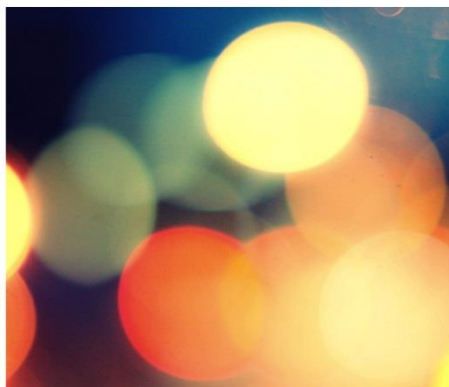
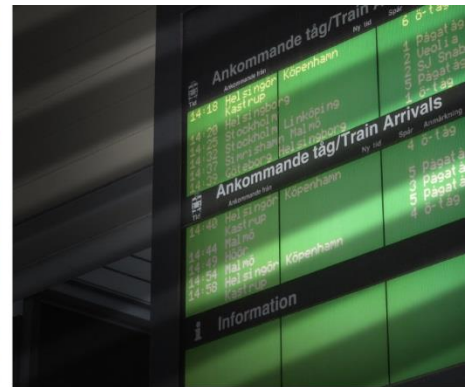
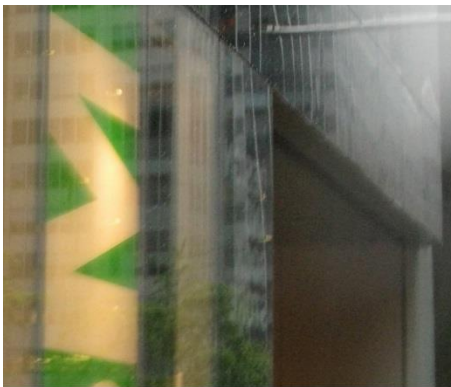


Parkerings- och mobilitetsutredning

Nöthagen Nyköping



Dokumentinformation

Titel: Parkerings- och mobilitetsutredning Nöthagen

Serie nr: 2018:44

Projektnr: 18070

Författare: Christian Fredricsson
Anna-Klara Ahlmér
Erika Johansson
Karna Zerme
Kristen Koehler
Paulina Soliman
Sara Malm
Thaddäus Tiedje

**Kvalitets-
granskning:** Paulina Soliman

Beställare: Johanna Peacock
johanna@sbbnorden.se, tel 070-544 41 07
Samhällsbyggnadsbolaget i Norden AB

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2018-06-20		Beställare
1.0	2018-08-10	Inga synpunkter	Beställare
1.1	2019-09-05	Uppdaterad med aktuell information från Nyköpings kommun samt med bilaga 2 om mobilitetsåtgärder	Beställare
1.2	2019-10-07	Uppdatering av figur 1.1	Beställare

Förord

Denna utredning har genomförts mars-juni 2018 och utgör underlag till pågående detaljplan Raspen 1, 2 och 3 för området Nöthagen i Nyköping. Utredningen har kompletterats i september och oktober 2019 inför plansamrådet.

Uppdraget har genomförts av Trivector Traffic AB på uppdrag av Samhällsbyggnadsbolaget i Norden AB. Medverkande konsulter från Trivector Traffic har varit Christian Fredriksson (projektledare), Erika Johansson, Sara Malm, Karna Zerne, Thaddäus Tiedje, och Anna-Klara Ahlmér. Paulina Soliman har varit expertstöd och kvalitetsgranskare.

Stockholm oktober 2019

Trivector Traffic AB

Innehållsförteckning

1. Bakgrund	1
1.1 Syfte med utredningen	2
2. Nulägesbeskrivning	3
2.1 Målpunkter i Nyköping	3
2.2 Befintlig trafikinfrastruktur	4
2.3 Resvanor och bilinnehav	8
2.4 Parkering	11
2.5 Förutsättningar för hållbart resande i framtiden	13
3. Åtgärder för att styra mot hållbart resande	15
3.1 Övergripande åtgärder i området	15
3.2 Åtgärder för hållbart resande riktat till boende	16
3.3 Åtgärder riktade till verksamheter	18
3.4 Åtgärder som kommunen bör genomföra	20
4. Parkeringsutredning	22
4.1 Jämförelseområden för att bedöma bilinnehav hos boende	22
4.2 Parkering för bostäder – boende och deras besökare	25
4.3 Parkering för verksamheter	27
5. Infrastrukturåtgärder för ett hållbart resande	33
5.1 Gång-och cykelinfrastruktur	33
5.2 Kollektivtrafik	35
6. Summering och rekommendationer	36
Bilaga 1. Ytanspråk cykelfaciliteter och parkering	38

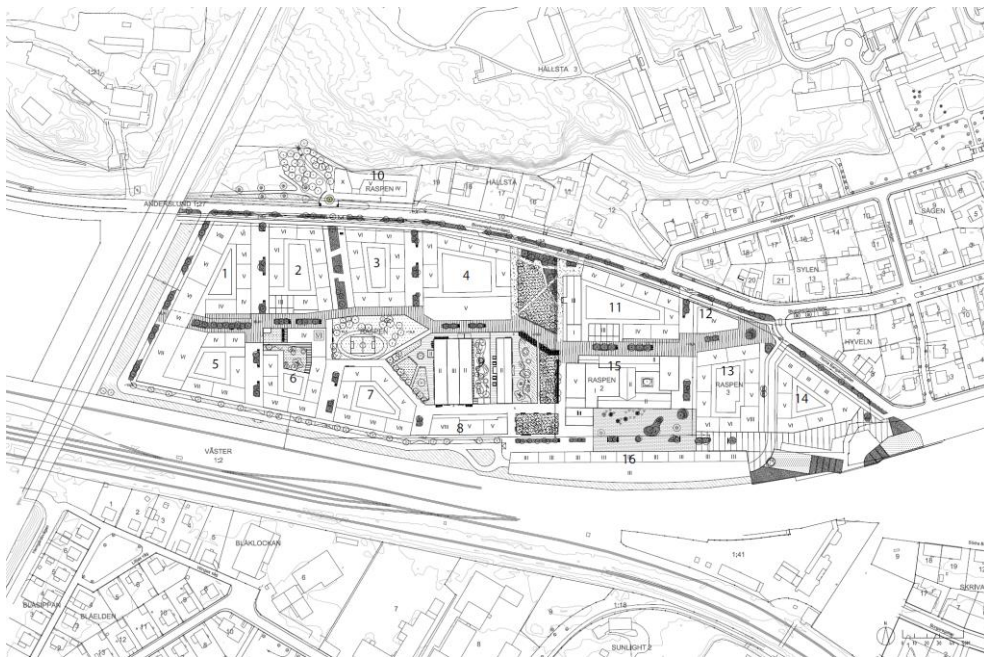
Bilagor

Bilaga 1. Ytanspråk cykelfaciliteter och parkering

Bilaga 2. Effekter av mobilitetsåtgärder

1. Bakgrund

Samhällsbyggnadsbolaget äger fastigheterna Raspen 1–3 i Nyköpings kommun (området Nöthagen) som i dagsläget består av småindustrier och verksamheter. Det pågår ett detaljplanearbete för att omvandla området till en ny stadsdel i Nyköping. Området ligger precis vid Nyköpings centralstation och vid det nya resecentrumet (framtida transportnod för buss, tåg och Ostlänken) i Nyköping. Detaljplanen för Nöthagen planeras gå ut på samråd efter sommaren 2018 och detaljplanen för resecentrum ska ut på granskning i september 2018. Planen är att området ska omvandlas till en ny stadsdel med huvudsakligen bostäder samt viss närservice – livsmedel, restaurang och café. Total antal BTA för området beräknas till 173 000, varav bostäder 140 000, kontor 8 000, p-hus 15 000, handel 6 000, och skola 4 000.



Figur 1-1. Förslag till strukturplan för Nöthagen, Nyréns (2019-10-04)

Kommunen har höga ambitioner vad gäller hållbar mobilitet och vill få igenom ett mycket lågt p-tal i detaljplanen. Området är ett pilotprojekt för hållbar mobilitet i kommunen. Ambitionerna är höga på grund av främst två skäl; dels är läget unikt i Nyköping ur ett kommunikationsperspektiv, dels för att man vill begränsa omfattningen på den biltrafik som området genererar på grund av att vägnätet i denna del underutbyggt. I dagsläget är huvudvägen in till området en mindre vilagata som inte går att bredda och som dessutom ansluter till Brunnsgatan, en mycket belastad infart till centrala Nyköping.

1.1 Syfte med utredningen

Parkerings- och mobilitetsutredningen syftar till att utreda hur stor en rimlig efterfrågan på parkering i Nöthagen kan väntas bli och vilka mobilitetstjänster och infrastrukturåtgärder som krävs för att säkerställa förutsättningar för en hållbar mobilitet i området.

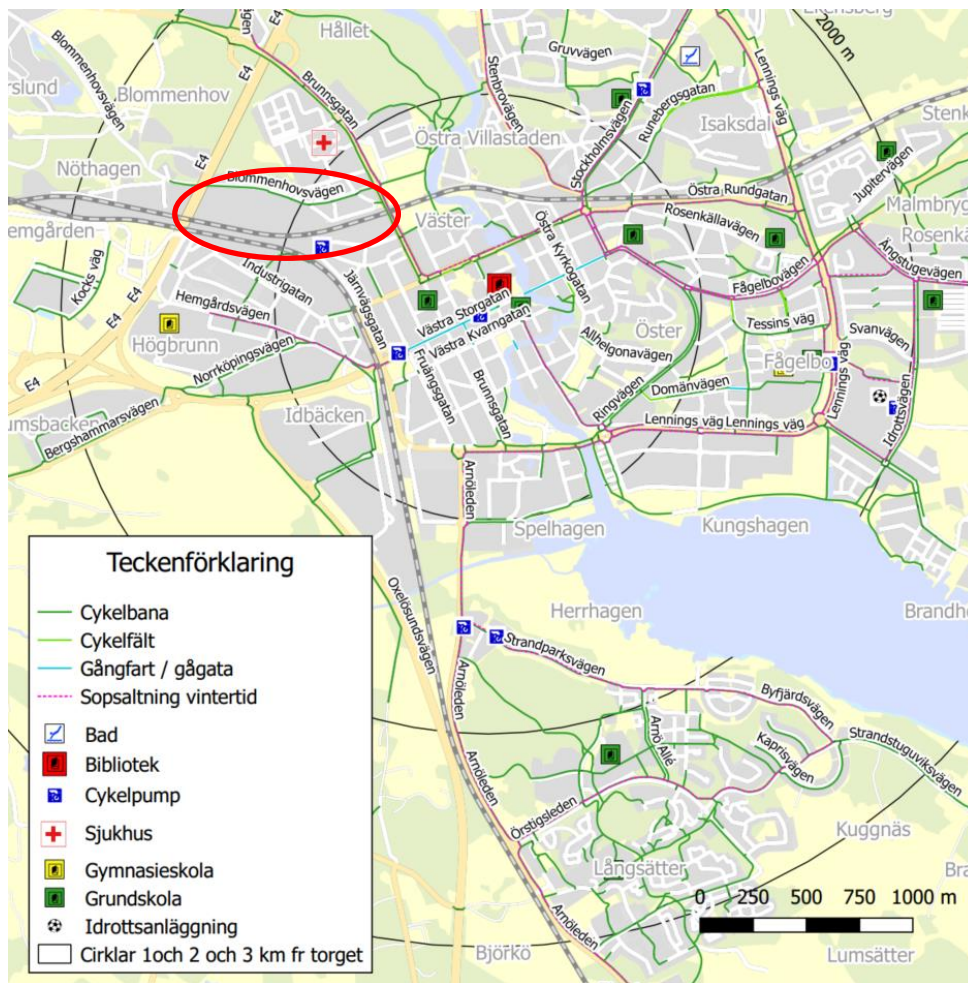
2. Nulägesbeskrivning

Nöthagen är centralt beläget med direkt närhet till det framtida resecentrumet. I detta kapitel beskrivs dagens förutsättningar för att resa till och från området samt Nyköpingsbornas resvanor idag.

2.1 Målpunkter i Nyköping

Från Nöthagen är avstånden relativt korta till de flesta målpunkterna i tätorten vilket ger goda förutsättningar för gång- och cykeltrafik (Se även Figur 2-1).

- ▶ Resecentrum ligger i direkt anslutning till området och möjliggör pendling och långväga resor (0 - 800 m).
- ▶ Sjukhuset, som både utgör en samhällsservice och en stor arbetsplats, ligger ca 600-1000 m från området.
- ▶ Stora torget som är en av de mest centrala punkterna i Nyköpings centrum ligger 1,4 km från området.
- ▶ Handelsplats På Jungs Hage är ett externt handelsområde 4,5 km nordöst om Nöthagen.
- ▶ Gumsbacken Köpcenter finns ca 3 km sydväst om Nöthagen.
- ▶ En större livsmedelsbutik finns även norr om området längs väg 53 i Oppeby (Eskilstunavägen), ca 4 km från Nöthagen.



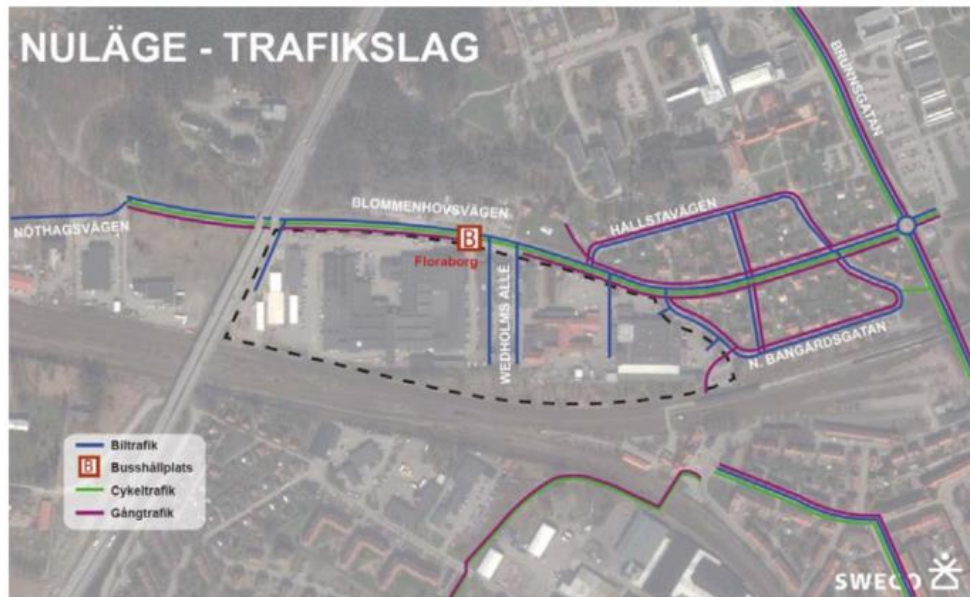
Figur 2-1 Cykelnätet i tätort (Källa: Nyköping kommun)

2.2 Befintlig trafikinfrastruktur

Gång och cykel

Längs Blommenhovsvägen, som går vid områdets norra sida, sträcker sig en cykelbana som förbinder Nöthagen med resterande cykelnät i staden. Via Brunnsgränd, som är ett prioriterat huvudcykelstråk där sopsaltning genomförs vintertid, nås handelsområdet Handelsplats Pål Jungs Hage norrut och centrum söderut, se

Figur 2-1. Brunnskatan utgör den huvudsakliga kopplingen mellan Nöthagen och Nyköpings centrum idag.



Figur 2-2 Trafikslag i nuläget (källa: PM trafik i Nöthagen, Sweco, 2017)

Både Brunnskatan och Repslagaregatan har höga trafikmängder och utgör således barriärer för trygga passager för fotgängare. Endast passagen över Repslagaregatan i korsningen mot Brunnskatan är hastighetssäkrad.¹ Årsmedeldygnsmätningar från augusti 2017 visar att Brunnskatan trafikeras av cirka 1200 cyklister per dygn.²

I infrastrukturplanen är infrastrukturen för gång- och cykeltrafik prioriterade utvecklingsområden. Bland annat ska övergångsställen hastighetssäkras, underhållet ska förbättras och en tillgänglighetsinventering ska genomföras. I Nyköpings utpekade huvudcykelstråk ingår Brunnskatan, Fruängsgatan och Repslagaregatan.

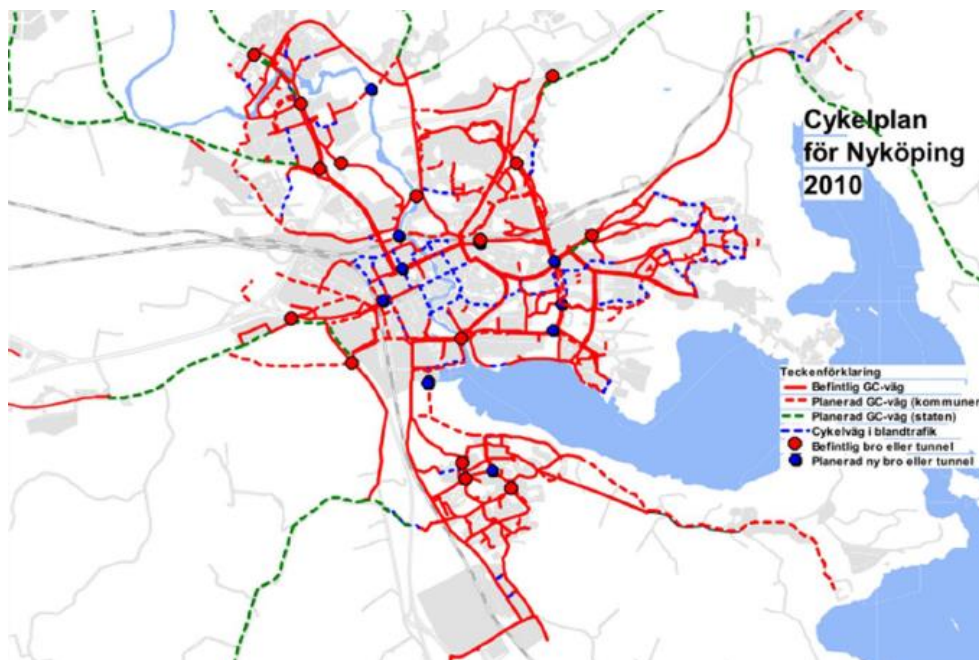
¹ Ramböll, 2018. Nyköpings kommun - Trafiksystemets funktion och behov

² Ramböll, 2018. Nyköpings kommun - Trafiksystemets funktion och behov



Figur 2-3 Gång- och cykelnät inom utredningsområdet inklusive barriärer (Ramböll, 2018)

En analys från resvaneundersökningen som genomfördes 2012 visar att de centrala delarna av Nyköping har stora brister i cykelnätet och att det saknas ett sammanhängande cykelvägnät med avskilda cykelvägar. En stor del av cykelnätet går i blandtrafik (Se Figur 2-4).



Figur 2-4. Cykelvägnät enligt Cykelplan för Nyköping 2010. Blå länkar avser cykling i blandtrafik (Källa: WSP 2012, Resvaneundersökning med åtgärdsförslag i Nyköping).

Biltrafik

Biltillgängligheten är god, framförallt till målpunkter utanför tätorten då E4 nås enkelt via Brunnsgatan via trafikplats Hållet nordost om Nöthagen. Anslutning till Nöthagen med bil sker genom Blommenhovsvägen och Wedholms allé som sträcker sig in i Nöthagenområdet. När det gäller hastighetsbegränsningar på anslutande vägar gäller följande (se även Figur 2-2 och Figur 2-5): Blommenhovsvägen mellan Nöthagsvägen och Hållstavägen är hastighetsbegränsning 40 km/h, vidare fram till Lasarettsvägen samt Norra Bangårdsvägen är det 30 km/h och mellan Lasarettsvägen och korsningen till Brunnsgatan är det 50 km/h.



Figur 2-5. Översikt vägar i anslutning till området (Open street map).

På grund av den pågående omvandlingen av Nöthagen och det nya resecentrumet har biltrafiken i närheten utretts. Slutsatsen i utredningen är att man bör bygga ”Hemgårdspassagen”, ett utredningsalternativ ”hemgårdspassagen” är lämpligast, vilket innebär att man bygger ny länk mellan två avfarter från E4:an. Kommunens syfte med att öppna passagen är att avlasta trafiken på Brunnsgatan och möjliggöra en exploatering i Dammgruvan. I Figur 2-6 visas den nya lösningen.



Figur 2-6. Hemgårdspassagen. Till vänster utan Hemgårdspassagen, till höger med Hemgårdspassagen. Källa: Ramböll 2018 Trafikutredning utkast.

Kollektivtrafik

I den nuvarande kollektivtrafiken är de närmsta hållplatserna Floraborg som trafikeras av linje 161 med 2-timmarstrafik samt Nyköpings station.

Med anledning av etableringen av nytt resecentrum kommer Nyköpings busstation flyttas till det nya resecentrumet och stadslinjer 1, 2 och 3 får samtidigt nya sträckningar. Nöthagen byggs i direkt anslutning till Nyköpings station och det framtida resecentrum, vilket ger de boende mycket god tillgång till både lokal och regional kollektivtrafik i framtiden. När ostlänken tas i trafik kommer restiden till Stockholm ner mot 40-minuter och Nöthagen förväntas ha ett ytterst gynnsamt läge utifrån regionala pendlingsmöjligheter. Den nya bussterminalen som planeras i anslutning till resecentrumet ger också en tillgänglighet för de boende att i framtiden använda det lokala busslinjesystemet för lokala resor.

2.3 Resvanor och bilnehav

Följande kapitel behandlar generella resvanor, pendling och bilnehav i Nyköping. I Nyköpings kommun finns 441 privatägda personbilar registrerade per 1000 invånare.³

Resvanor

En resvaneundersökning genomfördes 2019 genom en kombination av postala enkäter och webenkäter som skickades till ett urval med 3 500 boende i Nyköping.

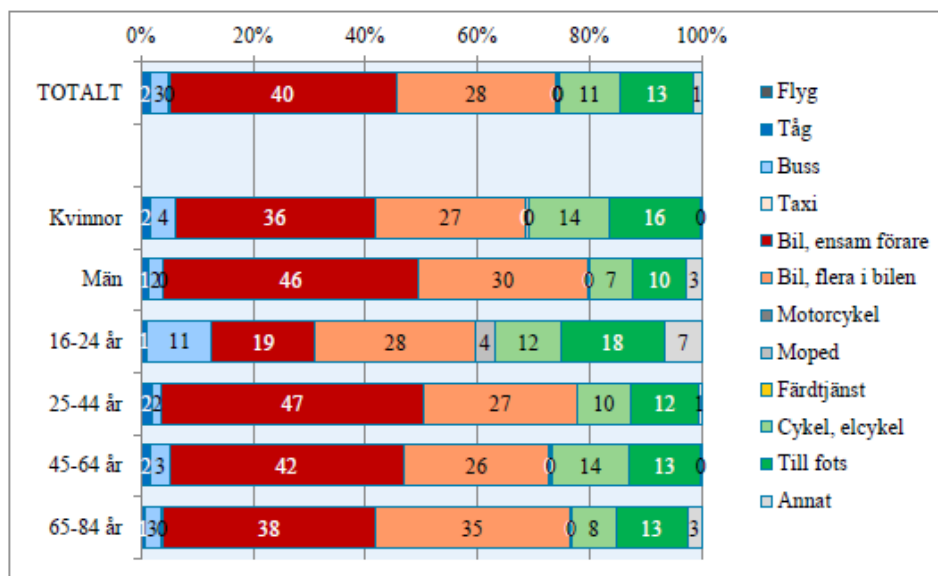
Resultatet visar att en majoritet av Nyköpings invånare har bilen som huvudfärd-sätt. Cirka 70 % reser dagligen eller nästan dagligen med bil, ensam eller samåker. Av alla resor är 29 % hållbara resor till fots, med cykel eller kollektivtrafik, se Figur 2–7. En stor andel resor i kommunen är korta resor, hälften är max fem kilometer långa. Medianresan i kommunen är cirka fem kilometer och medelresan är 18 kilometer.⁴

Den tidigare resvaneundersökningen från 2012 genomfördes med mer fokus på arbetspendling under maxtimmarna. Studien genomfördes på de 10 störst arbetsplatserna i kommunen samt telefonscreening för pendlare ut från kommunen. Undersökningen från 2012 visar en stor skillnad mellan hållbara resor inom kommunen jämfört med regionala resor. Inom kommunen (respondenter som både bor och arbetar i kommunen) skedde 52 % av resorna med hållbara transporter. För regionala resor var enbart 34 % hållbara transporter.⁵

³ SCB, 2017 <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/kommuner-i-siffror/#?region1=0480®ion2=>

⁴ Resvaneundersökning i Nyköping, Intermetra Business & Market Research Group AB

⁵ Resvaneundersökning med åtgärdsförslag i Nyköping, WSP



Figur 2-7 Hela veckans resor fördelade mellan olika huvudfärdsätt enligt resvaneundersökningen 2019, 1194 respondenter. Källa: Resvaneundersökning i Nyköping, Intermetra Business & Market Research Group AB

Resvaneundersökningen från 2019 visar att 44 % cyklar minst en dag i veckan samt att 21 % cyklar dagligen i Nyköping. Respondenter fick också svara på vilka färdslag de vill att kommunen ska prioritera i trafikplanering och deras förväntade förändring av resandet i framtiden. 56 % svarade att cykel borde prioriteras vid trafikplanering högre än idag. På frågan om hur invånarna tror att de kommer förändra sitt resande de kommande tre åren svarade 26 % att de tror att de kommer att ta bilen mer sällan än dag och 32 % svarade att de tror att de kommer cykla oftare än idag.⁶

I resvaneundersökningen som gjordes 2012 uppgav närmare en fjärdedel av de som resor med bil minst en dag i veckan att de skulle kunna tänka sig att cykla om det fanns en cykelväg hela vägen mellan bostaden och arbetet. Utifrån resultatet av resvaneundersökningen gjordes bedömningen att det finns en stor potential för ökad cykelpendling för de lokala resorna. Efterfrågade åtgärder var då sammanhängande cykelvägar i centrum och till närförorten, samt högre standard på drift och underhåll (tidigare vårsopning och bättre vinterunderhåll). Vid regionala resor bedömdes att störst överflyttning kan ske från bil till kollektivtrafik genom direktbussar, bättre punktlighet för tågtrafiken och en integrerad kollektivtrafiktaxa.⁷

⁶ Resvaneundersökning i Nyköping, Intermetra Business & Market Research Group AB

⁷ Resvaneundersökning med åtgärdsförslag i Nyköping, WSP

Pendling

In- och utpendlingen från Nyköping redovisas i Tabell 2-1.

Tabell 2-1 Pendling i Nyköpings kommun. Källa: SCB, 2016

Pendling	Antal personer
Bor och arbetar i kommunen	19 048
Pendlar in i kommunen	4 179
Pendlar ut från kommunen	6 705

Både in- och utpendlingen har ökat markant sedan år 2000. Invånarna har goda pendlingsmöjligheter norrut mot Södertälje och Stockholm samt söderut mot Linköping och Norrköping. Inåt landet är dock förbindelserna sämre och restidskvoterna höga. Restidskvoten anger förhållandet mellan restiden med kollektivtrafik och restiden med bil. Om restidskvoten är under 1,0 går det snabbare att resa kollektivt.⁸

Tabell 2-2 Antal förbindelser och restider till de viktigaste pendlingsmålen (Källa: Nyköpings kommun 2016, Pendling till och från Nyköping 2014)

Ort	Antal förbindelser/dag	Restid tåg/buss	Restid bil	Restidskvot
Eskilstuna	21	01:35	01:23	1,1
Flen	16	01:08	00:54	1,3
Gnesta	14	01:06	00:40	1,7
Göteborg	18	03:48	04:04	0,9
Huddinge	14	00:54	01:07	0,8
Katrineholm	16	01:20	01:00	1,3
Linköping	15	01:13	01:12	1,0
Nacka	14	02:11	01:13	1,8
Norrköping	15	00:40	00:49	0,8
Oxelösund	57	00:29	00:16	1,6
Stockholm	14	01:06	01:15	0,9
Södertälje	14	00:40	00:49	0,8
Trosa	17	00:50	00:40	1,3
Uppsala	13	02:14	02:00	1,1
Örebro	17	03:03	02:14	1,4

Utpendling sker främst till Stockholm och Södermanlands län som tillsammans står för 82 % av alla utpendlare. Majoriteten av inpendlingen sker från Södermanlands län⁹.

Pendlingsprognos

Nyköpings kommun har tagit fram en pendlingsprognos för 2020 som baseras på förändringen som skett år 2000-2014. Enligt den prognosen kommer

⁸ Pendling till och från Nyköpings kommun 2014

⁹ Pendling till och från Nyköpings kommun 2014

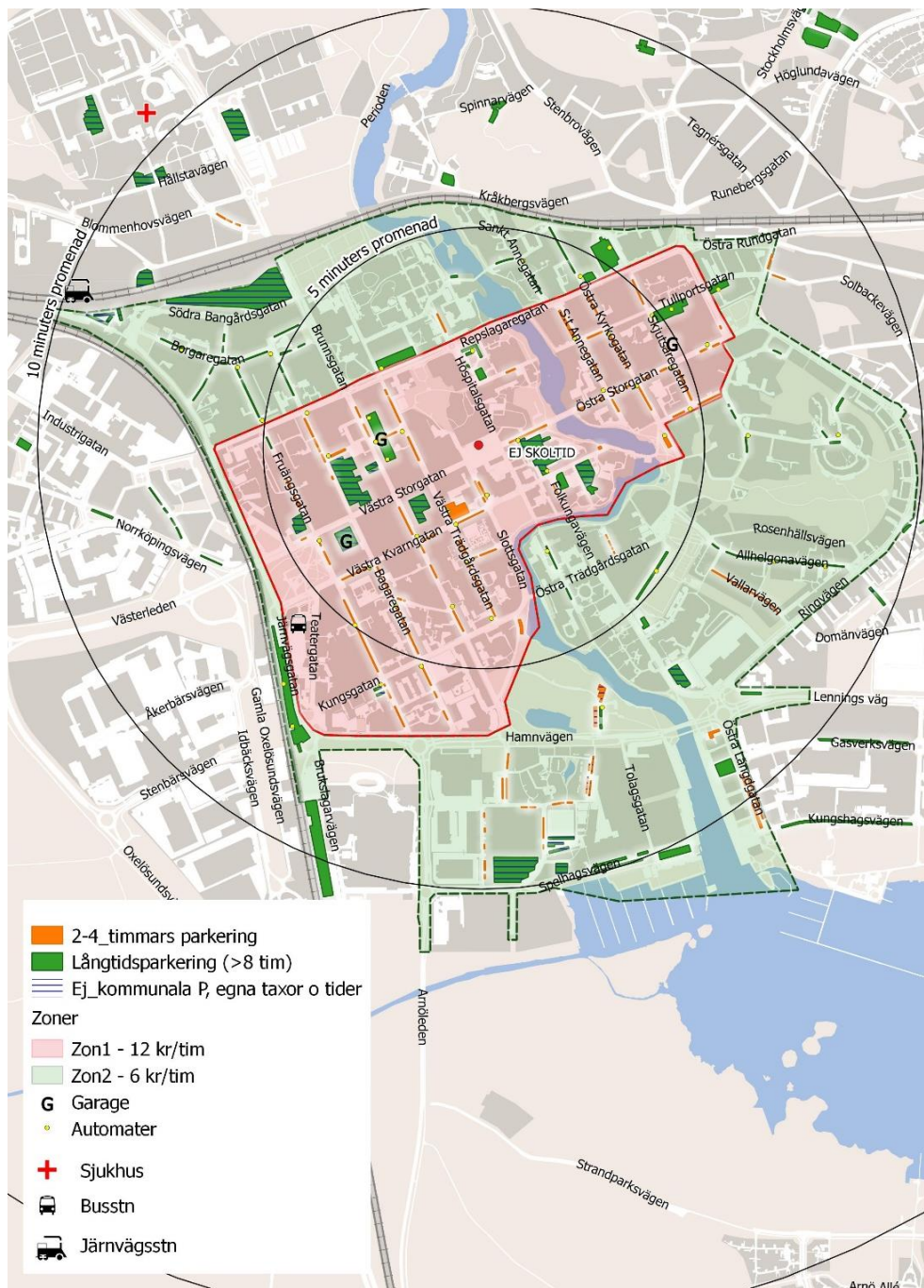
utpendlingen främst öka till Oxelösund, Stockholm och Södertälje. Inpendlingen kommer att öka mest från Oxelösund, Stockholm och Norrköping. När Ostlänken är klar tros såväl in- som utpendlingen öka både söderut mot Norrköping och Linköping samt norrut mot Stockholm och Södertälje.¹⁰

2.4 Parkering

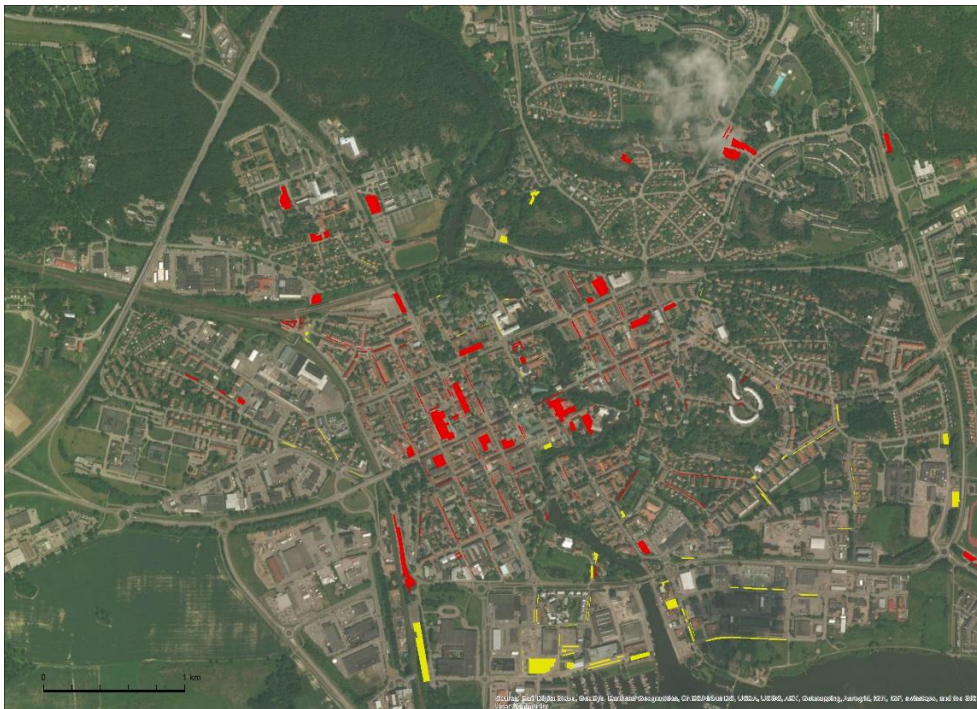
Nöthagen ligger precis utanför de centrala avgiftsbelagda parkeringszonerna i Nyköpings centrum: Röd zon (12 kronor/timme) och Grön Zon 2 (6 kronor/timme). Avgiftstiden är begränsat till vardagar 9–18, dag före söndag/helgdag 9-15 (Se Figur 2-8). Utanför zonerna tillämpas 24-timmars parkering, med avgiftsfri parkering upp till 24 timmar utanför den gröna zonen.¹¹ Översikt av allmänna parkeringsplatser i hela tätorten visas i Figur 2-9.

¹⁰ Pendling till och från Nyköpings kommun 2014

¹¹ Nyköpings kommun 2018. <https://nykoping.se/Trafik--resor/Parkering/>



Figur 2-8. Parkeringszoner och avgifter i Nyköping (Nyköpings kommun 2018).



Figur 2-9 Översikt över allmänna parkeringsplatser i tätorten. Röda visar avgiftsbelagd parkering, gula är gratis. Källa: Ramböll 2018

2.5 Förutsättningar för hållbart resande i framtiden

Området kommer i framtiden att ha ytterst goda förutsättningar för ett hållbart resande. Det nya resecentrumet förväntas vara klart år 2023 och Ostlänkens trafikstart planeras till år 2028. Nöthagen ligger direkt norr om järnvägen i direkt anslutningen till resecentrumet som kommer byggas ut på båda sidor av järnvägen och ha en planskild koppling mellan de båda sidorna.

I och med det nya resecentrumet kommer nya kollektivtrafikstråk implementeras i staden. En ökad efterfrågan beräknas innebära en ökning av busstrafiken med cirka 25 % till år 2040.¹² Utifrån detta förväntas området få god regional tillgänglighet med kollektivtrafik och goda pendlingsmöjligheter utanför kommunens gränser, exempelvis medför Ostlänken att restiden till Stockholm minskar med 20 minuter och total restid blir 45 minuter.

Parallellt med detta har även kommunen ökat sina ambitioner om en ökad andelen hållbart resande genom att gångtrafik, cykeltrafik, kollektivtrafik och biltrafik prioriteras i fallande ordning.¹³ Vidare har det utifrån transportstrategin sammanställts ett mål om att skapa ett bilfritt centrum där parkering i första hand ska placeras i utkanten av staden, samt att en aktiv parkeringsplanering ska användas som styrmedel för en minskad biltrafik.¹⁴ Kommunen håller även på att ta fram en handlingsplan kopplad till transportstrategin, där bland annat styrdokument

¹² Ramböll, 2018. Nyköpings kommun - Trafiksystemets funktion och behov

¹³ Nyköpings kommun 2015, Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta.

¹⁴ Ramböll, 2018. Nyköpings kommun - Trafiksystemets funktion och behov

för parkering ingår som ett av flera insatsområden¹⁵. Handlingsplanen planeras antas under 2019.

Utmaningar för att skapa hållbara resvanor i Nöthagen

Nulägesanalysen visar att det finns ett antal utmaningar för att nå de uppställda målen om ett lågt p-tal och att skapa en hög andel hållbart resande för de framtida boende och arbetande i området Nöthagen. Trots att området planeras i direkt anslutning till resecentrum där möjligheten att resa kollektivt är mycket goda finns det utmaningar i form av mycket god biltillgänglighet genom närheten till E4 och de brister som finns i cykelinfrastrukturen samt den långa utbyggnadstiden.

Den lokala biltrafiken kommer att öka kraftigt som en följd av exploateringen om inte åtgärder för hållbart resande genomförs för att stärka resande med kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik. Enligt trafikutredningen förväntas trafiken öka på samtliga anslutningar kring området, men framförallt ökar trafiken på Blommenhovsvägen som ligger i direkt anslutning till Nöthagen. Den planerade hemgårdspassagen kommer ge en möjlighet till exploatering av Dammgruvan och avlasta Brunnsgatan, men samtidigt ger utbyggnaden förstärkt biltillgänglighet vilket ökar bilens konkurrenskraft och minskar incitamenten för hållbart resande.

Byggstarten för resecentrum kommer tidigast ske år 2020.¹⁶ När de första boende förväntas flytta in i Nöthagen omkring år 2020 är vare sig resecentrum eller Ostlänken klara. Utöver detta finns det risk att den planerade gång- och cykelpassage inte är färdigställda till de första boende flyttar in i området på grund av resecentrumet inte är klart förrän år 2023. Detta medför att det finns en stor risk att bilinnehavet och bilresandet blir högt.

Detta medför givetvis ett flertal utmaningar att skapa goda resvanor hos de framtida boende, i synnerhet under de första etapperna av utbyggnationen. Att skapa goda möjligheter att resa hållbart i tidigt skede redan vid inflyttning i området är särskilt vikt för att etablera hållbara resvanor.¹⁷

¹⁵ Nyköpings kommun 2019, mejlkonversation med tjänsteman 2019-09-04.

¹⁶ Nyköpings kommun 2018, detaljplan för nytt resecentrum - planbeskrivning

¹⁷ Trivector Rapport 2013:113. Möjligheter med mobility management i samhällsplanering – uthållig kommun etapp 3.

3. Åtgärder för att styra mot hållbart resande

Nyköping ligger strategiskt placerat mellan två stora arbetsmarknadsregioner, Stockholmsregionen och Östgötaregionen, vilket gör att staden växer snabbt. Spårförbindelserna är en viktig förutsättning som gör det möjligt att pendla till Stockholm, Södertälje, Norrköping och Linköping. I och med Ostlänken kommer dessa förbindelser bli än mer attraktiva då restiderna minskas avsevärt. Nöthagen är en del i utbyggnaden av Nyköping och med närheten till resecentrum finns en stor potential för pendling med tåg.

Målpunkter i Nyköping ligger inom gång- eller cykelavstånd från Nöthagen, exempelvis är avståndet mellan Nöthagen och Stora torget 1,4 km. Det innebär att det finns stor potential för hållbara transporter till och från Nöthagen förutsatt att dessa färdmedel ges prioritet och bästa möjliga förutsättningar. För att efterfrågan på bilparkering ska bli låg måste en stor insats göras för att främja de hållbara trafikslagen. Hur arbetet kan genomföras för att främja hållbara transporter i Nöthagen och minska bilberoendet beskrivs i detta avsnitt.

3.1 Övergripande åtgärder i området

Det är viktigt att området på alla sätt förmedlar att hållbara färdmedel är det självklara valet. Det ska vara tydligt att fotgängare och cyklister färdas som de primära färdmedlen i området genom att dessa leds den genaste vägen och kommer närmast målpunkter så som entréer. Cykelparkering ska alltid finnas närmare entrén än bilparkering, därför är det bättre om bilparkering anordnas i samlade parkeringshus än i garage under husen. Det ska vara enkelt att orientera sig och lätt att förstå vilka vägar som leder till de olika målpunkterna, framförallt är det viktigt att vägen till resecentrum och centrum är tydligt markerad. Orienterbarhet och vägvisning kan uppnås både genom skyltning men även genom en tydlig utformning där gatustrukturen visar i vilken riktning de stora målpunkterna finns.

Åtgärder i området

- ✓ Skyltning och vägvisning till viktiga målpunkter
- ✓ Fotgängare och cyklister ska vara överordnade motortrafiken i området och ledas den genaste vägen
 - ✓ Cykelparkering nära entréer

3.2 Åtgärder för hållbart resande riktat till boende

Information och kampanjer

Information om vilka möjligheter som finns för att resa hållbart till och från Nöthagen måste finnas tillgänglig i ett tidigt skede för att direkt uppmuntra till ett hållbart resmönster och ge boende möjlighet att sälja bilen innan inflyttning. Information behöver kommuniceras tidigt och i flera skeden:

- ▶ I samband med visning och lägenhetsförsäljning ska möjligheterna att resa med kollektivtrafik, medlemskap i bilpool och cykelfaciliteter marknadsföras.
- ▶ I samband med inflyttning ska ett **Välkomstpaket** delas ut till de boende, innehållande både information om möjligheterna att resa hållbart samt bilpoolmedlemskap, pendlarkort och cykelkarta som visar viktiga cykelstråk i närområdet och regionala cykelstråk till större målpunkter och arbetsplatser. I välkomstpaket bör även en mobilitetsrådgivning erbjudas. Detta kan ses som en utbildningsinsats som kan genomföras där invånarna till exempel får lära sig att åka kollektivt, hur biljettköp fungerar och hur man söker sin resa.
- ▶ Information om eventuella förändringar i gång- och cykelnätet till följd av ombyggnaden av resecentrum måste kommuniceras på ett tydligt sätt för att inte skapa en negativ upplevelse av de hållbara färdmedlen. Man kan t ex erbjuda en tjänst där man får ett sms när det sker en förändring på den sträcka man är berörd av.

För att uppmuntra boende i Nöthagen till hållbara resvanor med cykel och kollektivtrafik bör kampanjer genomföras. Insatser kring detta bör samordnas med kommunen och beskrivs i avsnitt 3.4 under *Information och kampanjer*.

Bilpool

För att minska bilinnehavet är införande av bilpool ett bra komplement till cykel, gång och kollektivtrafik. En studie genomförd av Trivector¹⁸ visar att en poolbil ersätter 5 privatbilar, lika många parkeringsplatser samt minskar bilkörandet med ungefär en tredjedel.

För att uppmuntra ett minskat bilinnehav bör gratis medlemskap i bilpool erbjudas i minst 5 år till boende vid inflyttning.

- ▶ Bilpool ska finnas etablerad vid inflyttning med uppställningsplatser¹⁹ för bilpoolsbilar inom 400 m från bostädernas entréer. Finns bilpoolsbilarna i garage ska de ges de mest attraktiva bilplatserna²⁰ nära hissar.

Bilparkering

De bilparkeringar som kommer att finnas i området bör vara placerade strategiskt för att minska biltrafiken inom området och för att säkerställa att cykelparkering

¹⁸ Trivector Rapport 2015:108, Trafikeffekter av nya former av bilanvändning Möjliga effekter i Stockholm.

¹⁹ Dimensionering av parkeringsplatser för bilpool görs utifrån Sunfleets rekommendation om 2 bilpoolsplatser per 100 hushåll.

²⁰ Naturligtvis ska tillgänglighetskrav först uppfyllas

finns närmare än bilparkering och att det är minst lika långt till bilparkeringen som till kollektivtrafiken. De bör vara avgiftsbelagda och inte vara fler än nödvändigt, för att inte uppmuntra till att exempelvis ha en andra bil. Avgifter bör regleras i förhållande till parkeringsavgifter i närområdet, men avgiften bör motsvara den verkliga kostnaden för parkeringsplatsen och vara något högre en övrig boendeparkering.

Cykelpool

En cykelpool med lastcyklar, cykelkärror och/eller elcyklar kan etableras i området för att möjliggöra fler hållbara resor. Inköpsärenden eller andra ärenden som kräver lastutrymme kan genom denna typ av cykelpool genomföras med cykel och bidra till ett minskat beroende av bil.

Cykelparkering

För att skapa goda förutsättningar för resande med cykel krävs att det finns cykelparkering i närhet av bostaden, samt att de är väderskyddade och med goda möjligheter att låsa fast cykeln i ramen. Utformningen av cykelparkeringarna bör vara genomtänkta för att uppfylla syftet samt vara utformade på ett praktiskt sätt när det gäller placering, dörröppnare åt rätt håll och med tillräckligt utrymme. Det ska även finnas plats för lådcyklar och cykelkärror samt möjlighet till laddning av elcykel.

- ▶ Minst 50 % av cykelplatserna ligger inomhus. Alla platser ligger nära entréer och finns under tak med ramlåsmöjlighet. Inomhusparkering för cyklar ligger i markplan, med automatiska dörröppnare för alla dörrar som måste passeras.
- ▶ Minst 20 % av cykelplatserna har tillräckligt utrymme för parkering av lådcyklar eller cykelkärror.
- ▶ Särskilda utrymmen för tvätt och underhåll av cyklar, med tillgång till pump och verktyg finns inom den egna fastigheten eller inom rimligt gångavstånd.
- ▶ Möjlighet finns att ladda elcyklar i alla cykelrum.

Möjlighet till hemleverans av varor

Det bör finnas utrymmen för hemleveranser i anslutning till varje fastighet för att minimera onödiga resor för hämtning av paket. Inköp är ett ärende kan kräva lastutrymme och där bilen ofta bli ett självklart val för många. Idag finns det många lösningar som gör att vi inte behöver vara beroende av bil vid denna typ av ärenden, exempelvis hemleveranser och e-handel. En förutsättning som kan underlätta för hemleveranser av mat är kylda leveransskåp/-rum som möjliggör leverans när boende inte är hemma.

Generella åtgärder (MaaS) – helhetslösning

En samlad lösning för att erbjuda mobilitetstjänster via digital plattform bör utredas för att underlätta för helhetslösning för boende i Nöthagen. Det kan exempelvis handla om att erbjuda:

- ▶ Tillgång till en digital plattform (app och/eller webbportal) som underlättar både samåknings- och bilutlåningsmöjligheterna bland de boende i Nöthagen.
- ▶ Digital skärm vid cykelparkering i mobilitetshuset som ger realtidsinfo om kollektivtrafikavgångar.

Åtgärder riktade till boende

- ✓ Information och kampanjer
 - ✓ Bilpool
 - ✓ Bilparkering
 - ✓ Cykelpool
 - ✓ Cykelparkering
- ✓ Möjlighet till hemleverans av varor

3.3 Åtgärder riktade till verksamheter

Resor till och från arbetsplatsen står för en stor del av resorna, och ett samarbete med arbetsgivare kan därför ge stor effekt i arbetet mot mer hållbara arbetsresor. Närheten till resecentrum skapar goda förutsättningar för ett hållbart resande till arbetsplatserna i Nöthagen. Mobilitetsjänster som riktar sig till verksamma och besökare handlar till skillnad från mobilitetsåtgärder för boende inte främst om att påverka bilinnehavet utan färdmedelsvalet. Det viktiga är inte om du har en bil hemma eller inte utan hur du tar dig till området.

Bilparkering och cykelparkering är viktiga åtgärder, men framförallt rekommenderas att en gemensam grön resplan utvecklas för verksamheterna i området.

Bilparkering

Bilparkering vid verksamheter ska vara avgiftsbelagd och strategiskt placerad för att minska fordonsrörelserna inom området och för att det inte ska vara närmare till bilparkering än till närmaste kollektivtrafikhållplats. Avgiften bör vara dagsbaserad istället för månadskort, då dagsbiljetter kan uppmuntra till att bilen lämnas hemma vissa dagar. Det ska inte heller finnas specifika bilplatser att hyra, utan endast rätten att nyttja en plats i parkeringsanläggningen.

Cykelparkering

Cykelparkeringar ska finnas tillgängliga nära målpunkten och med möjligheter till säker fastlåsning och med väderskydd. Det är viktigt för användandet av cykel som färdmedel att avståndet mellan cykelparkeringen och målpunkten är kort för att öka bekvämligheten och minska den totala restiden. Det bör även tas hänsyn till laddmöjligheter för elcyklar samt att det finns utrymme för lastcyklar. Cykelparkering bör erbjudas både utomhus och inomhus.

På arbetsplatsen ska det finnas möjligheter till ombyte, dusch och torkskåp för att öka intresset för cykel som transportmedel till och från arbetet. Det bör även finnas utrymmen för cykelunderhåll, med pump och verktyg.

Grön resplan

En grön resplan utgör en handlingsplan för effektiva och hållbara tjänste- och pendlingsresor i en verksamhet. Åtgärderna i en grön resplan leder till minskad negativ miljöpåverkan, sänkta kostnader, hälsosammare personal, minskat behov av parkeringsplatser samt en hållbar företagsprofil.

Framtagandet av en grön resplan innehåller en samling av åtgärder för att främja cykel, gång och kollektivtrafik. Den gröna resplanen kan bestå av information, kampanjer om hållbart resande, anlägga cykelparkeringar, duschmöjligheter på arbetsplatsen, effektivare tjänsteresor genom framtagande av resepolicy, reglera användning av bil i tjänsten samt ha bra förutsättningar för distansmöten.

Det är fördelaktigt om en grön resplan arbetas fram innan verksamheterna etableras i Nöthagen för att få en större effekt på möjligheterna till hållbart resande från dag ett.

Nedan följer ett antal exempel på åtgärder som kan inkluderas i framtagandet av grön resplan.

Kampanjer – cykel och koll

Kampanjer kan genomföras som en del i en grön resplan eller som fristående kampanjer för att få medarbetarna att använda mer hållbara färdmedel. Några exempel på kampanjer är:

- ▶ **Hälsotrampare** – En testresenärskampanj som riktar sig till vanebilister. Testresenärerna förbinder sig att cykla minst 3 dagar i veckan under kampanjperioden och får i utbyte ofta cykelutrustning eller liknande.
- ▶ **Pendela** – En kampanj för att få fler att testa på elcykel.
- ▶ **Cykelutmaningen** – En tävling som går ut på att göra så många resor som möjligt med cykel. Framförallt handlar det om resor till och från arbetet. Tävlingen kan antingen organiseras på arbetsplatsen eller mellan olika arbetsplatser.

Biljett - kollektivtrafik

Tillgång till förbetalda biljetter/kort för tjänsteresor med kollektivtrafiken underlättar ett mer hållbart resande. Det kan innefatta tjänsterekort via SJ för långväga resor eller ett antal tillgängliga pendlarkort för personalen. Ett annat alternativ är subventionerade månadskort för personalen som en löneförmån.

Hyrcyklar/lånecyklar

Om ett hyrcykelsystem finns tillgängligt i närheten av arbetsplatsen, eller målpunkten för ett möte, kan det vara ett bra alternativ för kombinerade arbetsresor. Att det finns tillgängliga hyrcykelkort för utlåning kan innebära att vid en resa till ett arbetsmöte kan medarbetaren transportera sig till resecentrum med hyrcykel och ta ett tåg till staden för mötet. Om möten ofta sker i samma stad, exempelvis Stockholm, kan även hyrcykelkort finnas tillgängligt för hyrcyklar där för att underlätta resan från stationen till målpunkten. På så sätt uppmuntras hållbart resande även vid tjänsteresor.

Tjänstecyklar

För att uppmuntra hållbara färdmedel vid arbetsresor är tjänstecyklar ett bra alternativ. En tjänstecykel kan användas för transport till möten eller vid andra ärenden. En elcykel kan med fördel användas för att förenkla övergången från att transportera sig med bil till cykel, men även för att uppmuntra till att cykla längre distanser och med lägre intensitetsgrad.

Åtgärder riktade till verksamheter

- ✓ Bilparkering
- ✓ Cykelparkering
- ✓ Grön resplan med

3.4 Åtgärder som kommunen bör genomföra

Information och kampanjer

Information om olika färdmedel och resvägar är viktigt för att invånarna ska veta vilka möjligheter som finns, och utefter det välja sitt färd sätt. Informationen kan bestå av kartor över cykel- och gångnätet samt kollektivtrafiken, avstånd till specifika målpunkter, placering av cykelparkeringar vid stora målpunkter och hänvisning till reseplanerare på internet.

Kampanjer kan användas som ett verktyg för att uppnå en förändring av resvanor. Kommunen har stor möjlighet att påverka resandet genom att både ha möjlighet att genomföra breda kampanjer, riktade testresenärskampanjer till vissa grupper samt kampanjer för anställda som en av de största arbetsgivarna i staden. Kommunen kan även planera sina kampanjer efter andra förändringar som de genomför i staden. Ett exempel är ombyggnaden av resecentrum där kampanjer bör genomföras i samband med öppningen vilket kan bidra till hållbara resvanor i Nöthagen då resecentrum kan antas vara en bytespunkt för många boende i Nöthagen. Kampanjer kan även genomföras i nybyggda områden, det är en fördel om kampanjerna genomförs vid inflyttning då människor ofta är mer mottagliga för förändring av resvanor i samband med en annan förändring. Några exempel på kampanjer är:

- ▶ **Tävling/utmaningar** bland boende och verksamma i kvarter kring tema om bilfria resor.
- ▶ **Hälsotrampare** – En testresenärskampanj som riktar sig till vanebilister. Testresenärerna förbinder sig att cykla minst 3 dagar i veckan under kampanjperioden och får i utbyte ofta cykelutrustning eller liknande.
- ▶ **Pendela** – En kampanj för att få fler att testa på elcykel.
- ▶ **Utdelning av frukost till cyklister** – Belöna och tacka cyklister för att de cyklar genom att till exempel dela ut en frukostpåse till alla tar cykeln från Nöthagen på morgonen. Kampanjen kan med fördel marknadsföras och placeras så att eventet syns även för de som reser med andra färdmedel.

Skyltning och vägvisning

Barriärer i form av järnvägar och motorvägar delar Nyköping och ställer stora krav på tydlighet i skyltning och vägvisning för gång- och cykeltrafik. Kopplingen mellan centrum och resecentrum kan upplevas otydlig idag. Gång- och cykelkopplingarna i Nyköping behöver tydliggöras för att det ska kännas enkelt att ta sig med gång- och cykel i staden.

Prioritering av gång- och cykelnätet

För att gång och cykel ska upplevas som attraktiva färdmedel är drift och underhåll av stor vikt samt att det finns ett välutbyggt och sammanhängande gång- och cykelnät i staden, vilket styrks i Nyköpings resvaneundersökningar från 2012 och 2019. I RVU:n från, som redovisas i avsnitt 2.3 *Resvanor och bilinnehav*, efterfrågades sammanhängande cykelvägar i centrum och till närförorten och högre standard på drift och underhåll, bland annat vårsopning och bättre vinterunderhåll. Framkomlighet och trafiksäkerhet för gång och cykel är starkt kopplade till underhåll varpå det är av stor vikt året runt. Åtgärder för ett sammanhängande och attraktivt gång- och cykelnät diskuteras vidare i avsnitt 5.1.

Hyrcyclesystem (lånecyklar)

Ett hyrcyclesystem skapar möjligheter för fler att använda hållbara färdmedel. Det skapar även förutsättningar för kombinationsresor där cykel kan kombineras med exempelvis kollektivtrafik. Hyrcyclesystemet kan till exempel förenkla för personer som pendlar där hyrcykel kan användas till och från stationen eller andra målpunkter.

Skolresplan

En skolresplan tas fram för att öka framkomligheten, tryggheten och trafiksäkerheten längs barnens skolvägar. Det handlar om att identifiera hinder och risker som finns för att sedan ta fram åtgärder som avhjälper dessa. I samband med byggandet av resecentrum när biltrafiken är begränsad bör skolreseplaner tas fram för de skolor som påverkas mest av förändringen, där barn i Nöthagen som går i skolan på andra sidan spåren kan beröras. En skolresplan tas fram i samarbete med skolan där barnen till exempel kan få genomföra en resvaneundersökning, markera sin nuvarande skolväg på en karta samt att ha diskussioner rörande vilka förändringar de vill se.

Fler barn som går och cyklar till skolan innebär flera positiva effekter. Det främjar aktiv mobilitet och barns hälsa, minskar utsläppen i staden, samt minskar antalet bilar som befinner sig i närheten av skolor och förskolor vilket således ökar trafiksäkerheten i området. Om färre barn blir skjutsade med bil kan det också ha en positiv effekt på att färre föräldrar arbetspendlar med bil.

4. Parkeringsutredning

4.1 Jämförelseområden för att bedöma bilinnehav hos boende

För att kunna föreslå ett parkeringstal för lägenheter i Nöthagen har en jämförelse gjorts med andra nybyggda stadsdelar som ligger nära en järnvägsstation i en ort som har pendling till Stockholm.

Nedan beskrivs områdena som ingår i jämförelsen.

Uppsala, Stationsgatan

7 nya bostadshus på Stationsgatan i direkt anslutningen till resecentrumet.

Tågrestid mellan Uppsala och Stockholm är 32 min (direktåg).

Postnummer: 753 40, bilinnehav: 248

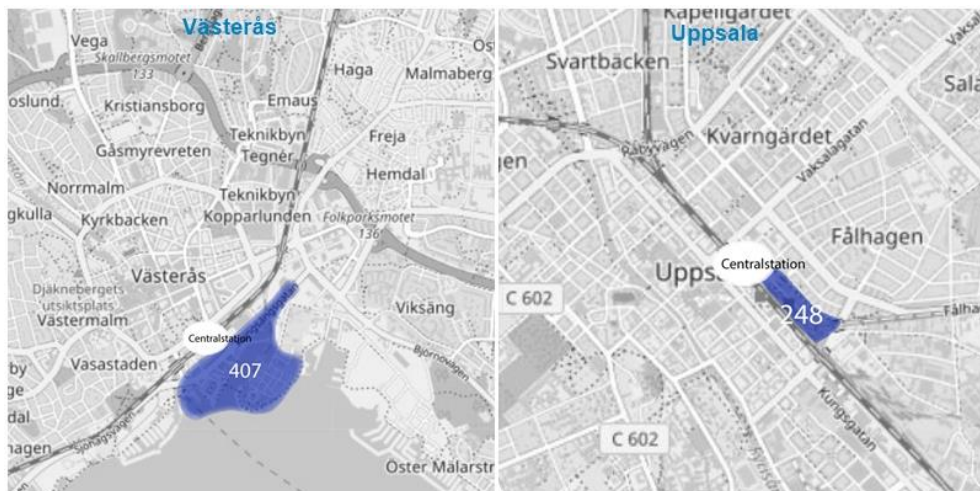
Västerås, Västra hamnen

Ett relativt nybyggda området (tidigt 2000) i närheten av stationen längst Kungsängsgatan, på Mälargatan, Packhusgatan samt Magasinsgatan.

Området är känt för att ha högt bilinnehav trots närheten till stationen och centrum. Inga särskilda åtgärder gjordes för att minska bilinnehavet.

Tågrestid mellan Västerås och Stockholm är knappt en timme.

Postnummer: 722 10, bilinnehav: 402



Figur 4-1. Bilinnehav i flerbostadshus (personbilar i trafik per 1000 invånare) i Västerås och Uppsala år 2016. Källa: SCB.

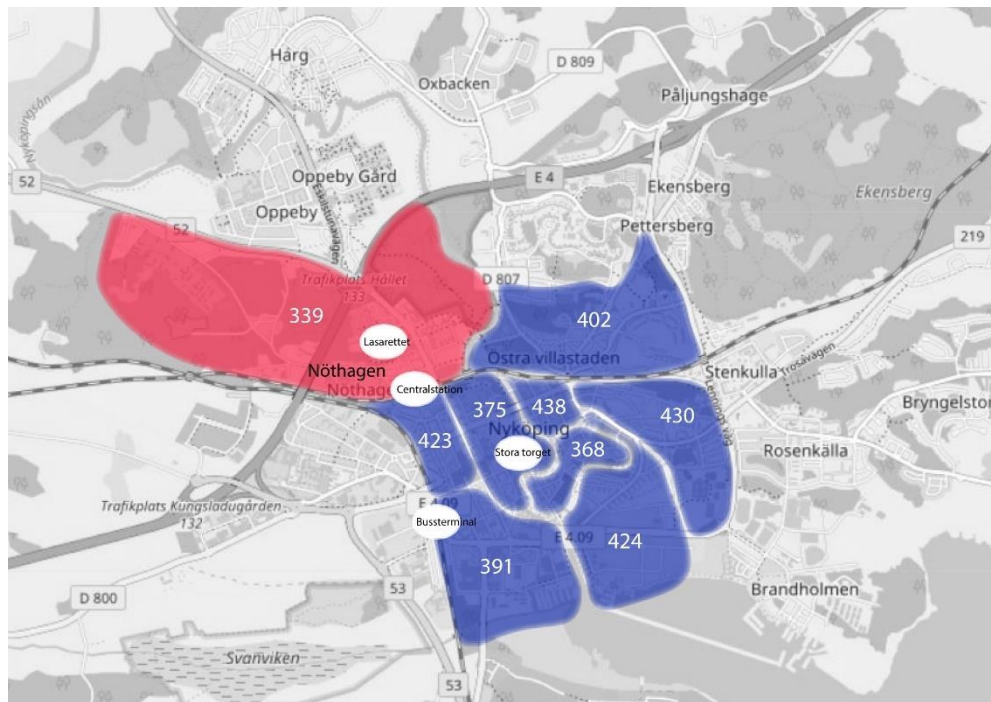
Nyköping – jämförelse mellan olika områden

För att få en översiktlig bild av bilnehavet i Nyköping har biltätheten i de centrala delarna av Nyköping kartlagts, områdena illustreras i Figur 4-2. I de centrala delarna av Nyköping varierar bilnehavet från 0,368 (Östra Trädgårdsgatan/Östra Kvarngatan) till 0,424 (Ringvägen/Gasverksvägen). Genomsnittet för dessa områden, utan att inkludera Nöthagen/Sjukhuset/Dammgruvan, är något lägre än genomsnittet för hela kommunen. Genomsnittet för de centrala delarna är 406 bilar per 1000 invånare jämfört med 411 i kommunen som helhet.

Tabell 4-1. Bilnehav i jämförelseområden och i Nyköping

Område	Postnummer	Biltäthet / 1000 invånare ²¹	Befolkning
Uppsala kommun			
Stationsgatan	753 40	248	335
Västerås kommun			
Västra hamnen	722 10	407	2 219
Nyköpings kommun			
Västra storgatan/Stationsområdet	611 30	423	1 383
Västra storgatan/Västra Skeppsbron	611 31	391	1 582
Stora Torget/Repslagaregatan	611 32	375	1 571
Östra Rundgatan	611 33	438	1 643
Östra Trädgårdsgatan/Östra Kvarngatan	611 34	368	1 762
Ringvägen/Gasverksvägen	611 35	424	1 528
Fågelbovägen/Tessinskolan	611 36	430	1 511
Långberget/Isaksdal	611 37	402	2 304
Nöthagen/Sjukhuset/Dammgruvan	611 39	339	537

²¹ Endast bilar i trafik som är skrivna på fysiska personer, bilar som är skrivna på juridiska personer inkluderas ej.



Figur 4-2. Bilinnehav i flerbostadshus (personbilar i trafik per 1000 invånare) i Nyköping år 2016. Källa: SCB.

Förväntat bilinnehav

Bilinnehavet för de stationsnära jämförelseområdena i Uppsala och Västerås skiljer sig väsentligt vilket visar att det är möjligt att påverka bilinnehavet. Det genomsnittliga bilinnehavet för jämförelseområdena är 328 bilar per 1000 invånare. I Västra hamnen i Västerås är bilinnehavet 407 bilar per 1000 invånare utan några mobilitetsåtgärder vilket innebär att Nöthagen med de åtgärder som beskrivs ovan kan antas få ett bilinnehav som ligger minst 20 %²² lägre än Västra hamnen. Nöthagens attraktiva läge i kombination med områdets satsning på hållbart resande och de åtgärder som beskrivs i tidigare avsnitt motiverar ett bilinnehav mellan 325 - 330 bilar per 1000 invånare.

Kvaliteten på gång- och cykelförbindelserna mellan Nöthagen och övriga Nyköping, utvecklingen av biltillgängligheten i området samt de åtgärder som beskrivs i kapitel 3 är avgörande för bilinnehavet i Nöthagen. Det är därför av stor vikt att kommunen arbetar för att förbättra fortsättningarna för hållbart resande i hela Nyköping och att Samhällsbyggnadsbolaget satsar helhjärtat på sin hållbarhetsprofil och gör allt för att främja hållbart resande till och från Nöthagen.

Utifrån jämförelseområdena i bedöms det rimligt att anta ett bilinnehav på kring **0,33 bilar per person** för de som flyttar in i de nya lägenheterna i Nöthagen.

Förväntat cykelinnehav

För att planera cykelparkering för de nya bostäderna behöver antagande göras om cykelinnehav, dvs. antal cyklar som varje person i de nya bostäderna kommer

²² Uppföljning från områden där paket av mobilitetsåtgärder införts har visat att bilinnehavet minskat minst 20 % jämfört med jämförbara områden där inga åtgärder gjorts.

att äga. Idag äger de flesta svenskar minst en cykel och för att antalet cykelparkeringar ska vara tillräckligt även i framtiden antas cykelinnehavet bli **1 - 2 cyklar per person**²³.

Förväntad boendetäthet

Den genomsnittliga boendetätheten för flerbostadshus i Nyköpings kommun är 1,6 personer per hushåll för bostadsrätter och 2,0 för hyresrätter²⁴. Nöthagen förväntas ha en boendetäthet i nivå med bostadsrätter i kommunen, eftersom nybyggda lägenheter, oavsett om det är bostadsrätter eller hyresrätter, vanligen riktar sig till en köpstark målgrupp vilket inte är fallet för merparten av de befintliga hyresrätterna. Boendetätheten per lägenhet i olika storlekar antas fördelas likt övriga Nyköping²⁵:

- ▶ 1 rok 1,2 personer/lägenhet
- ▶ 2 rok 1,3 personer/lägenhet
- ▶ 3 rok 1,8 personer/lägenhet
- ▶ 4+ rok 2,3 personer/lägenhet

Förväntad lägenhetsfördelning

En förväntad lägenhetsfördelning har tagits fram i samråd med exploatören:

- ▶ 1 rok 228 lägenheter (14 %)
- ▶ 2 rok 634 lägenheter (39 %)
- ▶ 3 rok 536 lägenheter (33 %)
- ▶ 4+ rok 228 lägenheter (14 %)

4.2 Parkering för bostäder – boende och deras besökare

Cykelparkering

Förslag på cykelparkeringstal tas fram genom det förväntade cykelinnehavet, den förväntade boendetätheten samt ett påslag för besökare.

$$\begin{aligned} & \text{Förslag på cykelparkeringstal för boende} \\ & = \text{Förväntat cykelinnehav} * \text{Förväntad boendetäthet} \end{aligned}$$

Nedan ges förslag på cykelparkeringstal baserat på 1,5 cyklar per person, den boendetäthet som beskrivs ovan samt ett påslag på 0,5 platser per lägenhet för besökare.

²³ I beräkningarna använda 1,5 cyklar per person

²⁴ SCB http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_HE_HE0111/HushallIT29/table/table-ViewLayout1/?rxid=b6b80dc9-5dc7-4f1a-81de-1fbd25a08d29

²⁵ http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_HE_HE0111/HushallIT30/table/tableViewLayout1/?rxid=fe384350-5eed-4f90-bb2b-c395d042a285

Tabell 4-2 Förslag till cykelparkeringstal.

Lägenhetstyp	Cykelparkeringstal per lägenhet		
	cykelparkeringstal per lägenhet för boende	cykelparkeringstal per lägenhet för besökare	Totalt för boende och besökare per lägenhet
			2,9 platser/lägenhet
1 rum	1,80	0,5	2,3
2 rum	1,95	0,5	2,5
3 rum	2,70	0,5	3,2
4+ rum	3,45	0,5	4,0

Tabell 4-3 Antal cykelparkeringsplatser

Lägenhetstyp	Parkeringstal (platser/lägenhet)	Antal lägenheter	Totalt antal platser
1 rum	2,3	228	524
2 rum	2,5	634	1585
3 rum	3,2	536	1717
4+ rum	4,0	228	911
Totalt		1626	4737

Bilparkering

Förslag på bilparkeringstal tas fram genom det förväntade bilinnehavet, den förväntade boendetätheten samt ett påslag för besökare.

$$\text{Förslag till bilparkeringstal för boende} \\ = \text{Förväntat bilinnehav} * \text{Förväntad boendetäthet}$$

Nedan ges förslag på bilparkeringstal baserat på ett bilinnehav på 0,33 bilar per person och den boendetätheten som beskrivits tidigare. Förutsatt att all parkering byggs i samlade anläggningar som möjliggör samutnyttjande (inga fasta platser) bedöms inget tillägg behöva göras för besöksparkering. Om parkering sker i anläggningar som är slutna (t ex garage under hus låst till brf) eller om fasta platser erbjuds måste ett påslag på 0,1 platser per lägenhet göras.

Tabell 4-4 Förslag till bilparkeringstal.

Lägenhetstyp	Bilparkeringstal per lägenhet
Lägenhet	0,53
1 rum	0,40
2 rum	0,43
3 rum	0,59
4+ rum	0,76

Tabell 4-5 Antal bilparkeringsplatser.

Lägenhetstyp	Antal lägenheter	Parkeringstal (platser/lägenheter)	Totalt antal platser
1 rum	228	0,40	91
2 rum	634	0,43	272
3 rum	536	0,59	319
4+ rum	228	0,76	173
Bilpool	1626	1 / 50 lgh ²⁶	33
Totalt	1626		888

4.3 Parkering för verksamheter

I Nöthagen planeras 18 000 kvm BTA för verksamheter fördelat mellan följande verksamhetstyper:

- ▶ Kontor: 8 000 kvm
- ▶ Handel: 6 000 kvm
- ▶ Skola: 4 000 kvm

Förväntad parkeringsefterfrågan för verksamheter baseras på bil- och cykelresandet samt arbetstäthet och besökstäthet och beräknas enligt följande:

- ▶ *Förslag till **bilparkeringstal** för verksamhet*
= Förväntat bilresandet * Arbetstäthet (alt. besökstäthet)
- ▶ *Förslag till **cykelparkeringstal** för verksamhet*
= Förväntat cykelresandet * Arbetstäthet (alt. besökstäthet)

Förväntat bil- och cykelresande

Utbudet av parkeringsplatser vid verksamheter har stor påverkan på hur framförallt de anställda men även besökare väljer att resa till verksamheten. För att

²⁶ Dimensionering av parkeringsplatser för bilpool görs utifrån sunfleets rekommendation om 2 bilpoolsplatser per 100 hushåll.

uppmuntra resor med hållbara trafikslag är det viktigt att inte tillhandahålla för många parkeringsplatser för bil. På motsvarande sätt bör det finnas ett gott utbud av cykelparkeringsplatser för att uppmuntra cykling. Därför är den förväntade bil- och cykelandelen en sammanvägning av hur man reser i Nyköping idag, områdets förutsättningar och hur detta kan väntas ändras som en följd av kommunens målstyrda arbete och planeringen av Nöthagen. Tabellen nedan sammanställer färdmedelsfördelningen från RVU för arbetsresor från 2012 uppdelat mellan lokala resor (bor och arbetar i kommunen) och regionala resor.

Tabell 4-6 Färdmedelsfördelningen för arbetsresor i Nyköpings kommun (2012).

	Bil	Cykel	Koll	Gång
Lokala arbetsresor (5 km i snitt)	48 %	32 %	11 %	8 %
Regionala arbetsresor (45 km i snitt)	66 %	5 %	25 %	4 %

Färdmedelsfördelning för arbetsresor från RVU från 2019 framgår av tabellen nedan.

Tabell 4-7 Färdmedelsfördelningen för arbetsresor i Nyköpings kommun (2019).

	Bil, ensam	Bil, flera	Cykel	Koll	Gång	Annat
Arbetsresor	52 %	12 %	15 %	7 %	12 %	2 %

För både lokala och regionala arbetsresor är andelen bilresor högst. Nöthagens centrala läge i staden och direkta anslutning till resecentrum i kombination med kommunens mål om att öka andelen hållbara resor motiverar att en lägre andel bilresor antas för de som arbetar i eller besöker området. För de regionala resorna antas kollektivtrafikresor öka kraftigt i och med byggnationen av Ostlänken.

För lokala arbetsresor till och från Nöthagen finns en stor potential att ökad pendlingen med cykel. Med en förbättrad infrastruktur och bättre drift- och underhåll bedöms andelen kunna öka markant. I den RVU som genomfördes 2012 uppgav närmare en fjärdedel av de som reser med bil minst en dag i veckan att de skulle kunna tänka sig att cykla om det fanns cykelväg hela vägen mellan bostaden och arbetet. Detta resultat stöds av RVU från 2019 som visar mer än hälften av respondenter tyckte att cykel borde prioriteras mer än idag vid trafikplanering.

I tabellen nedan sammanställs den nya antagna färdmedelsfördelningen till och från Nöthagen för lokala- och regionala arbetsresor.

Tabell 4-8 Antagen färdmedelsfördelning för arbetsresor till och från Nöthagen.

Till och från Nöthagen	Bil	Cykel	Koll	Gång
Lokala arbetsresor	10 %	50 %	20 %	20 %
Regionala arbetsresor	36 %	10 %	50 %	4 %

Utifrån antaganden om hur stor andel av de verksamma och besökande som kommer från kommunen respektive från ett regionalt upptagningsområde har bil- och cykelandel antagits för respektive typ av verksamhet, se Tabell 4-9 nedan.

Tabell 4-9 Antagande för cykel- och bilresandet för arbetsresor för planerade verksamheter i Nöthagen uppdelat mellan verksamma och besökande.

Verksamhet	Bilandel		Cykelandel	
	Verksamma	Besökande	Verksamma	Besökande
Kontor	23 %	23 %	30 %	30 %
Handel	10 %	20 %	50 %	20 %
Skolor	13 %	23 %	46 %	50 %

Antagande för andel för bil- respektive cykelresande för de olika verksamheterna förklaras nedan.

Antagande för kontorsverksamhet

För kontorsverksamhet antas en lika stor del av både anställda och besökare komma från kommunen respektive utanför. Detta innebär att andelen bil- och cykelresande antas vara 23 % respektive 30 %²⁷.

Handelsverksamhet

Handelsverksamheter i Nöthagen antas ha framförallt ett lokalt upptagningsområde för både anställda och besökare och färdmedelsfördelningen utgår därför från färdmedelsfördelningen som antagits för lokala resor. För besökare har färdmedelsfördelningen för bilresandet ökat något eftersom inköpsresor ofta har en högre bilandel än arbetsresor.

Skolor

Planerade skolor i Nöthagen antas ha ett lokalt upptagningsområde för besökare (elever och deras föräldrar) och även i huvudsak ett lokalt upptagningsområde för de anställda (antagande att 10 % av verksammas resor är regionala resor).

Anställnings- och besökstäthet för verksamheter

Antagande för anställnings- och besökstäthet för verksamheter har gjorts baserat på olika källor och justerats utifrån egen erfarenhet.

I tabellen nedan redovisas anställnings- och besökstäthet för planerade verksamheter i området som ligger till grund för framtagandet av parkeringstal i Nöthagen.

Tabell 4-10 Anställnings- och besökstäthet för verksamheter.

Verksamhet	Anställningstäthet (personer per 1 000 kvm BTA)	Besökande (personer per 1 000 kvm BTA)
------------	--	---

²⁷ För båda bil- och cykelresandet för kontorsverksamhet har färdmedelsfördelningen beräknat enligt följande: Andel lokalresandet * 50% + Andel regionaleresandet * 50%

Kontor ²⁸	35	5
Handel ²⁹	13	60
Skolor	10	120 ³⁰

Förslag till parkeringstal

Föreslagna parkeringstal utgår från antaganden om anställnings- och besökstäthet (se) samt antaganden om förväntade bil- och cykelandelar. Parkeringstalen för cykel bör ses som mintal – det minsta antal platser som bör tillföras, talen för bil bör ses som maxtal – det största antal platser som bör tillföras.

Tabell 4-11 och Tabell 4-12 nedan sammanfattar förslaget på parkeringstal för cykel respektive bil.

Tabell 4-11 Förslag på p-tal för cykel per 1000 kvm BTA för samtliga verksamheter

Verksamhet	personer per 1 000 kvm BTA	Antagen cykelandel	Förslag på P-tal (cykelplatser per 1000 kvm BTA)
Kontor			
Anställda	35	30 %	11
Besökande	5	30 %	2
Handel			
Anställda	13	50 %	7
Besökande	60	20 %	12
Skolor			
Anställda	10	46 %	5
Besökande (elever)	120	50 %	60

²⁸ Henrikson (1990). *Parkeringslexikon*. Stockholm. Anställningstätheten bedöms ha ökat sedan 1990, varför ett högre värde använts än de 30 personer per 1 000 kvm BTA som föreslås i Parkeringslexikon

²⁹ Täby parkeringsstrategi, 2013.

³⁰ Baserat på 12 elever per lärare (grundskola). <https://www.skolverket.se/> [2018-05-28].

Tabell 4-12 Förslag på p-tal för bil per 1000 kvm BTA för samtliga verksamheter

Verksamhet	personer per 1 000 kvm BTA	Antagen bilandel	Antagande	Förslag på P-tal (bilplatser per 1000 kvm BTA)
Kontor				
Anställda	35	23 %	-	9
Besökande	5	23 %	-	2
Handel				
Anställda	13	10 %		2
Besökande	60	14 %	20 % bilandel med en medelbeläggning per bil på 1,5.	9
Skolor				
Anställda	10	13 %	-	2
Besökande (skolskjuts)	120	3 %	23 % delad med 8 eftersom en plats omsätts ca. 8 gånger under den timme när eleverna lämnas/hämtas	4

Beräkning av parkeringsefterfrågan med framtagna parkeringstal för Nöt-hagen

Cykelparkering

Baserat på framtagna parkeringstal kommer de planerade verksamheterna behöva 478 cykelparkeringsplatser.

Tabell 4-13 Antal cykelparkeringsplatser

Verksamhet	Kvm BTA	Cpl/1000 kvm BTA (varav besökare inom parentes)	Antal platser
Kontor	8000	13 (2)	104 (16)
Handel	6000	20 (15)	114 (72)
Förskolor	4000	64 (60)	260 (240)
Totalt			478 (328)

Bilparkering

Baserat på framtagna parkeringstal kommer de planerade verksamheterna att behöva 178 bilparkeringsplatser.

Tabell 4-14 Antal bilparkeringsplatser

Verksamhet	Kvm BTA	Bpl/1000 kvm BTA (varav besökare inom parentes)	Antal platser
Kontor	8000	11 (2)	88 (16)
Handel	6000	11 (8)	66 (54)
Förskolor	4000	6 (4)	24 (16)
Totalt			178 (86)

5. Infrastrukturåtgärder för ett hållbart resande

De mobilitetsåtgärder som beskrivits i kapitlet innan syftar alla till att andelen resor med de hållbara färdsmittorna ska öka. För att detta ska kunna ske måste infrastrukturen i och i anslutning till området vara utformad så att den prioriterar gång, cykel och kollektivtrafik.

5.1 Gång-och cykelinfrastruktur

För att främja aktiv mobilitet till och från Nöthagen men även inom området är kvaliteten i gång- och cykelinfrastruktur avgörande. Hög kvalitet i gång- och cykelnät innebär att det uppfyller huvudsakligen två funktioner - god framkomlighet och god trafiksäkerhet. I den RVU som genomfördes 2012 (se 2.3 Resvanor och bilnehav) uppgav närmare en fjärdedel att de skulle kunna tänka sig att cykla om det fanns cykelväg hela vägen mellan bostaden och arbetet och i den RVU som genomfördes 2019 angav mer än hälften att de ansåg att cykel borde prioriteras i trafikplaneringen. Efterfrågade åtgärder var även bättre sammanhängande cykelvägar i centrum och till närförorter. Detta bör beaktas i den vidare utveckling av gång- och cykelinfrastrukturen.

Framkomligheten i nätet uppnås huvudsakligen genom att man planerar för ett gent och sammanhållet nät. För hög framkomlighet och trafiksäkerhet är utformningen av korsningspunkter avgörande. Det är viktigt att platser där gående och cyklister korsar en väg är hastighetsräddade så att korsande fordon inte kan köra fortare än 30 km/h. Lämplig utformning för gångtrafikanter är upphöjda övergångsställen och för cykeltrafik upphöjd passage. Cykelöverfart som ger företräde till cykeltrafik bör eftersträvas för högre framkomlighet för cykeltrafik vid korsningspunkter. En annan viktig åtgärd för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet är att sträva efter att samtliga trafikslag separeras med tydlig avgränsning, dvs oskyddade trafikanter separeras från övrig trafik men även gång från cykeltrafik.

Viktigaste i Nöthagen för att öka tillgängligheten för gående och cyklister och göra dessa trafikslag konkurrenskraftiga gentemot biltrafik är att minska barriäreffekten av spårområdet som i dagsläget isolerar området från centrum. Den planerade gång- och cykeltunneln under spåren blir avgörande och kommer erbjuda den genaste vägen till centrumet (se Figur 5-1).



Figur 5-1 Gena cykelkopplingar från Nöthagen till centrum med den planerade gång- och cykeltunneln under spårområdet (källa: Eniro).

Anslutningar från tunneln till övriga cykelnätet är också viktiga och måste vara gent dragna. Cykelnätet söder om spårområdet måste byggas ut för att ytterligare stärka cykelkopplingen mellan Nöthagen och centrum via den planerade tunneln. Förslagsvis bör cykelbanor anläggas på Södra Bangårdsgatan och Järnvägsgatan (och eventuellt Borgargatan).

Det är viktigt att infrastruktur för gående och cyklister till och från området är färdigbyggt innan de första invånarna flyttar in i området för att skapa hållbara resvanor redan från början. Detta är särskilt viktigt för den planerade tunneln som är avgörande för att skapa en attraktiv gång- och cykellösning till och från området. Med anledning av den långa utbyggnadstiden är det viktigt att följande åtgärder beaktas:

- ▶ Bygga ut gång- och cykelinfrastruktur i ett tidigt skede, både i området och för anslutande vägar.
- ▶ I möjligaste mån bygga permanenta gång- och cykellänkar i ett tidigt skede. Om sträckning för gång- och cykelbanor ändras för ofta under utbyggnaden kan detta skapa förvirringar och irritation bland gående och cyklister.
- ▶ Skapa tydliga avgränsningar mellan byggområde och infrastruktur för gående och cyklister för att minska konflikter och öka tryggheten. Byggtrafik ska inte färdas på gång- eller cykelbanor och i möjligaste mån inte korsa dessa.
- ▶ Asfaltera gång- och cykellänkar direkt. Provisoriska gång- och cykelvägar ska också asfalteras om dessa ska finnas en längre tidsperiod (längre än 3 månader).
- ▶ Underhålla gång- och cykelbanorna regelbundet (borttagande av grus och åtgärda ojämnheter) för att minska olycksrisker.

- ▶ Säkerställ att samtliga gång- och cykelbanor är fria från byggmaterial (släng, rör, skyltar, mm), godkänn inte ta-planer som gör intrång på gång- och cykelbanor.
- ▶ Ha tydlig vägvisning till och från området för gående och cyklister.

5.2 Kollektivtrafik

I framtiden förväntas det finnas god regional och lokal tillgänglighet via det nya resecentrumet, men samtidigt sker planerad inflyttning före det nya resecentrumet kommer stå helt klart. Detta ger inte gynnsamma möjligheter att etablera hållbara resvanor för nyinflyttade invånare till området. Det är viktigt att se över tillgängligheten med den lokala busstrafiken under byggskedet för resecentrumet.

För den framtida lösningen för kollektivtrafik och satsningen på ett nytt resecentrum med ny bussterminal är det även viktigt att göra den lokala busstrafiken mer attraktiv. Enligt tidigare utredning³¹ av steg 1–2 åtgärder i Nyköpings kommun rekommenderas att en linjenätsanalys genomförs i samband med att resecentrum står klart. En sådan utredning syftar till att se över anslutningar, bytespunkter och vilka nya linjesträckningar som är relevanta för att göra busstrafiken mer attraktiv. Det är viktigt att ha ett enkelt, tydligt och gent linjenät för att skapa en attraktivare kollektivtrafik. För att kollektivtrafiken ska anses vara attraktiv behövs också en tidtabell med täta, regelbundna avgångar för de prioriterade stråken, 10-minuterstrafik är önskvärt.

I detta sammanhang är det även viktigt att framkomligheten för bussen prioriteras i det lokala vägnätet. Framkomligheten för bussar kan förbättras med ett antal olika trafikregleringsåtgärder, till exempel:

- ▶ Separata busskörfält – gör det enklare för bussen att ta sig fram i stadsstrafiken där det kan uppstå köer.
- ▶ Signalprioritering – korsningar kan ofta ge restidsförluster och för att göra det enklare för bussen att passera trafikerade korsningar kan prioritet ges till bussar. Denna åtgärd ger stora positiva effekter på framkomligheten.
- ▶ Väjningsplikt – kan användas för att öka framkomligheten i korsningar som inte är signalreglerade.

Tidsmässigt rekommenderas att dessa åtgärder planeras och genomförs snarast så att de kan tas i drift senast i samband med att resecentrum är färdigställt. Genom att börja omgående kan ett förändrat resmönster skapas när tillgängligheten för biltrafik i centrum blir begränsad. Även hållplatsens utformning är viktig för framkomligheten. Busshållplatser bör utformas så att de möjliggör snabb och enkel angöring, för att öka framkomligheten.

³¹ Trivector Rapport 2017:59. Underlag till handlingsplan för steg 1 och 2-åtgärder Nyköpings kommun.

6. Summering och rekommendationer

Sammantaget finns det goda förutsättningar i Nöthagen för att skapa ett område med stor andel hållbart resande. Området byggs i ett attraktivt läge i närheten av resecentrum och med de planerade infrastrukturförbättringar i framtiden får boende stora möjligheter till regional arbetspendling utan bil. Utifrån den lokala tillgängligheten ligger även området nära många viktiga målpunkter som kan nås med gång- och cykel, som exempelvis Nyköpings centrum.

Det som komplicerar möjligheterna att skapa hållbara resvanor hos framtida boende är dels att de stora förbättringar som öppnandet av resecentrum och Ostlänken innebär inte är på plats för de första boende flyttar in, dels den långa utbyggnadstiden för Nöthagen och att området till stor del kommer vara ett byggområde under inflyttningsperioden. Det blir en utmaning att hantera glappet mellan den goda tillgängligheten i framtiden med insatser under byggtiden för att nå målen om ett lågt p-tal och en hög andel hållbart resande.

Förutom de mobilitetsåtgärder som föreslås i *kapitel 3 Åtgärder för att styra mot hållbart resande*, krävs även bredare insatser i infrastrukturen i anslutning till området. Det finns utmaningar kopplat till den föreslagna trafiklösningen hemgårdspassagen. Trafiklösningen kommer att avlasta trafiken i anslutning till området, framförallt på Blommenhovsvägen, och även möjliggöra exploatering i området Dammgruvan och minska belastningen vid trafikplats hållet. Samtidigt blir biltillgängligheten förbättrad till och från området Nöthagen, vilket försämrar konkurrensen för de hållbara färdmedlen. Utifrån detta blir åtgärderna som presenteras i *kapitel 5 Infrastrukturåtgärder för ett hållbart resande*, viktiga motåtgärder för att stärka och främja hållbara resmöjligheter för boende i Nöthagen. Här är det också viktigt att detta finns på plats i så tidigt skede som möjligt för att förändra resvanorna redan vid inflyttning.

Särskilda insatser under byggskedet

Enligt detaljplanen för exploateringen av Nöthagen och ombyggnation av resecentrumet kommer de första boende flytta in innan resecentrumet står klart.³² Detta medför att de åtgärder som presenteras i *kapitel 4 gällande åtgärder för att styra mot hållbart resande* bör beaktas i förhållande till exploateringstakten och med hänsyn till byggtiden för de övriga projekten. Erfarenheter visar att mobility management-insatser i byggskedet kan påverka resandet även på längre sikt.³³ Det blir således ett viktigt skede att identifiera goda lösningar för gång- och cykel under byggskedet för att säkerställa att hållbara resvanor etableras hos boende och för de som arbetar i området.

Det är viktigt att säkerställa god och säker framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter under byggtiden, samt att det finns god information hur de tillfälliga

³² Nyköpings kommun 2016. Detaljplan för Väster 1:42 m.fl. Nyköpings resecentrum planbeskrivning

³³ Trafikverket 2014. Mobility management i byggskedet – vad, varför och hur?

lösningarna ska fungera. Vid större ombyggnationer, så som i Nöthagen och utvecklingen av resecentrumet, är det viktigt att det finns rutiner för att genomföra informations- och påverkansinsatser för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Det kan även vara aktuellt att införa nya busslinjer eller förstärka befintliga och genomföra prova-på-period-kampanjer med kollektivtrafiken.

Ett förslag för att hantera dessa frågor är att ta fram en genomförandeplan för samlade mobilitetslösningar och mobility managementåtgärder under byggtiden. Syftet med planen är samla alla berörda aktörer och att säkerställa att hållbara resor främjas under alla skeden av byggtiden. Planen ska beskriva hur lösningarna för god tillgänglighet för gående och cyklister, kollektivtrafik och parkering ska lösas i alla skeden. I planen ingår det också att identifiera om det finns åtgärder som begränsar framkomligheten för cyklister och gående, samt vilka åtgärder och information som behövs för att särskilt underlätta för dessa trafikslag.

Förväntat efterfrågan på bil- och cykelparkering

Den framtida efterfrågan på bilparkering för boende påverkas av hur många som väljer att äga en bil och därför blir alternativen till att äga en bil avgörande. För att efterfrågan på bilparkering ska bli låg måste en stor insats göras för att främja de hållbara trafikslagen. Den samlade bedömningen av efterfrågan på bilparkering tar hänsyn till hur de lokala förutsättningarna i framtiden på ett bättre sätt främjar hållbar mobilitet, hur kollektivtrafikens och cykelns konkurrenskraft stärks, läge och förutsättningar i kombination med områdets satsning på hållbart resande och de åtgärder som beskrivits.

Förslag på bilparkeringstal baserat på bilinnehavet 0,33 bilar per person, ger ett generellt p-tal på **0,53 platser per lägenhet**. Förutsatt att all parkering byggs i samlade anläggningar som möjliggör samutnyttjande (inga fasta platser) bedöms inget tillägg behöva göras för besöksparkering. Om parkering sker i anläggningar som är slutna (t ex garage under hus låst till brf) eller om fasta platser erbjuds måste ett påslag på 0,1 platser per lägenhet göras.

För cykelparkering bedöms p-talet till **2,9 platser per lägenhet**.

För verksamma och besökare är utmaningen att påverka bilanvändningen. Tillgång till parkering och kostnad på bilparkeringen har en direkt påverkan på hur många som väljer att komma med bil. Det är därför viktigt att tillföra gott om cykelparkering med god standard och att inte tillföra för mycket bilparkering. Parkeringstalen som presenteras för bil bör ses som max och kan sänkas genom t ex samnyttjande.

Tabell 6-1 Parkeringstal för verksamheter.

Verksamhet	bilparkeringsplats/1000 kvm BTA (varav besökare inom parentes)	Cykelparkeringsplats/1000 kvm BTA (varav besökare inom parentes)
Kontor	11 (2)	13 (2)
Handel	11 (8)	20 (15)
Förskolor	6 (4)	64 (60)

Bilaga 1. Ytanspråk cykelfaciliteter och parke- ring

Tabell 0-1 Ytanspråk för olika typer av udda cykelfordon med och utan korridorutrymme.

Typ av fordon	Utrymme behov i kvm (enbart fordon)	Korridor bredd i meter	Totalt utrymme behov i kvm (fordon + korridor)
Vanlig cykel	1,4–0,7 kvm (beroende på vilket cykelställ man väljer*)	1,75–1 m (beroende om en eller flera rader**)	2,6–1,1 (beroende på vilket cykelställ man väljer och antal rader)
Lastcykel	2,8	3,5–1,75	7 - 4,9
Cykel med kärra	4,2	3,5–1,75	8,4 – 6,3
Vagnar för hemforsling av varor	1,5	1	2,5***

*Ytanspråk för en parkerad cykel beror mycket på vilket cykelställ som väljs. Bästa förtättningslösning för cykelparkering är tvåvåningsställ som minskar utrymme behov för parkerade cyklar upp till 0,4 kvm.

** Det är bra att räkna med 1,75 m bakom en parkerad cykel men detta utrymme kan minskas till 1 m om det finns flera rader cykelparkering så att korridoren mellan raderna blir 2 m bred (1+1 m) istället för 3,5 (1,75+1,75m).

*** Man kan spara plats genom att de antingen är hopfällbara eller om de kan parkeras "in i varandra" liknande de vagnar som används i matbutiker.

Utformningsdetaljer för cykelrum

- ▶ Ytterdörr ska minst vara 1,2 m bredd och helst 1,5 m bred
- ▶ Ytterdörr ska vara utrustad med automatisk dörröppnare
- ▶ Det ska vara plant insteg vid dörren så att man inte behöver lyfta upp cykeln för att komma in i cykelrummet.
- ▶ Som cyklist ska man bara passera genom en dörr mellan ytermiljö och cykelrummet.
- ▶ Det är bra om det finns en genomgångsmöjlighet för att optimera in och utgångsflöde och minska konflikter mellan in-och utgående.
- ▶ Det ska vara väl belyst
- ▶ Förutom alla korridorer mellan cykelparkeringsrader ska det finns en huvudkorridor för att ta sig genom garaget som bör vara 3,5 m bredd.
- ▶ Möjlighet att ladda ecykel vid parkeringsplatser i cykelrum ska finnas för minst 20 % av platserna.

PM 2019:110

Sara Malm
Paulina Soliman

2019-09-05

Bilaga 2, Effekter av mobilitetsåtgärder Nöthagen

1. Inledning

Detta PM utgör ett komplement till Parkerings- och mobilitetsutredning för Nöthagen, och beskriver olika typer av mobilitetsåtgärder för bostäder och verksamheter, samt vilken effekt de olika mobilitetsåtgärderna kan förväntas ha på efterfrågan på parkering. PM:et innehåller också förslag på mobilitetspaket för bostäder respektive verksamheter i Nöthagen.

2. Mobilitetsåtgärder för bostäder

Nedan beskrivs vilka effekter som kan förväntas av olika typer av mobilitetsåtgärder riktade till boende.

2.1 Åtgärder för att effektivisera parkering och minska attraktiviteten i att äga egen bil

Genom att tillämpa parkeringsköp, där parkeringsplatsen ligger på en annan plats än i direkt anslutning till bostaden, påverkas attraktiviteten i bilresandet genom att restiden ökar och konkurrenskraften för andra färdssätt ökar. En litteratursammanställning av den så kallade tidselasticiteten för arbetsresor visar på en elasticitet på i genomsnitt -0,62 på kort sikt och -0,41 på lång sikt. Detta innebär att en ökning av restiden med bil på 10 % leder till en minskning av antalet bilresor med 6,2 % på kort sikt och 4,1 % på lång sikt.¹

Hur parkeringen prissätts påverkar också bilinnehavet. För boendeparkering baseras den så kallade priselasticiteten på den totala kostnaden för att äga en bil. Om kostnaden för bilen ökar med 10 % uppskattas bilägandet minska med 4–10 %.² Målsättningen bör alltid vara att prissättningen för bilparkeringsplatser inte ska vara subventionerad, utan motsvara den faktiska kostnaden för att bygga, drifva och underhålla parkeringsplatsen.

Ett annat sätt att effektivisera parkeringen kan vara att parkeringsplatserna samnyttjas av olika användare vid olika tider på dygnet och veckan. Eftersom målsättningen för boendeparkering är att möjliggöra långtidsparkering är potentialen för samnyttjande betydligt mindre än för olika typer av verksamheter, men en viss möjlighet till samnyttjande finns.

2.2 Åtgärder för mobilitet med bil

Denna typ av åtgärder inkluderar tillgång till delad bil i anslutning till bostaden, till exempel i form av bilpoolsbil, andra biluthyrnings- och bildelningstjänster eller någon form av rabatterad eller inkluderad taxitjänst. Mobilitet med bil möjliggör resor som är omöjliga eller svåra att göra med gång, cykel eller kollektivtrafik.

Bilpool har visat sig vara en effektiv åtgärd för att minska bilinnehav och markanvändning för parkering. En studie av Sunfleets privata användare i Göteborg, Stockholm och Malmö³ visar att en bilpoolsbil ersätter 5 privatbilar och bidrar till att

¹ Handbok för planering inför Mobility Management-åtgärder i byggskedet, Trafikverket 2012

² Litman, T. Parking Management. Best Practices. American Planning Association, 2006

³ Effekter av Sunfleet bilpool – på bilinnehav, ytanvändning, trafikarbete och emissioner. Trivector, Rapport 2014:84

minska bilinnehavet per hushåll från 0,4 till 0,1 i genomsnitt. Studien visar även att en bilpoolsanvändare kör mindre bil och reser mer med kollektivtrafik, gång och cykel än en bilägare.

2.3 Åtgärder för mobilitet med kollektivtrafik

Genom att låta boende prova på att använda kollektivtrafiken under en kortare eller längre period kan bilanvändandet minska. De effektutvärderingar som gjorts av så kallade testresenärsprojekt har handlat om projekt där kollektivtrafikkort har erbjudits till vanebilister, vilket innebär att siffrorna inte kan tillämpas direkt på en grupp boende som troligtvis har olika resvanor. I en sammanställning av flera testresenärsprojekt har den genomsnittliga långsiktiga effekten uppskattats till att 12–32 % av testresenärerna fortsätter att resa kollektivt 4–7 dagar i veckan och 12–21 % testresenärer fortsätter att resa kollektivt 2–3 dagar i veckan, efter kampanjens slut.⁴

Rabatt på kollektivtrafikresor har också potential att minska antalet bilresor. Enligt Kol-TRAST, planeringshandboken för kollektivtrafik, är priselasticiteten för rabatt på kollektivtrafik -0,3. Detta innebär att om rabatten är 20 % ökar andelen kollektivtrafikresenärer med 6 %.⁵

Att informera, synliggöra och uppmuntra till resor med kollektivtrafik kan också bidra till att fler reser kollektivt. En sammanställning genomförd av WSP visar att effekten, räknat i årlig minskning av antalet bilresor per person, av information och marknadsföring av kollektivtrafik varierar inom ett spann på 0,9–3,8 % i städer och 0,4–1,7 % på landsbygden.⁶

2.4 Åtgärder för mobilitet med cykel

God kvalitet på utrymmen för cykelparkering har potential att öka resandet med cykel. Utländska studier visar att investeringar i förbättrade cykelparkeringar kan öka antalet cykelresor med i storleksordningen 8–13 % enligt en rapport från Trafikverket.⁷

Enligt samma rapport har följande egenskaper hos cykelparkering betydelse för cyklister i storstäder:

- ▶ närhet till målpunkt/ huvudentré
- ▶ lokalisering i förhållande till huvudsaklig angöringsriktning
- ▶ stöldssäkerhet (till exempel möjlighet att låsa fast cykelns ram, eller i låsbart garage)
- ▶ väderskydd
- ▶ kapacitet (i förhållande till efterfrågan)

⁴ Effektsamband för marknadsföring av kollektivtrafik till bilister. Trafikverket, 2012

⁵ Kol-TRAST, Trafikverket, SKL 2012

⁶ Effekter av Mobility Management åtgärder – en analys för Stockholm baserad på internationell litteratur. WSP, 2007

⁷ Parkering i storstad: Rapport från ett forskningsprojekt om parkeringslösningar i täta attraktiva städer, Bilaga 1. Litteraturstudie om cykelparkering, Trafikverket 2013

- ▶ upplevd trygghet när det är mörkt (rädsla för överfall)

Cykelpooler och låne-cykelsystem är olika sätt att tillhandahålla cyklar för gemensamt bruk. Antingen kan alla utnyttja cyklarna via ett öppet system (låne-cykelsystem), eller så är systemet till för särskilda grupper, som boende i ett visst hus eller anställda på ett företag (cykelpool). Olika studier ger olika stor minskning av bilanvändningen som effekt av nyttjandet av låne-cykelsystem. Studier från KTH visar att användarna av låne-cykelsystemet i Stockholm ersätter 5 % av sina tidigare bilresor med cykel. Det vanligaste är att användarna ersätter kollektivtrafikresor med låne-cyklar, 60 %, följt av resor till fots, 25 %.⁸ Resvaneundersökningen RES0506 för Stockholms län visade däremot att drygt 25 % låne-cykelanvändare ersatte bilresor, 40 % ersatte kollektivtrafikresor samt 25 % ersatte resor till fots.

Ett sätt att utöka antalet restyper som kan utföras med cykel är att tillhandahålla lastcyklar för boende i till exempel en lastcykelpool. Det ger till exempel möjlighet att transportera fler och större barn och större mängder gods än på en vanlig cykel, särskilt om lastcykeln har elassistans.

Att inkludera faciliteter för cykelreparation och skötsel i fastigheten bedöms inte i sig ha en stor effekt på bilresandet eller bilinnehavet (inga utvärderingar har gjorts av just denna åtgärd), men är en kompletterande åtgärd som kan förenkla resandet med cykel.

2.5 Informationsåtgärder

Informationsinsatser med marknadsföring av hållbart resande riktad till boende har stor potential att minska bilresandet. Informationen ska vara skraddarsydd för individen för att visa på de möjligheter som just den personen har att resa hållbart. Den genomsnittliga effekten av ett antal internationella projekt är 2–6 % på landsbygden och 7–17 % i tätorter.⁹

2.6 Åtgärder som minskar behovet av olika typer av resor

För att minska behovet av att göra inköpsresor kan olika åtgärder för enklare leveranser av till exempel mat eller andra varor användas. Exempel på åtgärder är leveransskåp, eventuellt med kylfunktion för matleveranser, eller samordnade paketutlämningsställen som underlättar hämtning nära bostaden.

Att förbättra möjligheten att arbeta hemifrån kan minska behovet av arbetsresor. För bostäder kan detta till exempel göras genom att skapa platser som går att låna för hemarbete i gemensamhetsutrymmen. Effekten på bilanvändningen av att möjliggöra distansarbete är dock inte klarlagd, eftersom det finns en risk för rekyleffekter

⁸ Stockholms hyrcyklar – vad har hänt på 5 år? Presentationsmaterial, Tom Petersen. https://www.kth.se/polopoly_fs/1.278377!/Menu/general/column-content/attachment/2011-4-5.pdf

⁹ Smarter Choices – Changing the Way We Travel, Cairns Sally m fl, 2004

där anställda bosätter sig längre från arbetsplatsen och därmed ökar reslängden de dagar de inte distansarbetar.¹⁰

Även andra typer av åtgärder kan minska behovet av resor, till exempel samordning av hämtning och lämning av barn vid skola och aktiviteter, möjlighet att återvinna fler olika typer av avfall inom fastigheten, med mera. Dessa har dock inte utvärderats med avseende på minskat bilresande för boende.

3. Mobilitetsåtgärder för verksamheter

Nedan beskrivs vilka effekter som kan förväntas av olika typer av mobilitetsåtgärder riktade till verksamheter.

3.1 Åtgärder för att effektivisera parkering och minska attraktiviteten i att resa med bil till arbetet

Tillgången till parkering på arbetsplatsen har en direkt påverkan på hur stor andel som reser till arbetet med bil. En norsk resvaneundersökning visar att 15 % färre personer reste till arbetsplatsen med bil när antalet parkeringsplatser var begränsat.¹¹ Detta rekommenderas dock inte utgöra enda åtgärd för att minska bilresandet till arbetsplatser, eftersom det är önskvärt att överflyttning sker till hållbara trafikslag.

Hur parkering på arbetsplatsen prissätts påverkar hur attraktivt det är att resa med bil till och från arbetet. Den så kallade priselasticiteten för arbetsresor är -0,3, vilket innebär att en prisökning på 1% innebär en minskning i efterfrågan på parkering med 0,3 %.¹² Målsättningen bör alltid vara att prissättningen för bilparkeringsplatser inte ska vara subventionerad, utan motsvara den faktiska kostnaden för att bygga och drifta parkeringsplatsen.

Genom att parkeringsplatser samnyttjas av olika typer av användare, till exempel verksamma, besökare till handel och boende, som har behov av parkeringsplatserna vid olika tider på dygnet, kan antalet platser minskas samtidigt som efterfrågan på parkering fortfarande tillgodoses. Parkering för arbetsplatser har

¹⁰ Effekter av Mobility Management åtgärder – en analys för Stockholm baserad på internationell litteratur. WSP 2007

¹¹ Rekdal, Jens, 1999. Yrkesaktives reiseaktivitet. En analyse av faktorer som påvirker bilordninger, parkeringsmuligheter, omfang og transportmiddelbruk på reiser til/i arbeid i Oslo-området. TØI rapport 444/1999

¹² Parking Management. Best Practices. Litman, T, American Planning Association, 2006

god potential för samnyttjande med parkering för handel och annan service. För exempel på beläggning på parkeringsplatser för olika typer av verksamheter, se exempel från Malmö i Figur 3-1.

Kategori	Beläggning i procent			
	Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Natt
Bostäder				
Boende	55-75	55	50	80-90
Besökande	30	70	40	50
Kontor	60-80	20	10	10
Butiker	40	80-90	100	-
Industrier	60-80	10	5	10
Skolor	90	10	5	-
Hotell	50	50	30	80
Restauranger	75	40	60	-

Figur 3-1 Beläggning för olika typer av verksamheter. Källa: Parkeringspolicy och parkeringsnorm, Malmö stad 2010

Genom att tillämpa parkeringsköp, där parkeringsplatsen ligger på en annan plats än i direkt anslutning till arbetsplatsen, påverkas attraktiviteten i bilresandet genom att restiden ökar. En litteratursammanställning av tidselasticiteten för resor visar på en elasticitet på i genomsnitt -0,6 på kort sikt och -0,29 på lång sikt för arbetspendling, dvs en ökning av restiden med bil med 10 % leder till 6–2,9 % färre bilresor. För arbetspendling är känsligheten något högre med en priselastisitet på -0,62 på kort sikt och -0,41 på lång sikt.¹³

3.2 Åtgärder för mobilitet med bil i tjänsten

Denna typ av åtgärder berör främst verksamheter med behov av resor i tjänsten, som är svåra att lösa med gång, cykel eller kollektivtrafik. För dessa verksamheter kan bilpool vara ett alternativ som minskar behovet av att använda egen bil i tjänsten, samt minskar behovet av bilparkering på arbetsplatsen genom att bilen kan samnyttjas av flera anställda. Enligt en gammal sammanställning av Trafikverket (Vägverket) gör en bilpool att arbetsplatsens bilresor minskar med cirka 10 %.¹⁴

3.3 Åtgärder för mobilitet med kollektivtrafik

Så kallade testresenärsprojekt, där en grupp vanebilister ges möjligheten att under en begränsad tid resa kollektivt med ett kostnadsfritt kollektivtrafikkort, har i flera fall visat sig vara en långsiktigt effektiv åtgärd för att flytta över resor från bil till kollektivtrafik.

¹³ Handbok för planering inför Mobility Management-åtgärder i byggskedet, Trafikverket 2012

¹⁴ Vägverket 2006

Trafikverket har i en sammanställning av flera testresenärsprojekt beskrivit den genomsnittliga långsiktiga effekten till att 12–32 % testresenärer fortsätter att resa kollektivt 4–7 dagar i veckan och 12–21 % testresenärer fortsätter att resa kollektivt 2–3 dagar i veckan, efter kampanjens slut.¹⁵

Rabatt på kollektivtrafikresor har också potential att minska antalet bilresor. Enligt Kol-TRAST, planeringshandboken för kollektivtrafik, är priselasticiteten för rabatt på kollektivtrafik -0,3. Detta innebär att om rabatten är 20 % ökar andelen kollektivtrafikresenärer med 6 %.¹⁶

Att informera, synliggöra och uppmuntra till resor med kollektivtrafik kan också bidra till att fler reser kollektivt. En sammanställning genomförd av WSP visar att effekten, räknat i årlig minskning av antalet bilresor per person, av information och marknadsföring av kollektivtrafik varierar inom ett spann på 0,9–3,8 % i städer och 0,4–1,7 % på landsbygden.¹⁷

Åtgärder för att underlätta tjänsteresor med kollektivtrafiken, till exempel att företaget lånar ut kollektivtrafikkort för resor i tjänsten, kan också minska behovet av att använda bil i tjänsten.

3.4 Åtgärder för mobilitet med cykel

God kvalitet på utrymmen för cykelparkering har potential att öka resandet med cykel. Utländska studier visar att investeringar i förbättrade cykelparkeringar kan öka antalet cykelresor med i storleksordningen 8–13 % enligt en rapport från Trafikverket.¹⁸

Enligt en av de citerade studierna innebär förekomsten av säker inomhusparkering för cykel en ökning av resandet med cykel till arbetet med cirka 13 %. Anordnande av utomhusparkering för cykel höjer cykelanvändande för samma resa med cirka 8 %.¹⁹

Cykelpooler och hyrcykelsystem är olika sätt att tillhandahålla cyklar för gemensamt bruk. Antingen kan alla utnyttja cyklarna via ett öppet system (hyrcykelsystem), eller så är systemet till för särskilda grupper, som boende i ett visst hus eller anställda på ett företag (cykelpool). Olika studier ger olika stor minskning av bilanvändningen som effekt av nyttjandet av hyrcykelsystem. Studier från KTH visar att användarna av hyrcykelsystemet i Stockholm ersätter 5 % av sina tidigare bilresor med cykel. Det vanligaste är att användarna ersätter

¹⁵ Effektsamband för marknadsföring av kollektivtrafik till bilister. Trafikverket, 2012

¹⁶ Kol-TRAST, Trafikverket, SKL 2012

¹⁷ Effekter av Mobility Management åtgärder – en analys för Stockholm baserad på internationell litteratur. WSP, 2007

¹⁸ Parkering i storstad: Rapporter från ett forskningsprojekt om parkeringslösningar i täta attraktiva städer, Bilaga 1. Litteraturstudie om cykelparkering, Trafikverket 2013

¹⁹ Wardman et al, 2007, Factors influencing the propensity to cycle to work

kollektivtrafikresor med hyrcyklar, 60 %, följt av resor till fots, 25 %.²⁰ Resva-neundersökningen RES0506 för Stockholms län visade däremot att drygt 25 % hyrcykelanvändare ersatte bilresor, 40 % ersatte kollektivtrafikresor samt 25 % ersatte resor till fots.

Att inkludera faciliteter för cykelreparation och skötsel i fastigheten bedöms inte i sig ha en stor effekt på bilresandet (inga utvärderingar har gjorts av just denna åtgärd), men är en kompletterande åtgärd som kan förenkla resandet med cykel.

3.5 Informationsåtgärder

Skraddarsydd information riktad till en enskild individ om hållbart resande kan förändra resbeteendet. En sammanställning för Department for Transport, London, visar en minskning på 12 % av bilresandet vid bearbetning på arbetsplatser.²¹

3.6 Åtgärder som minskar behovet av arbets- och tjänsteresor

Att förbättra möjligheten att arbeta hemifrån kan minska behovet av arbetsresor. Effekten på bilanvändningen av att möjliggöra distansarbete är dock inte klarlagd, eftersom det finns en risk för rekyleffekter där anställda bosätter sig längre från arbetsplatsen och därmed ökar reslängden de dagar de inte distansarbetar.²²

Möjligheten att ersätta tjänsteresor med resfria möten via telekonferenssystem kan göra att transportbehovet för tjänsteresor kan minska. Effekten varierar eftersom syftet med tjänsteresor skiljer sig åt mellan olika företag, men uppskattas till mellan 2 och 2,5 % på kort sikt och 4–18 % på lång sikt.²³

²⁰ Stockholms hyrcyklar – vad har hänt på 5 år? Presentationsmaterial, Tom Petersen. https://www.kth.se/polopoly_fs/1.278377!/Menu/general/column-content/attachment/2011-4-5.pdf

²¹ Personalised travel planning: evaluation of 14 pilots part funded by DfT, Department for Transport, London, 2005

²² Effekter av Mobility Management åtgärder – en analys för Stockholm baserad på internationell litteratur. WSP 2007

²³ Effekter av Mobility Management åtgärder – en analys för Stockholm baserad på internationell litteratur. WSP 2007

4. Möjlig reduktion av parkeringstal för bil genom mobilitetsåtgärder

Eftersom varje individ behöver kunna genomföra flera olika typer av resor, och resbehovet varierar mellan olika individer, uppnås bäst effekt om flera olika mobilitetsåtgärder kombineras i ett mobilitetspaket. Nedan beskrivs ett antal olika typer av åtgärder som kan ingå i mobilitetspaketet för bostäder respektive verksamheter inom utvecklingsområdet Nöthagen.

4.1 Förslag på mobilitetsåtgärder för bostäder

Ett mobilitetspaket för bostäder bör innehålla samtliga typer av åtgärder som beskrivs i kapitel 2 för att täcka upp för merparten av de mobilitetsbehov som en individ eller ett hushåll kan ha.

Nedan beskrivs ett förslag på mobilitetspaketet som, om samtliga åtgärder genomförs, bedöms kunna medföra en reduktion av parkeringstalet med 50 procent. När nya mobilitetstjänster och -åtgärder utvecklas får åtgärder i mobilitetspaketet bytas ut mot dessa, om de kan förväntas få samma effekt på efterfrågan på bilparkering.

En reduktion kan fås även om inte alla åtgärder genomförs, förutsatt att det högre parkeringstalet för cykel uppfylls och att informationsinsatser genomförs. Reduktion för respektive åtgärd framgår av tabellen nedan.

Tabell 4-1 Åtgärder och reduktion på bilparkeringstalet för bostäder

Åtgärd	Reduktion på bilparkeringstalet
Parkering för cykel	Krav för att få reduktion
Information	Krav för att få reduktion
Samlokalisering av bilparkeringsplatser	5 %
Tillgång till kollektivtrafik	5 %
Tillgång till bilpool	20 %
Tillgång till cykelpool	5 %
Extra cykelfaciliteter	5 %
Leveranser och grovsopor	5 %
Om samtliga åtgärder genomförs	50 %

Parkering för cykel

Parkeringstalet för cykel ska vara följande för respektive lägenhetsstorlek:

- ▶ 2,3 för 1 rok
- ▶ 2,5 för 2 rok
- ▶ 3,2 för 3 rok
- ▶ 4,0 för >4 rok

Detta är en höjd ambition jämfört med de parkeringstal som anges i den fördjupade översiktsplanen, där det anges 1,5 platser/lägenhet 1-2 rok och 2,8 platser för 3 rok och större lägenheter.

Information

Boendets förutsättningar för hållbar mobilitet ska beskrivas i marknadsföringsunderlag riktat till framtida boende samt i information i samband med inflyttning.

Samlokalisering av bilparkeringsplatser

Parkering för flera fastighetsägare samlokaliseras i en gemensam anläggning utan möjlighet att reservera specifika platser.

Tillgång till kollektivtrafik

Boende erbjuds prova på-kort i 3 månader, eller reskassa för motsvarande belopp, hos valfri kollektivtrafik som finns tillgänglig utifrån de boendes möjlighet att arbetspendla med kollektivtrafik.

Tillgång till bilpool

Bilpool ska finnas tillgänglig inom gångavstånd från samtliga bostäder under en tidsperiod av minst 5 år från slutbesked för bygglov. Antalet tillgängliga poolbilar ska minst vara 1 bil per 50 lägenheter²⁴. Medlemskap i bilpool för minst 5 år ska ingå i köp av bostad.

Tillgång till cykelpool

Cykelpool med elcyklar, lastcyklar och cykelkärror ska finnas inom gångavstånd under en tidsperiod av 5 år från slutbesked för bygglov. Medlemskap i cykelpool i minst 5 år ska ingå i köp av bostad.

Extra cykelfaciliteter

Minst 50 % av cykelplatserna ska vara väderskyddade. Alla platser ska ligga nära entréer och under tak, samt ha ramlåsmöjlighet. Inomhusparkering för cyklar ska ligga i markplan eller i källarplan med god tillgänglighet, med automatiska dörröppnare för alla dörrar som måste passeras.

Minst 10 % av cykelplatserna har tillräckligt utrymme för parkering av lådcyklar eller cykelkärror.

²⁴ Bilpoolen måste ha minst 2 bilar, även om det är färre än 100 lägenheter.

Särskilda utrymmen för tvätt och underhåll av cyklar ska finnas inom den egna fastigheten eller inom gångavstånd, med tillgång till pump och verktyg.

Möjlighet ska finnas att ladda elcyklar i alla cykelrum.

Leveranser och grovsopor

Leveransskåp eller annat lämpligt utrymme för hemleveranser av varor ska finnas inom den egna fastigheten eller inom gångavstånd från bostaden. Inom gångavstånd från bostaden ska det finnas möjlighet att lämna grovsopor.

4.2 Förslag på mobilitetsåtgärder för verksamheter

Nedan finns ett förslag på mobilitetsåtgärder riktade till verksamheter i Nöthagen.

För att kunna få en reduktion på parkeringstalet krävs att en grön resplan tas fram. Det ger i sig en reduktion på 10 %.

Om samtliga åtgärder genomförs bedöms det kunna medföra en reduktion av parkeringstalet med 50 procent. När nya mobilitetstjänster och -åtgärder utvecklas kan åtgärder i mobilitetspaketet bytas ut mot dessa, om de förväntas få samma effekt på efterfrågan på bilparkering.

En reduktion kan fås även om inte alla åtgärder genomförs. Reduktion för respektive åtgärd framgår av tabellen nedan.

Tabell 4-2 Åtgärder och reduktion på bilparkeringstalet för verksamheter

Åtgärd	Reduktion på bilparkeringstalet
Grön resplan	Krav för att få reduktion, 10 %
Parkering för bil	15 %
Parkering för cykel	15 %
Information	5 %
Om samtliga åtgärder genomförs	50 %

Grön resplan

Verksamheter i området ska ha en så kallad grön resplan, som är en handlingsplan för hållbara resor till, från och i arbetet. Den gröna resplanen anpassas efter det aktuella företagens behov men kan till exempel innehålla kampanjer, reserådgivning, prova på-erbjudanden för kollektivtrafikresor, bättre förutsättningar för distansarbete och möjlighet att göra tjänsteresor med kollektivtrafik, bilpool, tjänste- eller hyrcykel.

Parkering för bil

Parkering för flera fastighetsägare samlokaliseras i en gemensam anläggning utan egna reserverade platser. Parkering vid arbetsplats ska avgiftsbeläggas med marknadspriser. Principen ska vara att den faktiska kostnaden för parkeringsplatsen ska tas ut av slutanvändaren.

När det är känt vilka verksamheter som kommer att samnyttja bilparkering i en anläggning bör en beräkning göras av hur mycket detta minskar efterfrågan. Denna minskning är utöver den reduktion som anges i tabellen ovan.

Parkering för cykel

Parkeringsstalet för cykel ska vara minst 40 platser per 1000 kvm BTA.

Minst 50 % av cykelplatserna ska vara väderskyddade. Alla platser ska ligga nära entréer och under tak, samt ha ramlåsmöjlighet. Inomhusparkering för cyklar ska ligga i markplan eller i källarplan med god tillgänglighet, med automatiska dörröppnare för alla dörrar som måste passeras.

Minst 10 % av cykelplatserna ska ha tillräckligt utrymme för parkering av lådcyklar eller cykelkärror.

Särskilda utrymmen för tvätt och underhåll av cyklar ska finnas inom den egna fastigheten eller inom gångavstånd, med tillgång till pump och verktyg.

Möjlighet ska finnas att ladda elcyklar i alla cykelrum.

Omklädningsrum med dusch, förvaringsskåp och möjlighet att torka kläder ska finnas inom den egna fastigheten.

Information

Verksamheter ska inför kontraktstecknande informeras om lokalernas förutsättningar för hållbar mobilitet samt vilka krav som kommer att ställas gällande till exempel framtagande av en grön resplan.

Därefter ska information kontinuerligt ges till de anställda om deras förutsättningar att resa med hållbara färdmedel i tjänsten och till och från arbetet samt möjlighet till resfria möten.