



18 MARS 2022

# MOBILITETSPROGRAM FÖR ÖRNSBERG

För en stadsdel i absolut framkant  
inom hållbar mobilitet

# FÖRORD

## Byggherrar bjuder in staden

Avsändare för detta mobilitetsprogram är Riksbyggen, Genova, Vincero och John Mattson som bjuder in Staden för att tillsammans utveckla Örnberg till ett hållbart område. Genom ett mobilitetsprogram som visar på tydliga mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster och som tillsammans skapar en kultur där delad och hållbar mobilitet går före privat bilägande.

För ett modernt och hållbart Örnberg.



## Sammanfattning

I Örnberg planerar byggherrarna för nya bostäder i ett läge med mycket goda möjligheter för mindre privat bilresande och mer kollektivtrafik, cykel, gång och hållbar, delad mobilitet. Mobilitetsprogrammet har tagits fram för att på bästa sätt skapa boendemiljöer som underlättar och uppmuntrar till hållbara transporter.

För att skapa ett område som premierar hållbar mobilitet har vi studerat ett flertal projekt runt om i landet där de har byggts bostäder helt utan parkeringsplatser. Evidensen, erfarenheterna och kunskaperna från projekten har vi tagit med oss när vi nu utvecklar Örnberg till en stadsdel i absolut framkant inom hållbar mobilitet.

Mobilitetsprogrammet för Örnberg har tagits fram av Forsbloms Fastighetsutveckling och Trivector på uppdrag av byggherrarna Riksbyggen, Genova, Vincero och John Mattson.

## Dokumentinformation

**Titel:** Mobilitetsprogram Örnberg  
**Författare:** Karl Forsblom, Daniel Forsblom, Malin Gibrand, Björn Wendle  
**Illustrationer:** Oskar Forsblom  
**Referensgrupp:** Joel Berring (SBK), Jenny Kihlberg (SBK), Johan Karlqvist (Expl.k), Monika Marcus (Expl.k), Johanna Salén (TK)  
**Beställare:** Riksbyggen, Genova, Vincero, John Mattson  
**Kontaktperson:** Malin.gibrand@trivector.com

**Version:** Samrådshandling version 1  
**Datum:** 18 mars 2022



# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1.</b>	<b>INLEDNING</b>	<b>2</b>	<b>6.</b>	<b>GENOMFÖRANDE</b>	<b>30</b>
	1.1. Bakgrund	2		6.1. Skala och skalbarhet	30
	1.2. Syfte	2		6.2. Mobilitetstjänsternas varaktighet	31
	1.3. Övergripande mål	3		6.3. Ökad efterfrågan på hållbart boende - minskad efterfrågan på parkeringsplatser	31
	1.4. Effektmål	3		6.4. Uppföljning och erfarenhetsåterkoppling	32
	1.5. Kommunens riktlinjer och direktiv	4		6.5. Evidensbaserad mobilitet genom hela processen	33
	1.6. Stockholm växer	5			
<b>2.</b>	<b>EVIDENSBASERAD MOBILITET</b>	<b>6</b>			
<b>3.</b>	<b>FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR HÅLLBAR MOBILITET</b>	<b>7</b>			
	3.1. Platsanalys	7			
	3.2. Kollektivtrafik och lokalsamhället	8			
	3.3. Cykel- och gatunät	9			
	3.4. Resvanor, bilinnehav och parkering	10			
<b>4.</b>	<b>MOBILITETSSTRATEGI</b>	<b>11</b>			
<b>5.</b>	<b>MOBILITETSERBJUDANDE</b>	<b>12</b>			
	5.1. Mobilitetserbjudande	12-15			
	5.2. Bilpool	16			
	5.3. Cykelpool	17			
	5.4. Cykelparkering	18			
	5.5. Leveransskåp och återbruksrum	19			
	5.6. Mobilitet som tjänst	20			
	5.7. Välkomstpaket	21			
	5.8. Mobilitetshub	22			
	5.9. Marknadsföring	23			
	5.10. Ingen boendeparkering på gata	24			
	5.11. Besöksparkering	25			
	5.12. Mobilitetserbjudande	26-28			
	5.13. Hur kan mobilitetstjänster ersätta behovet av privatägd bil?	29			

# 1. INLEDNING

## 1.1. BAKGRUND

I Örnsberg planeras det för ca 1 000 nya bostäder, skolor och verksamheter. Majoriteten av fastigheterna ägs idag av byggherrarna själva.

### **Goda förutsättningar för hållbar mobilitet**

Örnsberg är ett av de stadsutvecklingsområden i Stockholm som har bäst förutsättningar för att uppnå en hållbar mobilitet. Området har mycket god kollektivtrafikförsörjning, där programområdet ligger intill tunnelbanestationen som tar en innanför tullarna på bara några minuter och till centralen på en kvart. Stort serviceutbud och närhet till vatten och grönska finns också i närheten. I Örnsberg kommer det finnas mycket goda förutsättningar för att leva utan privatägd bil.

Dessutom är Hägerstenvägen redan idag tungt belastad av biltrafiken och ett skiftat fokus från privatbilism till delad mobilitet skulle vara positivt för trafikutvecklingen i stort. Sedan 2019 har Riksbyggen arbetat med konceptet Mobilitetshuset+ tillsammans med Forsbloms Fastighetsutveckling och Trivector.

### **Evidensbaserat Mobilitetsprogram**

Konceptet tar utgångspunkt från landets ledande mobilitetsprojekt.

Genom evidens och erfarenheter som samlats in genom åren vill Riksbyggen, Genova, Vincero och JohnMattson tillsammans ta fram ett gemensamt mobilitetsprogram som kan erbjuda alla boende i Örnsberg bästa möjliga förutsättningar för att transportera sig hållbart. Från det att projektet är inflyttningsklart, och över lång tid framöver.

## 1.2. SYFTE

Mobilitetsprogrammet har tagits fram med syfte att skapa boendemiljöer som underlättar och uppmuntrar till hållbara transporter och bygger på erfarenheter från flertalet ledande mobilitetsprojekt i Sverige samt från stadens arbete med gröna P-tal. På eget initiativ vill byggherrarna Riksbyggen, Genova, Vincero och John Mattson gemensamt samordna mobiliteten i planområdet för Örnsberg.



*Illustration vy över programområdet, Stockholms stad.*

### 1.3. ÖVERGRIPANDE MÅL

Målet med mobilitetsprogrammet är att skapa ett hållbart bostadsområde med fokus på hållbara transporter. Det övergripande målet är att Örnsberg ska vara det stadsutvecklingsområde som ligger i framkant inom hållbar mobilitet.

### 1.4. EFFEKTMÅL

Sex effektmål har tagits fram för utvecklingen av mobiliteten i Örnsberg. Dessa effektmål kommer konkretiseras och göras mätbara under processen. Effektmålen ska vara minst i linje med stadens övergripande mål om hur boende transporterar sig.

## Effektmål Örnsberg

- 1** **Alla nya hushåll (100%) har tillgång till cykel och delade, fossilfria bilar.**  
*Idag har ca 61% av Stockholmsmarna tillgång till bil och ca 60% tillgång till cykel. Ca 2% har tillgång till delade bilar.\**
- 2** **Bilnehavet i Örnsberg är betydligt lägre än kommungenomsnittet.**  
*Bilnehavet i Stockholm: 368 bilar per 1000 invånare.*
- 3** **Andelen aktiva resor som sker till fots eller med cykel är betydligt högre än kommungenomsnittet.**  
*Ca 38 % av Stockholmsmarnas resor sker med cykel eller till fots.*
- 4** **Andelen resor till/från Örnsberg som sker med kollektivtrafik är betydligt högre än kommungenomsnittet.**  
*Ca 35% av Stockholmsmarnas resor sker*
- 5** **Majoriteten av de boende upplever att byggnaden och området i stort har utformats så att det är enkelt och smidigt att använda cykel och delade fordon.**
- 6** **Majoriteten av de boende upplever att en flytt till Örnsberg har möjliggjort att de kan transportera sig mer hållbart än tidigare.**

Källa: Miljöbarometern\*

## 1.5. KOMMUNENS RIKTLINJER OCH STRATEGIER

### Vision 2040

Stockholms stads vision har tre övergripande målområden för att kunna möta utmaningarna för ett Stockholm i förändring:

- Mångsidig storstad för alla
- Hållbart växande och dynamisk
- Smart och innovativ storstad

### Översiktsplan för Stockholms stad

Stockholms stads översiktsplan omfattar fyra mål:

- En växande stad
- En sammanhängande stad
- God offentlig miljö
- En klimatsmart och tålig stad.

Stockholm har som mål att bygga 140 000 bostäder mellan 2010 och 2030.

Stockholm ska byggas på ett sätt som minimerar behovet av att resa, möjliggör fler resor med cykel och gång samt stödjer en kapacitetsstark kollektivtrafik. Inriktningen i översiktsplanen är att biltrafiken ska minska.

### Miljöprogram och klimathandlingsplan

Stockholms mål är att vara fossilfri och klimatpositiv 2040. Stockholm ska bland annat vara klimatanpassat, resurssmart och ha frisk luft samt en god ljudmiljö.

Stockholm ska sträva efter att uppnå det nationella målet att minska utsläppen av växthusgas från transporter med 70 procent till 2030 jämfört med 2010. För att nå målen ska staden arbeta för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken genom elektrifiering, förnybara drivmedel och ett transport-effektivt samhälle.

### Framkomlighetsstrategin

Framkomlighetsstrategin är Stockholm stads trafikstrategi. När Stockholms stadsbyggande fokuserar allt mer på att bygga den täta och funktionsblandade staden, ställs det både krav på, och skapas nya möjligheter för, en ny typ av mobilitet. Den strategiska inriktningen för trafikplaneringen är att fler behöver välja att gå, cykla eller åka kollektivt.

### RUFS 2050 - Regional utvecklingsplan för Stockholm

De viktigaste prioriteringar för det regionala transportsystemet är att öka bostadsbyggandet och skapa attraktiva livsmiljöer, att styra mot ett transporteffektivt samhälle, och att utveckla klimat och resurseffektiva attraktiva regionala stadskärnor. Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka med fem procentenheter i jämförelse med 2015, och minst 70 procent av alla resor inom länet ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Cykelandelen ska vara 20 procent.



Strategidokument från Stockholms stad och Stockholms läns landstings.

- Ökat fokus på gång, cykel och kollektivtrafik
- Ökat fokus på hållbar mobilitet
- Minskad biltrafik

## 1.6. STOCKHOLM VÄXER



# STOCKHOLMS STADS BOSTADSMÅL 2022-2030

### Antal nya bostäder

**90 000 st**  
(10 000 per år)

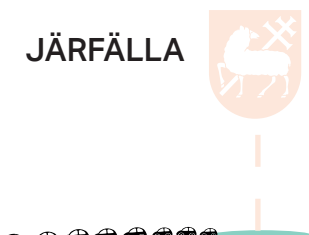
### Antal nya bilar

**30 000 st**  
(p-tal 0,3 ambitiös nivå gröna p-tal)

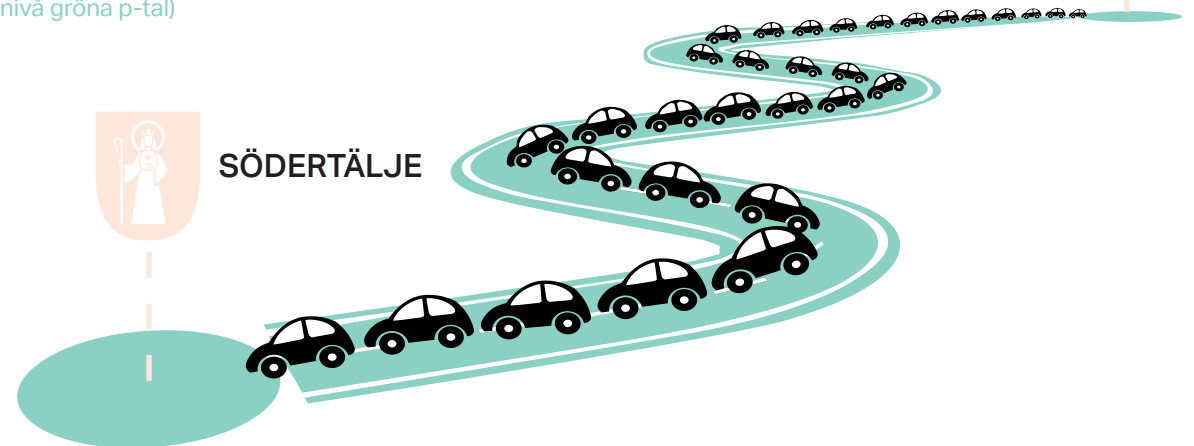
### Stockholm växer

Om målet med minskad biltrafik ska uppnås samtidigt som Stockholm växer behöver hållbar mobilitet prioriteras.

- Nya bostadsområden bör mer än idag planeras och inspirera till transport utan egen bil.
- Även befintligt bostadsbestånd behöver inkluderas. Hållbara mobilitetslösningar bör därför planeras att vara tillgängliga även för de som redan bor i området.



JÄRFÄLLA



SÖDERTÄLJE

30 000 bilar motsvarar en trefilig bilkö mellan Järfälla och Södertälje.

## 2. EVIDENSBASERAD MOBILITET - REFERENSprojekt INOM LANDET

**2017**  
OHBoy!, Malmö  
Siegel  
55 lgh HR  
P-tal 0



**2020**  
Xplorion, Lund  
LKF  
54 lgh HR  
P-tal 0



**2022**  
Nouvelle, Upplands Väsby  
John Mattson  
73 lgh HR  
P-tal 0



**2023**  
Brf Life, Lund  
Granitor/Midroc  
42 lgh BRF  
P-tal 0



**2015**  
GRÖNA P-TAL



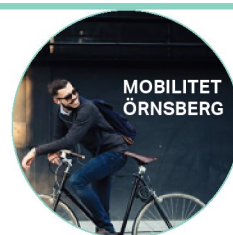
**2019**  
Brf Viva, Göteborg  
Riksbyggen  
132 lgh BRF  
P-tal 0



**2020**  
Cykelkungen, Uppsala  
Sveafastigheter  
99 lgh HR  
P-tal 0



**2023**  
Parfymfabriken, Sundbyberg  
Förvaltaren  
75 lgh HR  
P-tal 0



**2025**  
ÖRNSBERG, STOCKHOLM

### Ny kunskap och praktiska erfarenheter implementeras i Örnsberg

Sedan bara ett fåtal år tillbaka har kunskap och marknad inom hållbar mobilitet utvecklats i snabb takt.

Gröna P-tal togs fram 2015 och grundade sig på de kunskaper och erfarenheter som fanns då. Sedan dess har många olika projekt med fokus på hållbar mobilitet och låga P-tal runt om i landet planerats och färdigställts.

Copyright: Forsbloms Fastighetsutveckling & Trivector

Idag finns det kunskap och praktiska erfarenheter från flera olika spetsprojekt inom hållbar mobilitet och antalet ökar kontinuerligt.

Trivector och Forsbloms har studerat flera av dessa projekt för att se hur projekt har planerats helt utan parkeringsplatser eller med låga P-tal.

De lärdomar och framgångsfaktorer som har identifierats i projekten implementeras i det föreslagna Mobilitets-erbjudandet för Örnsberg.



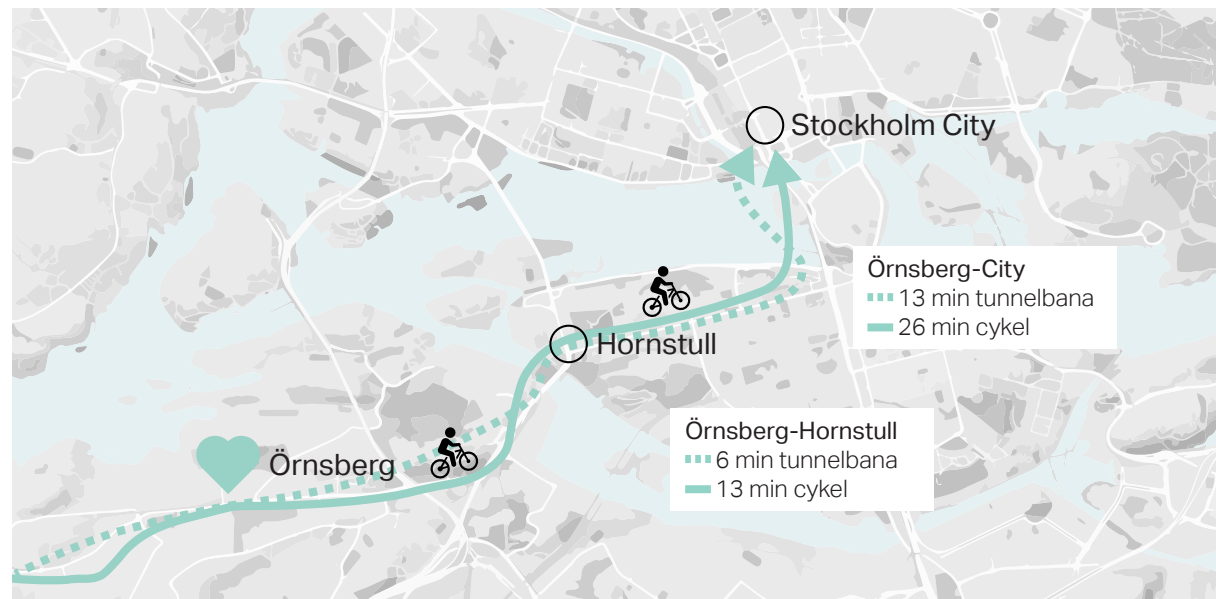
# 3. FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR HÅLLBAR MOBILITET

## 3.1. PLATSANALYS

Örnsberg är ett av de stadsutvecklingsområden i Stockholm som har bäst förutsättningar för att uppnå en hållbar mobilitet. Området har mycket god kollektivtrafikförsörjning, där programområdet ligger intill tunnelbanestationen som tar en innanför tullarna på bara några minuter och till centralen på en kvart.

Området ligger även i direkt anslutning till ett av Stockholms prioriterade pendlingsstråk för cykel. Stort serviceutbud och närhet till vatten och grönska finns också i närheten.

I Örnsberg kommer det finnas mycket goda förutsättningar för att skapa boenden för hållbara livsstilar utan behov av privatägda bil. Dessutom är Hägerstensvägen redan idag tungt belastad av biltrafiken och ett skiftat fokus från privatbilism till delad mobilitet skulle vara positivt för trafikutvecklingen i stort.



Pendlingsavstånd från Örnsberg till Hornstull och Stockholm City.

### Restidsjämförelse

Vid restidsjämförelse mellan restid med bil, kollektivtrafik och cykel till ett antal betydelsefulla målpunkter och bytespunkter i anslutning till Örnsberg visar på att både kollektivtrafiken och cykeln är konkurrenskraftiga alternativ till bilen och i synnerhet under rusningstrafik då vägnätet i anslutning till Örnsberg är belastat med risk för köer och trafikstörningar.

Intervallet för restiden med bil visar på osäkerheten och variationen i restid med bil, i restiden inkluderas inte tid för att hitta parkering.

Målpunkt	Bil	Kollektivtrafik	Cykel
Liljeholmen	6-12 min	4 min	9 min
Hornstull	6-12 min	6 min	13 min
Stockholm City	14-30 min	13 min	26 min
Älvsjö	10-18 min	22 min	19 min
Skärholmen/Kungens kurva	12-20 min	22 min	26 min

## 3.2 KOLLEKTIVTRAFIK OCH LOKALSAMHÄLLET

### Kollektivtrafikförsörjning

Området har mycket god kollektivtrafikförsörjning med omedelbar närhet till Örnbergs tunnelbanestation med avgångar var femte minut under högtrafik. Natttid kompletteras stäckan av buss 191 mellan kl 01-04.

T-bana:

- 13 min till Stockholm City
- 6 min till Södermalm

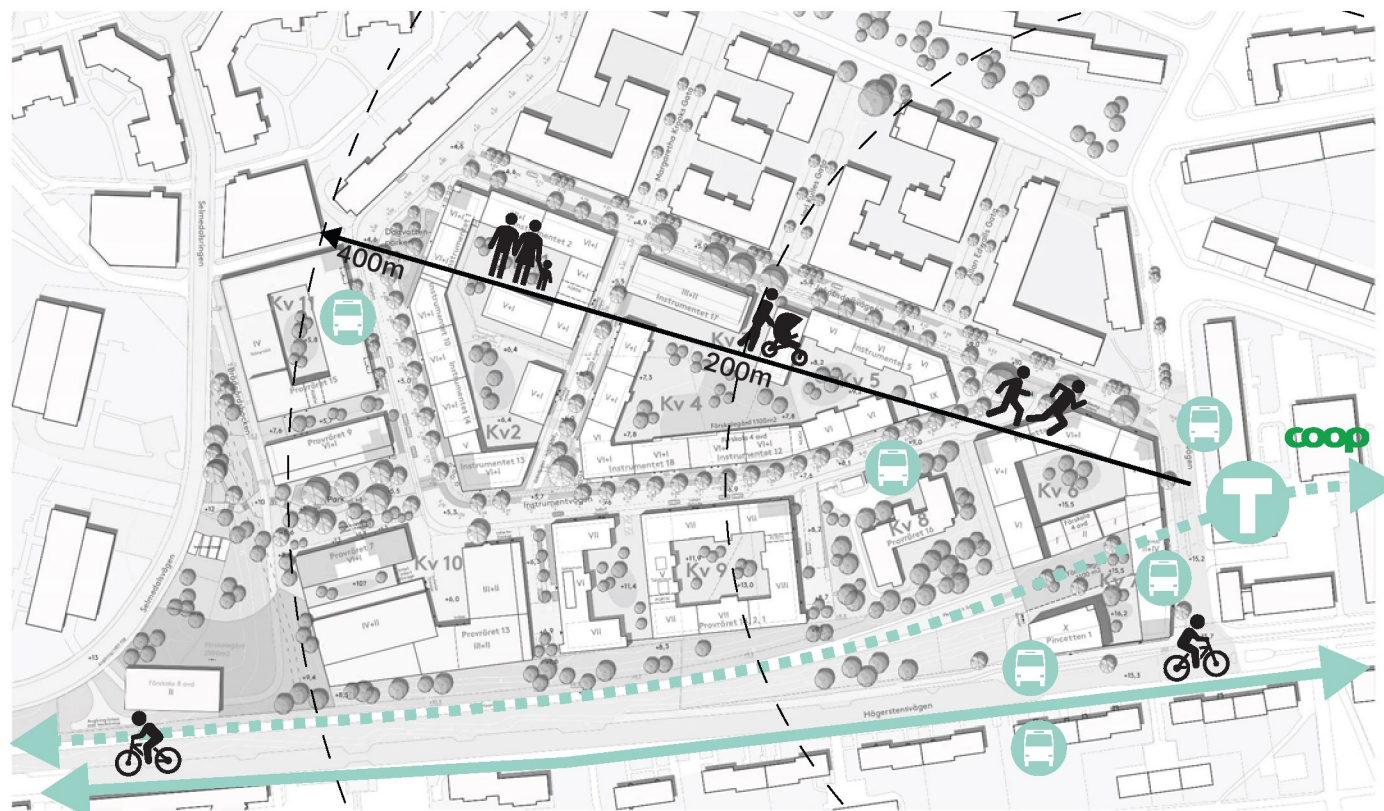
Området trafikeras även av:

- Närtrafiklinje 907
- Direktlinje 153 till Fridhemsplan - 19 min
- Lokallinje 161 mot Älvsjö station - 16 min

### Lokalt serviceutbud

Utöver närheten till attraktiv kollektivtrafik och prioriterat pendlingsstråk för cykel innehåller Örnberg ett gott utbud av lokal service i form av:

- Matbutik
- Bageri
- Restauranger
- Lekpark/park
- Träningsanläggningar
- Närhet till bad och rekreation
- Skola och utbildning



Trafikförbindelser och lokal service i programområdet.

Stort utbud av lokal service inom gång och cykelavstånd minskar behovet av bil för resor och transport.

Mycket god kollektivtrafikförsörjning i Örnberg.

### 3.3 CYKEL- OCH GATUNÄT

#### Cykelnätet

Örnsberg ligger intill ett av Stockholms utpekade pendlingsstråk för cykel som löper längs Hägerstensvägen in mot innerstaden. På 26 minuter (7,2 km) nås Stockholms city med cykel och på 13 minuter (3,2 km) nås Södermalm med cykel. Pendlingsstråket har prioriterat underhåll och sopsaltas under vintertid för en hög året runt standard.

Ett pendlingsstråk är bredare och högre prioriterat än andra cykelstråk. Målet är att alla pendlingsstråk ska kännetecknas av:

- Breda cykelbanor som gör det lätt att cykla om eller cykla i bredd
- Två fält för att hantera cyklister med olika hastigheter
- Linjer, träd eller kantsten som separerar cyklister med gående
- Trafiksignaler som prioriterar cyklister
- Prioriterat underhåll - Hela året

#### Gatunätet

Gatunätet inom Örnsberg består av lokalgator där Jakobsdalsvägen och Instrumentvägen skapar en slinga genom planområdet. Örnsbergsvägen sammanbinder lokalgatorna med centrum och Hägerstensvägen, som är en huvudgata.

Hägerstensvägen sammanbinder flera stadsdelar längs tunnelbanans röda Norsborgslinje och ansluter till Södertäljevägen strax söder om Liljeholmen. Hägerstensvägen bedöms vara känslig för ökade trafikmängder och tidvis är framkomligheten begränsad.

Även anslutande vägnät (Södertäljevägen) har begränsad kapacitet och medger inte heller någon betydande ökning i trafik.



Cykelnät i programområdet.

Copyright: Forsbloms Fastighetsutveckling & Trivector

Stor andel cyklister i Örnsberg idag. Goda förutsättningar för ökad andel resor med cykel finns.

## 3.4 RESVANOR, BILINNEHAV & PARKERING

### Resvanor

Boende i Örnberg reser redan idag mer hållbart är den genomsnittliga stockholmaren. Under vardagar och helger väljer cirka 80 % av invånarna hållbara färdssätt.

Framförallt reser boende i Örnberg i stor utsträckning med kollektivtrafiken, sett till det goda kollektivtrafikläget, men även cykelandelen är jämförelsevis hög.

### Bilnehav

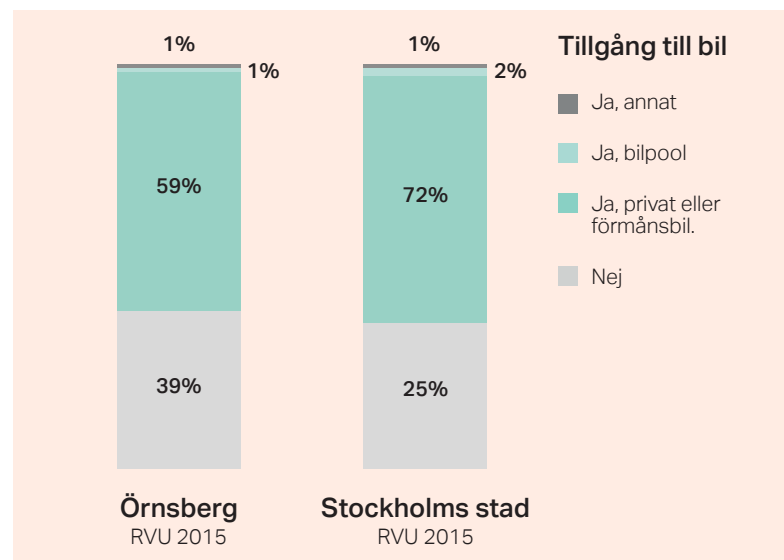
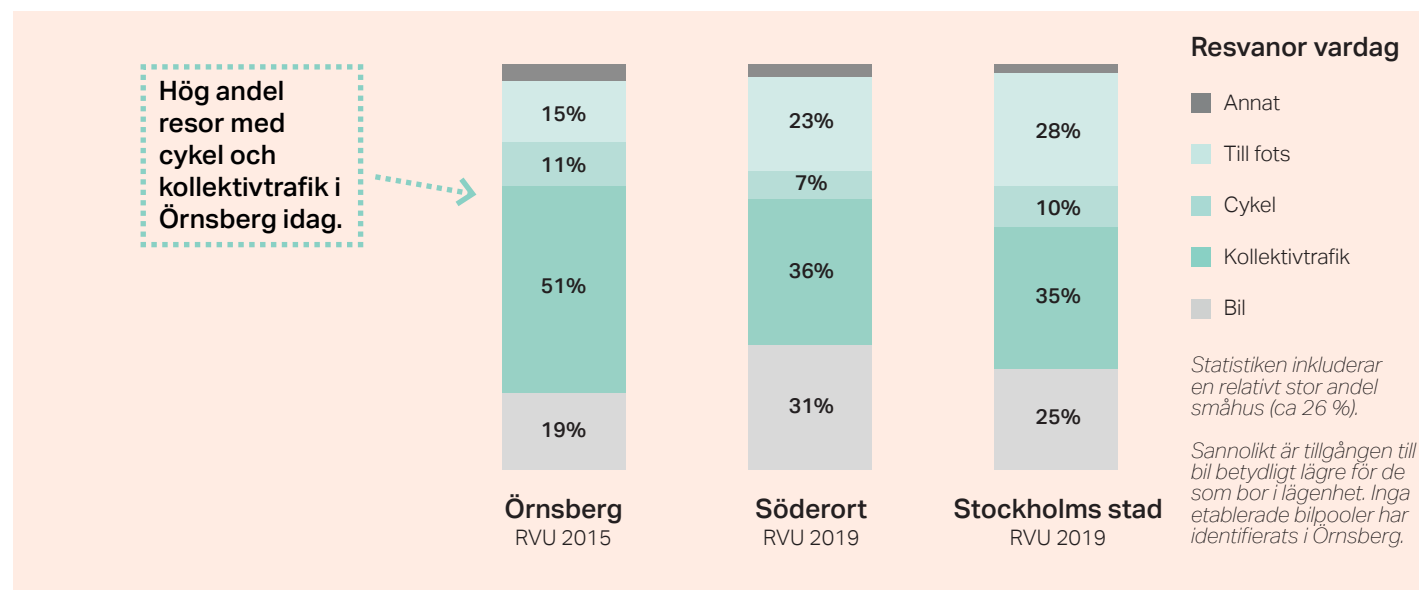
Tillgången till bil för hushållen i Örnberg är lägre än för den genomsnittliga stockholmaren. Cirka 60 % har tillgång till bil, men endast 1 % är medlem i bilpool.

Statistiken inkluderar en relativt stor andel småhus (ca 26 %). Sannolikt är tillgången till bil betydligt lägre för de som bor i lägenhet. Inga etablerade bilpooler har identifierats i Örnberg.

### Parkering

Inom planområdet råder generellt parkeringsförbud och parkering är endast tillåten på angivna platser. Samtliga platser på allmän gata är avgiftsbelagda 7-19 (11-17) med kostnad enligt taxa 4.

Kostnad för att parkera är 10 kr per timme för besökare och boendeparkering kostar 500 kr i månaden eller 35 kr per dygn.



### Stadsutvecklingsområde i framkant inom hållbar mobilitet

För att nå det övergripande målet om ett Örnsberg som ett stadsutvecklingsområde som ligger i framkant inom hållbar mobilitet föreslås ett antal strategier som baseras på platsens förutsättningar, kunskaper från forskningsprojekt och erfarenheter från tidigare projekt inom landet.

För varje effektmål finns strategier för måluppfyllelse.

## Mobilitetsstrategi

### 1 Alla nya hushåll (100%) har tillgång till cykel och delade, fossilfria bilar.

- Attraktiv och lättillgänglig cykelpool.
- Attraktiv och lättillgänglig elektrifierad bilpool.
- Cykelparkering av hög standard nära bostaden.

### 2 Bilinnehavet i Örnsberg är betydligt lägre än kommungenomsnittet.

- Effektivisering av bilparkering i samlade anläggningar.
- Endast angöring och RH-platser på gatan
- Effektivisering av gods, leveranser och avfallshantering.
- Ingen boendeparkering eller subventionerad parkeringshyra.

### 3 Andelen aktiva resor som sker till fots eller med cykel är betydligt högre än kommungenomsnittet.

- Attraktivt, sammanhängande och tryggt gång och cykelnät.

### 4 Andelen resor till/från Örnsberg som sker med kollektivtrafik är betydligt högre än kommungenomsnittet.

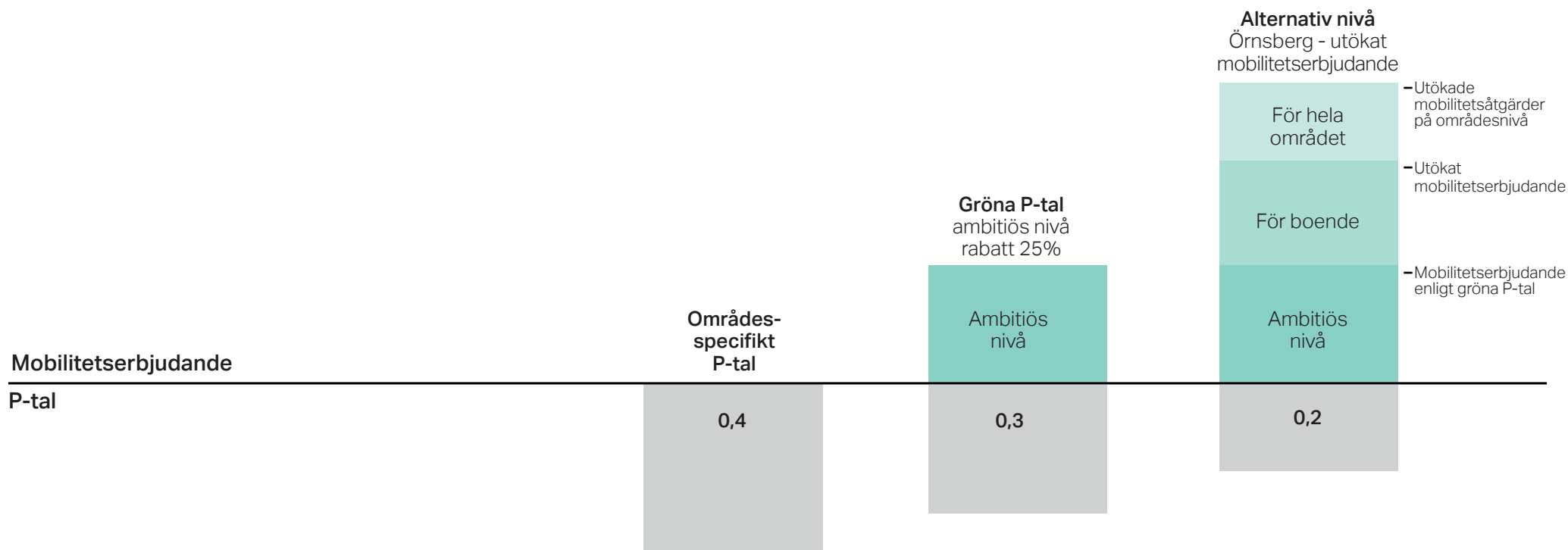
- Lättillgänglig, trygg och turtät kollektivtrafik.

### 5 Majoriteten av de boende upplever att byggnaden och området i stort har utformats så att det är enkelt och smidigt att använda cykel och delade fordon.

- Låga hastigheter på lokalgator
- Lättillgänglig och säker cykelparkering vid målpunkter och för besök
- Orienterbarhet genom skyltade, upplysta stråk och målpunkter

### 6 Majoriteten av de boende upplever att en flytt till Örnsberg har möjliggjort att de kan transportera sig mer hållbart än tidigare.

- Information, kampanjer och digitala plattformar.
- Flexibelt utbud av attraktiva mobilitets-tjänster.



## 5.1. MOBILITETSERBJUDANDE

För Örnberg har en ny alternativ nivå tagits fram för mobilitetstjänster och åtgärder. Den bygger på hur projekt runt om i landet har dimensionerat mobilitetsåtgärder för att de boende ska kunna transportera sig helt utan egen bil, dvs P-tal 0.

Denna nivå har högt ställda ambitioner kring mobilitetstjänster som tillsammans skapar bästa möjliga förutsättningar för hållbar mobilitet. Trots att mobilitetserbjudandet är planerat och dimensionerat utifrån projekt helt utan parkeringsplatser är inte målet i Örnberg att bygga med P-tal 0.

Däremot ser vi möjligheter med den alternativa nivån att göra avsteg från Gröna P-tal och planera utifrån en lägre andel transporter med egen bil, dvs nå ett lägre P-tal än 0,3.

Den alternativa nivån jämförs med Gröna P-tal ambitiös nivå utifrån rekommendationer på tjänster beskrivna där, samt hur de traditionellt sett dimensioneras.

Den alternativa nivån bör inte betraktas som en direkt jämförelse med Gröna P-tal ambitiös nivå, utan snarare som en jämförelse kring:

- Hur ett mobilitetserbjudande traditionellt sett ser ut för ett projekt med Gröna P-tal ambitiös nivå.
- Hur ett mobilitetserbjudande ser ut för ett projekt som bygger helt utan parkeringsplatser.

Med områdets förutsättningar, kombinerat med ett gediget och brett mobilitetserbjudande skapas möjligheter för lägre P-tal.

## 5.1. MOBILITETSERBJUDANDE

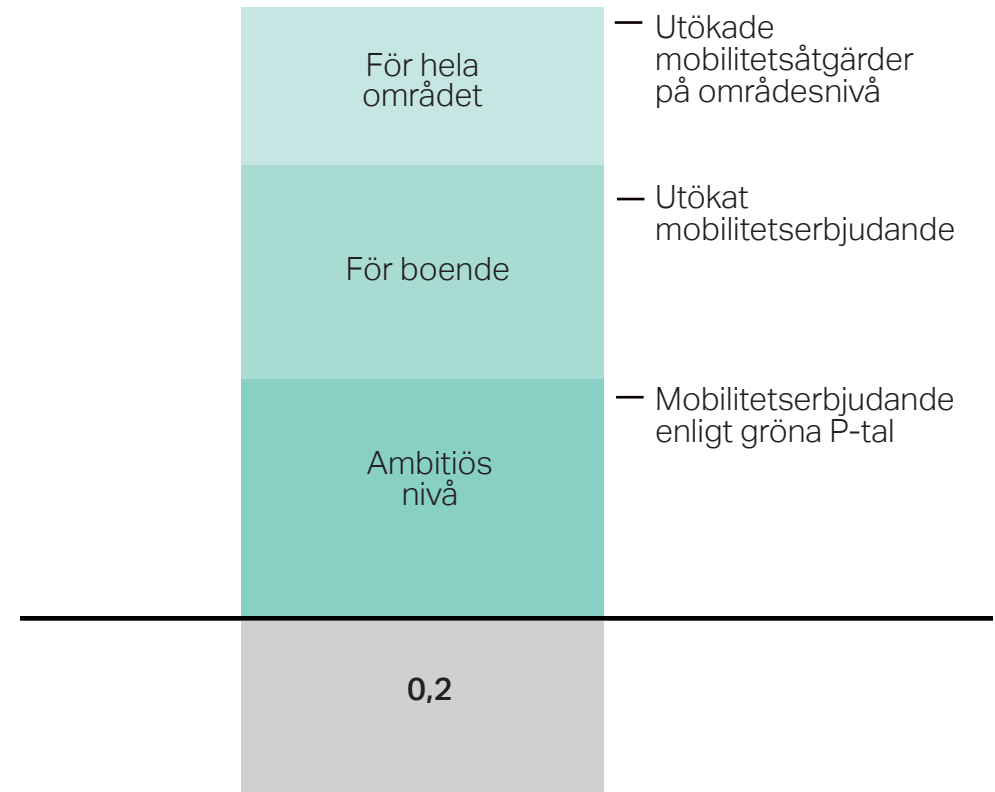
### Mobilitetserbudande Örnberg

I Mobilitetsprogrammet presenteras en alternativ nivå som bygger på evidens och erfarenheter från projekt som byggts och planerats helt utan parkeringsplatser samt från stadens arbete med gröna P-tal.

- Områdets förutsättningar, i direkt anslutning till stark spårbunden trafik i form av tunnelbana, närhet till lokalservice, cykelstråk, rekreationsområden, skolor och förskolor möjliggör för ett lägre behov av privatägd bil.
- Den alternativa nivån i Örnberg är utformad och dimensionerad i nivå med flertalet P-tal 0 projekt. Mobilitetstjänsterna bör därför anses tillräckligt ambitiösa för att tillåta en sänkning i P-talet från 0,3 till 0,2.
- Mobilitetsprogrammet tar ett helhetsgrepp på området, genom det skapas ytterligare möjligheter för en attraktiv hållbar mobilitet samt underlätta för att gemensamt skapa en kultur och karaktär i området där hållbar mobilitet går före privatägd bil.

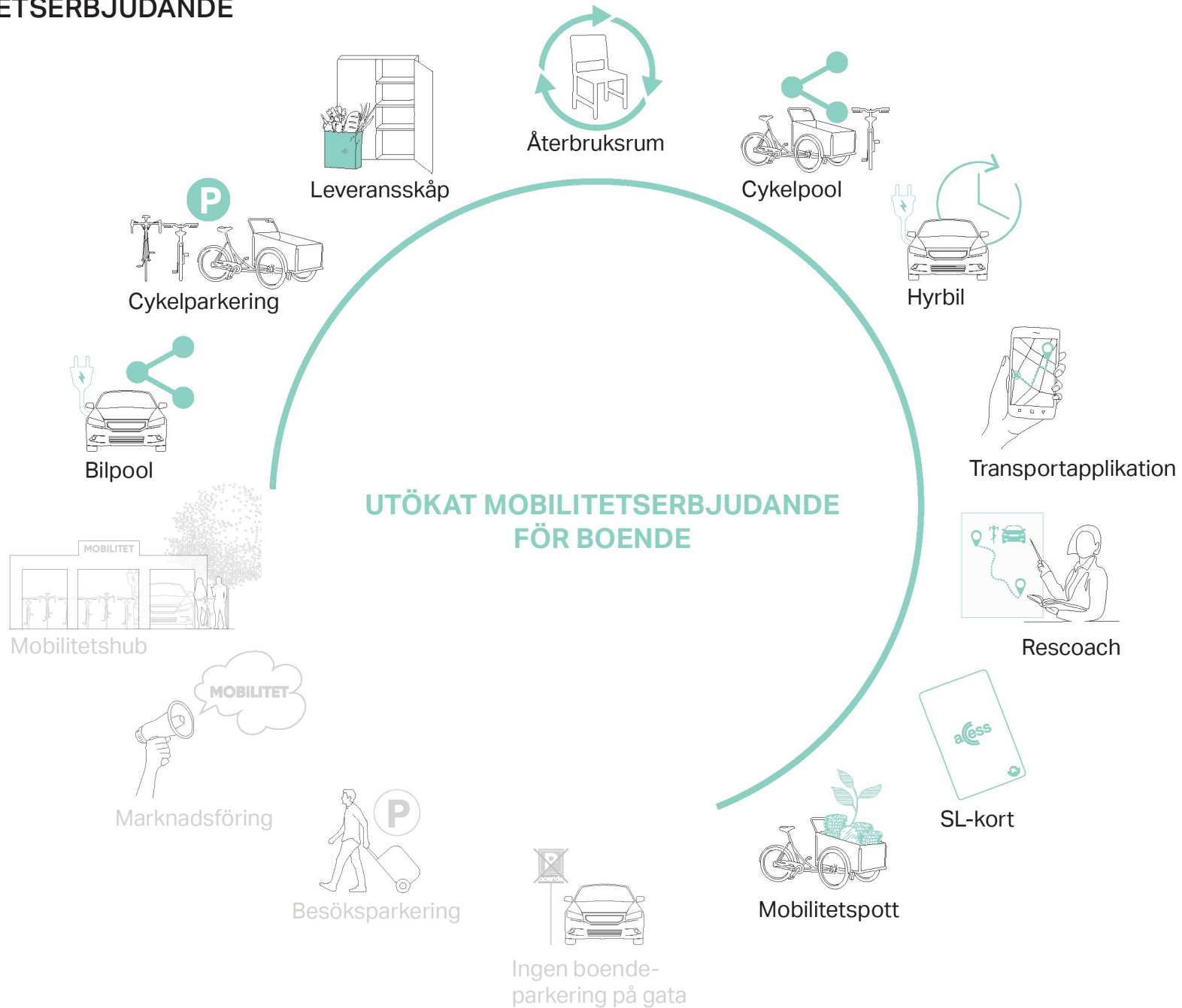
Vi föreslår därför att P-tal 0,2 i Örnberg bör vara möjligt.

### Alternativ nivå Örnberg - utökat mobilitetserbudande



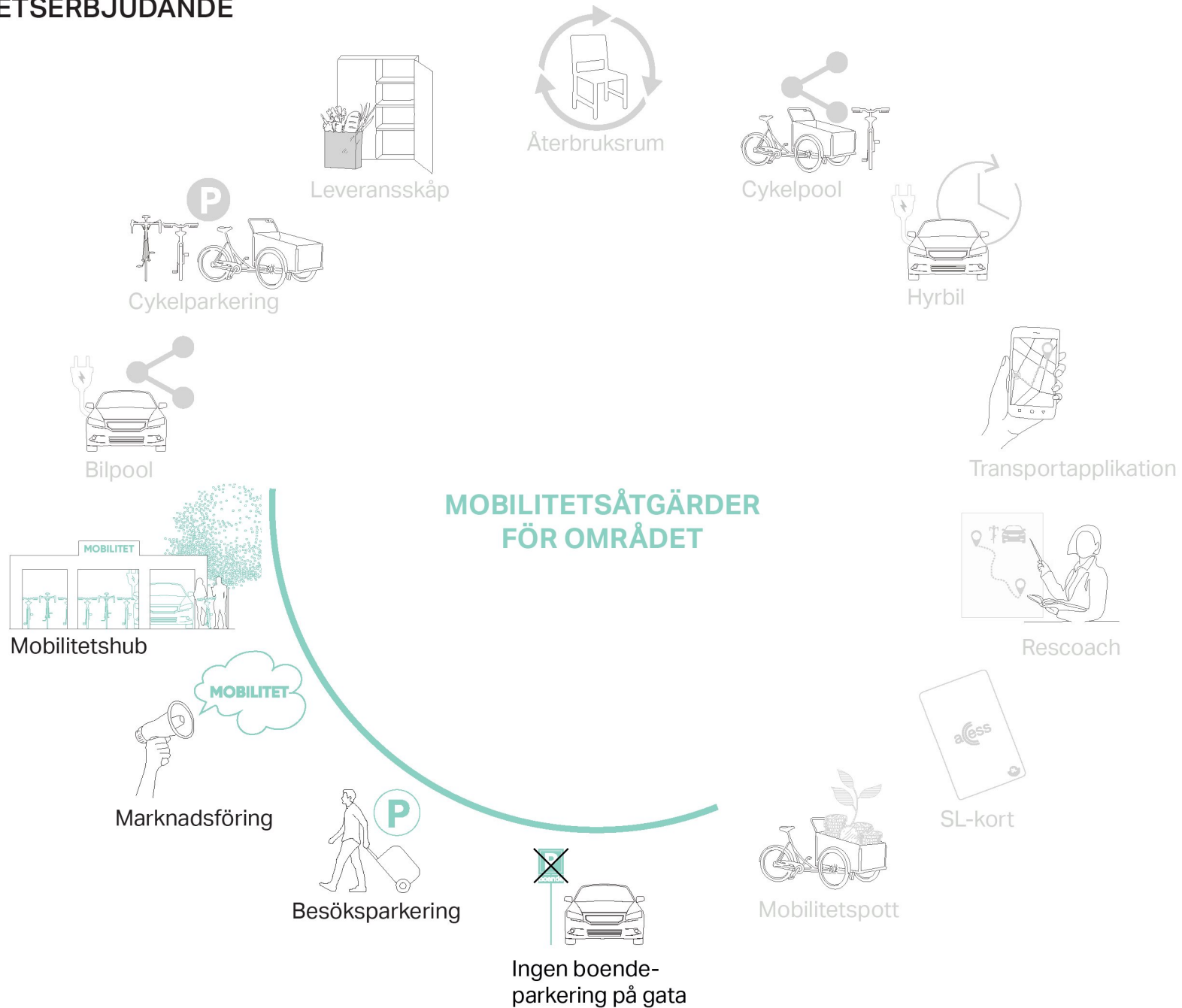
Den alternativa nivån skapar goda förutsättningar för merparten framtida boende att bo och verka i området utan tillgång till egen parkeringsplats.

## 5.1. MOBILITETSERBJUDANDE

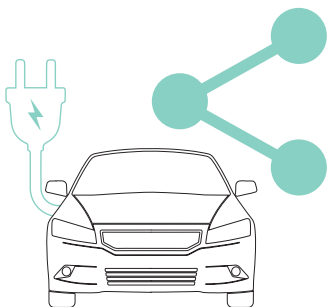




# 5.1. MOBILITETSERBJUDANDE



## 5.2. BILPOOL



### Bilpool

Bilpooler utgör ofta grunden i ett mobilitetserbjudande. Tjänster har använts under många år, affärsmodeller har uppdaterats och aktörerna har blivit fler och breddat sina erbjudanden. I nyproduktion idag ser många bilpool som en hygienfaktor. För Örnsberg har anpassade nyckeltal för bilpoolen tagits fram.

De grundar sig dels på data från projekt med traditionella nyckeltal för bilpool, dels projekt med höga mobilitetsambitioner och låga p-tal (som Brf Viva i Göteborg och Xplorion i Lund), samt nivåer i aktuella kommuners parkeringsnormer (bland annat Malmö och Göteborg) samt aktuell kunskap inom området.

Med ett högre nyckeltal och en samordning mellan byggherrarna möjliggörs en större bilpoolsflotta riktade till en bredare målgrupp. Flera bilar skapar möjlighet för ett mer varierat utbud av bilar.

### Nyckeltal

Utifrån studerade projekt har dimensionering av bilpooler identifierats som en viktig del i användandet av bilpooler.

Den traditionella dimensioneringen 0,02 har vid tillfällen gett upphov till mindre användande då bilarna framförallt brukas kvällar och helger, och kan då vara upptagna. En dimensionering på 0,04 ökar tillgängligheten och användbarheten.

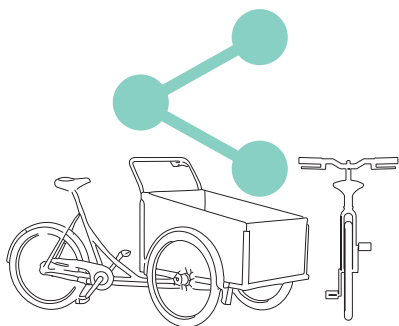
### Öppen/Stängd

För att uppnå en hög användning över tid förespråkas öppna pooler. I Västra hamnen, Malmö finns ett gott exempel på hur öppna pooler fungerar bättre över tid. Poolerna där etablerades och finansierades under en tid av byggherrarna. Efter finansieringstiden hade området byggt upp en hög användning och nu etablerar sig nya bilpooler i området och det har uppstått en kommersiell marknad. Genom att uppnå detta säkerställs långsiktigheten av bilpooler i området.

- Dubbel dimensionering
- Öppen pool - Kommersiellt och långsiktigt
- Utökad betalt medlemskap

Mobilitet Fysiska åtgärder	Traditionellt nyckeltal för gröna p-tal	Anpassat nyckeltal för Örnsberg	Kvalitetsförbättrande åtgärder
Bilpool	0,02/lgh	0,04/lgh	● 100 % elbilar. 100% ökad dimensionering
Öppen/Stängd	Stängd	Öppen	● Större kundunderlag skapar långsiktighet i tjänsten
Betalt medlemskap	5 år	6 år	● Utökad betalt medlemskap

## 5.3. CYKELPOOL



### Cykelpool

Cykelpooler ska enligt gröna p-tal innehålla lastcykel, cykelkärra och elcykel. I projekt med cykel som primärt transportmedel krävs en högre dimensionering i cykelpoolen. Ett högre dimensioneringstal än traditionellt används bl.a. i projekten OHBoy!, Cykelkungen och Parfymfabriken.

En viktig del i en cykelpoolen är också att det finns ett utbud av olika typer av cyklar som passar olika typer av resor.

Cykelpool är en viktig åtgärd för att öka tillgången till cykel. Enligt Stockholms stad Miljöbarometer 2020 har mer än var fjärde medborgare inte tillgång till cykel idag.

### Betalt medlemskap

Medlemskap för cykelpool bekostas av byggherren för de 5 första åren. Syftet är att minska inträdesbarriären för de boende att testa och nyttja cykelpoolen under de första 5 åren. Det är viktigt med ett tydligt ansvar över cykelpoolen för att den ska vara attraktiv och funktionell över tid.

I upphandling med aktörer som tillhandahåller cykelpoolstjänster finns det ofta möjlighet för service och drift. Dessa avtal kan, liksom bilpooler, med fördel handlas upp gemensamt.

### Cykelservice

Att komplettera cykelpoolen med enklare cykelservice, som verktyg och cykelpump är ett enkelt sätt att höja kvaliteten på cykelpoolen. Tvättmöjligheter för cyklar är ofta mycket uppskattade hos boende i flerfamiljshus.

Cykelservice ska innehålla cykeltvätt, cykelpump samt verktyg och yta som för cykelmek.

I en gemensam lösning kan även cykelservice upphandlas gemensamt. Ett servicebolag kan upphandlas och komma ut till de olika fastigheterna för att serva cyklarna t.ex. inför våren.

- Dubbel dimensionering
- Betalt medlemskap
- Kvalitativ cykelservice

### Mobilitet Fysiska åtgärder

### Traditionellt nyckeltal för gröna p-tal

### Anpassat nyckeltal för Örnsberg

### Kvalitetsförbättrande åtgärder

Cykelpool

0,03/lgh

0,06/lgh

● 100 % elcyklar varav 50 % el-lastcyklar

Betalt medlemskap

Ej definerat

5 år

● Motiverar ökad användning

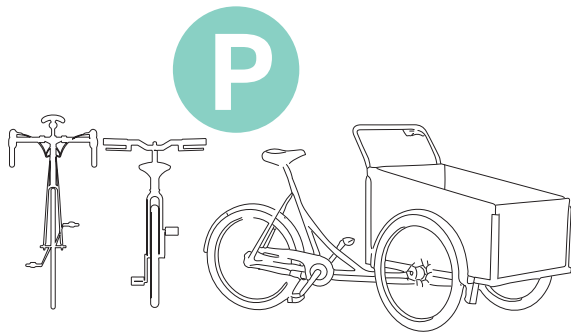
Cykelservice

Yta för cykelservice

Minst 10kvm / 0,01rum/lgh

● Inrymms i anslutning till cykelparkeringsytor

## 5.4. CYKELPARKERING



### Cykelparkering

För att cykel ska vara ett attraktivt transportmedel är det viktigt att det finns bra parkeringsutrymmen med hög kvalitet. I projekt som prioriterar hög kvantitet kan kvalitén i praktiken ofta bli låg. En rimlig nivå för ett anpassat nyckeltal är 3–3,5/kvm men med fokus på trygga, tillgängliga, ljusa och säkra cykelrum. Kvaliteterna i cykelparkeringen är minst lika viktigt som kvantiteten.

Cykelparkering ska även ha plats för privata lastcyklar och elcyklar som kräver laddning. Elcyklar som kräver laddning har högre stöldbegärlighet och bör förvaras i säkra cykelrum med tillgång till laddning.

Dock är just batteriet till dessa cyklar mest stöldbegärliga och ägarna till cyklarna föredrar ofta att ta med sig batteriet och ladda i lägenheten. Dimensionering av cykelladdning behöver därför inte finnas i stor utsträckning, men bör finnas som alternativ.

### Erfarenheter cykel P-tal

En undersökning från Malmö som studerade cykelparkeringar i 3 st nyproduktionsprojekt visade att ett högre cykel P-tal inte nödvändigtvis är positivt för brukaren.

Resultatet från de studerade projekten visade att vid höga P-tal blir kvalitén sämre, med trånga utrymmen, oanvändbara parkeringsställ samt lågt c/c-avstånd mellan cyklarna. Beläggningsgraden i de studerade projekten uppmättes inom intervallet 46–62% med cykel P-tal mellan 2,3–3,6/lgh.

### Kvalitet på cykelparkering

För cykelparkering bör minst 90% vara väderskyddade. Cykelrum bör även finnas i olika delar av byggnaden, t.ex. cykelrum i gaturummet för cyklar som används frekvent. Plats för förvaring av cyklar som endast används under sommarmånaden mindre frekvent. Olika typer av cykelparkeringar är därför att föredra. Grundregel är att alla ska ha möjlighet till ram-lås och vara tillgängliga.

- Kvalité före kvantitet
- Olika cykelparkeringslösningar
- Cykelparkering för lastcyklar

### Mobilitet Fysiska åtgärder

Cykelparkering

Besöksparkering

Parkering för lastcyklar

### Traditionellt nyckeltal för gröna p-tal

2,5 - 3 /100kvm

Nära entrén, ej dimensionerad

Ej kravställt

### Anpassat nyckeltal för Örnberg

3 - 3,5 /100kvm

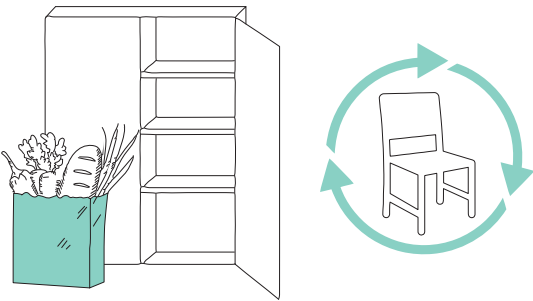
5 % av totala antalet

4-5 % av totala antalet

### Kvalitetsförbättrande åtgärder

- 90 % väderskyddade. 60 cm rek. CC-avstånd
- Lättillgängliga, i första hand på innergård eller förgårdsmark
- Parkering för olika typer av cyklar.

## 5.5. LEVERANSSKÅP & ÅTERBRUKSRUM



### Leveransskåp

Möjligheten till att ta emot paket, matvaror och andra leveranser är viktig. Med förändrade konsumtionsmönster där e-handeln ökar kraftigt och prognostiseras att fortsätta öka är möjligheterna och enkelheten i att ta emot leveranser en viktig del i ett mobilitetserbudande.

### Leveransskåp med kylfunktion

Leveransskåp med kylfunktion är en tjänst som kan nyttjas vid hemleverans av matvaror. Dock sker dessa matleveranser idag direkt till dörren, så leveransskåp med kylfunktion fyller inte nödvändigtvis en uppenbar fördelaktig funktion för brukaren. Däremot kan det vara ett alternativ som möjliggör att ta emot leveranser när brukaren inte är hemma. Leveransskåp med kylfunktion bör därför finnas, men behöver ej överdimensioneras.

### Erfarenheter leveransskåp

Leveransskåp för leveranser är ett bra inslag i mobilitetserbudandet. Från de studerade projekten har flera problem dock identifierats kring dessa leveransskåp. Det finns idag olika transportbolag som inte levererar till specifika fastigheters leveransskåp. Tjänster bör därför med fördel hanteras på områdesnivå.

### Återbruksrum

Rum för återbruk är en del av ett brett mobilitetserbudande. Det gör att resor till återvinning etc. kan ersättas. I de studerade projekten har denna åtgärd varit uppskattad av de boende.

Fastighetsägarna/BRF:er behöver teckna ett långsiktigt avtal med förvaltande bolag om att hantera dessa rum för återbruk. Återbruksrum kan med fördel placeras i anslutning till grovsoprum. Rummet bör vara minst 20kvm.

- Viktig del i mobilitetserbudande
- Hanteras bäst på områdesnivå
- Återbruksrum ersätter vissa bilresor

### Mobilitet Fysiska åtgärder

### Traditionellt nyckeltal för gröna p-tal

### Anpassat nyckeltal för Örnsberg

### Kvalitetsförbättrande åtgärder

Leveransskåp

Kravställt men ej dimensionerat

0,04/lgh

● Byggherre ansvarar under 5 år att tjänsteleverantör hyr in sig

Leveransskåp med kyl

Kravställt men ej dimensionerat

0,02-0,04/lgh

● Byggherre ansvarar under 5 år att tjänsteleverantör hyr in sig

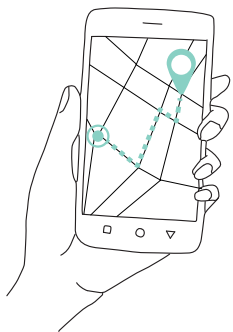
Återbruksrum

Ej kravställt

20 kvm eller 0,2 kvm/lgh

● Kan kombineras med grovsoprum

## 5.6. MOBILITET SOM TJÄNST



### Samlad trafikapplikation

En samlad trafikapplikation är en tjänst som samlar alla mobilitetstjänster i området, även kallad Mobilitet som tjänst, eller engelskans Mobility as a Service (MaaS).

Inom applikationen ska mobilitetstjänsterna vara möjliga att boka och betala. Ett exempel på en sådan applikation är EC2B av Trivector. Applikationen används i flera av de studerade projekten t.ex. BRF Viva, Xplorion och Parfymfabriken.

Med applikationen samlas mobilitetserbjudandet och ger användaren en överblick över tjänsternas tillgänglighet och kostnader.

Applikationen underlättar för de boende att planera och genomföra sina transporter. Här kan även ny information löpande kommuniceras till de boende. Välkomstpaket och mobilitetspott distribueras via applikationen.

### Tillkommande mobilitetstjänster

Med en samlad trafikapplikation kan ytterligare tjänster adderas, t.ex. möjligheten att boka hyrbil.

Hyrbil är en tjänst som används mindre frekvent. Men är ett bra komplement till bilpool och ett alternativ till längre resor, t.ex. vid behov av bil under en helg eller en vecka.

I den samlade transportapplikationen kan avtal slutas med olika hyrbilsaktörer.

Applikationen kan användas som verktyg vid marknadsföring, kampanjer, utvärdering och uppföljning av olika mobilitetstjänster.

### Ökad flexibilitet

Med Mobilitet som tjänst öppnas möjligheter att inkorporera flera mobilitetsåtgärder över tid. T.ex. olika former av mikro-mobilitet som växer fram som el-scootrar.

För att mobilitetserbjudande ska vara relevant över tid är det viktigt att kunna vara flexibel och kunna leverera nya mobilitetstjänster som hela tiden utvecklas.

- Samordna mobilitetstjänster
- Tillkommande mobilitetstjänster, flexibilitet över tid
- Verktyg för utvärdering och uppföljning

### Mobilitet Fysiska åtgärder

### Traditionellt nyckeltal för gröna p-tal

### Anpassat nyckeltal för Örnsberg

### Kvalitetsförbättrande åtgärder

Transportapplikation

Ej kravställt

Applikation som innehåller alla mobilitetstjänster

● Handlas med fördel upp gemensamt för hela området

Hyrbil

Ej kravställt

Hyrbilserbjudande

● Samlad transportapplikation

## 5.7. VÄLKOMSTPAKET



### Välkomstpaketet

Ett välkomstpaket till de boende kommer att bekostas av byggherrarna och innehålla:

- **SL-kort**  
Betalt 3 månader alternativt reskassa eller mobilitetspott för motsvarande summa.
- **Resecoach**  
Erbjudas de boende vid inflytt.
- **Introduktion av fordon och tjänster**  
Erbjuds de boende vid inflytt. Levereras av aktörerna som tillhandahåller de olika mobilitetstjänsterna.
- **Mobilitetspott**  
500kr/lgh. Kommer att finnas på trafikapplikationen.

### Subventionerade resor

Välkomstpaketet med subventionerade resor ökar möjligheterna för de boende att upptäcka och använda kollektivtrafik och mobilitetstjänsterna.

Med subventionerade mobilitetstjänster i kombination med resecoach och genomgång av tjänsterna skapas en trygghet för användarna att nyttja tjänsterna. I många fall är det rimligt att anta att flera av tjänsterna används av de nya boende för första gången.

Erfarenheter visar att det vi inte testat eller känner till är vi generellt mer restriktiva till än saker och tjänster vi provat på. Därför är prova-på aktiviteter och introduktion av nya tjänster viktigt för att öka användandet.

- Stimulera hållbart resande
- Öka kunskapen och tryggheten i nya tjänster
- Hållbara transporter - del av boendes rutin från start

### Mobilitet Fysiska åtgärder

### Traditionellt nyckeltal för gröna p-tal

### Anpassat nyckeltal för Örnsberg

### Kvalitetsförbättrande åtgärder

SL-kort till varje hushåll

Subventionerad kollektivtrafik.  
Ej definierat.

3 månader eller  
motsvarande reskassa

- Alternativt brukaravgift i pool. (Gäller alla som flyttar in under de två första åren)

Erbjudande av personlig  
resecoach vid inflyttning

Rekommenderat

Rekommenderat

- Kan med fördel kombineras med introduktion av mobilitetstjänster och för flera byggherrar.

Introduktion mobilitetstjänster

Ej kravställt

Rekommenderat

- Introduktion av poolfordon för de boende. Kan kravställas på upphandlade aktörer.

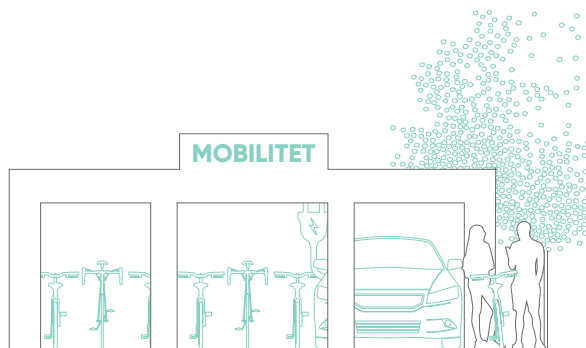
Mobilitetspott

Ej kravställt

500 kr / lgh

- Pott för erbjudande och stimulera tjänsterna. (Gäller alla som flyttar in under de två första åren)

## 5.8. MOBILITETSHUB



### Mobilitetshub

Mobilitetshubben som en fysisk plats som attraherar besökare och tillgängliggör ett smidigt och hållbart resande är under stark utveckling.

Innehållet i Mobilitetshubben kan förändras över tid. Men några rekommenderade mobilitetstjänster är Cykelpool, cykelservice, leveransskåp. I anslutning lokaliseras även platser för bilpool.

### Placering

Mobilitetshubben i Örnsberg får en viktig funktion i området. Förutom mobilitetstjänsterna så blir lokalen en tydlig fysisk markör och identitetsskapare i området.

Hubben planeras att placeras i en hörnlokal i ett av de bästa kommersiella lägena i planområdet. Hubben är en viktig del i kulturskapandet för hållbar mobilitet.

### Erfarenheter Mobilitetshubbar

Det finns ännu så länge få storskaliga svenska exempel, de flesta i Sverige idag är små fastighetsnära hubbar. Internationellt finns en del erfarenheter kring utveckling av mobilitetshubbar och framgångsfaktorer för dessa.

Trivector undersökte i en internationell kunskapssammanställning några av de aspekter som är extra viktiga i utvecklingen och drift av fastighetsnära mobilitetshubbar.

- Viktigt med kvalitet för att tjänsterna ska bli framgångsrika och välanvända, dvs kvantitet räcker inte.
- Utformning av den fysiska infrastrukturen är betydelsefull för såväl synligheten som nyttjande, inte bara tjänsterna i sig.
- Samordning kan effektivisera: stimulera uppskalning i flera nya fastigheter och sprida vidare till befintligt bestånd för att öka nyttjandet och kundunderlaget.
- Erfarenheter från flera städer är att en synlig och öppen mobilitetshub i gaturummet är mer framgångsrikt än slutna och gömda hubbar i exempelvis parkeringshus.

### Öppen Mobilitetshub

Mobilitetshubben bör med fördel vara öppen och tillgänglig för både de boende i fastigheten, resterande fastigheter i programområdet och de befintliga boende i Örnsberg. På så vis möjliggör det för hållbara mobilitetstjänster för hela området.

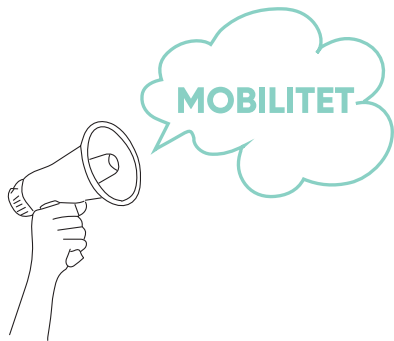


MoBo III i Rissne, Sundbyberg. Illustration av TIP.

- Tydlig fysisk markör i området
- Möjlighet till flexibilitet över tid
- Hållbara transporter för alla



## 5.9. MARKNADSFÖRING



### Marknadsföring

Marknadsföringen av stadsdelen ska innehålla hållbar mobilitet. De möjligheter och erbjudanden i form av kollektivtrafik, cykelstråk, cykel-pool och bilpool mm. ska lyftas fram.

### Attrahera målgrupp

Marknadsföringen är en viktig del i att uppnå ett hållbart resande i området, dels för att tydliggöra vilka fördelar som finns med dessa erbjudanden, dels för att attrahera rätt målgrupper som är intresserade av en hållbar livsstil. I de studerade projekten har marknadsföringen varit en viktig del för förutsättningarna att bli framgångsrikt.

### Skapa rätt förväntningar

Redan i marknadsföringsskedet av en ny stadsdel eller ett nytt kvarter slås tonen an till vilken kultur och känsla som ska råda. Hur man beskriver området är viktigt eftersom det styr både vilka köpare som lockas och vilka förväntningar som uppstår.

### Byggherrar och staden

Byggherrar och staden behöver samarbeta för att profilera Örnsberg till ett område där hållbara transporter är förstavalet före privat-ägd bil. Genom en enhetlig och tydlig kommunikation till de kommande boende skapas en kultur med hållbar mobilitet.

I marknadsföringen är följande punkter viktiga att kommuniceras:

- God tillgänglighet till kollektivtrafik
- Goda cykelstråk
- Närhet till innerstaden, service, natur och övriga målpunkter
- De olika mobilitetstjänsterna
- Välkomstpaket och resecoach
- Attraktivt boende med stora möjligheter för en hållbar livsstil
- Planerat för begränsad tillgång till privat bilparkering

### Marknadsföring över lång tid

Marknadsföringen behöver vare enhetlig och pågå under en längre tid för att köparna ska förstå förutsättningarna.

### Marknadsföra mobilitetstjänsterna

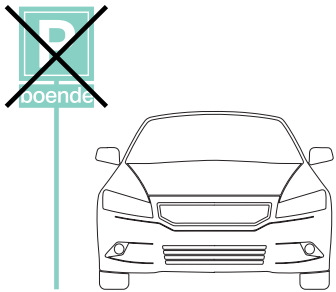
Byggherrarna är ansvariga över att marknadsföra mobilitetstjänsterna. I upphandling av mobilitetsaktörer kan det med fördel ställa krav på aktörerna att marknadsföra tjänsterna även efter de boende flyttat in.



Marknadsföring av LKFs 0-husprojekt Xplorion i Lund.

- Viktig del att skapa rätt förväntningar
- Attrahera målgrupp
- Enhetlig marknadsföring mellan byggherrar och staden

## 5.10. INGEN BOENDEPARKERING PÅ GATA



### Ingen boendeparkering på gata

Inom Gröna P-tal är en av de största farhågorna att låga p-tal leder till att bilar trängs ut på gatan. Ett sätt att undvika detta är att ta bort boendeparkeringsdispensen för det nya programområdet. På så vis säkerställer byggherrar att minskade parkeringsplatser inte leder till ökad belastning på gatuparkeringen.

I Stockholms Stad har denna metod använts flera gången, bl.a:

- Norra Djurgårdsstaden
- Annedal
- Årstadal
- Hagastaden

I flera kommuner, t.ex. Göteborg har denna princip implementerats på hela kommunen och omfattar alla bostäder i nyproduktion.

### P-tals påverkar på gatuparkering

Frågan huruvida P-tal påverkar beläggningen av gatuparkering i området har varit objekt för diskussion under lång tid. Frågan bottenar till stor del i de boendes betalningsvilja för parkeringsplatser och kostnadsdifferensen som finns.

### Kostnadsdifferens parkering

I Örnberg kommer parkeringsplatserna i garage uppskattningsvis kosta från 1 500kr/mån för de boende. Det kan jämföras med boendeparkeringskostnaden i Örnberg på 500kr/mån.

Trots att parkeringsplatserna i garage är subventionerade och betalas av över lång tid, så är kostnaden för att stå på gatan ca 3 gånger lägre.

I realiteten innebär det att delar av de boende, oavsett P-tal kommer att utnyttja boendeparkeringen.

### Avstå boendeparkeringsdispens

Det finns stora fördelar med att byggherrarna avsäger sig boendeparkeringsdispensen och i stället satsar på att skapa bästa möjliga förutsättningar för en bilfri vardag för de boende.

Farhågan att bilar trängs ut på gatan undviks på så sätt.

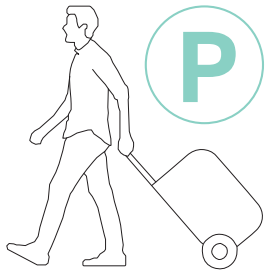
### Fördelar med att undvika boendeparkering på gata

Gaturummet får bättre framkomlighet, trafiksäkerhet och väghållning. Dessutom skapas en mer attraktiv stadsmiljö med möjlighet till träd, bänkar och uteservering.

Det möjliggör också för ökad tillgänglighet för korttidsparkering vid ärenden etc.

- Möjlighet att avstå boendeparkeringsdispens
- Använts på flera områden i Stockholm
- Undviker att lägre p-tal leder till ökad gatubelastning

## 5.11. BESÖKSPARKERING



### Besöksparkering

Besöksparkering behöver enligt stadens riktlinjer dimensioneras med en uppräkning av P-talet med 10%. Enligt Gröna p-tal kan besöksparkering inrymmas i bestämt P-tal om parkeringsanläggningar samordnas med flytande platser.

### Strategi besöksparkering

I Örnsberg finns det fördelar för flera byggherrar att samarbeta inom denna fråga.

Förutsättningarna för att skapa parkeringsplatser i garage på vissa fastigheter är svåra och mer kostsamma än vanligt. Det finns möjlighet att samordna parkering för dessa fastigheter inom andra fastigheter som har bättre förutsättningar för att anlägga parkeringsgarage.

### Flytande/samordnade parkeringar

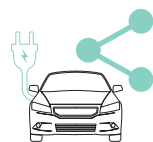
De garage- och parkeringslösningar som är flytande eller samordnas inkluderar besöksparkeringen i det gällande p-talet.

På så vis kan byggherrarna nå en möjlig reduktion på P-talet med 10 %.

- Möjlig reduktion P-tal 10 %
- Möjlighet till flytande/samordnad parkeringslösningar
- Möjlighet för parkeringsköp mellan byggherrar

## 5.12. MOBILITETSERBJUDANDE

## Utökad mobilitetserbjudande för boende

**Bilpool**

- Antal

**Traditionellt nyckeltal  
gröna p-tal**

0,02/lgh

**Anpassat nyckeltal  
för Örnberg**

0,04/lgh

**Kvalitetsförbättrande  
åtgärder**

100 % elbilar. 100% ökad dimensionering

- Öppen/stängd

Stängd

Öppen

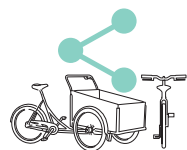
Större kundunderlag skapar långsiktighet i tjänsten

- Betalt medlemskap

5 år

6 år

Utökad betalt medlemskap

**Cykelpool**

- Antal

0,03/lgh

0,06/lgh

100 % elcyklar varav 50 % el-lastcyklar

- Betalt medlemskap

Ej definierat

5 år

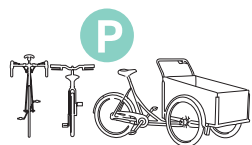
Motiverar ökad användning

- Cykelservice

Yta för cykelservice

Minst 10kvm eller  
0,01rum/lgh

Inryms i cykelparkeringsytor

**Cykelparkering**

- Antal

2,5-3 /100kvm

3-3,5 / 100 kvm

90 % väderskyddade. 60 cm rek. CC-avstånd

- Besöksparkering

Nära entré,  
ej dimensionerat

5 % av totala antalet

Lättillgängliga, i första hand på innergård eller förgårdsmark

- Parkering för lastcyklar



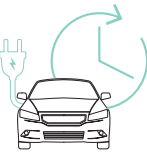

Ej kravställt

4-5 % av totala antalet

Parkering för olika typer av cyklar.

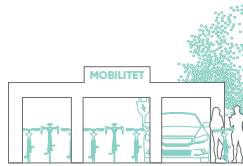
## 5.12. MOBILITETSERBJUDANDE

## Utökad mobilitetserbjudande för boende

	Traditionellt nyckeltal gröna p-tal	Anpassat nyckeltal för Örnberg	Kvalitetsförbättrande åtgärder	
 <b>Leveransskåp &amp; Återbruksrum</b>	- Antal	Kravställt men ej dimensionerat	0,04/lgh	Byggaktör ansvarar under 5 år att tjänsteleverantör hyr in sig
	- Leveransskåp med kyl	Kravställt men ej dimensionerat	0,02-0,04/lgh	Byggaktör ansvarar under 5 år att tjänsteleverantör hyr in sig
	- Återbruksrum	Ej kravställt	20 kvm eller 0,2kvm/lgh	Kan kombineras med grovsoprum
 <b>Mobilitet som tjänst</b>	- Transportapplikation	Ej kravställt	Alla mobilitetstjänster samlade	Handlas med fördel upp gemensamt för hela området
	- Hyrbil	Ej kravställt	Hyrbils erbjudande	Finns i samlad transportapplikation
	 <b>Välkomstpaket</b>	- SL-kort	Subventionerad kollektivtrafik, ej definierad	3 månader eller motsvarande reskassa
- Personlig rescoach		Rekommenderat	Rekommenderat	Kan med fördel kombineras med introduktionen av mobilitetstjänster och för flera byggherrar
- Introduktion mobilitetstjänster		Ej kravställt	Rekommenderat	Introduktion av poolfordon för de boende. Kan kravställas på upphandlade aktörer.
	- Mobilitetspott	Ej kravställt	500 kr / lgh	Pott för erbjudande och ytterligga stimulera tjänsterna.

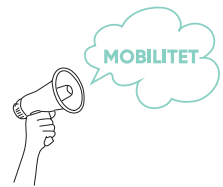
## 5.12. MOBILITETSERBJUDANDE

### Utökade mobilitetsåtgärder för området



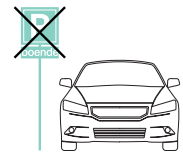
#### Mobilitetshub

- Tydlig fysisk markör i området
- Möjlighet till flexibilitet i över tid
- Hållbara transporter för alla



#### Marknadsföring

- Viktig del att skapa rätt förväntningar
- Attrahera målgrupp
- Enhetlig marknadsföring mellan byggherrar och staden



#### Ingen Boendeparkering

- Möjlighet att avstå boendeparkeringsdispens
- Använts på flera områden i Stockholm
- Undviker att lägre p-tal leder till ökad gatubelastning



#### Besöksparkering

- Möjlig reduktion P-tal 10 %
- Möjlighet till flytande/samordnad parkeringslösningar
- Möjlighet för parkeringsköp mellan byggherrar

## 5.13. HUR KAN MOBILITETSTJÄNSTER ERSÄTTA BEHOVET AV PRIVATÄGD BIL?

### Skapa förutsättningar för hållbara resor

Syftet med mobilitetsåtgärder är att ge boende i området så goda förutsättningar som möjligt för att gå, cykla, resa med kollektivtrafiken eller hyra en bil. Så att den egna bilen väljs bort, helst redan innan de boende flyttar in i det nya området.

En viktig del i detta är att den hållbara mobiliteten inte blir en begränsning, snarare tvärtom, att det finns flera olika tjänster som kombinerat skapar bättre förutsättningar för att transportera sig.

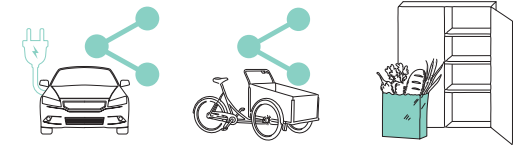
### Boendeekonomi

Privatägd bil och egen parkeringsplats utgör en stor kostnad för boende. Med en bilfri livsstil och högre andel gång, cykel och delade hållbara fordon skapas möjligheter för bättre ekonomi hos boende.

### Möjlighet till att transportera sig

En bilfri livsstil ska inte utgöra en begränsning, det ska fortfarande vara möjligt att på ett smidigt och spontant sätt transportera sig till olika platser.

Storhandla vid det externa köpcentret



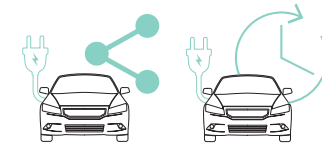
Bilpool, lådcykel, leveransskåp

Pendla till jobb eller skola



Cykel, tunnelbana, buss

Åka till landstället 20 mil bort över helgen



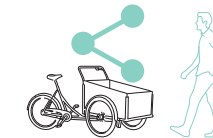
Hyrbil, Bilpool

Slänga gammal soffa på återvinningen



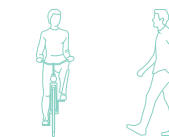
Återbruksrum

Hämta barnen på skola och förskola



Lådcykel, gång

Ett kvällsdoop i Mälaren



Cykel, gång

# 6. GENOMFÖRANDE

## Finansiering och genomförande

I Örnsberg vill de privata markägarna Riksbyggen, Genova och Vincero tillsammans med John Mattson som exploaterar på stadens mark göra en ambitiös mobilitets-satsning för sina boende och även för befintliga kringboende. Det är bostads-aktörerna som gemensamt kommer ansvara för finansiering och genomförandet av områdets mobilitets-satsning.

## 6.1. SKALA OCH SKALBARHET

Mobilitetsprogrammet omfattar en betydande exploatering på cirka 1000 bostäder. Områdets skala tillsammans med befintliga boende i Örnsberg skapar goda förutsättningar för etablering av nya lösningar och tjänster på systemnivå.

### Skalfördelar för mobilitetslösningar på stadsdelsnivå

Erfarenheter visar att mobilitetståtgärder ofta är enklare att införa vid exploatering i samband med ett större stadsbyggnadsprojekt eftersom det då finns tydliga skalfördelar med exempelvis en bilpool, cykelpool och att bygga gemensamma mobilitetslösningar.

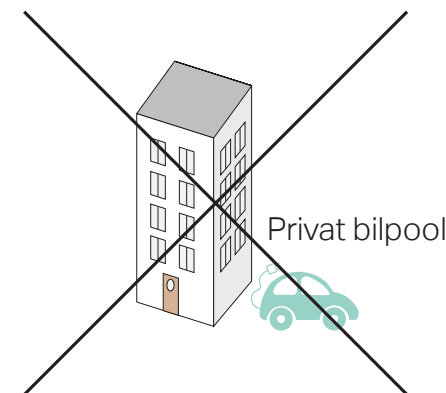
## Synergieffekter och samnyttjandepotential

Synergieffekter och samnyttjandepotentialer finns oftast på stadsdelsnivå, medan planering på kvartersnivå kan skapa begränsningar och oönskade inlåsnings-effekter om varje kvarters behov ska lösas inom respektive kvartersmark.

Genom att erbjuda lösningar på stadsdels-nivå kan även mobilitetstjänsterna etableras från första inflytt.

## Högre funktionalitet

Samordning och samarbete ger ett starkare, tydligare och mer omfattande mobilitets-erbjudande för användaren med högre funktionalitet.





## 6.2. MOBILITETSTJÄNSTERNAS VARAKTIGHET

Ett gemensamt grepp kring mobiliteten på stadsdelsnivå skapar ett större underlag för mobilitetstjänsterna, vilket både bidrar till kommersiell bärkraft och en långsiktig hållbarhet.

Genom att en mobilitetshubb och en öppen bilpool erbjuds även närboende ta del av nytt utbud av mobilitetstjänster. Vilket i sin tur bidrar till att ett större underlag för mobilitetstjänster.



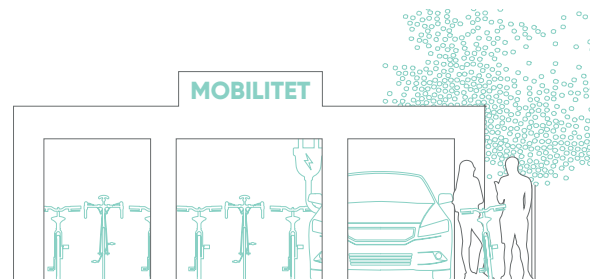
### Hållbar boendekultur och livstil i Örnberg

Med en gemensam kommunikationsstrategi om stadsdelens förutsättningar avseende hållbar mobilitet och de mobilitetstjänster som erbjuds, både i marknadsföring av området och genom information till de boende tydliggörs områdes möjligheter för hållbara livsstilar. På sikt skapas förutsättning för en boendekultur och livstil i Örnberg där man inspireras och lär varandra att dela mobilitet och transportera sig hållbart.

### Transporteffektivt samhälle

På nationell nivå har ett flertal utredningar och regeringsuppdrag lyft fram behovet av ett mer transporteffektivt samhälle (däribland den ovan refererade SOU 2021:23).

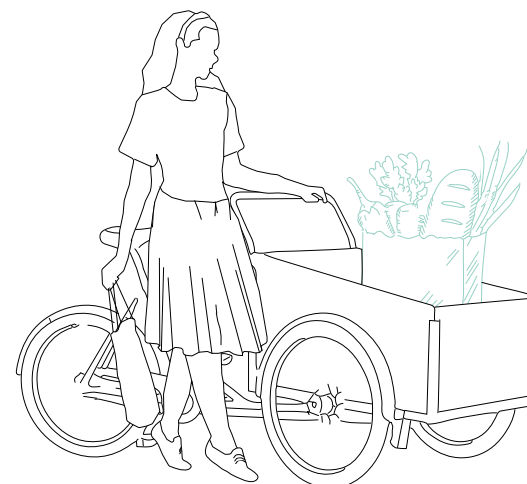
Det bidrar till måluppfyllelse av många viktiga samhällsmål. Bland annat är ett transporteffektivt samhälle nödvändigt för att nå klimatmålen, enbart ny teknik och fossilfri energi räcker inte. Det kan därför förväntas att lagstiftning och policies kommer att styra mer i riktning mot transportsnåla lokalsamhällen framöver.



## 6.3. ÖKAD EFTERFRÅGAN PÅ HÅLLBART BOENDE - MINSKAD EFTERFRÅGAN PÅ PARKERINGSPLATSER

För byggaktörerna är det av stor vikt att skapa boendekoncept som efterfrågas av marknaden. Områdets byggherrar har en gemensam övertygelse om att det går att bygga bostäder med färre antal privata parkeringsplatser än normalt. Det bedöms även finnas en målgrupp och efterfrågan på boendekoncept som erbjuder goda möjligheter för hållbara livsstilar i närförort.

Byggaktörerna är beredda att utveckla fastigheter med färre parkeringsplatser än normen då de bedömer att det finns en efterfrågan på boendekoncept som underlättar för hållbara livsstilar. De är beredda att diskutera möjligheten att avsäga sig rättigheten till boendeparkering för de som flyttar in i området för att eliminera eventuell risk för överflyttning av parkering till allmän platsmark.



## 6.4. UPPFÖLJNING OCH ERFARENHETSÅTERKOPPLING

Under tiden för områdets utveckling, vid inflyttning och lång tid framöver vill vi bjuda in staden till att medverka i en lärande process där vi åtar oss att följa upp och utvärdera hur mobiliteten fungerar. Vi vill dela med oss av vunnen kunskap och erfarenheter kring hur vi kan bygga mer hållbart i Stockholm i framtiden.

En gemensam, långsiktig och tydlig uppföljning som säkerställer långsiktigheten i Örnberg och ger staden, byggherrar och forskningen värdefullt underlag till framtida mobilitetsprojekt. Ambitionen är att tillsammans med akademien följa upp projektets effekter.

- Staden
- Byggherrar
- Forskning och akademi

### Bilavandandet och resandet i området planeras följas upp genom:

- Bilinnehav
- Användning av mobilitetstjänsterna
- Boendeenkät om beteenden och attityder

#### Bilinnehav hos boende

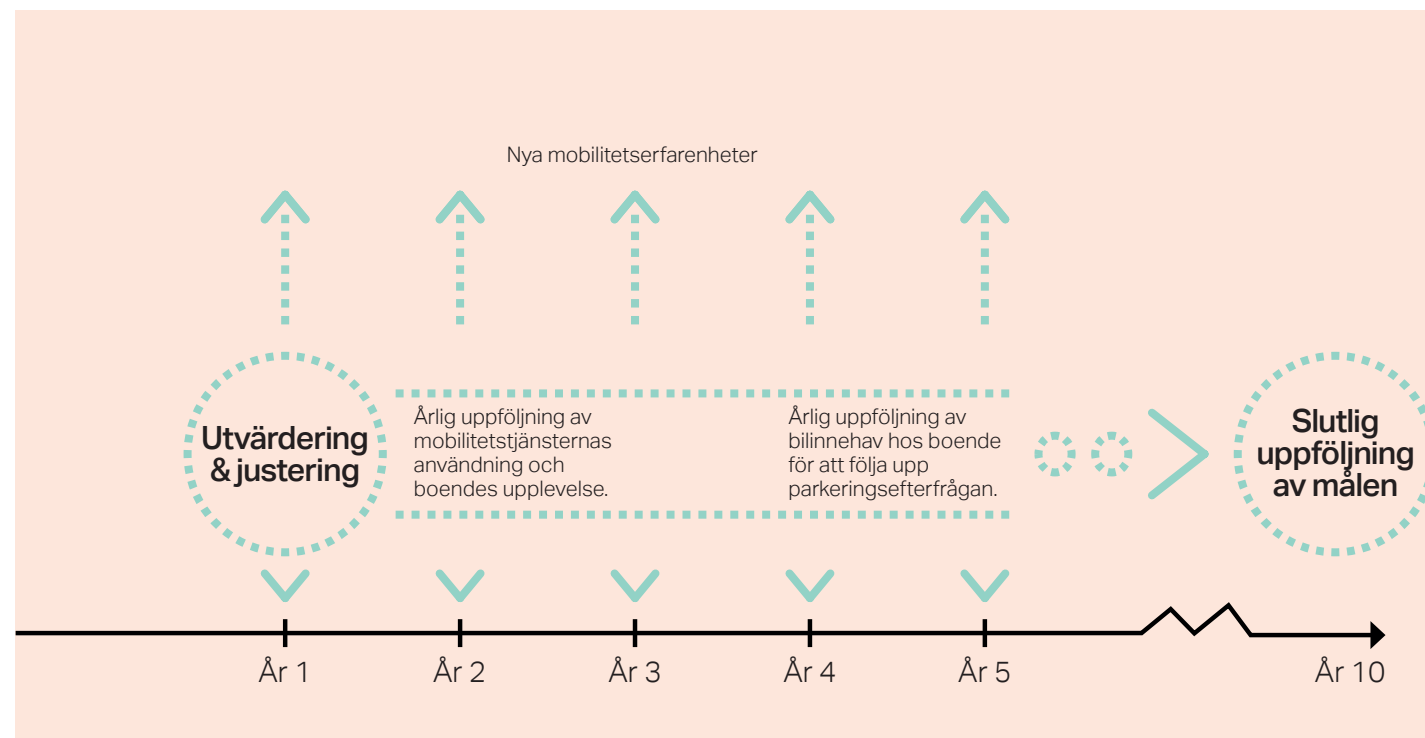
för att följa upp parkeringsefterfrågan. (Rapporteras till kommunen under minst fem år efter att samtliga lägenheter är inflyttade.)

#### Användning och upplevelse

Årlig uppföljning av mobilitetstjänsternas användning och de boendes upplevelse under det första fem åren

#### Slutlig uppföljning

en slutgiltig uppföljning av målen för området efter 10 år



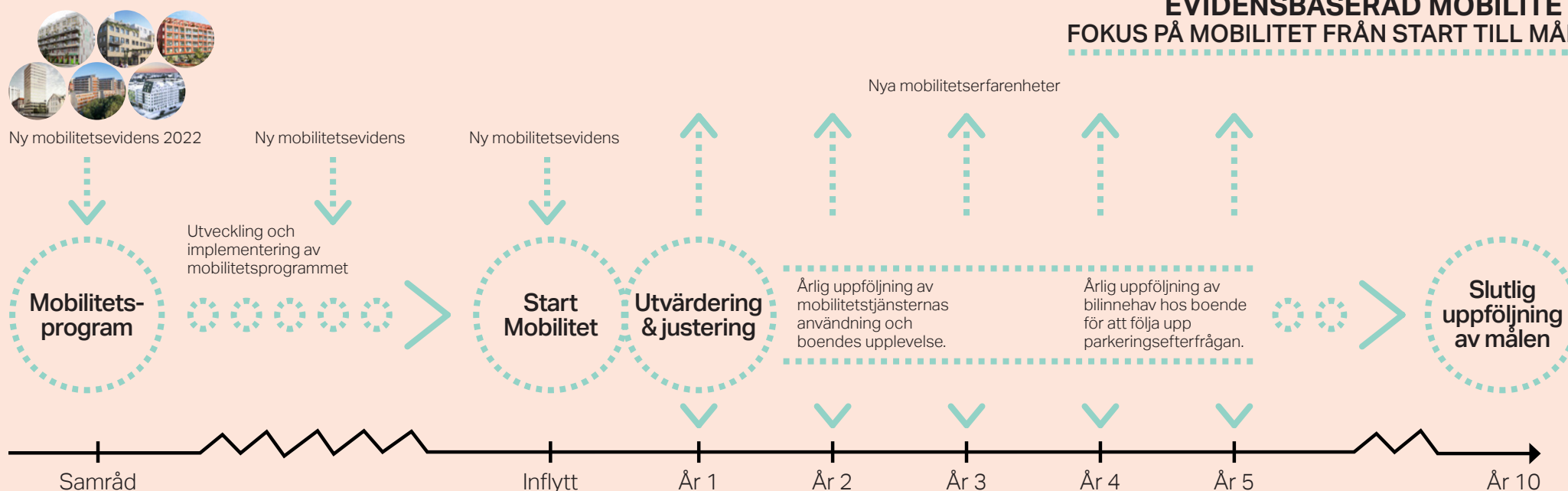
## 6.5. EVIDENSBASERAD MOBILITET GENOM HELA PROCESSEN

Vid planeringen av den hållbara mobiliteten och mobilitetserbudandet återkommer den evidensbaserade mobiliteten genom hela processen. Från samrådet kommer mobilitetserbudandet utvecklas och implementeras där de bästa lösningarna och tjänsterna kommer finnas med till inflytt utifrån den senaste kunskapen.

Efter inflytt kommer vi löpande att följa upp den hållbara mobiliteten och utvärdera samt justera för att göra den så bra och effektiv som möjligt över tid.

Erfarenheterna kommer ge oss nya insikter och kunskaper som vi tar vidare och delar med staden och branschen för att möjliggöra att Stockholms bostäder och stadsutvecklingsområden fortsätter att utvecklas mer hållbart.

### EVIDENSBASERAD MOBILITET FOKUS PÅ MOBILITET FRÅN START TILL MÅL





18 MARS 2022

# MOBILITETSPROGRAM FÖR ÖRNSBERG

För en stadsdel i absolut framkant  
inom hållbar mobilitet