



# Mobilitetsprogram för Sätra 2:1

## Dokumentinformation

Titel: Mobilitetsprogram för Sättra 2:1

Projektnummer: 23140

Rapportnummer: 2024:21

Författare: Malin Gibrand, Johan Kerttu

Kvalitetsgranskning: Rasmus Sundberg

Beställare: K2A Knaust & Andersson Fastigheter

Kontaktperson: Erik Lemaitre K2A Knaust & Andersson Fastigheter

### Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
1.0	2024-02-27	Slutversion	Beställare

Lund | Göteborg | Stockholm | Luleå

## Förord

Parkeringsanläggningar och de boendes transporter utgör en betydande del av ett bostadsområdes klimat- och miljöpåverkan. Genom ett aktivt arbete med mobilitet och parkering i samband med nyproduktion finns stora möjligheter att minska både klimat- och miljöbelastning och samtidigt skapa hållbara, hälsosamma och levande stadsdelar.

Detta mobilitetsprogram lyfter fram mobilitetsåtgärder som skapar en kultur där delad och hållbar mobilitet leder till ett minskat privat bilägande.

Den aktuella Fastigheten Sättra 2:1 där mobilitetsprogrammet är tänkt att tillämpas ägs av Stockholms Stad genom exploateringskontoret men där en del av fastigheten har markanvisats till K2A Knaust & Andersson Fastigheter AB. En ny detaljplanen för fastigheten syftar till att möjliggöra nya flerbostadshus och kan därigenom bidra till mer aktiva och tryggare stadsrum längs Björksättravägen, Aspsättravägen och det angränsande parkstråket i söder.

Stockholm, 2024-02-23

Lund | Göteborg | Stockholm | Luleå

## Innehållsförteckning

<b>1.</b>	<b>Inledning</b> .....	<b>4</b>
1.1.	Bakgrund .....	4
1.2.	Mål och syfte.....	4
1.3.	K2A det gröna fastighetsbolaget .....	5
1.4.	Stockholms mål och styrande dokument .....	5
<b>2.</b>	<b>Förutsättningar för hållbar mobilitet</b> .....	<b>9</b>
2.1.	Mindre lägenheter med rimliga hyror .....	9
2.2.	15 minuters staden .....	10
2.3.	Konkurrenskraftiga hållbara transporter .....	12
2.4.	Mobilitetstjänster i närområdet .....	12
2.5.	Överutbud av parkering i närområdet.....	13
2.6.	Lågt bilinnehav i närområdet.....	14
<b>3.</b>	<b>Evidensbaserad mobilitet</b> .....	<b>15</b>
3.1.	Nytt mobilitetslandskap .....	15
3.2.	Parkeringsnormens paradox .....	15
3.3.	Klimatmålen kräver att dagens planeringsnormer utmanas .....	16
<b>4.</b>	<b>Planeringsinriktning</b> .....	<b>17</b>
<b>5.</b>	<b>Mobilitetserbudande</b> .....	<b>18</b>
5.1.	Ny nivå för mobilitetsåtgärder och p-tal .....	18
5.2.	Den aktiva gatan .....	20
5.3.	Den sociala lobbyen.....	21
5.4.	Det gemensamma mobilitetsytorna .....	22
5.5.	De delade tjänsterna .....	23
5.6.	Det personliga erbjudandet och bemötandet.....	26
<b>6.</b>	<b>Genomförande</b> .....	<b>29</b>
6.1.	En förvaltande aktör med erfarenhet av hållbar mobilitet.....	29
6.2.	Hållbar resandekultur borgar för tjänsternas varaktighet .....	29
6.3.	Uppföljning, justering och återkoppling.....	30

# 1. Inledning

## 1.1. Bakgrund

K2A Knaust & Andersson Fastigheter AB är markanvisade en fastighets som idag ägs av Stockholms stad. Grannfastigheten ägs av Stena Fastigheter. För fastigheterna tas nu fram en ny detaljplan som möjliggör ett tillskott på 150 bostäder på K2As fastighet.

Stadsbyggnadskontoret ser positivt på en utveckling med ny bebyggelse på platsen och nya bostäder i ett kollektivtrafik- och centrumnära läge. Detaljplanen kan därtill bidra till mer aktiva och tryggare stadsrum längs Björksätravägen, Aspsätravägen och det angränsande parkstråket i söder.

Parkeringsanläggningar och de boendes transporter utgör en betydande del av ett bostadsområdes klimat- och miljöpåverkan. De boendes transporter och parkeringsanläggningar utgör betydande del om ett bostadsområdes klimat- och miljöpåverkan. Genom ett aktivt arbete med mobilitet och parkering i samband med nyproduktion finns stora möjligheter att minska både klimat- och miljöbelastning och samtidigt skapa hållbara, hälsosamma och levande stadsdelar. Därför beskrivs i följande rapport ett mobilitetsprogram för hur mobiliteten kan lösas på ett sätt som skapar en kultur där delad och hållbar mobilitet leder till ett minskat privat bilägande.

## 1.2. Mål och syfte

Målet är att skapa ett hållbart bostadsområde med minimal klimatbelastning och en utformning som ger ett attraktivt boende med höga ambitioner avseende både klimatanpassning och transporteffektivitet.

Mobilitetsprogrammet och dess åtgärder syftar till att skapa förutsättningar för ett bostadsområde med högsta möjliga tillgänglighet för boende och besökare, där hållbara resor är självklara och enkla. Mobilitetsprogrammet ska visa på tydliga mobilitetsåtgärder som skapar en kultur där delad och hållbar mobilitet leder till ett minskat privat bilägande.

### 1.3. K2A det gröna fastighetsbolaget

K2A är ett fastighetsbolag med fokus på långsiktigt ägande och förvaltning av egenproducerade hyreslägenheter. K2A har höga hållbarhetsambitioner och strävar efter att vara en förebild och inspiratör inom fastighetsbranschen när det gäller hållbarhet. K2A har som målsättning att år 2027 bli det första klimatpositiva fastighetsbolaget i Sverige och alla fastigheter ska vara miljöcertifierade.

Dessutom har K2A fått grön märkning från Nasdaq, vilket visar deras engagemang för gröna affärsmodeller och strategier. En oberoende granskning av CICERO Shades of Green har också bekräftat deras hållbarhetsinsatser och ger investerare insyn i bolagets hållbara prestationer.

K2A har som ett led i detta utvecklat en egen elbilspool för boende och grannar benämnd BoBil. Därtill kan nämnas att K2A bygger fastigheter med trä som huvudmaterial, vilket minskar klimatpåverkan och möjliggör cirkuläret. Ännu saknas dock klimatsmarta lösningar för nergrävda parkeringsgarage, vilket gör att bolaget strävar efter att lösa mobilitet- och parkeringsbehov på andra sätt.

K2A har idag ca 6 400 lägenheter i förvaltning och ca 1 600 p-platser, varav 1 100 är uthyrda. Det innebär att cirka **31%** av parkeringsplatserna är vakanta och att i genomsnitt endast **17%** av hushållen hyr parkeringsplats av K2A. Det tyder på att K2A lyckats bygga för och attrahera en målgrupp där delad och hållbar mobilitet går före privat bilägande.

### 1.4. Stockholms mål och styrande dokument

Mobilitetsprogrammet tar stöd i Stockholms trafik- och transportrelaterade mål som bland annat kommuniceras i kommunens översiktsplan, miljöprogram och klimathandlingsplan, trafikstrategi och mål om minskat biltrafikarbete.

## Promenadstaden – för en minskad biltrafik

Stadens vision är att bygga på ett sätt som minskar behovet av att resa och främjar fler resor med cykel och gång, samtidigt som man stödjer en stark kollektivtrafik. I linje med detta är inriktningen i översiktsplanen att minska biltrafiken i staden.

## Framkomlighetsstrategi – för möjligheter till rörelse och vistelse

Framkomlighetsstrategin är Stockholms stads trafikstrategi som fokuserar på att skapa den täta och funktionsblandade stad. Målet är att fler människor ska välja att gå, cykla eller åka kollektivt som sitt främsta färdmedel. Detta skapar både krav och möjligheter för en ny typ av mobilitet i staden.

## Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040

Stockholm har målet att vara fossilfri och klimatpositiv senast år 2040. Staden strävar efter att vara klimatanpassad, resurssmart och ha en god ljudmiljö. Stockholm siktar också på att minska utsläppen av växthusgaser från transporter med 70% till 2030 jämfört med 2010, genom elektrifiering, förnybara drivmedel och ett transporteffektivt samhälle.

## Mål om 30 % minskat biltrafikarbete

Stockholms mål är att biltrafikarbetet, det vill säga antalet körda kilometer, ska minska med 30 procent fram till år 2030 jämfört med 2017.

Under perioden 2017–2022 minskade trafikarbetet inom stadens gränser med 6 %. För att nå målet till 2030 kommer det att krävas en genomsnittlig årlig minskning med omkring 3,6 % de kommande åtta åren. En så pass omfattande förändring av resmönster och beteenden kommer att kräva åtgärder i form av bland annat effektiviseringar och åtgärder för minskad trafik.

## Riktlinjer för gröna parkeringstal

Det står inledningsvis i stadens riktlinjer att (sid. 6) ”*syftet med att fastställa ett parkeringstal är att säkerställa att rätt antal parkeringar allokeras på tomtmark för nyttillkommande bebyggelse.*” På frågan om vad som är rätt antal parkeringar finns det naturligtvis inget på förhand givet svar, utan det måste avgöras mot bakgrund av stadens övergripande mål. Riktlinjerna listar här följande exempel på övergripande hänsyn:

- ▷ att stödja framkomlighetsstrategins principer genom att säkerställa att boendeparkering huvudsakligen sker på tomtmark och inte på gatemark,
- ▷ att möjliggöra ett kostnadseffektivt bostadsbyggande genom att hålla nere kostnaderna,

- ▷ att hushålla med stadens mark,
- ▷ att förenkla exploateringsprocessen genom ökad förutsägbarhet och transparens

Till punkten om kostnadseffektivt byggande skulle kunna kopplas en önskad effekt i form av billiga/prisvärda bostäder. Även största möjliga frihet vad gäller val av bostad och vilka tjänster man som boende betalar för, skulle kunna adderas, liksom ett undvikande av orättvisa i form av subventioner av exempelvis parkering, från hushåll utan bil till bilägande hushåll. I synnerhet för ekonomiskt mindre starka grupper.

Riktlinjerna förtydligar att det inte finns någon fast parkeringsnorm för staden, utan att det rör sig om projektspecifika parkeringstal som beslutas politiskt på förslag från tjänstemän efter dialog med aktuell byggherre. Enligt Stockholms stads riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal har följande p-tal tidigare tagits fram:

- ▷ P-tal för Skärholmens stadsdel: 0,54 (riktlinjer framtagna år 2015)
- ▷ P-tal enligt Fokus Skärholmen: 0,44–0,47 (riktlinjer framtagna år 2016)
- ▷ Projektspecifikt p-tal för Sättra 2:1: 0,46

Vidare gäller:

- ▷ Besöksparkering kan inrymmas i p-talet vid gemensamt öppen parkeringsanläggning med flytande platser
- ▷ Övervägande små lägenheter kan sänka p-talet med 30 %
- ▷ Ett ambitiöst mobilitetspaket kan sänka p-talet med 25 %
- ▷ Studentlägenheter reduktion med 95 %

Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholm är öppen för avsteg om motiverade skäl finns och syftar till att skapa en tydlig och transparent metod för att fastställa parkeringsnormen samtidigt som den främjar innovation och utveckling inom stadsplanering och mobilitetstjänster. I riktlinjerna står att:

- ▷ Om projektgruppen är överens, eller om det finns politiska beslut, är det fullt möjligt att göra avsteg från dessa riktlinjer i syfte att främja utveckling och testa nya lösningar
- ▷ För att stödja innovation och utveckling är det möjligt att göra avsteg från denna modell i samförstånd mellan staden och exploatören
- ▷ Avsteg ska motiveras och dokumenteras för att kunna leva vidare i processen.



## Budgetformuleringar om parkeringstal

Budgetformuleringar om parkeringstal i Stockholms stad under perioden 2015–2023 visar på ett antal grundläggande mål och strategier som samvarierar eller avlöser varandra och delvis kompletterar, delvis ersätter varandra.

Den vanligast förekommande formuleringen är att staden ska tillämpa flexibla parkeringstal, vilket stod i budgeten från 2015 till 2022. Jämte denna formulering förekommer grovt sett tre övriga "teman," samtidigt eller vid olika tidpunkter:

- ▷ För student- och ungdomsbostäder behövs endast de bilparkeringsplatser som krävs ur tillgänglighetssynpunkt (2015–2017)
- ▷ Skapa fysiska strukturer som gör det lätt att leva/resa miljövänligt (2017–2018, 2020–2022) och Stadsplanering för minskat bilberoende (2023)
- ▷ Eftersträva så låga parkeringstal som möjligt (2015–2016), Främja mobilitetstjänster (2018–2022), Minska behovet av att bygga nya parkeringsplatser (2018–2019) och Styra mot lägre parkeringstal och göra mobilitetstjänster till standard (2023)

Det finns således en viss variation i innehållet över tid, men **återkommande är att man önskar arbeta för minskat bilberoende**, samt **styra mot lägre parkeringstal** och istället tillhandahålla andra mobilitetstjänster. Det är vad som gäller i nuvarande budget och går väl i linje med de övergripande resonemangen och ramarna i riktlinjerna.

## 2. Förutsättningar för hållbar mobilitet

### 2.1. Mindre lägenheter med rimliga hyror

Majoriteten av lägenheterna är K2As fastighet utgörs av små hyreslägenheter. I Brohuset utgörs 98 % av lägenheterna av 1:or och 2:or. I Gatuhuset utgörs 88 % av lägenheterna av 1:or och 2:or.

Brohuset planeras för 98 % små välplanerade hyreslägenheter med rimliga hyror. Främsta målgruppen är mindre hushåll; yngre vuxna, singelhushåll, forskarbostäder eller äldre som kan tänka sig dela bil eller som bedöms sakna betalningsvilja för parkeringsplats och egen bil.

Enligt Sveriges Allmännytta är 60 % av hushållen inom allmännyttan utan bil, så målgruppen som söker boende utan kostnader för bil bedöms vara stor. En nyligen genomförd uppföljning av bilinnehav för mindre lägenheter i Malmö, visade på 0,16 bilar per lägenhet för lägenheter under 30 kvm och 0,22 bilar per lägenhet för lägenheter mellan 26-40 kvm. Undersökningen gjordes för fastigheter utan mobilitetsåtgärder och som var planerade med ett parkeringstal på 0.35.

Studier visar att yngre generationer i allt större utsträckning väljer bort bilen och bilanvändning minskar bland unga. Unga väljer att ta körkort senare och synen på att äga bil har förändrats och ersatts av leasing och delningstjänster. Samtidigt som alternativen till bil, exempelvis i form av kollektivtrafikens utbud har förbättrats.



## 2.2. 15 minuters staden

Planområdet är cirka 6 500 kvadratmeter stort och har ett strategiskt och tillgängligt läge ur kommunikationssynpunkt med närhet till flera stadsdelscentrum, regionala stadskärnor, natur och ett rikt utbud av fritidsaktiviteter. De flesta vanliga och viktiga vardagsmålpunkterna kan nås till fots eller med cykel. Inom 15 min promenad nås:

- ▷ Sätra centrum & Bredängs centrum
- ▷ Livsmedelsbutiker i Sätra C & Bredäng
- ▷ Tunnelbana i Sätra och Bredäng
- ▷ Busshållplatser
- ▷ 4 förskolor
- ▷ Sätmaskolan (grundskola)
- ▷ Bredängs vårdcentral
- ▷ Sätra idrottsplats

Inom 15 min med cykel nås:

- ▷ Skärholmens gymnasium
- ▷ Skärholmens centrum
- ▷ Kungens kurva

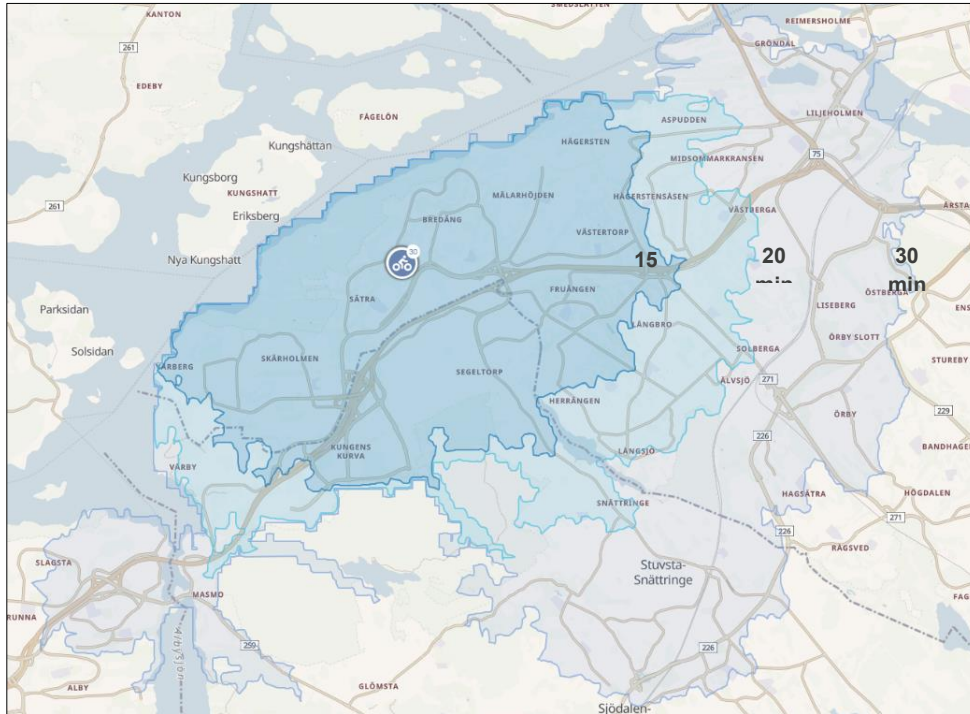
### Området kan sägas uppfylla kriterierna för den s k "15-minutersstaden":

The 15-minute city concept broadly states that a sustainable and healthy urban society is one in which local residents can access shops, schools, green space, cultural activities, and various other locations necessary for daily life within a 15-minute walk or bike ride. While everyone's daily needs differ, some categories have been defined to describe more generally what people should have access to on a daily basis, such as: education, healthcare, workplace, commerce, entertainment, and living or one's home.

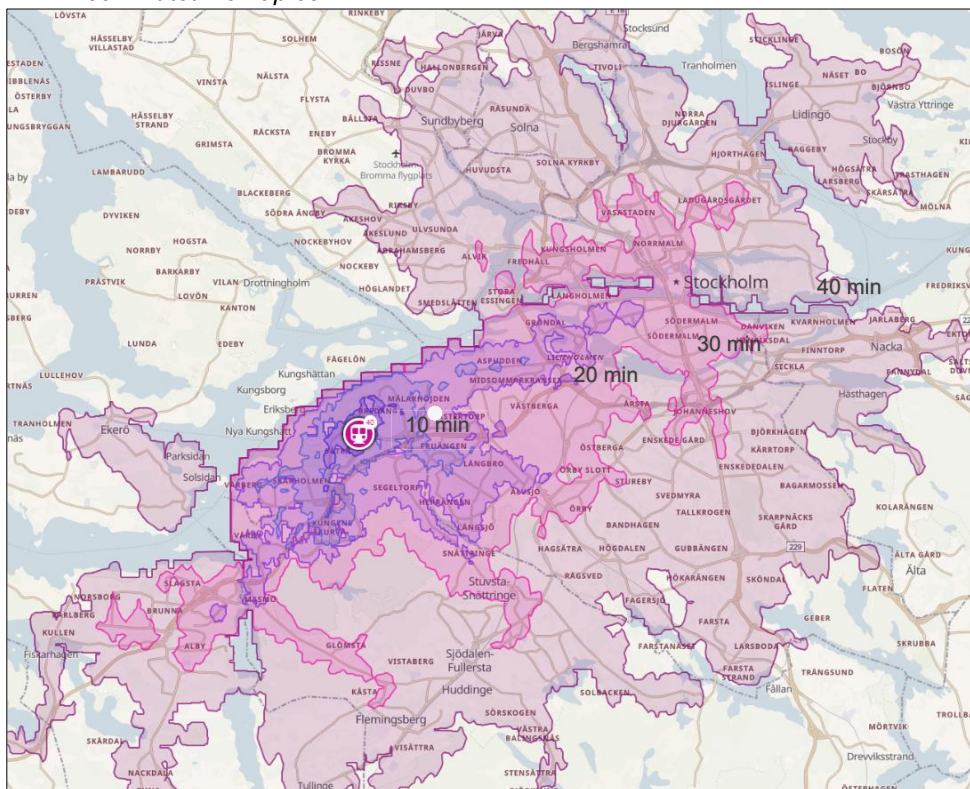


Figur 1. Lokalisering av viktiga målpunkter runt planområdet.





Figur 2. Räckvidd med 15, 20 och 30 minuters cykel från planområdet. Källa: [commutetimemap.com](http://commutetimemap.com)



Figur 3. Hur långt man når med kollektivtrafik inom 10, 20, 30, 40 minuter. Källa: [commutetimemap.com](http://commutetimemap.com)

### 2.3. Konkurrenskraftiga hållbara transporter

Restidskvot är ett mått på hur konkurrenskraftig kollektivtrafiken är i förhållande till bilen utifrån restid. En restidskvot under 1,5 bedöms innebära en konkurrenskraftig för kollektivtrafiken, sett till restid, medan en restidskvot över 2 (det vill säga att en resa tar dubbelt så lång tid med kollektivtrafik som med bil) bedöms ge en låg konkurrenskraft.

Cykeln bedöms utifrån samma mått vara konkurrenskraftig i samtliga studerade reserelationer, medan kollektivtrafiken bedöms vara ett konkurrenskraftigt för resor till Skärholmens C, Flemingsbergs C, Slussen och Stockholms C, se Tabell 1.

Tabell 1. Restidskvoter för kollektivtrafik/bil och för cykel/bil från planområdet till viktiga målpunkter, under morgonens rusningstrafik

Målpunkt	Gång	Cykel	Kollektivtrafik (inkl. gång till stationen)	Bil (inkl. 3 min gång till bilen & parkering)	Restidskvot (cykel/bil)	Restidskvot (kollektivtrafik/bil)
Sätra C	11 min	3 min	-	6 min	0,5	-
Bredängs C	13 min	3 min	-	6 min	0,5	-
Skärholmens C	27 min	7 min	10 min	9 min	0,8	1,1
Kungens Kurva	-	12 min	23 min	11 min	1,1	2,1
Flemingsberg C	-	40 min	38 min	31 min	1,3	1,2
Älvsjö (regionaltåg)	-	24 min	37 min	19 min	1,3	1,9
Slussen	-	35 min	28 min	38 min	0,9	0,7
Stockholm central	-	43 min	33 min	38 min	1,1	0,9

### 2.4. Mobilitetstjänster i närområdet

Utbud av mobilitetstjänster i närheten av planområdet består av:

- ▷ Bilpool:
  - Volvo On Demand, som är tillgängligt inom 10 minuters gångavstånd
  - Aimo Share, som finns inom 14 minuters gångavstånd
  - KINTO Share, som nås inom 20 minuters gångavstånd.
- ▷ Cykelverkstad inom 5 minuters gångavstånd från planområdet.

- ▷ Sätra återvinningsstation ligger inom 18 minuters gångavstånd från planområdet.
- ▷ Leveransskåp för Postnord, DHL, UPS, Bring och Instabox finns både i Sätra centrum och Bredängscentrum, som båda nås inom 9 och 12 minuters gångavstånd.

## 2.5. Överutbud av parkering i närområdet

En beläggningsstudie indikerar ett överutbud av parkering i närområdet. Exempelvis har Stena Fastigheter i dagsläget 177 parkeringsplatser för sina 225 lägenheter, vilket motsvarar ett parkeringstal på 0,79. Endast cirka 59 % av platserna nyttjades vid beläggningsstudien som genomfördes en sen söndag kväll vilket motsvarar en faktisk efterfrågan på parkering under 0,5 parkeringsplatser per lägenhet.

Därtill bedöms ett överutbud av parkeringsplatser bidra till en högre efterfrågan på parkering i området just för att det finns gott om tillgängliga parkeringsplatser. Enligt stadens riktlinjer för parkering kan överutbud av befintliga parkeringsplatser påverka synen på grundtalet.

Figur 4 visar beläggningen av parkeringsplatserna som är tillgängliga inom 400 meters avstånd från planområdet. Inventeringen genomfördes en söndagskväll mellan kl. 20:00 och kl. 22:00. Inom området finns begränsad tillgång till boendeparkering på gatan. För att undvika oönskade överflyttningseffekter bör staden inte erbjuda gratis gatuparkering som kan nyttjas av boende inom rimligt gångavstånd.





Figur 4. Beläggningen av parkeringsplatser i området. Genomförd söndag kväll kl. 20.00-22.00 den 17/9 2023.

## 2.6. Lågt bilinnehav i närområdet

Bilinnehavet (antal hushåll med bil) i Sättra är 0,44 (data från 2021) och lägre än bilinnehavet i stadsdelen Skärholmen. Bilinnehavet i närområdet är ännu något lägre, 0,39 bilar per hushåll inklusive leasade bilar men exklusive avställda fordon (data från 2022). Dessutom finns flera fastigheter i närområdet där hushållens tillgång till bil ligger ännu lägre med 0,28-0,30 bilar/hushåll. I dessa fastigheter ligger antalet personer per hushåll på 2 eller lägre vilket indikerar på mindre lägenheter. Det finns sannolikt inget mobilitetserbjudande i dessa fastigheter, vilket indikerar att potentialen för ett lågt bilinnehav är högre.

## 3. Evidensbaserad mobilitet

### 3.1. Nytt mobilitetslandskap

Under de senaste åren har kunskapen och marknaden inom hållbar mobilitet utvecklats snabbt. I de fastigheter där det finns mobilitetsåtgärder kan efterfrågan på parkeringsplatser minskas med mellan 25 och 50 % enligt en studie från Malmö.<sup>1</sup> Studien bygger på jämförelser av bilinnehav och uthyrning av bilplatser för nya fastigheter där mobilitetstjänster (t ex bil- och cykelpool och skåp för leveranser) tillhandahållits, med närbelägna fastigheter utan sådana mobilitetstjänster.

Gröna P-tal introducerades 2015 och byggde på den kunskap och erfarenhet som fanns vid den tiden. Sedan dess har många olika projekt med fokus på hållbar mobilitet och låga parkeringstal (P-tal) planerats och genomförts runt om i landet. Idag finns det en betydande mängd kunskap och praktiska erfarenheter från flera spetsprojekt inom hållbar mobilitet, och antalet sådana projekt ökar ständigt.



### 3.2. Parkeringsnormens paradox

Plan- och bygglagen säger att parkering ska ordnas för nybyggnation i "tillräcklig utsträckning" och ger kommunen mandat att avgöra hur mycket som krävs. På en fri marknad avgörs utbudet av en vara eller tjänst av det pris som producenter och konsumenter kan enas om. Utbudet av parkering avgörs istället av kommunens parkeringsnorm, utan hänsyn till vare sig byggkostnad eller betalningsvilja. Resultatet för de byggherrar som vill tillhandahålla mindre parkering är att de tvingas bygga mer än vad de tror sig kunna sälja eller hyra ut till det pris som de hade velat ta betalt. För samhället som helhet blir resultatet ett överutbud av parkering, till ett

<sup>1</sup> Effekter av mobilitetsåtgärder för boende, Vinnova Steg 1-projekt, Tyréns, 2023



subventionerat pris för bilägarna. Detta är parkeringsnormens ofrånkomliga funktion, i annat fall vore den verkningslös.

Så länge parkeringsutbudet avgörs av vad som anses vara ett "tillräckligt antal" snarare än av vad som är "en någorlunda lönande investering" kommer vi att subventionera parkering, med följden att vi inte vet hur mycket parkering människor egentligen efterfrågar. Och eftersom parkeringsnormen både bestämmer parkeringsutbudet och villkoren för dess påverkar det även marknaden och förutsättningen för långsiktigt hållbara mobilitetstjänster. Vi utgår från en konstlat hög parkeringsefterfrågan och sedan studerar vi boendes villighet att ersätta parkering med andra mobilitetstjänster. Om priset för parkering är för lågt krävs det större och närmare tillgång till bilpooler, leveransskåp, kollektivtrafik, etc., för att göra det värt för boende att välja bort parkeringsplatsen och den egna bilen. Subventioneringen och överutbudet av parkering spiller då över på dessa tjänster.

### 3.3. Klimatmålen kräver att dagens planeringsnormer utmanas

Energimyndigheten påpekar att målet om minst 70% minskning av klimatpåverkande utsläpp från vägtrafiken, baserat på 2010-nivåer fram till 2030, kräver omfattande förändringar. Det handlar inte bara om bilar och bränslen, utan också om ökad transporteffektivitet och minskad vägtrafik<sup>2</sup>. Stadsutvecklingen behöver därför fokusera på att främja hållbara transportsystem och alternativa färd sätt för att minska klimatpåverkan från vägtrafiken. Därtill behöver stadsutvecklingen även fokusera på aspekter som minskad klimatpåverkan från arkitektur, byggmaterial, energisystem, avfallshantering, återbruk och inte minst parkeringslösning.

Ibland finns det konflikter mellan befintliga regler och lagar som inte överensstämmer med stadens övergripande hållbarhetsmål på global, nationell och lokal nivå. Det kan krävas att gamla normer och regelverk utmanas för att uppnå framgång exempelvis genom att planera bortom stadens befintliga gröna parkeringsnormer.

En studie från KTH konkretiserar Miljöprogrammets mål om 70 % minskning av växthusgasutsläppen från transporter till att bilresandet minska med 25 % och bilinnehavet med 27 % till år 2030 jämfört med år 2018. Denna minskning av bilinnehavet omsätts i studien till en minskning av parkeringsutbudet för boende med 60 000 bilplatser i Stockholm. Snarare än att tillföra nya bilplatser och bilar för boende föreslås alltså en reduktion av befintligt utbud.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Energimyndigheten, 2017

<sup>3</sup> Johansson, et al. (2022). 'A pathway for parking in line with the Paris Agreement.'

## 4. Planeringsinriktning

Bilens negativa effekter på klimat och miljö tillsammans med en ökad konkurrens om stadens ytor har medfört insikt om att biltrafiken behöver minskas till fördel för satsningar på gående, cyklister, kollektivtrafik och andra former av delad mobilitet. För att uppnå uppsatta klimatmål och målen för en hållbar stadsutveckling behöver både bilresandet och efterfrågan på egen bil och bilparkering minskas. Nedan följer strategier för att åstadkomma detta.

**Mobilitetstjänster ger effekt:** Genom att främja och underlätta användningen av hållbara transportalternativ kan efterfrågan på parkeringsplatser minska. Det kan inkludera att förbättra gång- och cykelinfrastruktur, främja kollektivtrafik och underlätta delning av fordon som cyklar, elsparkcyklar och bildelningstjänster. Genom att göra dessa alternativ attraktiva och tillgängliga kan fler personer välja att resa utan att använda en privatbil.

*Uppföljning av projekt i Malmö där mobilitetstjänster genomförts visar på ett minskat bilinnehav på 25–50 % jämfört med projekt utan mobilitetstjänster.*

**Parkeringsrestriktioner:** Inför regler avseende antal parkeringsplatser som får hyras av varje hushåll, inga förhyrda parkeringsplatser utan endast parkeringstillstånd och genom att ta ut ett skäligt pris för bilparkering. Genom att begränsa tillgängligheten till underutnyttjad och underprissatt parkering kan människor uppmuntras att söka andra alternativ.

**Ge alla tillgång till delade fordon och tjänster:** Främja och underlätta delning av fordon och samåkning genom att erbjuda bilpoolstjänster, bildelningstjänster eller genom att uppmuntra och underlätta för samåkning. Genom att främja bildelning kan flera personer dela på en bil och därmed minskar behovet av individuella parkeringsplatser.

**Undvik överutbud av parkering:** Dimensionera parkering i enlighet med önskad efterfrågan och beakta om det redan finns ett överutbud av parkering inom närområdet som kan samnyttjas. Att överdimensionera antalet parkeringsplatser kan leda till onödig yta, ökad efterfrågan på parkering och ökad trafikbelastning.

*Uppföljning av bilinnehav jämförelse mot parkeringstalet för Sättra visar på att dagens bilinnehav ligger i genomsnitt 35 % under det projektspecifika parkeringstalet.*

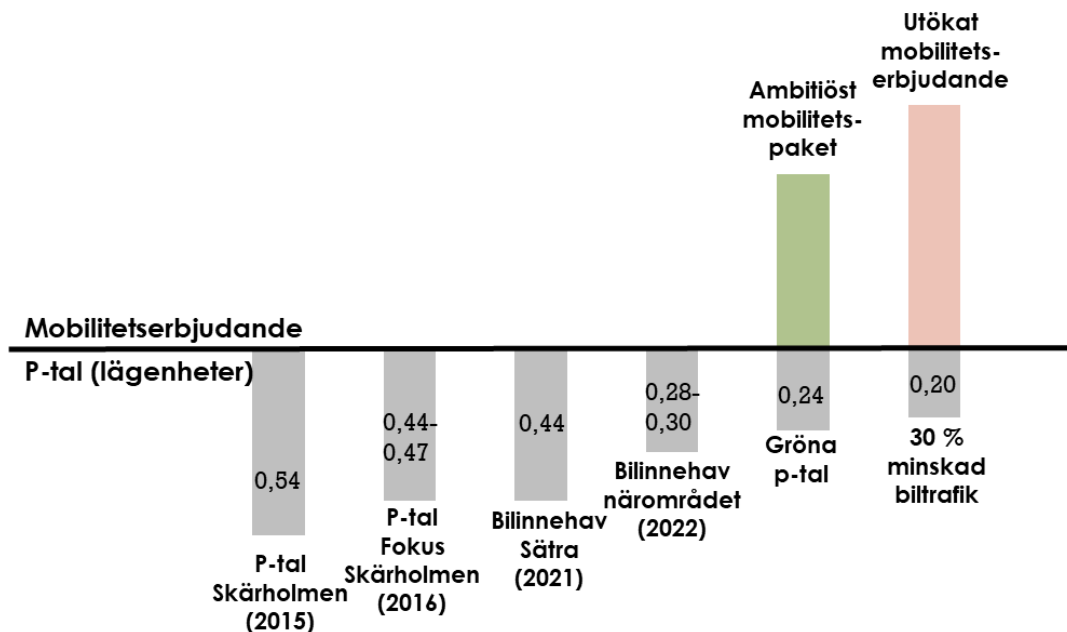
## 5. Mobilitetserbjudande

### 5.1. Ny nivå för mobilitetsåtgärder och p-tal

Stockholms stads riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal resulterar i ett p-tal på 0,24 som lägst för aktuell detaljplan (projektspecifikt p-tal 0,46, reduktion små lägenheter -30 %, reduktion ambitiöst mobilitetspaket -25 %).

Idag finns flera fastigheter i närområdet med bilinnehav på 0,28-0,30 bilar per hushåll (data från 2022), vilket är betydligt lägre än det projektspecifika p-talet. Detta bilinnehav finns utan riktade erbjudande av mobilitetstjänster som visat sig kunna minska bilinnehavet med 25-50 % och ner till nära noll i enstaka projekt.

K2A vill erbjuda de boende ett utökat mobilitetserbjudande och bidra till stadens målsättningar om 30 % minskad biltrafik. Därför föreslås ett parkeringstal på 0,20 vilket innebär en reduktion med cirka 30 % jämfört med bilinnehavet i närbelägna fastigheter.



I K2As fastigheter kommer ett brett utbud av mobilitetsåtgärder erbjudas. Åtgärderna bygger på evidens och erfarenhet från projekt som byggts och planerats helt utan parkeringsplatser samt utifrån områdets läggespecifika förutsättningar. Följande talar för att det utökade mobilitetserbjudandet möter upp det föreslagna lägre p-talet.

- ▷ Områdets goda tillgänglighet med vardagsservice inom gångavstånd och där stora delar av regionens service-, utbildnings- och arbetsmarknad nås inom attraktiva och konkurrenskraftiga restider med cykel och kollektivtrafik.
- ▷ Den breda mix av mobilitetsåtgärder utformade och dimensionerade i nivå med flertalet p-tal 0 projekt, vilket mer än väl motiverar en sänkning av p-talet från 0,24 till 0,20.
- ▷ Närområdets redan låga bilinnehav vilket främjar en kultur och beteende där hållbar och delad mobilitet utgör normen.



Figur 5 Föreslagna mobilitetsåtgärder. Gröna åtgärder ingår i ambitiös nivå enligt riktlinjer för Gröna parkeringstal. Rosa åtgärder är åtgärder som går utöver ambitiös nivå.

## 5.2. Den aktiva gatan



### Tryggare och aktivare gatunät

Den nya bebyggelsen innebär att gaturummet aktiveras och bedöms bli tryggare genom de gångtytor och angöringsytor som planeras inom den generösa förgårdsmarken.

### Tryggare gång- och cykelnät med utvecklade anslutningar

Gång- och cykelvägen genom planområdet ramas in av Brohuset och Gatuhusets tillkomst, med sekundärentréer mot gång- och cykelvägen. Detta bedöms leda till att miljön bli tryggare, inte minst i anslutning till viadukten. En ny trappa som förbinder Björknäsvägen och Brohusets entrétorg med Brohusets nedre plan stärker attraktiviteten i gång- och cykelstråkets anslutningar. Där till kommer även en ny gång- och cykelkoppling som ansluter till Aspnäsvägen.

### Vägvisning till närliggande hållplatser och stationer

Genom att konsekvent och tydligt skylta och vägvisa målpunkter inom gång- och cykelavstånd underlättats resor till forts och cykel för både besökare och boende. Åtgärden bidrar även till att uppmärksamma områdets goda tillgänglighet med stort antal målpunkter inom gångavstånd. Ofta är dagens gång- och cykelvägar bristfälligt skyltade, vilket skapar en osäkerhet vid vägval som även kan påverka färdmedelsval.



## Leveransboxar

Möjlighet att ta emot och skicka paket, matvaror och andra hemleveranser är viktigt och behoven ökar i takt med förändrade konsumtionsmönster till följd av den ökande e-handeln. Med leveransskåp kan ineffektiva transporter till dörr minimeras samtidigt som det möjliggör att ta emot leveranser när brukaren inte är hemma. Därför föreslås delade leveransskåp i fastigheterna enligt talen i tabellen nedan.

<b>Mobilitetsåtgärd</b>	<b>Krav enligt gröna p-tal</b>	<b>Utökad mobilitets-erbjudande K2A</b>	<b>Kvalitetsförbättrande åtgärder</b>
Leverans-skåp	Ej kravställt	0,04/lgh 6 st delade skåp	K2A ansvarar under 5 år att tjänste-leverantör finns

## Återvinning och avfall

Inom 50 meter från entré lokaliseras kärl på förgårdsmark för återvinning och avfall. Möjlighet att sopsortera inom gångavstånd från fastigheten kan ersätta bilresor till återvinningen. K2A ansvarar under 5 år att tjänsteleverantör finns.

### 5.3. Den sociala lobbyn



Brohuset utformas med en social lobby för delning, gemenskap och möten. Rummet blir en hybrid av lokal och bostadsentré. Här finns displayer med kollektivtrafikens avgångar, möjlighet för tillfälliga arbetsplatser och mötesplats för boende och

besökare. Lobbyn ramar in bottenvåningen, är transparent och aktiverar även gatan utanför, vilket bidrar till trivsel och trygghet.

#### 5.4. Det gemensamma mobilitetsytorna



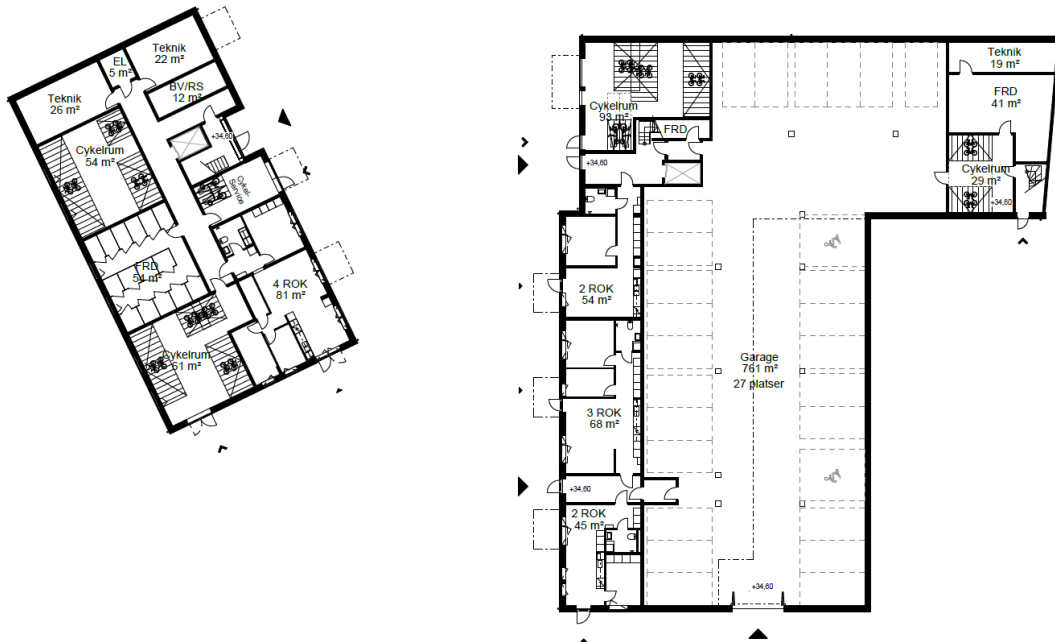
##### Attraktiv cykelparkering

I fastigheterna erbjuds 216 cykelparkeringsplatser i cykelrum, motsvarande 2,6 ppl per 100 kvm ljus BTA. Cykelrummen ligger i markplan med god access, automatisk dörröppnare och ljusinsläpp för trygg och bekväm användning. De ligger i nära anslutning till cykelstråk och gatunät. På förgårdsmark anläggs även cykelparkering för besökare och boende i anslutning till entréer. Cykelparkeringen är attraktivt utformad med möjligheter för ramlås och ladduttag. Det erbjuds plats för 4 lådcyklar samt en yta om 7 kvm för cykelservice med plats för luftpump och cykeltvätt.

##### Ett samlat garage med delade parkeringsplatser

Under gathuset anläggs ett parkeringsgarage med plats för 27 parkeringsplatser där besökare och boendes privata och delade parkeringsplatser samnyttjas. Det innebär inga förhyra parkeringsplatser utan endast parkeringstillstånd och en öppen parkeringsanläggning, vilket även innebär att bilpoolsbilarna kan vara tillgängliga och öppnas upp för närområdet. Parkeringsavgiften särredovisas på hyran och täcker kostnaden för parkering.

Garaget utnyttjar platsens topografi för att minska behovet av sprängning och resulterande klimatavtryck. Genom att garaget placeras i marknivå ges en god tillgänglighet samt en yteffektiv lösning utan behov av ramper.



Figur 1 Cykelparkeringsrum och parkeringsgarage i Brohuset och Gatuhuset

## 5.5. De delade tjänsterna

När fordonspooler kombineras med andra mobilitetstjänster och områden förses med genomtänkta parkeringsåtgärder, finns det en stor potential att bidra till en omställning av det svenska systemet för persontransporter och minska privat bilägande. (Persson och Larsson 2021).





## Bilpool

Bilpool utgör ofta grunden i ett mobilitetserbjudande. 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. Bilpooler etablerades och finansierades under en tid av byggherrarna. Efter finansieringstiden hade området byggt upp en hög användning och nu etablerar sig nya bilpoolsföretag i området och det har uppstått en kommersiell marknad. Genom att uppnå detta säkerställs långsiktigheten av bilpooler i området.

Cirka 10 % av parkeringsplatserna föreslås reserveras för bilpool. Dimensioneringen av bilpool samordnas med övriga öppna bilpooler inom närområdet för ett attraktivt, marknadsmässigt och flexibelt utbud över tid.

<b>Mobilitet Fysiska åtgärder</b>	<b>Stockholms nyckeltal</b>	<b>Ökad nivå för Såtra 2:1</b>	<b>Kvalitetsförbättrande åtgärder</b>
Bilpool	Minst 5 års betalt medlemskap	5 års betalt medlemskap Öppen lösning 0,02/lgh 3 bilpoolsbilar	100 % elbilar Öppen lösning ger större underlag ger ökad långsiktighet i tjänsten
Hyrbil	Ej kravställt	Hyrbils- erbjudande	Erbjuds som en del av Maas-tjänsten och mobilitetspott

## Cykelpool

Cykelpoolen är en viktig åtgärd för att säkerställa tillgången till cykel. En viktig del i en cykelpool är också att det finns ett utbud av olika typer av cyklar som passar olika typer av resor för fritids- och serviceärenden.

Medlemskap för cykelpool bekostas av K2A för de 5 första åren. Syftet är att minska inträdesbarriären för de boende att testa och nyttja cykelpoolen. Cykelpoolen bedöms kunna inrymmas i cykeltalet för boende.

En cykelpool väntas inte ersätta privatägda cyklar på samma sätt som tillgången till bilpool väntas reducera antalet privatägda bilar. Cykelpoolen fyller snarare funktionen att bidra till att möjliggöra för boende att använda cykeln till andra typer av resor, exempelvis inköp, utflykter, och längre pendlingsresor till följd av att andra cykeltyper erbjuds. Cykelpoolen säkerställer även att alla boende har tillgång till cykel.

<b>Mobilitet Fysiska åtgärder</b>	<b>Stockholms nyckeltal</b>	<b>Ökad nivå för Såtra 2:1</b>	<b>Kvalitets- förbättrande åtgärder</b>
Cykelpool	Omfatta lastcykel, cykelkärra och elcykel	<b>5 års betalt medlemskap</b> Elcykel 0,02/lgh Lådcykel 0,02/lgh Cykelkärra 0,02/lgh <b>Sammantaget cirka:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>•3 elcyklar</li><li>•3 lådcyklar</li><li>•3 cykelkärror</li></ul>	Betalt medlemskap motiverar och ökar användningen. 100 % elcyklar

## 5.6. Det personliga erbjudandet och bemötandet



### Resecoach och startpaket mobilitet

För att direkt introducera boende till ett hållbart resande och det varierade utbud av mobilitetstjänster som erbjuds kommer det att finnas ett välkomstpaket. Välkomstpaketets viktigaste syfte är att informera om utbudet av mobilitetstjänster och områdets läge, men bör också innehålla detaljerad information om de olika tjänsterna som ingår i boendet och olika typer av prova-på erbjudanden. Även träffar eller annat upplägg med resecoacher kan ingå i startpaketet för att skapa de bästa förutsättningarna.

Ett välkomstpaket stimulerar till hållbart resande och ökar möjligheten för de boende att upptäcka och prova på områdets mobilitetstjänster. Det sänder en tydlig signal om områdets mobilitetskultur.

Genom prova-på erbjudande och prova-på aktiviteter i kombination med resecoach skapas en trygghet i att våga testa på nya tjänster och en bättre och snabbare onboarding.

Välkomstpaketet innehåller:

- ▷ Introduktion till Maas-tjänst med mobilitetspott på 500 kr
- ▷ Medlemskap i områdets mobilitets-, cykelpool- och bilpool
- ▷ Introduktion och prova-på tillfälle för fordon och tjänster
- ▷ Resecoach erbjuds de boende vid inflytt
- ▷ Erbjudande om cykelkurs vid inflytt och återkommande var 5:e år

## Cykelservice

Gemensam lösning för cykelservice och cykeltvätt underlättar underhåll av cyklar och att de är funktionsdugliga. Cykelservice ska innehålla cykeltvätt, fast cykelpump samt verktyg och yta för att meka med cykeln.

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. Cykelservicen kan då även ansvara för service av cykelpoolen.

Mobilitet Fysiska åtgärder	Stockholms nyckeltal	Ökad nivå för Sätra 2:1	Kvalitetsförbättrande åtgärder
Cykelservice/verkstad	Fast luftpump	7 kvm	I anslutning till cykelpool
Cykeltvätt	Ej kravställt	1 st	I anslutning till cykelpool eller utomhus

## Tjänst för grovsopor

Grovsoprum och återbruksrum föreslås ersättas av tjänst för bortforsling av större avfall. Erbjuds som en del av Maas-tjänsten och mobilitetspotten.

## App med mobilitetstjänster och mobilitetspott

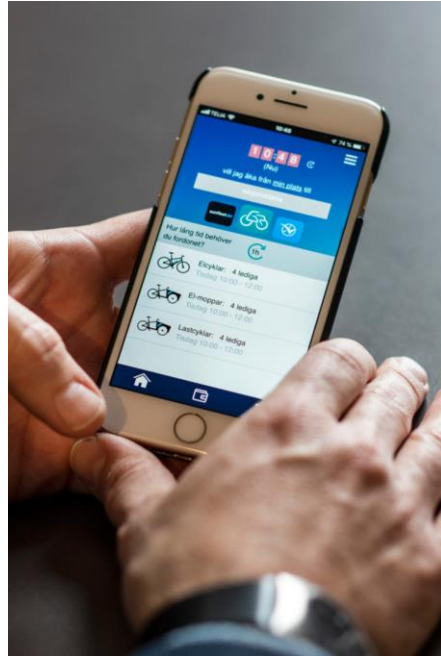
En samlad app med områdets mobilitetstjänster (MAAS-tjänst) ger en enkel och smidig access till områdets mobilitetstjänster, kollektivtrafik, hyrbil & taxi och kan användas för bokning, betalning och upplåsning av mobilitetstjänsterna.

Med en gemensam app kan nya tjänster lättare läggas till när marknaden utvecklas. Maas skapar också ett mervärde genom att ge tillgång till mobilitet med en enda betalningskanal istället för flera biljett- och betalningsoperationer.

Med en gemensam app kan även en mobilitetspott erbjudas de boende, vilket minska tröskeln att prova på områdets mobilitetstjänster. Förslagsvis erbjuds en pott på 500 kr som fylls på vid 3 tillfällen. Mobilitetspott föreslås ersätta prova-på-kort på kollektivtrafiken, då det endast ger incitament till att prova på kollektivtrafiken och ej övriga tjänster.

Genom appen kan också information och olika välkomstpaket distribueras. Appen kan även användas för kampanjer och erbjudande från mobilitetsleverantörer.

Därutöver kan användardata samlas in som ett viktigt underlag i utvärdering och uppföljning av områdets mobilitetstjänster.





## 6. Genomförande

### 6.1. En förvaltande aktör med erfarenhet av hållbar mobilitet

Det finns några livshändelser då det är mer sannolikt att boende ändrar sina resebeteenden än andra, ett sådant är vid inflyttning till ett nytt område. För att fånga upp denna chans till förändring hos en boende bör mobilitetstjänster drivas och marknadsföras kontinuerligt under lång tid (Johansson, Henriksson och Envall 2019).

K2A är en långsiktig förvaltande aktör och ansvarar för att i samarbete med Maas-tjänsteleverantör, mobilitetsleverantörer marknadsföra fastigheten som en bostad där det uppmuntras till hållbara resval och erbjuds ett brett mobilitetserbjudande med mobilitetstjänsterna. K2A har initierat och erbjuder egen BoBil, en privat bilpool med elbilar.



### 6.2. Hållbar resandekultur borgar för tjänsternas varaktighet

Ett välkomstpaket och tydlig kommunikation om fastighetens mobilitetserbjudande stimulerar till hållbart resande och ökar möjligheten för de boende att upptäcka och prova på områdets mobilitetstjänster. Det sänder en tydlig signal om områdets mobilitetskultur.

Närområdets redan låga bilinnehav främjar en kultur och beteende där hållbar och delad mobilitet utgör normen. Genom att bjuda in närområdet till flera av mobilitetstjänsterna skapas ett större kundunderlag, vilket bidrar till långsiktiga och robusta tjänster. Tillsammans med närområdet skapas även förutsättningar för en boendekultur och livsstilar utan bil där man inspireras och lär varandra att dela mobilitet och resa hållbart.



### 6.3. Uppföljning, justering och återkoppling

Från samrådet kommer mobilitetserbudandet utvecklas och implementeras där de bästa lösningarna och tjänsterna kommer finnas med till inflyttning utifrån den senaste kunskapen. Det innebär att åtgärder kan bytas ut mot nyare och bättre åtgärder senare i processen.

K2A ansvarar för uppföljning av mobilitetstjänsternas användning, boendes upplevelser, bilinnehav och parkeringsefterfrågan under de första fem åren. Vid behov görs justeringar för att göra mobilitetserbudandet så bra och effektivt som möjligt över tid. Efter 10 år görs en slutlig uppföljning av måluppfyllelse och delges Stockholms Stad för kunskapsåterföring. En del av uppföljningen kan även åläggas Maas-tjänsteleverantören och respektive leverantör av mobilitetstjänster.

En gemensam, långsiktig och tydlig uppföljning som säkerställer långsiktigheten i Sättra 2:1 och ger både kommunen och områdets aktörer värdefullt underlag till framtida mobilitetsprojekt.

