

PM

MOBILITET OCH PARKERING

VALNÖTEN 6 OCH 14, ESKILSTUNA

2024-02-23



UPPDRAG

Uppdragsnamn: 337773, PM Mobilitetsutredning Valnöten
Titel på rapport: PM Mobilitet och parkering, Valnöten 6 och 14, Eskilstuna
Version: Slutversion, rev (2).
Datum: 2024-03-19

MEDVERKANDE

Beställare: Sveaviken AB
Kontaktperson: David Bonsib

Konsult: Tyréns Sverige AB
Uppdragsansvarig: Christine Schnabel
Handläggare: Jesper Johansson
Kvalitetsgranskning: Filippa Grufvisare

Bilden på framsidan är en illustrationsbild över den planerade bebyggelsen i Valnöten 6 och 14 i Eskilstuna. Källa: Studio Rå.

Tyréns Sverige AB

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se

Säte Stockholm
Org.Nr: 553194-7986



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	4	MOBILITETSPAKET FÖR ETT BOENDE UTAN PRIVAT BIL	19
Planerad exploatering	4	Avtal för bilfritt boende.....	19
MÅL OCH RIKTLINJER	5	Kommunikation	19
Översiktsplanen	5	Öppen bilpool	20
Klimatprogram Eskilstuna	6	Cykelpool	20
Parkeringsstal för ett Eskilstuna i förändring	7	Cykelparkering och cykelverkstad	20
Globala hållbarhetsmål	7	Kollektivtrafik	20
NULÄGESBESKRIVNING	8	Parkeringsköp.....	21
Hänvisning till tidigare utredning	8	Flexibel förvaltning	21
Planområdet - Nära till mycket	9	MÖJLIGA PARKERINGSLÖSNINGAR	22
Planområdet - Avstånd till arbetsplatser	10	A	22
Kollektivtrafik - Restider med buss	12	B	22
Olika resealternativ - Restidskvoter	13	C	22
Bilnehav - Hushåll utan bil	14	Utformning vid Parkeringslösning A och B.....	23
Parkering - Utbudet idag	15	Utformning vid Parkeringslösning C.....	24
Sammanfattning av förutsättningarna	15	CYKELPARKERING	25
EFTERFRÅGAN PÅ PARKERING FÖR BIL OCH CYKEL	16	KONSEKVENSANALYS AV OLIKA PARKERINGSLÖSNINGAR	26
Boende utan privat parkering.....	16	SUMMERING	27
P-tal 4,5	16		
BOSTÄDER UTAN PRIVAT PARKERING	17		
Mobilitetsåtgärder och deras effekter.....	17		



INLEDNING

PM mobilitet och parkering utgör del av underlag till detaljplan för Valnöten 6 och 14, i stadsdelen Väster i Eskilstuna.

Syftet med utredningen är att beskriva parkerings- efterfrågan utifrån gällande parkeringsnorm och anpassad efter den tänkta målgruppen. Vidare beskrivs mobilitetsåtgärder som bedöms underbygga den föreslagna parkeringslösningen på ett hållbart sätt.

Det beskrivs ett komplett utvecklat förslag på hur Sveaviken framgångsrikt kan bygga och utforma en bostadsanläggning som ger de boende möjligheten och friheten att leva utan privat bil. Åtgärderna är evidensbaserade och ska genomföras i ett sammantaget paket för att vara effektiva. Två alternativa upplägg anges som inkluderar parkeringar på fastigheten.

Utredningen utgör ett komplement och en vidareutveckling av Mobilitetsutredning Valnöten 6 och 14, framtagen av Ramböll och daterad 2023-03-01. För nulägesanalysen hänvisas i första hand till Rambölls utredning.

PLANERAD EXPLOATERING

I Väster planeras det för cirka 250 nya bostäder. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för bostäder och centrumändamål på fastigheterna Valnöten 6 och 14. Bebyggelsen som möjliggörs ska vara av stadsmässig karaktär och vara utformad för att anpassas efter kulturmiljön i Väster.

Den planerade bebyggelsen består av totalt 16 538 kvm BTA bostäder och cirka 100 kvm LOA som är avsedda för ett café.



Figur 1. Mobilitetspaket för ett boende utan behov av privatägd bil.

MÅL OCH RIKTLINJER

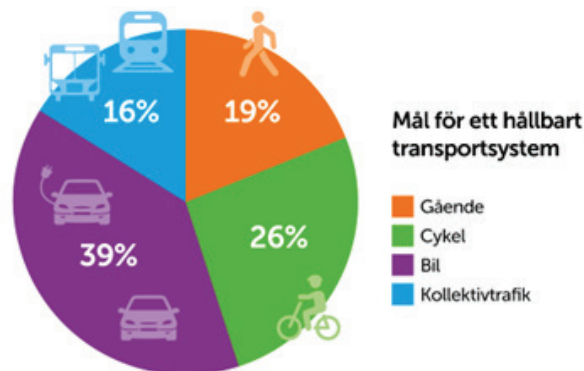
ÖVERSIKTSPLANEN

I oktober 2021 antogs Eskilstuna kommuns nya översiktsplan som utgör en viktig del i kommunens arbete för en hållbar utveckling på lång sikt. Eskilstuna kommun har som mål att transportsystemet ska resultera i en mer jämlik och jämställd kommun där alla ska ha samma tillgång till staden oavsett kön, ålder eller funktionsnedsättning. Det understryks att transportsystemets utformning i kombination med investeringar i hållbara transportslag, så som gång och cykel, kan bidra till en mer jämställd stad.

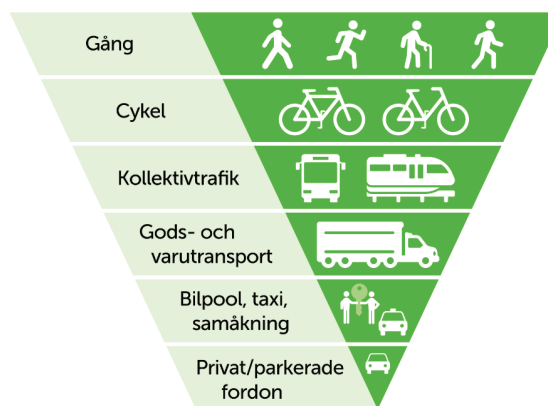
Kommunen har år 2030 ett mål om en färdmedelsfördelning där de hållbara transportslagen står för 61 procent och bilen för 39 procent. Detta genomstrar all planering i staden. Tillsammans med färdmedelsmålet arbetar Eskilstuna kommun med en prioriteringsordning av trafikslagen.

I översiktsplanen finns olika målområden med ställningstaganden för transporter som är av betydelse för mobilitetsutredningen. Nedan redovisas ett urval av dessa:

- Använd Mobility management för att påverka val av färdmedel och mängden transporter och bidra till en omfördelning mellan transportslag.
- Säkra ett inkluderande, jämlikt och jämställt transportsystem.
- Säkra att cykeln är prioriterad vid utveckling av städerna.



Figur 2. Mål för färdmedelsfördelning i Eskilstuna kommun. Källa: Eskilstuna Översiktsplan.



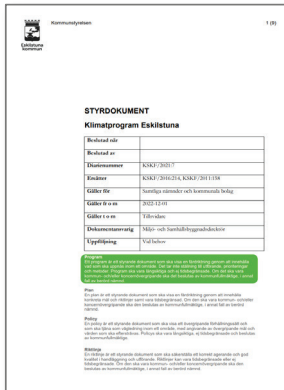
Figur 3. Planeringsprincip för Eskilstuna kommun. Källa: Eskilstuna Översiktsplan.

61 procent hållbart resande och ett jämställt transportsystem

När det gäller parkeringsfrågor avseende cykel och bil är följande ställningstaganden relevanta för utredningen:

- Sträva efter utveckling av innovativa lösningar för klimatsmart bilanvändning som stimulerar mobilitetstjänster, till exempel bileffektivt boende, bilpooler, upplåtelse av mark för laddnings- och tankstationer och flexibla parkeringstal.
- Sträva efter säkra och trygga cykelparkeringar i entrénära lägen vid viktiga målpunkter och arbetsplatser, vid större hållplatser samt på andra strategiska platser i städer och på landsbygden.
- Använd Mobility management för att påverka val av färdmedel och mängden transporter och bidra till en omfördelning mellan transportslag.
- Säkra att cykeln är prioriterad vid utveckling av städerna.

Översiktsplanen för Eskilstuna nämner också hur mobilitetstjänster som underlättar för transportsystemet ska utvecklas. Exempelvis utveckla system för samåkning eller byten med olika transportslag.



KLIMATPROGRAM ESKILSTUNA

I november 2022 godkändes Eskilstunas Klimatprogram av Kommunfullmäktige som består av ett huvudmål respektive delmål. Huvudmålet är att Eskilstuna ska vara klimatpositivt år 2040. Delmålet är att växthusgasutsläppen ska minska med 80 procent mellan 2020 och 2030 i kommunen.

Klimatprogrammet består även av fem fokusområden varav området Transportera och resa hållbart anses vara särskilt relevant för utredningen. För fokusområdet lyfts bland annat åtgärden Skapa bättre förutsättningar för fossilfria resor och transporter. Åtgärden är väsentlig för mobilitetsutredningen. Den beskriver hur aktörer som råder över den fysiska planeringen ska skapa bättre förutsättningar för fossilfria resor.

Det nämns också att det ska finnas bättre åtgärder för bil- och cykelpooler, laddningsinfrastruktur samt mobilitetsåtgärder.

**Överflyttning till kollektivtrafik, cykel
och gång för den som kan.**

Strategisk inriktning 2024–2027

2023-06-02

STRATEGISK INRIKTNING 2024-2027

Strategisk inriktning beskriver hur orten Eskilstuna och organisationen Eskilstuna kommunkoncern ska utvecklas de kommande fyra åren. Den ligger till grund för årsplan och ägardirektiv som visar vilka årliga resultat som ska uppnås.

Inom den Strategiska inriktningen står bland annat att det som kommunkoncernen åstadkommer för invånare och kunder ska leda till en hållbar utveckling i enlighet med Agenda 2030. Detta ska ske genom en effektiv organisation som använder tillgängliga resurser på bästa sätt.

De strategiska målen för hållbar utveckling är:

- Tryggt och socialt hållbart Eskilstuna
- God utbildning som grund för egen försörjning och ett gott liv
- Tryggt och självständigt liv
- Företagstillväxt och fler i jobb
- Ökad attraktionskraft
- Klimatsmart
- Stärkt beredskap

PARKERINGSTAL FÖR ETT ESKILSTUNA I FÖRÄNDRING

Eskilstuna kommuns parkeringsnorm för bil och cykel är från 2016 och används vid vägledning i plan- och bygglovsprocessen av samtliga parter.

Parkeringsstalen som presenteras i parkeringsnormen är flexibla vilket innebär att de är högre eller lägre till följd av faktorer som läge, målgrupp, restidskvoter och lägenhetssammansättning för att optimera parkeringstalet. I Eskilstuna används fyra olika typområden (stadstyper) vid beräkning av parkeringstalen för att ta hänsyn till att Eskilstuna är en stad som satsar på långsiktig, ständig förändring. Eskilstuna kommun jobbar dessutom med mobilitetsåtgärder för att påverka val av färdmedel där genomförandet av åtgärder kan resultera i ett lägre parkeringstal.

I parkeringstalen är besöksparkering inkluderat. Av kommunens norm framkommer att fördelningen mellan besöksparkering och övrig parkering är fastighetsägarens ansvar, men besöksparkeringen antas stå för 5–10 % av den totala parkeringen. Kommunens parkeringstal inkluderar inte parkering för personer med rörelsehinder vilket gör att parkeringar för rörelsehindrade ska adderas utöver parkeringstalen. Hur många parkeringar som avses framgår inte av kommunens parkeringsnorm.

I dokumentet anges att även lösningar med ett helt bilfritt boende kan föreslås.

GLOBALA HÅLLBARHETSMÅL

En omställning till mer hållbart resande är även en förutsättning för och ligger i linje med FN:s globala hållbarhetsmål 11. Hållbara städer och samhällen (United Nations Development Programme, 2021). Under detta mål återfinns bland annat följande delmål:

- 11.1 Säkra bostäder till överkomlig kostnad. Färre bilparkeringsplatser ger lägre anläggningskostnader vilket möjliggör lägre hyror och bostadspriser.
- 11.2 Tillgängliggöra hållbara transportsystem för alla. Mobilitetstjänster möjliggör god tillgänglighet för fler utan att äga egen bil.
- 11.3 Inkluderande och hållbar urbanisering. Mobilitetstjänsterna bidrar till en bättre mobilitet för dem som inte äger egen bil.
- 11.6 Minska städers miljöpåverkan. Minskad bilanvändning ger minskade klimatutsläpp, bättre luftkvalitet och lägre bullernivåer. Mobilitetstjänster för minskad efterfrågan på bilparkering bidrar till en omställning mot mer hållbart resande vilket bedöms ligga i linje med samtliga ovanstående mål och delmål.

NULÄGESBESKRIVNING

Planområdet Valnöten 6 och 14 (se figur nedan) ligger cirka 1 km från stadskärnan, Eskilstuna kommun ska ta fram en ny detaljplan för att möjliggöra uppförandet av nya bostäder. Detaljplanen ska möjliggöra för lägenheter samt mindre verksamhet.



Figur 4. Den planerade bebyggelsen markerat i blått. Källa: Eskilstuna kommun & Tyréns.

HÄNVISNING TILL TIDIGARE UTREDNING

I rapporten Mobilitetsutredning Valnöten 6 och 14, Ramböll, 2023-03-01 beskrivs nuläget avseende nedan punkter ingående. För vidare läsning om nuläget hänvisas till Rambölls rapport:

- Planområdet (kap 4.1)
- Kollektivtrafik (kap 4.2)
- Gångtrafik (kap 4.3)
- Cykeltrafik (kap 4.4)
- Bilinnehav (kap 4.5)
- Parkering (kap 4.6)

I föreliggande utredning fördjupas några av ovan nämnda punkter i de kommande avsnitten för att undersöka deras kvalitéer ytterligare och utreda förutsättningar för ett boende utan parkeringsplatser för privata bilar.

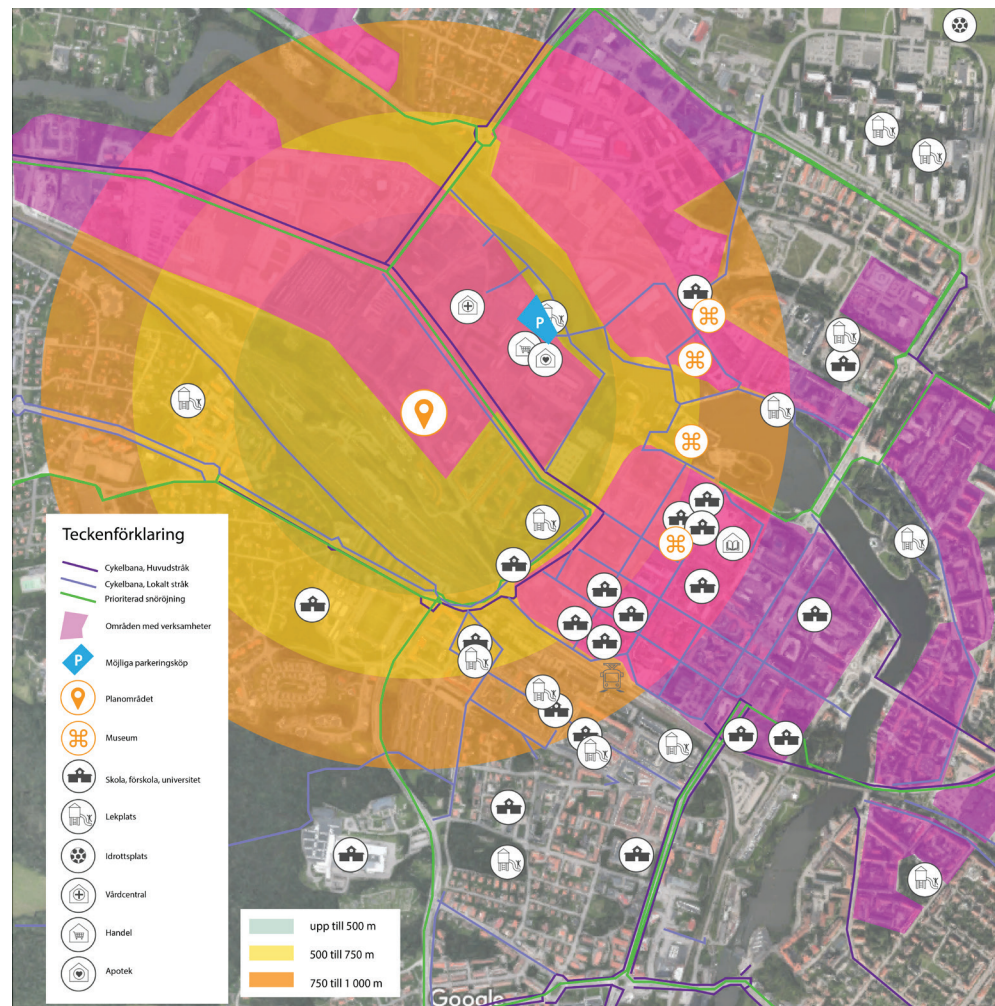
PLANOMRÅDET - NÄRA TILL MYCKET

Planområdet ligger cirka 1 kilometer från stadskärnan. Idag finns i området olika bygg- och markentreprenörsverksamheter och cirka 500-600 meter från planområdet ligger ett flertal skolor. Matvarubutik och apotek ligger nordöst om planområdet på cirka 400 meter fågelväg.

Området har nära till handel, förskolor, skolor och fritidsverksamhet. Flertalet av dessa målpunkter ligger inom 1 km, se ringarna på kartan bredvid. Rosamarkerade områden i kartan pekar ut områden som innehåller arbetsmöjligheter i form av industrier, handel, skolor med flera.

Planområdet ansluter till ett väl utbyggt cykelvägnät. Huvudstråken i cykelvägnätet går till många av de största arbetsplatserna och attraktivaste målpunkterna samt passerar precis utanför planområdet. Dessa huvudstråk är även prioriterade för snöröjning och halkbekämpning under vinterhalvåret.

Parkeringsplatser med potential för parkeringsköp ligger inom 400 meter fågelväg.



Figur 5. Planområdet och närliggande målpunkter samt cykelbanor med olika prioritet.

PLANOMRÅDET - AVSTÅND TILL ARBETSPLATSER

Planområdet (i kartan markerat som Björksgatan 13) ligger i ett verksamhetsområde med ett flertal arbetsplatser inom bygg- och markentreprenad. Även Energimyndigheten ligger på nära håll.

För att kunna bedöma pendlingsmöjligheter till de största arbetsplatserna med bil, kollektivtrafik, cykel och gång har reserelationerna till utvalda arbetsplatser sammanställts, se figur 7. Rosa markerade ytor omfattar områden där många arbetstillfällen finns.

Tabellen nedan visar de utvalda arbetsplatserna, varav Volvo Construction Equipment, H&M Sverige, Assa Abloy Opening Solutions Sverige AB och Transcom AB utgör de största privata arbetsgivarna i Eskilstuna. Region Sörmland har valts för att representera Mälarsjukhuset som en stor regional arbetsgivare. Då utpendlingen till Stockholm är stor har Resecentrum valts som målpunkt som representerar en arbetsplats. Totalt pendlar 8 100 Eskilstunabor till annan ort.

Sammanställningen visar att två av de största arbetsplatserna, som är Assa Abloy Opening Solutions Sweden AB och Transcom AB ligger i planområdets omedelbara närhet och nås på 3 respektive 7 minuter till fots.

Även Resecentrum nås på kort tid (10 minuter) till fots, snabbare med cykel (5 minuter) och med bil (6 minuter).

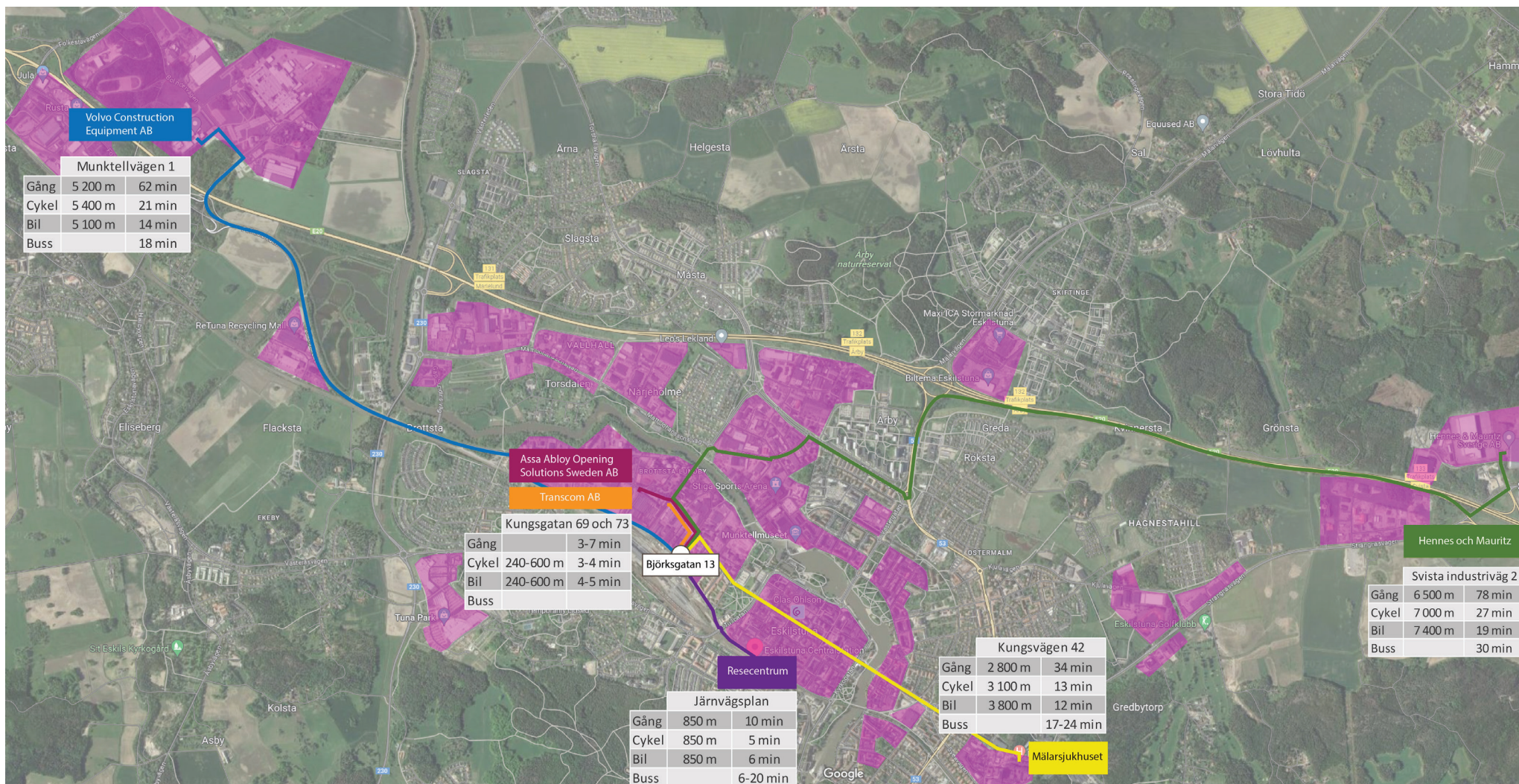
Övriga arbetsplatser bedöms inte ligga på god cykelavstånd med restider mellan 13 minuter (sjukhuset) och 21-27 minuter (Volvo respektive H&M).

Till sjukhuset och Volvo är kollektivtrafik ett attraktivt alternativ (17-24 minuter respektive 18 minuter), dock inte till H&M (42 minuter).

Till H&M tar även bilresan längst tid (19 minuter). Att åka bil till sjukhuset tar 12 minuter och till Volvo 14 minuter. Se jämförelser mellan restider i kommande kapitel.

ARBETSPLATS	ADRESS	ANSTÄLLDA/PENDLARE
Volvo Construction Equipment AB	Munktellvägen 1	1 500-1 999 anställda
H&M Sverige (Lager)	Svista industriväg 2	250-299 anställda
Assa Abloy Opening Solutions Sweden AB	Kungsgatan 73 C	250-499 anställda
Transcom AB	Kungsgatan 69	250-499 anställda
Region Sörmland - Mälarsjukhuset	Kungsvägen 42	3 000-3 990 anställda
Resecentrum	Järnvägsplan	3 000 pendlare till Stockholm

Figur 6. Ett urval av de största arbetsplatserna i Eskilstuna. Källa: Statistik om Eskilstunas näringsliv (status höst 2023)



Figur 7. De största arbetsplatserna i Eskilstuna, inklusive Resecentrum som representerar arbetspendling till Stockholm. Rosa områden är områden med många arbetsplatser generellt. Björkgatan 13 indikerar planområdets läge.

KOLLEKTIVTRAFIK - RESTIDER MED BUSS

Busshållplatsen Stenmansgatan ligger närmast planområdet och trafikeras av busslinjerna 7 och 550b. Linje 7 är en lokal linje med regelbundna avgångar hela dagen och 550b är en regional linje med avgångar morgon och sen eftermiddag. Resecentrum ligger på cirka 10 minuters gångavstånd. Vid Resecentrum avgår regionaltåg och merparten av de lokala och regionala bussarna.

I figur 9 visas tillgänglighet med buss från planområdet (Björksgatan 13). För resor från planområdet dörr till dörr till de största arbetsplatserna varierar restiden med buss mellan 6 och 30 minuter och turtätheten är som bäst 5 minuter, men är aldrig större än 60 minuter. För resor till Transcom AB och Assa Abloy Opening Solutions AB bedöms gående alternativt cykel som de attraktivaste trafikslagen, buss är inget alternativ.

För att kunna se om restiderna blir avsevärt bättre eller sämre jämfört med ett centralt läge i Eskilstuna har restider till samma målpunkter tagits fram, med Resecentrum som startpunkt, se figur 10. Jämförelsen visar att ingen av de största arbetsplatserna ligger på direkt gångavstånd. Observera att det har angetts direktförbindelser utan byten. Det kan finnas fler resesätt som innebär byten mellan olika busslinjer.

Restider till sjukhuset, Volvo och H&M är totalt sett kortare än från planområdet, det vill säga mellan 11 och 20 minuter, dock tar det ungefär lika lång

tid till Volvo (13 respektive 14 minuter) oavsett startpunkt.

Sammanfattningsvis är tillgängligheten med kollektivtrafik likvärdig eller något sämre från planområdet jämfört med en centralare startpunkt, men å andra sidan ligger planområdet på gångavstånd från två av de största arbetsplatserna i kommunen.

Startadress: Björksgatan 13	Busslinjer	Restid	varav gång	Turtäthet
Transcom AB	-	-	3 min	-
Assa Abloy Opening Solutions	-	-	7 min	-
Resecentrum	1,3,4,5,7,23	mellan 6 och 20 min	mellan 3 och 16 min	mellan 5 och 60 min
Region Sörmland (Mälarsjukhuset)	4	ca 24 min	10 min	ca 10 min
	7	17-18 min	3+2 min	mellan 30 och 60 min
Volvo Construction Equipment	7	14 min	3+2 min	mellan 20 och 60 min
Hennes & Mauritz	208, 230	30-39 min	10+5 min	60 min

Figur 8. Restider med buss med startadress Björksgatan 13

Startadress: Resecentrum	Busslinjer	Restid	varav gång	Turtäthet
Transcom AB	7	9 min	7 min	ca 30 min
Assa Abloy Opening Solutions	7	9 min	7 min	ca 30 min
Region Sörmland (Mälarsjukhuset)	4	13 min	0	ca 10 min
	7	11 min	7 min	mellan 30 och 60 min
Volvo Construction Equipment	7	13 min	2 min	mellan 20 och 60 min
Hennes & Mauritz	208, 230	ca 20 min	5 min	60 min

Figur 9. Restider med buss med startadress Resecentrum.

OLIKA RESEALTERNATIV - RESTIDSKVOTER

För att ytterligare utveckla undersökningen av restider har restidskvoter tagits fram som visar förhållandet mellan olika resslag för en specifik resa. Här redovisas restidskvoterna för resan från planområdet till Eskilstunas fem största arbetsplatser samt från Resecentrum till samma arbetsplatserna.

I figurerna bredvid anges restidskvoter för gång, cykel, bil och buss avrundat till en decimal. Restidskvoter har rangordnats enligt TRAST:s standardnivåer för god standard (<1,5, grön), mindre god standard (1,5-2,0, gul) samt låg standard (>2,0, röd). För cykel och bil har terminaltid (parkering m.m.) med 2 respektive 4 minuter adderats till själva restiden.

Resultatet visar att för resor från planområdet är cykel genomgående ett bra alternativ till bil. Buss är bra för resor till Resecentrum och Volvo men är något mindre attraktiv för resor till sjukhuset och H&M. Gång är ett bra alternativ gentemot bil för resor till arbetsplatserna Transcom och Assa Abloy.

För resor från Resecentrum är buss ett bra alternativ mot bil för alla resor. Cykel är bra för nästan alla resmål förutom till Volvo. Resor till fots till Transcom och Assa Abloy är dubbelt så lång tid, respektive nästan tre gånger så lång tid med bil och har därför dåliga restidskvoter (2 respektive 2,7).

Startadress: Björksgatan 13

Målpunkt	Avstånd (m)	Restid (min)	Restidskvot		
			gång/bil	cykel/bil	buss/bil
Transcom AB, Kungsgatan 69	240	3	0,6	0,6	
	240	3			
	240	4			
Assa Abloy Opening Solutions, Kungsgatan 73 C	600	7	1,4	0,8	
	600	4			
	600	5			
Resecentrum, Jämvägsplan	850	10	1,8	0,9	1,1
	850	5			
	850	6			
	850	6			
Mälarsjukhuset, Kungsvägen 42	2800	34	2,9	1,1	1,9
	3100	13			
	3800	12			
	3800	22			
Volvo, Munkteällvägen 1	5200	62	4,4	1,5	1,0
	5400	21			
	5100	14			
	5100	14			
H&M, Svista industriväg 1	6500	78	4,1	1,4	1,6
	7000	27			
	7400	19			
	7400	30			

Figur 10. Restidskvoter för resor från Planområdet.

Startadress: Resecentrum

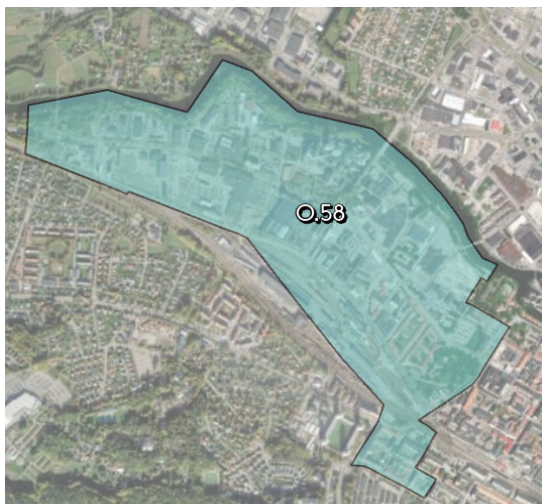
Målpunkt	Avstånd (m)	Restid (min)	Restidskvot		
			gång/bil	cykel/bil	buss/bil
Transcom AB, Kungsgatan 69	1200	14	2,0	0,9	1,3
	1200	6			
	1500	7			
	1500	9			
Assa Abloy Opening Solutions, Kungsgatan 73 C	1600	19	2,7	1,1	1,3
	1700	8			
	1700	7			
	1700	9			
Resecentrum, Jämvägsplan					
Mälarsjukhuset, Kungsvägen 42	2000	24	2,4	1,0	1,2
	2200	10			
	2900	10			
	2900	12			
Volvo, Munkteällvägen 1	6000	72	4,5	1,6	0,8
	6400	25			
	6000	16			
	6000	13			
H&M, Svista industriväg 1	5600	67	3,7	1,2	1,1
	5900	22			
	7000	18			
	7000	20			

Figur 11. Restidskvoter för resor från Resecentrum

BILINNEHAV - HUSHÅLL UTAN BIL

Tyréns har utvecklat ett digitalt verktyg som visar det reella bilinnehavet för utvalda bostadsområden baserat på DeSO-områden. DeSO - Demografiska statistikområden, är SCB:s regionala indelning, varav det finns närmare 6000 i Sverige.

Resultatet redovisas övergripande för området och nedbrutet på olika lägenhetsstorlekar. Det visar att det reella bilinnehavet för flerbostadshus med liknande förutsättningar som bostäderna i kvarteret Valnöten 4 och 6 ligger på 0,58 bil per lägenhet, oavsett storlek. Det betyder att 42 procent (0,42) av hushållen i området idag inte äger någon bil.



Figur 12. DeSO-område och genomsnittligt bilinnehav

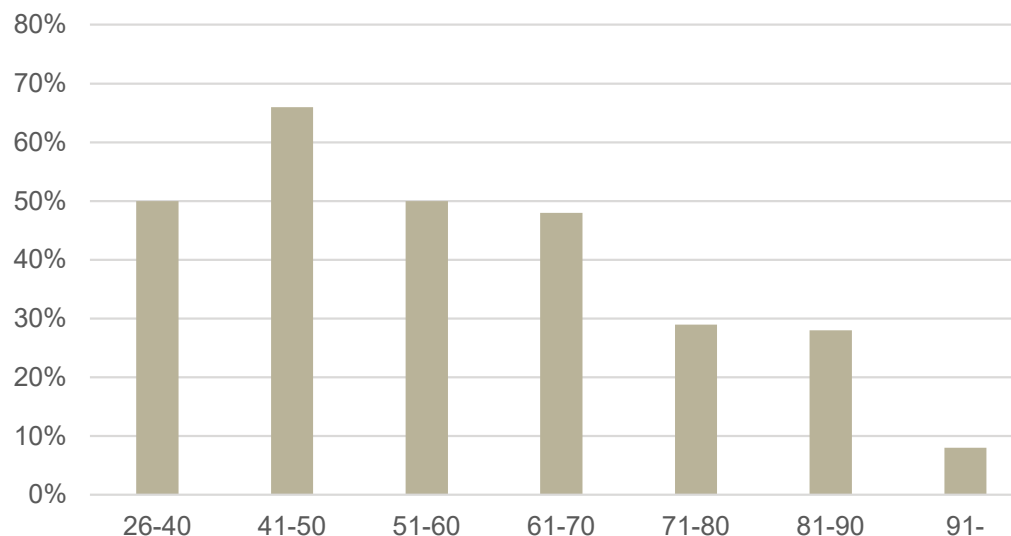
I mindre lägenheter är det så många som upp till 68 procent och i de medelstora lägenheterna är det runt 50 procent som inte äger bil.

Även om det är en betydande andel hushåll som idag äger bil, så visar resultatet på att det samtidigt är en betydande del av hushållen som inte äger bil idag i Eskilstuna. Dessa hushåll är troligen sammansatta av grupper som aktivt väljer bort bilen och grupper som skulle vilja äga bil, men inte har möjlighet till det av olika anledningar.

Lgh-storlekar	Antal lgh
26-40	46
41-50	82
51-60	290
61-70	164
71-80	252
81-90	68
91-	85

Figur 13. Antal lägenheter i respektive storlek som ingår i underlaget

Andel hushåll UTAN bil, per lägenhetsstorlek (kvm)



Figur 14. Andel utan bil i det utvalda DeSO-området

PARKERING - UTBUDET IDAG

Runtom i området där Valnöten 6 och 14 ligger finns det både kommunala och privata parkeringsmöjligheter. Längs med Gredbyvägen och även längs med Ståhlbergsvägen finns det cirka 150 parkeringsplatser på kommunal mark som är avgiftsbelagda mellan klockan 8 och 20 på vardagar, samt mellan klockan 8 och 15 på lördagar. Avgiften är 10 kronor per timme, se grönmarkerade ytor i kartan.

I den delen av Väster där många verksamheter finns, finns det även stora ytor på fastigheterna som används som parkering, se blåmarkerade ytor i kartan. Vissa ytor är reglerade och avgiftsbelagda, andra är reserverade/hyrda och ytterligare andra ytor verkar vara oreglerade. Cirka 82 platser är avgiftsbelagda mellan klockan 7 och 18 på vardagar, samt mellan klockan 7 och 16 på lördagar. Avgiften ligger på cirka 20 kronor per timme och är därmed dyrare än den kommunala parkeringen.



Figur 15. Olika parkeringsmöjligheter i Väster idag: Grönt: Kommunalparkering (på mark); Blått: Parkering på fastighetsmark. Planområdet i gult

SAMMANFATTNING AV FÖRUTSÄTTNINGARNA

Ovan beskrivna aspekter visar att Eskilstuna kommun har ambitiösa och väl utvecklade mål som syftar på att skapa en stad där transportsystemet bidrar till jämlikhet och jämställdhet och som har höga andelar hållbart resande. Cykeln ska prioriteras och en klimatsmart bilanvändning som stimulerar mobilitetstjänster ska främjas.

Planområdet har korta avstånd till de flesta vardagliga funktionerna och många arbetsplatser nås enkelt till fots, med cykel eller kollektivtrafik. Det finns lediga parkeringsplatser inom 400 meter fågelväg som potentiellt kan köpas av Sveaviken.

En undersökning av bilnehavet visar på att det finns en stor andel boende i omgivningen som idag inte äger bil.

EFTERFRÅGAN PÅ PARKERING FÖR BIL OCH CYKEL

Utredningen har undersökt två alternativa scenarion - ett baserat på ett genomsnittligt p-tal (4,5) och ett utan platser för privata bilar.

Not: Längre fram i rapporten kommer det för dessa två scenarion att presenteras parkeringslösningar (A - utan privat parkering och C för p-tal 4,5, för att visa vilka ytbehov och fysiska lösningar dessa kräver. Det kommer även att presenteras en "mellanlösning" (B) som innebär ett p-tal mellan 0 och 4,5. Det exakta parkeringsbehovet för lösning B kommer att vara beroende av det mobilitetspaket som väljs och får i så fall utredas och avgöras senare under bygglovsskedet.

BOENDE UTAN PRIVAT PARKERING

Enligt Eskilstuna kommuns parkeringsnorm är det möjligt att bygga bostäder med p-tal 0. Föreliggande utredning har undersökt förutsättningarna för ett boende utan privat bil och har genom flertalet fördjupningar kommit fram till att möjligheterna att resa till fots, med cykel och/eller kollektivtrafik mellan planområdet och de största arbetsplatserna är goda eller till och med mycket goda. Närhet till matbutik och skolor samt andra vardagliga målpunkter finns.

Utredningen har också visat att det finns en betydande andel hushåll som idag lever utan bil i Eskilstuna. Ett boende som bland annat erbjuder bilpool och cykelpool skulle öka deras möjligheter att förflytta sig med andra/fler färdmedel än idag.

Valnöten föreslås att bli ett boende utan privata parkeringsplatser; dock kommer det att anläggas några parkeringsplatser för de behov som finns av särskilda skäl; exempelvis krävs enligt lag platser för funktionshindrade och det krävs ett antal platser för att möjliggöra bilpool som en mobilitetsåtgärd.

För cykel är p-talet enligt parkeringsnormen mellan 30 till 35 cykelplatser per 1 000 kvm bruttoarea (BTA). Här föreslås ett medelvärde på 32,5. Behovet av cykelplatser är därmed 537 platser.

Det tillkommer 2-5 bilplatser för personer med rörelsehinder (boende och besökare).

Figur 16. Parkeringsefterfrågan vid p-tal 0

Parkeringsefterfrågan	Bil	Cykel
Bostäder	0	537

P-normen anger inga p-tal för café. Då verksamhetens LOA endast är 100 kvm stor förväntas verksamheten attrahera en lokal kundkrets, som kommer till fots eller med cykel. Parkeringsbehovet bedöms uppgå till en bilplats för personal och en RHP för besökare.

Lösningen förutsätter ett antal mobilitetsåtgärder och platser för bilpool tillkommer - se nästa kapitel.

P-TAL 4,5

För att visa på ett alternativ som erbjuder privat bilparkering på fastigheten har p-tal 4,5 per 1 000 kvm BTA använts. Detta är i enlighet med normens standard som förespråkar ett parkeringstal mellan medelvärde och maxvärdet. Enligt normen ska det tydliggöra att det krävs särskilda mobilitetsåtgärder för att erhålla ett lägre bilparkeringstal.

För cykel är p-talet mellan 30 till 35 cykelplatser per 1 000 kvm bruttoarea (BTA). Här föreslås också ett medelvärde, nämligen 32,5.

Efterfrågan på bilplatser beräknas till 74 platser och behovet av cykelplatser till 537, baserat på 16 538 kvm för bostäder. En reduktion med 25 procent för bilpool sänker efterfrågan till 56 privata platser.

Figur 17. Parkeringsefterfrågan vid p-tal 4,5 efter och reduktion

Parkeringsefterfrågan	Bil	Cykel
Bostäder	56	537

Som mobilitetsåtgärd erbjuds medlemskap i bilpool och poolbilar i garaget, cirka 7 stycken.

Det tillkommer 2-5 bilplatser för boende/besökare med rörelsehinder som kan anläggas vid behov. En dedikerad plats för personer med rörelsehinder anläggs för besökare till caféet. En ordinarie parkeringsplats för personal till caféet kan ordnas vid behov.

Lösningen förutsätter att ett garage anläggs på fastigheten.

BOSTÄDER UTAN PRIVAT PARKERING

Hushåll som inte äger bil är en relativt stor målgrupp i varje stad som dock ofta förbises i planeringen. I en stad som Eskilstuna har denna typ av hushåll idag möjlighet att gå, cykla och att använda kollektivtrafik eller taxi samt hyrbil. Allmän bilpool och hyrcykelsystem saknas.

Att erbjuda ett boende med ambitiösa mobilitetsåtgärder innebär för denna målgrupp att de får ett bättre mobilitetsutbud än om de skulle flytta till ett boende utan mobilitetsåtgärder även om det är centralt beläget i staden.

Ett viktigt argument är också att byggkostnaderna för ett underjordiskt garage har direkt effekt på hyres-/avgiftsnivåerna. Omvänt betyder det att ett garage som inte byggs innebär en minskad hyres-/avgiftskostnad på cirka 1 000 kr för varje lägenhet. Denna aspekt bidrar till att fler Eskilstunabor har råd att bo till ett lägre pris vilket bidrar till målet för en jämlik och jämställd stad och därmed ökad social hållbarhet.

De boende kommer att erbjudas attraktiva mobilitetsalternativ till egen ägd bil i form av olika mobilitetsåtgärder.

Mobilitetsåtgärder kommer att utformas och dimensioneras utifrån principen "skala ner istället för upp". Det innebär att Sveaviken kommer att erbjuda mobilitetsåtgärder i stor skala redan vid inflyttning i området.

Detta för att åtgärderna ska upplevas som attraktiva avseende tillgänglighet och pris. Åtgärderna justeras sedan utifrån användning och upplevd nivå av attraktivitet hos användarna.

Ledorden för mobilitetsåtgärderna är:

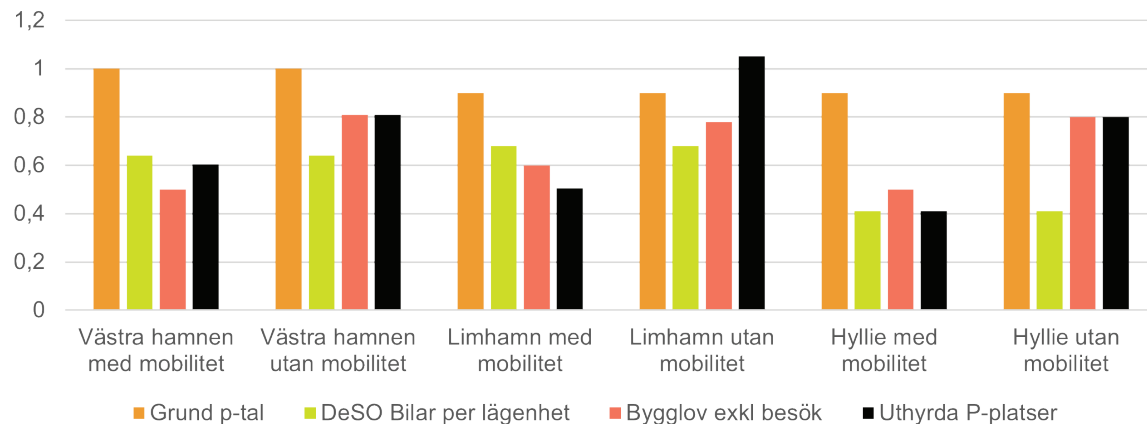
ATTRAKTIVA OCH FLEXIBLA

Mobilitetsåtgärderna som föreslås är evidensbaserade utifrån byggda bostäder och utvärderade effekter från städer som Uppsala, Malmö, Göteborg m.fl. Utvärderingarna visar att bilägandet kan halveras i fastigheter med ett normalt utbud av mobilitetsåtgärder, se nästa kapitel.

MOBILITETSÅTGÄRDER OCH DERAS EFFEKTER

Att införa mobilitetsåtgärder för att minska parkeringstalet blir allt vanligare vid nybyggnation av flerbostadshus. Under lång tid har det dock varit osäkert vilken effekt åtgärderna har på boendes bilägande och resvanor. Utvärderingar har gjorts på särskilda pilot- och flaggskeppsprojekt, men det har saknats utvärderingar kring effekten på vanliga bostadsprojekt.

Bilägande i undersökta områden och fastigheter



Figur 18. Bilägande och uthyrningsgrad i undersökta fastigheter som visar på en efterfrågan på bilparkeringsplatser som ligger mellan 25 och 50 % längre än fastigheter utan mobilitetsåtgärder. Källa Tyréns



I ett Vinnovafinansierat forskningsprojekt (Tyréns, 2023) har effekten av mobilitetsåtgärder för vanliga bostadsprojekt studerats. Studien visar på mellan 25-50 procent lägre efterfrågan på bilparkering i fastigheter med mobilitetsåtgärder, jämfört med fastigheter utan mobilitetsåtgärder. Även om studien har gjorts på tre områden i Malmö, tyder resultatet på att det finns stor potential i att använda mobilitetsåtgärder för att minska efterfrågan på bilparkering i hela landet. Det finns stora möjligheter med att ersätta bilparkering med annan form av mobilitet, som även kan bidra till att skapa en bättre mobilitet för fler än endast de som äger egen bil.

Ytterligare ett resultat från studien är att det utifrån djupintervjuerna noterades en skillnad mellan personer som väljer att vara bilfria och personer som är billösa. En grupp är tydligt frivilligt bilfria och prioriterar miljö, klimat och hälsa. En annan grupp är ofrivilligt utan bil då de inte har råd att äga bil eller last-/elcykel.

För billösa kan tillgången till mobilitetsåtgärder i fastigheten vara avgörande för deras vardag. Historiskt har bilparkering varit den enda mobilitetsåtgärden som erbjudits i samband med nyproduktion av bostäder och verksamheter. Mobilitetsåtgärder bidrar till en stärkt tillgänglighet och mobilitet för fler samt till en minskad transportfattigdom.

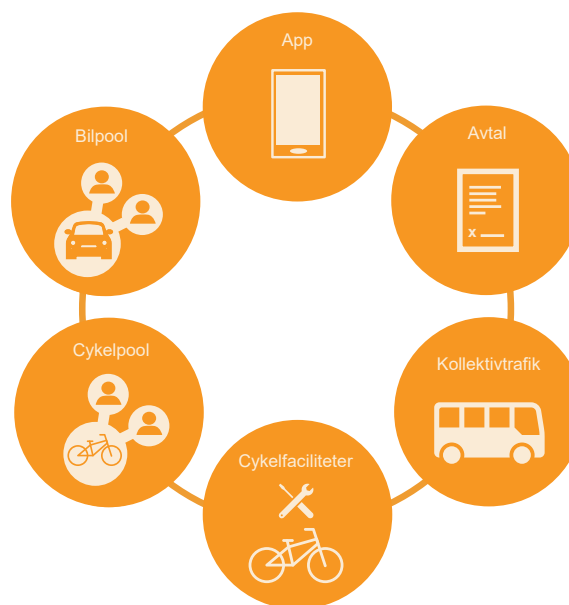
MOBILITETSPAKET FÖR ETT BOENDE UTAN PRIVAT BIL

Nedan beskrivs ett mobilitetspaket som ska möjliggöra ett boende utan privatägd bil. Ett paket av olika mobilitetsåtgärder föreslås för att möta det mobilitetsbehov som de boende kommer att ha tillgång till från inflytt.

- Avtal för bilfritt boende
- Kommunikation
- Bilpool
- Cykelpool
- Cykelparkering och cykelverkstad
- Kollektivtrafikkort
- Flexibel förvaltning

AVTAL FÖR BILFRITT BOENDE

Det är Sveavikens målsättning att välja ut boendeintressenter till Valnöten 6 och 14, som inte äger egen bil och inte heller planerar att skaffa en. Sveaviken kommer därför att teckna avtal gällande bilfritt boende med sina hyresgäster. Detta avtal blir en del av hyresavtalet och tydliggör att boendet inte erbjuder några privata parkeringsplatser. Det kommer att finnas möjlighet för hyresgäster att istället få medlemskap i extern bilpool samt till den fordonspool (innehållande cyklar, elcyklar, lastcyklar m.m.) som kommer att erbjudas inom området. Avtalet kommer även att reglera eventuellt parkeringsköp hos extern leverantör av bilparkering om behovet skulle uppstå.



Figur 19. Mobilitetspaketet för Valnöten 6 och 14

KOMMUNIKATION

För att attrahera hyresgäster som idag inte äger bil eller är intresserade av en livsstil utan privat bil krävs en tydlig kommunikation kring vad boendet har att erbjuda och att det istället för bilparkering kommer att finnas ett attraktivt mobilitetspaket.

Följande moment föreslås ingå i informationsarbetet gentemot de boende:

- Kommunikationsplan: Marknadsföringen av Valnöten 6 och 14 ska förmedla

att det erbjuds ett brett spektrum av mobilitetsåtgärder och att bilparkering inte finns. I marknadsföringen bör det framgå att Valnöten 6 och 14 är en fastighet utan privata parkeringsplatser men med goda möjligheter till hållbart resande och ett brett utbud av mobilitetstjänster samt goda möjligheter att cykla, gå och åka kollektivt.

- Information vid inflyttning: Information om vilka mobilitetstjänster som erbjuds, närheten till kollektivtrafik och dess förbindelser.
- Event efter inflyttning: Event där de boende får testa mobilitetstjänster och registrera sig för bil- och cykelpool. Eventet erbjuder möjlighet för de boende att lämna in sina cyklar för reparation/service
- Kommunikation efter inflyttning: Sveaviken använder sig av en egen app som fungerar som ett kommunikationsverktyg gentemot hyresgästerna. Appen innehåller kundtjänst, onboarding för nya hyresgäster, bokning av bilpool/cykelpool, digitalt nyckelsystem, hantering av gemensamma lokaler, kommunikation med boende (meddelanden, pushnotiser, nudging m.m.). Appen är även ett verktyg för realtidsuppföljningar av användning och beteende gällande exempelvis mobilitetsåtgärderna. Genom att samla all information på ett ställe blir användandet enklare och attraktivare för alla boende.

Sveaviken kommer i all kommunikation om området kommunicera förutsättningarna med specifikt fokus på att det är ett bilfritt boende, de ambitiösa mobilitetstjänsterna som området erbjuder samt den mobilitetsspott som kopplas till varje hushåll. Syftet är att köpare och hyresgäster ska vara förberedda på utbudet och lockas av det. Kommuniceras detta i ett tidigt skede så ökar chanserna att de boende ställer om till ett liv utan egen ägd bil.

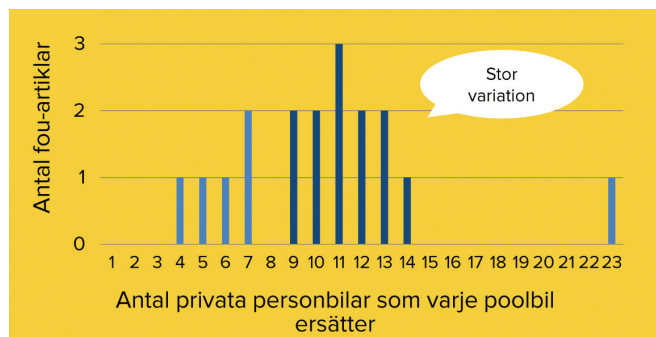
Sveaviken kommer även löpande att kommunicera till boende med syftet att öka användningen av egna cyklar, cykelpoolen, kollektivtrafik och bilpoolen. Denna kommunikation kommer till största del ske via Sveavikens boendeapp.

ÖPPEN BILPOOL

Syftet med en öppen bilpool är att erbjuda ett attraktivt alternativ till privatägd bil för de som kommer att bo i fastigheten och som har behov av bil. Sveaviken kommer att skriva avtal med en extern leverantör av bilpoolstjänst utifrån det behov som finns hos de boende.

Sveavikens intention är att denna leverantör etablerar en öppen bilpoolstjänst i Eskilstuna. Det vill säga att även övriga Eskilstunabor kommer att ha tillgång till den.

Enligt en samlad forskning ersätter 1 bilpoolsbil 9-14 privatägda bilar (se figur på nästa sida; Trafikutredningsbyrån, 2022), baserat på utvärderingar av bilpooler på olika platser i Sverige.



Figur 20. Utvärdering av befintliga bilpooler i Sverige. Källa: Trafikutredningsbyrån.

Utredningen föreslår ett medelvärde, det vill säga att 1 poolbil ersätter 11 privatägda bilar.

Enligt beräkningen av parkeringsbehovet för Valnöten, baserat på det föreslagna p-talet 4,5 per 1 000 kvm BTA är efterfrågan 74 bilparkeringsplatser, utan avdrag för mobilitetsåtgärder. Om 1 bilpoolsbil ersätter 11 privatägda bilar blir behovet av bilpoolsbilar upp till 7 fordon.

För att öka attraktiviteten i bilpoolen föreslås att antalet poolbilar ökas vid inflytt för att sedan skapas ner när användandet följs upp.

CYKELPOOL

Cykelpoolen består till att börja med av vanliga cyklar, elcyklar och lastcyklar. Vid behov kan fordonspoolen utvidgas med andra typer av hållbara fordon om intresse och behov finns.

Cyklarna placeras i den gamla bussdepån. Samtliga cyklar i poolen kommer att vara användbara året om genom att de exempelvis utrustas med dubbdäck på vintern.

Antalet fordon i cykelpoolen kan komma att justeras efter inflyttning, baserat på den faktiska användningen. Kopplat till fordonspoolen finns servicenum för de boendes egna cyklar.

CYKELPARKERING OCH CYKELVERKSTAD

För att komplettera mobilitetserbudandet anläggs attraktiva cykelparkeringar för privatägda cyklar enligt Eskilstunas parkeringsnorm, det vill säga för långtidsparkering och korttidsparkering samt enligt grundstandard. I möjligaste mån utförs även plusåtgärder. Cykelfaciliteterna kommer att innebära möjlighet till laddning av elcyklar samt ytor för reparation och underhåll. Ytor för reparation och underhåll kommer att placeras i den gamla bussdepån.

KOLLEKTIVTRAFIK

Kollektivtrafik är en viktig grundbult i mobilitetsutbudet för boende i Valnöten. Området ligger på cirka 10 minuters gångavstånd från resecentrum där det är möjligt att nå merparten av de lokala och storregionala arbetsplatserna. I direkt närhet till området passerar även busslinje 7 som kopplar ihop 4 av Eskilstunas största arbetsplatser med

området. Därför kommer Sveaviken att erbjuda nyinflyttade ett kollektivtrafikkort eller motsvarande tillsammans med tydlig information om kollektivtrafikutbudet.

Återkommande information om kollektivtrafikutbudet kommer att finnas i Sveavikens boendeapp som alla boende erhåller.

PARKERINGSKÖP

Om Sveavikens uppföljningar visar att det finns boende som har behov av egen ägd bil ges möjlighet att köpa parkeringsplats hos en extern leverantör i närheten av området. Parkeringsköpet hantteras vid behov via hyresavtalet.

Externa leverantörer som driver parkeringsanläggningar i närheten idag är Apcoa, Aimo Park, Qpark och Parkeringsservice Svenska AB.

FLEXIBEL FÖRVALTNING

Löpande uppföljningar och en flexibilitet i relation till dimensionering och förvaltning av mobilitetsåtgärderna är en förutsättning för att ett bostads- kvarter med parkeringstal 0 ska fungera.

Det är en grundförutsättning att Sveaviken följer upp användningen av mobilitetsåtgärderna samt genomför justeringar löpande. Större justeringar av mobilitetsåtgärderna kommer förslagsvis att genomföras i 2-årsintervaller.

MÖJLIGA PARKERINGSLÖSNINGAR

Beroende på hur omfattande mobilitetspaketet utformas kommer efterfrågan på parkeringsplatser för bil och cykel påverkas. Det är först i bygglovsskedet som den slutgiltiga lösningen utformas. Därför beskriver denna rapport flera möjliga förslag till utformning. Dels en lösning för p-tal 0 som endast erbjuder parkeringsmöjligheter för rörelsehindrade och bilpool (Parkeringslösning A), och dels en lösning med underjordiskt garage, med ett antal privata bilparkeringar

som baseras på p-tal 4,5 och som endast innehåller bilpool som mobilitetsåtgärd (Parkeringslösning C). Ytterligare ett alternativ är en variant där några privata bilparkeringar tillhandahålls i kombination med ett anpassat mobilitetspaket (Parkeringslösning B). De tre förslagen benämns nedan som parkeringslösning A, B och C. Cykelparkeringar specificeras i nästa kapitel.

A

Parkeringslösning A utgår från att inga privata parkeringar erbjuds och där bilparkeringar endast krävs för RHP, poolbilar, en plats för caféets personal samt en RHP för caféets besökare i depån vid behov.

I detta fall är det möjligt att placera poolbilar, cykelpoolen, cykelverkstaden samt privata cyklar i den gamla bussdepån.

RHP anläggs på gården om behovet skulle uppstå.

- Underjordiskt garage: Nej
- Funktioner i depån: Bilpool, cykelpool, cykelverkstad, privata cyklar
- Mobilitetspaket: Som beskriven i rapporten
- Efterfrågan på privat bilparkering: 0
- Antal privata bilplatser: 0
- Antal bilpoolsplatser: cirka 7

B

I parkeringslösning B skapas plats för cirka 24 bilplatser för privata bilar i den gamla bussdepån, samt även för poolbilar, en plats för caféets personal och en RHP för caféets besökare.

Cykelparkeringar, cykelpool och cykelverkstad kan etableras i en komplementbyggnad på den norra halvan av gården. Detta motsvarar en situation med lägre ambition av mobilitetslösningar jämfört med rapportens föreslagna mobilitetslösningar (A).

RHP anläggs på gården om behovet skulle uppstå.

- Underjordiskt garage: Nej
- Funktioner i depån: Privata bilar och poolbilar
- Mobilitetspaket: Anpassas för att motsvara tillgång till privat bilparkering
- Efterfrågan på privat bilparkering: cirka 17
- Antal privata bilplatser: cirka 17
- Antal bilpoolsplatser: cirka 7

C

Vid val av parkeringslösning C byggs ett parkeringsgarage under fastigheten som rymmer 74 bilparkeringsplatser inklusive nödvändiga RHP:n och caféets parkeringsbehov samt plats för poolbilar; cykelparkeringen placeras i den gamla bussdepån.

- Underjordiskt garage: Ja
- Funktioner i depån: Privata cyklar
- Mobilitetsåtgärder: Bilpool
- Efterfrågan på privat bilparkering före reduktion: cirka 74
- Efterfrågan på privat bilparkering efter reduktion för bilpool (25 %): cirka 56
- Antal bilpoolsplatser: cirka 7

UTFORMNING VID PARKERINGSLÖSNING A OCH B

Skissen visar hur cykelförvaringen kan se ut, både för parkeringslösning A och B.

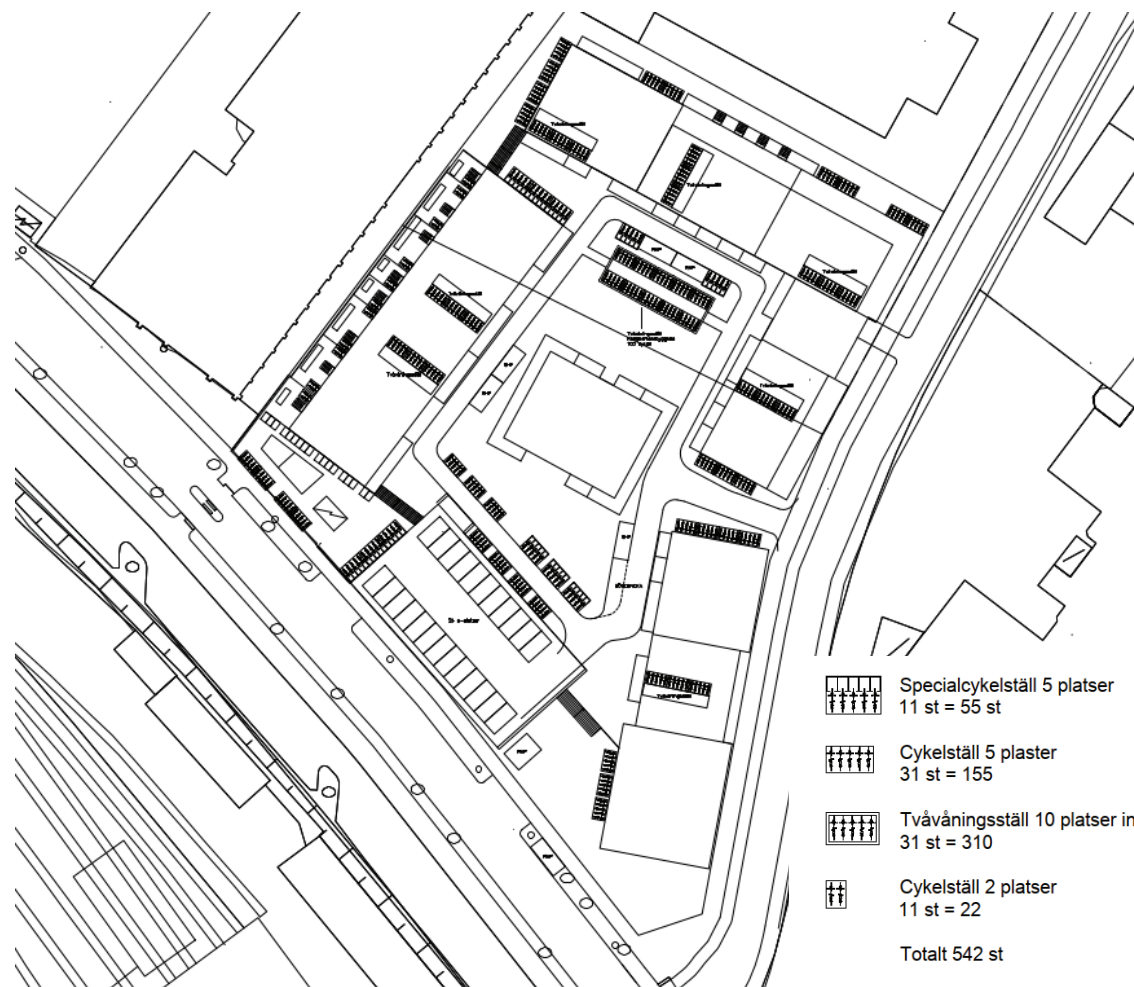
I depån visas att 24 bilar kan rymmas, såsom det föreslås för parkeringslösning B. Cykelverkstad mm kan förläggas till en komplementbyggnad på norra delen av gården. RHP ordnas på gården vid behov.

Skulle parkeringslösning A väljas, det vill säga att endast poolbilar och parkering för caféet inhyses i depån, kan kvarvarande utrymme nyttjas för cykelparkering, cykelpool och cykeltvätt.

Depån nås med bil via portiken och en tillfart över den södra delen av gården. Utfart sker på samma sätt. Vid trafik i båda riktningar kan bilar mötas tack vare en mötesficka utanför depåns utfart.



Figur 21. Körspårstest till och från depån

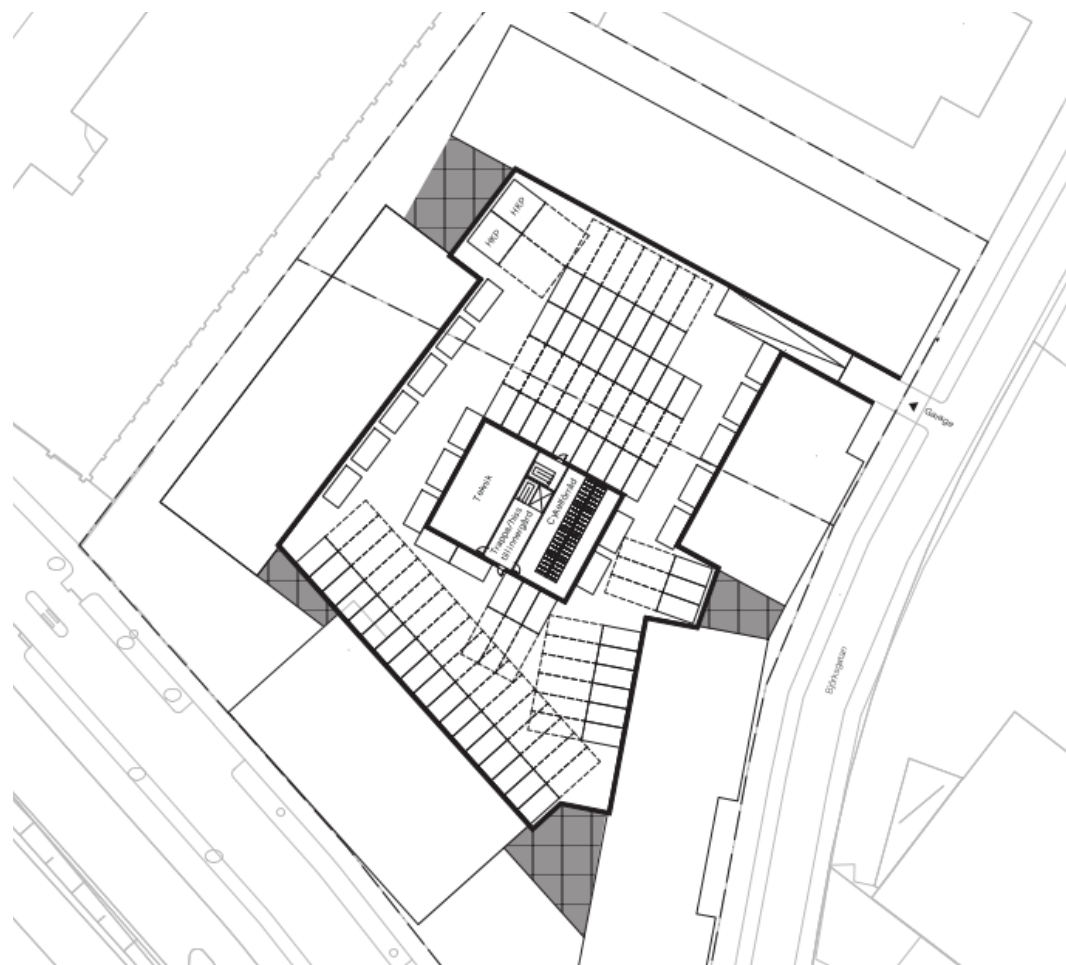


Figur 22. Placering av bil- och cykelparkeringar för lösning A och B

UTFORMNING VID PARKERINGSLÖSNING C

Parkeringslösning C innebär att ett garage byggs under fastigheten. Garaget bedöms kunna rymma cirka 74 bilar. Platserna är till för de boende, inklusive platser för rörelsehindrade och anställda på caféet samt poolbilar.

Då denna lösning inte omfattar några andra mobilitetsåtgärder betyder det att depån frigörs för annan användning, exempelvis för cykelparkering.



Figur 23. Garagelösning för parkeringslösning C

CYKELPARKERING

Bra cykelparkeringar är en grundläggande infrastruktur för en ny fastighet. Cykeln måste få ta plats, det ska vara rent, snyggt och stöldsäkert vid cykelförvaringen samt snabbare och smidigare att ta sig till cykeln än till bilen. Ju bättre cykelfaciliteter desto färre bilparkeringar behövs.

Eskestuna kommun delar upp cykelparkeringar i långtidsparkering och korttidsuppställning. Vid en fastighet bör båda typerna av cykelparkeringar finnas. Minst hälften bör vara långtidsparkering och motsvara de grundstandarder som behövs för dem. Långtidsparkering syftar till att möta behovet för cyklister som parkerar från ca 6 timmar och uppåt. I Valnöten föreslås långtidsparkering finnas inomhus, i depån eller komplementbyggnaden på gården. Korttidsparkering sker i första hand utomhus.

Nedan anges antal platser enligt parkeringslösning A och B; om parkeringslösning C väljs kan fler cyklar parkeras i depån. Totalt planeras för 542 platser varav 67 procent under tak. Cykelplatserna fördelas enligt nedan:

- 310 platser inomhus och i komplementsbyggnad
- 55 platser utomhus med tak (för specialcyklar)
- 177 platser utomhus utan tak

För att uppnå antal cykelplatser planeras närmare 60 procent av platserna i tvåvångsställ. Parkeringsmöjligheter för cykel samt ytterligare cykelfaciliteter för boende i Valnöten 6 och 14 utformas minst enligt standardnivå, dock i möjligaste mån utifrån de plusåtgärder som beskrivs i Eskilstuna kommuns parkeringsnorm; se i tabellen bredvid vilka plusåtgärder som planeras i Valnöten.

Figur 24. Planerade plusåtgärder

PLUSÅTGÄRDER ENLIGT PARKERINGSNORM	PLANERADE ÅTGÄRDER
Över 2,0 m i utrymme bakom varje cykelparkeringsrad.	Ja
Ingång direkt från byggnaden	Ja (7 cykelrum)
Lokalisering i den mest naturliga rörelseriktning för gång- och cykeltrafik	Ja (gäller de flesta platserna)
Automatiskt dörröppnare	Ja (hanteras i bygglov)
Inomhusförvaring i uppvärmt utrymme	Ja (hanteras i bygglov)
God insyn för att öka trygghetskänslan	Ja (hanteras i bygglov - vissa cykelrum har fönster från gården)
Tydlig visualisering av cykelparkeringen	Ja (hanteras i bygglov)
Fast installerad luftpump	Ja (hanteras i bygglov)
Reparationsrum samt möjlighet att tvätta cykeln	Ja (i depån eller komplementbyggnad)
Konstnärlig utsmyckning eller andra stadsbyggnadsmässiga kvalitéer.	Ja (hanteras i bygglov - exempelvis sedumtak ovanpå cykelställ)
Markvärme för att undvika snöröjningsproblem i eller vid cykelparkeringen	Ja (hanteras i bygglov)
Hög kvalitet på cykelställen	Ja (hanteras i bygglov)
Parkeringsplats för två specialcyklar/cykel med karrä per 10 cyklar.	Nej - bedömningen är att specialcyklar är mycket dyra och ägs därför endast av en viss andel av hushållen. Cykelpoolen kommer dock att omfatta ett större antal specialcyklar i olika utföranden.
Över 0,8 m i C/C-bredd vid hjulhållning.	Nej
Egen väderskyddad cykelbox	Nej

KONSEKVENSANALYS AV OLIKA PARKERINGSLÖSNINGAR

De olika föreslagna parkeringslösningar har alla sina för- och nackdelar och olika potential och risker. Nedan en jämförelse av de tre lösningarna avseende vilka risker och eventuellt tillkommande behov dessa innebär för Sveaviken såväl kommunen. Oavsett parkeringslösning blir det tydligt att en stor risk ligger i att

marknadsanpassade hyror för parkeringsplatser på fastighetsmark kan leda till att boende väljer gatuparkering istället om denna är tillgänglig och över tid bedöms vara billigare.

A INGEN PRIVAT BILPARKERING PÅ FASTIGHETEN; MOBILITETSÅTGÄRDER

Målgrupp:

- Hushåll som inte vill äga bil

Koncept:

- Information om att bilparkering saknas och marknadsföring av tillgängliga mobilitetstjänster
- (Hyres-)avtal som utesluter bilinnehav
- Maximalt utbud av mobilitetsåtgärder med stort mervärde för hushåll utan bil
- Reducerad hyres-/avgiftsnivå för lägenheterna (upp till 25 000 kr för 2 rum och kök).

Risker och eventuella tillkommande behov:

- Höga krav ställs på att hyresvärden/BRF:en erbjuder och underhåller mobilitetsåtgärder på hög nivå och/eller kan komplettera med parkeringsköp för att de boendes bilinnehav inte ska leda till problem på allmänna parkeringar.
- Boende och deras besökare kan tillfälligt behöva parkera utanför fastighetsmark.
- Anpassning av mobilitetsutbudet kan krävas.
- Köp av externa parkeringsplatser kan bli aktuellt om behov uppstår.

B REDUCERAT NIVÅ AV PRIVATA BILPARKERINGAR; MOBILITETSÅTGÄRDER

Målgrupp:

- Ingen särskild målgrupp

Koncept:

- Information om tillgängliga mobilitetstjänster
- Information om att bilparkering hyrs separat
- Ambitiöst utbud av mobilitetsåtgärder
- Inga begränsningar för bilinnehav
- Något reducerat hyresnivå för lägenheterna (dock högre än A)
- Något reducerat hyresnivå för bilparkering (dock högre än A)

Risker och eventuella tillkommande behov:

- Det finns en risk att boende väljer bort att hyra parkeringsplats via boendet; långtidsparkering sker istället på gata/oreglerade platser.
- Risk för intäktsförlust för hyresvärden/BRF:en och överutnyttjande av allmän parkering.
- Köp av externa parkeringsplatser kan krävas om behov uppstår.

C PARKERINGSGARAGE, BILPOOL

Målgrupp:

- Ingen särskild målgrupp

Koncept:

- Information om att bilparkering hyrs separat
- Inga begränsningar för bilinnehav
- Bilpool
- Reguljär hyres-/avgiftsnivå på lägenheter
- Marknadsanpassad hyresnivå för bilparkering

Risker och eventuella tillkommande behov:

- Det finns en risk att boende väljer bort att hyra garageplats via boendet och att långtidsparkering sker på gata/oreglerade platser. Risk för stor intäktsförlust för hyresvärden/BRF:en och överutnyttjande av allmän parkering.

SUMMERING

Det är byggaktörens ambition att attrahera hushåll som inte äger bil och erbjuda dem ett boende med ett mycket ambitiöst mobilitetspaket. Därför har det undersökts både förutsättningar och nödvändiga åtgärder för ett boende utan några privata bilparkeringar. Utredningen har också undersökt ett alternativ med garage under gården, som bygger på ett medelhögt p-tal enligt Eskilstunas parkeringsnorm (4,5 bilar per 1 000 kvm, samt en mellanlösning där endast den gamla depån används som bilgarage. Alla lösningar bedöms som genomförbara. Oavsett lösning har det planerats för parkeringar för funktionshindrade (inklusive för caféets besökare), samt för poolbilar.

Inledningsvis har målpunkter och resmöjligheterna till och från Valnöten 6 och 14 undersökts. Resultatet är att många vardagliga målpunkter inklusive minst två av Eskilstunas större arbetsplatser nås enkelt till fots. Kollektivtrafikförbindelserna bedöms som goda; öppen bilpool och cykelpool saknas.

Vidare har bilinnehavet kartlagts för hushåll i omkringliggande områden. Bilinnehavet ligger på 0,58 bilar per hushåll, vilket innebär att cirka 40 procent av hushållen inte är i behov av någon parkeringsplats idag.

Sammantaget bedöms förutsättningar för ett fungerande boende utan privat bil som goda.

I utredningen beskrivs ett ambitiöst mobilitetspaket som sänker efterfrågan och möjligheterna att äga privat bil till 0. Om parkeringsefterfrågan inte ska sänkas i lika stor utsträckning kan kraven på mobilitetspaketet anpassas. Grundkravet kommer dock alltid att vara att de föreslagna mobilitetsåtgärderna genomförs i sin helhet samt underhålls väl; detta gäller oberoende av om bostäderna förvaltas av en hyresvärd eller en bostadsrättsförening. För att konceptet ska fungera över tid krävs det också en flexibel och anpassningsbar förvaltning som ger möjlighet till förändringar vartefter.

En översyn av risker och möjligheter för olika parkeringslösningar visar att den största identifierade risken för en lösning **utan** privata parkeringar uppstår om mobilitetsåtgärderna inte genomförs och underhålls som planerat. Detta kan leda till att de boende äger bil i större uträkning och parkerar sina fordon på annan plats än fastigheten.

För en lösning **med** privat parkering - i depån eller i garage - är den största identifierade risken att marknadsmässiga hyror för parkeringsplatserna leder till outhyrda och därmed tomma platser, samtidigt som de boende parkerar sina fordon på annan plats än fastigheten; efterfrågan på parkeringsplatser på allmän mark ökar och hyresvärden/BRF:en går dessutom miste om förväntade hyresintäkter.

En av de mest positiva effekterna som gäller för alla de föreslagna lösningarna är att en öppen bilpool kommer att etableras i Eskilstuna, på initiativ av byggaktören. En sådan bilpool skulle vara öppen för alla övriga invånare, vilket skulle bredda och modernisera mobilitetserbudandet i kommunen som helhet.

En lösning utan garage under gården har som fördel att kvarterets gård kommer att bli grönare. Kostnadsbesparingar från det uteblivna garaget innebär dessutom att Eskilstuna får ett tillskott av jämförelsevis billigare bostäder.

Avslutningsvis kan sägas att ett byggprojekt med p-tal 0 kommer att vara ett spetsprojekt för Eskilstuna som visar på att kommunen prioriterar sina invånares ekonomi och vardagsbehov tillsammans med kommunens övergripande mål.



Tyréns Sverige AB, 118 86 Stockholm, www.tyrens.se