



Trivector.se

Trivector Rapport 2025.04 / Version 1.1



Mobilitetsutredning Naturhusene Mälarhöjden

Nyskapande mobilitet för boende på Slättgårdsvägen

Lund | Göteborg | Stockholm | Luleå

Dokumentinformation

Titel: Mobilitetsutredning Naturhusene Mälarhöjden -
Nyskapande mobilitet för boende på Slättgårdsvägen

Projektnummer: 24234

Rapportnummer: 2025:04

Författare: Björn Wendle, Erika Johansson

Medverkande: Malin Gibrand

Kvalitetsgranskning: Malin Gibrand

Beställare: ALFA Development

Kontaktperson: Daniel Forsblom, Forsbloms Fastighetsutveckling

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.1	2025-01-10	Utkast	Forsbloms
0.2	2025-01-16		Forsbloms
0.9	2025-01-29	Preliminärversion	Forsbloms
1.0	2025-02-13	Preliminärversion	Forsbloms
1.1	2025-03-07	Slutversion	Forsbloms

Lund | Göteborg | Stockholm | Luleå

Förord

Denna mobilitetsutredning syftar till att beskriva och motivera ett mobilitetserbjudande för Naturhusene som resulterar i en parkeringsefterfrågan på max 0,5 bilparkeringsplatser per lägenhet. Utredningen omfattar även en nulägesbeskrivning för mobilitet i närområdet (Mälarhöjden) samt en plan för genomförandet.

Utöver vad som vanligtvis ingår i mobilitetsåtgärder, t ex utifrån Stockholms stads gröna p-tal, är ambitionen att skapa ett mobilitetserbjudande som:

1. Är så attraktivt och väl fungerande för en köpstark målgrupp, med en relativt stor andel äldre personer, att de i och med flytt till Naturhusene ändrar tidigare invand livsstil och i hög grad väljer bort att äga egen bil.
2. Erbjuds de förutsättningar som krävs för att mobilitetserbjudandet blir långsiktigt ekonomiskt bärkraftigt, så att ingående mobilitetstjänster efter en inkörningsperiod fungerar väl på marknadsmässiga villkor och skapar en tillräcklig lönsamhet också för mobilitetstjänstleverantörerna.

Mobilitetsutredningen är framtagen av Trivector Traffic AB på uppdrag av ALFA Development. ALFAs representant i arbetet har varit Forsbloms Fastighetsutveckling. Civing Björn Wendle, Trivector Traffic, är ansvarig projektledare för utredningen.

Stockholm, mars 2025

Lund | Göteborg | Stockholm | Luleå

Sammanfattning

Området Mälarhöjden har relativt andra områden i Stockholm ett högt bilinnehav och invånare som är vana vid att äga och använda egen bil. I Naturhusene vill ALFA utforma och uppnå ett nyskapande mobilitetserbjudande som är attraktivt för en köpstark målgrupp. Det ska aktivt stimulera ett mer hållbart resande och en minskad efterfrågan på parkeringsplatser för privatägd bil.

Mobilitetserbjudandets viktigaste komponenter är närheten till god kollektivtrafik (tunnelbana, buss), trygg och bekväm cykelparkering och inte minst en välutvecklad och attraktiv bildelningstjänst (bilpool).

Bilpoolen ska vara en premiumupplevelse smed hög kvalitet vad gäller bekvämlighet, flexibilitet, attraktiva och moderna fordon, tillgänglighet och pålitlighet. Målet är en tjänst som upplevs bättre och mer prisvärd än eget bilägande. Tjänsten kommer att optimeras för den aktuella målgruppen tillsammans med den kundnära erfarenheten som finns hos relevanta bilpoolsaktörer.

Särskild vikt läggs vid att skapa en ekonomiskt hållbar affärsmodell med kommersiell lönsamhet för de mobilitetstjänstleverantörer som blir en del av Naturhusene, detta för att tjänsterna ska finnas kvar över tid. En sådan modell förutsätter attraktiva, synliga och lättillgängliga parkeringsplatser för bilpoolsbilar i närheten till fastigheten. Därför har sådana platser till skapats på platsen (se bild).

Till åtgärderna föreslås en genomförandeplan där kommunikation till boende och uppföljning av effekter ingår. Staden och andra aktörer bjuds in att via uppföljningen vara en del av ett evidensbaserat lärande kring mobilitetsåtgärder, särskilt bilpool, som är attraktivt och leder till ett minskat bilinnehav hos en köpstark målgrupp med tidigare vana vid eget bilägande.

Lund | Göteborg | Stockholm | Luleå

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	6
1.1. Om Naturhusene.....	6
1.2. Hållbar utformning av parkeringsplatser.....	7
1.3. Mål för mobilitet.....	8
2. Nuläge för mobilitet	9
2.1. Mobilitet i Mälarhöjden.....	9
2.2. Mobilitet för köpstark målgrupp.....	12
2.3. Mobilitet genom bildelning och bilpool	12
3. Förslag på mobilitetsåtgärder	15
3.1. Förslag på mobilitetserbjudande till boende i Naturhusene.....	15
3.2. Mobilitetssamarbete med bilpool och andra mobilitetstjänster	16
3.3. Konsekvensbedömning.....	17
4. Plan för genomförande (Mobilitet+).....	18
4.1. Om Mobilitet+	18
4.2. Så här gör vi hållbar mobilitet attraktiv på Slättgårdsvägen.....	18
4.3. Uppföljning, lärande och evidens.....	18

1. Inledning

1.1. Om Naturhusene

Naturhusene är ett förtätningsprojekt med bostäder längs med Slättgårdsvägen i Mälarhöjden, på gångavstånd från Mälarhöjden tunnelbanestation. Projektet omfattar 2 huskroppar och ca 65 lgh.

Karaktärsdrag för Naturhusene är bland annat bostadshus i samklang med naturen, levande bottenvåningar mot det urbana stråket, höga sockelvåningar, generösa entréer och stora glaspartier, värdeskapande variation i materialval m m, att släppa fram natur och skog mellan husen och ge ett minimalt avtryck på skogsmark och berg. Det är dansk arkitektur och design med holistisk hållbarhetsprofil och minimerat koldioxidavtryck.

Den primära målgruppen för boendet är en köpstark målgrupp med vana och ekonomiska förutsättningar att kunna förflytta sig med egen bil i stor utsträckning. Det kan vara befintliga boende i Mälarhöjden som önskar att bo kvar i området men i ett modernare och mer bekvämt boende. Ett typiskt exempel på målgruppen är ett hushåll med 2 vuxna, 60+ och som tidigare bott i egen villa. En sekundär målgrupp är yngre par/familjebildare som önskar bo i Mälarhöjden men ej i egen villa. Det är en målgrupp med hög utbildning och bra inkomster, goda ekonomiska förutsättningar men önskar en mer lättskött, modernt och bekvämt boende än ett eget hus.

I Naturhusene vill ALFA utforma och uppnå ett nyskapande mobilitetserbjudande som trots denna utgångspunkt resulterar i ett mer hållbart resande och en minskad efterfrågan på parkeringsplatser för privatägd bil. Hållbar mobilitet för denna målgrupp är något som kommer behöva utvecklas i allt större omfattning i takt med ökad andel äldre i befolkningen parallellt med mål om minskade klimatutsläpp och minskad privatbilstrafik. Det behövs också mobilitetstjänster som är attraktiva även för dem som har god ekonomisk förmåga att äga egen bil, men är beredd att välja delningstjänster framför eget ägande.

Byggherre är ALFA Development.

1.2. Hållbar utformning av parkeringsplatser

Med konceptet Naturhusene arbetar ALFA med att minimera åverkan på natur och klimat, ett grundläggande steg i det arbetet är att minimera sprängning och användning av betong genom att inte förlägga parkeringsplatser i garage under mark. För att ytterligare minimera negativ påverkan från parkeringsytor som traditionellt är hårdgjorda har ALFA i detta projekt ett extra fokus på utformning och gestaltning av parkeringsytorna.

Genom att aktivt integrera ekosystemtjänster så som fördröjning av dagvatten och infiltration kan dessa ytor skapa ytterligare mervärden. Dels för ren reglering av dagvatten, skyfall och lokalklimat, men även som ett sätt att göra dessa ytor mer inbjudande och bättre inordna sig i platsens karaktär och natur. Att parallellt arbeta med en tydlig gestaltning kan även det ha en positiv effekt för annonseringen av bilpoolsplatserna, att göra de mer synliga och därmed understödja nyttjandet. ALFAs ambition för bilpoolsplatserna är att genom sin gröna gestaltning tydligt kunna kommunicera att det är just en bilpoolsplats, även när bilen är i användning och platsen står tom.



Exempel genomsläpplig beläggning. Stockholmvatten och avlopp. Foto WRS



Oljespill som binds i beläggning och övre marklager kommer så småningom att brytas ner. Stockholmvatten och avlopp. Foto WRS



Exempel genomsläpplig beläggning i Tokyo. Foto: Oskar Forsblom

1.3. Mål för mobilitet

Det övergripande målet för mobilitet i Naturhusene är att förstärka ALFAs övriga erbjudande med Naturhusene i Mälarhöjden.

I det ingår att skapa ett mobilitetserbjudande som ger ett mervärde i ett premiumboende för en köpstark målgrupp, och som bidrar till ett mindre bilägande än normalt för denna typ av hushåll. Mobilitetserbjudandet ska vara marknadsmässigt hållbart så att det blir åtminstone självfinansierat över tid. Det ska också erbjuda en hållbar affärsmodell och kommersiell lönsamhet för de mobilitetstjänstleverantörer som ingår i erbjudandet.

Mobilitetstjänster inkluderar åtminstone bildelning inklusive bilpool. Bilpoolen ska även vara öppen för andra kunder än boende i Naturhusene, och tillföra biltillgång och värde för omkringboende. Utgångspunkten är att istället för att subventionera bilpoolsbilar under 5 år så erbjuder byggherren bland annat attraktiva, synliga och lättillgängliga parkeringsplatser för bilpoolsaktören, samt effektiva kommunikationsvägar till boende så att bilpoolen stadigvarande kan drivas på affärsmässiga villkor, utan särskilt ekonomiskt bidrag från byggherre.

Mobilitetserbjudandet har även som mål att uppnå en reell parkeringsefterfrågan på max 0,5 bilparkeringsplatser per lägenhet. Det lägesbaserade parkeringstalet är 0,4 för området, men det verkliga parkeringstalet är i drygt 0,8 för Mälarhöjden som helhet. Spridningen är stor, här finns en hel del friliggande småhus och större bostäder med bilinnehav på både 2 och 3 bilar. Bedömningen är att för denna slags boende som Naturhusene erbjuder skulle den normala efterfrågan på privatägd bil motsvara 1,0 bilparkeringsplatser per lägenhet, eller ännu högre.

En ambition är också att skapa ett mobilitetserbjudande som är nytänkande och kan bidra till lärande kring köpstarka hushålls mobilitet, samt hur mobilitetstjänster bör anpassas för att fungera för denna målgrupp. Evidens i denna fråga kommer tas fram inom ramen för en plan för genomförande och uppföljning.

2. Nuläge för mobilitet

2.1. Mobilitet i Mälarhöjden

Platsanalys

Planområdet är lokaliserat i Mälarhöjden i södra Stockholm och det finns tillgång till lokal service inom nära gångavstånd från området. I Liljeholmen, som nås med tunnelbanans röda linjer på 10 minuter, finns det även ett stort ytterligare utbud av butiker och annan service. Se de närmsta målpunkterna samt gång- och cykelavstånd i Tabell 2-1. Det finns tillgång till bilpool på flera platser inom ca 15–20 minuters gångavstånd.

Tabell 2-1 Utbud och avstånd till service i närområdet.

Funktion	Målpunkt (närmsta)	Gångavstånd	Cykelavstånd	Kollektivtrafik
Livsmedelsbutik	Coop Mälarhöjden	4–8 min	1–2 min	
Vårdcentral	Axelsberg	20 min	4–7 min	Ca 10 min
Apotek	Apoteket Hjärtat Västertorp centrum	10–13 min	3 min	
Skola	Mälarhöjdens skola	3–5 min	2–3 min	
Förskola	Kroppås	5–6 min	2–3 min	
Idrottsplats	Johannisdalens bollplan / basketplan	1–5 min	1–3 min	
Lekplats	Johannisdalsparken	1–6 min	1–3 min	
Bilpool	Kinto, Västertorp	13–17 min	5–7 min	

Tillgång till kollektivtrafik

Planområdet har god tillgång till kollektivtrafik då det ligger i nära anslutning till Mälärhöjdens tunnelbanestation där tunnelbanans röda linje 13 som trafikerar sträckan Norsborg – Ropsten, se Tabell 2-2. Stationen nås inom ca 4 minuters gång från områdets norra del och ca 8 minuter från den södra delen. Det finns även en busshållplats i direkt anslutning till planområdet som trafikerar sträckan Klubbacken-Vårbergs centrum (hållplatsläge Lugntorpsvägen).

Tabell 2-2 Kollektivtrafikutbud i närområdet.

Linje	Sträckning	Turtäthet högtrafik	Målpunkter som nås	Byte till
Tunnelbana röd linje 13	Norsborg-Ropsten	5 min	Stockholm C – 20 min Slussen – 15 min Liljeholmen – 9 min	Samtliga pendeltågslinjer, samtliga övriga tunnelbanelinjer Tunnelbanans gröna linjer (linje 17–18–19) Tunnelbanans röda linje 14, ett stort antal busslinjer, tvärbanan
Busslinje 135	Klubbacken-Vårbergs centrum	30 min	Mälärhöjden (t-bana) – 3 min Bredäng (t-bana) – 15 min	

Restider

Det finns goda förutsättningar för boende att cykla från området, restiderna med cykel till intressanta målpunkter är jämförbara både med kollektivtrafik och bil, se Tabell 2-3.

Tabell 2-3 Restider med olika färdmedel till utvalda målpunkter.

Målpunkt	Cykel	Kollektivtrafik	Bil
Liljeholmen	16 min	19 min	10–16 min
Hornstull	19 min	21 min	18–30 min
Stockholm C	31 min	24 min	22–40 min
Kungens Kurva	16 min	29 min	7–12 min

Bilnehav

Stockholm stad har tagit fram övergripande uppgifter om bilnehav i olika stadsdelar i kommunen. Uppgifterna avser personbilar den 31 december 2023. Statistiken baseras på uppgifter från Statistiska Centralbyrån (SCB).

Bilnehavet i Mälarhöjden är väsentligt högre än kringliggande områden, och även högre än snittet för staden. I delområdet Mälarhöjden är genomsnittliga bilnehavet 0,83 bilar per hushåll och andelen hushåll som har minst en bil är 78%. Mälarhöjden ingår i det större området Hägersten/Älvsjö som i snitt har 0,45 bilar per hushåll och där andelen hushåll som har minst en bil är 46%. Andelen hushåll som har mer än en bil är 3 gånger större i Mälarhöjden jämfört med hela Hägersten/Älvsjö. Se Tabell 2-4 för jämförande siffror även med Söderort (som Mälarhöjden ingår i) samt för hela Stockholms stad.

Tabell 2-4 Bilnehav i Mälarhöjden samt kringliggande områden och hela staden.

Område	Antal personer	Antal hushåll	Antal bilar i trafik vid årets utgång	Antal bilar per hushåll	Andel hushåll med bil	Andel hushåll med mer än en bil
Mälarhöjden	4 353	1 470	1 214	0,83	78%	18%
Hägersten / Älvsjö	127 100	60 958	27 298	0,45	46%	6%
Söderort	376 459	178 962	76 814	0,43	44%	6%
Hela staden	988 943	480 027	189 293	0,39	40%	6%

Ett exempel på att Naturhusene finns i ett omland med högt bilnehav och höga parkeringstal finns i det näraliggande projektet Åldermannen från 2013, även det på Slättgårdsvägen. Åldermannen har ett parkeringstal på 1,0.

Resvanor

I den senaste resvaneundersökningen för Region Stockholm (2019) så finns det statistik om invånarnas resvanor på en övergripande nivå. Mälarhöjden tillhör söderort där färdmedelsandelen för bilresor var 31%, andelen kollektivtrafikresor var 36%, cykelresor stod för 7% och gångresor 23%. Sett till bilnehavet är sannolikt andelen bilresor högre i Mälarhöjden, och därmed andelen kollektivtrafikresor och cykelresor lägre.

Hösten 2024 genomfördes en medborgarundersökning om invånares resvanor på uppdrag av Stockholm stad¹, som visar att fler än hälften av boende i söderort tycker att cykeln bör prioriteras högre än den gör idag, samtidigt som bara 8% anser att bilen borde prioriteras mer i trafikplanering.

2.2. Mobilitet för köpstark målgrupp

Som tidigare nämnts vänder sig Naturhusene till en köpstark målgrupp, ofta med ekonomiska förutsättningar för och vana vid eget bilägande. Kostnaden för mobilitet är inte oväsentlig för målgruppen, men kvalitetsfaktorer som bekvämlighet, flexibilitet, attraktiva och moderna fordon, tillgänglighet, pålitlighet och liknande är ofta viktigare. Bilpoolsflottan bör ha bilmodeller som uppfattas som premium, i nivå med vad målgruppen hade valt i ett eget bilägande (därmed inte sagt att det måste vara stora fordon). Mobilitetstjänster och fordon behöver uppfattas som moderna, tjänster som ”är i tiden”.

Eftersom målgruppen sett till köpkraft sannolikt konsumerar relativt mycket resor (mobilitet), och inte enbart utifrån bostaden, så är enkel tillgång till mobilitetstjänster även på andra platser i staden och regionen en fördel. Detta kan inkludera sådant som kollektivtrafik, taxi och hemleveranstjänster. Det helhetskoncept med ett flertal ingående tjänster som kallats ”mobility as a service” skulle kunna passa målgruppen väl.

Faktum är att såväl bilägare som bilpoolsanvändare många gånger delar samma argument för sitt val av mobilitet, t ex flexibilitet och bekvämlighet. Till viss del handlar det därför om att bli väl introducerad till och testa något nytt, och att få egen erfarenhet av fördelarna.

En erfarenhet från bostadsfastigheter med väl utvecklade mobilitetstjänster är att många uppskattar mobilitetstjänster även om man inte nyttjar dem ofta eller mycket.² Det ger kvaliteter i form av flexibilitet och trygghet om eller när man behöver ett komplement eller alternativ till ens huvudsakliga färdssätt. Det kan också ge värde i form av högre marknadsvärdering av bostaden på samma sätt som andra tjänster som finns i eller i anslutning till en bostadsfastighet.

2.3. Mobilitet genom bildelning och bilpool

För Naturhusene finns ambition att inkludera attraktiva bildelningstjänster som matchar målgruppens behov och förväntningar. Bilpool som erbjuds av en kommersiell bilpoolsaktör är en del av detta, men bildelning kan också omfatta privat bildelning (ibland också kallat peer-to-peer bildelning) där boende delar en egen bil med grannar i fastigheten och närområdet.

¹ <https://vaxer.stockholm/tema/dialog-och-samrad/medborgarpanelen/resultat--resvanor-2024/>

² Smith Göran, RISE, muntligt vid konferensen Transportforum 2025 vid presentation av långtidsuppföljning av flaggskeppsprojektet Riksbyggen Brf Viva, Göteborg (inflytt 2019).

Båda varianterna kommer att studeras vidare med inriktningen att de kan komplettera varandra. Särskild vikt läggs vid att skapa en ekonomiskt hållbar affärsmodell med kommersiell lönsamhet för de mobilitetstjänstleverantörer som blir en del av Naturhusene.

Vad krävs då för att sådan hållbar affärsmodell utan långvarigt ekonomiskt stöd från byggherre eller fastighetsförvaltning? Det finns en relativt samstämmig bild av detta i bilpoolsbranschen³, liksom i tidigare utredningar⁴ och studier. Den faktor som lyfts fram allra mest och oftast är attraktiva, synliga och lättillgängliga parkeringsplatser för bilpoolsbilar. Ju kortare avstånd till kundernas bostad och målpunkter desto bättre. Parkeringsplatserna bör också vara tydligt skyltade med varumärke så att användarna lätt hittar fordonen och blir uppmärksammade på tjänstens existens. I fastighetsnära bilpooler, som är det som avses i Naturhusene, brukar också samarbete med fastighetsförvaltning kring kommunikation (marknadsföring) till boende lyftas fram som en framgångsfaktor.

Vad säger delningsbranschen?

Attraktiva, synliga och lättillgängliga parkeringsplatser för bilpoolsbilar.



”Stadsplanerare måste prioritera att skapa dedikerade parkeringsplatser för bilpooler, helst nära kollektivtrafiknoder och i bostadsområden. Genom att tillsammans höja kunskapen och göra bilpooler tillgängliga och synliga kan vi påskynda att fler väljer och ser fördelarna med delade transportlösningar.”

Olof Holmgren, Sverigechef, KINTO Mobility, i Dagens Industri 27 nov 2024

³ Se t ex debattartiklarna <https://www.gp.se/debatt/dags-att-inse-nyttan-med-bildelning-politiker.fc875686-d251-4548-ae78-b301182a8779> och <https://www.di.se/debatt/skapa-battre-forutsattningar-for-delningsekonomin/>

⁴ Bl a Bilpoolsutredningens SOU 2020:22, Motorfordonspooler - på väg mot ökad delning av motorfordon.

På en generell nivå vore det önskvärt att de marknadsförutsättningar som finns i Danmark (och där ALFA Development har sitt säte) hade blivit införda även för bilpooler i Sverige. Där kan parkeringsplatser på allmän platsmark och på attraktiv kantstensparkerings reserveras för bilpoolsbilar, och prissättningen kan göras särskilt gynnsam för bildelning. Detta resulterar i en allmänt större kännedom om vad bilpool är, och ett betydligt högre nyttjande än i Sverige.⁵

I Sverige är det med gällande lagstiftning inte möjligt att tilldela bilpoolsfordon parkeringsplatser på allmän platsmark eller som gatuparkering så som alltså många andra länders lagstiftning tillåter. Det är inte heller möjligt för en svensk kommun att rabattera parkeringsavgifter för bilpooler i syfte att stödja en utveckling mot ökad bildelning, även om det är i linje med de trafik- och hållbarhetsmål som kommunen antagit.

Tills sådan lagstiftning kommer är alla deltagande aktörer tvingade att ordna sådan bilpoolsparkering på annat sätt, ofta på kvartersmark. Synlighet och tillgänglighet behöver dock ändå vara dimensionerande krav för att bilpoolen ska bli framgångsrik. Det kan vara svårare att ordna lika bra villkor för privat bildelning, men om möjligt bör även de privata fordon som tillgängliggörs ges förtur till de mest lättillgängliga parkeringsplatserna.

Andra åtgärder som återkommande lyfts fram som sätt att öka bilpoolsanvändningen i Sverige är att minska moms för bilpoolstjänster från 25 till 6 % som för andra liknande mobilitetstjänster (taxi, kollektivtrafik, m m), beslut om en nationell bilpoolsdefinition, ändrade förmåns- och skatteregler samt en ökad samverkan mellan bilpoolsbranschen och kommunerna.

Det finns också en del som bilpoolsföretagen själva råder och som påverkar deras potentiella marknad. Öppna bilpooler, effektiv skötsel och driftsorganisation, tillgång till attraktiva bilar är några sådana faktorer som har visat sig påverka nyttjandegraden. Det finns till exempel erfarenheter där ordinarie bilpoolsbilar av mindre typ ersatts med mer premiumpositionerade varumärken som Tesla, med effekt att antalet bokningar ökade.

⁵ <https://www.di.se/digital/superrea-pa-parkeringen-om-bilen-delas/>

3. Förslag på mobilitetsåtgärder

Mobilitetsåtgärderna i Naturhusene är vald utifrån de två nämnda huvudmålsättningarna – ett mobilitetserbudande som är attraktivt för en köpstark målgrupp och att skapa förutsättningar för en långsiktigt bärkraftig affärsmodell för ingående mobilitetstjänster. Åtgärderna är alltså inte i första hand ett sätt att reducera parkeringstal relativt parkeringsnormen, utan valda utifrån att bidra till ett attraktivt boende.

3.1. Förslag på mobilitetserbudande till boende i Naturhusene

Mobilitetserbudandet till boende i Naturhusene bygger på följande primära delar:

- ▷ närheten till god kollektivtrafik (tunnelbana och buss),
- ▷ trygg, bekväm och väderskyddad cykelparkering i fastigheten,
- ▷ en välutvecklad och attraktiv bildelningstjänst (bilpool), samt
- ▷ en genomförandepplan med aktiv kommunikation och marknadsföring till boende.

Centralt för hela mobilitetserbudandet är att erbjuda en kombination av tjänster som upplevs bättre och mer prisvärt än eget bilägande. Erbjudandet optimeras och utformas specifikt för den aktuella målgruppen, och kommer bygga på tidigare evidens (tidigare jämförbara bostadsprojekt) och kundnära erfarenheter hos relevanta mobilitetstjänstleverantörer inklusive bilpoolsföretag. Bilpoolen ska vara en premiumupplevelse smed hög kvalitet vad gäller bekvämlighet, flexibilitet, attraktiva och moderna fordon, tillgänglighet och pålitlighet.

Cykelparkering kommer i huvudsak att ordnas väderskyddat inomhus, men det är också önskvärt att det finns vissa möjligheter att parkera även utomhus i närheten av entréer. Det underlättar för besökare men även boende då man t ex angör bostaden endast som ett stopp på vägen mellan olika aktiviteter i vardagen (till exempel för att lämna/hämta något på väg mellan arbete/skola och en fritidsaktivitet).

En särskild aspekt, utöver en generellt köpstark målgrupp, är förväntan att Naturhusene också kommer attrahera en äldre målgrupp. Ett delkrav i optimeringen av bilpoolen blir därför att ta hänsyn till och anpassa tjänsten så att den fungerar och blir väl tillgänglig för en äldre målgrupp. Man kan också tänka sig att taxi blir en tjänst nyttjas mer än i jämförbara boenden, liksom hemleverans av varor inklusive matvaror. Ett sådant mobilitetsbeteende innebär troligen en förflyttning jämfört med tidigare vanor och den allmänna normen kring resor och transporter. Denna förflyttning kan stimuleras och skapas incitament för via den kommunikation som planeras i genomförandet (se kapitel 4).

I syfte att ytterligare få insikt om vilket innehåll mobilitetserbudandet bör ha för att fungera väl för en köpstark, äldre målgrupp är Naturhusene knutit till Vinnova-forskningsprojektet

”Framtidens mobilitetstjänster för äldre”. Där håller en förstudie på att slutföras och målsättningen är att Naturhusene ska vara en del av forskningen även i fortsatta genomförandet, inklusive studier av hur mobilitetserbjudandet fungerar för de boende.

3.2. Mobilitetssamarbete med bilpool och andra mobilitetstjänster

Önskvärda förutsättningar för bilpool beskrivs i avsnitt 2.3. Det viktigaste i detaljplanerings-skedet är att säkra tillgång till attraktiv, lättillgänglig och synlig bilpoolsparering, som också möjliggör att bilpoolsaktören kan vända sig till omkringboende i Mälarhöjden. Därför har förslag sådana platser tillskapats på platsen (se bild). Det optimala är att skapa bilpoolsplatserna i parkeringsficka längsgående med Slättgårdsvägen. En sådan lösning förutsätter i dagsläget att parkeringsytan planläggs som kvartersmark, vilket är något som Stockholm stad avser att generellt utforska och skapa större möjligheter till.⁶



Förslag på möjlig placering av parkeringsplatser (2 st) för bilpoolsbilar i anslutning till Naturhusene. Läge 1 eller 2 är att föredra eftersom det ger önskad synlighet lättillgängligt som eftersträvas, inte minst för att kunna vara öppen för omkringboende.

⁶ Att underlätta för delad mobilitet inklusive bilpool finns uttalat i Stockholm stads budget för 2025. Ansvarigt borgarråd Lars Strömgren har även uttalat sig positivt i frågan; ”Under 2025 ska staden också utreda om det går att omvandla gatumark till kvartersmark på utvalda platser, för att på så sätt ändå göra det möjligt att reservera p-platser för bilpooler”. Se även <https://www.mitti.se/nyheter/konkurrenten-vaxlar-upp-efter-volvos-nedlaggning-6.3.270790.e5f69987ae>

Detaljerna kring bilpoolstjänsten kommer att utarbetas tillsammans med vald bilpoolsaktör, och den erfarenhet som finns från tidigare projekt och liknande kundsegment. Det kan till exempel vara att i kommunikation och marknadsföring också lyfta fram och underlätta andra mobilitetstjänster som kompletterar bilpoolen. En redan känd effekt när man går från eget bilägande till att bli bilpoolsanvändare är att man också generellt sett ökar sitt resande med kollektivtrafik, taxi, cykel osv. Även det rationella i att nyttja hemleveranser blir tydligare när man inte äger och disponerar egen bil i nära anslutning till bostaden.

Ytterligare en form av bildelning som kommer prövas i mobilitetserbudandet för Naturhusene är privat bildelning. Även här kommer samarbete att sökas med en lämplig aktör på den svenska marknaden.

3.3. Konsekvensbedömning

Naturhusene planeras för ett parkeringstal på 0,5 bilparkeringsplatser per lägenhet, jämfört med det lägesbaserade p-talet på 0,4 platser per lägenhet. Bedömningen är att efterfrågan i aktuella projektet skulle vara ca 1,0 om inga särskilda åtgärder vidtas. Mobilitetserbudandet behöver därför ha potential att minska parkeringsefterfrågan från ca 1,0 till 0,5.

Med den utformning av fastigheten som föreslås, inklusive parkering för privata bilar, cyklar och bilpool, och med en aktiv anpassning av mobilitetsåtgärder till aktuell målgrupp, så är vår bedömning att detta kommer att fungera. Att vara restriktiv med bilparkeringsplatser är i sig en viktig del av att skapa gynnsamma förutsättningar för hållbart resande och bilpoolsanvändning. Det vill säga att om utbudet av parkeringsplatser skulle vara större, skulle bilpoolsanvändandet sjunka.

Här kan t ex Riksbyggens bostadsrättsförening Viva i Göteborg tjäna som exempel. Brf Viva finns i stadsdelen Guldheden som liksom Mälarhöjden är ett välbeställt område. Standarden på mobilitetserbudandet är i Brf Viva sammantaget motsvarande det som Naturhusene planeras för (Viva har gemensam cykelpool, men Naturhusene har mer attraktiv kollektivtrafik). I Brf Viva finns inga parkeringsplatser för privata bilar på fastigheten och det uppnådda bilinnehavet nu 5–6 år efter inflyttning uppgår till ca 0,25-0,30. Antalet bilpoolsfordon på fastigheten finns kvar och bilpoolsflottan har faktiskt utökats jämfört med starten till följd av uppnådd nyttjandegrad. Att ungefär vart fjärde hushåll i Brf Viva har tillgång till egen bil var inte det önskade, men den praktiska konsekvensen är att de till viss del hyr och använder annan ledig parkering i närområdet (som bl a Göteborgs stad hyr ut till boende), alternativt har ordnat sin parkering på annan parkering man redan har tillgång till (t ex vid fritidshus eller hos släkt och vänner).

4. Plan för genomförande (Mobilitet+)

4.1. Om Mobilitet+

Genomförandet av den hållbara mobiliteten i Naturhusene hämtar sin inspiration och grund i Mobilitet+. Mobilitet+ är ett koncept fört att uppnå låga parkeringstal och hållbara mobilitetstjänster. Det är ett systematiskt, strukturerat och evidensbaserat arbetssätt för att planera och genomföra hållbar mobilitet i bostadsprojekt. Det kan tillämpas i olika skeden av planering och genomförande av projekt. En central del är att också följa upp, samla evidens och att uppnå ett lärande som bidrar till ännu bättre fastighetsutveckling och ökad hållbarhet i nästkommande projekt.

Mobilitet+ har tagits fram gemensamt av Forsbloms Fastighetsutveckling och Trivector Traffic, och använts bland annat i detaljplanearbete och fastighetsutveckling i området Örnberg, Stockholm.

4.2. Så här gör vi hållbar mobilitet attraktiv på Slättgårdsvägen

Mobilitetserbudandet som beskrivs i kapitel 3 kommer att tas fram, implementeras och vidareutvecklas i nära samverkan mellan fastighetsutvecklare, fastighetsägare, leverantörer av tjänster och boende. Nyckeln till attraktiv, hållbar mobilitet i Naturhusene är att anpassa och optimera utifrån målgruppen. Eftersom mobilitetserbudandet vänder sig till en delvis ny målgrupp, som till exempel inte är typisk för de som idag är bilpoolskunder, blir denna anpassning särskilt viktig. ALFA Development avser att vara särskilt noggrann i valet av leverantörer som förstår och har förmåga att aktivt bidra till detta. Det gäller också den så viktiga kommunikationen och marknadsföringen av erbjudandets olika delar.

Som tidigare nämnts finns även ambitionen att knyta an till pågående forskning, och allra helst hitta sätt där tjänsteanpassning testas och erhållna kundupplevelser studeras i Naturhusene.

4.3. Uppföljning, lärande och evidens

I genomförandeplanen ingår en särskild del för uppföljning och lärande. Uppföljningen avser att följa hur användares nyttande och beteenden utvecklas över tid, liksom hur väl mobilitetstjänsterna fungerar sett till aspekter som tillgänglighet, pålitlighet, utbud och prissättning. Vi ser gärna att dessa erfarenheter från uppföljningen bidrar till ett gemensamt lärande, återkommande dialog och erfarenhetsutbyte med Stockholms stad.