

Rapport

# **RIBBAN 5, 6 & 7, NYKÖPING MOBILITETSUTREDNING**



SLUTVERSION INFÖR SAMRÅD  
2022-05-23

**UPPDRAG** 319585, Detaljplan Ribban 5-7, Nyköping  
Titel på rapport: Ribban 5, 6 & 7, Nyköping - Mobilitetsutredning  
Status: Slutversion, inför samråd  
Datum: 2022-05-23

#### **MEDVERKANDE**

Beställare: Svefa AB och Kungsleden skotpunkten AB  
Kontaktperson:

Konsult: Tyréns AB  
Uppdragsansvarig: Marlene Sjödin  
Handläggare: Christine Schnabel  
Marcus Finbom  
Kvalitetsgranskare: Filippa Grufvisare

#### **REVIDERINGAR**

Revideringsdatum 2022-05-23  
Version: 1.1  
Initialer: Tyréns

Uppdragsansvarig: Marlene Sjödin

---

Datum: 2022-05-23

Handlingen granskad av: Filippa Grufvisare

---

Datum: 2022-03-18

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>SAMMANFATTNING</b> .....	<b>5</b>
<b>INLEDNING</b> .....	<b>6</b>
<b>BAKGRUND</b> .....	<b>6</b>
<b>NULÄGE</b> .....	<b>6</b>
<b>PLANERAD EXPLOATERING</b> .....	<b>7</b>
<b>MÅL</b> .....	<b>10</b>
<b>PLANERINGSUNDERLAG SAMT ANGRÄNSANDE PROJEKT</b> .....	<b>12</b>
<b>ÖVERSIKTSPLAN FÖR NYKÖPING 2040</b> .....	<b>12</b>
<b>TRANSPORTSTRATEGI FÖR NYKÖPINGS TÄTORT OCH SKAVSTA</b> .....	<b>12</b>
<b>DETALJPLANER</b> .....	<b>12</b>
<b>FÖRSTUDIE FÖR RIBBAN</b> .....	<b>12</b>
<b>PARALLELLA OCH ANGRÄNSANDE PROJEKT</b> .....	<b>13</b>
<b>PARKERING: RIKTLINJER OCH P-TAL</b> .....	<b>14</b>
<b>NULÄGESBESKRIVNING TRAFIKALA FÖRUTSÄTTNINGAR</b> .....	<b>17</b>
<b>MÅLPUNKTER OCH SERVICE</b> .....	<b>17</b>
<b>CYKEL</b> .....	<b>19</b>
<b>KOLLEKTIVTRAFIK</b> .....	<b>19</b>
<b>BILÄGANDE I NYKÖPING</b> .....	<b>21</b>
<b>SAMMANFATTNING: FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR HÅLLBART RESANDE</b> .....	<b>21</b>
<b>PARKERINGSSTRATEGI FÖR RIBBAN 5, 6 OCH 7</b> .....	<b>22</b>
<b>CYKELPARKERING</b> .....	<b>22</b>
<b>BILPARKERING</b> .....	<b>22</b>
<b>PARKERINGSEFTERFRÅGAN</b> .....	<b>23</b>
<b>CYKELPARKERING</b> .....	<b>23</b>
<b>BILPARKERING UTAN MOBILITETSÅTGÄRDER</b> .....	<b>24</b>
<b>MOBILITETSÅTGÄRDER</b> .....	<b>24</b>
<b>REDUCERAT ANTAL PLATSER FÖR BILPARKERING</b> .....	<b>27</b>
<b>SAMNYTTJANDE BILPARKERING</b> .....	<b>28</b>
<b>PLANFÖRSLAGETS UTFORMNING</b> .....	<b>29</b>
<b>CYKELPARKERING</b> .....	<b>29</b>
<b>BILPARKERING</b> .....	<b>30</b>
<b>HÄMTA/LÄMNA TILL SKOLAN</b> .....	<b>32</b>
<b>CYKELPARKERING</b> .....	<b>32</b>
<b>MOBILITETSÅTGÄRDER</b> .....	<b>33</b>

<b>VIDARE UTREDNINGAR OCH ARBETE.....</b>	<b>34</b>
<b>REFERENSER.....</b>	<b>35</b>

## SAMMANFATTNING

Detaljplanearbetet för Ribban 5, 6 och 7 har som mål att pröva marken för skol- och verksamhetsändamål i befintlig byggnad samt pröva möjligheten att bygga bostäder och kommersiella verksamheter norr om den befintliga byggnaden.

Redan innan arbetet med detaljplanen sattes i gång genomfördes en förstudie där bland annat mobilitets- och parkeringsfrågor har berörts. Föreliggande utredning bygger i stora delar på förstudiens metod att beräkna parkeringsefterfrågan samt de resultaten som beräkningarna har lett fram till.

En analys av platsens läge i staden, avstånd till viktiga målpunkter och daglig service, samt möjligheter att gå, cykla och åka kollektivt har visat på att förutsättningar för hållbart resande är mycket goda i området. Dels kan många målpunkter nås snabbt och enkelt både till fots och med cykel. Idag ligger bussterminalen inom 400 meters avstånd vilket även gör kollektivtrafiken till ett attraktivt trafikslag. Det är sannolikt att bussterminalen har hunnit flyttas till resecentrum när Ribban byggs. Utgångspunkten är dock att kollektivtrafikens höga attraktivitet kvarstår då stadstrafikens huvudlinjer samt några regionala linjer kommer att passera området och att det kommer att finnas en hållplats i anslutning till planområdet.

Byggaktörerna vill bidra till ett hållbart stadsbyggande och har därför som ambition att arbeta aktivt med hållbar mobilitet till förmån för reduktion av bilparkeringsplatser. För att uppnå detta föreslås ett omfattande paket av mobilitetsåtgärder som både stärker cykeln och kollektivtrafiken som attraktiva trafikslag och erbjuder möjlighet till delade transportlösningar via både bilpool och cykelpool.

Den planerade exploateringen innebär att huvuddelen av bilparkeringen kommer att placeras i mobilitetshuset. Cykelparkering kommer att finnas både inomhus i mobilitetshuset samt utomhus intill bostäder och verksamheter. Både bil- och cykelpool kommer att finnas inom området. Den beräknade parkeringsefterfrågan för både bil och cykel bedöms att kunna tillgodoses inom Ribban 5 och 7. Parkeringsbehovet för Ribban 6 utreds i kommande skede och kommer att lösas lokalt på fastigheten.

Antalet parkeringsplatser kan reduceras med 30 procent för boende genom att erbjuda mobilitetsåtgärder. Beräknad parkeringsefterfrågan för både boende och verksamheter blir då 338 platser, vilket inkluderar sex platser för poolbilar som ska ställas upp på lämplig plats.

Utöver de 1 433 platser behöver enligt beräkning utifrån p-normen plats för 14 poolcyklar ordnas, vilket motsvarar två cyklar per 50 lägenheter. Hälften av poolcyklarna ska vara elcyklar och hälften ellådcyklar. Totalt platsbehov för cyklar inklusive cykelpool är 1 447 platser varav en del bör vara för utrymmeskrävande cyklar.

## INLEDNING

### BAKGRUND

Mobilitets- och parkeringsutredningen utgör del av underlag till detaljplan för Ribban 5 och 7, och till viss del även Ribban 6, Nyköping. Syftet med utredningen är att se över den framtida efterfrågan på bil- och cykelparkeringar med utgångspunkt i att mobilitetslösningar genomförs och attraktiva cykelfaciliteter tillhandahålls i kvarteret Ribban.

### NULÄGE<sup>1</sup>

Utredningsområdet ligger i stadsdelen Spelhagen söder om Nyköpings stadskärna i närheten av hamnen. Utredningsområdet omfattar i huvudsak fastigheterna Ribban 5 och 7 men kommer också ianspråkta del av Ribban 6 och Väster 1:1 vid upprustning av Brukslagarvägen och vid ny anslutning till Järnvägsgatans förlängning samt en utveckling inom Ribban 6.

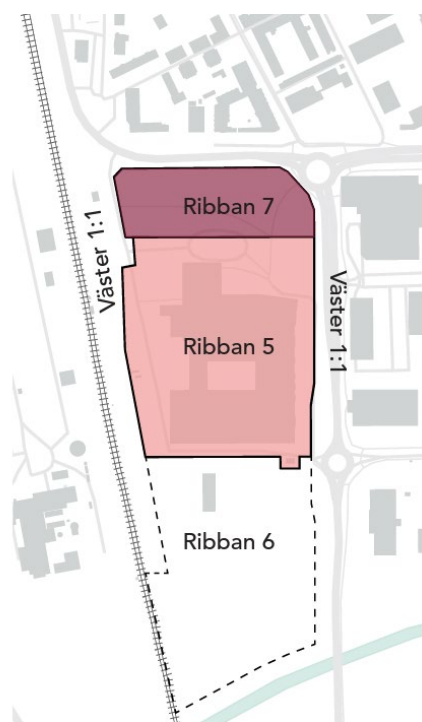
Ribban 5 är idag bebyggd med en större två vånings industribyggnad (se figur nedan) innehållande flera olika butiker och företag samt gymnasieskolan Framtidsgymnasiet. Fastigheten omfattar del av Brukslagarvägen, parkering samt grönytor med träd. Ribban 7 är obebyggd och omfattar en yta bestående av främst grönytor och vegetation med i huvudsak stora träd.



Figur 1 Befintlig bebyggelse på Ribban 5 (inringad).

Källa: Förstudie Ribban 5 och 7 och Tyréns

<sup>1</sup> Enligt Förstudie för Ribban 5 & 7, del 1: Planförutsättningar



Figur 2 Placering av Ribban 5, 6 och 7.  
Källa: Förstudie för Ribban 5 & 7

Utredningsområdet avgränsas av järnvägen TGOJ-banan i väster och Hamnvägen i norr. Arnöleden i öster och Brukslagarvägen i väster och söder ingår i utredningen. Hamnvägen och Arnöleden är två kommunala huvudgator och viktiga leder. Hamnvägen sträcker sig från väst till öst och utgör en gräns mellan Nyköpings innerstad och industriringen som Spelhagen ingår i. Arnöleden kopplar samman centrala Nyköping med Arnö i söder. TGOJ-banan som passerar utredningsområdet är ett godsstråk mellan Sala och Oxelösund och Brukslagarvägen är en lokalgata till fastigheterna Ribban 7 och 5. Intilliggande bebyggelse utgörs av köplador och industribebyggelse samt ett äldreboende och ett mindre antal flerbostadshus.

Fastigheterna Ribban 7 och 6 ägs idag av ABB. Ribban 5 där den befintliga industribyggnaden är belägen ägs av Kungsleden. Nyköpings kommun äger fastigheterna som ansluter i väst där den norra delen av Brukslagarvägen ingår samt del av grönområdet söder om Hamnvägen och Arnöleden i öster.

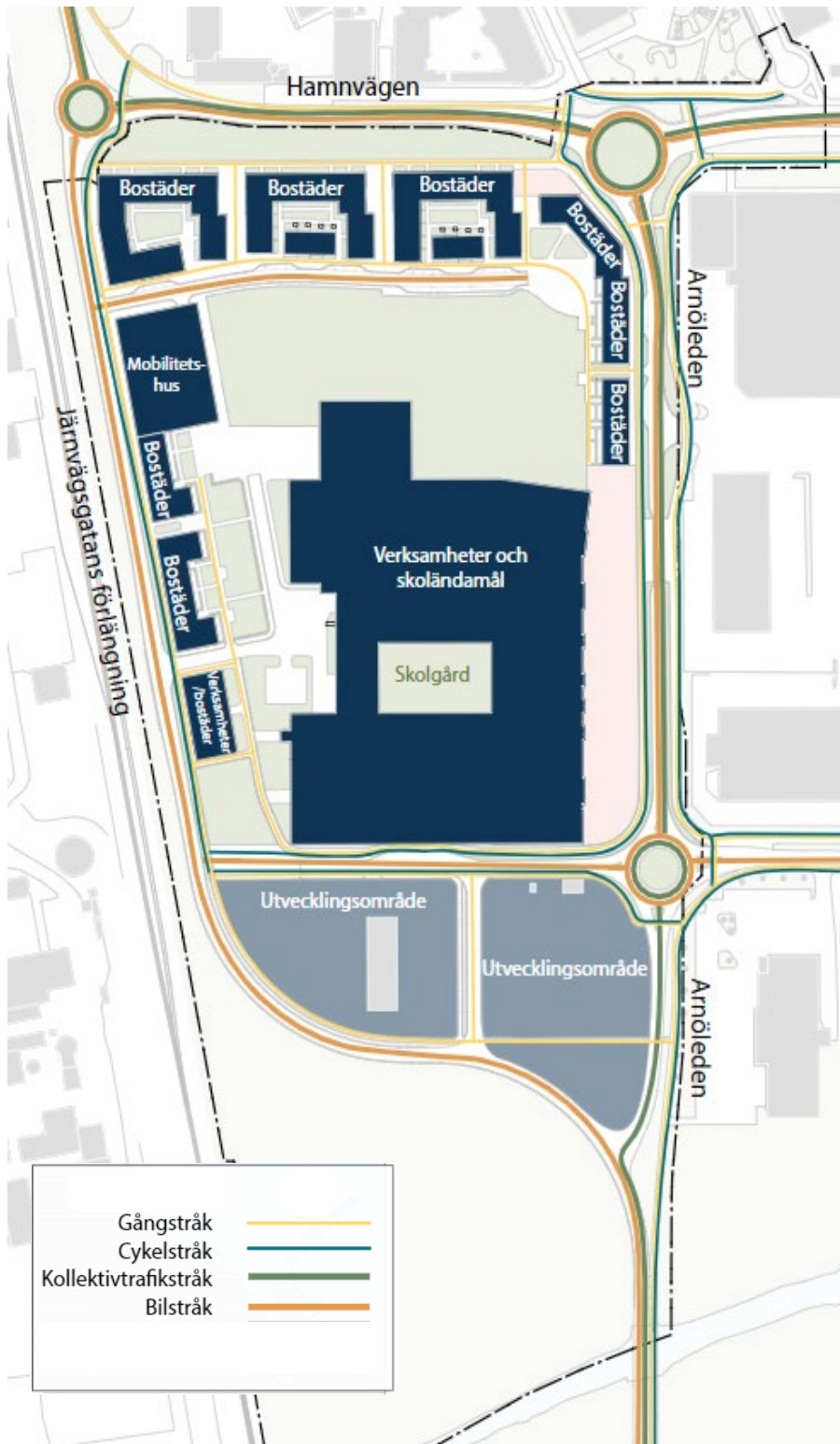
## PLANERAD EXPLOATERING

Planförslaget omfattar större förändringar i den kringliggande gatustrukturen som innebär att bland annat Brukslagarvägen ersätts med väg i ny sträckning (Järnvägsgatans förlängning) strax väster om dagens Brukslagarvägen, vilket skapar mer bebyggbar yta på utredningsområdet än i dag.

I den norra delen, såväl parallellt med Hamnvägen samt i den nordöstra delen längs med Arnöleden och på den västra sidan planeras för bostäder. Bebyggelsen utgörs främst av en kvartersstruktur med inslag av flerbostäder och stadsradhus på sex våningar. I bottenvåningar möjliggörs för verksamhetsetableringar. Bostadshusen längs med den norra delen av området angörs med hjälp av en kvartersgata som ansluter i väst till Järnvägsgatans förlängning.

Största delen av den södra halvan av utredningsområdet planeras att omfatta befintliga verksamheter samt ny bebyggelse för nya verksamheter. Den befintliga industribyggnaden utvecklas för att inhysa grundskola. Norr om skolan föreslås skolgården uppföras. Den nyttillkommande bebyggelsen omsluter den föreslagna skolgården för att skapa en trygg och tyst miljö. Genom en omledning av trafiken möjliggörs att Arnöleden kan ombildas till en stadsgata med en större platsbildning vid den befintliga byggnadens entré, framför den planerade grundskolan.

Ett mobilitetshus planeras att placeras på den västra sidan av området längs med den nya förlängningen av Järnvägsgatan. Huset uppförs som en separat byggnad för främst bilparkering, cykelparkering och andra mobilitetstjänster. I bottenplan på mobilitetshuset föreslås en idrottshall eller annan verksamhet ej relaterad till parkering och mobilitet för aktivering av byggnaden.



Figur 3 Situationsplan för Ribban 5, 6 och 7, vilken även visar möjliga stråk för respektive trafikslag.  
Källa: Urban Minds



Den beräknade parkeringsefterfrågan för både bil och cykel bedöms att kunna tillgodoses med god marginal genom parkeringsplatser i både mobilitetshus och utomhus. Mobilitetshuset kommer att dimensioneras för att kunna tillgodose parkeringsbehovet för bilar.

Den framtida bebyggelsen, bestående av befintlig och tillkommande bostäder och verksamheter, utgör 59 140 kvm BTA; tillkommer den befintliga och den nya skolan vars yta inte är kända och kan därför inte beskrivas i tabellen, se tabell 1 och 2. I tabell 1 redogörs antal och typ av lägenhet. I tabell 2 syns fördelningen över befintliga och tillkommande verksamheter.

*Tabell 1 Lägenhetsfördelning för tillkommande bebyggelse.*

Lägenhetsfördelning			
Typ	Kvm	Antal	Andel
1-2 ROK	17 205	172	50 %
3+ ROK	17 205	173	50 %
<b>Totalt</b>	<b>34 410</b>	<b>345</b>	

*Tabell 2 Befintliga och tillkommande verksamheter*

Verksamheter		
Typ	Kvm	Antal anställda/ elever + lärare
Befintlig verksamhet	21 600	175
Kontor - Ny	3 130	250
Befintlig skola	Ej känt	160 + 13
Skola - NY	Ej känt	750 + 63
<b>Totalt</b>	<b>24 730</b>	

## MÅL

Nedan beskrivs kortfattat de målen och underlag som har varit utgångspunkt för utredningen.

### PARISAVTALET

I december 2015 enades världens länder om ett nytt klimatavtal, Parisavtalet, som syftar till att minska utsläppen av växthusgaser samt stödja de som drabbas av klimatförändringarnas effekter. Avtalet innebär att den globala temperaturökningen ska hållas långt under 2°C och att man ska sträva efter att den ska stanna vid 1,5 grader jämfört med förindustriell nivå.

### EU:S KLIMATMÅL

Utsläppen inom EU ska minska med 40 procent till 2030 jämfört med 1990. I EU-kommissionen långsiktiga klimatstrategi är ambitionen att nå netto-nollutsläpp 2050. EU-länderna har godkänt målet att bli klimatneutrala till senast 2050, i linje med Parisavtalet.

### SVERIGES KLIMATMÅL

Sveriges långsiktiga klimatmål är att senast år 2045 inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Utsläppen från inrikes transporter (exkl. koldioxidutsläpp från inrikesflyg) ska minska med minst 70 procent till år 2030 jämfört med 2010.

### NYKÖPINGS KLIMAT- OCH ENERGISTRATEGI

”Nyköping är en hållbar kommun och ska gå före i den gröna omställningen med mer förnybar energi samt minskad energianvändning. I Nyköping ska utsläppen av växthusgaser fortsatt minska även med en ökande befolkningstillväxt för att vara noll (nettoutsläpp) år 2045.”

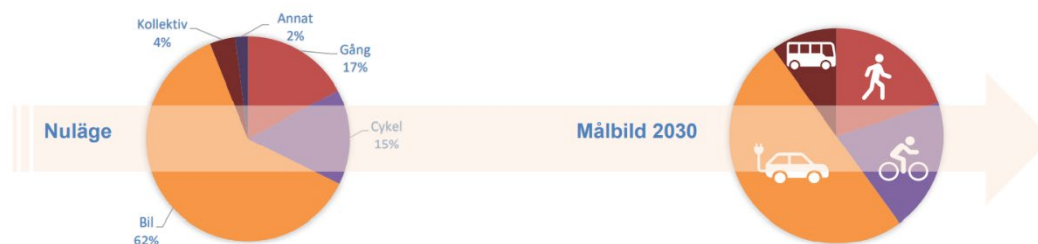
### NYKÖPINGS TRANSPORTSTRATEGI

Transportstrategin för Nyköpings tätort och Skavsta 2016–2030 är ett verktyg för att skapa den hållbara staden med attraktiva och tillgängliga miljöer för alla. Enligt Transportstrategi för Nyköpings tätort ska trafikslag prioriteras enligt ordningen – gång, cykel, kollektivtrafik och därefter bil.

Vidare anger transportstrategin vikten av ett attraktivt sammanhängande huvudcykelvägnät med hög och snabb tillgänglighet till målpunkter samt att busstrafik prioriteras längs sina stomlinjer framför bil-, cykel- och gångtrafik.

## HANDLINGSPLAN – TRANSPORTSTRATEGI FÖR NYKÖPINGS TÄTORT OCH SKAVSTA

Handlingsplanen redovisar hur Transportstrategin för Nyköpings tätort och Skavsta kan implementeras och tillämpas i praktiken och anger över 70 åtgärdsförslag på hur Nyköpings kommun kan arbeta för ett långsiktigt hållbart transportsystem och öka det hållbara resandet. Den innehåller strategier och ställningstaganden för transport och trafik i Nyköping. Målbilden för det framtida resandet utgår från dagens resande men visar inga konkreta siffror. Den pekar på en balanserad inriktning mellan biltrafik och övriga trafikslag.



Figur 4 Målbild för Nyköpings transportsystem 2030. Källa: Handlingsplan – Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta.

Handlingsplanen anger bland annat att kommunen behöver ta fram en mobilitets- och parkeringsnorm. Åtgärder för beteendepåverkan och mobility management utgör en stor del av de föreslagna åtgärderna. Mobility management ska ingå i olika skeden av samhällsplanerings-processen och bedrivs inom olika verksamheter, samt stödjas genom införande av tjänster och genomförandet av kampanjer och informationsinsatser.

## **PLANERINGSUNDERLAG SAMT ANGRÄNSANDE PROJEKT**

Mobilitets- och parkeringsutredningen behöver utgå ifrån och förhålla sig till nedan listade planer, strategier och studier.

### **ÖVERSIKTSPLAN FÖR NYKÖPING 2040**

Gällande översiktsplan Nyköping 2040 antogs i december 2021. I översiktsplanen är området utpekad som Utvecklingsområde för tät blandstad. Översiktsplanen ger stöd för en blandning av bostäder, offentlig och kommersiell service såsom skola, kontor, handel, icke störande verksamheter, fritidsanläggningar samt grönområden och parker. Översiktsplanens målbild är att området Spelhagen ska utgöra en central plats för skolbarn i Nyköping, vara en sammanbindande länk mellan stadskärnan och Arnö samt att Arnöledens barriäreffekt ska minska. I översiktsplanen är Brukslagarvägen utpekad som utvecklingsområde för biltrafik vilket möjliggör för person- och godstransporter mellan Arnöleden och Järnvägsgatan.

### **TRANSPORTSTRATEGI FÖR NYKÖPINGS TÄTORT OCH SKAVSTA**

Transportstrategin för Nyköpings tätort och Skavsta omfattar tidsperioden 2016–2030 och är ett verktyg för att skapa den hållbara staden med attraktiva och tillgängliga miljöer för alla. Enligt Transportstrategi för Nyköpings tätort ska trafikslag prioriteras enligt ordningen – gång, cykel, kollektivtrafik och bil. Vid planering av angöring och parkering samt kollektivtrafik framför biltrafik ska gång- och cykeltrafik prioriteras.

### **DETALJPLANER**

Fastigheten Ribban 5 omfattas av gällande detaljplan (P15-9) från 2015 och tillåter användningen industriändamål, handel, kontor, kultur och skolverksamhet (ej förskola eller grundskola då bland annat trafiksituationen ansågs olämplig). Utredningsområdet beskrivs som ett mindre industriområde med plats för verkstäder och liknande småindustri. En teknisk anläggning finns planlagd i södra delen av fastigheten. Planens genomförandetid går ut 2025. Fastigheten Ribban 7 och del av Ribban 6 omfattas av stadsplan för Spelhagsområdet (P76-3) från 1975 som enbart tillåter industriändamål inom den del som berör utredningsområdet. Planens genomförandetid har löpt ut.

### **FÖRSTUDIE FÖR RIBBAN**

En förstudie för Ribban genomfördes i syfte att pröva skol- och verksamhetsändamål i befintlig verksamhetsbyggnad samt pröva möjligheten att bygga bostäder och kommersiella verksamheter på fastigheterna Ribban 5, 7 samt del av Ribban 6.

I arbetet med förstudien identifierades tidigt i processen ett behov av att se över den befintliga trafiksituationen för att leda bort genomgående trafik från Arnöleden mellan Munkvraksrondellen och Spelhagsrondellen. Detta påvisades kunna ske på olika sätt och därför presenterades två alternativa scenarion för trafikomledning med tillhörande strukturförslag. Det fattades beslut om att arbeta vidare med en större satsning där Brukslagarvägen ersätts med en ny gata närmare TGOJ-spåren som en förlängning av Järnvägsgatan.

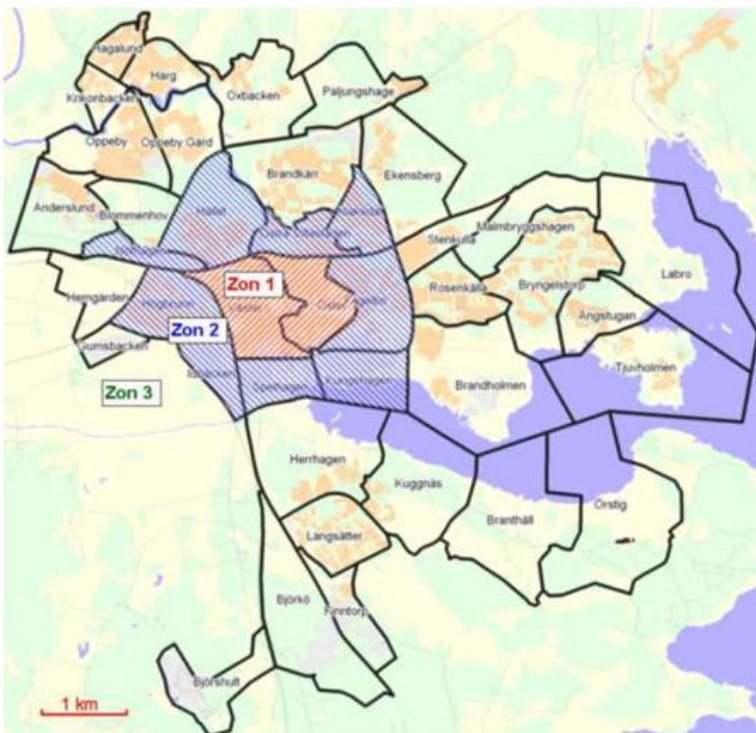
### **PARALLELLA OCH ANGRÄNSANDE PROJEKT**

Det är flera pågående detaljplaner som angränsar till planområdet. Österut mot hamnen planeras utbyggnad av parkeringsgarage inom detaljplan Ana 1:1 och inom detaljplan Västra hamnsidan planeras bostäder, handel, kontor, centrumverksamhet samt offentliga platser och stråk. Väster om järnvägen finns en pågående detaljplan Stenbäret 1 m fl - Idbäcken som planeras omvandlas från industriområde till en stadsdel med bostäder och blandade funktioner.

Just nu pågår planering för byggande av Nyköpings resecentrum vid bangårdsområdet, mellan Brunngatan och nuvarande stationsbyggnad. Detta innebär att nuvarande bussterminal strax norr om Ribban 5 och 7 kommer att flyttas till det nya resecentrumet. Preliminär byggstart sker 2023 för det gemensamma arbetet med Trafikverket. Byggskedet kommer att pågå från 3 till 5 år beroende på om alla delar kan byggas parallellt och samtidigt.

## PARKERING: RIKTLINJER OCH P-TAL

Kommunens parkeringsnorm finns i den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta. Parkeringsnormen skiljer sig åt beroende på läge i tätorten, som är uppdelad i tre olika zoner enligt bilden nedan. Den fördjupande översiktsplanen anger att utpekade utvecklingsområden, som kvarteret Ribban är, ska parkeringsnorm motsvarande zon 1 eftersträvas om tillgängligheten till kollektivtrafik är god, oavsett vilken parkeringszon området ligger i. Kravet på god tillgänglighet till kollektivtrafik uppfylls och parkeringsnorm för zon 1 har använts därför för Ribban.



Figur 5 Zonindelning av Nyköping. Källa: Fördjupad översiktsplan för Nyköpings kommun

Bil- och cykelparkeringsnorm för bostäder samt cykelparkeringsnorm för verksamheter i zon 1 redovisas i tabellerna nedan.

Tabell 3 Bilparkeringsnorm för bostäder

Bostadstyp (boende+besökande)	Zon 1
1-2 rum och kök	0,5
3 ≥ rum och kök	1,0

Tabell 4 Cykelparkeringsnorm för bostäder

Bostadstyp (boende+besökande)	Zon 1-3
1-2 rum och kök	1,5
3 ≥ rum och kök	2,8

Tabell 5 Cykelparkeringsnorm för verksamheter

Verksamhet per anställda	Zon 1
Butik sällanköp	0,2
Butik dagligvaror	0,2
Kontor	0,2
Restaurang	0,2
Industri	0,2
Idrott/åskådare	0,2
Utbildning grundskola	0,2+30/1000m <sup>2</sup>
Utbildning gymnasieskola	0,2+60/1000m <sup>2</sup>

Enligt den fördjupande översiktsplanen ska bilparkeringsnormen för verksamheter bedömas från fall till fall. I bedömningen ska vägas in vilken zon verksamheten ligger i, hur tillgängligheten är till kollektivtrafik och huvudcykelnätet, antalet uppskattade anställda och besökande (besökande bör hänvisas till allmänna parkeringsplatser).

Nyköpings kommuns bilparkeringsnorm anger inga exakta parkeringstal för verksamheter och skolor. I Nyköpings kommuns Funktionsprogram för konceptskola f-6 (Version 1; antagen av projektstyrningsgruppen 26 september 2018) anges en ambition om att eleverna ska kunna ta sig till skolan till fots eller med cykel. Det finns en progressionstanke i ambitionen, med hänsyn till elevens ålder där yngre barn förväntas skjutas i bil i större utsträckning än äldre, med plats för hämtning/lämning för de yngre barnen medan skolor för äldre barn bör vara bilfria.

För beräkning av parkeringstal för verksamheter och skolor Örebros kommuns parkeringsnorm vid behovsbedömningen. Nedan utdrag ur Örebros parkeringsnorm som anger p-tal för både cykel och bil för olika verksamheter. Besöksparkeringar ingår i Örebros p-tal. För cykel till skolor anges i kommunens Funktionsprogram för skolor att 50% av eleverna ska ha en cykelplats.

Tabell 6 Örebros parkeringsnorm för Förskola, grundskola och gymnasium

Skoltyp Zon	Bilparkeringar antal		
	Min	Utgångspunkt	Markmax
<b>Förskola</b> 1 och 2	0,2 3	0,4 per anställd alt. 7 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA /S	0,5 7
<b>Förskola</b> 3 och 4	0,4 8	0,5 per anställd alt. 10 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA /S	-
<b>Grundskola</b> 1 och 2	0,1 3	0,4 per anställd alt. 7 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA /S	0,5 7
<b>Grundskola</b> 3 och 4	0,4 8	0,5 per anställd alt. 9 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA /S	-
<b>Gymnasium</b> 1 och 2	0,2 4	0,3 per anställd alt. 7 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA /S	0,3 7
<b>Gymnasium</b> 3 och 4	0,2 4	0,4 per anställd alt. 9 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA /S	-

Tabell 7 Örebros parkeringsnorm för kontor

Zon	Bilparkeringar antal		
	Min	Utgångspunkt	Markmax
1	-	4 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	4 / S

Tabell 8 Örebros parkeringsnorm för industri och lager

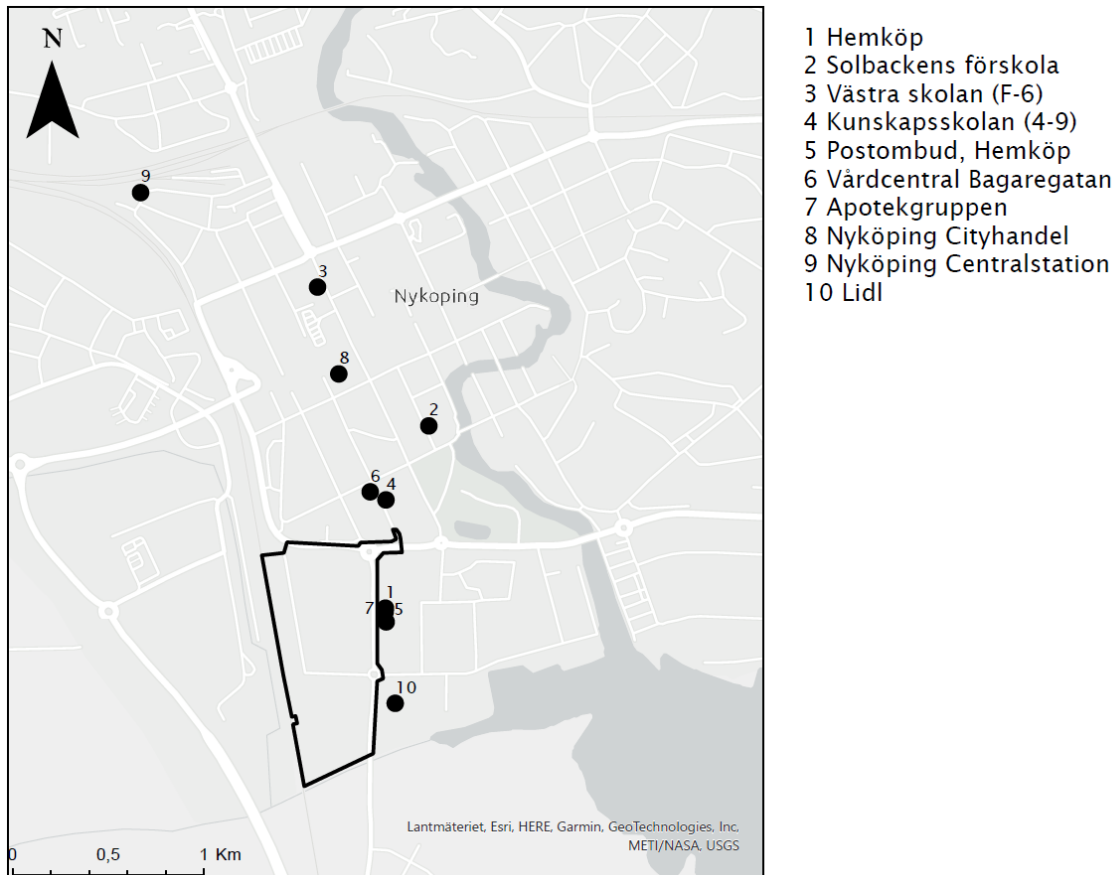
Zon	Bilparkeringar antal		
	Min	Utgångspunkt	Markmax
1 (småindustri och hantverk)	3	5 per 1 000 m <sup>2</sup> BTA / S <sup>18</sup>	5



## NULÄGESBESKRIVNING TRAFIKALA FÖRUTSÄTTNINGAR

### MÅLPUNKTER OCH SERVICE

Kvarteret Ribban ligger inom ett mycket nära promenadavstånd från flertalet olika serviceverksamheter. Kartan ovan visar några utvalda målpunkter för vardagsresor.



Figur 6. Målpunkter och service; planområdet är markerad med svart ram. Källa: se information i kartbilden, samt Tyréns

Tabell 9 på följande sida visar avstånd i meter och tid till olika målpunkter och service. Inom fem minuter till fots nås livsmedelsbutik, apotek, förskola, skola (4-9), vårdcentral och postombud. Endast till skola (F-6) är det något längre gångavstånd, 12 minuter. För äldre elever blir avstånden längre och gångtiden sämre jämfört med bil, liksom till Rosvalla Idrottsplats.

För cykel är restiden till alla målpunkter mellan två till elva minuter och är alltid snabbare än bil, förutom till högstadiet och centralstationen då den är lika snabb. Placeringen av bilparkering i mobilitetshuset istället för invid bostaden, bidrar därmed till att stärka cykeln som ett snabbt alternativ till bilen för resor inom Nyköping.

I nedanstående tabell görs även en jämförelse av restiden mellan dels gång och bil, dels cykel och bil. De bägge restiderna divideras vilket ger en restidskvot. Det innebär att om restidskvoten är 1.0 är restiden lika lång för båda trafikslagen och om den är 0,7 för gång/bil betyder det att gång är 30 procent snabbare än bil. För att räkna ut den egentliga restiden läggs en terminaltid vid start och stopp till för alla resor med fordon, för att simulera den tid det tar att till exempel låsa upp samt hitta parkering.

För cykel är den totala terminaltiden satt till 2 minuter och för bil är den satt till 5 minuter. Alla avstånd utgår från Arnöleden 2 i mitten av området, förutom för bil som utgår från det planerade mobilitetshuset på Järnvägsgatans förlängning.

En jämförelse mellan restid för gående och bil visar att för livsmedelsbutik, apotek, förskola, skola (6-9), postombud och vårdcentral uppfyller området kraven för god standard vad gäller restidskvot, och är oftast snabbare för gående än med bil. Endast till vårdcentral är restiden till fots likvärdig restiden med bil. Restidskvoten till skola (F-6) är av mindre god standard jämfört med bil.

Restidskvoterna för cykel i relation till bil uppfyller god standard för att nå den grundläggande vardagliga servicen, då restiden med cykel alltid är snabbare jämfört med bil.

*Tabell 9. Viktiga målpunkter med restidskvot för gång (g), cykel (c) och bil (b) avrundat till en decimal. Restidskvoter har rangordnats enligt TRAST:s standardnivåer för god standard (<1,5), mindre god standard (1,5-2,0) samt låg standard (>2,0).*

Målpunkt	Avstånd (m)	Restid (min)	Restidskvot gång/bil	Restidskvot cykel/bil
Hemköp, stor mataffär	(g) 50	1	0,1	1,7
	(c) 2600	11		
	(b) 700	6		
Apoteksgruppen	(g) 50	1	0,1	0,3
	(c) 50	2		
	(b) 700	6		
Solbackens förskola	(g) 400	5	0,7	0,5
	(c) 400	3		
	(b) 1100	7		
Västra skolan (F-6)	(g) 1000	12	1,6	0,7
	(c) 1000	6		
	(b) 1300	8		
Kunskapsskolan (4-9)	(g) 400	5	0,7	0,5
	(c) 400	3		
	(b) 1000	7		
Nyköpings högstadium Alpha	(g) 2000	24	2,6	1,0
	(c) 2100	9		
	(b) 2100	9		
Rosvalla IP	(g) 2400	29	2,5	0,9
	(c) 2500	11		
	(b) 3300	12		
Postombud, Hemköp	(g) 50	1	0,1	0,3
	(c) 50	2		
	(b) 700	6		
Vårdcentral, Bagaregatan	(g) 400	5	0,8	0,6
	(c) 400	3		
	(b) 450	6		
Nyköping cityhandel	(g) 850	10	1,5	0,7
	(c) 850	5		
	(b) 900	7		
Nyköping Centralstation	(g) 1300	16	2,1	0,9
	(c) 1300	7		
	(b) 1200	7		

## CYKEL

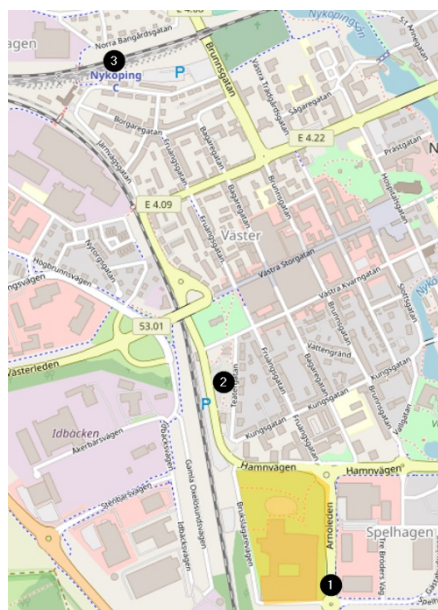
Det planerade området ligger i direkt anslutning till Nyköpings cykelnät med trafikseparerade förbindelser in mot de centrala delarna, inklusive busstation och centralstation det vill säga framtida resecentrum. Viktiga målpunkter för gång- och cykeltrafik bedöms vara det centrala handelsområdet med företrädesvis gågator, samt busstationen och centralstationen.



Figur 7. Cykelkarta över centrala Nyköping. Den planerade bebyggelsen är markerad med orange. Viktiga målpunkter som busstation och centralstation är markerade som röd cirkel och de centrala handelskvarteren med gågator är markerade med röd fyrkant. Källa: Nyköpings kommun och Tyréns

## KOLLEKTIVTRAFIK

Den planerade bebyggelsen i Nyköping har kort gångavstånd till busstrafik vilket även inkluderar Nyköpings centrala busstation (punkt 2 i kartan nedan; dagens läge). I illustrationen nedan redovisas hållplatser i närheten av den nya bebyggelsen.



Avstånd fågelvägen till närliggande kollektivtrafik-hållplatser samt vilken typ av kollektivtrafik som finns vid varje hållplats är sammanställt i nedanstående tabell.

Avstånden är ungefärliga och uppskattade utifrån områdets mittpunkt. Från bostäderna i områdets norra del är det mellan 250 och 300 meter fågelvägen till Nyköping busstation. Från skolan är det cirka 50 meter till hållplats Spelhagsvägen.

Maxtimme innebär största möjliga trafikmängd i båda riktningarna under en timme på eftermiddagen en normal vardag.

Figur 8. Nyköpings busslinjer markerade med röda linjer. Den planerade bebyggelsen är markerad med orange rektangel och närliggande hållplatser med svarta numrerade cirklar. Källa: Open Street Maps & Tyréns.

Tabell 10. Gångavstånd till närliggande kollektivtrafikhållplatser

Punkt	Hållplats	Avstånd	Kollektivtrafik	Antal avgångar i högtrafik
1	Spelhagsvägen	200 meter	Buss 2, 715	14 i maxtimme
2	Nyköpings busstation	400 meter	Buss 1, 2, 3, 161, 162, 515, 525, 554, 555, 560, 561, 563, 570, 590, 601, 603, 605, 615, 655, 656, 660, 663, 667, 701, 710, 715, 759, 760, 765, 801, 805  Flixbus	55 i maxtimme  5 i maxtimme
3	Nyköping Centralstation	1 400 meter	Buss 1, 161, 162, 515, 560, 570, 655, 660, 701, 710, 715, 759, 760, 765, 801, 805  Storregional tågtrafik (Norrköping – Stockholm och mellanliggande)	23 i maxtimme -

Utifrån riktlinjerna i Kol-TRAST (Trafikverkets planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik, 2012) bedöms avstånd till kollektivtrafik på upp till 400 meter fågelvägen som god standard. Enligt RiPlan (Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län, 2018) bedöms 400 meter fågelvägen till kollektivtrafik som god standard. Vidare bedöms det som god tillgång till stomtrafik, om bebyggelsen är inom 900 meter gångavstånd.

Alla lokala bussar i Nyköping, samt en stor andel av de regionala bussarna ankommer och avgår från bussterminalen som ligger 400 meter bort. Flixbuss trafikerar Nyköping busstation med flera regionala linjer till städer som Linköping, Norrköping, Mjölby och Söderköping, men även nationella linjer till Stockholm och Göteborg.

En pendelresa som inkluderar buss och tåg till Stockholms Centralstation en vardagsmorgon tar cirka 1 timme och 15 minuter och tar cirka 7 minuter mindre om man byter bussen mot cykeln för att ta sig till Nyköping Centralstation.

Sammantaget ger detta i nuläget en mycket god tillgång till kollektivtrafik inom ett nära gångavstånd från den planerade bebyggelsen, vilket inkluderar både lokal och regional kollektivtrafik.

Även efter flytten av bussterminalen kommer tillgången till kollektivtrafik mycket god. Då kommer stadstrafikens linje 2 avgå i anslutning till planområdet eller cykel några minuter till resecentrum och därifrån övrig lokal och regional buss- och tågtrafik.

### **Planerad flytt av bussterminal**

Den centrala busstationen är planerad att flyttas och samlokaliseras med järnvägsstationen vid Nyköpings resecentrum. Den nya bussterminalen ska tas i bruk efter 2027.

Restid till Nyköpings resecentrum är då tänkt att minska då reglertiden som idag ligger vid bussterminalen utgår och resan sker med endast en mellanliggande hållplats till resecentrum från hållplats Spelhagsvägen. Viss landsbygdslinjer mot Kiladalen, Nävekvarn och Oxelösund planeras då att få hållplats i närheten av nuvarande bussterminal.

Samtidigt innebär planförslaget för Ribban 5, 6 och 7 bättre framkomlighet för kollektivtrafiken jämfört med dagens situation, se även Trafikutredning för Ribban 5,6 och 7 (Tyréns):

- Den södra delen av Arnöleden, mellan Munkvraksrondellen och Järnvägsgatans förlängning, kommer enbart att inneha busstrafik. Där föreslås att någon form av hinder för allmän trafik sätts upp, vilken samtidigt har minimal påverkan på bussens framkomlighet.
- Längs Arnöleden mellan Spelhagscirkulationen och in-/utfart till handelsområdet föreslås en hållplats (typ av hållplats ej valt) samt att gatan utformas på ett sätt som tillåter allmän trafik, men gör den oattraktiv för att minska den allmänna trafiken på sträckan och därmed öka bussens framkomlighet.
- Längs Arnöledens norra del, mellan Munkvraksrondellen och Spelhagsrondellen, samsas bussen med den allmänna trafiken i högre grad. Arnöledens norra del och kopplingen till in-/utfarten till handelsområdet är viktig att hålla framkomlig även för biltrafik och transporter.

Sammantaget bedöms kollektivtrafiken kunna vara ett attraktivt trafikslag för boende och verksamheter även efter flytt av resecentrum.

#### **BILÄGANDE I NYKÖPING**

I de tre närmsta DeSO-områden som ligger i nära anslutning till Ribban ligger bilägandet mellan 0,62 och 0,69 bilar per hushåll i flerbostadshus<sup>2</sup>. I genomsnitt 0,65 bilar per hushåll i flerbostadshus. Det är något lägre än det genomsnittliga bilägandet i Nyköping och visar på platsens goda förutsättningar för service och tillgänglighet utan att äga en egen bil, detta utan de mobilitetsåtgärder som planeras att erbjuda boende och anställda i Ribban.

#### **SAMMANFATTNING: FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR HÅLLBART RESANDE**

Sammanfattningsvis kan sägas att boende och besökare i Ribban 5, 6 och 7 kommer att ha mycket goda förutsättningar att nå viktiga vardagliga målpunkter till fots och på cykel samt kollektivtrafik. En mycket hög andel av målpunkterna nås dessutom snabbare eller lika snabbt med cykel jämfört med bil. Närheten till bussterminalen och Centralstationen/framtida Nyköpings resecentrum ger en god tillgänglighet med buss och god tillgänglighet med tåg. På grund av stadsbussterminalens flytt är det viktigt att kollektivtrafikens attraktivitet i form av närhet och utbud säkerställs i samband med Ribbans exploatering.

---

<sup>2</sup> Dataunderlag från SCB över biläganade år 2019; Dataanalyser genomförda 2022 av Tyréns

## **PARKERINGSSTRATEGI FÖR RIBBAN 5, 6 OCH 7**

Den övergripande strategin för planområdet är att planera för en hög andel hållbara resor till och från området, bland annat genom att begränsa antalet bilparkeringsplatser till förmån för bilpool och andra mobilitetsåtgärder. Ett sänkt behov av bilparkeringsplatser ger möjlighet till gestaltning av planområdet med grönska och ytor för social samvaro.

### **CYKELPARKERING**

Cykelparkeringarna ska vara enkla att använda, lättillgängliga, trygga och säkra. Gestaltningen ska vara god, likaså sikt, belysning och placering. Cykelparkeringar ska utformas så långt som möjligt enligt de utformnings- och gestaltungsprinciper som anges i Nyköpings kommuns dokument En kort översikt om parkeringsnorm, i kapitlet om mobilitetsåtgärder för cykel.

Cykelparkeringarna kommer så långt som möjligt vara lokaliserade nära bostadshusens entréer (se figur 9). Det finns även plats för en del av cyklarna i mobilitetshuset. Här placeras platserna i markplan och utan nivåskillnad, samt närmare ingången än bilarna. Dessa cykelplatser kan med fördel utgöra långtidsparkering för de boende i de närmaste kvarteren samt korttidsparkering till skola, idrottshall och verksamheter. Avståndet mellan mobilitetshuset och entréer bör inte vara längre än 150 meter.

### **BILPARKERING**

Bilparkering inklusive bilpoolsplatser förläggs i mobilitetshuset så att gårdsytor frigörs. För att främja hållbara färdsätt placeras delade fordon som poolbilar och poolcyklar i ett läge i mobilitetshuset där de är väl synliga och enkla att nå för boende och anställda till verksamheter. Att komplettera platserna med andra visuella effekter såsom målning och skyltning väcker intresse och ökar tjänsternas synlighet för potentiella användare.

Parkering för rörelsehindrade placeras i nära anslutning till entréerna. Vid varje bostadskvarter ska även finnas korttidsparkering för bil (se figur 9).

I enlighet med Nyköpings kommuns Funktionsprogram för konceptskola f-6 är utgångspunkten att yngre barn skjutsas i bil i större utsträckning än äldre vilket behöver tas hänsyn till vid utformning av parkeringsmöjligheter i anslutning till skolan för hämta/lämna.

## PARKERINGSEFTERFRÅGAN

Projektet befinner sig i planskede och det är därför inte möjligt att beskriva en exakt efterfrågan på parkering på grund av att slutgiltigt underlag för planerade verksamheter och bruttoarea, BTA, för bebyggelsen samt exakta lägenhetsstorlekar saknas. Nedan resultat avser Ribban 5 och 7. Parkeringsefterfrågan för Ribban 6 förväntas hanteras lokalt på den fastigheten.

### CYKELPARKERING

Behovet av antal cykelplatser har beräknats med hjälp av de parkeringstal som anges i parkeringsnormen. För bostäder är behovet 742 platser och för verksamheterna 691. Det totala behovet av cykelparkeringar för Ribban 5 och 7 är därmed 1433 platser. Av dessa platser behöver 37 platser anpassas för utrymmeskrävande cyklar, vilket är antalet som motsvarar fem procent av lägenheterna.

Utöver de 1433 platser behöver enligt beräkning utifrån p-normen plats för 14 poolcyklar ordnas, vilket motsvarar två cyklar per 50 lägenheter. Hälften av poolcyklarna ska vara elcyklar och hälften ellådcyklar.

Totalt platsbehov för cyklar inklusive cykelpool är 1447 platser varav en del bör vara för utrymmeskrävande cyklar.

Tabell 11. Behov av cykelparkering för bostäder

Bostäder			
RoK	Antal	P-tal (per bostad)	Antal cykelplatser
1-2 ROK	173	1,5	260
3+ ROK	172	2,8	482
<i>Totalt</i>	<i>345</i>		
<b>Behov cykelplatser</b>			<b>742</b>

Tabell 12. Behov av cykelparkering för verksamheter

Verksamheter				
Typ	1000 kvm BTA	Antal elever	P-tal	Antal cykelplatser
Befintlig verksamhet	21,60		8	173
Kontor - Ny	3,13		20	63
Skola - NY		750	0,5	375
Befintlig skola (Framtidsgymnasiet)		160	0,5	80
<b>Behov cykelplatser</b>				<b>691</b>

För den eventuella idrottshallen i bottenvåningen på mobilitetshuset har inget separat behov av cykelplatser beräknats utan utgångspunkten är att skolan och den eventuella idrottsverksamheten har behov av cykelparkering olika tider på dygnet och att platserna därför kan samnyttjas av båda verksamheter.

## BILPARKERING UTAN MOBILITETSÅTGÄRDER

Efterfrågan på antal parkeringsplatser för bil har i huvudsak beräknats enligt parkeringsnormen. För bostäder är behovet 259 platser och för verksamheterna 150. Det totala behovet av bilparkeringar för Ribban 5 och 7 är därmed 409 platser före reduktion.

Tabell 13. Efterfrågan på bilparkering för bostäder enligt parkeringsnorm.

Bostäder		
RoK	Antal	P-tal (per bostad)
1-2 ROK	173	0,5
3+ ROK	172	1
<i>Totalt</i>	<i>345</i>	
<b>Behov bilplatser utan reduktion</b>		<b>259</b>

Tabell 14. Efterfrågan på bilparkering för verksamheter enligt parkeringsnorm.

Verksamheter				
Typ	1000 kvm BTA	Antal lärare	P-tal	Antal bilplatser
Befintlig verksamhet	21,60		5	108
Kontor - Ny	3,13		4	13
Ny skola		63	0,4	25
Befintlig skola (Framtidsgymnasiet)		13	0,3	4
<b>Behov bilplatser utan reduktion</b>				<b>150</b>

För den eventuella idrottshallen i bottenvåningen på mobilitetshuset har inget separat behov av bilparkeringar beräknats utan utgångspunkten är att skolan och idrottsverksamheten har behov av bilparkering olika tider på dygnet och att platserna därför kan samnyttjas av båda verksamheter.

## MOBILITETSÅTGÄRDER

För att uppnå den maximala reduktionen på bilparkeringsplatser på 30 procent föreslås att det genomförs ett omfattande paket av mobilitetsåtgärder som underlättar för och uppmuntrar till en hög andel hållbart resande bland boende. Åtgärderna har enbart fokus på boende. I ett senare skede när det är beslutat vilka verksamheter som kommer att finnas i planområdet kan det göras en översyn av potentialen för ett arbete med gröna resplaner i de respektive företagen.

Nedan listas i huvudsak de åtgärder som anges i Nyköpings manual för flexibla parkeringstal. Vilka åtgärder som är lämpliga att genomföra i just Ribban 5-7 är beroende av vilka målgrupper som väntas flytta in samt vilka verksamheter som kommer att finnas. Även eventuell teknisk vidareutveckling och tillgång till helt nya typer av åtgärder kan påverka hur mobilitetspaketet är sammansatt. Därför behöver möjligheten att välja åtgärder fortfarande vara flexibel i detta skede. En fortsatt nära dialog mellan byggaktörer och kommunen är nödvändig för att tillsammans komma överens om ett paket för mobilitetsåtgärder och reduktionsnivå.



Rekommendationen är att paketet har stor fokus på åtgärder som främjar en hög andel cykling och stödjer kollektivt resande. Löpande och återkommande information och kommunikation är grundpelare som behöver vara stommen i paketet för att säkerställa att kunskapen om det tillgängliga mobilitetsutbudet är hög hos boende och verksamma samt att trösklarna att öka sitt hållbara resande låga.

En annan rekommendation är att avgiftsbelägga all bilparkering för att på detta vis påverka efterfrågan på bilparkering i området. Avgiften bör även särredovisas från bostadskostnaden. Parkeringsavgifterna bör ligga nära den faktiska anläggningskostnaden för bilparkering för att nå en relativ hög grad av självfinansiering. I dagsläget är kostnaden för parkering ofta subventionerad genom hyror/avgifter, det vill säga att kostnaden för parkering betalas delvis genom hyror och bostadsavgifter och delvis genom parkeringsavgift.

*Tabell 15 Åtgärdstyper som föreslås för att uppnå full reduktion*

Reduktion	Åtgärdstyp	Innehåll
15%	Paket med cykelåtgärder	Cykelfaciliteter och cykelpool
10%	Bilpoolsåtgärder	Bilpool och information
5%	Mobility management-åtgärder	Prova på kollektivtrafik, leveransskåp, information
30%		

## PAKET MED CYKELÅTGÄRDER

### Cykelfaciliteter

Attraktiva cykelfaciliteter ökar cykelns attraktivitet som färdmedel. Nedan utformning och placering ska eftersträvas:

- Placering närmare eller inom samma avstånd från entrén som motsvarande bilparkering (alternativt motivering för avsteg i mobilitetsredogörelsen<sup>3</sup>).
- Placering i markplan/cykelrum/cykelgarage utan höjdskillnader
- Väderskyddad (50 procent av platserna)
- Möjlighet till ramläsning
- Automatiska dörröppnare till cykelrum och andra åtgärder som minskar behov av kraftansträngning (ramplutningar, hantering av cykelställ)
- Cykelställ och utformning enligt typskisser, C/C avstånd om minst 0,6 m.
- För minst 5 procent av antalet lägenheter ska ordnas plats för både parkering och manövrering av utrymmeskrävande cyklar/kärror etcetera
- Laddmöjligheter för elcyklar
- Servicehörna med cykelpump, verktyg och möjligheten att spola cykeln.
- Oljefilter för spillvattnet i anslutning till cykeltvätten.

### Cykelpool

- Poolcyklarna ska ha egna parkeringsplatser utöver parkeringstalen för cykel.
- En elcykel och en eldriven laddcykel rekommenderas per 50 lägenheter.
- Cykelpoolen ska finnas inom området och innehåll flera sorters attraktiva specialcyklar såsom elcyklar, lastcyklar, cykelkärror, ihopfällbara cyklar och liknande.

<sup>3</sup> Mobilitetsredogörelsen är ett separat dokument som byggaktören ska skicka till kommunen i samband med bygglovsansökan

- Bokningssystem ska finnas.
- Serviceavtal med lokal cykelhandlare eller poolföretagen ska finnas.
- Medlemskapet ska vara kostnadsfritt för de boende och ska vara kopplat till lägenheten.

## **BILPOOLSÅTGÄRDER**

### **Bilpool**

- Poolbilarna ska ha egna parkeringsplatser utöver parkeringstalen
- En parkeringsplats per 50 lägenheter ska reserveras för bilpool. För att ge de boende (och verksamma) som inte är vana vid bilpoolskonceptet rekommenderas att det fulla antalet poolbilar tillhandahålls från inflyttningsdatum. Ett större antal fordon förmedlar tryggheten att det kommer att det alltid finns bokningsbara fordon när behov uppstår. Samtidigt blir de bilar som står på området ett sätt att marknadsföra bilpoolen och påminner passerande personer om att tjänsten finns. Bilpoolsbilen ska vara lättillgänglig och bör placeras närmast eller minst lika nära som övrig parkering; samt ska helst ligga på kvartersmark
- Samtliga boende ska erbjudas ett kostnadsfritt medlemskap i bilpool i minst 5 år, från den dag de flyttar in. Medlemskap är kopplat till lägenheten och ska erbjudas nya hyresgäster eller bostadsrättsinnehavare som flyttar in under perioden.
- Bilpoolsbilen ska vara tillgänglig för andra bilpoolsmedlemmar utanför fastigheten.

### **Information**

- Marknadsföring av bilpoolslösningar och dess förutsättningar vid alla inflyttningar.
- I tidigt skede ska hyresgästerna och lägenhetsinnehavare informeras om att planering utgått från att främja hållbara resor och att tillgången till parkeringsplatser för bil begränsas. Detta måste ske redan vid intresseanmälan och fram till inflyttning.

## **MOBILITY MANAGEMENT-ÅTGÄRDER**

### **Prova på kollektivtrafik**

- Realtidsinformation om kollektivtrafiken genom synliga skyltar i fastigheten.
- Informationspaket och välkomstpaket om hållbara resor inför och vid inflyttning.
- Prova på kollektivtrafik under minst 2 månader för alla nyinflyttade under 5 år (som en del av välkomstpaketet, ska följa fastigheten)

### **Leveransskåp**

- Leveransskåp och utrymme för hemleverans i fastigheten.

### **Information**

- Kontinuerlig marknadsföring av mobilitetsåtgärder
- Fastighetsägaren genomför en årlig mobilitetsaktivitet i området (gäller större utvecklingsprojekt, tex ett kvarter). - Kommunen kan stödja och vara på plats tillsammans med fastighetsägaren.
- I tidigt skede ska hyresgästerna och lägenhetsinnehavare informeras om att planering utgått från att främja hållbara resor och att tillgången till parkeringsplatser för bil begränsas. Detta måste ske redan vid intresseanmälan och fram till inflyttning.

### UPPFÖLJNING

Oavsett reduktionsnivå krävs att en årlig uppföljning tas fram innehållande punkter och resultat enligt nedan samt skickas till kommunen:

- Parkeringsbeläggning cykelparkering
- Parkeringsbeläggning bilparkering
- Användningsgrad bilpool
- Användningsgrad cykelpool
- Nöjdhet med mobilitetstjänster

### REDUCERAT ANTAL PLATSER FÖR BILPARKERING

Med en reduktion på 30 procent är efterfrågan på bilparkering för bostäder 182 platser och för både befintliga och nya verksamheter 150 bilplatser, totalt 332 platser.

Baserat på mobilitetsåtgärden "bilpool" tillkommer ett behov på en poolbil per 50 lägenheter vilket motsvarar sex platser för poolbilar som placeras på väl synliga och lätt tillgängliga platser.

Det totala behovet av bilplatser efter reduktion och inklusive bilpool blir **338** platser.

Tabell 16. Sammanställning över antalet bilparkeringsplatser före och efter reduktion.

Bostäder	P-platser norm	P-platser efter reduktion
1-2 ROK	87	61
3+ ROK	172	121
<i>Totalt</i>	<i>259</i>	<i>182</i>
Verksamheter	P-platser norm	P-platser reducerat
Befintlig verksamhet	108	108
Kontor - ny	13	13
Ny skola	25	25
Befintlig skola	4	4
<i>Totalt</i>	<i>150</i>	<i>150</i>
<b>Total efterfrågan på bilplatser</b>	<b>409</b>	<b>332</b>
<b>Inklusive bilpool</b>	<b>n/a</b>	<b>338</b>

## SAMNYTTJANDE BILPARKERING

Samnyttjande av parkeringsplatser gör det möjligt att optimera markanvändandet i Ribban mellan flerbostadshus, kontor och övriga verksamheter. För att samnyttjande ska vara möjligt förutsätts att inga av cykel- eller bilplatserna som ingår i samnyttjandet får vara exklusivt reserverade för vissa verksamheter eller individer. Parkeringsplatser för poolfordon samnyttjas ej.

Parkeringsbeläggningen varierar för olika verksamheter över dygnet varför samnyttjande kan sänka parkeringsefterfrågan. Parkeringslexikon har använts som utgångspunkt för att bedöma beläggningsgraden vid olika tidpunkter. Den maximala beläggningsgraden motsvarar 1,0 då parkeringstalet bedöms ange den maximala parkeringsefterfrågan.

För att få fram dimensionerande tidpunkt, där de aktuella verksamheternas har sin maximala parkeringsefterfrågan på cykel- respektive bilparkering, beräknas samtliga verksameters parkeringsefterfrågan vid de olika tidpunkterna. Den period som genererar det totala maximala behovet är det som utgör parkeringsefterfrågan för området. Detta har gjorts för bilparkering. I nedanstående tabell redovisas de olika beläggningsgrader som användes för att beräkna parkeringsefterfrågan vid olika tidpunkter.

Tabell 17. Beläggningsgrad för bilparkering vid olika tidpunkter för bostäder och verksamheter i Ribban

Dimensionerande tider	Bostäder	Kontor	Skola	Handel
<b>Torsdag</b>				
KL. 10-16	0,7	1,0	1,0	0,4
KL. 16-19	0,9	0,5	0,5	0,6
Natt	1,0	0,1	0,05	0
<b>Fredag</b>				
Kl. 10-16	0,8	0,9	0,9	0,5
Kl. 16-19	0,95	0,4	0,4	0,9
Natt	1,0	0,1	0,05	0
<b>Lördag</b>				
Kl. 10-13	0,9	0,1	0,05	1,0
Natt	1,0	0,1	0,05	0

Den högsta parkeringsefterfrågan uppstår under torsdag och fredag dagtid. I nedanstående tabell redovisas efterfrågan i antal bilar.

Tabell 18. Efterfrågan på bilparkering vid samnyttjande inom området.

Torsdag	Bostäder	Kontor	Skola	Handel	Total
Kl. 10-16	127	13	29	108	277
<b>Fredag</b>					
Kl. 10-16	146	12	21	108	291

Detta ger en samnyttjandegrad på 88 procent och en potentiellt minskad parkeringsefterfrågan med 40 bilplatser. Denna potentiella reduktion är ej medtagen i beräknad efterfrågan på parkering i denna utredning, men redovisas som stöd för bedömningar i kommande planeringsskeden.

## PLANFÖRSLAGETS UTFORMNING

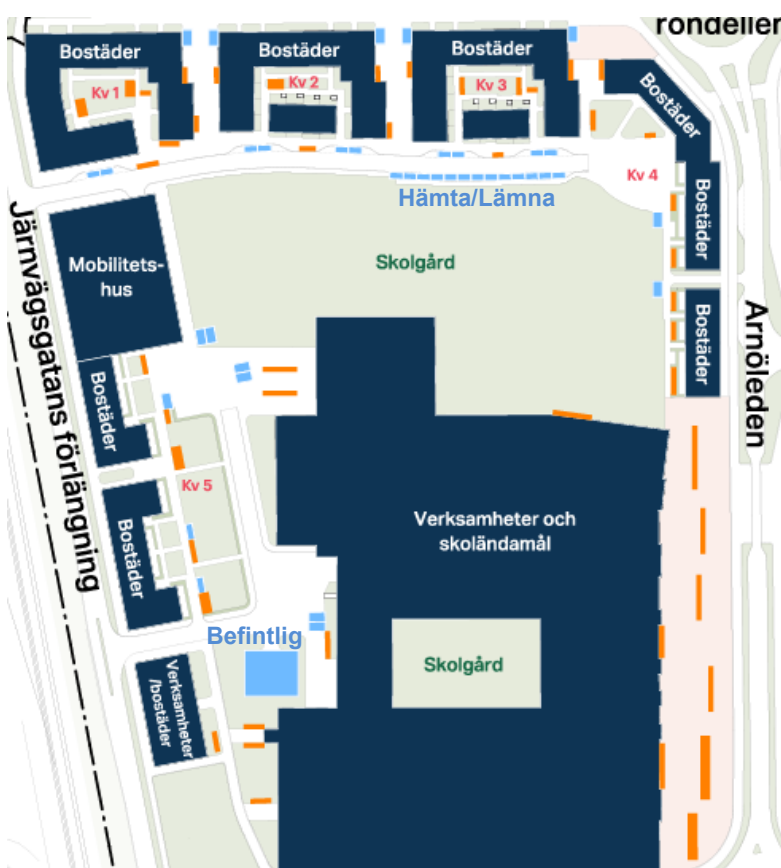
För att tillgodose platsbehov och krav på utformning för både parkering och olika mobilitetsåtgärder planeras korttidsparkering för både cykel och bil utomhus samt ett mobilitetshus för långtidsparkering och delningstjänster enligt skissen nedan.

### CYKELPARKERING

Minst 50 procent av cykelplatserna utomhus kommer att vara väderskyddade. Cykelparkering har planerats utifrån målsättningen att avståndet till mellan mobilitetshus och målpunkt ska vara maximalt 150 meter.

Behovet av 742 cykelparkering för bostäder hanteras enligt följande: För kvarter 4 placeras all cykelparkering i nära anslutning till bostäderna; för kvarter 1, 2, 3 samt 5 placeras hälften av cykelplatserna i nära anslutning till bostäderna, totalt ges på så sätt plats för 465 cyklar för boendeparkering (dryga 60 procent).

Den kvarvarande halvan av cykelparkeringar för kvarter 1, 2, 3 och 5 ordnas i mobilitetshuset, då det ligger så pass nära bostäderna och därmed utgör en attraktiv parkeringsform inomhus och under tak samt är en trygg plats för cyklar som används mer sällan (313 cyklar, dryga 40 procent).



Figur 9 Möjlig placering av cykelparkeringar (orange). Placering av befintliga verksamheter (större blå kvadrat) samt möjlig placering av hkp, hämta/lämna samt korttidsparkering/angöring utomhus (mindre blå rutor). Källa: Urban Minds och Tyréns

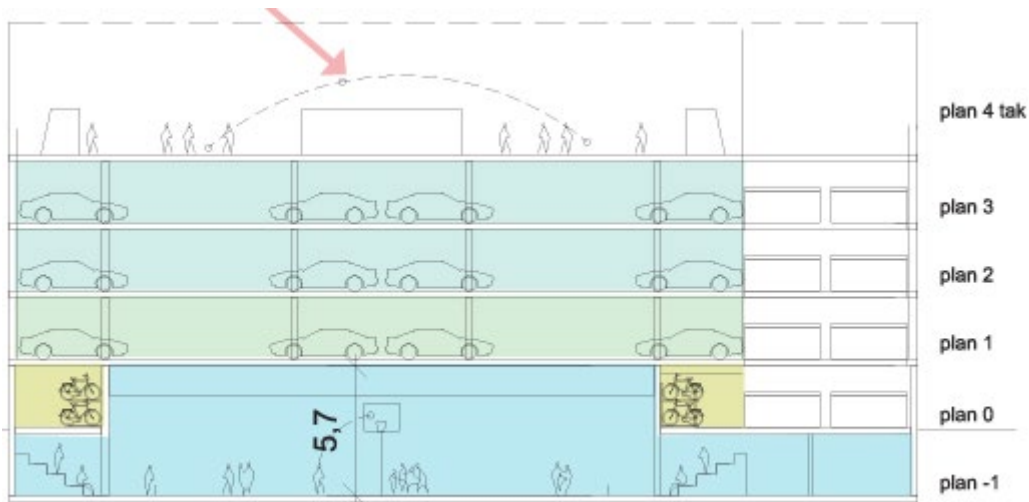
Mobilitetshuset rymmer 515 cykelplatser totalt och det kommer därför att finnas plats kvar för 200 cyklar när boendeparkeringen är hanterat. Dessa platser kan då användas av både verksamheter och skolan. Verksamheterna och skolan har ett behov på 691 platser tillsammans. Det kvarvarande behov av 491 cykelplatser för verksamheter och skola kommer att lösas i nära anslutning till entréer.

Utifrån skissen i ovanstående figur bedöms det att det finns plats för cirka 1 470 cykelplatser, vilket överstiger parkeringsnormens krav på sammanlagt 1 447 cykelplatser (se även sida 24). 515 av platserna kommer att vara i mobilitetshuset, vilket utgör 35 procent av de tillhandahållna platserna.

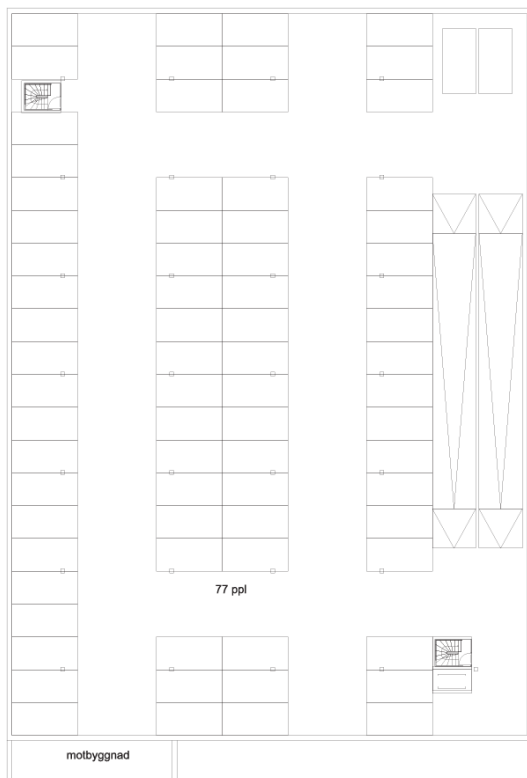
### **BILPARKERING**

Bilparkeringen kommer att samlokaliseras i mobilitetshuset för boende och för anställda, ett mindre antal platser placeras på kvartersmark. Platser för rörelsehindrade ordnas med mått och tillgänglighet enligt Boverkets regelverk. Platserna kommer att ordnas utomhus på kvartersmark fördelat över hela fastigheten så att varje entré nås med 25 meters avstånd. Viss markparkering kommer att finnas för befintliga verksamheter.

Det finns ett förslag för mobilitetshuset där bilparkeringen kan fördelas på tre våningsplan för parkering, med 77 platser på varje plan och totalt 231 bilplatser. Takytan föreslås gestaltas som lekyta, men kan vid behov även bli parkeringsyta, det vill säga ytterligare cirka 77 platser, totalt 308.



Figur 10 Exempelskiss över parkeringsdäck för bil och idrottshall, Sektion B. Källa: Urban Minds



Figur 11 Exempelskiss över bilparkering i mobilitetshuset för plan 1-3

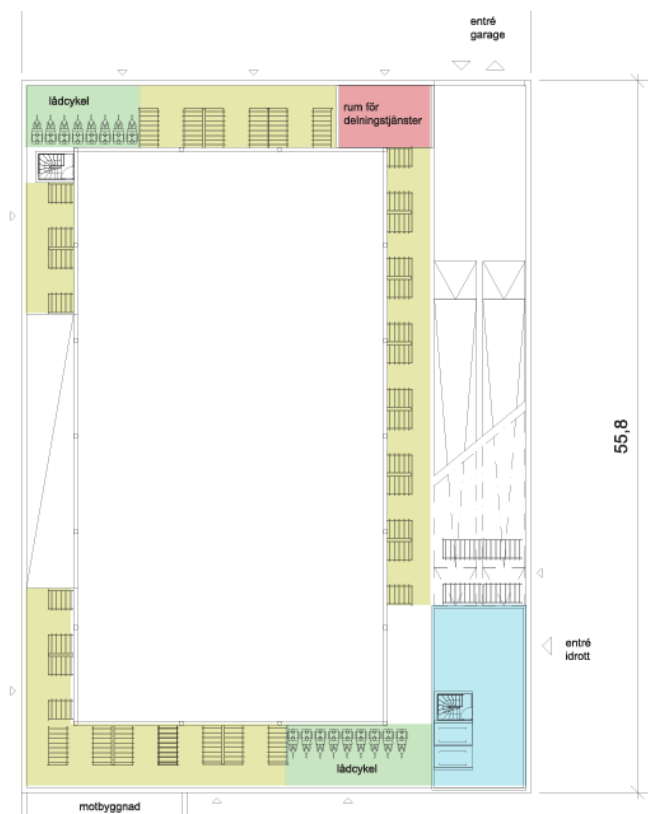
## HÄMTA/LÄMNA TILL SKOLAN

För hämtning och lämning av barn finns idag ett fåtal riktlinjer i andra kommuner. Enligt Göteborgs stads parkeringsstrategi räknas det på p-tal 0,4 per klass. En grundskoleklass beräknas här ha cirka 25 elever, vilket skulle motsvara 12 korttidsparkeringar för hämta/lämna trafik beräknat på 750 elever. Räknat per elev är p-talet 0,02, enligt Gävle kommuns parkeringsstrategi, vilket motsvarar 15 korttidsparkeringsplatser för hämta/lämna trafik.

Möjlig placering av parkeringsplatser för hämta och lämna finns direkt norr om skolgården eller direkt söder om skolbyggnaden. Den norra lösningen leder in trafik i direkt anslutning till barnens skolgård och trafiksäkerheten behöver därför säkerställas för barnen vid vidare utformning. Den södra lösningen kräver att hämtning och lämning även behöver göras på gatans södra sida. Då det innebär att barnen behöver korsa en trafikerad väg så förordas den norra lösningen i dagsläget av kommunen.

## CYKELPARKERING

Bedömningen är att mobilitetshuset kan rymma 515 "vanliga" cyklar och 37 utrymmeskrävande cyklar i bottenplanet som kommer att ligga i markplan och kommer att nås utan nivåskillnad. Resterande cykelparkering kommer att ordnas utomhus intill bostäder och verksamheter.



Figur 12 Exempelskiss över cykelparkering på plan 0 i mobilitetshuset, med plats för lädcyklar och rum för exempelvis cykelpool eller andra delningstjänster. Källa: Urban Minds



Cykelparkeringen utformas enligt Nyköpings "En kort översikt om parkeringsnorm för ett hållbart Nyköping" så att nivån god standard uppnås.

Tabell 19. Åtgärder som krävs för att uppnå god standard för cykelparkering

	God standard
<b>Kapacitet</b>	Enligt parkeringsnorm
<b>Skydd mot skador och stöld</b>	Möjlighet att stödja och låsa fast cykeln. Eftersträva ramlåsning och ej avskruvbara delar.
<b>Trygghet och tillgänglighet</b>	God gestaltning, sikt, belysning och placering. Inga kraftiga lutningar eller lyft. Utrymme för att backa, vända, leda och låsa cykeln. Möjliggöra samtliga cykelparkeringar med möjligheter att låsa fast i ramen. Vanlig tillgänglig ramp håller 8 %. Brantaste lutning för rak ramp i parkering/mobilitetshus är 12 %. Dock får man leda cykeln. För att det ska gå att cykla hela vägen eller utan ansträngning leda cykeln rekommenderas en ramplutning på 5%.
<b>Mått</b>	Cykelparkeringen ska ha tillräcklig yta. C/C-mått minst 0,6 meter för normal framhjulsbygel. 0,9 meter mellan cykelpollare
<b>Placering</b>	Cykel-P ansluter till cykelvägnätet, ligger i markplan och nära entrén. (I flerbostadshus får 25% av det väderskydden vara i annat plan, tänk på lutningar, trösklar, trappskenor, automatiska dörrar samt anpassad storlek på dörröppningar, trapphus, trappor, hiss)
<b>Väderskydd</b>	Enklare tak (bygglovspliktigt)
<b>Möjlighet till parkering av lådcykel, cykelvagn</b>	Utrymme för att backa, vända, leda, låsa och lasta cykeln. Möjlighet att låsa fast cykeln. Ramlåsning. Mått ca bredd 1 m och längd 2,5 m
<b>Möjlighet att ladda el-cykel</b>	El-uttag och plats för att ladda batteri inomhus.
<b>Drift &amp; Service</b>	Gestaltning som underlättar drift och tillåter vattenavrinning. Plan för skötsel och anslag med kontaktuppgift.

## MOBILITETSÅTGÄRDER

För att kunna tillhandahålla mobilitetstjänster kommer det att krävas att väl valda platser reserveras för uppställning av fordon eller andra fysiska anordningar kopplade till tjänsterna.

- Cykelfaciliteter enligt stycket "paket med cykelåtgärder" och stycket "cykelparkering" ovan
- Plats för poolcyklar inklusive lämpligt manöverutrymme
- Reserverade platser för poolbilar som även är tillgängliga för medlemmar utanför fastigheten
- Synliga skyltar i fastigheten med realtidsinformation om kollektivtrafiken
- Leveransskåp och utrymme för hemleverans i fastigheten

## VIDARE UTREDNINGAR OCH ARBETE

Även om projektet befinner sig i ett tidigt skede kan det vara lämpligt att redan under planprocessen se över möjligheten att teckna mobilitetsavtal mellan kommun och exploatör för att säkerställa att ambitionsnivån för hållbar mobilitet för området följer med även efter att detaljplanen är godkänd. En sådan överenskommelse underlättar bygglovsprocessen då förutsättningarna kommer att vara tydligt dokumenterade.

Då projektet befinner sig i ett tidigt skede har beräkningen av parkeringsefterfrågan baserats på grova antaganden om antalet bostäder och deras storlek, samt typ av verksamheter. Beräkningen kan därför behöva justeras när dessa förutsättningar förändras. Om fastigheten skulle delas upp i flera delar kommer den beräknade parkeringsefterfrågan behöva brytas ned för de berörda verksamheter eller bostadshusen.

## REFERENSER

Trafikverkets planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik, 2012

Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län, 2018