

Avsedd för
Eskilstuna kommun

Datum
2023-02-28 rev 2024-03-22

UPPDATERING AV MOBILITETSUTREDNING VALNÖTEN 6 OCH 14



UPPDATERING AV MOBILITETSUTREDNING VALNÖTEN 6 OCH 14

Projektnamn **Mobilitetsutredning Valnöten**
Projekt nr **13200627773 och 1320068997**
Mottagare **Eskilstuna kommun**
Typ av dokument **Rapport**
Version **1.1 Uppdaterad slutleverans**
Datum **2023-02-28 rev 2024-03-22**
Förberett av **Julia Nyberg, Ida Tisell**
Kontrollerad av **Jan Hammarström, Gustav Skäremo**
Godkänd av **Martin Ullberg**

Ramboll
Lokgatan 8
211 20 Malmö

T +46 (0)10 615 60 00
<https://se.ramboll.com>

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Inledning	2
1.1	Justering	2
1.2	Bakgrund	2
1.3	Rambolls uppdrag	2
2.	Kommunens mål och riktlinjer	3
2.1	Översiktsplan	3
2.2	Klimatprogram Eskilstuna	4
3.	Parkeringsjuridik och kommunens parkeringsnorm	5
3.1	Krav på parkering	5
3.2	Eskilstuna kommuns parkeringstal	6
4.	Nuläge och förutsättningar för mobilitet	7
4.1	Planområdet	7
4.2	Kollektivtrafik	10
4.3	Gångtrafik	11
4.4	Cykeltrafik	12
4.5	Motorfordonstrafik	13
4.5.1	Bilnehav	14
4.6	Parkering	14
5.	Planförslag	15
6.	Efterfrågan på parkering enligt kommunens parkeringsnorm	19
6.1	Möjlighet att ordna efterfrågad parkering inom området	20
7.	Anpassad bedömning av efterfrågan på parkering	22
7.1	Anpassad bedömning utifrån planförslaget	22
7.2	Sänkt efterfrågan på parkering med mobilitetsåtgärder	22
7.3	Möjlighet att anordna parkering inom området efter anpassat parkeringstal	24
8.	Trafikalstring enligt alstringsverktyget – ej förändrat utifrån 16 538 BTA	25
8.1	Trafikalstring	25
8.1.1	Resultat från Trafikverkets alstringsverktyg	25
9.	Anpassad bedömning av trafikalstring	26
9.1.1	Rimlighetsbedömning och manuell trafikalstring	26
10.	Planförslagets påverkan på framkomlighet för cyklister och gående	27
11.	Påverkan på kringliggande gatustruktur	28
12.	Rekommendationer för fortsatt arbete	29
12.1	Förbättra förutsättningarna för hållbart resande	29
12.2	Fortsatt arbete med mobilitetsåtgärder	29
12.3	Säkerställ parkeringshusets funktion	29
12.4	Bedömning av parkering, trafik och bidrag till kommunens mål	29
13.	Sammanfattning	30

1. INLEDNING

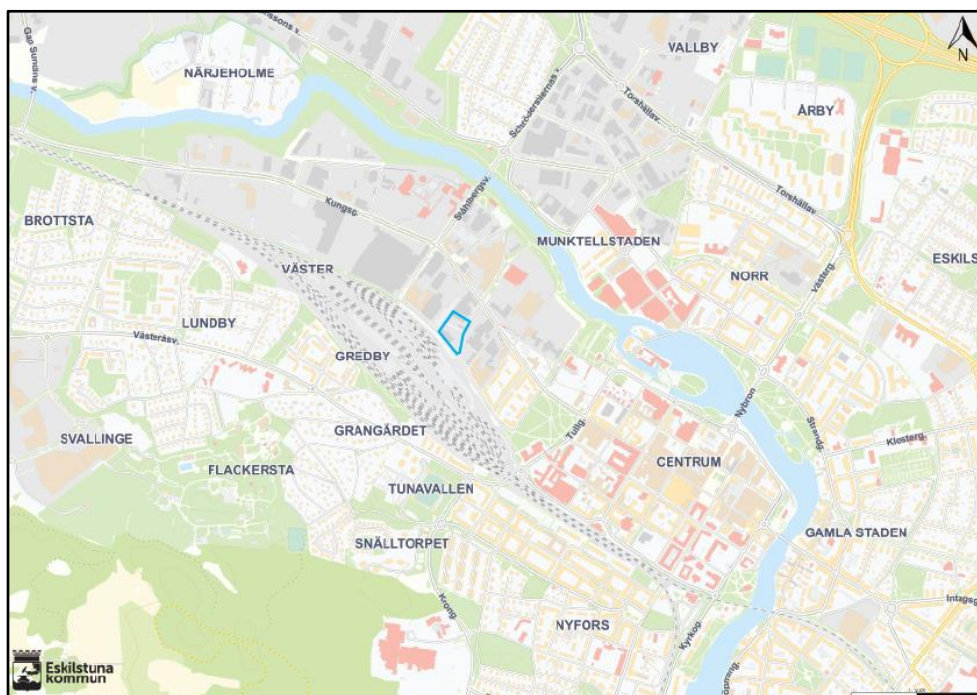
1.1 Justering

Ramboll har fått i uppdrag av Sveavikenbostad AB att justera föreliggande mobilitetsutredning för Valnöten 6 och 14 i Eskilstuna som Ramboll utförde på uppdrag av Eskilstuna kommun under 2023 daterad 2023-02-28. Behovet av justering har uppkommit utifrån ny BTA inom planområdet vilket gör att ingångvärden för den tidigare utförda mobilitetsutredningen inte längre är aktuella. Den reviderade ytan som ligger till grund för denna justering ligger på 16 538 kvm BTA för lägenheter jämfört med tidigare 18 100 kvm BTA.

Inom ramen för detta uppdrag justeras inget i den tidigare beräknade trafikallstringen som presenteras i avsnitt 8 Trafikalstring enligt alstringsverktyget. De nya BTA-värdena förväntas alstra mindre trafik jämfört med den alstring som presenteras i rapporten.

1.2 Bakgrund

I stadsdelen Väster i Eskilstuna, ca 1 km från stadskärnan, ligger planområdet för Valnöten 6 och 14 (se figur 1). Eskilstuna kommun ska ta fram en ny detaljplan för att möjliggöra uppförandet av nya bostäder. Detaljplanen ska möjliggöra för lägenheter samt tre mindre verksamheter/sällanvaruhandel.



Figur 1. Planområdets lokalisering i Eskilstuna illustreras i blått.

1.3 Rambolls uppdrag

Ramboll har fått i uppdrag av Eskilstuna kommun att genomföra en mobilitetsutredning som grund för den nya detaljplanen. Utredningen omfattas av två delar; en trafikutredning och en parkeringsutredning. Utredningens huvudsakliga syfte är att säkerställa att föreslagna lösningar resulterar i en god trafiksituation samtidigt som lösningarna bidrar till kommunens mål för trafik och mobilitet.

Följande moment ingår i uppdraget:

- *Trafikutredning* som redogör för trafikmätningar av befintlig trafik samt en trafikalstringsberäkning av nytillkommande trafik som följd av de nya bostäderna. Därefter utreds placering av infarter till parkering och intag för fordon för avfallshantering.
- *Parkeringsutredning* där parkeringsbehovet för cykel och bil beräknas enligt *Parkeringstal för ett Eskilstuna i förändring* och plan- och bygglagen (PBL) krav. Vidare beskrivs tänkbara mobilitetsåtgärder och översiktliga förslag på hur parkering kan ordnas.

Uppdraget baseras på en situationsplan med tillhörande BTA-siffror som under januari-februari 2023 var aktuell för projektet. Det är möjligt att BTA blir lägre i området, vilket gör att utredningen kan ses som ett worst-case scenario. I Rambolls uppdrag ingår inte att utreda förutsättningar för gods- eller sophantering.

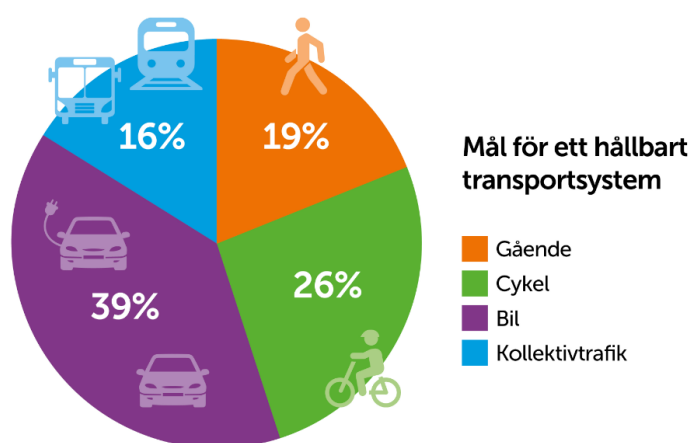
2. KOMMUNENS MÅL OCH RIKTLINJER

I följande kapitel presenteras en kortare sammanfattning av styrande dokument och mål gällande hållbarhet och transporter som har betydelse för utredningen.

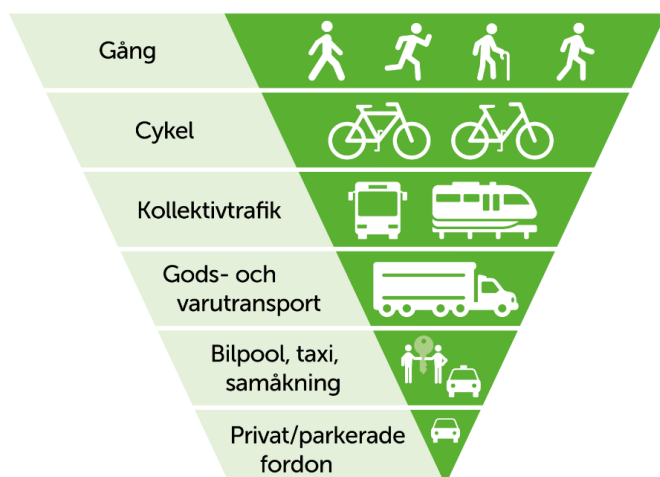
2.1 Översiktsplan

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 färdmedelsfördelning där de hållbara transportslagen står för 61 % och bilen för 39 % (se figur 2), detta genomsyrar därför all planering i staden. Tillsammans med färdmedelsmålet arbetar Eskilstuna kommun med en prioriteringsordning av trafikslagen (se figur 3).



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



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

I översiktsplanen finns olika målområden med ställningstaganden för transporter som är av betydelse för trafikutredningen, 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

När det mer 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 transportsmart lösningar ska utvecklas. Exempelvis utveckla system för samåkning eller byten med olika transportslag.

2.2 Klimatprogram Eskilstuna

I november 2022 godkändes Eskilstunas Klimatprogram¹ 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 har ytterligare delats in i 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*, denna

¹ Eskilstuna kommun (2022). Klimatprogram Eskilstuna. <https://www.eskilstuna.se/kommun-och-politik/hallbar-stad/miljo-och-klimat/klimatprogram-eskilstuna>.

Åtgärd är väsentlig för mobilitetsutredningen. Åtgärden 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.

3. PARKERINGSJURIDIK OCH KOMMUNENS PARKERINGSNORM

3.1 Krav på parkering

Enligt plan- och bygglagen är det kommunen som har det övergripande ansvaret för planering av parkering. Det innebär att kommunen ansvarar för att ställa krav på att parkering ordnas "i skälig utsträckning" vid en bygglovsprövning (se figur 4 nedan). Det betyder inte att kommunen är skyldig att anordna parkering utan skyldigheten att anordna parkering ligger på fastighetsägaren. Kommuner brukar använda sig av parkeringsnormer eller parkeringsriktlinjer för att enklare bedöma vad som är "skälig utsträckning". Det är av stor vikt att behandla parkeringsfrågan i ett tidigt skede, med fördel redan i detaljplanskedet.

UTDRAG UR PLAN- OCH BYGGLAGEN

Parkering i detaljplan

I en detaljplan får kommunen bestämma

- 1. de krav om att ordna utrymme för parkering, lastning och lossning som behövs [...],*
- 2. placeringen och utformningen av parkeringsplatser, och*
- 3. att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering. (PBL 4 kap 13§)*

Parkering i bygglov

En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Tomten ska ordnas så att [...]

- 4. det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon, [...]*

Figur 4. Utdrag ur plan- och bygglagen gällande parkering i detaljplaner och bygglov.

Enligt Boverkets byggregler (föreskrifter och allmänna råd) framkommer det att "parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus" (BFS 2014:3).

3.2 Eskilstuna kommuns parkeringstal

För att förenkla bedömningen i bygglovsprocessen kan kommuner ta fram en parkeringsnorm som anger ett parkeringstal. Dokumentet kan reglera utformning av parkering och beskriva kommunens inställning till parkering och så kallade mobilitetsåtgärder (exempelvis bilpool, gröna resplaner eller cykelsatsningar). Vidare kan en parkeringsnorm vara vägledande gällande hur många parkeringsplatser en viss typ av verksamhet bedöms ge upphov till. En parkeringsnorm eller ett parkeringstal utesluter dock inte att särskilda parkeringsutredningar begärs in eller tas fram av kommunen för vissa projekt eller verksamheter. Särskilda utredningar kan behövas för att bedöma vad som är i skälig utsträckning i det aktuella fallet.

Eskilstunas parkeringsnorm för bil och cykel är från 2016 och används vid vägledning i plan- och bygglovsprocessen av samtliga parter.² Parkeringstalen 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 kommunens framtagna parkeringstal 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.

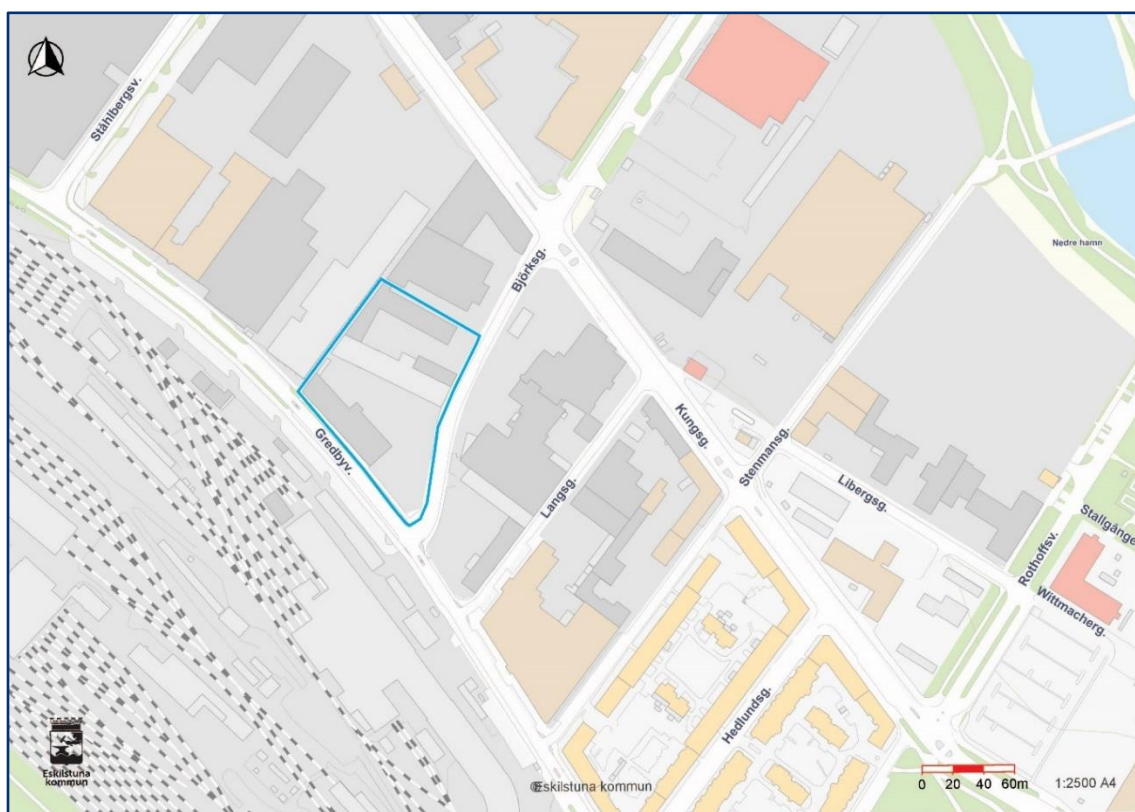
² Eskilstuna kommun (2016). Parkeringstal för ett Eskilstuna i förändring.
<https://www.eskilstuna.se/download/18.1e1327417f44b6fd6c1b13e/1648020997597/Parkeringstal%20f%C3%B6r%20ett%20Eskilstuna%20i%20f%C3%B6r%C3%A4ndring.pdf>

4. NULÄGE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR MOBILITET

4.1 Planområdet

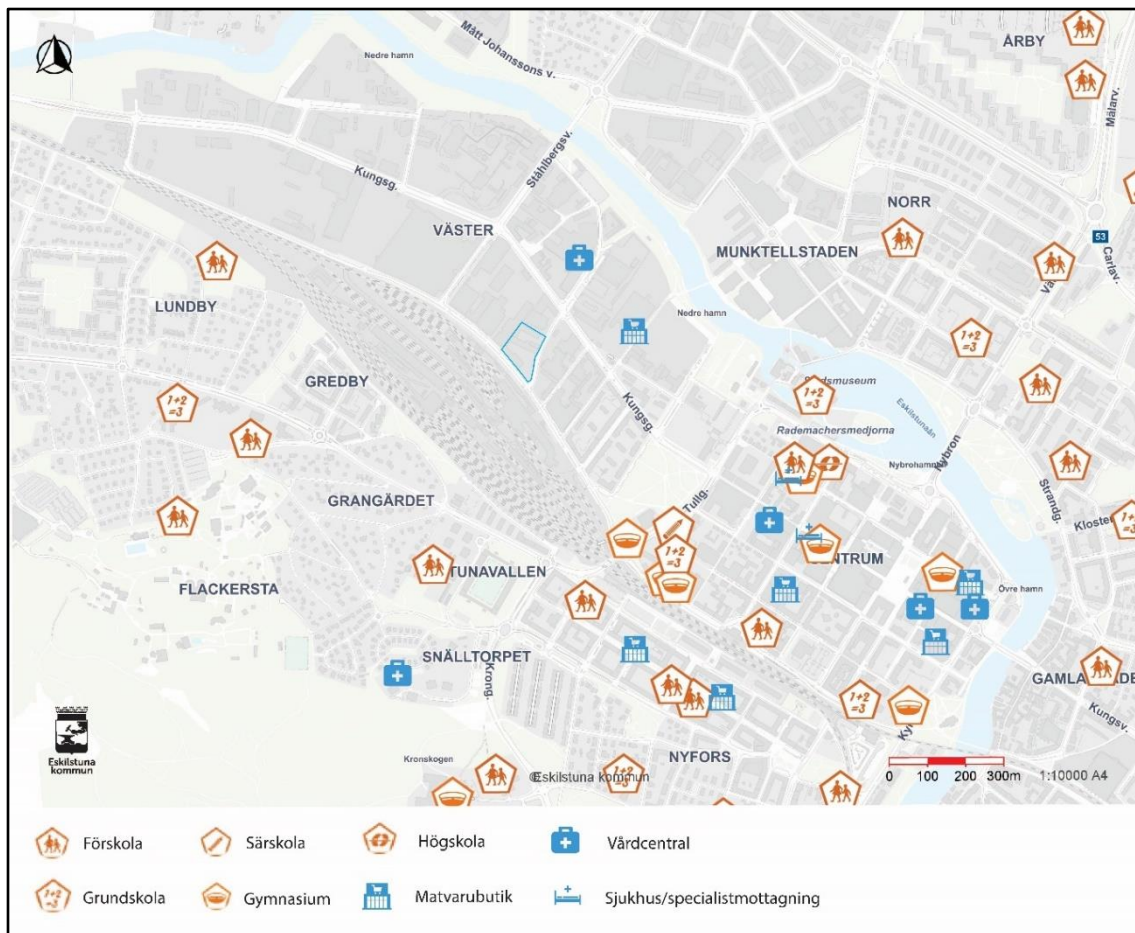
I nordvästra Eskilstuna, ca 1 km från stadskärnan, ligger planområdet för Valnöten 6 och 14, se figur 5. Planområdet är beläget nära centrum och består idag av olika bygg- och markentreprenadverksamheter. Området kring planområdet består mestadels av industrier, verksamheter och järnväg. Cirka 200 meter sydöst om planområdet finns även flerfamiljshus.

Planområdet är beläget mellan de kommunala vägarna Gredbyvägen, Björksgatan och Kungsgatan. Kungsgatan är Eskilstunas äldsta huvudstråk och anses vara det viktigaste kommersiella stråket i området Västers utvecklingsplan. I dagsläget finns endast en infart till området via Björksgatan för motorfordon, gång och cykel. På 10 minuters gångavstånd och 2 minuter cykeltur (850 m bort) finns Eskilstunas resecentrum.



Figur 5. Planområdet Valnöten med kringliggande vägar. Utredningsområdet illustreras i blått.

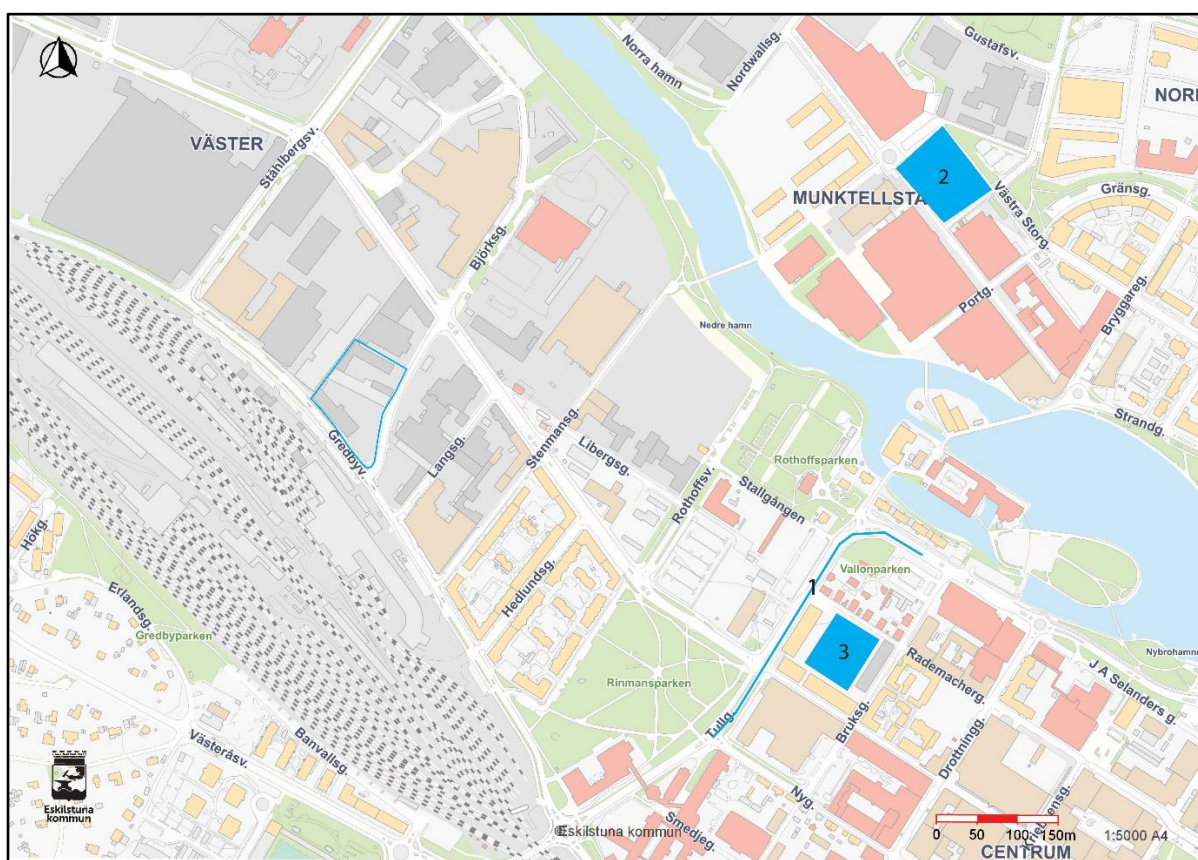
Nordöst om planområdet på Björksgatan ligger närmaste matvarubutik och drygt en kilometer sydöst om planområdet ligger centrum med tillgång till service, handel och skolor. I närheten finns också en vårdcentral. I figur 6 nedan redovisas närliggande målpunkter till planområdet.



Figur 6. Målpunkter i närheten av planområdet Valnöten. Utredningsområdet illustreras i blått.

Kring planområdet finns vissa utvecklingsplaner. Just nu pågår ett projekt på Tullgatan och på Hamngatan vars syfte är att förbättra framkomligheten för gång- och cykeltrafikanter (nr 1 i figur 7). Det planeras även för två nya skolor inom 1 km fågelvägen från området. Den ena planeras i Munktellsta (nr 2 i figur 7) och den andra, en förskola planeras för fastigheten Valsverket 5 (nr 3 i figur 7).

Kommunen har också planer på att bygga om Kungsgatan som ligger norr om planområdet. I dagsläget finns ingen information om när detta ska ske eller hur det kommer att se ut. Förutom Kungsgatan finns det också planer på att bygga om gatorna utanför planområdet, exempelvis planeras för förbättringsåtgärder för gående och cyklister på Björksgatan. I den processen innefattas att tillgodose avlastningsplatser för bland annat gods.



Figur 7. Framtida och pågående byggnationer i närheten till planområdet Valnöten. 1= förbättrade gång- och cykelmöjligheter. 2= ny grundskola. 3= eventuell ny förskola.

4.2 Kollektivtrafik

Två busslinjer passerar planområdet med närmsta stopp på Kungsgatan beläget ca 200 meter norr om planområdet, se figur 8. Eskilstuna resecentrum ligger knappt 1 km från planområdet där utbudet av kollektivtrafik är stort med både buss och tåg.

Stadsbusslinje 7 går mellan Trumtorp och Folkesta via Brunnsta och har följande turtäthet:

- Vardagar: två gånger i timmen i högtrafik och en gång i timmen under lågtrafik
- Helger: tre gånger i timmen i högtrafik.

Ytterligare en busslinje passerar i närheten av planområdet. Det är VL:s busslinje 550B som trafikerar sträckan Köping – Eskilstuna resecentrum. Bussen går enligt oregelbunden tidtabell, åtta gånger per dygn under vardagar. Turerna är fördelade på fyra turer under morgonen respektive eftermiddagen. På helger trafikerar inte linjen. Linjen tillhör inte Sörmlandstrafiken och är inte tänkt att försörja området Väster med kollektivtrafik, utan linjen är istället avsedd för att koppla samman Köping med Eskilstuna.



Figur 8. Kollektivtrafik i närheten av planområdet. Utredningsområdet illustreras i blått.

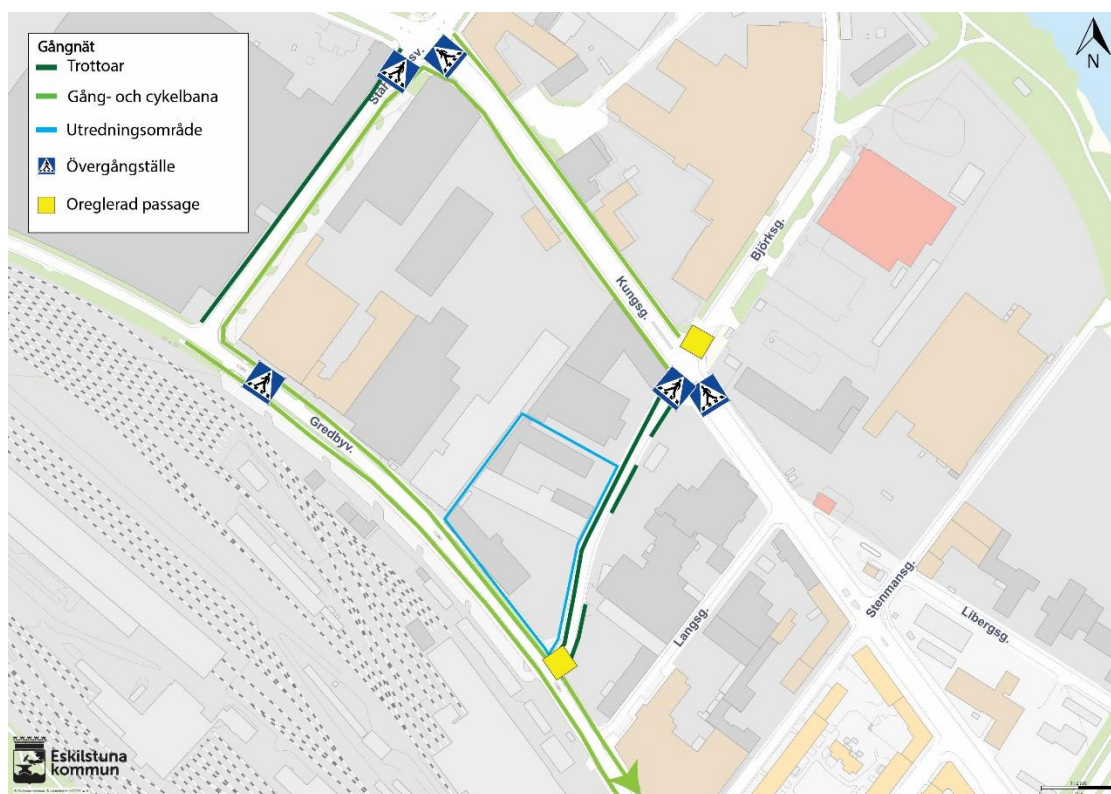
4.3 Gångtrafik

På Kungsgatan finns en dubbelriktad gång- och cykelbana på båda sidor av körbanan. Den norra gång- och cykelbanan är separerad mellan fotgängare och cyklister medan den södra inte är det. Båda är separerade från motorfordonstrafiken med en kantsten. Björksgatan består av trottoar på båda sidor. Trottoarerna är dock inte sammanhängande utan bryts av till följd av verksamheters utfarter och parkeringar. På Gredbyvägen finns dubbelriktade gång- och cykelbanor på båda sidor, dessa är helt separerade från körbanan. På Ståhlbergsvägens västra sida finns trottoar medan den östra består av dubbelriktad gång- och cykelbana.

Via Gredbyvägen och Västermarksgatan tar det 10 minuter (ca 1 km) att gå till resecentrum. På hela sträckan finns gångbana på båda sidor av vägbanan. Den södra gångbanan anses ha god framkomlighet då korsningspunkterna i många fall består av övergångsställen vilket gör att motorfordonstrafik ska lämna företräde. Den norra gångbanan har däremot flertalet oregelade passager som inte är hastighetssäkrade. Detta resulterar framför allt i försämrade framkomlighet men kan även påverka trafiksäkerheten för fotgängare.

Kring planområdet finns två oreglerade passager, se figur 9. En i korsningen Björksgatan/Gredbyvägen (ej hastighetssäkrad) och en i korsningen Kungsgatan/Björksgatan (hastighetssäkrad).

I korsningen mellan Kungsgatan/Ståhlbergsgatan finns två signalreglerade övergångsställen. Resterande övergångsställen i utredningsområdet saknar signalreglering och hastighetssäkring. Med hänsyn till att gångvägarna inte alltid är sammanhängande, att det finns flertalet oreglerade passager och att det saknas hastighetsäkringar kan framkomligheten och trafiksäkerheten för fotgängare till viss del anses vara bristande kring planområdet.

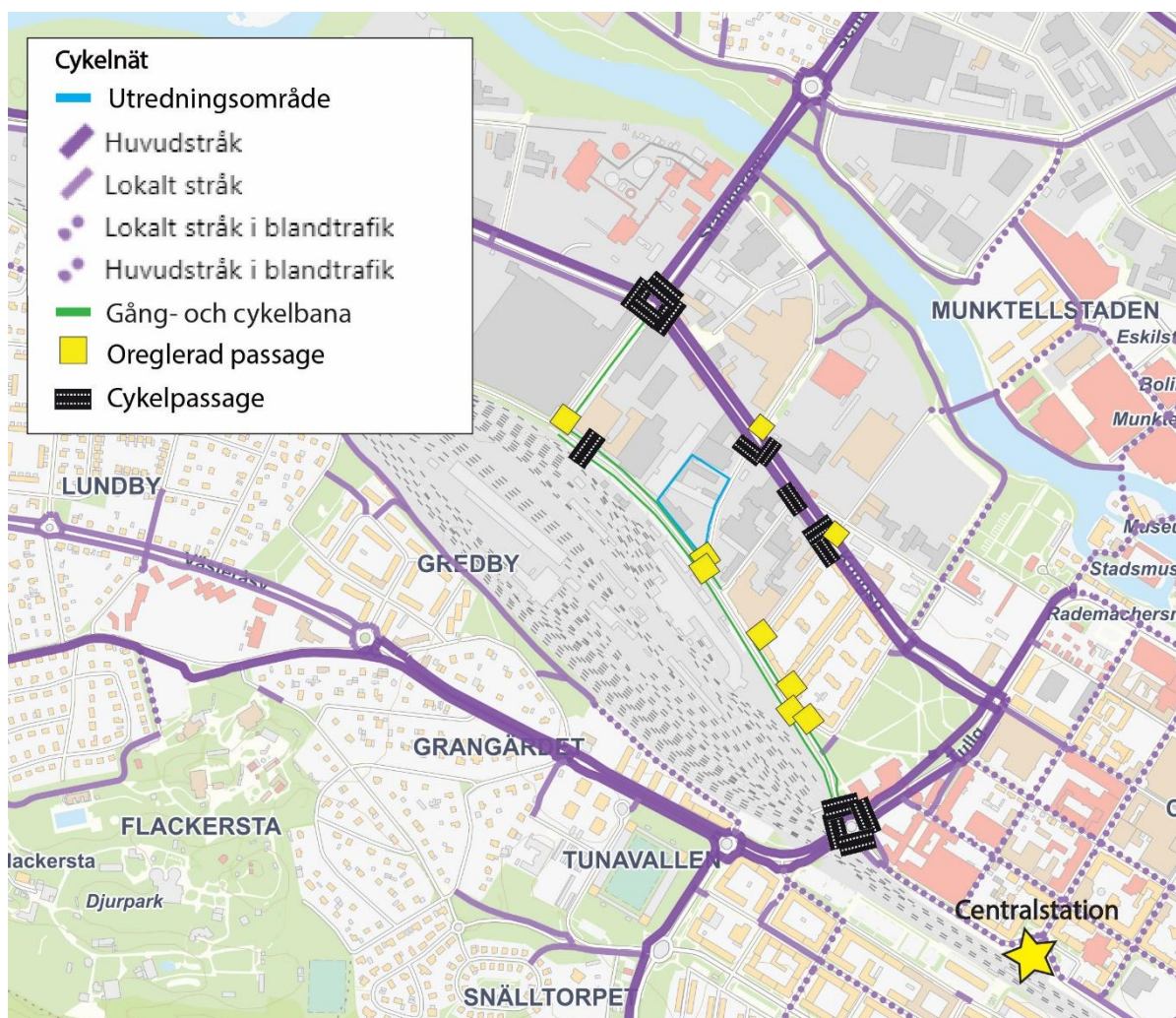


Figur 9. Gångnät och typ av korsningspunkt i utredningsområdet. Pilen illustrerar riktningen mot Eskilstuna resecentrum.

4.4 Cykeltrafik

Planområdet är beläget precis invid ett av Eskilstunas huvudcykelstråk. Ett huvudcykelstråk innebär att cykelvägen är prioriterad när det till exempel gäller trafiksäkerhet, vägvisning, drift och underhåll. Huvudcykelstråket går längs Kungsgatan och binder samman planområdet med resten av Eskilstuna. Det består på ena sidan av en separerad gång- och cykelbana vilket resulterar i god framkomlighet för cyklister. På Ståhlbergsvägen och Gredbyvägen finns dubbelriktade gång- och cykelbanor medan cykling på Björksgratan sker i blandtrafik.

I närheten av planområdet finns tre oreglerade cykelpassager varav en är hastighetssäkrad. Samtliga oreglerade passager bör ses över för att öka cyklisternas framkomlighet och trafiksäkerhet i området. I fyrvägskorningen Kungsgatan/Ståhlbergsvägen finns fyra signalreglerade cykelpassager. Övriga cykelpassager i området saknar hastighetsdämpning. Se figur 10 för illustration av cykelnätet och korsningspunkter mellan utredningsområdet och resecentrum. Via Gredbyvägen och Västermarksgatan tar det ca 2 minuter (ca 1 km) att cykla till resecentrum. Att åka bil samma sträcka tar lika lång tid (restidskvot 1) vilket gör cykeln till ett attraktivt färdmedel på sträckan.

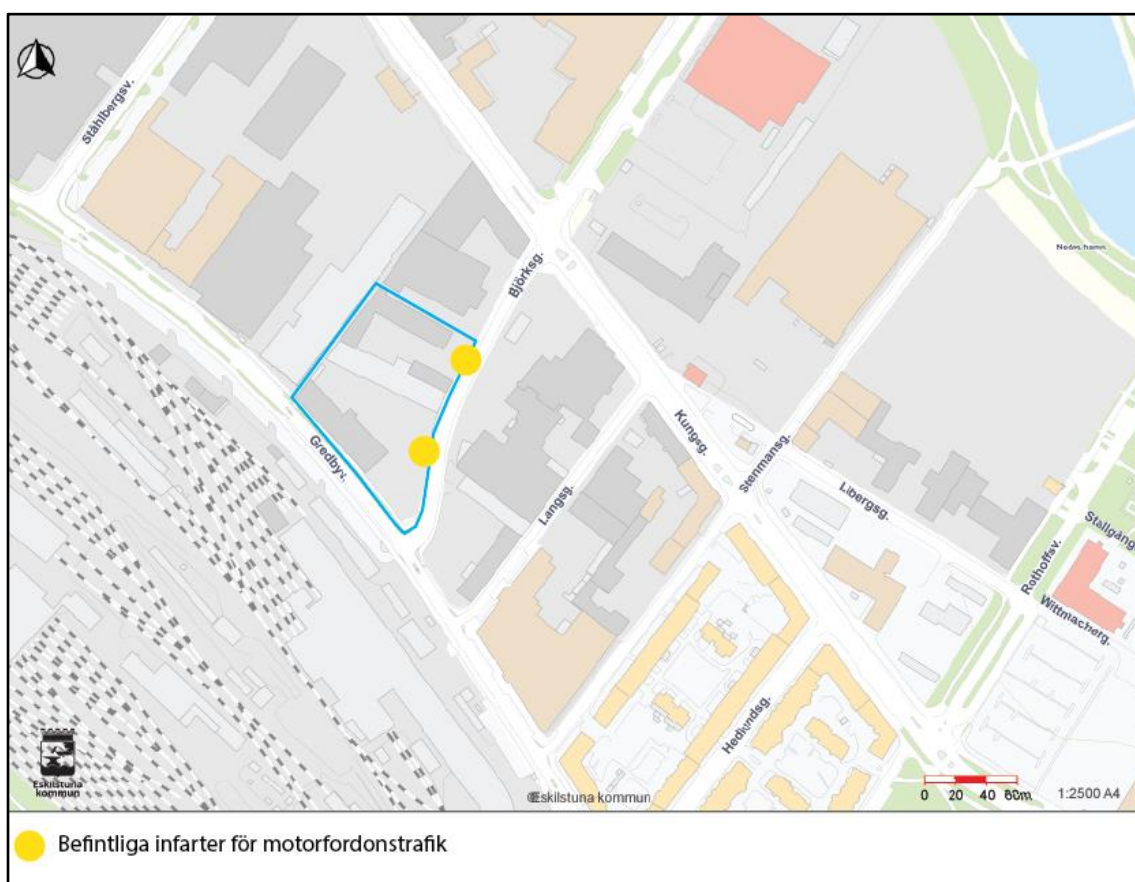


Figur 10. Cykelnät och typ av korsningspunkt mellan utredningsområdet och resecentrum. För huvudcykelnätet är det endast de närmaste passagera som visas. På sträckan till resecentrum visas samtliga korsningspunkter.

4.5 Motorfordonstrafik

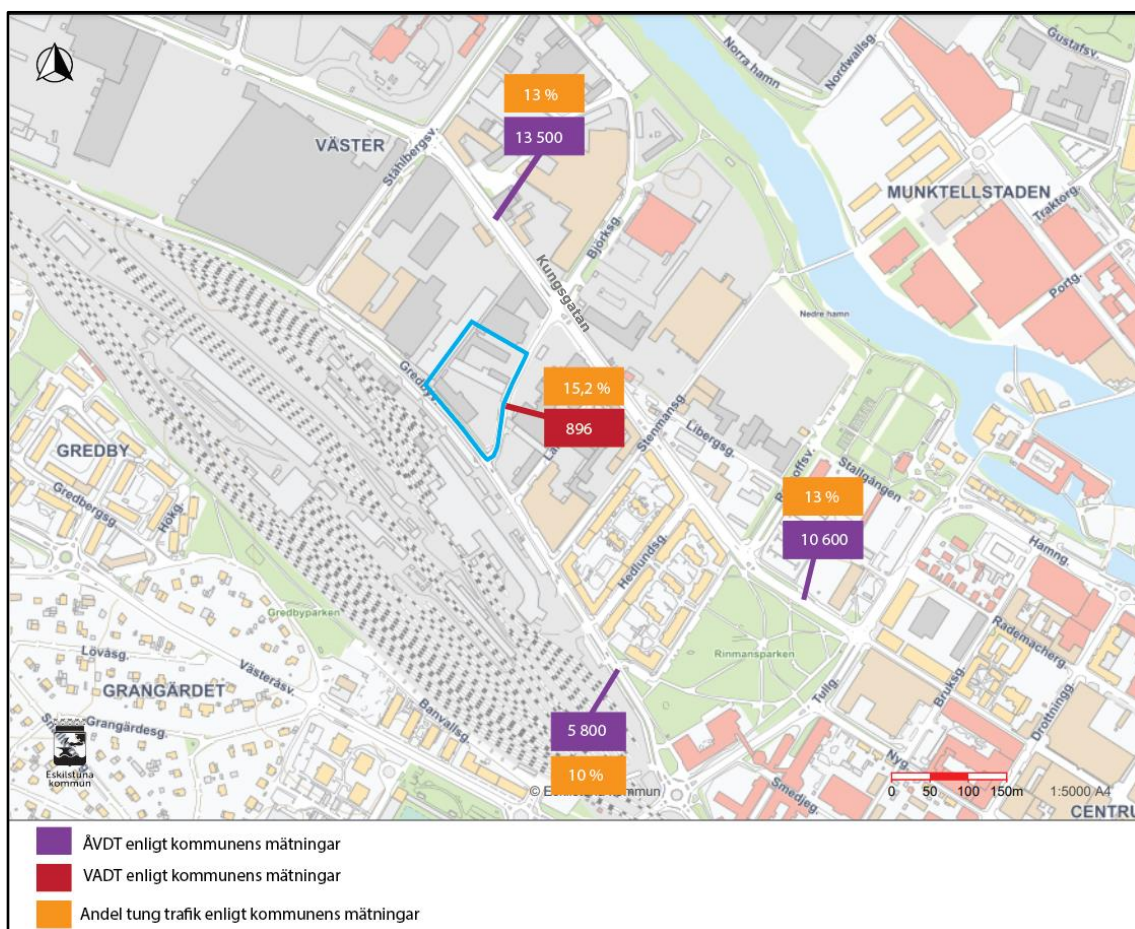
Kungsgatan, Gredbyvägen, Björksgatan och Ståhlbergsvägen är samtliga kommunala vägar i planområdets närhet. Kungsgatan i norr förbinder västra Eskilstuna med centrum. Hastighetsbegränsningen är 50 km/h med undantag i centrum där skyltad hastighet är 30 km/h samt vid anslutning med Folkestadleden där hastighetsbegränsningen är 70 km/h.

Gredbyvägen ansluter i nordväst från Kungsgatan och sträcker sig utanför planområdet och vidare till Rinmansparken. Björksgatan är en tvärgata till Kungsgatan och Gredbyvägen som sträcker sig öster om planområdet, hastighetsbegränsningen är 50 km/h. Ståhlbergsgatan sträcker sig nordväst om planområdet och är också en tvärgata till Kungsgatan och Gredbyvägen. Hastighetsbegränsningen på Ståhlbergsgatan är 40 km/h. Till planområdet finns idag två infarter, dessa visas i figur 11.



Figur 11. Infarter till planområdet för motorfordonstrafik.

Då samtliga vägar i anslutning till planområdet är kommunala finns inga mätningar av årsdygnstrafik (ÅDT) från Trafikverket. Kommunen har genomfört mätningar av årsvardagsdygnstrafik (ÅVDT) på Kungsgatan och Gredbyvägen. I figur 12 redovisas tillgängliga trafikflödesdata samt andel tung trafik. Andelen tung trafik är idag relativt hög på Björksgatan (15,2%), förmodligen till följd av de verksamheter som finns längs med gatan och på planområdet idag.



Figur 12. Tillgängliga data över trafikflöden och andel tung trafik. Mätår för den nordvästra delen av Kungsgatan: 2020. Mätår för Gredbyvägen och den sydöstra delen av Kungsgatan: 2021. Mätår Björksgatan: december 2022. ÅVDT visar ett snitt av vardagsdygnstrafiken över ett år. VADT visar ett snitt på mätningar genomförda under en viss tidsperiod. VADT är alltså inte omräknat till snitt på ett helt år (med variationer i trafikflöden mellan årstider mm).

4.5.1 Bilnehav

Eftersom planområdet inte har några bostäder i dagsläget saknas data på bilnehav i utredningsområdet. Bilnehavet är därför hämtat från närliggande bostadsområde öster om planområdet. För bostäder i närområdet är det omkring 60 % av hushållen som äger en bil. Antalet bilar per 1 000 hushåll är 678 vilket är relativt högt jämfört med snittet i Eskilstuna.³ År 2014 var antalet bilar per 1 000 hushåll 449 i kommunen.⁴

4.6 Parkering

Utredningsområdet är idag ett industriområde med uppställningsplatser för lastbil och 24 bilparkeringsplatser. Det finns i dagsläget inga markerade cykelparkeringar på planområdet.

³ Origo Group (2021). Eskilstuna kommun Resevaneundersökning.

<https://stadsutveckling.eskilstuna.se/download/18.1b95726017ede611e42917/1644418884514/Rapport%20Eskilstuna%20kommun%20Resvaneunders%C3%B6kning%202021.pdf>

⁴ Eskilstuna kommun (2016). Parkeringstal för ett Eskilstuna i förändring.

<https://www.eskilstuna.se/download/18.1e1327417f44b6fd6c1b13e/1648020997597/Parkeringstal%20%C3%B6r%20ett%20Eskilstuna%20i%20%C3%B6r%20%C3%A4ndring.pdf>

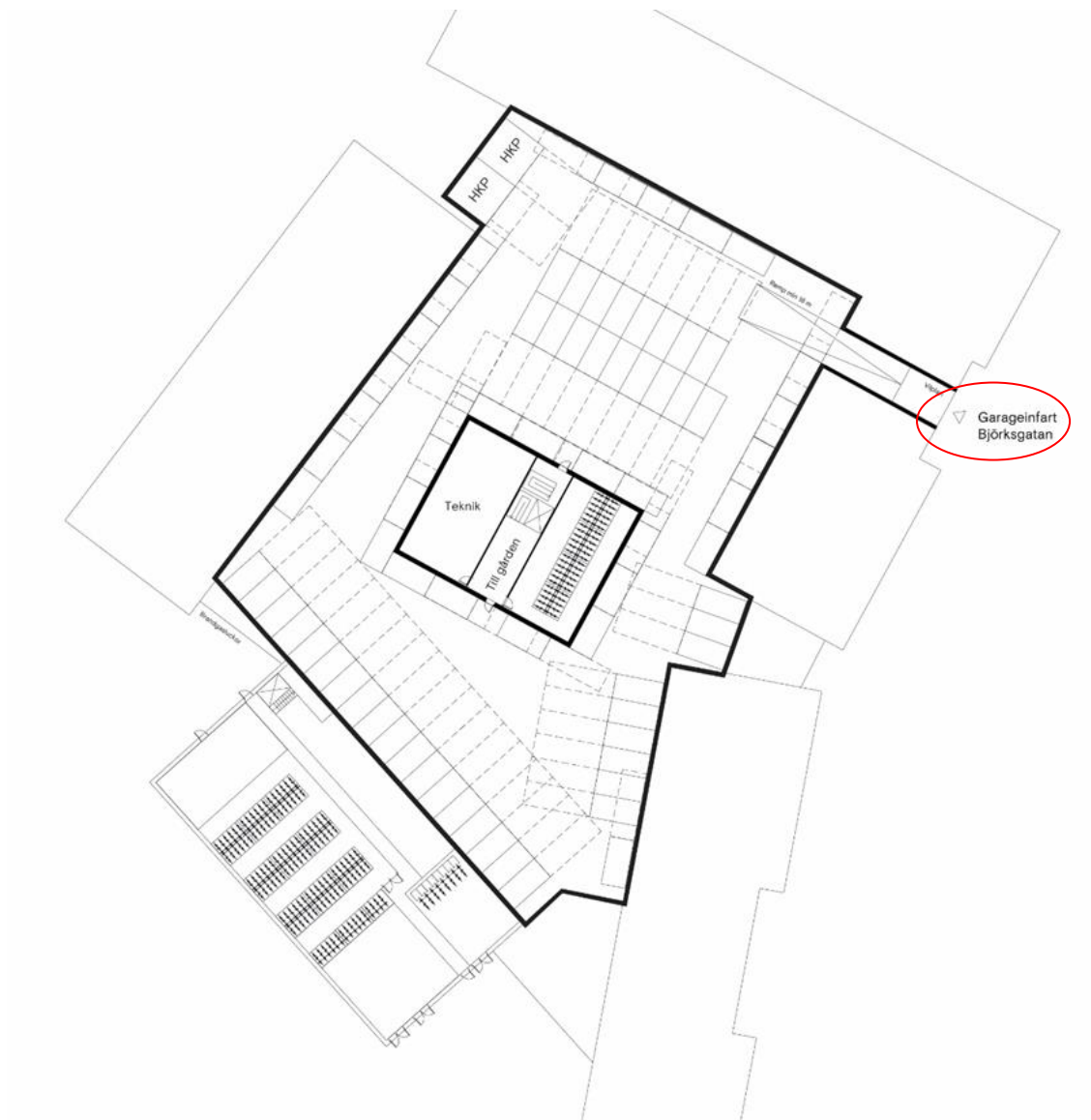
5. PLANFÖRSLAG

Framtaget planförslag som ligger till grund för utredningen omfattar ca 18 100 kvm BTA bostäder och ca 300 kvm BTA verksamheter. Noteras bör att planen kan komma att ändras i ett senare skede. I figur 13 nedan visas möjlig placering av miljörum i grått, verksamheternas placering i brunt samt potentiella zoner för angöring. I vitt visas huskropparna inom vilka det kommer rymmas bostäder. Zonerna för angöring är schematiskt visade då de ligger på allmän platsmark. Den svarta pilen i figuren visar infarten till ett underjordiskt garage med parkeringsplatser för både bil och cykel. Om förutsättningarna för projektet ändras rekommenderas att även mobilitetsutredningen uppdateras.



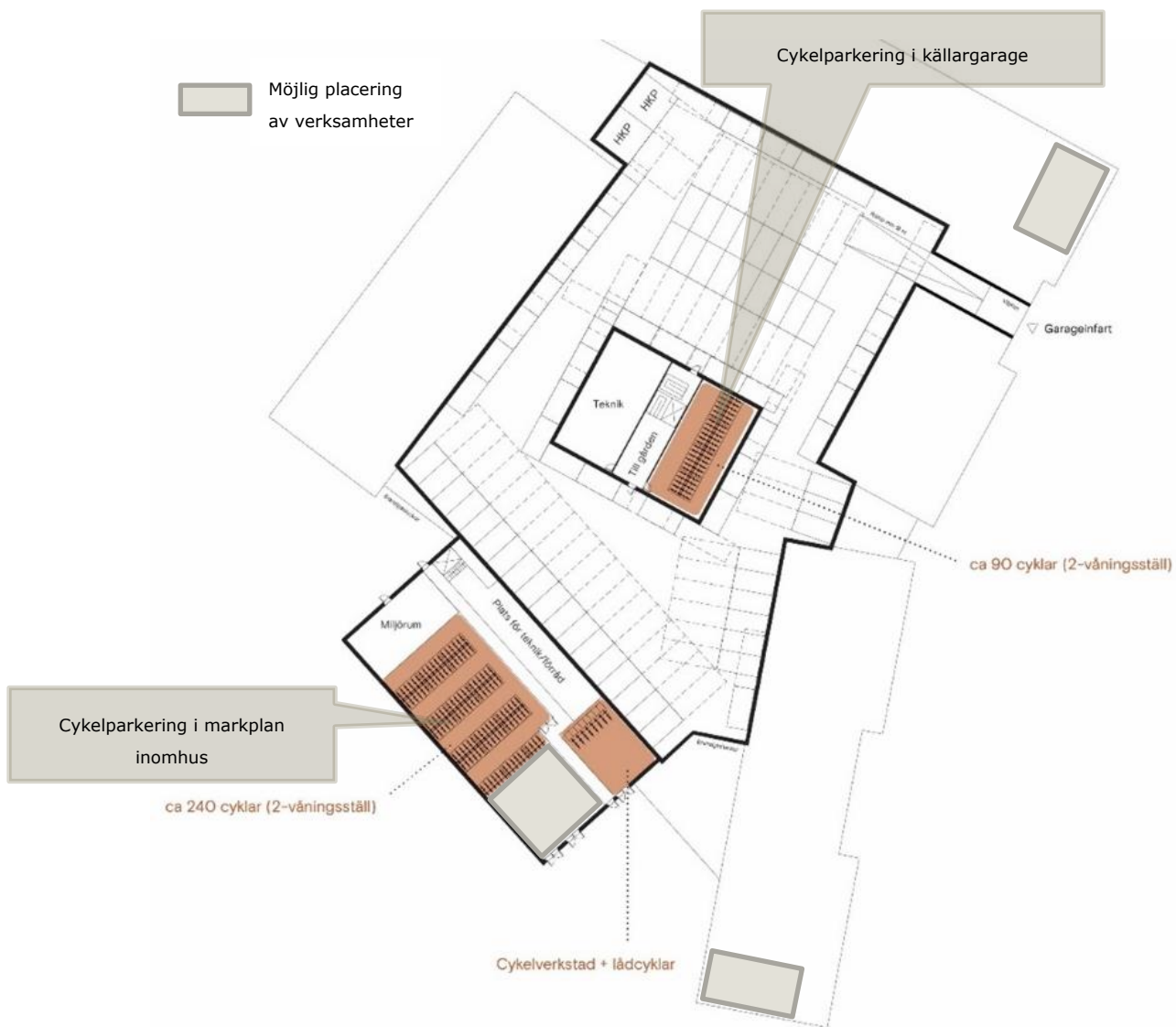
Figur 13. Illustrationsplan för området. Källa: Studio Rå, bearbetad av Ramboll.

I planförslaget finns ett parkeringsgarage med ca 70 parkeringsplatser för bil inritat samt två parkeringsplatser för personer med rörelsehinder, se figur 14. Garageinfarten är placerad i planområdets nordöstra hörn enligt den röda markeringen. I garaget finns även plats för teknikrum.



Figur 14. Skiss över parkeringsgarage. Källa: Studio Rå.

I figur 15 nedan redovisas hur cykelparkering är tänkt att ordnas inomhus i garaget och på markplan. Enligt skissen kan ca 330 platser ordnas i garaget. För traditionella cyklar finns tvåvåningsställ. I ett separat rum på markplan finns plats för lådcyklar och en cykelverkstad.



Figur 15. Cykelparkeringar inom planområdet (garage och på entréplan). Källa: Studio Rå

Utomhus finns plats för ca 200 cyklar utspritt över planområdet såväl i söder, på den upphöjda bostadsgården, som i norr. Ett tvåvåningsstall föreslås i öster vid Björksgatan, se figur 16.



Figur 16. Antal utvändiga cykelparkeringsplatser och förslag på placering. Källa: Studio Rå

6. EFTERFRÅGAN PÅ PARKERING ENLIGT KOMMUNENS PARKERINGSNORM

I föreliggande avsnitt beräknas efterfrågan på parkering för bil och cykel i enlighet med kommunens parkeringsnorm. Därefter beskrivs förutsättningarna för att lösa parkering på tomten.

Vid beräkning av parkeringsefterfrågan har utredningsområdet jämförts med de fyra olika typområdena (A-D). Bedömningen är att förutsättningarna för detaljplan Valnöten stämmer bäst överens med typområde A, även om bilinnehavet (baserat på ett område i närheten) stämmer bättre överens med typområde B. Antagandet om att området tillhör typområde A baseras även på att en detaljplan i närheten av planområdet använt typområde A för sin utredning. I faktarutan nedan beskriv typområde A närmare.

TYPOMRÅDE A

- *Tät bebyggelse av rutnätskaraktär som huvudsakligen har kommersiell verksamhet i gatuplan och bostäder eller kontor i flera plan ovanpå.*
- *Kort gångavstånd till stadsmiljö med handel och kulturutbud.*
- *Bebyggelse där avstånd är korta och bilen ses som ett mindre attraktivt transportmedel.*
- *Närhet till kollektivtrafik med flera linjer och hög turtäthet (minst var tionde minut).*
- *Gott om cykelvägar av hög standard.*
- *Hög befolkningstäthet.*
- *Bilnehav under Eskilstunas genomsnitt.*

I tabell 1 och tabell 2 presenteras kommunens parkeringstal för typområde A för flerbostadshus respektive handel (sällanköp). För typområde A och flerbostadshus är spannet mellan 0–6,5 bilplatser och 30–35 cykelplatser per 1 000 kvm bruttoarea (BTA) medan det för sällanvaruhandel föreslås högre tal för bilparkering (8–12 platser) och lägre för cykelparkering (15 platser).

Tabell 1. Parkeringstal för flerbostadshus enligt Eskilstuna kommuns parkeringstal. Källa: Eskilstuna kommun

	Typområde A	Typområde B	Typområde C
Bilplatser	0-6,5	0-9	5-12
Cykelplatser	30-35		

Tabell 2. Parkeringstal för handel (sällanköp) enligt Eskilstunas kommuns parkeringstal. Källa: Eskilstuna kommun

	Typområde A	Typområde B	Typområde C
Bilplatser	8-12	10-14	13-17
Cykelplatser	15		10

Baserat på kommunens parkeringstal har en beräkning av parkering för detaljplanen genomförts, enligt tabell 3. Beräkningen baseras på en situationsplan med 16 538 kvm BTA för lägenheter respektive 100 kvm BTA för sällanvaruhandel. Som ovan nämnt kan det i ett bygglovsskede bli aktuellt med lägre BTA, vilket i sin tur kan resultera i färre antal parkeringsplatser.

I beräkningen antogs, i enlighet med normens standard, ett parkeringstal mellan medelvärde och maxvärdet. Enligt normen ska det tydliggöra att det krävs särskilda mobilitetsåtgärder för att erhålla ett lägre bilparkeringstal. Från tabellen går det att se att antalet parkeringar som efterfrågas baserat på Eskilstuna kommuns parkeringsnorm är 75 bilplatser och 539 cykelplatser. Utöver de 75 platserna för bil tillkommer 2–4 bilplatser för personer med rörelsehinder⁵.

Tabell 3. Beräkning av parkering för Valnöten baserat på kommunens flexibla parkeringstal och typområde A.

Enligt parkeringsnorm	BTA	Bpl / 1000 BTA i typområde A	Antal bilplatser (inkl. besökare)	Cpl/1000 BTA enligt typområde A	Antal cykelplatser
Lägenheter	16 538	4,5	74	32,5	537
Handel (sällanvaru)	100	11	1	15	2
Total:			75		539

6.1 Möjlighet att ordna efterfrågad parkering inom området

Cykelparkering

Totalt har det enligt dessa tidiga skisser som ligger till grund för utredningen ritats in ca 530 cykelplatser, det är ca 9 färre än vad som efterfrågas enligt parkeringsnormen (539 cykelplatser). Noteras bör att skisserna till slutleveransen av mobilitetsutredningen är uppdaterade. I de nya skisserna stämmer antalet cykelparkeringar överens med normen.

Det är inte bara antalet cykelplatser som är relevant när cykelparkering planeras, utan placeringen av cykelparkeringen, utformningen och kvaliteten är också centralt. I ett tidigt skede behöver det säkerställas att cykelparkering är lättillgänglig, trygg och attraktiv att använda för att cyklister faktiskt ska vilja nyttja dessa parkeringsplatser. Enligt kommunens norm ska cykelparkering för flerbostadshus helst vara fördelade så att minst hälften av platserna förläggs inomhus. I nuläget finns stor potential att uppnå denna fördelning eftersom 330 platser är ritade i garaget samt inomhus på markplan.

Av kommunens norm framgår också att långtidsparkering för cykel ska finnas vid bostäder och arbetsplatser samt att korttidsparkering för cykel ska finnas vid bostäder, arbetsplatser, handelsverksamheter med mera. Beroende på var entréerna till verksamheterna placeras kan korttidsparkeringsplatser behöva flyttas för att ligga synligt för besökare till verksamheterna.

⁵ Baserat på andra kommuners parkeringsnormer som framhåller att 2–5 procent av det totala antalet parkeringsplatserna för bil ska utgöras av parkering för personer med rörelsehinder.

I ett senare skede, vid bygglovsprövningen, behöver det säkerställas att de riktlinjer för cykelparkering som anges i kommunens norm tillämpas, både för långtidsparkering och korttidsparkering.

Bilparkering

Enligt kommunens pareringsnorm efterfrågas totalt 75 bilparkeringsplatser plus parkering för rörelsehindrade på planområdet. Enligt det tidiga skissunderlag som Ramboll fått, ryms inte alla parkeringar som efterfrågas enligt parkeringsnormen (utan mobilitetsåtgärder) i skissen av garaget där ca 70 platser och två platser för rörelsehindrade ritats in, se figur 14.

För att uppfylla att 5–10 procent av parkeringarna kan användas av besökare till planområdet behöver garaget göras tillgängligt så att besökare kan angöra parkeringen på ett enkelt sätt, det vill säga utan att ha nyckel/tagg till portar eller liknande.

För att säkerställa att samtliga fordon får plats och kan angöra sina platser även om platserna bredvid är belagda, behöver körspår kontrolleras i garageutrymmet, exempelvis i bygglovsskedet. Utifrån skissen är bedömningen att det finns vissa platser i nuläget inte kommer kunna angöras om det är bilar parkerade i närheten.

Utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv är det viktigt att rampen till garaget antingen har plats för två bilar att mötas eller att rampen regleras med signal för att undvika möten. Såväl körspår som möjlighet att signalreglera bör därför vidare utredas.

Det finns potential för samnyttjande av parkering i garaget mellan personalparkering, besöksparkering för verksamheterna och boende. En förutsättning för att det ska fungera är att platserna i garaget inte är öronmärkta till en specifik lägenhet och att garaget måste vara öppet under verksamheternas öppettider så att besökarna kan parkera. Samnyttjande av parkering mellan boende och verksamheterna förutsätter att de boende kör bil till jobbet vilket kan vara en utmaning med tanke på fastighetens relativt centrala läge. Ett annat alternativ för att lösa parkeringen för verksamheterna är att använda p-köp, det vill säga att fastighetsägaren avtalar med en annan part för att de ska anordna parkering och hålla den tillgänglig.

Parkering för personer med rörelsehinder

Parkering för personer med rörelsehinder är i skissen utritade i garaget. Det gör att parkering för rörelsehindrade saknas i närheten av entréerna till de publika lokalerna (verksamheterna) samt huvudentréer till fastigheterna. För att möjliggöra för personer med rörelsehinder att besöka verksamheterna är rekommendationen att anlägga en parkering för rörelsehindrade inom 25 m från entréerna. Det är i garaget viktigt att se till att den fysiska tillgängligheten är god exempelvis genom att ha trösklar som är överkörningsbara och dörrkarmar som går att ta sig igenom/över med rullstol samt att placera parkeringsplatserna för rörelsehindrade nära hissar.

7. ANPASSAD BEDÖMNING AV EFTERFRÅGAN PÅ PARKERING

I föreliggande avsnitt görs inledningsvis en anpassad bedömning på efterfrågan på parkering utifrån framför allt verksamheterna. Därefter görs beräkningar på efterfrågan på parkering utifrån att fastighetsägaren genomför mobilitetsåtgärder och har ambitioner för ökat hållbart resande eftersom det enligt kommunens parkeringsnorm går det att få ett reducerat parkeringstal om fastighetsägaren åtar sig att genomföra mobilitetsåtgärder i behöv omfattning. I dagsläget finns ambitioner från fastighetsägaren och kommunen att arbeta med mobilitetsåtgärder för fastigheten.

7.1 Anpassad bedömning utifrån planförslaget

Efterfrågan på parkering för lägenheterna bedöms rimlig, däremot är bedömningen att antalet parkeringsplatser för verksamheterna är något hög utifrån de antaganden som gjorts kring trafikalsstring i avsnitt 8 nedan.

Noteras bör att efterfrågan på besöksparkering för verksamheterna beror på vilken typ av verksamhet som kommer att vara på platsen. Blir det exempelvis ett café är behovet av besöksparkering förmodligen lågt då kunderna med stor sannolikhet kommer från närområdet. Blir det i stället en liten verksamhet där besökarna eller kunderna behöver bil för att transportera varor de hyrt eller köpt kan efterfrågan på parkering bli högre. Eftersom verksamheterna är små till ytan bedöms dock risken för att det blir parkeringskrävande verksamheter vara låg.

Det framgår av avsnitt 8 att verksamheterna bedöms alstra 7 fordonrörelser per dag (inklusive nyttotrafik). Enligt antaganden i trafikalsstringen görs dagligen 2 fordonrörelser av en anställd, 3 av besökare och resterande 2 rörelser av nyttotrafik. Om både den anställda och de bilburna besökarna ska parkera samtidigt efterfrågas tre parkeringsplatser, vilket stämmer överens med kommunens norm. Bedömningen är dock att "risken" för att båda besökarna kommer samtidigt är relativt låg. Därför är bedömningen att två bilparkeringsplatser som mest kommer att efterfrågas.

7.2 Sänkt efterfrågan på parkering med mobilitetsåtgärder

Genom att arbeta med mobilitetsåtgärder som kan påverka färdmedelsfördelningen kan fastighetsägare enligt kommunens parkeringsnorm minska antalet parkeringsplatser. I Tabell 4 nedan redovisas en sammanställning av mobilitetsåtgärder Ramboll ser som lämpliga för detaljplanen Valnöten med tillhörande potentiella avdrag på parkeringstalet. Mobilitetsåtgärderna bedöms lämpliga utifrån detaljplanens läge i staden och de ambitioner som finns för hållbart resande hos fastighetsägaren. Förutom mobilitetsåtgärderna som listas i tabellen kan fastighetsägaren ta fram egna förslag på mobilitetsåtgärder som bedöms av kommunen. Fastighetsägaren har ambition att utreda möjligheterna för p-tal 0 för fastigheten i ett senare skede.

I dagsläget saknas samlad forskning kring hur olika mobilitetstjänster och mobilitetsåtgärder påverkar människors resvanor, bilinnehav och bilanvändning. Därför ska kolumnen "möjlig påverkan på parkeringstal" läsas med viss försiktighet. Talen är baserade på andra kommuners parkeringsnormer⁶ och speglar därför inte med säkerhet vilket utfall en mobilitetsåtgärd leder till.

⁶ Bland annat Sundsvall, Norrköping, Ystad mfl.

Tabell 4. Potentiella mobilitetsåtgärder och möjlig påverkan på parkeringstal.

Åtgärd	Möjlig påverkan på parkeringstal
Avtal om bilpool för hyresgäster*	15–25 %
Avtal mellan fastighetsägare och boende om bilfritt boende*	85–90 %
Paket med förbättrade cykelfaciliteter enligt kommunens plusåtgärder som listas i parkeringsnormen*	Upp till 15 %
Information kring hållbart resande till nyinflyttande, realtidsinformation om kollektivtrafiken i fastigheterna och prova-på-kort hos Sörmlandstrafiken	10 %
Synliggörande av parkeringens kostnad genom prissättning	10 %
Åtgärder för att minska behovet av att resa eller äga egen bil, ex. postfack och kylfack för matleveranser	Max 5 %
Cykelpool med lastcyklar, cykelkärra och el-cykel	5 %

* Mobilitetsåtgärd med avdrag som presenteras i Eskilstuna kommuns parkeringsnorm

Rambolls rekommendation är att avtal för bilpool och cykelpool ska skrivas på minst 5 år för att möjliggöra beteendeförändring. Förutom kommunens egna plusåtgärder rekommenderar Ramboll att det på planområdet anläggs yta för cykelservice och finns möjlighet att ladda elcyklar i fastighetens cykelutrymmen. Plusåtgärderna innebär bland annat att det ska finnas över 2,0 meter i utrymme bakom varje cykelparkeringsrad, lokalisering av cykelparkering i den mest naturliga rörelseriktningen för gående och cyklister samt att det finns markvärme för att undvika snöröjningsproblem vid cykelparkering. Plusåtgärderna finns att läsa i sin helhet i kommunens parkeringsnorm.

I tabell 5 sammanställs det totala antalet parkeringsplatser för Valnöten med det lägsta avdraget för mobilitetsåtgärder från tabellen ovan. Som tabellen visar är den bedömda efterfrågan på parkering efter genomförda mobilitetsåtgärder ca 38 i stället för 74 som parkeringsnormens grundtal visar. Det är en minskning på ca 48 % av bilparkeringsplatserna vilket motsvarar att boende i cirka var sjätte lägenhet äger en bil.

Rambolls bedömning är att mobilitetsåtgärderna främst har bäring på färdmedelsfördelning och bilinnehav med koppling till flerbostadshusen. Viss potential finns i att minska färdmedelsfördelningen för verksamheterna vid införandet av en bilpool och en cykelpool som kan användas av både boende och verksamma. En gemensam fordonspool skulle dels kunna öka användningen av fordonspoolen, dels kunna minska behovet av att resa med egen bil i jobbet och därmed påverka efterfrågan på parkering. Effekten bedöms dock som liten och därför har verksamheterna exkluderats från beräkningen. Vid en utredning för p-tal 0 finns potential att också inkludera verksamheterna.

Tabell 5. Sammanställning av parkeringsplatser för Valnöten både utan och med mobilitetsåtgärder som bidrar till avdrag för bilplatser

Markanvändning	Efterfrågan på parkering enligt norm	Ungefärlig efterfrågan på bilparkering efter genomförande av samtliga mobilitetsåtgärder enligt ovan
Lägenheter	74	Ca 38

7.3 Möjlighet att anordna parkering inom området efter anpassat parkeringstal

Cykelparkering

Som ovan nämnt ska det enligt kommunens norm ska cykelparkering för flerbostadshus helst vara fördelade så att hälften av platserna förläggs inomhus. Fortsatt finns i nuläget stor potential att uppnå denna fördelning eftersom 330 platser är ritade i garaget samt inomhus på markplan.

Totalt har ca 530 platser ritats in på planområdet i de skisser Ramboll tagit del av, det är ett lägre antal cykelplatser än minimikravet för cykelparkering enligt kommunens norm som är 539 cykelplatser enligt tabell 3. Samma antal parkeringsplatser bedöms efterfrågas även när mobilitetsåtgärder genomförs, då antagandet är att majoriteten redan äger cykel. Det finns dock en potentiell risk i att fler boende efterfrågar cykelplatser, eller cykelplatser med särskilt god säkerhet för att kunna parkera dyrare cyklar eller lådcyklar, när mobilitetsåtgärder som främjar cykling genomförs.

Däremot är en skillnad att yta för cykelpool behöver ritas in om fastighetsägaren bestämmer sig för att genomföra samtliga mobilitetsåtgärder. Därtill är det viktigt att redan i detaljplaneskedet säkerställa att de ytor som krävs för att uppnå kommunens plusåtgärder gällande cykelparkering finns. Exempelvis handlar det bland annat om att säkerställa rätt antal platser för lådcyklar och väderskydd för cykelparkering utomhus. Cykelparkering behöver också vara möjlig att angöra vilket bör säkerställas i ett tidigt skede.

I ett senare skede, vid bygglovsprövningen, behöver det också säkerställas att de riktlinjer för cykelparkering som anges i kommunens norm tillämpas, både för långtidsparkering och korttidsuppställning. Det måste också säkerställas att de mobilitetsåtgärder som presenterats för ett sänkt parkeringstal faktiskt tillämpas i praktiken.

Bilparkering

Om de mobilitetsåtgärder som Ramboll föreslagit genomförs bedöms efterfrågan vara ca 38 platser, då ryms antalet bilparkeringar inom de antalet parkeringar som finns på de tidiga skisser som Ramboll tagit del av. Om en bilpool införs på planområdet kommer fastighetsägare att utöver de ca 38 bilplatserna behöva anlägga parkering för bilpoolsbilarna.

Att genomföra mobilitetsåtgärder förändrar inte behovet av att testa körspår i garaget i ett senare skede. Det påverkar inte heller behovet av att se över att trafiksäkerhetsaspekter vid rampen behöver säkerställas. Fortsatt kvarstår behovet av att säkerställa tillgången för besökare till bostäderna att nå parkeringen i garaget utan att använda tagg eller nyckel. Till sist rekommenderas fortsatt att parkering för rörelsehindrade placeras inom 25 m från entréer till de publika verksamhetslokalerna för att säkerställa fysisk tillgänglighet. Om parkering för rörelsehindrade placeras i garaget kan avståndskravet lösas, men funktionen för rörelsehindrade att enkelt nå sin målpunkt är fortsatt bristfällig då de måste ta sig upp för en ramp eller via en hiss för att nå målpunkten.

8. TRAFIKALSTRING ENLIGT ALSTRINGSVERKTYGET – EJ FÖRÄNDRAT UTIFRÅN 16 538 BTA

8.1 Trafikalstring

Planförslaget som ligger till grund för utredningen möjliggör för nya lägenheter och sällanvaruhandel på 18 400 BTA kvm för planområdet Valnöten 6 och 14. Förändringarna på planområdet kommer i sin tur att resultera i ett förändrat trafikflöde i området. För att kunna bedöma eventuell påverkan på kringliggande vägar och uppskatta tillkommande trafik har en trafiklalstring utförts.

Trafikalstringen är uppdelad i två steg. I det första steget har tillkommande trafik beräknats genom Trafikverkets alstringsverktyg⁷, detta utifrån typgenskaper för området och planerad BTA. Resultatet för tillkommande trafik från alstringen presenteras i årsmedeldygnstrafik (ÅDT). I det andra steget har en rimlighetsbedömning av trafiklalstringens resultat utförts baserat på platsens förutsättningar och föreslagen plan. I kapitel 8.1.1 nedan presenteras resultatet från Trafikverkets alstringsverktyg. Rimlighetsbedömningen av alstringen redogörs i kapitel 9.1.1.

8.1.1 Resultat från Trafikverkets alstringsverktyg

Beräkning av tillkommande trafik baseras på 18 400 BTA för planområdet som är fördelat på 18 100 BTA lägenheter och 300 BTA närbutik. Alstringen är också baserad på lokaliseringsförutsättningarna *Eskilstuna kommun* och *Centralt i huvudorten* som har matats in i verktyget. Resultatet av alstringen ger en fingervisning för hur många fordon som alstras när område byggs om, med andra ord är inte alstringsverktyget exakt utan det finns en viss osäkerhet kring utfallet.

Trafikalstringsverktyget uppskattar att det med 18 100 BTA kommer att anläggas 262 lägenheter på området. Det ger en snittstorlek på ca 60 kvm per lägenhet vilket antas motsvara en lägenhet med två rum och kök. Till området alstras 237 fordonsrörelser årsdygnstrafik (ÅDT) enligt alstringsverktyget. Fordonsrörelserna är fördelade på ca 231 ÅDT för bostäder respektive 7 ÅDT för sällanvaruhandeln. Ytterligare 15 % fordonsrörelser tillkommer för nyttotrafik för bostäder vilket ger totalt 279 ÅDT. För handeln tillkommer 5 % nyttotrafik vilket resulterar i ca 7 ÅDT. I tabell 6 redovisas samtliga resultat.

Tabell 6. Trafikalstring enligt Trafikverkets alstringsverktyg baserat på tillkommande BTA.

Fastighet	BTA	ÅDT	ÅDT inklusive nyttotrafik (%)
Lägenheter	18 100	231	272 (15%)
Handel (sällanvaru)	300	6	7 (5%)
Total:	18 400	237	279

I trafiklalstringsverktyget görs följande antagande om samnyttjande: 1,2 personer per bil för arbetsresor, 1,4 personer per bil för inköp/service resor respektive 1,5 personer för bil för

⁷ <https://trafiklalstring.ea.trafikverket.se/trafiklalstring/>

fritidsresor. Den skattade fördmedelsfördelning i utredningsområdet från alstringsverktyget är 21 % bil, 6 % kollektivtrafik, 13 % cykel, 59 % till fots samt 1 % med annat färdmedel.

9. ANPASSAD BEDÖMNING AV TRAFIKALSTRING

9.1.1 Rimlighetsbedömning och manuell trafikstring

Trafikalstringsverktyget alstrar totalt 279 fordonsrörelser ÅDT inklusive nyttotrafik. För att rimlighetsbedöma Trafikalstringsverktygets siffror har vi med hjälp av framtagna parkeringstal (såväl enligt parkeringsnormen som med avdrag för mobilitetsåtgärder) räknat fram hur många gånger per dag en parkeringsplats omsätts.

Totalt ska det på planområdet enligt parkeringsnormen anläggas 84 parkeringsplatser för bil, varav 81 för lägenheterna. Utifrån de ÅDT-siffror som alstringsverktyget resulterar kommer varje parkeringsplats omsättas ca 3 gånger per dag. Det motsvarar ca en resa till och från jobbet varje dag samt en extra resa varannan dag. Då ÅDT är siffror för årsdygnstrafik och innefattar både vardagar och helger, samt att planområdet ligger med relativt god koppling till resecentrum och centrum bedöms siffran något hög. Bedömningen är att 2 fordonsrörelser per parkeringsplats är mer rimligt, vilket motsvarar en resa till och från planområdet per dag. Det motsvarar ca 170 fordonsrörelser till och från planområdet. Nyttotrafiken till lägenheterna är enligt trafikstringverktyget 15% vilket motsvarar ca fordonsrörelser per dag, eller 20 resor till och från planområdet med nyttotrafikfordon (exempelvis sopbilar, godsleveranser osv). Det bedöms rimligt om än något högt.

För verksamheterna på planområdet (3 st) motsvarar 7 ÅDT (fordonsrörelser) cirka fyra resor fram och tillbaka från planområdet, inklusive nyttotrafik. Av dessa fordonsrörelser är bedömningen att två rörelser görs av en anställd (en resa till jobbet, en resa från jobbet). Övriga fem resor fördelas på nyttotrafik (leveranser och sophantering) samt besökare. Bedömningen är att något fler resor för nyttotrafik är rimligt än 5% som alstras i alstringsverktyget eftersom 300 BTA är fördelade på tre olika verksamheter och inte en. Därför är bedömningen att cirka två resor per dag görs av nyttotrafikanter till någon av de tre verksamheterna (det motsvarar fyra fordonsrörelser). Resterande tre resor per dag bedöms göras av besökare. Det motsvarar att det varannan dag kommer två besökare med bil, och varannan dag en besökare med bil vilket bedöms rimligt för mindre verksamheter som främst bedöms ha lokala kunder.

10. PLANFÖRSLAGETS PÅVERKAN PÅ FRAMKOMLIGHET FÖR CYKLISTER OCH GÅENDE

Planens genomförande medför att fler gående och cyklister kommer att röra sig kring planområdet. Även om kopplingarna till såväl centrala Eskilstuna som resecentrum anses vara relativt goda finns det skäl att se över oreglerade passager eftersom dessa riskerar påverka kontinuiteten, och därmed framkomligheten, negativt i nätet för gående och cyklister. Att anlägga hastighetssäkring på övergångsställen, anlägga cykelöverfarter⁸ och cykelpassager kan leda till förbättrad framkomlighet för gående och cyklister. Hastighetssäkring kan dessutom leda till ökad trafiksäkerhet. Förbättringsåtgärder bör fokuseras på viktiga stråk mellan planområdet och hållplatser samt centrum.

Korsningarna mellan Björksgatan och Kungsgatan består idag av ett övergångsställe med cykelpassage utan hastighetssäkring (i korsningens östra och södra ben). För att öka trafiksäkerheten för gående och cyklister kan övergångsstället och cykelpassagen hastighetssäkras eller göras om genom att addera en cykelöverfart.

För att öka framkomligheten för framför allt cyklister behöver passagemöjligheterna mellan planområdet och gång- och cykelbanan på den södra delen av Gredbyvägen ses över. Detsamma gäller korsningsmöjligheten över Björksgatan från planområdet i östlig riktning. Ett hastighetssäkrat övergångsställe med cykelpassage, eller cykelöverfart kan öka framkomligheten för gående och cyklister. Förbi fastigheten på Gredbyvägen 10 finns idag endast en gångyta förbi byggnaden. Det gör att cyklister i första hand bör ledas till Gredbyvägens södra sida där det finns en cykelbana idag.

Förutom området kring planområdet behöver tillgängligheten och framkomligheten för såväl cyklister som gående vara god upp till bostadsgården och till cykelparkeringar under mark. Ramper och automatiska dörrar är exempel på faktorer som bidrar till bättre tillgänglighet för dessa grupper.

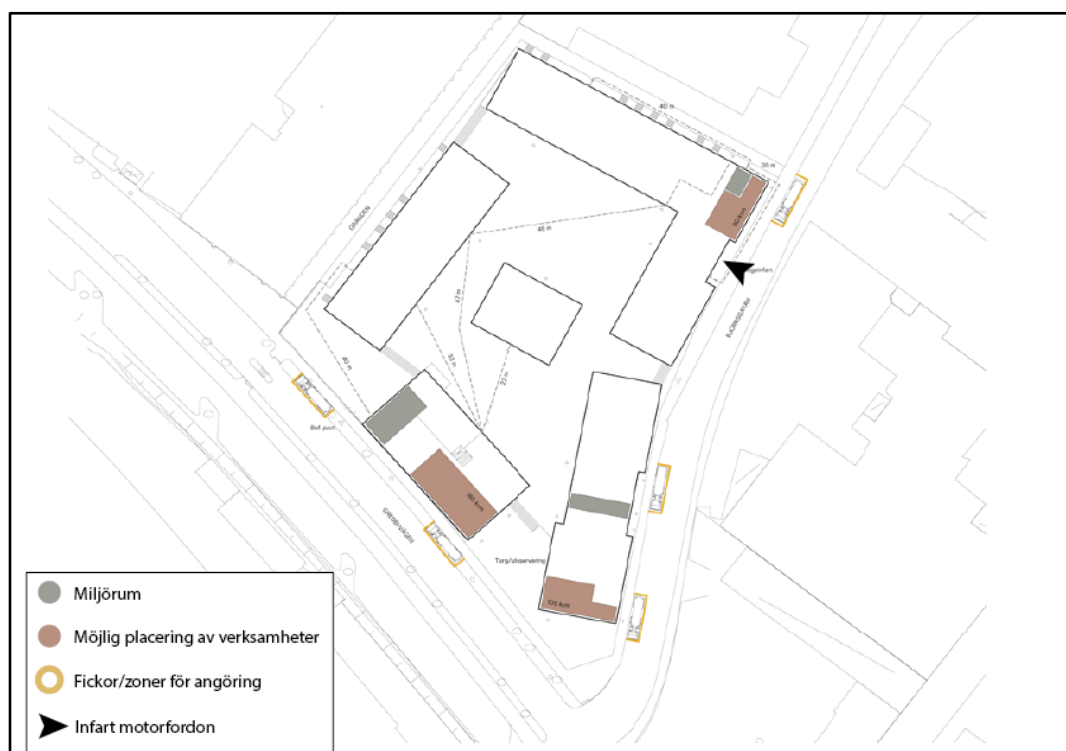
I dagsläget saknas separering mellan gående och fotgängare på stora delar av närliggande gång- och cykelbanor till planområdet. Där utrymme finns bör utformningen ändras till separerad gång- och cykelbana då detta ökar tryggheten, tydligheten och framkomligheten för både cyklister och fotgängare. För att öka framkomligheten för samtliga oskyddade trafikanter är det också viktigt att gång- och cykelbanan är tillräcklig bred. Bredden bör säkerställas längs med Björksgatan i samband med att gatan byggs om, för att säkerställa gående och cyklisters framkomlighet norrut och till busshållplatsen som är belägen norr om planområdet.

⁸ Cykelöverfarter används primärt för att skapa bättre framkomlighet för cykeltrafik då motorfordonstrafik ska lämna företräde för cyklister (precis som vid övergångsställen). En cykelöverfart ska utformas så att motortrafik inte kan köra i en högre hastighet än 30 km/h i korsningspunkten. En korrekt utformad cykelöverfart kan därför också höja trafiksäkerheten i korsningspunkten. Tillhörande övergångsställen får samma fördelar.

11. PÅVERKAN PÅ KRINGLIGGANDE GATUSTRUKTUR

Då området idag består av verksamheter som förmodligen alstrar tunga fordon kommer flödena förändras i och med att planområdet byggs om. Förmodligen kommer andelen tung trafik att minska, men andelen privata bilar öka. Sannolikt kommer trafiken därmed också att öka under maxtimmarna. I och med att det byggs bostadshus i området kommer med stor sannolikhet antalet cyklister och barn som rör sig i området öka. Det gör att framkomligheten, tillgängligheten och trafiksäkerheten för dessa grupper behöver säkerställas och förbättringsåtgärder i infrastrukturen är nödvändiga (se avsnitt 10 ovan). Kollektivtrafiken kan i och med ombyggnationen få ökat underlag när bostäder byggs vilket gör att turtäthet och linjedragning kan behöva ses över. Antal resor för kollektivtrafik efter planens genomförande är 89 resor per dag enligt trafikstringsverktygets skattning.

Placering av miljörum och angöring till bostadshusen och verksamheterna enligt situationsplanen redovisas i figur 17 nedan. Utifrån den skiss som Ramboll tagit del av (se figur 17) ligger angöringsplatserna med bra närhet till såväl miljörum som verksamheter vilket skapar korta vägar till fordonen. Angöringsfickorna är enligt skissen belägna på allmän platsmark. Enligt Boverket är utgångspunkten dock att all typ av angöring ska ske på fastighetsmark⁹.



Figur 17. Angöring och miljörum. Källa Studio Rå.

⁹ Boverket (2020). Angöring och mottagning. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/godstransporter-i-fysisk-planering/godstransporter-i-planeringsprocessen/x/angoring-och-mottagning/>

12. REKOMMENDATIONER FÖR FORTSATT ARBETE

I föreliggande avsnitt ges rekommendationer för det fortsatta arbetet med planen. Även resonemang kring planen bidrar till Eskilstuna kommuns mål ges.

12.1 Förbättra förutsättningarna för hållbart resande

Förutom de standardhöjande åtgärder för cykel som presenteras som en mobilitetsåtgärd i utredningen bedömer Ramboll att det finns ytterligare behov av att förbättra förutsättningarna för gående och cyklister i området kring planområdet. Exploateringen av planområdet med bostäder innebär att fler gående och cyklister kommer att röra sig i området, inte minst barn och unga. För att förbättra gående och cyklisters framkomlighet såväl som bidra till ökad tydlighet vilket kan ha bäring på trafiksäkerheten handlar det om att bland annat förbättra förutsättningarna med hjälp av hastighetssäkrade passager och separerade cykelbanor (från såväl gångtrafik som motorfordonstrafik). Kommunen är den aktör som har mandat att förändra gator och stråk utanför planområdets gränser men fastighetsägaren kan på sin tomt säkerställa att goda möjligheter att röra sig finns för dessa grupper.

12.2 Fortsatt arbete med mobilitetsåtgärder

I denna utredning har endast förslag på möjliga mobilitetsåtgärder utifrån planförslaget och detaljplanens läge presenterats. Fastighetsägaren kan utifrån sina tidigare erfarenheter och sina ambitioner för hållbart resande föreslå fler mobilitetsåtgärder. För att lyckas med genomförandet av mobilitetsåtgärderna behöver det i ett tidigt skede säkerställas att de ytor som krävs för att uppnå kommunens plusåtgärder för cykel finns, samt att det finns plats för bil- och cykelpool i garaget.

I enlighet med kommunens parkeringsnorm rekommenderar Ramboll att kommunen följer upp bygglov och planer så att de krav som ställs kring hur parkeringsfrågan ska lösas verkligen genomförs och fungerar i praktiken efter ett antal år.

Finns ett intresse från kommunen och fastighetsägaren att införa p-tal 0 för fastigheten bör det noggrant utredas i detaljplane- eller bygglovsskedet baserat på den kunskap som finns idag samt för att identifiera risker och potentialer utifrån planområdet.

12.3 Säkerställ parkeringshusets funktion

I det fortsatta arbetet rekommenderas att det görs körspår i garaget för att säkerställa att samtliga parkeringsplatser kan angöras. Likaså behöver trafikföringen i garaget generellt och på rampen ner i garaget ses över för att minska risken för olyckor. Parkering för rörelsehindrade behöver adderas i markplan inom 25 m från entréer för att möjliggöra tillgång till de publika lokalerna och verksamheterna för personer med rörelsehinder.

12.4 Bedömning av parkering, trafik och bidrag till kommunens mål

Genomförs samtliga mobilitetsåtgärder av fastighetsägaren, samtidigt som kommunen utvecklar cykelinfrastrukturen runt planområdet och till resecentrum finns potential att bidra till flera av kommunens målområden och ställningstaganden. Planen kan, om den genomförs med ambitiösa mobilitetsåtgärder, bidra till att uppnå kommunens mål om färdmedelsfördelning

För att bidra till kommunens mål om att transportsystemet ska resultera i en mer jämlik kommun där alla har tillgång till staden oavsett kön, ålder eller funktionsnedsättning behöver parkering för rörelsehindrade ses över och bättre kopplas till verksamheternas entréer i markplan.

13. SAMMANFATTNING

Planområdet för Valnöten 6 och 14 ligger cirka en kilometer från Eskilstuna centrum och resecentrum. Planområdet är beläget mellan de kommunala vägarna Gredbyvägen, Björksgatan och Kungsgatan. Det finns goda förutsättningar för att gå och cykla till och från planområdet. Förutsättningarna förväntas förbättras i och med att Björksgatan planeras att byggas om. I närheten av detaljplanen, inom 200 m, finns en busshållplats med få avgångar. Att resecentrum ligger i närheten (ca 10 minuters gångavstånd) gör att det bedöms finnas relativt goda förutsättningar att resa med kollektivtrafiken till och från tomten.

Framtaget planförslag som ligger till grund för mobilitetsutredningen omfattar 16 538 kvm BTA bostäder och ca 100 kvm BTA verksamheter. Till grund för den beräknade trafikstringen ligger dock den tidigare planerade kvm BTA om ca 18 100 bostäder och ca 300 kvm BTA verksamheter. De nya BTA-värdena förväntas alstra mindre trafik jämfört med den alstring som presenteras i rapporten.

Ungefär 279 fordonsrörelser inklusive nyttotrafik bedöms alstras till planområdet enligt Trafikverkets alstringsverktyg. Bedömningen är att alstringen kan hamna mellan ca 200–279 fordonsrörelser beroende på utfall.

Parkeringsberäkningar har först gjorts utifrån kommunens parkeringsnorm och därefter utifrån att fastighetsägaren genomför mobilitetsåtgärder. Enligt kommunens norm (typområde A) efterfrågas utifrån planen 75 bilplatser (varav 3 för verksamheterna) och 539 cykelplatser (varav 2 för verksamheterna). Av det totala antalet platser är enligt normen 5–10 procent besöksparkering och ska vara tillgänglig för besökare. Enligt kommunens norm ska parkering för rörelsehindrade hanteras utanför parkeringstalet. Bedömningen är att 2–5 procent av det totala antalet platser ska vara parkering för rörelsehindrade, det motsvarar 2–4 platser. För att uppnå Boverkets byggregler ska det finnas parkering för rörelsehindrade inom 25 m från en tillgänglig och användbar entré.

Parkering för bil föreslås i ett underjordiskt garage. För att säkerställa att samtliga platser kan angöras föreslås att en körspårsanalys genomförs och att lämplig trafikföring utreds i ett senare skede. Parkeringsplatser för rörelsehindrade behöver adderas i markplan för besökare. Tillgången till garage för besökare behöver säkerställas framöver. Parkering för rörelsehindrade saknas i markplan och behöver lösas inom 25 m från tillgängliga entréer. Cykelparkering planeras under jord i garaget, i markplan och på den upphöjda gården. I ett senare skede, vid bygglovsprövningen, behöver det också säkerställas att de riktlinjer för cykelparkering som anges i kommunens norm tillämpas, både för långtidsparkering och korttidsuppställning. Det måste också säkerställas att de mobilitetsåtgärder som presenterats för ett sänkt parkeringstal faktiskt tillämpas i praktiken.

Om mobilitetsåtgärder genomförs bedöms parkeringstalet kunna sänkas för detaljplanen. Om samtliga åtgärder genomförs kan antalet bilplatser minska till cirka 43. Det motsvarar att boende i ungefär var sjätte lägenhet äger en bil. Potentiella mobilitetsåtgärder bedöms vara avtal om bilpool för hyresgäster och verksamheter, synliggörande av parkeringens kostnad genom prissättning, cykelpool med specialcyklar, förbättrade cykelfaciliteter, information om hållbart resande och åtgärder för att minska behovet av att resa eller äga egen bil, exempelvis kylfack för matleveranser.

Åtgärder som föreslås är fortsatt arbete med att förbättra förutsättningar för hållbart resande, exempelvis genom att förbättra gående och cyklisters framkomlighet och trafiksäkerhet kring

planområdet, fortsätta arbetet med mobilitetsåtgärder och säkerställa parkeringsgaraget
funktion.

Planen bedöms kunna bidra till kommunens mål för färdmedelsfördelning och gå i linje med
kommunens planeringsprincip om ambitiösa mobilitetsåtgärder genomförs.