

PM 2020:42

Viktor Lindqvist  
Michael de Lange  
Kristen Koehler  
Paulina Soliman  
Pernilla Hyllenius Mattisson

2021-05-25

## Resplan för Tunnelbanekvarteret i Slakthusområdet

# Innehåll

---

<b>1.</b>	<b>Inledning</b>	<b>3</b>
1.1	Mobilitets- och parkeringsstrategi för Slakthusområdet	3
1.2	BREEAM-SE	3
<b>2.</b>	<b>Tunnelbanekvarteret</b>	<b>6</b>
2.1	Läge och förutsättningar	6
2.2	Planerade verksamheter	7
<b>3.</b>	<b>Behov av resor, parkering och transporter (innan mobilitetsåtgärder)</b>	<b>9</b>
3.1	Arbetsprocessen för trafikallstring	9
3.2	Behov av resor	10
3.3	Behov av bilparkeringsplatser	12
3.4	Behov av leveranser och avfallshantering (nyttotrafik)	13
<b>4.</b>	<b>Mål och ambitionsnivå för resande till och från utredningsområdet</b>	<b>15</b>
4.1	Målbild för resande till Tunnelbanekvarteret	15
4.2	Sammanfattning trafikallstring; brutto vs. netto	17
<b>5.</b>	<b>Mobilitetsåtgärder</b>	<b>18</b>
5.1	Mobilitetsåtgärder för Tunnelbanekvarteret	18
5.2	Effekter av mobilitetsåtgärder	22
<b>6.</b>	<b>Föreslagna parkeringstal för Tunnelbanekvarteret</b>	<b>23</b>
6.1	Parkeringssefterfrågan utifrån Tunnelbanekvarterets målbild	23
6.2	Parkeringsstal för Tunnelbanekvarteret	24
6.3	Parkeringssefterfrågan utefter parkeringstalen i MOPS	26
6.4	Slutgiltig rekommendation för antalet parkeringsplatser	27
<b>7.</b>	<b>Ordningställande av mobilitetsåtgärder</b>	<b>28</b>
7.1	Arbetsprocessen för hållbar mobilitet	28
7.2	Genomförandeplan för mobilitetsåtgärder	29
7.3	Uppföljning och utvärdering	31

# 1. Inledning

---

## 1.1 Mobilitets- och parkeringsstrategi för Slakthusområdet

Enligt den mobilitets- och parkeringsstrategi (MOPS) som tagits fram för Slakthusområdet<sup>1</sup> gäller följande:

För bilparkering vid arbetsplatser gäller ett parkeringstal (p-tal) på 0–4 bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA kontor.

För cykelparkering gäller ett parkeringstal (p-tal) på 0,2 cykelplatser per anställd och 20–30 cykelplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA för butiker och service.

Bilparkering för handel, kultur och service hänvisas till de befintliga parkeringsanläggningarna.

Behov av parkering för arbetsplatser bör i största mån täckas av samnyttjande i befintliga anläggningar. Tillkommande parkering ska anordnas i gemensamma anläggningar, i så kallade mobilitetshus som drivs och sköts genom parkeringsköp.

Inför detaljplan/markanvisning ska en **resplan** tas fram av byggaktören. Resplanens syfte är att redovisa mål för det hållbara resandet, fastställa ett parkeringstal samt redovisa vilka åtgärder som genomförs för att nå det uppsatta målet och parkeringstalet. Denna resplan beskriver hur Atrium Ljungberg avser att lösa mobiliteten för Tunnelbanekvarteret i Slakthusområdet.

## 1.2 BREEAM-SE

Atrium Ljungberg använder sig av BREEAM-SE, vilket är ett system som används för att certifiera nyproducerade byggnader, där byggnadens miljöprestanda bedöms inom ett antal olika områden. Systemet bygger på en poängsättning utefter hur väl byggnaden uppfyller de krav som finns i BREEAM. Kopplat till denna resplan är följande delområden inom BREEAM-SE relevanta att betygsätta:

### Tra 3 - Alternativa transportsätt

Tillhandahålla lämpliga åtgärder så att byggnadens brukare uppmuntras att använda alternativa transportsätt till bil för att ta sig till och från byggnaden.

2 poäng om ett av följande krav uppfylls, *exemplary performance* om två uppfylls:

---

<sup>1</sup> Slakthusområdet Mobilitets- och parkeringsstrategi, Stockholms stad (2019).

- 1) Förbättring av lokalt cykelnät i samarbete med kommunen. Minst en signifikant förbättring som inte skulle gjorts utan projektets stöd.
- 2) Ökad kollektivtrafik efter förhandling med kollektivtrafikbolaget.
- 3) Laddstationer för 5 % av p-platser för byggnaden. Visa att CO<sub>2</sub> är lägre än för bensin/dieslbilar.
- 4) Uppmuntra och underlätta samåkning. Upprätta och marknadsför plattform för samåkning. Prioriterade P-platser för samåkare närmast entréer vilka utgör minst 5 % av P-platserna.
- 5) 1 poäng: Säkra (fastbultade, ej lösa, ram ska kunna låsas fast), regnskyddade (gäller ej besöksplatser) cykelställ med bra belysning. Synligt från byggnaden eller skyltat. Stockholms stads krav på cykelställ måste också uppfyllas.

## **Tra 5 – Resplan**

Stimulera byggnadens brukare att välja transportsätt med liten miljöbelastning genom att informera om dessa alternativ.

1 poäng: En resplan enligt BREEAM ska upprättas under förstudie och projekteringskedena.

Om projektet leder till betydande ökning av transporter ska en reseanalys genomföras: om relevant befintligt resmönster och beteende så hinder kan undanröjas, resmönster hos framtida användare och deras transporters påverkan. Befintliga förhållanden för fotgängare och cyklister (inkl. besökare med barn), anpassning till rörelsehindrade och funktionsnedsatta, tillgång till kollektivtrafik, befintliga faciliteter för cyklister.

Resplanen ska innehålla: åtgärder för att uppmuntra användning av hållbara transportsätt och förflyttning av människor och varor.

Om brukare är kända måste de involveras i framtagande av resplan och bekräfta att den kommer att genomföras.

## **Tra 6 - Maximal bilparkeringskapacitet**

Uppmuntra till att använda andra transportsätt än privatbil för att minska transportrelaterade utsläpp och minska risken för trafikstockningar.

1–2 poäng: Antal tillåtna p-platser beror på tillgänglighetsindex. Kravet gäller även handel:

- ▶ 1 poäng: 1 p-plats per 5 anställda + besökare
- ▶ 2 poäng: 1 p-plats per 6 anställda + besökare

Om kommunen ställer krav på fler p-platser än BREEAM kan inga BREEAM-poäng erhållas. Om parkering delas med andra byggnader ska det beräknas på alla p-platser.

*För mer information om certifiering enligt BREEAM-SE, och de bedömningskriterier som tillämpas för respektive delområde, se:*

<https://www.sgbc.se/certifiering/breeam-se/>

## 2. Tunnelbanekvarteret

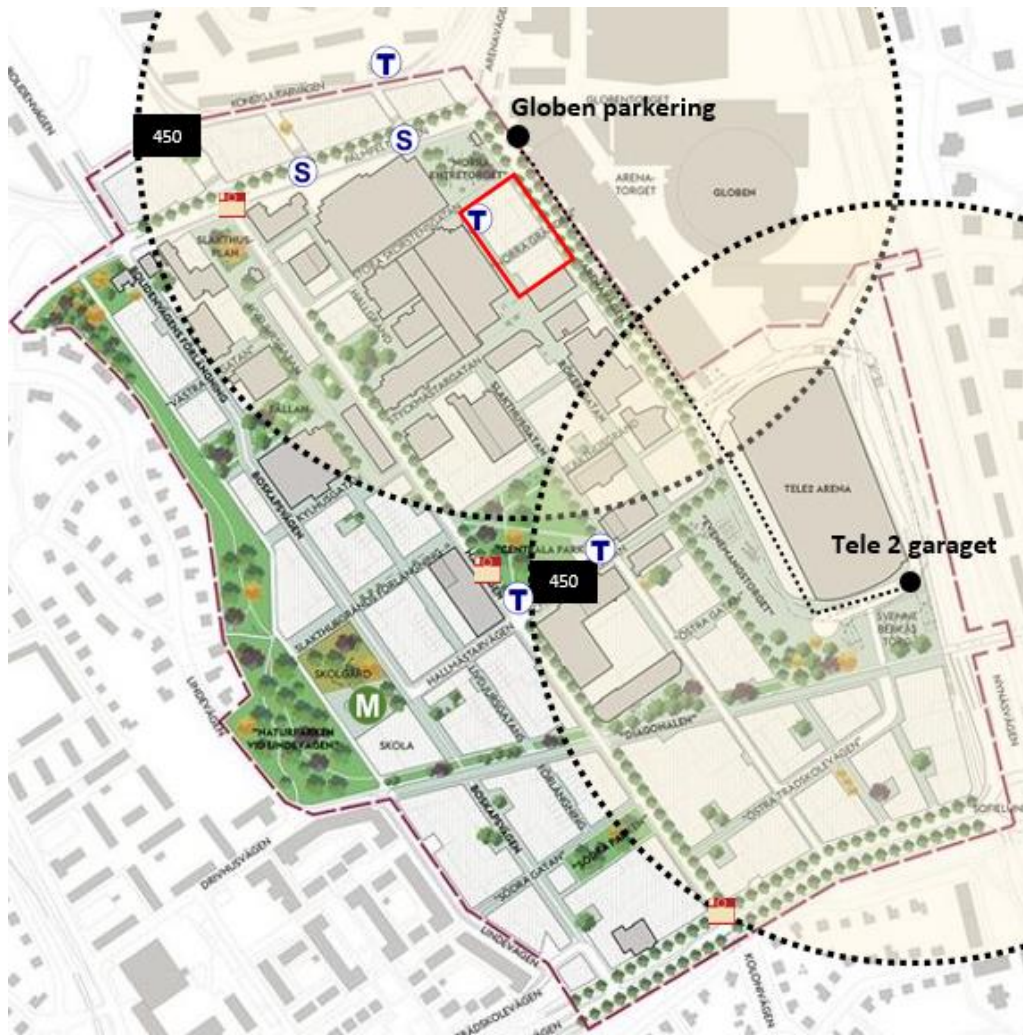
---

### 2.1 Läge och förutsättningar

Fastigheten som studeras i denna utredning är det s.k. *Tunnelbanekvarteret*, beläget i Slakthusområdets nordöstra del. Kvarteret vid Norra Entrétorget, tillsammans med den nya tunnelbaneuppgången, förväntas bli en central mötesplats och viktig målpunkt i Slakthusområdets östra del för boende, verksamma och besökare i närområdet.

Tunnelbanekvarteret angörs idag från Palmfeltsvägen och Arenavägen. Inom den planerade byggnaden ligger en av tre planerade tunnelbaneuppgångar i Slakthusområdet. Tvärbanan kopplas till området via en gång- och cykelbro vid korsningen Palmfeltsvägen – Arenavägen. Det regionala cykelstråket Nynäshamnsleden leder via Arenavägen och Palmfeltsvägen mot planområdet. Busslinjerna 168 och 195 ansluter närmast vid Palmfeltsvägen. I närheten finns de befintliga parkeringsanläggningar vid Globen och Tele2 Arena utöver de mobilitetshus som planeras inom Slakthusområdet.

Sammantaget innebär detta att potentialen för arbetspendling med kollektivtrafik till och från Tunnelbanekvarteret får anses som goda i Slakthusområdets kontext och att målbilden för resor genererade av fastigheten bör visa detta, med en lägre bilandel och en högre kollektivtrafik- och cykelandel än vad som har redovisats i Mobilitets- och parkeringsstrategin för Slakthusområdet.



Figur 2-1 Tunnelbanekvarterets läge inom Slakthusområdet (röd markering). Källa: planprogrammet för Slakthusområdet (bearbetad av Trivector).

## 2.2 Planerade verksamheter

Kvarteret är tänkt att innehålla framförallt kontor med lokaler för centrumändamål (butik och café/restaurang) i bottenvåning ovan redan planlagd tunnelbaneentré i Slakthusområdet. Verksamheterna inom Tunnelbanekvarteret kommer ha ett gemensamt utrymme för källsortering/avfall.

Den planerade tunnelbaneuppgången medför att projektet måste förhålla sig till den gällande detaljplanen för biljetthallen samt järnvägsplan för tunnelbanan.

### Planering av byggnaden (per plan):

- ▶ Plan 1 – källarvåning med cykelparkering etc.
- ▶ Plan 2 – butiker och café/restaurang
- ▶ Plan 3–8 – kontorsverksamhet

Tabell 2-1 Fastighetens funktionsindelning med BTA för respektive del enligt programmeringen ovan.

Verksamhet	BTA (m <sup>2</sup> )
Butiker	631
Café/Restaurang	1 217
Kontor	17 302
<b>Total</b>	<b>19 150</b>

För kontorsverksamheterna antas 18 m<sup>2</sup> BTA per anställd<sup>2</sup>, vilken innebär sammanlagt 962 anställda för kontorsverksamheten i Tunnelbanekvarteret. För butiker och restaurang antas 13 respektive 15 anställda per 1000 m<sup>2</sup> BTA<sup>3</sup> vilket innebär 9 anställda för butiker och 19 anställda för restaurang. Detta kan jämföras med motsvarande antal anställda för kontor som är 55 anställda per 1000 m<sup>2</sup> BTA. Sammanlagt antas 990 anställda vara verksamma inom Tunnelbanekvarteret. Antalet anställda har avrundats uppåt.

<sup>2</sup> Baserat på Atrium Ljungbergs antagande om 15 kvm LOA per anställd, vilket har räknats om till BTA.

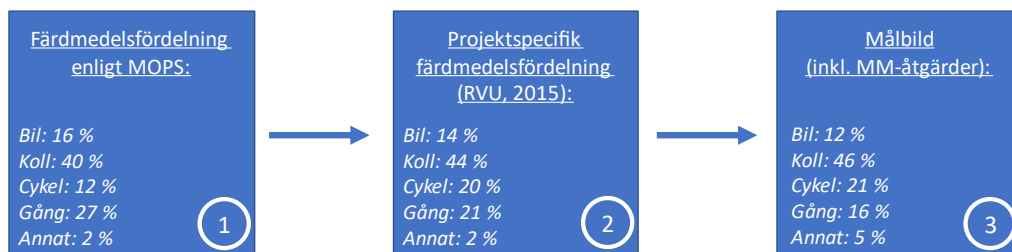
<sup>3</sup> Anställningstäthet för handel och restaurang är baserat på schabloner från Trafikalstringsverktyget



### 3. Behov av resor, parkering och transporter (innan mobilitetsåtgärder)

#### 3.1 Arbetsprocessen för trafikallstring

Nedan sammanfattas den arbetsprocess som har tillämpats för att beräkna behovet av resor och parkering för verksamheterna inom Tunnelbanekvarteret.



Figur 3-1 Schematisk bild över arbetsprocessen för att arbeta med trafikallstring för Tunnelbanekvarteret.

##### 1. Färdmedelsfördelning enligt MOPS

För att uppskatta hur många resor de planerade verksamheterna i Tunnelbanekvarteret kan förväntas alstra har en beräkning först gjorts med Trafikverkets trafikallstringsverktyg för att få det antal resor som kommer att genereras. Denna basprognos har sedan justerats baserat på färdmedelsfördelningen som redovisas i mobilitets- och parkeringsstrategin för Slakthusområdet (MOPS)<sup>4</sup>. Denna färdmedelsfördelning är ett genomsnitt för hela området, vilket innebär att fastigheter vid kollektivtrafik, såsom Tunnelbanekvarteret, har en högre benägenhet att generera resor som främst genomförs med de hållbara transportslagen, på grund av en god koppling till kollektivtrafiken.

##### 2. Projektspecifik färdmedelsfördelning för Tunnelbanekvarteret

Ytterligare anpassningar av trafikallstringen görs genom att tillämpa den projektspecifika färdmedelsfördelningen för Tunnelbanekvarteret, som har sin grund i RVU (2015)<sup>5</sup> för arbetsresor i Stockholms innerstad. Färdmedelsfördelning enligt RVU antas överensstämma bra med den projektspecifika färdmedelsfördelningen för den specifika fastigheten Tunnelbanekvarteret, om man ej räknar med de mobilitetsåtgärder som föreslås i kapitel 4 (dvs en justering av färdmedelsfördelningen i MOPS, enbart baserat på det centrala läget inom Slakthusområdet). Detta resonemang ligger

<sup>4</sup> Slakthusområdet Mobilitets- och parkeringsstrategi, Stockholms stad (2019).

<sup>5</sup> Resvanor i Stockholms län 2015, Trafikförvaltningen (2016)

väl i linje med Stockholms stads ambitionsnivå för resande i området, där det i MOPS beskrivs hur:

*”...det geografiska läget, god kollektivtrafikförsörjning och högklassig cykelinfrastruktur i kombination med en parkeringsstrategi som stimulerar hållbara transportslag samt mobilitetstjänster såsom bil- och cykelpool innebär att resmönstret i stadsdelen kan komma att se ut som i innerstaden, dvs en hög andel kollektivtrafik, gång- och cykelresor”.*

### 3. Målbild för Tunnelbanekvarteret (inkl. mobilitetsåtgärder)

I ett slutligt steg justeras färdmedelsfördelningen utefter målbilden för resande till och från Tunnelbanekvarteret (för mer information om målbilden, se kapitel 4). Denna målbild inkluderar det paket av mobilitetsåtgärder som ALAB åtar sig att genomföra för att främja hållbar resande och reducera mängden anställda som reser med privatägd bil till arbetet. För mer information om det paket av mobilitetsåtgärder som ALAB åtar sig att genomföra, se kapitel 5.

## 3.2 Behov av resor

Nedan sammanfattas behovet av resor för anställda inom Tunnelbanekvarteret i två olika scenarion; utifrån färdmedelsfördelningen i MOPS samt enligt den projektspecifika färdmedelsfördelningen med goda kopplingar till kollektivtrafiken i Slakthusområdet.

Tabell 3-1 Sammanställning av färdmedelsfördelningen enligt MOPS och den projektspecifika färdmedelsfördelningen för anställda inom Tunnelbanekvarteret.

Färdmedel	MOPS, Slakthusområdet	Projektspecifik färdmedelsfördelning*
Bil	16 %	14 %
Kollektivtrafik	40 %	44 %
Cykel	12 %	20 %
Gång	27 %	21 %
Annat	2 %	2 %
<b>Total</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

\*Baserat på färdmedelsfördelning för resor till och från arbetet i Stockholms innerstad (RVU, 2015).

Tabell 3-2 Sammanställning av antal anställda som reser med olika färdmedel (arbetsresor) utifrån färdmedelsfördelningen från MOPS och den projektspecifika färdmedelsfördelningen (besökare till Tunnelbanekvarteret ingår ej).

Färdmedel	MOPS Slakthusområdet	Projektspecifik färdmedelsfördelning*
Bil	158	138
Kollektivtrafik	395	434
Cykel	118	197
Gång	266	207
Annat	49	20
<b>Total</b>	<b>987</b>	987

### Trafikalstring med färdmedelsfördelning enligt MOPS

När basprognosen från trafikalstringsverktyget justeras så att den överensstämmer med färdmedelsfördelningen i MOPS för Slakthusområdet uppskattas Tunnelbanekvarteret alstra 583 bilresor (exklusive nyttotrafik). Det ger en årsdygnstrafik på 429 bilresor och årsveckodygnstrafik på 477 bilresor, se Tabell 3–3 nedan.

Tabell 3-3 Tunnelbanekvarterets färdmedelsfördelning samt trafikalstring per verksamhet utifrån MOPS

	BTA	Bil	Koll	Cykel	Gång	Annat	Totalt
Andel		16%	40%	12%	27%	5%	100%
Butiker	631	135	136	60	237	11	579
Café/Restaurang	1 217	101	205	39	388	44	777
Kontor	17 302	347	1 115	339	353	127	2 281
<b>Total</b>	<b>19 150</b>	<b>583</b>	<b>1 456</b>	<b>438</b>	<b>979</b>	<b>182</b>	<b>3 637</b>

### Trafikalstring med den projektspecifika färdmedelsfördelningen

Ytterligare anpassningar av trafikalstringen görs genom att tillämpa den projektspecifika färdmedelsfördelningen för Tunnelbanekvarteret, som har sin grund i RVU (2015). I detta scenario uppskattas Tunnelbanekvarteret alstra 513 bilresor (exklusive nyttotrafik). Det ger en årsdygnstrafik på 378 bilresor och årsveckodygnstrafik på 420 bilresor, se Tabell 3–4.

Det är därmed denna trafikalstring som representerar bruttobehovet av resor för anställda inom Tunnelbanekvarteret, innan man tar hänsyn till effekter av de mobilitetsåtgärder som beskrivs i kapitel 5.

Tabell 3-4 Tunnelbanekvarterets färdmedelsfördelning samt trafikallstring per verksamhet utifrån den projektspecifika färdmedelsfördelningen.

	BTA	Bil	Koll	Cykel	Gång	Annat	Totalt
Andel		14%	44%	20%	21%	2%	100%
Butiker	631	138	146	75	212	9	579
Café/Restaurang	1 217	115	246	51	337	28	777
Kontor	17 302	261	1 161	570	252	37	2 281
Total	19 150	513	1 553	696	801	74	3 637

### 3.3 Behov av bilparkeringsplatser

Baserat på den antagna, projektspecifika färdmedelsfördelningen enligt RVU (2015) kan bruttobehovet av parkeringsplatser inom Tunnelbanekvarteret beräknas. Detta görs genom en manuell beräkning, där följande ansatser görs:

- ▶ Antal anställda: 990 st.
- ▶ Bilandel: 14 %
- ▶ Samåkningsfaktor: 1,2<sup>6</sup>
- ▶ Beläggning, kontor: 0,75<sup>7</sup>

Detta ger en bruttoefterfrågan på bilparkeringsplatser (exkl. besökare) för Tunnelbanekvarteret på 87 platser (avrundat uppåt). Denna bruttoefterfrågan kan reduceras med hjälp av de mobilitetsåtgärder som ALAB åtar sig att genomföra som en del av projektet, för mer detaljerad information om dessa åtgärder, se kapitel 5.

Målgruppen för hyresgäster inom de framtida kontorslokalerna i Tunnelbanekvarteret är teknologiska och kreativa näringar vars arbete är mer flexibelt och därmed oberoende av platsen vilket sannolikt kommer att innebära att anställda erbjuds möjligheten att jobba därifrån man själv önskar efter covid-19-pandemin är över. Därmed antas att en beläggning på 75 % vara ett rimligt antagande i detta skede, då mer detaljerad information om hyresgäster saknas. Det kan vara så att 75 % beläggning är något högt, men för att ej riskera att underskatta behovet av bilparkeringsplatser används denna siffra tills mer effekterna av covid-19-pandemin på kontorsarbete har utvärderats.

<sup>6</sup> Schablontal från Trafikalstringsverktyget

<sup>7</sup> Antagande om beläggning för kontorsverksamhet är baserat på erfarenheter från Trivectors och ALAB:s tidigare projekt. Som en referens visar en studie från Pangea Property Partners att cirka 37 % av arbetsstyrkan arbetade hemifrån år 2019.

### 3.4 Behov av leveranser och avfallshantering (nyttotrafik)

Trafikalstringsverktyget beräknar nyttotrafik<sup>8</sup> utifrån schablonvärden, vilket för kontors- och restaurangverksamheter ligger på 5 % och beräknas från ÅDT. Enligt verktygets schablonvärden blir tillägg för nyttotrafik ca 23 fordon.

Kunskapen om godsallstring är begränsad och dess variation mellan olika verksamheter är stor. De schablonsiffror som används för beräkning av nyttotrafik i Trafikalstringsverktyget riskerar därför att vara missvisande, då de ej tar hänsyn till olika verksamheters behov av leveranser.

En separat utredning<sup>9</sup> har genomförts för att studera behovet av nyttotrafik för Tunnelbanekvarteret i Slakthusområdet. Utredningen visar följande behov av nyttotrafik för Tunnelbanekvarteret:

**Kontor:**

▶ Leveranser av kontorsmaterial:	2–3 gånger/vecka
▶ Leveranser av förbrukningsmaterial:	4–5 gånger/vecka
▶ Service och drift till kontoret:	4–5 gånger/vecka
▶ Återvinning och sophantering:	3 gånger/vecka
<b>Totalt:</b>	<b>13–16 transporter/vecka</b>

Utöver leveranser till kvarterets kontorsverksamhet och sophantering för huset, som sköts gemensamt då huset har ett gemensamt avfallsrum, tillkommer leveranser till fastighetens butiker. Dessa skattas till 1–2 leveranser per butik och dag och summeras därmed till **4–8 transporter om dagen för Tunnelbanekvarterets butiker**. Antalet leveranser är dock svårt att bedöma innan kan Atrium Ljungberg påbörja arbetet med att föra dialog med potentiella hyresgäster. Deras specifika verksamhet kan därmed ha relativt stor påverkan på antalet leveranser.

Slutligen tillkommer leveranser för restaurang/café. En restaurangkedja med restauranger i Stockholm och Uppsala uppger att de kan få leveranser sex dagar i veckan från sin huvudgrossist, upp till två leveranser på en dag är möjligt men det varierar. Totalt sett **uppskattar tillfrågad person att respektive restaurang får nio leveranser i veckan**<sup>10</sup>, vilket inkluderar alla varor till restaurangen men inte avfallsinsamlingen.

Restaurangerna i uppskattningen ovan är ca 300–500 m<sup>2</sup> BTA. Yta för restaurang/café inom Tunnelbanekvarteret är större – 1 217 m<sup>2</sup> BTA. En restaurang använder troligtvis en huvudgrossist vilket kan medföra bättre samordning och färre leveranser från olika leverantörer och transportörer.

<sup>8</sup> Nyttotrafiken är tillkommande resor för service- och godstrafik med lätta eller tunga fordon.

<sup>9</sup> Structor Angöringsbehov – Transporter/Leveranser Sandhagen 2 – 2020-02-07

<sup>10</sup> Enligt en restaurangkedja med restauranger i Stockholm och Uppsala – BTA mellan 300 och 500 kvm.

Sammanfattningsvis är det således svårt att uppskatta antalet transporter i nuläget, utan mer detaljerade utredningar och mer information om de olika typerna av verksamheter som kommer hyra butikslokalerna i Tunnelbanekvarteret.

## 4. Mål och ambitionsnivå för resande till och från utredningsområdet

---

### 4.1 Målbild för resande till Tunnelbanekvarteret

I MOPS beskrivs hur ambitionen för det nya Slakthusområdet är att det ska vara en stadsdel där resande med kollektiva färdmedel premieras framför bilen. I MOPS finns det en uppskattad färdmedelsfördelning för boende och verksamma inom Slakthusområdet, se Tabell 3-1.

Inom Tunnelbanekvarteret planeras inga bostäder, endast verksamheter. Hur anställda reser till och från arbetet påverkas till stor del av förutsättningarna för att resa med olika färdmedel. Det antas därför att de som arbetar inom fastigheten, med mycket kort gångavstånd till kollektivtrafiken, kommer resa kollektivt i högre utsträckning än i genomsnitt för området (se Figur 2-1 för byggnadens läge inom Slakthusområdet).

Målet är att de som arbetar i eller besöker Tunnelbanekvarteret ska resa med bil i lägre utsträckning än genomsnittet för de som bor i innerstaden och i stället i större utsträckning resa med kollektivtrafik och cykel.

Bilparkering för anställda och besökare till Tunnelbanekvarteret hänvisas till den befintliga parkeringsanläggningen vid Globen strax öster om kvarteret och Tele 2 Arena, drygt 600 meter eller ca 5 minuters gångavstånd söder om kvarteret, se Figur 2-1.

Inga bilparkeringsplatser kommer att anläggas inom kvarteret. Målet är att de som arbetar i eller besöker Tunnelbanekvarteret ska resa med bil i en lägre utsträckning och ha en högre benägenhet att resa till och från arbetet med kollektivtrafik och cykel än de som arbetar i innerstaden. Det största incitamentet för ett hållbart resande bland anställda och besökare är det relativt långa gångavståndet till parkeringsanläggningar i kombination med det extremt goda kollektivtrafikläget, med mycket nära koppling till både buss och tunnelbana.

I Tabell 3-1 redovisas färdmedelsfördelningen för resor till arbetet för de som bor i Stockholms innerstad (resevaneundersökning för Stockholms län - 2015). Utifrån detta har mål satts för färdmedelsfördelningen för de 988 verksamma och besökare till Tunnelbanekvarteret:

- ▶ Sänkt andel biltrafik från 16 % till 12 %
- ▶ Ökad andel kollektivtrafik från 40 % till 46 %.
- ▶ Sänkt andel gångtrafik från 27 % till 21 %
- ▶ Ökad andel cykeltrafik från 12 % till 16 %

För att uppnå denna målbild krävs det att ALAB genomför ett paket av mobilitetsåtgärder, vars syfte är att främja hållbart resande och reducera andelen anställda som väljer att resa med privat bil till arbetet. Detta paket av mobilitetsåtgärder beskrivs mer ingående i kapitel 5.

Genom att tillämpa målbilden ovan fås en ny fördelning av de resor som anställda inom Tunnelbanekvarteret gör på en daglig basis, se Tabell 4-1 nedan.

Tabell 4-1 Antal anställda som reser med olika färdmedel (arbetsresor) utifrån färdmedelsfördelning enligt målbilden för Tunnelbanekvarteret (besökare till Tunnelbanekvarteret ingår ej).

Färdmedel	Fördelning	Antal anställda
Bil	12 %	118
Kollektivtrafik	46 %	454
Cykel	21 %	207
Gång	16 %	158
Annat	5 %	49
<b>Total</b>	<b>100 %</b>	<b>987</b>

### Trafikalstring med färdmedelsfördelning enligt målbilden för Tunnelbanekvarteret.

När basprognosen från trafikstringsverktyget justeras så att den överensstämmer med färdmedelsfördelningen enligt målbilden ovan uppskattas Tunnelbanekvarteret alstra 465 bilresor (exklusive nyttotrafik). Det ger en årsdygnstrafik på 343 bilresor och årsveckodygnstrafik på 381 bilresor, se Tabell 4-2.

Tabell 4-2 Färdmedelsfördelning samt trafikstring per verksamhet enligt målbilden för Tunnelbanekvarteret

	BTA	Bil	Koll	Cykel	Gång	Annat	Totalt
Andel		12%	46%	21%	16%	5%	100%
Verksamhet							
Butiker	631	140	155	81	191	12	579
Café/Restaurang	1 217	124	273	58	266	57	777
Kontor	17 302	201	1166	604	191	118	2 281
<b>Total</b>	<b>19 150</b>	<b>465</b>	<b>1 594</b>	<b>743</b>	<b>648</b>	<b>187</b>	<b>3 637</b>



## 4.2 Sammanfattning trafikstring; brutto vs. netto

Den projektspecifika färdmedelsfördelningen ger en (brutto)alstring när det kommer till resande som genereras av Tunnelbanekvarteret utan mobilitetsåtgärder medan målbilden ger en (netto)alstring som är korrigerad för resande inklusive mobilitetsåtgärder.

Differensen mellan dessa två färdmedelsfördelningar och dess påverkan på respektive trafikstring kan ses i Tabell 4-3 nedan, där bil- och gångandelarna minskar i målbildsscenario, till fördel för kollektivtrafik, cykel och annat. Nyttotrafik för Tunnelbanekvarteret påverkas ej av införandet av mobilitetsåtgärder och uppskattas till ca 5–8 transporter per dygn oavsett scenario.

Tabell 4-3 Sammanfattad trafikstring, exklusive nyttotrafik, baserat på scenario 1 – Projektspecifik – och scenario 2 – Målbild – för Tunnelbanekvarteret.

Scenario	BTA	Bil	Koll	Cykel	Gång	Annat	Totalt
Projektspecifik	19 150	513	1 553	696	801	74	3 637
Målbild	19 150	465	1 594	743	648	187	3 637
Skillnad		-48	+41	+47	-153	+113	

## 5. Mobilitetsåtgärder

---

### 5.1 Mobilitetsåtgärder för Tunnelbanekvarteret

Erfarenheter och studier av effekterna av åtgärder för att gynna resande med andra färdmedel än bil och på så sätt minska efterfrågan på bilparkering, visar att en kombination av olika åtgärder kan reducera parkeringsefterfrågan med upp till 30 %. Det handlar då om att uppmuntra, informera om och förbättra förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik, samt reglera utbudet av bilparkering.

För att bidra till att uppnå de ambitiösa mål och strategier som finns i MOPS för att skapa en stadsdel, där man främst reser med de hållbara färdsattnen, åtar sig Atrium Ljungberg att genomföra nedan beskrivna åtgärder. Eftersom utvecklingen inom mobilitetstjänster går snabbt förbehåller sig Atrium Ljungberg rätten att, i dialog med och endast efter godkännande av Stockholm stad, byta ut åtgärder mot andra som bedöms ha större påverkan på den hållbara mobiliteten i området.

#### Kollektivtrafikrelaterade åtgärder

Det centrala läget inom Slakthusområdet, med tunnelbaneuppgång precis inom byggnaden, är i sig den viktigaste förutsättningen för kollektivtrafikens attraktivitet för arbetspendling och tjänsteresor till och från utredningsområdet. För att ytterligare förstärka detta ska Atrium Ljungberg genomföra följande åtgärder:

- ▶ **Skyltar med realtidsinformation om kommande avgångar med kollektivtrafiken** installeras i fastighetens huvudentré.
- ▶ **Anordna informationstillfällen för SL, SJ** med flera att berätta om företagsavtal för resor i tjänsten.

#### Cykelrelaterade åtgärder

Tunnelbanekvarteret kommer att utformas med höga ambitioner gällande utformning av attraktiva cykelparkeringsplatser. Detta innebär att cykelplatserna ska vara lättillgängliga, stödsäkra och ha tillräcklig plats för utrymmeskrävande cyklar och andra typer av cyklar/tvåhjuliga fordon samt att dörröppnare placeras på rätt höjd och att tillhörande faciliteter finns; dusch- och omklädningsrum, klädförvaring och torkskåp.

- ▶ **Anläggning av erforderligt antal cykelparkeringar av god kvalitet.** Minst 237 cykelparkeringar för verksamheternas anställda och besökare anordnas inom fastigheterna, där parkering för anställda placeras inomhus. Parkering inomhus ska vara lätta att hitta och inte begränsas av många dörrar, höga trösklar eller branta trappor. Alla dörrar som passeras med cykel ska vara

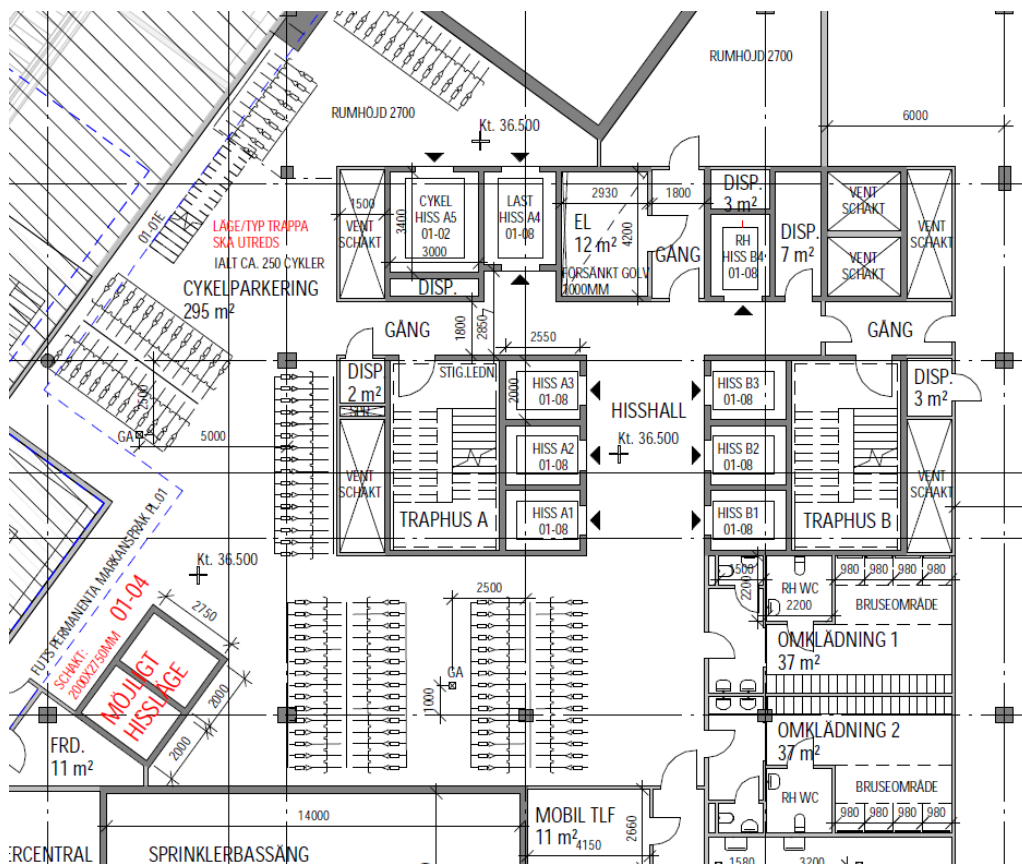
extra breda (minst 1,2 m) och utrustas med automatiska dörröppnare. Utrymme för cykelparkering ska vara väl belyst och överblickbart för att kännas tryggt och säkert.

För att kunna inrymma ytkrävande lastcyklar ska Atrium Ljungberg säkerställa att minst 5 % av platserna utformas med ett minimimått på 70 x 260 cm (tvåhjuliga lastcyklar) och 90–110 x 210 cm (trehjuliga lastcyklar) per plats.

- ▶ **Goda cykelfaciliteter i fastigheten.** Inom fastigheten skapas utrymme för dusch och omklädning, torkrum, klädförvaringsskåp etcetera. Omklädningsrum kommer placeras i bottenplan alternativt källarplan inom byggnaden och vara tillgänglig för alla anställda inom Tunnelbanekvarteret.
- ▶ **Cykelpool med 20 elcyklar<sup>11</sup>** tillhandahålls, med tillgång till olika typer av bokningsbara cyklar, vanliga cyklar, elcyklar och elassisterade lådcyklar, som verksamheterna har tillgång till. Atrium Ljungberg tecknar avtal med cykelpooloperatör avseende poolcyklar och drift och underhåll av dessa, eller köper in cyklarna och ombesörjer drift och underhåll av dessa själva, i båda fallen i minst fem år. Parkeringsplatser för cykelpoolens cyklar reserveras i mobilitetshus eller anordnas inom fastigheten. Cyklarna kommer vara tillgänglig att boka via en digital plattform.

---

<sup>11</sup> Branschens kunskap och erfarenhet av cykelpool för verksamheter är begränsad vilken medför en risk att 19 cykelpoolplatser kan underskatta- eller överskatta behovet beroende på AL:s framtida hyresgäster. Denna siffra kan därför komma att revideras vid uppföljning och utvärdering av cykelpoolen. 19 cykelpoolplatser motsvarar 1 cykel i cykelpool per 50 anställda.



Figur 5-1 Cykelparkering ska finnas i fastighetens källarplan och kompletteras med anslutande omklädningsrum. Källa: Lundgaard og Tranberg Ark.

## Bilrelaterade åtgärder

Förutom åtgärder som uppmuntrar och underlättar resande med de hållbara färdsätten behövs även åtgärder direkt riktade mot biltrafik och bilparkering för att minska efterfrågan på bilparkering och möjliggöra tjänsteresor med bil utan krav på arbetspendling med bil.

- **Bilpool** kommer finnas tillgänglig för företagen inom Tunnelbanekvarteret. Företagen i fastigheten ges tillgång till bilpoolstjänst och medlemskapet i bilpoolen bekostas av Atrium Ljungberg under minst fem år från första inflyttning. Information om medlemskap och bokning kommuniceras till hyresgäster/verksamheter i samband med tecknande av hyresavtal. Bilarna kommer vara tillgänglig att boka i den digitala plattform som AL utvecklar tillsammans med övriga aktörer inom området.
- **Parkering för bilpool.** Atrium Ljungberg åtar sig att genom parkeringsköp säkra platser för bilpool i något av mobilitetshuset inom Slakthusområdet. Ett nyckeltal som används för att beräkna antalet bilpoolsplatser för

verksamheterna är 1 bilpoolsplats per 35 anställda<sup>12</sup>, men det faktiska behovet varierar stort beroende på vilka företag som hyr lokaler i huset. I skrivande stund (april 2021) finns det ännu ingen handlingsplan för mobilitet och parkering för etapp 2. I denna handlingsplan kommer andelarna i poolerna att förankras, men i detta åtar sig Atrium Ljungberg att genomföra parkeringsköp för minst 3,5 poolbilar. Detta motsvarar det parkeringsköp för poolbilar som Atrium Ljungberg har åtagit sig att genomföra för Kylfacket, Marknadshallarna och Stallet inom etapp 1 av Slakthusområdets utbyggnad. I samband med den fortsatta planeringen av etapp 2 av Slakthusområdet behöver denna åtgärd utredas vidare.

### Informationsrelaterade åtgärder

- ▶ **Information om mobilitetsarbetet och krav på vilka mobilitetsåtgärder som ska genomföras av verksamheterna.** Atrium Ljungberg informerar och säkerställer att kommande hyresgäster är införstådda med mobilitetsarbetet i fastigheten, målsättningen och vilka åtaganden som åligger verksamheterna.
- ▶ **Digital plattform för mobilitetstjänster.** Atrium Ljungberg ska tillsammans med övriga byggaktörer ta fram en digital plattform som innehåller information kring vilka mobilitetstjänster som de tillhandahåller. Information om vilka tjänster som erbjuds, var de finns samt hur de bokas ska finnas i den digitala plattformen som ska fungera plattformsoberoende.
- ▶ **Stötta hyresgäster/verksamheter i deras arbete för hållbart resande.** Atrium Ljungberg kommer tillsammans med hyresgästerna i möjligaste mån tillgodose efterfrågan på tjänster som främjar hållbara färdssätt till och från arbetet och i tjänsten, samt i samarbete utveckla nya lösningar, t ex i form av en digital husguide, med information om alla mobilitetsfrämjande möjligheter som ges hyresgäster. Detta innefattar även att ta fram mötes- och resepolicy, införande av årlig cykelservice av medarbetares cyklar och att skapa möjligheter för att ersätta tjänsteresor med teknik som underlättar digitala möten både enskilt och i grupp.

### Övriga åtgärder

Följande åtgärd bär Atrium Ljungberg inte ett direkt ansvar att genomföra, dock har de i sin roll som en stor byggherre i området ett ansvar att driva dessa frågor tillsammans med andra aktörer.

- ▶ **Upprätta plattform för samåkning.** I samarbete med Castellum, Stockholms stad samt andra byggherrar. Plattform för samåkning etableras för att uppmuntra och underlätta för verk samma och boende inom Slakthusområdet att registrera sig för samåkning.

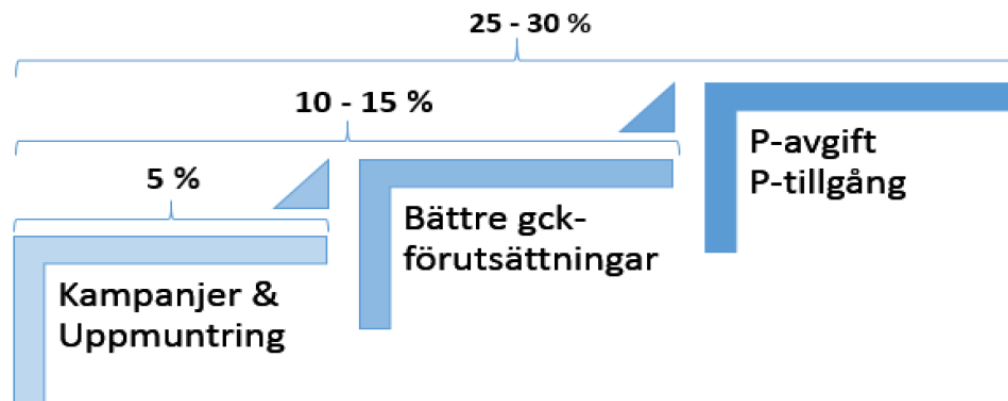
---

<sup>12</sup> Handlingsplan för mobilitet och parkering i Slakthusområdet – etapp 1 s.12, Tyréns (2020).

## 5.2 Effekter av mobilitetsåtgärder

Det paket som listas i avsnittet ovan är framtagna för att motsvara den ambitiösa nivå som Atrium Ljungberg har för att främja hållbart resande inom sina exploateringsprojekt i Slakthusområdet. Effekten av åtgärderna bedöms medföra en reduktion av parkeringsefterfrågan av bilparkering på cirka 20–25 %. Det är även värt att nämna att även om de enskilda åtgärderna har en positiv effekt så är det paketet av åtgärder som i kombination med det goda läget ger stora synergieffekter och kommer att ha en positiv påverkan på det hållbara resande till och från fastigheten. Genom att kombinera flera åtgärder, både påverkansåtgärder och fysiska åtgärder, kan den totala effekten förstärkas. Dels finns det samordningsvinster, dels förstärks signalerna ut mot målgruppen (anställda och besökare inom Tunnelbanekvarteret), då det framgår att en tydlig satsning genomförs.

Studier visar att gröna resplaner normalt minskar biltrafiken med 10–30 %, och att den högre siffran gäller i de fall då parkeringsstyrning i form av avgifter ingår bland åtgärderna<sup>13</sup>, men i vissa fall har effekter på över 40 % noterats<sup>14</sup>. De resplaner där kraftigaste minskningen av biltrafik har uppnåtts kännetecknas av åtgärder som parkeringsstyrning, tillgång till bilpool och rabatterad kollektivtrafik. Med enbart kampanjer och uppmuntring är effekten generellt sett lägre, vilket visas i illustration nedan som bygger på erfarenheter från en mängd olika studier.



Figur 5-1 Potentiell överflyttningseffekt för olika typer av åtgärder i syfte att minska antalet bilresor och därmed efterfrågan på parkering (Källa: Effekthandbok för åtgärder grön resplan, Trivector 2015).

<sup>13</sup> Litman (2010), Are Vehicle Travel Reduction Targets Justified? Evaluating Mobility Management Policy Objectives Such As Targets To Reduce VMT And Increase Use Of Alternative Modes, Victoria.

<sup>14</sup> Trafikverket (2012). Handbok för planering inför Mobility Management-åtgärder i byggskedet.

## 6. Föreslagna parkeringstal för Tunnelbanekvarteret

---

Anställda och besökare till Tunnelbanekvarteret kommer hänvisas till den befintliga parkeringsanläggningen vid Tele2 Arena<sup>15</sup>. Beläggingsstudier visar att anläggningen har en överkapacitet, till följd av att den är dimensionerad för stora kultur- och sportevenemang som framför allt äger rum på kvällstid och under helger. Avtal finns mellan Stockholms stad och Stockholm parkering gällande p-köp av minst 200 platser för parkering för kommande kontorsetableringar i Slakthusområdet. Stora möjligheter finns till samnyttjade av platserna på kvällstid och under helger.

I detta kapitel redovisas först Tunnelbanekvarterets parkeringsefterfrågan utifrån Tunnelbanekvarterets målbild i kapitel 3. Därefter förs ett resonemang kring parkeringstalen i MOPS, som sedan tillämpas på kvarterets respektive funktioner. Slutligen ges en rekommendation för en slutgiltig parkeringsefterfrågan för fastigheten.

### 6.1 Parkeringsefterfrågan utifrån Tunnelbanekvarterets målbild

Utifrån målbilden med en färdmedelsfördelning med 12 % bil respektive 21 % cykel (se kapitel 4) och förväntat antal anställda för Tunnelbanekvarteret kan efterfrågan för bilparkering<sup>16</sup> och cykelparkering för anställda beräknas. Utöver detta tillkommer parkering för besökare – som för bil antas lösas genom samnyttjande men som för cykel bör lösas inom fastigheten.

Parkeringsefterfrågan som visas i Tabell 6–1 är en grov uppskattning som ger en indikation på efterfrågan på parkering för anställda när hänsyn tas till att 12 % respektive 21 % av anställda reser med bil<sup>17</sup> och med cykel.

---

<sup>15</sup> Information från Atrium Ljungberg (september 2020).

<sup>16</sup> Beräkningen tar ej hänsyn till parkering för besökare eftersom bilparkering för besökare helt kan lösas genom samnyttjande i det planerade mobilitetshuset inom kvarter VP eller Tele2 Arena-garaget som idag har en stor överkapacitet.

<sup>17</sup> De som reser till och från verksamheterna antas till viss del samåka. 1,2 personer per bil har antagits vilket är ett nyckeltal som brukar tillämpas för bilresor (Källa: Trafikalstringsverktyget).

Tabell 6-1 Uppskattning av parkeringsefterfrågan för anställda utefter Tunnelbanekvarterets målbild, med en bilandel på 12 % och cykelandel på 21%.

Typ av parkering	Anställda	Parkeringsplatser Bil		Parkeringsplatser Cykel	
		Platser	P-tal*	Platser	P-tal*
Butiker**	8	1	1,6	2	3,2
Restaurang**	18	2	1,6	4	3,3
Kontor	961	97	5,6	203	11,7
<b>Parkeringssefterfrågan, målbild</b>	<b>990</b>	<b>100</b>	<b>5,2</b>	<b>208</b>	<b>10,9</b>

\*Platser per 1000m<sup>2</sup> BTA

\*\* Anställningstäthet för handel (13 anställda/1000m<sup>2</sup> BTA) och restaurang (15 anställda/1000m<sup>2</sup> BTA) är baserat på schabloner från Trafikalstringsverktyget, då detaljerad information om hyresgäster saknas i skrivande stund. Detta innebär att uppskattning av antal anställda medför en viss osäkerhet och att antalet anställda kan komma att ändras i ett senare skede.

Sammanlagt för Tunnelbanekvarteret blir efterfrågan enligt målbilden 100 bilparkeringsplatser ( $0,12 \times 990 / 1,2 = 99$ ), vilken motsvarar 5,2 parkeringsplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA. Bruttoefterfrågan för cykelparkering för anställda inom Tunnelbanekvarteret är 208 parkeringsplatser<sup>18</sup>, vilken motsvarar 10,9 cykelparkeringsplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA.

För kontorsverksamhet gäller en efterfrågan på 97 bilparkeringsplatser, vilken motsvarar 5,6 parkeringsplatser per 1000 m<sup>2</sup> kontorsverksamhet. Eftersom det är osannolikt att alla kontorsanställda kommer vara på plats samtidigt (några är sjuka, några lediga, några jobbar på distans etcetera) kan bruttoefterfrågan för kontor justeras ned till 75 %, vilken innebär att maximalt 73 parkeringsplatser efterfrågas samtidigt för kontorsverksamhet. Detta motsvarar ca 4,2 parkeringsplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA.

I följande avsnitt redovisas hur den beräknade parkeringsefterfrågan utefter målbilden för Tunnelbanekvarteret förhåller sig till Slakthusområdets gällande parkeringsnorm.

## 6.2 Parkeringstal för Tunnelbanekvarteret

Parkeringsnormen för exploateringen av Slakthusområdet beskrivs i mobilitets- och parkeringsstrategin för Slakthusområdet (MOPS). Följande parkeringstal gäller vid nyexploatering:

- ▶ Arbetsplatser: 0–4 bilparkeringsplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA och minst 0,2 cykelparkeringsplatser per anställd, detta antas även inkludera platser för besökare.
- ▶ Butiker och service: 20–30 cykelparkeringsplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA.

<sup>18</sup> Cykelparkeringsplatser för besökare ingår ej och tillkommer utöver dessa 106 cykelparkeringsplatser.



## Kontor

Tunnelbanekvarterets läge inom Slakthusområdet motiverar ett lågt parkeringstal för bil inom spannet 0–4 parkeringsplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA. Dock planeras fastigheten inrymma huvudsakligen kontorsverksamheter, där ytorna planeras för en relativt hög anställningstäthet (18 m<sup>2</sup> BTA per anställd). Med hänsyn till bruttoefterfrågan på 97 bilparkeringsplatser och efterfrågan på 5,6 parkeringsplatser per 1000 m<sup>2</sup> kontorsverksamhet (se avsnitt 7.1 ovan) sätts parkeringstal för kontorsverksamheter högst inom spannet till 4 parkeringsplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA.

För cykelparkeringsplatser har ett parkeringstal på 0,2 platser per anställd använts. Eftersom alla anställda inte antas vara på plats samtidigt bedöms dessa platser även räcka till för besökare till kontoret.

## Café/Restaurang

I MOPS saknas det riktlinjer för parkeringstal vid restaurangverksamhet, men då anställningstätheten för café och restaurang är betydligt lägre än den vid kontorsverksamheter och parkeringsefterfrågan bedöms vara lägre sätts parkeringstalet för café och restaurang till 2 bilparkeringsplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA.

För cykelparkeringsplatser har ett parkeringstal på 0,2 platser per anställd använts samt 20 cykelparkeringsplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA för besökare.

## Butiker

Butikerna i anslutning till tunnelbanan kommer vara av typen mindre servicebutiker (Pressbyrå, 7/11 etc.), och har därmed en låg sannolikhet att generera bilresor (exkl. nyttotrafik) samt bedöms därmed ha en mycket låg efterfrågan för bilparkering. Av denna anledning samt riktlinjerna i MOPS, som tillåter flexibla parkeringstal inom spannet 0–4 bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA, så sätts parkeringstalet för butiker till 0 bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA.

För butiker har ett cykelparkeringstal på 20 platser per 1000 m<sup>2</sup> BTA tillämpats. De som besöker butikerna antas vara på väg till och från stationen eller gå från närområdet, man kan därför anta att cykelparkeringsbehovet för butikerna täcks in i den cykelparkering som anläggs för tunnelbanan och kan eventuellt dras bort ur sammanställningen nedan.

## 6.3 Parkeringsefterfrågan utefter parkeringstalen i MOPS

Baserat på parkeringstalen ovan fås följande parkeringsefterfrågan gällande cykel- och bilparkering för Tunnelbanekvarteret, som planeras inrymma kontorsverksamhet, butiker, restaurang och hotell.

### Cykelparkering

Efterfrågan på cykelparkering beräknas uppgå till 237 platser, varav 44 är för besökare, baserat på att kvarteret förväntas ha 990 anställda och de cykelparkeringstal som tillämpas i enlighet med avsnitt 6.2, se Tabell 6-2.

Tabell 6-2 Efterfrågan på cykelparkeringsplatser för Tunnelbanekvarteret

Verksamhet	BTA	Anställda	P-tal	Antal platser
Butiker	631	9	20 per 1000 m <sup>2</sup> BTA + 0,2 per anställd	15
Café/Restaurang	1217	19	20 per 1000 m <sup>2</sup> BTA + 0,2 per anställd	29
Kontor	17 302	962	0,2 per anställd	193
<b>Total</b>	<b>19 150</b>	<b>990</b>		<b>237</b>

### Bilparkering

Efterfrågan på bilparkering beräknas uppgå till 75 platser, detta inkluderar platser för anställda och besökare, se Tabell 6-3.

Tabell 6-3 Efterfrågan på bilparkeringsplatser för Tunnelbanekvarteret.

Verksamhet	BTA	P-tal	Antal platser
Butiker	631	0	0
Café/Restaurang	1217	2 per 1000 m <sup>2</sup> BTA	5
Kontor	17 302	4 per 1000 m <sup>2</sup> BTA	70
<b>Total</b>	<b>19 150</b>		<b>75</b>

## 6.4 Slutgiltig rekommendation för antalet parkeringsplatser

Baserat på byggnadens BTA samt tillämpningen av valda parkeringstal ovan beräknas parkeringsefterfrågan för Tunnelbanekvarteret till 75 bilparkeringsplatser och 237 cykelparkeringsplatser. Utöver dessa platser tillkommer platser för cykel- och bilpool; 20 elcyklar samt tecknande av minst 3,5<sup>19</sup> parkeringsköp för bilpoolen i något av de planerade mobilitetshusen inom Slakthusområdet.

Osäkerheter i denna bedömning gäller framför allt antalet anställda vid restaurang och handel inom byggnaden. Vid tidpunkten då denna utredning genomförs saknas detaljerad information om Atrium Ljungbergs kommande hyresgäster i lokalerna i gatuplan. Av denna anledning har schablonsiffror från Trafikalstringsverktyget använts, vilket kan vara missvisande gentemot det faktiska antalet anställda då verksamheterna startar. I detta fall, då antalet anställda förändras så innebär detta i förändringen att den totala parkeringsefterfrågan kan komma att revideras.

Tabell 6-4 Uppskattad parkeringsefterfrågan för cykel- och bilparkering för Tunnelbanekvarteret enligt MOPS respektive målbild. Platser för besökare anges inom parentes.

Typ av parkering	Bilparkering	Cykelparkering (varav besökare)
Butiker	0	15 (13)
Restaurang/café	5	29 (25)
Kontor	70	193
<b>Total</b>	<b>75</b>	<b>237 (44)</b>

<sup>19</sup> Detta motsvarar det parkeringsköp för poolbilar som Atrium Ljungberg har åtagit sig att genomföra för Kylfacket, Marknadshallarna och Stallet inom etapp 1 av Slakthusområdets utbyggnad.

## 7. Iordningsställande av mobilitetsåtgärder

### 7.1 Arbetsprocessen för hållbar mobilitet

Utgångspunkt för utbygganden av Slakthusområdet är MOPS samt Stockholms stads övriga styrande och vägledande dokument. Inför uppstart av detaljplan för Tunnelbanekvarteret genomförs en markanvisningsprocess där MOPS-dokumentet för Slakthusområdet utgör underlag. Atrium Ljungberg som blir markanvisade måste acceptera att verka för fastställda mål inkl. de delmål för hållbar mobilitet som beskrivs i dokumentet.

I detaljplaneskedet påbörjas ett arbete där konkreta åtgärder för mobilitet tas fram i samverkan mellan alla inblandade aktörer, privata såväl som offentliga. Detta leder till en avsiktsförklaring mellan aktörerna. I bygglovsprocessen skrivs avtal för att säkerställa att åtgärderna genomförs. Erfarenheter och lärdomar av processen, genomförda åtgärder och effekter följs upp kontinuerligt, men framför allt i byggskedet och efter inflyttning av boende och verksamma. Insamlad information användas för utvärdering och förbättring av mobilitetsarbetet och de styrande och vägledande dokumenten.

För en illustration av denna process, se Figur 7-1.



Figur 7-1 Schematisk bild över hur MOPS och hur resplanen förhåller sig till planeringsprocessen. Röd markering visar var i processen Atrium Ljungberg är när denna resplan tas fram.

Det är i detaljplaneskedet de avgörande strategiska riktlinjerna och besluten tas för hur tillgängligheten och mobiliteten i, till och från Tunnelbanekvarteret ska lösas. Den här resplanen tydliggör vilka åtgärder som ska genomföras och hur omfattande de ska vara för att delmålen på sikt ska uppnås. Den här resplanen är ett levande

dokument, där vissa delar kan komma att justeras och utvecklas iterativt utifrån synpunkter från aktörer i projektet och Stockholm stad.

## 7.2 Genomförandeplan för mobilitetsåtgärder

Åtgärderna i denna resplan syftar till att minska efterfrågan på bilparkering genom att uppmuntra och skapa goda förutsättningar för resande med andra färdmedel än privat bil (i huvudsak cykel och kollektivtrafik), samt att så långt möjligt synliggöra bilparkeringens kostnader för ”slutkonsumenten” – dvs medarbetarna vid verksamheterna i fastigheten. För att lyckas med detta och se till att åtgärderna har effekt över tid föreslås en organisation med mobilitetsansvariga på respektive verksamhet som fungerar som kontaktpersoner för övriga medarbetare och för Atrium Ljungberg.

Nedanstående tabell föreslår den arbetsprocess, i vilken de tidigare beskrivna mobilitetsåtgärderna kommer genomföras, dess omfattning, vem som bär ansvar för åtgärderna samt vilka avtal som behöver tecknas. Exakt hur genomförande, uppföljning och utvärdering av mobilitetsåtgärderna kommer ske behöver dock avtalas mellan Atrium Ljungberg och Stockholms stad.

Tabell 7-1 Genomförandeplan för mobilitetsåtgärderna inom Tunnelbanekvarteret.

Åtgärd	Omfattning	Införande/ Uppföljning	Ansvar	Avtal
Realtidskyltar	Realtidsskyltar installeras i byggnadens huvudentré.	Innan första hyresgäst flyttar in	AL	SL Leverantör av skyltar
Informationstillfällen SJ, SL etc.	Informationstillfällen om företagsresor till hyresgäster	I samband med första inflytt. Därefter minst en gång per år	AL	SL/SJ etc. Hyresgäster
Cykelparkering	Minst 237, varav 5 % för lastcyklar, parkeringsplatser av god kvalitet, med god tillgänglighet m.a.p. dimensionering av dörrar, hiss och trappor. Automatiska dörröppnare ska finnas vid alla dörrar som passeras med cykel.	Innan första hyresgäst flyttar in	AL	AL Stockholms stad
Cykelfaciliteter	Dusch- och omklädningsrum, klädförvaring- och torkskåp. För placering.	Innan första hyresgäst flyttar in	AL	AL Stockholms stad
Cykelpool	Cykelpool i mobilitetshus eller inom fastigheten som består av 20 elcyklar. <i>Antalet cyklar är en preliminär uppskattning och kan komma att revideras då behovet har utvärderats.</i>	Innan första hyresgäst flyttar in. Utvärdering efter 6–12 månader och därefter kontinuerligt	AL	AL Stockholms stad Cykelpoolsleverantör Mobilitetshus Hyresgäst
Bilpool	Medlemskap i bilpool i 5 år från första inflyttning. Tecknande av 3,5* p-köp för bilpoolsbilar i mobilitetshus.	P-köp tecknas med Stockholm P vid erhållet startbesked. Avtal med bilpoolsleverantör tecknas innan första hyresgäst flyttar in. Utvärdering efter 6–12 månader och därefter minst en gång per år	AL	AL Stockholms stad Bilpoolsleverantör Stockholms Parkering Hyresgäst
Information till hyresgäster	Information om mobilitetsarbetet och vilka mobilitetsåtgärder som hyresgästerna får tillgång till	I marknadsföring av projektet. I samband med att första hyresgäst flyttar in. Uppföljning och utvärdering sker minst en gång per år.	AL Hyresgäster	AL Stockholms stad
Stöttande funktioner till hyresgäster	Upprättande av digital plattform för hyresgäster	Innan första inflytt. Utvärderas kontinuerligt för att förbättra stödfunktionerna.	AL Hyresgäster	AL Stockholms stad Övriga leverantörer av mobilitetstjänster
Plattform för samåkande	Digital plattform för samåkande för verksamma och boende inom hela Slakthusområdet	I samband med färdigställande av etapp 1 av Slakthusområdet	AL ska driva frågan i dialog med staden och förvaltare av mobilitetshuset och övriga byggherrar	
Bilparkering	75 bilparkeringsplatser anordnas.	P-köpsavtal tecknas med Stockholm P senast vid erhållet startbesked.	AL	AL Stockholm Parkering

\* Motsvarar det parkeringsköp för poolbilar som Atrium Ljungberg har åtagit sig att genomföra för Kylfacket, Marknadshallarna och Stallet inom etapp 1 av Slakthusområdets utbyggnad.

## 7.3 Uppföljning och utvärdering

Atrium Ljungberg kommer att underteckna en avsiktsförklaring om att införa de åtgärder som ingår i denna resplan, samt genom uppdatering av grönt hyresavtal inkludera åtgärder för hållbart resande inom dessa. Genom uppföljning och utvärdering säkerställs att åtgärderna i resplan och avsiktsförklaring genomförs och att målsättningarna i avsnitt 4 nås.

Uppföljning av åtgärderna görs kontinuerligt under genomförandetiden. Särskilt viktigt är detta vid övergången mellan olika skeden i införandeprocessen, till exempel när planeringsfasen är klar och byggfasen börjar. Uppföljning och utvärdering sker även kontinuerligt under användarskedet, minst en gång per år eller då behov uppstår. Med fördel kan även en resevaneundersökning genomföras vartannat år för att följa upp effekterna av införda åtgärder.

Uppföljningen rekommenderas innefatta minst följande aktiviteter:

- ▶ Status på åtgärder, t ex i termer av: *klara, pågående, påbörjade* respektive *planerade*.
- ▶ Antal bilparkeringsplatser och belägningsgrad på dessa
- ▶ Antal cykelparkeringsplatser och belägningsgrad på dessa
- ▶ Antal bilar och cyklar i poolen och nyttjandegraden av dessa
- ▶ Samlad bedömning av hur de olika åtgärderna fungerar
- ▶ Samlad bedömning av hur väl fastigheten fungerar med avseende på hållbar mobilitet.

Hyresgästerna uppmuntras att rapportera till Atrium Ljungberg vilka åtgärder de genomfört. Atrium Ljungberg redovisar resultat från uppföljning och utvärdering till Stockholms stad. Redovisning av arbetet med resplan sker för staden i samband med antagen detaljplan, beviljat bygglov och när slutbesked erhållits. Därefter utför Atrium Ljungberg en gång per år en egen uppföljning, som kan förmedlas till Stockholms stad om så efterfrågas.