på gården. Denna funktion stimulerar och möjliggör för ännu yrkesverksamma seniorer att arbeta och för samtliga att umgås i sin absoluta närhet vilket i sig ger de boende incitament till att inte resa lika mycket. Seniorer spenderar mer tid i hemmet och projektet har utformats med det i fokus.
- Träningslokal för boende - Ger möjlighet att träna på hemmaplan i Seniorgårdens träningslokal i stället för att ta bilen till gymmet.
- Informationspaket om mobilitetstjänster, boförmåner samt kollektivtrafik i tidigt skede. Möjlighet för boende att boka in tid med en resecoach kan erbjudas. En resecoach erbjuder personlig vägledning till de boende för att hjälpa dem att förstå och navigera i transportsystemet. Detta inkluderar att hjälpa till med att planera resor, välja lämpliga transportalternativ och ge råd om hur man effektivt använder kollektivtrafik eller andra mobilitetstjänster.
- Elektroniska informationstavlor i trapphusen som möjliggör för digital information om SL:s tidtabeller, väderprognos, bilpoolsinformation och annan aktuell information som rör cykelanvändning och allmänna färdmedel.
- Attraktiva, lätt nåbara cykelrum och cykelparkeringsplatser med hög standard, både i markplan samt i källaren med access via hiss eller via ramp. Cykelrummen är låsbara och försedda med automatisk dörröppnare.
- Bra faciliteter i lättillgängliga utrymmen för reparation och tvätt samt laddning av elcyklar, utomhusrullstolar, elrullstolar och permobiler. Exakta lägen behöver studeras närmare och bör vara tydligt redovisade inför ansökan om bygglov vilket är den tidpunkt då helheten i mobilitetspaketet bedöms. Exempel på placering skulle kunna vara i ett cykelrum som reserveras för detta eller i komplementbyggnad på gård.

- Tillgång till cykelpool med elcyklar och/eller låd/lastcyklar i markplan. Exakt läge behöver studeras för att ge bästa effekt och bör vara tydligt redovisade inför ansökan om bygglov vilket är den tidpunkt då helheten i mobilitetspaketet bedöms. Exempel på placering skulle kunna vara i ett av de cykelrummen som ligger i markplan.
- Bilpool - Erbjudande om subventionerad tillgång till bilpool för boende. Tidigare var det planerat för i den plan där kvarteren tidigare ingick (dnr 2007-38473) vilken redogörs för i den planens parkeringsutredning daterad 2017-03-09. Skulle inte den bilpoolen komma till stånd så finns i närhet av Hornsbergskvarteren tillgång till ett flertal andra bilpools som är tillgängliga för boende och verksamma i stadsdelen. Bilpool med fast plats avses i detta skede inte uppföras inom kvarter 1 eller 2.
- Prova-på-kort för kollektivtrafik med erbjudande under 6 månader från första inflyttning och/eller subventionerat månadskort för kollektivtrafik
- Utvärdering av leveransskåp för mottagande av varor för hemkörning i antingen bostadsentréer eller i någon av de olika lokalerna som bostadsrättsföreningarna kommer att äga, om motiverat vid tidpunkten och behov finns kan kyla integreras med dessa skåp.

5.1.2 Borätt, ambitiös nivå (-20 %)

I detta tidiga skede av planprocessen är det såklart svårt att sätta en exakt framtid men ett förslag på en mix av vad som skulle kunna ingå i ett mobilitetspaket föreslås. För Borätt i kvarter 1 samt för Borätt i kvarter 2 föreslås följande mobilitetslösningar för att nå en ambitiös nivå avseende mobilitetspaketet vilket avser motsvara en reduktion på 20 %. Detta placerar sig således mellan medelnivå och den absolut högsta ambitiösa nivån på 25 %:

- Informationspaket om mobilitetstjänster, boförmåner samt kollektivtrafik i tidigt skede. Möjlighet för boende att boka in tid med en resecoach kan erbjudas. En resecoach erbjuder personlig vägledning till de boende för att hjälpa dem att förstå och navigera i transportsystemet. Detta inkluderar att hjälpa till med att planera resor, välja lämpliga transportalternativ och ge råd om hur man effektivt använder kollektivtrafik eller andra mobilitetstjänster.
- Elektroniska informationstavlor i trapphusen som möjliggör för digital information om SL:s tidtabeller, väderprognos, bilpoolsinformation och annan aktuell information som rör cykelanvändning och allmänna färdmedel.
- Attraktiva, lätt nåbara cykelrum och cykelparkeringsplatser med hög standard, både i markplan samt i källaren med access via hiss eller via ramp. Cykelrummen är låsbara och försedda med automatisk dörröppnare.
- Bra faciliteter i lättillgängliga utrymmen för reparation och tvätt samt laddning av elcyklar, utomhusrullstolar, elrullstolar och permobiler. Exakta lägen behöver studeras närmare och bör vara tydligt redovisade inför ansökan om bygglov vilket är den tidpunkt då helheten i mobilitetspaketet bedöms. Exempel på placering skulle kunna vara i ett cykelrum som reserveras för detta eller i komplementbyggnad på gård.
- Tillgång till cykelpool med elcyklar och/eller låd/lastcyklar i markplan. Exakt läge behöver studeras för att ge bästa effekt och bör vara tydligt redovisade inför ansökan om bygglov vilket är den tidpunkt då helheten i mobilitetspaketet bedöms. Exempel på placering skulle kunna vara i ett av de cykelrummen som ligger i markplan.
- Bilpool - Erbjudande om subventionerad tillgång till bilpool för boende. Tidigare var det planerat för i den plan där kvarteren tidigare ingick (dnr 2007-38473) vilken redogörs för i den planens parkeringsutredning daterad 2017-03-09. Skulle inte den bilpoolen komma till stånd så finns i närhet av Hornsbergskvarteren tillgång till ett flertal andra bilpools som är tillgängliga för boende och verksamma i stadsdelen. Bilpool med fast plats avses i detta skede inte uppföras inom kvarter 1 eller 2.
- Prova-på-kort för kollektivtrafik med erbjudande under 6 månader från första inflyttning och/eller subventionerat månadskort för kollektivtrafik
- Utvärdering av leveransskåp för mottagande av varor för hemkörning i antingen bostadsentréer eller i någon av de olika lokalerna som bostadsrättsföreningarna kommer att äga, om motiverat vid tidpunkten och behov finns kan kyla integreras med dessa skåp.

5.1.3 Selvaag, ambitiös nivå (-25 %)

Citykonceptets inriktning mot delade resurser innebär att mobilitetsstöd för annan fortskaffning än med egen bil erbjuds och uppmanas till. För Selvaags Citykoncept i kvarter 2 erbjuds därmed följande mobilitetslösningar, för att nå en ambitiös nivå avseende mobilitetspaket:

- "Selvaag Dela", innebärande att verktyg, sportartiklar, hushållsmaskiner mm finns inom en delningspool bland de boende, administrerat av Cityvårdskapet. Detta underlättar att själv laga saker och minskar transportbehov för att köpa många s.k "sällanköpsvaror". Enkelt sammanfattat kommer inte alla boende att behöva exempelvis en egen skruvdragare eller en hel utrustning för att fixa med cykel eller annat kopplat till boendet.
- Bemannad reception i Citylokalen. Vårdskapet på plats underlättar i flera avseende de boendes vardag och därmed också behov av egna bilburna transporter för tex kemptvätt mm. Service i flera avseenden samordnas i stället av vårdskapet för flera boende på en gång.
- Informationspaket om mobilitetstjänster, boförmåner samt kollektivtrafik i tidigt skede.
- Attraktiva, lätt nåbara cykelrum och cykelparkeringsplatser med hög standard, både i markplan samt i källaren med access via hiss eller via ramp. Cykelrummen är låsbara och försedda med automatisk dörröppnare.
- Bra faciliteter i lättillgängliga utrymmen för reparation och tvätt samt laddning av elcyklar, utomhusrullstolar, elrullstolar och permobiler.
- Tillgång till cykelpool inom Citykonceptet, med elcyklar och/eller låd/lastcyklar i markplan.
- Utvärdering av leveransskåp för mottagande av varor för hemkörning i antingen bostadsentréer eller i någon av de olika lokalerna som bostadsrättsföreningarna kommer att äga. Om behov finns kan kyla integreras med dessa skåp.
- Boendekontor - Möjlighet till hemarbete i Selvaag Citys lokal i stället för att sitta i morgonköerna till kontoret.
- Träna Hemma – Möjlighet till att träna på hemmaplan i Selvaag Citys lokal i stället för att ta bilen till gymmet.
- Tillgång till resecoach, om digitala appar inte räcker, via Selvaag Citys vårdskap.
Dessutom gemensamt inom hela planområdet:
- *Subventionerad tillgång till bilpool som planeras för i den plan där kvarteren tidigare ingick (dnr 2007-38473) vilken redogörs för i planens parkeringsutredning daterad 2017-03-09.*

5.2 Kontor

5.2.1 NCC

Antalet planerade parkeringsplatser för personbilar tillhörande kontorsfastigheten uppgår till 30 st vilket motsvarar en p-norm om ca 3,3 bp/1000 kvm ljus BTA. Antalet parkeringsplatser för cykel uppgår till ca 190 platser vilket uppfyller stadens fastställda cykelparkeringstal vid nyproduktion av kontor om 20 platser per 1000 kvm ljus BTA eller minst 0,2 platser per anställd.

Parkeringsnormen för personbilar om 3,3 platser per 1000 kvm ljus BTA tar sin utgångspunkt i fastighetens goda kollektivtrafikläge samt närhet till lokal service. Därtill föreslås ett antal mobilitetsåtgärder för att prioritera och underlätta för hyresgästerna att välja resande till fots, cykel eller med kollektiva färdmedel.

- Marknadsföring och kommunikation. - Fastighetsägaren kommer både via tidig marknadsföring och kommunikation lyfta fram fastighetens hållbara mobilitetslösningar samt under förvaltningsskedet informera om fastighetens faciliteter. Aktiviteter och åtgärder görs i ett led att lyfta fram projektets goda förutsättningar för att stödja hyresgästerna i deras val att prioritera klimatsmarta färdmedel till fots, cykel och med kollektivtrafik.
- Cykelrum av god kvalitet. - Fastigheten planeras med ett generöst cykelrum med placering i entréplan mot gården med direkt access till huvudentrén. Placeringen och utformningen av cykelrummet görs med syfte att förenkla för användaren och uppmuntra till att välja cykel framför bil. Cykelrummet nås från gatan via en separat entré med full automatik som skapar goda flöden separerade från gångtrafikanterna. Cykelrummen inreds med låsbara tvåvåningsställ, närvarostyrd belysning och servicestation. I direkt anslutning till cykelrummen placeras omklädningsrum med duschmöjlighet. Cykelrummet kompletteras med cykelplatser för lådcyklar, mopeder och elscootrar i garaget.
- Samnyttjande av parkeringsplatser - Garaget inom kv. 1 delas mellan kontorshyresgästerna och de boende. Genom att avgiftsbelägga ett visst antal parkeringsplatser med timtaxa ges möjlighet till samutnyttjande av parkeringsplatserna för besökare till bostäderna och kontoren. På så vis kan kvarterets gemensamma infrastruktur för mobilitet ges ett effektivare utnyttjande och beläggningen för uppförda parkeringsplatser öka.
- Bilpool - Inom Hornsbergskvarteren finns tillgång till ett flertal bilpooler som är tillgängliga för boende och verksamma i stadsdelen.
- Upprättande av en mobilitetsplan - Fastighetsägaren kommer att upprätta en mobilitetsplan som stödjer och underlättar för hyresgästerna i kontorshuset att välja hållbara alternativ för lösa sin mobilitet. Mobilitetsplanen bygger vidare på denna mobilitetsutredning och hanterar konkreta mål och aktiviteter för fastigheten och hyresgästerna. Planen föreslås upprättas inför bygglov och ska följa projektet under genomförandet och driftskedets första år.

6. Föreslagen lösning för parkering i del av Hornsbergskvarteren, kvarter 1 och 2

Parkering till kvarteren inklusive besöksparkering ombesörjs i garageanläggningar i ett plan under respektive kvarter. Intentionen är att i princip all bilparkering ska kunna hanteras inom respektive kvarter. Möjligheten till parkeringsköp finns i Stockholm Parkerings angränsande anläggningar om behov av extra platser skulle bli aktuellt. Detta skulle kunna falla ut om man i senare skede gör bedömningen att garagelösningarna behöver anpassas på något vis eller att de föreslagna mobilitetsåtgärderna som redovisas senare i rapporten inte når upp till förväntad nivå. Således finns det i detaljplanen en reglerande ventil för parkeringslösningarna och möjlighet att i framtiden kunna tillskapa tillräckligt med parkeringar ses som väldigt goda trots endast preliminära ritningar. I nuvarande lösningsförslag finns det 6 bilparkeringsplatser i kvarter 2 som behöver lösas via parkeringsköp.

Aktuella garageskisser baseras på nuvarande handling vilket kan komma att förändras inom ramen för den pågående detaljplanen. Nedan följer en redovisning av den föreslagna lösningen för bil- och cykelparkering i kvarteren, dels per tabell och dels i planer. Tabellerna redogör för det lägesspecifika parkeringstalet, hur det omvandlas till ett projektspecifikt parkeringstal via anpassningar som tidigare redogjorts för (avsnitt 4) samt hur mobilitetsåtgärderna (avsnitt 5) bidrar till att göra det projektspecifika parkeringstalet "grönt".

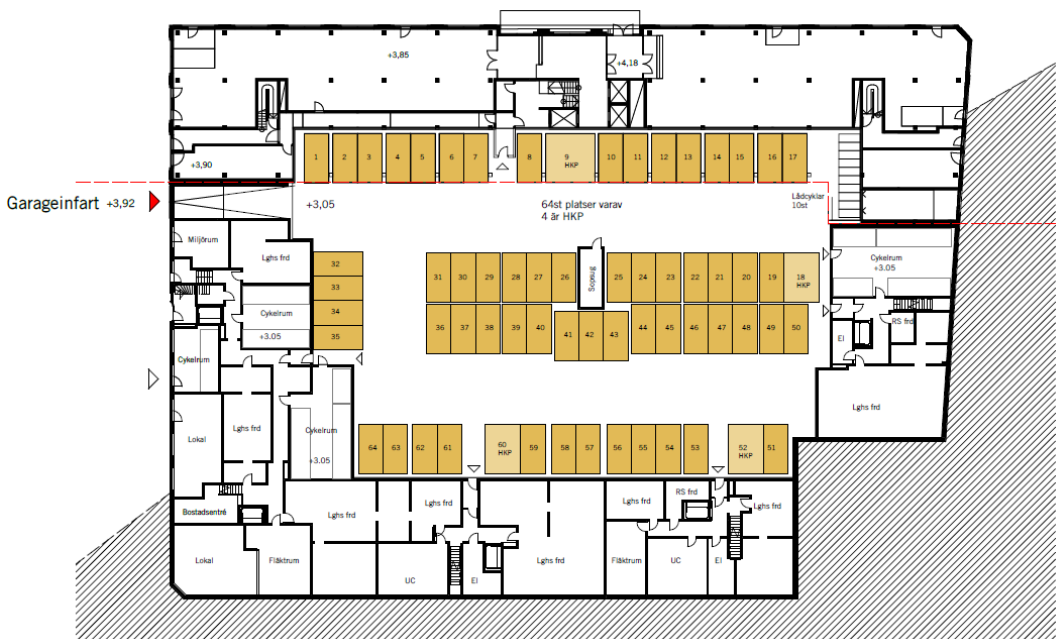
6.1 Preliminär lösning för bil och cykel, kvarter 1

Totalt behov av minsta antal bilplatser i kvarter 1 räknas fram till 62 platser i tabellen nedan. Den föreslagna lösningen för bilparkering innehåller 64 platser och redovisas i plan i urklippet nedan samt i bilaga.

Bilparkering Kvarter 1						
Aktör	Lägesspecifikt parkeringstal	Besöksparkering per lgh	Anpassning per lgh	Projektspecifikt parkeringstal	Grönt parkeringstal	Behov antal platser
Borätt	0,35 per lgh	+0,04	-0,04*	0,35 per lgh	0,28 per lgh (-20 %)	20
LSS (Borätt)	0,1 per lgh	0	0	0,1 per lgh	0,1 per lgh	1
Seniorgården	0,35 per lgh	+0,04	-0,075**	0,315 per lgh	0,25 per lgh (-20 %)	11
NCC				2 till 5 platser per 1000 kvm ljus BTA	3,3 platser per 1000 kvm ljus BTA	30
					Totalt behov (bilplatser)	62

* Besöksparkering samutnyttjat med kontor

** Besöksparkering samutnyttjat med kontor samt anpassning för kategoriboende



Urklipp: Kvarter 1, garageplan, preliminär föreslagen lösning för bilparkering (urklipp från bilaga), Källa: AIX

Totalt behov av minsta antal cykelplatser i kvarter 1 räknas fram till 515 platser i tabellen nedan. Den föreslagna lösningen för cykelparkering innehåller 540 platser och redovisas i planer i urklipp nedan samt i bilaga.

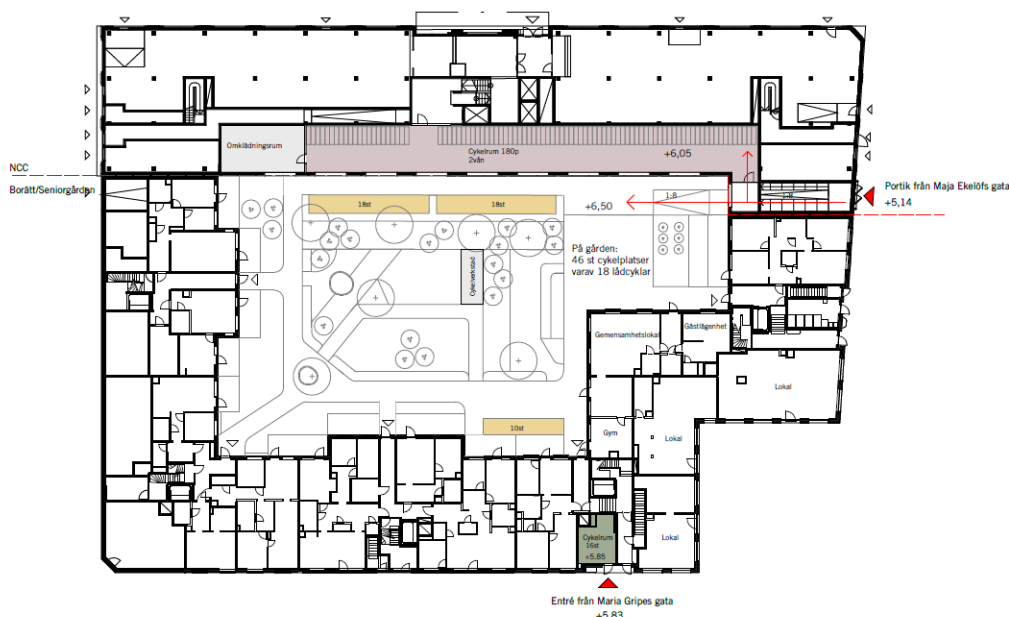
Cykelparkering Kvarter 1				
Aktör	Ljus BTA (prel.)	Anpassning av antal cykelplatser per 100 BTA	Antal cykelplatser per 100 BTA	Antal platser
Borätt	7674*	0	3	230
Seniorgården	4080*	-0,5**	2,5	102
NCC	9150	0	2	183
Totalt behov (cykelplatser)				515

* BTA som räknas med är ljus BTA för bostäder, dvs. ej lokaler

** Anpassning för kategoriboende



Urklipp: Kvarter 1, garageplan, preliminär föreslagen lösning för cykelparkering (urklipp från bilaga där karaktär av platserna beskrivs närmare) Källa: AIX



Urklipp Kvarter 1, entré/gårdsplan, preliminär föreslagen lösning för cykelparkering (urklipp från bilaga där karaktär av platserna beskrivs närmare) Källa: AIX

6.2 Preliminär lösning för bil och cykel, kvarter 2

Totalt behov av minsta antal bilplatser i kvarter 2 räknas fram till 62 platser i tabellen nedan. Den föreslagna lösningen för bilparkering i garage innehåller 56 platser och redovisas i plan i urklippet nedan samt i bilaga. De 6 platserna som inte får plats i garaget löses via parkeringsköp.

Bilparkering Kvarter 2						
Aktör	Lägespecifikt parkeringstal	Besöksparkering per lgh	Anpassning per lgh	Projektspecifikt parkeringstal per lgh	Grönt parkeringstal	Behov antal platser
Borätt	0,35	+0,04	0	0,39	0,31 per lgh (-20 %)	25
Selvaag	0,35	+0,04	-0,078*	0,312	0,234 (-25 %)	37
LSS (Selvaag)	0,35	+0,04	-0,39**	0	0	0
					Totalt behov (bilplatser)	62

* Citykoncept och smålägenheter, motsvarande reduktion om 20 %

** Berör stödlägenheter (12 st) som är del av Selvaags markanvisning



Urklipp: Kvarter 2, garageplan, preliminär föreslagen lösning för bilparkering (urklipp från bilaga) Källa: FOJAB

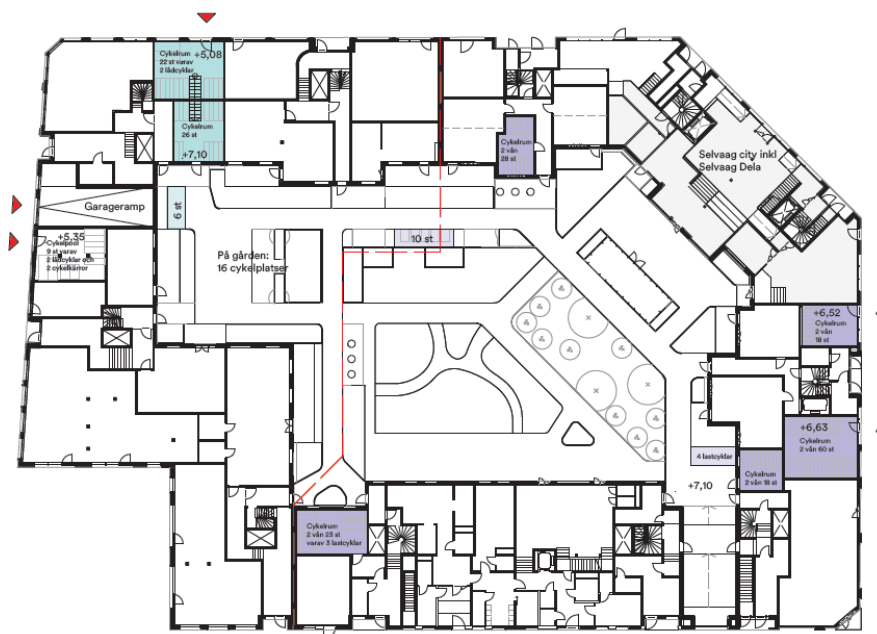
Totalt behov av minsta antal cykelplatser i kvarter 2 räknas fram till 557 platser i tabellen nedan. Den föreslagna lösningen för cykelparkering innehåller 587 platser och redovisas i planer i urklipp nedan samt i bilaga.

Cykelparkering Kvarter 2				
Aktör	BTA* (prel.)	Anpassning av antal cykelplatser per 100 BTA*	Antal cykelplatser per 100 BTA*	Antal platser
Borätt	7985	0	3	240
Selvaag	10579	0	3	317
Totalt behov (cykelplatser)				557

* BTA som räknas med är ljus BTA för bostäder, dvs. ej lokaler



Urklipp: Kvarter 2, garageplan, preliminär föreslagen lösning för cykelparkering (urklipp från bilaga där karaktär av platserna beskrivs närmare) Källa: FOJAB



Urklipp: Kvarter 2, entré/gårdsplan, preliminär föreslagen lösning för cykelparkering (urklipp från bilaga där karaktär av platserna beskrivs närmare) Källa: FOJAB

7. Slutsatser

De förhållandevis goda lägesegenskaperna tillsammans med ytterligare mobilitetsåtgärder motiverar ett lågt parkeringstal för bil. Delvis även motiverat av kategoriboenden och samnyttjande av besöksparkering. Inom kvarter 1 tillgodoses all parkering i den preliminära lösningen inom fastigheterna vilket är förenligt med ambitionen att lösa allt inom de berörda fastigheterna. Inom kvarter 2 är det endast 6 platser för bil som behöver tillgodoses genom parkeringsköp medan resterande platser kommer att kunna tillgodoses inom ramen för kvarteret. Det finns inom ramen för planen goda möjligheter att tillgodose parkering både avseende cykel och bil för både bostäder och kontor. Möjligheten till parkeringsköp säkerställer att planen kommer att fungera och utgör en utmärkt ventil för att hantera eventuell risk och osäkerheter i de preliminära parkeringslösningarna.

8. Bilagor

8.1 AIX

Situationsplan område, 2024-09-16

Bilparkering, Plan 9, kvarter 1, 2024-09-16

Cykelparkering, Plan 9, kvarter 1, 2024-09-16

Cykelparkering, Plan 10, kvarter 1, 2024-09-16

8.2 FOJAB

Parkering, Garage och entréplan, kvarter 2, 2024-09-16

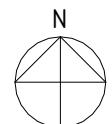
HORNSBERG Kv1

Sitplan Område.

2024-09-16 / Arbetskopia / AIX ARKITEKTER AB



- Bostadsentré
- Lokal
- Kontor
- Förskola
- Cykelrum och källarentré
- Garageinfart
- Miljörum
- Borätt
- Seniorgården
- NCC
- Selvaag Bostad



0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100m

SKALA 1:1000

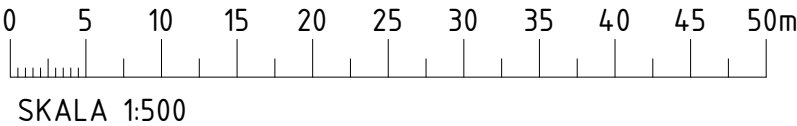
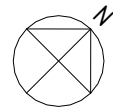




Bilparkering Kv1

Totalt antal platser: 64

Parkeringsplatserna delas mellan
Borätt/Seniorgården och NCC.



Cykelparkering kv 1

Borätt/Seniorgården:

Totalt 350 platser varav:

- 48st nås direkt från gatan
- 46st är envåningsstall placerade på gården
- 256st nås från garaget.

22 platser: utrymmeskrävande cyklar cc 700mm
Övriga: cc 400mm

Utrymme för cykelmek placeras på gården.
Gården nås via ramp från Maja Ekelöfs gata.

NCC




NCC
Totalt 190 platser varav

- 10st är för utrymmerkrävande cyklar och nås från garaget.
- 180st är låsbara tvåvåningsställ och nås via ramp från Maja Ekelöfs gata



Omklädningsrum med duschmöjligheter ligger i direkt anslutning till cykelrummet.

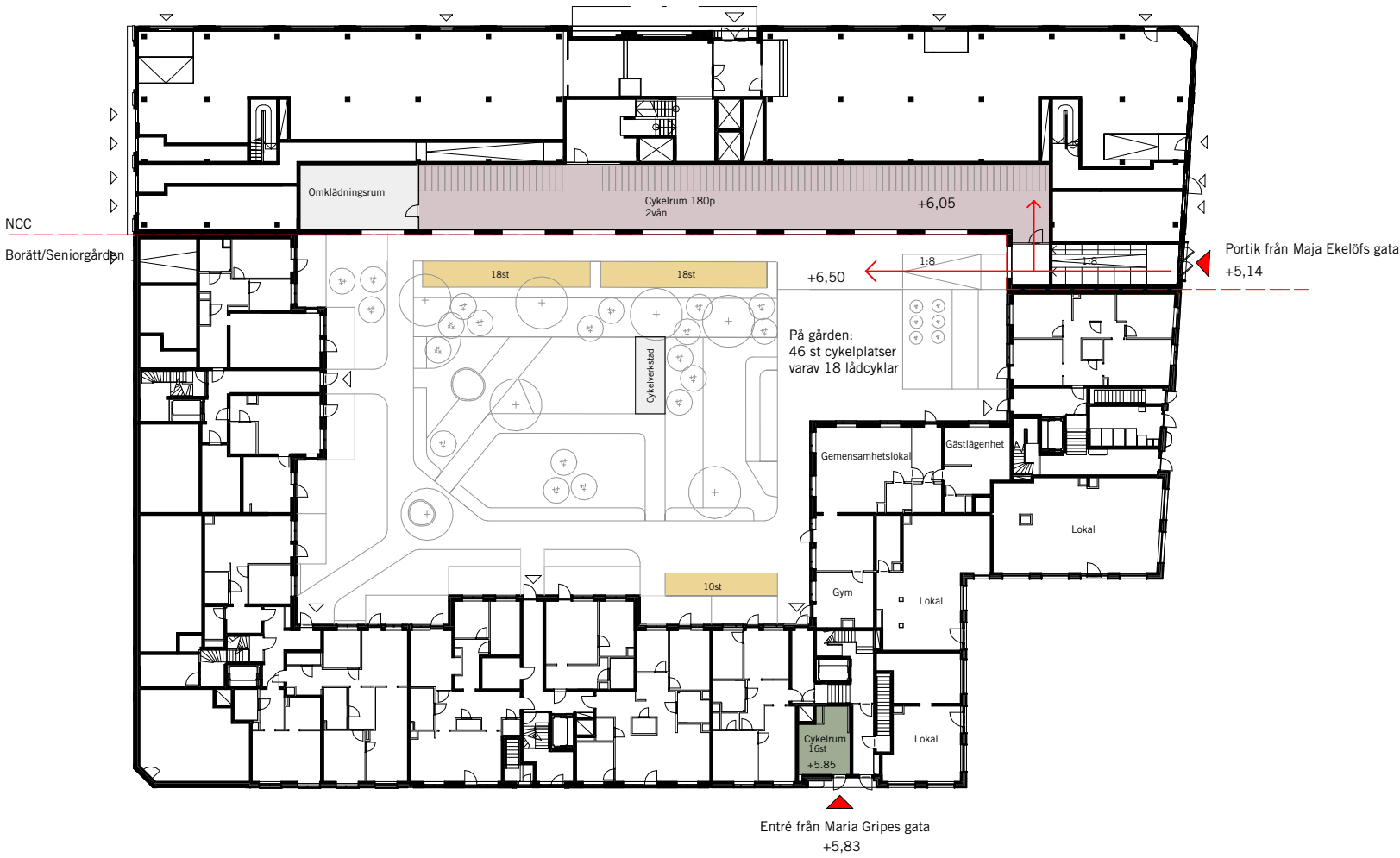


Cykelparkering Borätt/Seniorgården

-  Cykelparkering Garage
-  Cykelparkering Entréplan
-  Cykelparkering Gård - enkelstall

Cykelparkering NCC

-  Cykelparkering Garage-
Utrymmeskrävande cyklar
-  Cykelparkering tvåvåningsställ

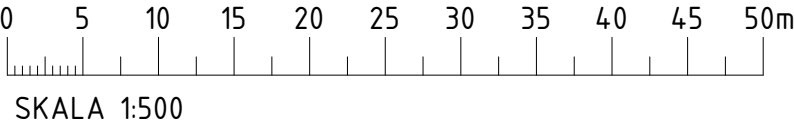
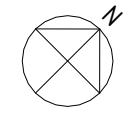


Cykelparkering Borätt/Seniorgården

- Cykelparkering Garage
- Cykelparkering Entréplan
- Cykelparkering Gård - enkelstall

Cykelparkering NCC

- Cykelparkering Garage-
Utrymmeskrävande cyklar
- Cykelparkering tvåvåningsstall

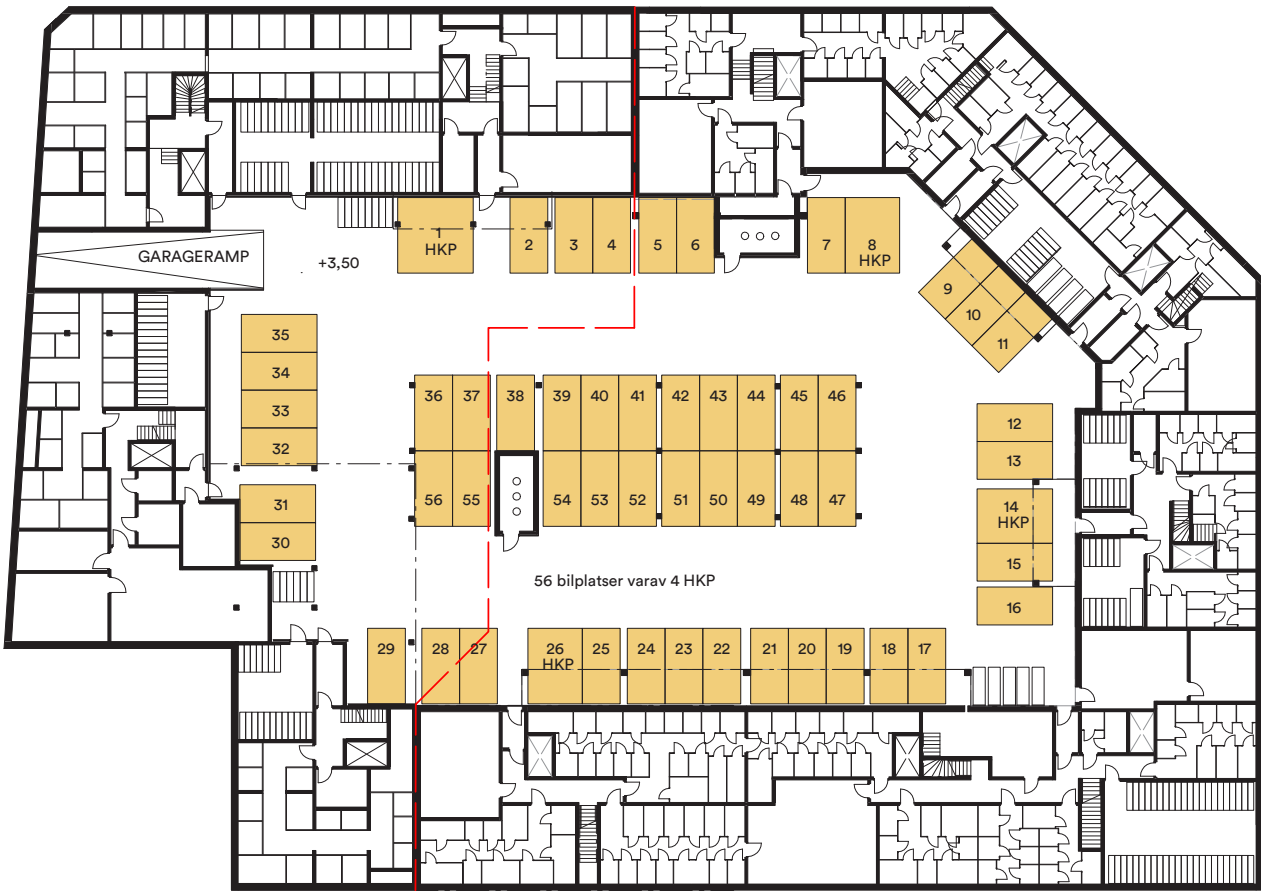


Hornsberg kvarter 2

Underlag till Mobilitets PM

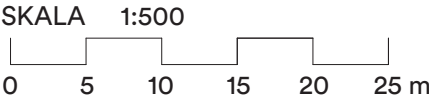
2024.09.16

Garageplan bilplatser



Bilparkering Kv 2

Totalt antal platser: 56 st



Garageplan



 **Cykelparkering Borätt**

 **Cykelparkering Selvaag**

Cykelparkering Kv 2

Borätt:
Totalt 240 platser varav:
-24 nås diekt från gatan
-6 är envåningsställ på gården
-26 st nås via trappa från gatan alt från gården
-184 st nås från garaget

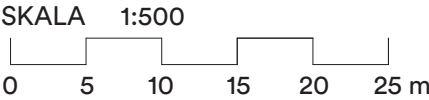
2 platser: utrymmeskrävande cyklar cc 700 mm
Övriga: cc 400 mm

Utöver dessa plaser finns en cykelpool som nås från gatan med plats för 6 cyklar, 2 lådcyklar samt 2 cykelkärror

Selvaag:
Totalt 347 platser varav:
- 78 nås direkt från gatan
- 51 via sluss i gatunivå
- 14 är envåningsställ på gården
- 18 nås från gården
- 186 nås från garaget

17 platser: utrymmeskrävande cyklar cc 700 mm
Övriga: cc 400 mm

Gården nås via ramp från Maria Gripes gata



Entréplan

