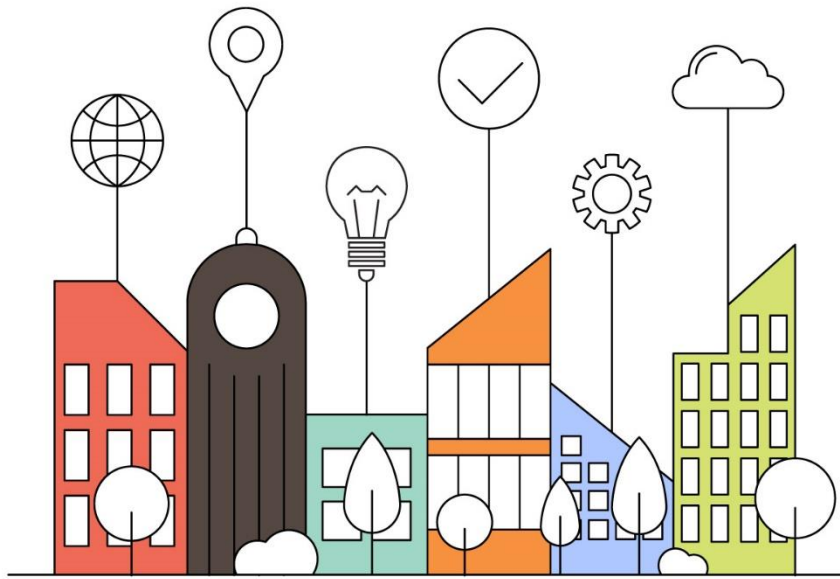


Mobilitetskoncept Viby



Utredare
Therese Spinnars
Tim Landin

2021-05-27

Innehåll

1	Mobility Management.....	3
1.1	Begreppet	3
1.2	Kommunens roll.....	3
1.3	Åtgärder	3
1.4	Användningsområden.....	4
1.5	Förankring	4
1.6	Nyckelfaktor	4
2	Nuläge.....	5
2.1	Brunna i regionen.....	5
2.2	Fastigheten Viby 19:3.....	5
2.3	Området.....	5
2.3.1	Kommunikationer.....	5
2.3.2	Målpunkter.....	5
2.3.3	Resvanor.....	6
3	Framtida Upplands Bro	7
3.1	Upplands Bro kommuns riktlinjer och styrdokument.....	7
3.2	Slutsats kring framtida Upplands Bro	7
4	Framtida Viby.....	8
4.1	Stadsdelen Viby.....	8
4.2	Beräknat parkeringsbehov för cykel och bilparkering	8
5	Mobilitetstjänster	11
5.1	Förutsättning för mobilitetstjänster i Viby	11
5.2	Åtgärder för Viby.....	12
5.2.1	Transporter - Bil och bussåtgärder	12
5.2.2	Transporter - Cykel- och mopedåtgärder	13
5.2.3	Leveranser	14
5.2.4	Service	15
5.2.5	Information	16
5.3	Mobilitetshubbar	17
5.4	Reducering vid implementering av åtgärder	18
6	Uppföljning och förankring.....	19
6.1	Uppföljning och förankring	19

1 Mobility Management

1.1 Begreppet

Mobility management är ett begrepp som innefattar hur vi idag kan effektivisera användandet av hållbara transporter och infrastruktur genom att förändra resenärers beteende och syn på hur de ska transporteras, arbeta och bo.

Syftet och målet är att skapa beteenden och val redan innan beslut är tagna som leder till hållbarare val kring livsstil och transporter. Arbetet med Mobility Management är för en byggherre frivilligt men för att skapa ett incitament till olika typer av mobilitetsåtgärder kan parkeringsbehovet komma att förändras.

Åtgärderna är till för att skapa förutsättningarna för att minska behovet av bil och parkering, lyfta alternativa färdmedel samt att ge boende och verksamma förutsättningar för en hållbar livsstil. Genom att ge boende och verksamma förutsättningarna för ett hållbart levnadssätt kan på sikt även översiktliga kommunala, regionala och statliga mål nås.

Prognoser i länet visar att antalet boende, välståndet och antal resande med bil jämfört med kollektivtrafik ökar. Det är möjligt att det fungerar idag, men på lång sikt så håller det inte. Målet med mobilitetsåtgärder är inte att i slutändan få biltrafiken att försvinna, utan att i stället låta den trafik som behöver trafikera våra vägar göra det utan hinder och belastning på miljön.

1.2 Kommunens roll

Kommunens roll blir att ge byggherren möjlighet att anlägga färre parkeringsplatser än parkeringsbehovet i teknisk handboken avser. Kommunen skapar i sin tur förutsättningar för hållbara boenden genom att stötta byggherren.

I Upplands Bros kommun regleras parkeringsbehovet för om- och nybyggnation genom riktlinjer i deras tekniska handbok. När flerbostadshus och verksamheter tillkommer leder det till ett ökat behov av parkeringsplatser. Med hjälp av mobilitetsåtgärder kan man minska bilbehovet som i sin tur ger en minskning av parkeringsbehovet.

1.3 Åtgärder

Åtgärderna kan delas in i mjuka och hårda åtgärder. Med mjuka åtgärder räknas de åtgärder som förändrar beteenden genom till exempel information. Ett exempel är informationspaket vid inflytt eller en tavla med kollektivtrafikavgångar i bostädernas entréer. Dessa åtgärder framkallar en förändring utan några fysiska ingrepp i infrastrukturen.

Hårda åtgärder är åtgärder som i stället framkallar förändring genom fysiska ingrepp som till exempel tillgängliga cykelparkeringsutrymmen eller bilpool. Oavsett typ eller val av åtgärd så ger olika åtgärder olika stor effekt. Generellt sätt är det lättare att implementera mjuka åtgärder än att implementera hårda åtgärder.

1.4 Användningsområden

För att syftet med åtgärderna ska ge en positiv effekt för hållbara levnads- och transportval måste de tillämpas på rätt sorts mottagare. Den befintliga platsens omkringliggande förutsättningar påverkar åtgärdernas effekter.

Även boendeform och livssituation har olika grundbehov av bil. Till exempel kommer en flerbarnsfamilj i en stor villa att ha ett större bilbehov än en student i en liten lägenhet. Därför måste rätt åtgärder väljas med noggrannhet för att få den önskvärda effekt som eftersträvas. Alla åtgärder kan ej implementeras överallt.

1.5 Förankring

Inför planarbetet ska en överenskommelse finnas mellan kommunen och byggherren om hur åtgärderna ska förankras. Åtgärderna ska återges i planhandlingarna samt i bygglovshandlingarna. Mobilitetsåtgärderna förankras genom överenskommelser på möten/mailunderlag eller genom att mobilitetsåtgärderna redovisas på bygglovshandlingarna (A-ritning).

1.6 Nyckelfaktor

Det viktigaste steget för att Mobility Management ska fungera är att kommunen tillsammans med byggherren har en tidig och kontinuerlig dialog. Detta är en förutsättning som är nyckeln till ett bra slutresultat som båda parter kan vara stolta över och nöjda med.

2 Nuläge

2.1 Brunna i regionen

Brunna är en del av Upplands Bros kommun och ligger norr om E18. På andra sidan ligger Kungsängen med tillhörande station och centrumområde. I anknäytning till Brunna ligger E18 och pendeltågsnätet som viktiga primära transportlänkar. Till Stockholm är det 32 km, Arlanda 35 km, Enköping 45 km och Uppsala 62 km.

2.2 Fastigheten Viby 19:3

I centrala Brunna ligger fastigheten Viby 19:3. Fastigheten ligger i Upplands Bros kommun och fram till 2017 bedrev Coop Forum Kungsängen sin verksamhet i en av de större lokalerna på fastigheten. Viby 19:3 består idag av flera verksamhetslokaler, stora områden hårdlagda parkeringsytor och söder ett skogsparti. En ny detaljplan för fastigheten har varit på samråd.

2.3 Området

2.3.1 Kommunikationer

Runt Viby 19:3 går Effektvägen, Kraftvägen och Granhammarsvägen. Granhammarsvägen är den stora leden i orange i figuren nedan. Granhammarsvägen ansluter mot E18 och är den matande gatan till området. Effektvägen och Kraftvägen är lokala gator inne i Brunna.

Busslinjerna 558 och 559 är de linjer som finns i närheten av Viby 19:3. Busslinje 558 har under vardagarna en turtäthet på 30 minuter och under helgerna 120 minuter. Busslinje 559 går något tätare med en turtäthet på 15 minuter under vardagar och 30 minuter under helger. Turerna på de båda busslinjerna är anpassade efter pendeltågets avgångar från Kungsängen C, till och från Stockholm C. Turtätheten varierar tillsammans mellan 15 och 30 minuter.

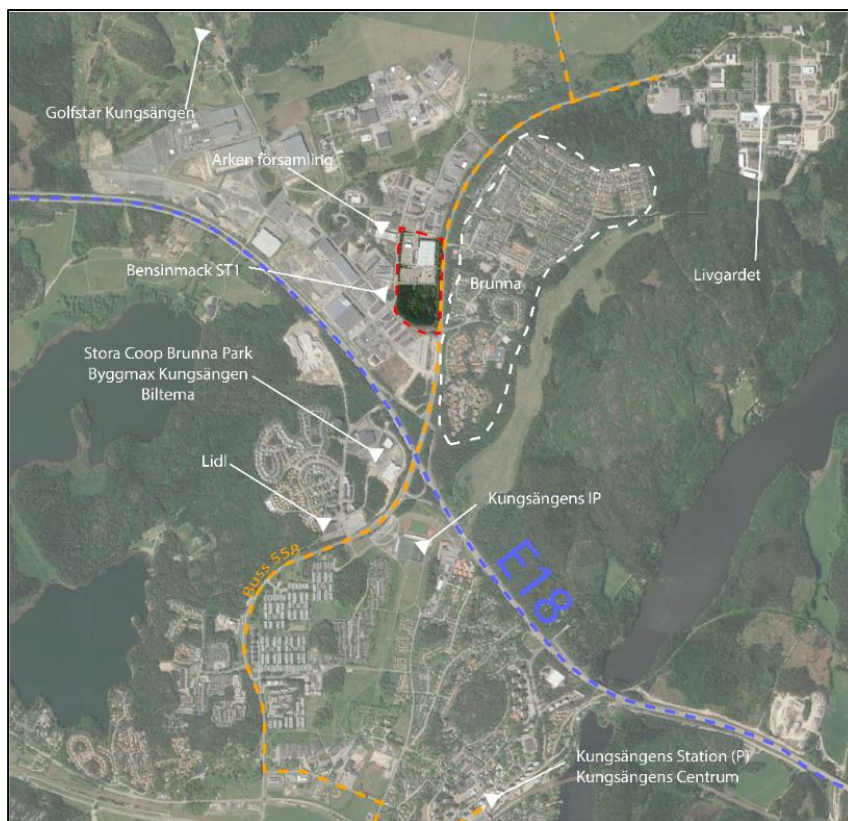
Bussresan från Viby till Kungsängen C tar idag 15–20 minuter beroende när på dygnet. Från Kungsängen C tar det sedan 28 minuter in till Stockholm C.

Med cykel från Viby till Kungsängen C är det 4 km och tar ca 15 minuter att cykla. Det är något kortare att gå men tar ca 45 minuter.

2.3.2 Målpunkter

Lokala målpunkter i Brunna är Brunnaskolan, Hagnässkolan och Hagnäshallen som både ligger öster om Granhammarsvägen i Brunna villaområde. I villaområdet finns även två restauranger. Väster om Granhammarsvägen ligger det verksamhetsområde som Viby 19:3 idag är en del av med olika affärer och service. Livgardet ligger i slutet av Granhammarsvägen norr om Brunna.

Målpunkter i Kungsängen är detaljhandel, bensinstation och Kungsängen IP. Även Kungsängen station och centrum anses som de vanligaste målpunkterna. Golfstar Kungsängen ligger nordväst om verksamhetsområdet. Det finns ett stort varierat utbud av grönområden i närheten av Viby19:3 vilket gör att ett friluftsliv med mycket natur finns nära till hands.



Figur. Detaljplanelområde Viby 19:3 och omkringliggande målpunkter i Upplands Bro

2.3.3 Resvanor

Region Stockholm tar fram kontinuerliga resvaneundersökningar (RVU) för regionens kommuner. Framtagen RVU 2019 ger en uppfattning om hur invånarna i Upplands Bro reser. I snitt per dag gör en kommuninvånare 1,8 resor per dag varav 47 procent av dessa görs med bil. Liknande kommuner är Vaxholm, Värmdö kommun och Botkyrka kommun.

Tabell. RVU 2019 (Resvaneundersökning 2019)

RVU 2019: Upplands Bro	Bil	Koll.	Cykel	Fots	Totalt (Övrigt)
Antal resor per invånare och dag	0,7	0,5	0,0	0,4	1,8
Färdmedelsfördelning [%]	47	26	2	25	100

Bilnehavet i kommunen reflekterar hur många per 1000 invånare som äger bil. I Upplands Bro är bilnehavet 420 enligt statistiska centralbyrån. Liknande kommuner är Upplands Väsby kommun och Nynäshamns kommun.

Enligt myndigheten Trafikanalys (TRAFKA) ökar antalet personbilar i trafik inte längre lika snabbt som befolkningsstillväxten. Det innebär att antal bilar per privatperson minskar. Minskningen har skett sedan 2017 och till skillnad från tidigare minskningar har inte någon lågkonjunktur legat till grund.

3 Framtida Upplands Bro

3.1 Upplands Bro kommuns riktlinjer och styrdokument

Upplands Bro har flera styrdokument och riktlinjer som berör nybyggnation och kopplingen till hållbarhet. Översiktsplanen, gång- och cykelplan, Cykelstrategi och Miljöplan är några av de styrdokument som behandlar hållbarhet kring infrastruktur och nybyggnation för framtida Upplands Bro.

Översiktsplan

I Upplands Bros översiktsplan så har planeringsinriktningen fyra huvuddrag varav två av dessa lyder ”Säkra kommunens tillväxt och långsiktigt hållbara utveckling i ekonomiskt, socialt och miljömässigt avseende” och ”Möjliggöra utbyggnad av transportsystem och bebyggelsestruktur som stimulerar hållbar tillväxt i en storstadsregion”.

Gång- och cykelplan

I kommunens gång- och cykelplan lyfter kommunen att ”Kommunen vill ha en tydlig inriktning mot hållbart resande”, ”En högre andel gång- och cykeltrafik ger inte bara miljövinster, utan även ökade förutsättningar för fysisk aktivitet, vilket bidrar till en förbättrad folkhälsa” och ”Det ger en lägre andel biltrafik säkrare, tystare och mer attraktiva boendemiljöer”

Cykelstrategi 2020–2025

I cykelstrategin står följande. ”Ökning av cykelandelen med 2 procent till år 2025”, ”Upplands-Bro kommun arbetar dagligen med MM. En del i detta arbete är att informera kommuninvånarna om vilka möjligheter det finns att resa på ett hållbart sätt” och ”För att göra arbetet med MM effektivt, gäller det att fokusera på grupper där projekten gör mest nytta”.

Miljöplan med lokala miljömål 2010–2030

I miljöplanen skriver kommunen följande. ”Upplands-Bro är en kommun med grön profil” och ”Ett av tre huvudmål är att satsa på Effektivare användning av energi och transporter.”.

3.2 Slutsats kring framtida Upplands Bro

Styrdokument och riktlinjer måste läsas i sin helhet för att kunna tolkas korrekt. Ändå är det tydligt att Upplands Bros kommun tänker framåt och ser positivt på hållbara lösningar inom transport och infrastruktur.

4 Framtida Viby

4.1 Stadsdelen Viby

I den nya detaljplanen planeras en ny stadsdel på fastigheten 19:3. Det är en blandstad med 850 bostäder fördelat på flerbostadshus och radhus. Läget på stadsdelen Viby är mellan befintliga bostadsområden och välfungerande verksamheter, närheten till rekreation och storstad ger Viby goda möjligheter att generera mervärde för fler.

Den nya stadsdelen tar vara på de konkreta förutsättningar som finns i närområdet samtidigt som de fyller behoven som finns inom området. Viby kan därför bli en stadsdel med egen karaktär och samtidigt skapar mervärden och öka attraktiviteten i närområdet, både för etablering av verksamheter och bostadsutveckling.

Med en klassisk småstad som grund ges Viby en funktionsblandning där förskola, grundskola, livsmedelsbutik och närservice finns i anslutning till bostäderna. Detta minskar bilbehovet och de boende ges bättre möjligheter att välja hållbara färdmedel i sin vardag. Den nya stadsdelen bygger på tre grundstenar; gemensamma rum, stråk och gator samt bebyggelse.

4.2 Beräknat parkeringsbehov för cykel och bilparkering

I kommunens tekniska handbok redovisas de parkeringstal som gäller i kommunen. Då området är mer än 1200 m från pendeltågsstationen så klassas det som Zon C. Det finns även några grundförutsättningar för att parkeringstalen ska gälla.

- Bra cykelparkering: Inomhus placeras cykelparkeringarna så att det blir enkelt att ta in och ut cykeln utan att behöva lyfta cykeln och med möjlighet att ställa upp dörren. Utomhus placeras cykelparkeringarna i närheten av entréerna. Parkeringarna ska vara väderskyddade, trygga, upplysta samt med möjlighet att låsa fast ramen. Både inomhus och utomhusparkeringen har plats för lådcyklar och cykelkärror.
- Eluttag för cykel och bil.
- Cykelparkering särskiljs från barnvagnsparkering.
- Ett uppvärmt cykelrum med cykelpump och verktyg för mindre cykelreparationer

Om ovanstående förutsättningar är uppfyllda så gäller parkeringstalen enligt tabell nedan.

Tabell. Parkeringstal för cykel- och biltrafik i Upplands Bros kommun. (Teknisk handbok). Med parkeringstal anses bilplatser/cykelplatser per bostad. Det förkortas p-tal.

Zon C - Parkeringstal	Generellt	Besökare	Totalt:	Cykel
Studentbostad	0,05	0,05	0,1	2,5
Småhus (Tomt)	2	-	2	-
Småhus (Ej fast plats)	1	-	1	-
Flerbostadshus	0,7	0,1	0,8	2,5

Tabell. Planerade bostäder, bilplatser och p-tal för den nya detaljplanen.

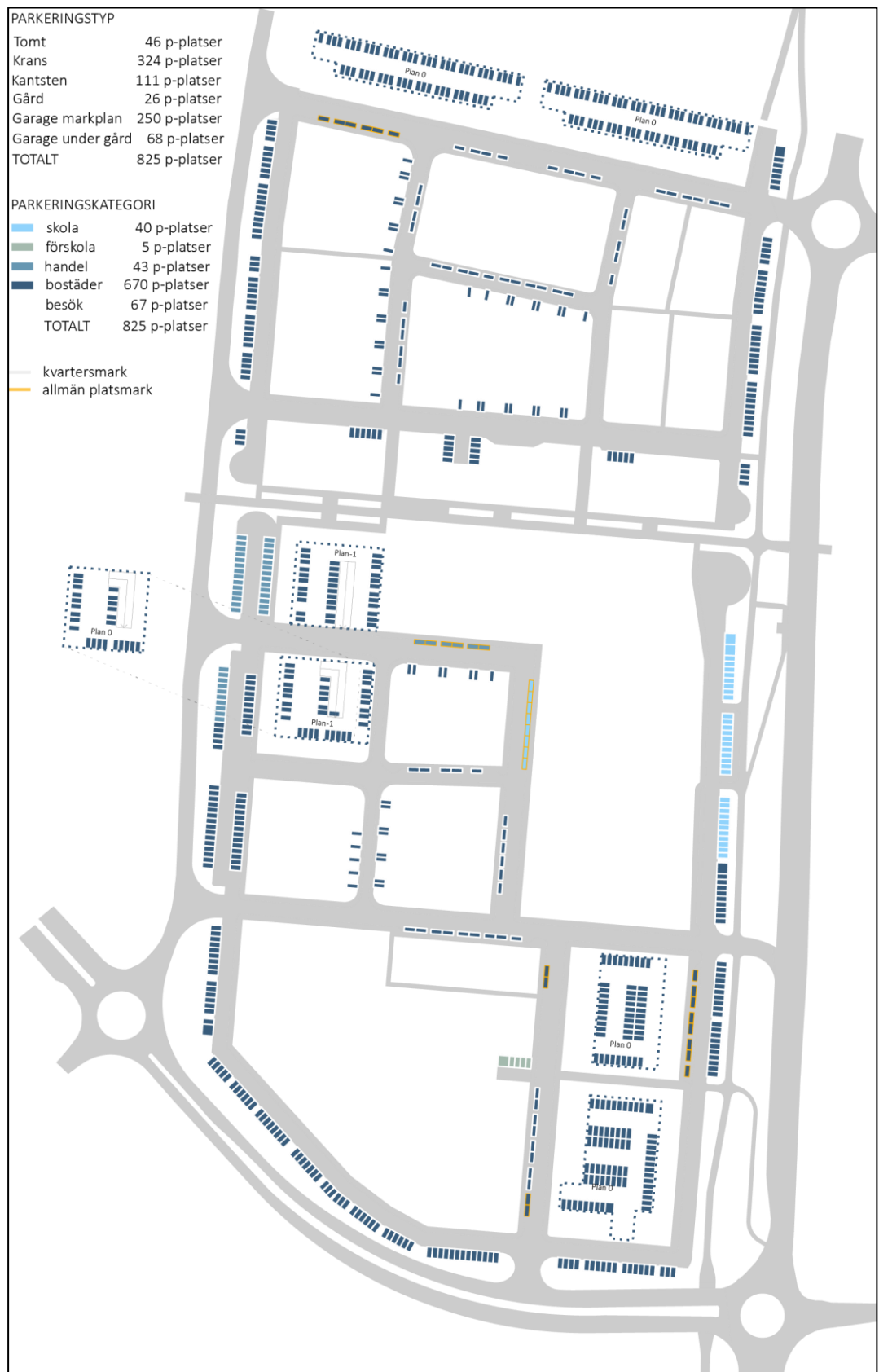
	Typ	Bostäder	P-tal	Bilplatser	Cykel
Radhus/ Stadsradhus	Enfamiljshus	250	1	250	-
Terrasshus/ Kvartershus	Flerfamiljshus	600	0,8	480	1500
Totalt		850		730	1500

Parkeringsbehovet från tekniska handboken tillsammans med det framtida antalet bostäder i Viby skulle ge ett bilbehov på totalt 730 bilplatser, vilket också är antalet planerade bilplatser för boende. Det planerade antalet parkeringsplatser uppfyller kommunens krav på antalet parkeringsplatser.

Antal cykelplatser beräknas enbart för flerfamiljshus då cykelparkering kan tillgodoses på egen tomt för enfamiljshus. Utöver parkeringsplatser för boende planeras även 5 parkeringsplatser till området förskola, 40 parkeringsplatser till skolan samt 43 parkeringsplatser för dagligvaruhandeln som beräknas täcka verksamheternas parkeringsbehov.

4.3 Planerad utformning för bilparkering

Parkeringsplatserna i Viby planeras att placeras enligt figuren nedan.



Figur. Planerad utformning för bilparkering

5 Mobilitetstjänster

5.1 Förutsättning för mobilitetstjänster i Viby

En svårighet vid implementering av mobiltietsåtgärder i projekt är att få effekt av åtgärderna. En ensam åtgärd gör själv endast en liten påverkan. Men som helhet och koncept kan flera åtgärderna tillsammans bidra till boende och verksammas val. I Viby kommer mottagarna av mobilitetsåtgärderna vara en hel stadsdel, så med ett mobilitetskoncept innehållandes ett helt paket av anpassade mobiltietsåtgärder kommer önskad effekt lättare uppnås.

När Viby är färdigbyggt kommer stadsdelen innehålla 850 bostäder fördelat mellan flerbostadshus och radhus. Viby planeras utifrån förutsättningen att kunna leva utan att bilen ska behövas för samtliga resor. Strukturen är uppbyggd för att boende ska kunna nå majoriteten av sina målpunkter inom gång- och cykelavstånd.

Nedan visar boendes gång- och cykelavstånd till målpunkter.

- Förskola	Inom området
- Skola för F-9	Inom området
- Dagligvaruhandel	Inom området
- Busshållplats med hög turtäthet	Inom området
- Cykelstråk	Vid Granhammarsvägen
- Kollektivtrafik	Vid Granhammarsvägen
- Återvinningsstation	200 m
- Naturområden och rekreation	600 m
- Idrottsplats	1 km
- Bibliotek	2,5 km
- Gymnasium	2,5 km
- Vårdcentral	2,5 km
- Kungsängen Centrum	3,8 km

Genhet och restid är två faktorer som påverkar färdmedelsvalet. Genheten till målpunkter ger förutsättningarna för att Viby ska vara ett projekt att tillämpa mobiltietsåtgärder i. En brist i området är avståndet till spårbunden kollektivtrafik. För att underlätta att arbetspendlingen ska kunna ske med kollektivtrafik kommer åtgärder att föreslås.

I Viby har inte bilen högsta prioritet och området planeras för att gynna alternativa resesätt. Strukturen planerar för att gångavståndet till cykelparkering och bilpool ska generellt vara längre än till bilparkeringen. Projektet planerar för ett framtida bilinnehav och livsstil.

Nedan preciseras vilka åtgärder som lyfts fram förutsätts för att kunna reducera parkeringstalet. Därefter visas en principskiss där åtgärderna planeras att placeras.

5.2 Åtgärder för Viby

I detta kapitel redovisas de åtgärder som planeras att implementeras i Viby, hur de planeras att upprättas och vilken reduceringseffekt åtgärden har på parkeringstalet de beräknas att få. Dem är uppdelade i områdena transporter, leveranser, service och information och är sorterade inbördes efter hur stor effekt åtgärden ger. Åtgärderna nedan är de som kommer att implementeras och extraåtgärderna kommer vid inflytt att utredas närmare. Det som kommer att undersökas är efterfrågan och vilken effekt extra-åtgärden förväntas att ge.

5.2.1 Transporter - Bil och bussåtgärder

Åtgärd: Direktbuss mellan Viby-Kungsängens station.

Upprättas: En direktbusslinje upprättas mellan Viby-Kungsängens station som kommer att ta mellan 8-10 minuter beroende på tid på dygnet. Elbussen kommer ha en turtäthet på 20 minuter. Bussen angör i centrala Viby och åker sen Granhammarsvägen och Enköpingsvägen till och från Kungsängen station.

Förväntad reduceringseffekt på antalet parkeringsplatser: Hög

Åtgärd: Laddning av elfordon.

Upprättas: Minst 30 % av parkeringsplatserna kommer att vara utrustade med laddstationer för bil. Bilpoolen kommer att få en grön profil.

Förväntad reduceringseffekt på antalet parkeringsplatser: Hög

Åtgärd: Bilpool för samtliga boende.

Upprättas: 15 bilplatser kommer på kvartersmark avsedda för bilpoolen att utformas. De fasta kostnader och månadsavgiften är betalda under de 5 första åren från den dag de boende flyttar in. Boende kommer endast att betala milersättningen. Bilpoolen kommer finnas etablerad vid inflyttning med utmärkta parkeringsplatser. Den kommer att ligga inom 500 m från samtliga bostäders entréer. De mest attraktiva parkeringsplatserna kommer att tillhöra bilpoolen. Bilpoolen kommer även att vara tillgänglig för andra bilpoolsmedlemmar utanför fastigheten att använda.

Förväntad reduceringseffekt på antalet parkeringsplatser: Hög

Åtgärd: Boendeparkering på distans.

Upprättas: Närheten till egna parkeringsplatser i Viby är inte högsta prioritet och kommer inte att placeras så nära de boendes bostäder som möjligt.

Parkeringsanläggningarna kommer att placeras en bit från bostaden, längs gata och vid parkeringskransen runt området. Då andra transportalternativ som gång, cykel, moped, direktbuss och bilpool finns närmare till hands blir steget att välja sin egen bil större och minskar i sin tur efterfrågan på att ha en egen bil.

Förväntad reduceringseffekt på antalet parkeringsplatser: Mellan

Extra-Åtgärd: Rabatterade priser på hyrbil.

Upprättas: I anslutning till Viby, på andra sidan effektvägen ligger Hertz biluthyrning. Där kommer de boende i Viby att ha rabatt på hyrbilar via färdigupphandlade hyrbilsavtal.

Förväntad reduceringseffekt på antalet parkeringsplatser: Låg

5.2.2 Transporter - Cykel- och mopedåtgärder

**Utöver "Cykelparkering av god standard" enligt teknisk handbok.*

Åtgärd: Mopedpool för samtliga boende

Upprättas: 10 mopedplatser i cykelrummen kommer att vara reserverade för mopedpool. Fasta kostnader och månadsavgiften kommer att vara betalda under de 5 första åren efter inflytt. Boende betalar endast milersättning. Mopedpoolens platser kommer att vara utspridda på fastigheten för att komma så nära de boende som möjligt.

Förväntad reduceringseffekt på antalet parkeringsplatser: Hög

Åtgärd: Cykelparkering.

Upprättas: 1500 cykelparkeringsplatser för elcyklar, vanliga och lådcyklar kommer att placeras ut på fastigheten. Dessa placeras i markplansläge synliga utifrån med luftpump, automatisk dörröppnare, besöksparkering nära entrén, med möjligheter att skölja av och tvätta cykeln efter användning. Se förslagsskiss för mobilitetshubbar. Cyklisten kommer lätt kunna ta sig ut och in utan att behöva vara fysiskt stark. Cykelparkeringen kommer att finnas närmre än bilparkeringen för boende. Det kommer även finnas ladduttag som ger möjlighet för cyklisten att ladda sin elcykel direkt i parkeringsutrymmet.

Förväntad reduceringseffekt på antalet parkeringsplatser: Mellan

Åtgärd: Lånecykel av olika slag.

Upprättas: 100st lånecyklar (12 elcyklar, 12 vikcyklar 50 vanliga cyklar och 26 lastcyklar) kommer finnas att låna. Dessa lånas kostnadsfritt efter att en pant till föreningen betalats in. Därefter har boende möjligheten att boka valet av cykel genom en intern app. Cykelpoolen kommer att finnas vid områdets mobilitetshubbar.

Förväntad reduceringseffekt på antalet parkeringsplatser: Låg

5.2.3 Leveranser

Antalet hemleveranser ökar kraftigt idag då fler och fler väljer att handla via nätet eller appar. Det är allt från livsmedel, kläder, mediciner, elektronik och egentligen går det mesta att få hemlevererat idag. Jämfört med tidigare då det enbart var post som skulle in genom dörren så ställer dagens leveranser högre krav på hur leveransen ska levereras.

Att på ett säkert sätt kunna få livsmedel och paket hemlevererat är en förutsättning för framtida hushåll. För att underlätta för boende ska leveranser dygnet runt kunna levereras och det sätter krav på den fysiska miljön.

Åtgärd: Säkert mottagande av leveranser.

Upprättas: Leveranser som matvaror, paket, utrustning och brev kommer i Viby hanteras genom intelligenta kylskåp/leveransskåp och/eller digitala lås på smarta dörrar. På så sätt kan leveranserna mottas även när de boende inte är hemma vilket ger en större flexibilitet kring leveranser och beställningar. Med hjälp av app kan smarta dörrar öppnas av matleverantörer, varuleverantörer, städfirmor och andra hemtjänstbolag som de boende gett access till.

Förväntad reduceringseffekt på antalet parkeringsplatser: Mellan

Åtgärd: Avtal med dagligvaruhandel.

Upprättas: De boende i Viby kommer att få gratis leverans av matvaror från dagligvaruhandel genom avtal. De goda möjligheterna till att ta emot leveranser kompletteras med avtal kring gratis leverans för de boende. Det innebär att daglighandel kan göras hemifrån, från arbetsplatser eller på annan ort.

Förväntad reduceringseffekt på antalet parkeringsplatser: Låg

5.2.4 Service

Åtgärd: Bokaler i bottenplan

Upprättas: I bottenplanen av flerbostadshuset kommer det att anläggas bokaler. Bokaler är en upplåtelseform där möjligheten finns att välja både boende och lokal. Detta gör det möjligt att inte låsa detaljplanen till en specifik funktion. I Viby möjliggör detta för att skapa kontorsplatser för de boende i bottenplan då fler och fler har möjligheten och väljer att arbeta hemifrån. Totalt kommer en lokal utrustas med 10-20 kontorsplatser som kan bokas av boende. Detta för att möjliggöra arbete hemifrån och minska det dagliga användandet av bil för pendling.

Förväntad reduceringseffekt på antalet parkeringsplatser: Mellan

Åtgärd: Återbruksrum

Upprättas: Ett återbruksrum med hyllor och lådor för återanvändning av utrustning och apparater som fungerar men inte längre används eller av annan anledning inte längre fyller någon funktion i hemmet.

Förväntad reduceringseffekt på antalet parkeringsplatser: Låg

Extra-Åtgärd: Regelbundna containrar

Upprättas: Förutom miljörum och vanlig avfallshantering ska möjlighet att slänga större föremål ges. Containrar som möjliggör för de boende att slänga större föremål ska ges 2 gånger per år. På så sätt kan en rutin och planering göra att resor till återvinningscentraler elimineras.

Förväntad reduceringseffekt på antalet parkeringsplatser: Låg

5.2.5 Information

Åtgärd: Information om resalternativ

Upprättas: Information i flerbostadshusen om kollektivtrafikavgångar genom skyltning vid varje entréer där kollektivtrafikavgångar och väderprognos visas. Även lediga fordon i moped- och bilpoolen samt hur många låncyklar som finns tillgängliga kommer enkelt att visas.

Förväntad reduceringseffekt på antalet parkeringsplatser: Låg

Åtgärd: Informationspaket till framtida hyresgäster och lägenhetsinnehavare

Upprättas: I tidigt skede kommer framtida hyresgäster och lägenhetsinnehavare informeras om att planering- och utformning av Viby utgått från att främja hållbart resande och att antalet parkeringsplatser för bil är begränsade.

Information kring andra resmöjligheter med fokus på gång, cykel, moped- och kollektivtrafik kommer att skickas ut kring hur låncyklar, verkstad, gemensamhetsutrymmen, bil- och mopedpool fungerar. Därefter kommer kontinuerlig marknadsföring av mobilitetsåtgärder och hållbara resalternativ riktas till de boende från inflytt och tio år framåt, minst två gånger per år.

Förväntad reduceringseffekt på antalet parkeringsplatser: Låg

5.3 Mobilitetshubbar

Projektet planerar för att införa vissa åtgärder per lägenhet, per hus, per kvarter och för hela området. Exempelvis planeras att samla vissa av mobiltietsåtgärder i mobilitetshubbar exempelvis bil- och cykelpool. Nedan visas en förslagsskiss på där mobilitetshubbar kan anläggas.



Figur. Mobilitetshubbarnas placering i Viby.

5.4 Reducering vid implementering av åtgärder

Den förväntade reduceringseffekten som varje åtgärd har fått är en skattning. Den baseras på att mobilitetskonceptet har åtgärder för de viktigaste områdena i projektet och tar sig ann de åtgärdsförslag som förväntas ge störst reduktion. Mobilitetsåtgärderna som förväntas genomföras är till största del hårda åtgärder som påverkar den fysiska miljön permanent. Mobilitetskonceptet blir på så sätt mer robust och mindre känsligt för förändringar som skulle kunna påverka reduktionen av antalet parkeringsplatser negativt.

Projekt Viby vill utformas för framtidens resande och livsstil för att uppfattas som attraktivt. Trenderna tyder på att bilresandet kommer att förändras men också människors livsstil. Trenden av att bilresandet inte är lika starkt märks på resandet. Regionala kollektivresor med buss har årligen ökat i genomsnitt nästan två procent i Sverige från 2010 till 2017. Samtidigt som utbudet av mobilitetstjänster växer. Från 2011 till 2014 fördubblades bilpoolsmarknaden i Sverige och nya mobilitetstjänster utvecklas varje år.

Bilresandet påverkas bland annat av befolkningsmängd, urbaniseringsgrad, körkortsinnehav, utbyggnad av vägnätet, kollektivtrafikens konkurrenskraft, attityder och livsstil. Stockholmsregionen befolkningsökning förväntas att öka med över cirka 50 procent till år 2050. Urbaniseringsgraden ökar genom att planeringsteorierna bygger på att bygga stad och förtäta. Planerade investeringar i väg- och gatunätet följer inte befolkningsökningen vilket gör att om alla framtida invånare ska ha samma resmönster som idag uppstår en kapacitetsbrist.

Historiskt har majoriteten de nationella satsningarna varit vägfokuserat. Trenden har vänt och statliga nationella och regionala satsningar på kollektivtrafik och cykel har ökat på senare år. Det märks bland annat på att den senaste nationella infrastrukturplanen har en tydligare inriktning på spår och cykel. Svensk kollektivtrafik har som målsättning att fördubbla kollektivresandet i landet och att Sverigeförhandlingen och Stockholmsöverenskommelsen innehöll en utbyggnad av spår/järnväg i kombination med ett ökat bostadsbyggande.

Från planering till byggande av projekt Viby kommer marknaden att utvecklas och kunskapen om framtida bilinnehav och efterfrågan på mobilitetstjänster kommer att bli tydligare. Inför bygglovshandläggning behöver därför en uppdaterat mobilitets PM biläggas. Utifrån nuvarande bedömning kan en reduktion av minimalt 30 procent på parkeringstalet göras om föreslagna åtgärder införs.

6 Uppföljning och förankring

6.1 Uppföljning och förankring

Under detaljplaneskedet förutsätts att ett beslut fattas för planeringsförutsättningarna för trafikplaneringen av området. Därefter, under projekteringsarbetet, fram till bygglovshandlingar behöver mobilitets PM:et uppdateras. Promemorian ska sedan biläggas till bygghandlingarna. Åtgärderna ska presenteras på ritningar, i PM och i avtal. Se bilaga för ett förslag hur åtgärderna kan förankras.

En uppföljning kommer att skickas in till Upplands Bro om hur åtgärderna fungerar, används och hur de boende upplever åtgärdernas effekt. Uppföljningen kommer att innehålla parkeringsbeläggning för bil och cykelparkering, användningsgraden av låncyklar, bil- och mopedpool samt hur informationen kommunicerats kring mobilitetsåtgärderna till de boende.