

PM 2020:42

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

2020-10-27

Resplan för Stationskvarteret i Slakthusområdet

Innehåll

1.	Inledning	3
1.1	Mobilitets- och parkeringsstrategi för Slakthusområdet	3
1.2	BREEAM-SE	3
2.	Stationskvarteret	6
2.1	Läge och förutsättningar	6
2.2	Planerade verksamheter	7
3.	Mål och ambitionsnivå för resande till och från Stationskvarteret	8
4.	Behov av resor och transporter	9
4.1	Sammanfattning trafikallsträng	9
4.2	Behov av resor och transporter	9
5.	Mobilitetsåtgärder	12
5.1	Mobilitetsåtgärder för Stationskvarteret	12
5.2	Effekter av mobilitetsåtgärder	15
6.	Möjligheter till samnyttjande	16
7.	Parkering och mobilitet för verksamheterna	17
7.1	Parkeringstal för Slakthusområdet	17
7.2	Parkeringstal för Stationskvarteret	17
7.3	Parkeringsefterfrågan	18
8.	Ordningsställande av mobilitetsåtgärder	19
8.1	Arbetsprocessen för hållbar mobilitet	19
8.2	Genomförandeplan för mobilitetsåtgärder	21
8.3	Uppföljning och utvärdering	23

1. Inledning

1.1 Mobilitets- och parkeringsstrategi för Slakthusområdet

Enligt den mobilitets- och parkeringsstrategi (MOPS) som tagits fram för Slakthusområdet¹ gäller följande:

För bilparkering vid arbetsplatser gäller ett parkeringstal (p-tal) på 0–4 bilplatser per 1000 m² BTA kontor.

För cykelparkering gäller ett parkeringstal (p-tal) på 0,2 cykelplatser per anställd och 20–30 cykelplatser per 1000 m² BTA för butiker och service.

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

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 Stationskvarteret 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 faciliteter så att byggnadens brukare uppmuntras att använda alternativa transportsätt till bil för att ta sig till och från byggnaden.

2 p om en av följande optioner uppfylls, *exemplary performance* om två uppfylls:

¹ 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 CO₂ är lägre än för bensin/dieselmotorer.
- 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 p: Säkra (fastbultade ej lösa, ram ska kunna låsas fast), regnskyddade (gäller ej besökplatser) cykelställ med bra belysning. Synligt från byggnaden eller skyltat. Stockholms stads krav på cykelställ måste också uppfyllas men då inget krav på hur de utformas.

Tra 5 – Resplan

Att stimulera till att byggnadens brukare väljer transportsätt med liten miljöbelastning genom att informera om dessa alternativ.

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

Om projektet leder till betydande ökning av transporter ska en reseanalys genomföras: om relevant befintlig resmönster och åsikter så hinder kan undanröjas, resmönster hos framtida användare och deras transporters påverkan. Befintliga förhållanden för fotgängare och cyklister (inkl. besökare med barn), anpassning till rörelsehinder 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 minska transportrelaterade utsläpp och minska risken för trafikstockningar.

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

- ▶ 1 p: 1 p-plats per 5 anställda + besökare
- ▶ 2 p: 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. Stationskvarteret

2.1 Läge och förutsättningar

Fastigheten som studeras i denna utredning är det s.k. *Stationskvarteret*, 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.

Stationskvarteret angörs idag från Palmfeltsvägen och Arenavägen. Tunnelbana och tvärbana kopplas till området via en gång- och cykelbro vid korsningen Palmfeltsvägen – Arenavägen. Buslinjerna 168 och 195 ansluter närmast vid Palmfeltsvägen. Det regionala cykelstråket Nynäshamnsleden leder via Arenavägen och Palmfeltsvägen mot planområdet. I närheten finns parkeringsanläggningar vid Globen och Tele2 Arena.



Figur 2-1 Stationskvarterets läge inom Slakthusområdet (röd markering). Källa: planprogrammet för Slakthusområdet.

2.2 Planerade verksamheter

Kvarteret är tänkt att innehålla hotell och kontor med lokaler i bottenvåning ovan redan planlagd tunnelbaneentré i Slakthusområdet. Vid tunnelbanan kommer det finnas butiker, av typen mindre servicebutiker. Verksamheterna inom Stationskvarteret 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 – tunnelbana, handel och bar samt frukostmatsal för hotellverksamheten
- ▶ Plan 2 – hotellverksamhet med cirka 30 rum
- ▶ Plan 3–7 – kontorsverksamhet

Tabell 2-1 Fastighetens funktionsindelning med BTA för respektive verksamhet

Verksamhet	BTA (m ²)
Butiker	1 086
Café/Restaurang	666
Hotell	1 515
Kontor	15 993
Total	19 260

3. Mål och ambitionsnivå för resande till och från Stationskvarteret

I MOPS beskrivs hur ambitionen för det nya Slakthusområdet är 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.

Tabell 3-1 Sammanställning av färdmedelsfördelningen enligt MOPS, RVU och Mål för Stationskvarteret.

Färdmedel	MOPS Slakthusområdet	RVU Stockholm 2015	MÅL Stationskvarteret
Bil	16 %	14 %	12 %
Kollektivtrafik	40 %	44 %	46 %
Cykel	12 %	20 %	21 %
Gång	27 %	21 %	16 %
Annat	2 %	2 %	5 %
Total	100 %	100 %	100 %

Stationskvarteret har ett av de bästa lägena i Slakthusområdet. Detta är något som gör att målsättningen för Stationskvarteret är en högre andel hållbara transporter än genomsnittet för hela området.

I Stationskvarteret planeras inga bostäder, endast verksamheter. Hur anställda reser till och från arbetet påverkas till stor del av förutsättningarna för att resa med olika färdmedel varför de som arbetar i Stationskvarteret precis vid tunnelbanestationen kan antas resa kollektivt i högre utsträckning än i genomsnitt för området.

Målet är att de som arbetar i eller besöker Stationskvarteret ska resa med bil i lägre utsträckning än genomsnittet för de som bor i innerstaden och istället i större utsträckning resa med kollektivtrafiken och cykla.

I Tabell 3-1 redovisas färdmedelsfördelningen för arbetsresor för de som bor i innerstaden (resevaneundersökning för Stockholms län - 2015). Utifrån detta har mål satts för färdmedelsfördelningen för verksamma och besökare till Stationskvarteret (se även Tabell 3-1):

- ▶ 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 %

4. Behov av resor och transporter

För att uppskatta hur många resor och transporter de planerade verksamheterna i Stationskvarteret kan förväntas alstra har en beräkning först gjorts med Trafikverkets trafikstringsverktyg för att få det antal resor som kommer att genereras. Därefter har färdmedelsfördelningen justerats, dels utifrån MOPS, dels utifrån ambitionen för resande till och från Stationskvarteret.

Då Trafikstringsverktyget saknar en funktion som beräknar resor som genereras av hotell, har dessa beräkningar gjorts manuellt med hjälp av antal rum, anställda och beläggning av hotellrummen.

I trafikstringen har ytor för tunnelbana exkluderats. Gemensamma ytor, dvs ytor för avfallshantering, nödutgång och övriga gemensamma ytor har fördelats över kvarters respektive funktioner. För kontorsverksamheterna antas 18 m² BTA per anställd², vilken innebär att totalt 899 anställda kommer att finnas inom Stationskvarteret.

4.1 Sammanfattning trafikstring

Trafikstringen enligt ambitionsnivån för Stationskvarteret ger 678 bilresor (exklusive nyttotrafik). Det ger en årsdygnstrafik på 452 bilresor och årsveckodygnstrafik på 502, se Tabell 4-1 nedan. Nyttotrafik uppskattas till ca 7-8 transporter per dygn.

Tabell 4-1 Sammanfattningstabell trafikstring Stationskvarter

	BTA	Bil	Koll	Cykel	Gång	Annat	Totalt
Stationskvarteret	19 259	678	2 499	871	1 192	273	5 514

4.2 Behov av resor och transporter

Trafikstring hotell

Eftersom trafikstring för hotell ej ingår i Trafikverkets trafikstringsverktyg har en manuell beräkning, baserat på hotellets förutsättningar tagits fram. Antaganden som har används för beräkningarna är:

- ▶ BTA: 1 515 m²
- ▶ Antal rum: 30 rum
- ▶ Genomsnittlig beläggning av rummen: 76 %

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

► Antal heltidsanställda: 10 personer

Utifrån dessa antaganden samt MOPS (se Tabell 4-2) och färdmedelsfördelningen enligt målet för Stationskvarteret (se Tabell 4-3) har en trafikstring för besökare respektive anställda beräknats. Hotellverksamheten uppskattas alstra 68 resor per dygn, varav 46 resor genereras av besökare och 22 resor genereras av anställda.

Tabell 4-2 Uppskattning av antal resor som alstras av hotellets anställda och besökare utifrån MOPS.

	Bil	Koll	Cykel	Gång	Annat	Totalt
Andel	16%	40%	12%	27%	5%	100%
Besökare	8	18	6	12	2	46
Anställda	4	8	2	6	2	22
Total	12	36	8	18	4	68

Tabell 4-3 Uppskattning av antal resor som alstras av hotellets anställda och besökare med en färdmedelsfördelning enligt målet för Stationskvarteret.

	Bil	Koll	Cykel	Gång	Annat	Totalt
Andel	12%	46%	16%	21%	5%	100%
Besökare	6	20	8	10	2	46
Anställda	2	10	4	4	2	22
Total	8	30	12	14	4	68

Trafikalstring med färdmedelsfördelning utifrån MOPS

När basprognosen från trafikstringsverktyget justeras så att den överensstämmer med färdmedelsfördelningen i MOPS för Slakthusområdet uppskattas Stationskvarteret alstra 871 bilresor (exklusive nyttotrafik). Det ger en årsdygnstrafik på 581 bilresor och årsveckodygnstrafik på 645 bilresor, se Tabell 4-4.

Tabell 4-4 Stationskvarterets färdmedelsfördelning samt trafikstring per verksamhet utifrån MOPS

	BTA	Bil	Koll	Cykel	Gång	Annat	Totalt
Andel		16%	40%	12%	27%	5%	100%
Verksamhet							
Butiker	1 086	250	215	84	483	23	1 054
Café/Restaurang	666	70	121	19	247	17	474
Hotell	1 515	12	26	8	18	4	68
Kontor	15 993	555	1 848	552	736	226	3 918
Total	19 259	883	2 207	663	1 485	276	5 514

Trafikalstring med trafikalstring enligt målen för Slakt- husområdet

Med en färdmedelsfördelning enligt målet för Stationskvarteret uppskattas byggnaden alstra 678 bilresor (exklusive nyttotrafik). Det ger en årsdygnstrafik på 452 bilresor och årsveckodygnstrafik på 502 bilresor, se Tabell 4-5.

Tabell 4-5 Stationskvarterets färdmedelsfördelning samt trafikalstring enligt målet för Stationskvarteret.

	BTA	Bil	Koll	Cykel	Gång	Annat	Totalt
Andel		12%	46%	16%	21%	5%	100%
Verksamhet							
Butiker	1 086	256	243	101	431	23	1 054
Café/Restaurang	666	69	127	21	235	22	474
Hotell	1 515	8	30	12	14	4	68
Kontor	15 993	345	2 100	738	512	223	3 918
Total	19 259	678	2 499	871	1 192	273	5 514

Behov av transporter (nyttotrafik)

Structors uppskattning⁶ vad gäller Stationskvarterets behov av nyttotrafik för kontor och hotell är:

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
- Totalt: 13–16 transporter/vecka**

Hotell:

- ▶ Tvätt och förbrukningsmaterial hotell: 4-6 gånger/vecka
 - ▶ Leverans av livsmedel (restaurang) 18 gånger/vecka
 - ▶ Förbrukningsmaterial/drift kök 2 gånger/vecka
 - ▶ Återvinning/sophantering 6 gånger/vecka
- Totalt: 30-32 transporter/vecka**

Utöver leveranser och sophantering till fastighetens kontor och hotell tillkommer leveranser och sophantering till butiker. Utifrån tidigare nämnda antaganden med 1-2 leveranser/avfallstransporter per butik på en dag⁷ summeras dessa till **4–8 transporter om dagen**.

⁶ Structor Angöringsbehov – Transporter/Leveranser Sandhagen 2 – 2020-02-07

⁷ Enligt en restaurangkedja med restauranger i Stockholm och Uppsala – BTA mellan 300 och 500 kvm.

5. Mobilitetsåtgärder

5.1 Mobilitetsåtgärder för Stationskvarteret

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, 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 färdmedlen åtar sig Atrium Ljungberg att genomföra nedan beskrivna åtgärder. Eftersom utvecklingen inom utredningsområdet går snabbt förbehåller sig Atrium Ljungberg rätten att byta ut åtgärder mot andra som bedöms ha samma påverkan på den hållbara mobiliteten i området.

Kollektivtrafikrelaterade åtgärder

Det centrala läget inom Slakthusområdet, vid planerad tunnelbaneuppgång, är i sig den viktigaste förutsättningen för kollektivtrafikens attraktivitet för arbetspendling och tjänsteresor till och från Stationskvarteret. För att ytterligare förstärka detta kommer Atrium Ljungberg att genomföra följande åtgärder:

- ▶ **Skyltar med realtidsinformation om nästa avgång med tunnelbana** installeras i fastighetens entré.
- ▶ **Anordna information/-stillfällen för SL, SJ** med flera att berätta om företagsavtal för resor i tjänsten.
- ▶ **Kampanjer tillsammans med SL och SJ** med flera, där man erbjuder prova-på-biljetter inom kollektivtrafiken för anställda i samband med att nya företag flyttar in. Dessa kampanjer kommer att upprepas minst vartannat år.

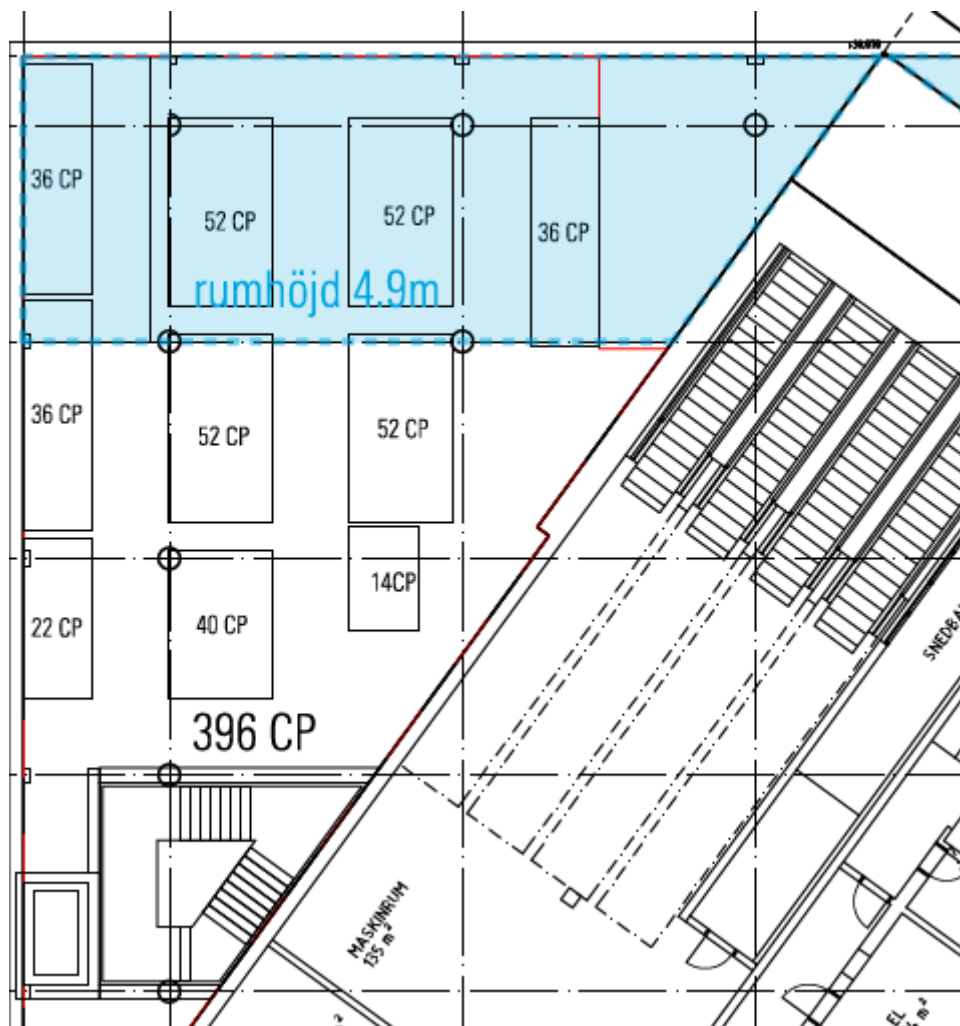
Cykelrelaterade åtgärder

För att åstadkomma verkligt attraktiv cykelparkering ställs i denna gröna resplan högre krav på utformningen, i form av tillgänglighet, stöldsäkerhet, plats för utrymmeskrävande cyklar och andra typer av cyklar/tvåhjuliga fordon, placering av dörröppnare och tillhörande serviceutrymmen.

- ▶ **Anläggning av erforderligt antal cykelparkeringar av god kvalitet.** Minst 240 cykelparkeringar för verksamheternas anställda och besökare anordnas

inom fastigheten som inomhusparkering. Dessa platser kommer att finnas i källarplan, med entré via hiss vid Norra Entrétorget. Parkering inomhus ska vara lätt 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.

Om fastigheten ska planeras för att inrymma lastcyklar, så bör man planera för minst 70 x 260 cm (tvåhjuliga lastcyklar) och 90-110 x 210 cm (trehjuliga lastcyklar) per plats. I det fall lastcyklar planeras rymmas i källargaraget måste hissens innermått vara minst 2,3 x 1,2 m.



Figur 5-1 Placering av cykelparkeringar i källarplan i byggnadens nordöstra del (Källa: Lundgaard & Tranberg Arkitekter).

- ▶ **Goda cykelfaciliteter i fastigheten.** I fastigheten skapas utrymme för dusch och omklädning, torkrum, klädförvaringsskåp etc, samt automatiska dörröppnare, tillgängliga för verksamheternas anställda

- ▶ **Cykelpool** tillhandahålls, med tillgång till olika typer av bokningsbara cyklar, vanliga cyklar, elcyklar och elassisterade lådcyklar, som verksamheterna i fastigheten 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 digital plattform. I det scenario där det byggs ett hotell inom fastigheten så bör även hotellet ha cyklar att låna ut till sina besökare.

Bilrelaterade åtgärder

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

- ▶ **Bilpool** kommer finnas tillgänglig för anställda i verksamheter i fastigheten. Företagen i fastigheten ges tillgång till bilpoolstjänst och medlemskapet i bil-poolen bekostas av Atrium Ljungberg under tio år från första inflyttning. In-formation om medlemskap, bokning, och lediga bilar kommuniceras till hy-resgäster/verksamheter i samband med tecknande av hyresavtal.
- ▶ **Parkering för bilpool:** Parkeringsplatser för bilpoolens bilar hyrs av Atrium Ljungberg i närmaste mobilitetshus.

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 mobilitetsar-betet i fastigheten, målsättningen och vilka åtaganden som åligger verksam-heterna.
- ▶ **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 färd sätt till och från arbetet och i tjänsten, samt i samarbete utvecklar nya lösningar, t ex i form av en digital husguide, med information om alla mobilitetsfrämjande möjlig-heter som ges hyresgäster. Det kan även vara att ta fram mötes- och re-sepolicy, införande av årlig cykelservice av medarbetares cyklar och även skapa möjligheter för att ersätta tjänsteresor med resfria möten via telekon-ferenssystem.

Övriga åtgärder

Följande åtgärder 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.

- ▶ **Verka för att minst 20 % av parkeringsplatserna i mobilitetshusen utrustas med laddstolpar för elbilar** för att möta den framtida efterfrågan på laddplatser till följd av en kraftigt ökad elektrifiering av fordonsflottan.
- ▶ **Upprätta plattform för samåkning.** I samarbete med Castellum, Stockholms stad samt andra byggherrar. Plattform för samåkning etableras för att uppmuntra och underlätta för verksamma och boende inom Slakthusområdet att registrera sig för samåkning.

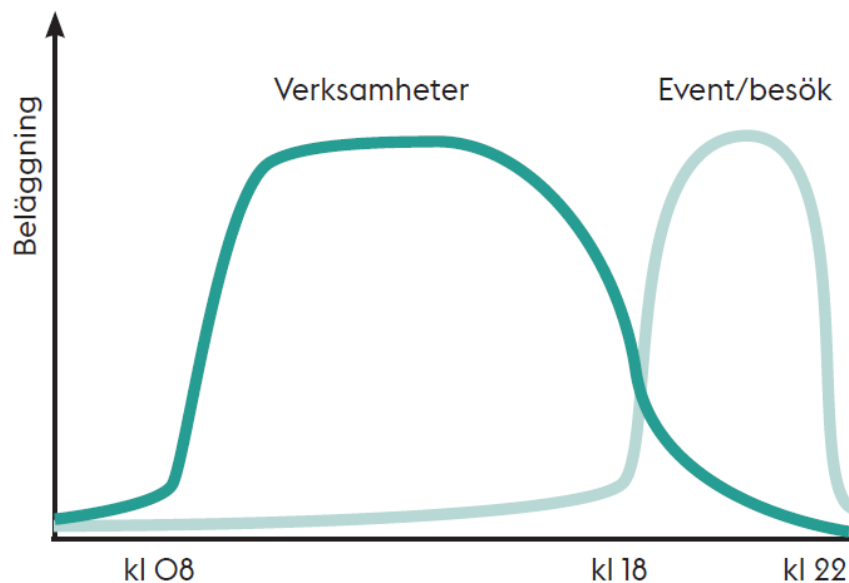
5.2 Effekter av mobilitetsåtgärder

Mobilitetsåtgärderna som listas i avsnittet ovan är framtagna för att motsvara det som beskrivs som ambitiös nivå i riktlinjer för gröna parkeringstal i Stockholms stad⁸. Baserat på samma riktlinjer bedöms åtgärderna ge en reduktion av parkerings-efterfrågan på 25 %.

⁸ Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad (2015).

6. Möjligheter till samnyttjande

Enligt riktlinjer från MOPS så bör behovet av parkeringar för arbetsplatser i största möjliga mån täckas av samnyttjande i befintliga anläggningar i det kringliggande området. Parkeringsanläggningarna vid Globen-området har dimensionerats för stora kultur- och nöjesevenemang samt shopping och används främst under kvällstid. Redan idag sker samnyttjande mellan allmänheten/besöksparkering och arbetsplatsparkering ibland annat Tele2 Arena-garaget och Södra Globengaraget, enligt Stockholm parkering.



Figur 6-1 Schematisk graf över potentialen för samnyttjande mellan verksamhetsparkering och event/besöksparkering (Källa: MOPS)

Eftersom den absoluta majoriteten av verksamma inom Stationskvarteret kommer efterfråga bilparkering under dagtid när befintliga parkeringsanläggningar har en mindre beläggning finns det en stor potential för samnyttjande av dessa parkeringsplatser, vilket kan ses i Figur 6-1 ovan. Man bör inte behöva anlägga några nya parkeringsplatser för att möta behovet för anställda i Stationskvarteret, då detta kan lösas genom samnyttjande i Tele2 Arena-garaget som idag har en stor överkapacitet.

Att butiker i tunnelbanan skulle generera bilresor (utöver nyttotrafik) är mycket osannolikt, då det är en typ av handel där man handlar på vägen till och från tunnelbanan. Det kommer även finnas en stor potential för samnyttjande av cykelparkeringsplatser mellan resande med tunnelbanan och kunder i butikerna, då dessa målgrupper utgörs av samma personer.

7. Parkering och mobilitet för verksamheterna

7.1 Parkeringstal för Slakthusområdet

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

- ▶ Arbetsplatser: 0–4 bilparkeringsplatser per 1000 m² BTA och minst 0,2 cykelparkeringsplatser per anställd.
- ▶ Butiker och service: 20–30 cykelparkeringsplatser per 1000 m² BTA.

7.2 Parkeringstal för Stationskvarteret

Kontor och Café/Restaurang

Stationskvarterets läge inom Slakthusområdet motiverar ett lågt parkeringstal inom spannet 0–4 parkeringsplatser per 1000 m² BTA. Dock planeras fastigheten inrymma ett stort antal kontorsverksamheter, där ytorna planeras för en relativt hög anställningstäthet (18 m² BTA per anställd), vilket leder till att parkeringstalet sätts till 4 parkeringsplatser per 1000 m² BTA.

För anställda har ett cykelparkeringstal på 0,2 platser per anställd använts.

Hotell

För anställda inom hotellet har en bilparkeringstal på 4 platser per 1000 m² BTA använts.

Då parkeringstal för hotellverksamhet saknas i MOPS, så används ett cykelparkeringstal på 0,2 platser per anställd och 4 cykelparkeringsplatser per 1000 m² BTA för besökare⁹.

Butiker

Butikerna i anslutning till tunnelbanan kommer vara av typen mindre servicebutiker (Pressbyrån, 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

⁹ Cykelparkeringstal, hotellverksamhet för Zon A (centrumzonen) i Umeå.

parkeringstal inom spannet 0-4 bilplatser per 1000 m² BTA, så sätts parkeringstalet för butiker till 0 bilplatser per 1000 m² BTA.

För butiker har ett cykelparkeringstal på 20 platser per 1000 m² 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 eventuellt dras bort ur sammanställningen nedan.

7.3 Parkeringsefterfrågan

I Stationskvarteret fastighet kommer det att finnas (exkl. tunnelbanestationen) kontor, butiker och hotell. Baserat på parkeringstalen ovan fås då följande parkeringsefterfrågan gällande cykel- och bilparkering.

Cykelparkering

Efterfrågan på cykelparkering beräknas uppgå till 211 platser, baserat på att kvarteret har 889 verksamma inom kontorslokalerna samt 10 anställda inom hotellet, de parkeringstal som gäller enligt MOPS samt cykelparkeringstal för besökare till hotell (Umeå kommun), se Tabell 7-1.

Tabell 7-1 Parkeringsefterfrågan för cykelparkeringsplatser.

Verksamhet	BTA	Anställda	P-tal	Antal platser
Butiker	1 086		20 per 1000 m ²	22
Hotell	2 181	10	0,2 per anställd + 4 per 1000 m ² BTA för besökare	11
Kontor	15 993	889	0,2 per anställd	178
Total	19 260	899		211

Bilparkering

Efterfrågan på bilparkering beräknas uppgå till 73 platser, detta inkluderar platser för besökare till kontor och hotell. För en fördelning av platser för olika verksamheter, se Tabell 7-2.

Tabell 7-2 Parkeringsefterfrågan för bilparkeringsplatser.

Verksamhet	BTA	P-tal	Parkerings- efterfrågan
Butiker	1 086	0 per 1000 m ²	0
Hotell	2 181	4 per 1000 m ²	9
Kontor	15 993	4 per 1000 m ²	64
Total	19 260		73

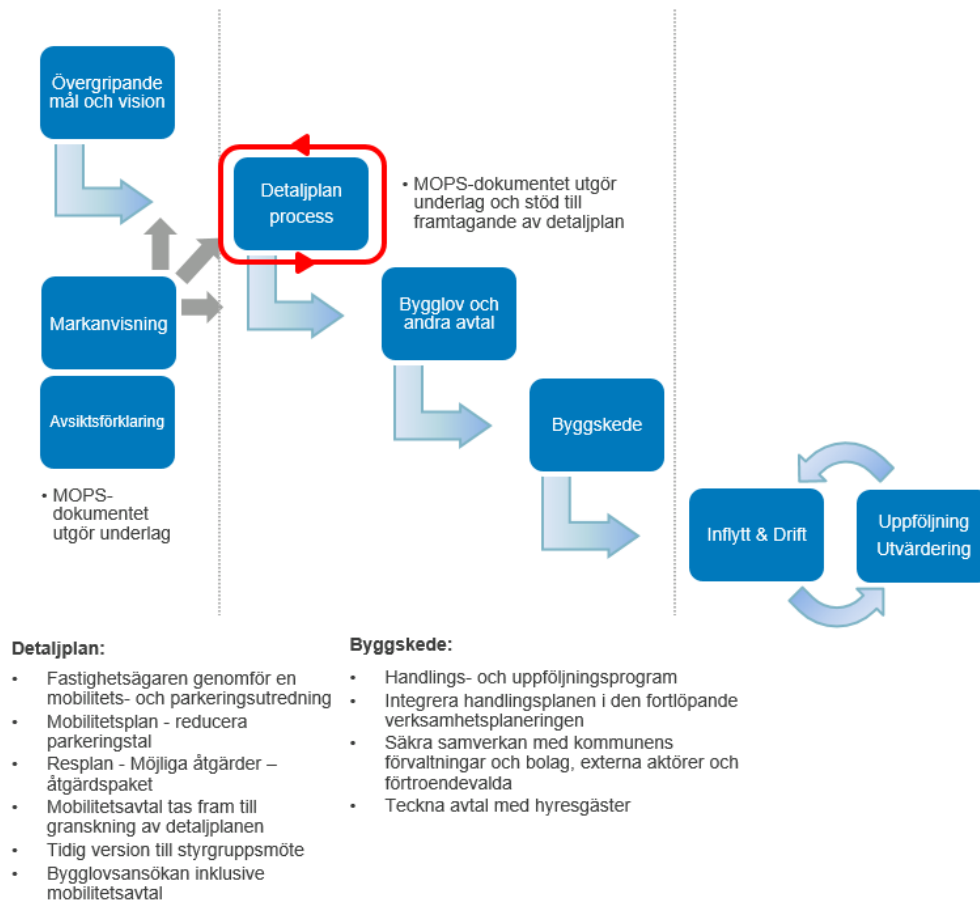
8. Iordningsställande av mobilitetsåtgärder

8.1 Arbetsprocessen för hållbar mobilitet

Utgångspunkt för utbygganden av Slakthusområdet är MOPS samt Stockholms stads övriga styrande och vägledande dokument. Inför uppstart av detaljplan för Stationskvarteret genomförs en markanvisningsprocess där MOPS-dokumentet för Slakthusområdet utgör underlag. De aktörer som blir markanvisade för Stationskvarteret 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 framförallt 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 8-1 på nästkommande sida.



Figur 8-1 Schematisk bild över hur MOPS och 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 Stationskvarteret 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.

8.2 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 även en organisation med mobilitetsansvariga på respektive verksamhet som fungerar som kontaktpersoner för övriga medarbetare och för Atrium Ljungberg.

Nedanstående tabell beskriver den arbetsprocess, i vilken de tidigare beskrivna mobilitetsåtgärderna kommer genomföras, dess omfattning, vem som bär ansvar för åtgärderna samt vilka avtal som behöver tecknas.

Tabell 8-1 Genomförandeplan för mobilitetsåtgärderna inom Stationskvarteret.

Åtgärd	Omfattning	Införande/ Uppföljning	Ansvar	Avtal
Realtidskyltar	Realtidsskyltar installeras i alla större entréer	Innan första hyresgäst flyttar in	AL	SL Leverantör av skyltar
Informationstillfällen SJ, SL etc.	Informationstillfällen för företagsresor till hyresgäster	I samband med första inflytt. Därefter minst en gång per år	AL	SL/SJ etc. Hyresgäster
Prova-på-kampanj	30-dagarskort/reskassa erbjuds till alla medarbetare	I samband med första inflytt. Därefter minst vartannat år	AL	AL SL/SJ etc
Cykelparkering	Minst 240 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.	Innan första hyresgäst flyttar in	AL	AL Stockholms stad
Cykelpool	Cykelpool i mobilitets-hubb; X elcyklar och X elassisterade lastcyklar	Innan första hyresgäst flyttar in. Utvärdering efter 6-12 månader och därefter kontinuerligt	AL	AL Stockholms stad Cykeloolsleverantör Mobilitetshubb Hyresgäst
Bilpool	Bilpool i Mobilitets-hubb; X bilpoolsbilar	Innan första hyresgäst flyttar in. Utvärdering efter 6-12 månader och därefter minst en gång per år	AL	AL Stockholms stad Bilpoolsleverantör Mobilitetshubb Hyresgäst
Information till hyresgäster	Information om mobilitetsarbetet och krav på vilka mobilitetsåtgärder som ska genomföras av verksamheterna.	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
Laddstolpar i mobilitetshubbar	Minst 20 % av parkeringsplatserna ska utrustas med laddstolpar i mobilitetshusen	Innan mobilitetshubben tas i drift.	AL ska driva frågan i dialog med staden och förvaltare av mobilitetshusen och övriga byggherrar	
Plattform för samå-kande	Digital plattform för samå-kande för verk-samma och boende inom hela Slakthus-området	I samband med färdig-ställande av etapp 1 av Slakthusområdet	AL ska driva frågan i dialog med staden och förvaltare av mobilitetshusen och övriga byggherrar	

8.3 8.3 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 med hyresgäster inkludera åtgärder för hållbart resande inom dessa. Genom uppföljning och utvärdering säkerställs att åtgärderna i resplan och avsiktsförklaring genomförs och att målsättningarna i avsnitt 3 nås.

Uppföljning av åtgärderna görs kontinuerligt under genomförandetiden. Särskilt viktigt är detta vid övergången mellan olika skeden i införandeprocessen, t ex när planeringsfasen är klar och byggfasen börjar. Uppföljning och utvärdering sker även kontinuerligt under användarskedet, åtminstone 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
- ▶ Samlad bedömning av hur de olika åtgärderna fungerar
- ▶ Samlad bedömning av hur väl Stationskvarteret fungerar med avseende på hållbar mobilitet.

Hyresgästerna uppmantras att rapportera till Atrium Ljungberg vilka åtgärder de genomfört. Atrium Ljungberg redovisar resultat från uppföljning och utvärdering till Stockholms stad. Lämpliga tidpunkter för redovisning av arbetet med resplan för staden sker 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.