
BILAGA

2021-11-25

Handlingsplan för mobilitet

I planprogrammet¹ för Flemingsberg läggs ett stort fokus på hållbart resande. Det övergripande målet är att minst 70 % av resorna i stadsdelen ska göras med hållbara färdmedel år 2030. Vidare anges att Flemingsberg ska utvecklas till en tät och funktionsblandad stadsdel med fokus på gång, cykel och kollektivtrafik.

För att uppnå visionerna i planprogrammet krävs ett aktivt arbete med mobilitetsåtgärder. Det är ett effektivt sätt att styra resandet i en mer hållbar riktning med beteendepåverkan, kommunikation, marknadsföring och ekonomiska styrmedel. Mobilitetsåtgärder är särskilt effektivt i exploateringsprojekt eftersom det gör det möjligt att fånga upp nya resenärer i ett tidigt och avgörande skede, exempelvis när de byter arbetsplats och flyttar till ett nytt kontorsområde. Där och då finns goda möjligheter att påverka resvanorna eftersom flytten i sig innebär en omställning med nya resmönster.

I denna handlingsplan beskrivs de mobilitetsåtgärder som planeras i Centralmarken som en del av arbetet med flexibla parkeringstal. Syftet med mobilitetsåtgärderna är att underlätta för de verksamma i området att resa utan bil (t.ex. genom bilpool, cykelpool och subventionerad kollektivtrafik). Därmed finns möjlighet att främja ett klimatsmart resande med hållbara färdmedel vilket bidrar till attraktiva livsmiljöer och en trygg och säker trafiksituation.

Innehåll i handlingsplanen:

1. Fastighetens innehåll
2. Mål för resande och beskrivning av resebehov
3. Beskrivning av verksamhetens behov av resor till och från arbetet, besökande, godstransporter och avfallshantering
4. Parkeringstal för cykel och bil med ambition på reduktion av bilparkering
5. Samnyttjande
6. Mobilitetsåtgärder som fastighetsägaren direkt eller indirekt kan tillämpa
7. Förväntad effekt av respektive åtgärd eller åtgärderna som paket
8. Beskrivning av hur åtgärderna genomförs, följs upp och säkerställs över tid

¹ Planprogram för Flemingsbergsdalen (Huddinge kommun 2020)

1. Fastighetens innehåll

Planläggningen för Centralmarken omfattar totalt cirka 20 600 kvm BTA med följande preliminära uppdelning.

- Kontor: cirka 12 000 kvm BTA
- Verksamhet: cirka 8 000 kvm BTA
- Restaurang: cirka 600 kvm BTA

Totalt kommer området att inrymma drygt 700 arbetande, varav cirka 600 i kontorslokalerna. Garage för cykel och bil inryms i källarplan.

2. Mål för resande och beskrivning av resebehov

Det övergripande målet för Flemingsberg är att minst 70% av resorna ska ske med hållbara färdmedel år 2030. I Centralmarken, som ligger i mycket nära anslutning till tågstationen och framtida resecentrum, är ambitionsnivån ännu högre. På sikt, i ett 2050-perspektiv när stadsdelen är fullt utbyggd, är ambitionen att uppemot 100 % av resandet till och från planområdet ska ske med hållbara färdmedel.

För att lyckas med detta krävs ett omfattande arbete vad gäller gång, cykel, kollektivtrafik och mobilitetsåtgärder. För Centralmarken gäller att trafikmiljön ska planeras utifrån en tydlig rangordning där oskyddade trafikanter har högst prioritet. Det ska vara enkelt och smidigt att ta sig fram utan bil, och det ska vara trafiksäkert, tillgängligt och tryggt att röra sig till fots inom området. Målet är att utformningen ska göra det möjligt för alla grupper, exempelvis barn, gamla och personer med nedsatt rörlighet, att ta sig fram på ett obehindrat sätt.

För Centralmarken gäller följande principer:

- Det ska finnas gångbanor med generös bredd och höga vistelsevärden. Det ska även finnas breda möbleringszoner med utrymmen för gatumöblering, trädplantering och dagvattenhantering.
- Cykelnätet ska vara finmaskigt och sammanhängande med tydliga kopplingar till lokala och regionala målpunkter. Cyklister ska vara separerade från motorfordon och cykelbanorna ska följa standardkraven i Huddinge kommuns cykelplan.
- Generellt gäller att stadsdelen är tillgänglig för biltrafik, men att gång och cykel har högre prioritet vad gäller framkomlighet. Genomfartstrafik ska i största möjliga mån undvikas för biltrafik.

Verksamheterna som planeras i Centralmarken är uteslutande arbetsverksamhet – med kontorsyta, laboratorium och restauranglokaler. Personalen i fastigheten arbetar huvudsakligen dagtid, vilket innebär att resebehovet är likartat med arbetsresor till och från arbetet på morgonen och eftermiddagen. Undantaget är restaurangen vars personal arbetar både dagtid, kvällstid och på helger.

Generellt gäller att resorna till och från planområdet sker i högtrafik när utbudet av kollektivtrafik är som bäst, vilket ger goda förutsättningar för ett lågt bilresande. Med tanke på det likartade resmönstret finns även goda möjligheter att utforma tjänster och erbjudanden som är särskilt anpassade för personalen. Här är det viktigt med ett nära samarbete med hyresgästen/arbetsgivaren Alfa Laval som är den som har störst kunskap om personalens resebehov.

3. Beskrivning av verksamhetens behov av resor till och från arbetet, besökande, godstransporter och avfallshantering

Den mesta trafiken till och från planområdet kommer att utgöras av persontransporter (de anställdas arbetsresor). Här finns goda möjligheter att ta sig fram med cykel eller till fots kombinerat med kollektivtrafik. Planområdet ligger i nära anslutning till Flemingsbergs resecentrum med pendeltåg, regionaltåg, busstrafik och framtida spårväg med Spårväg Syd. Kopplingarna till planområdet för gående och cyklister planeras att hålla hög standard med breda gång- och cykelbanor på Regulatorvägen, Kvarnängsvägen och Lokalgatan. Vidare kommer det att finnas gott om cykelparkering i särskilda cykelrum liksom omklädningsrum och möjligheter att hänga upp och torka kläder.

Vid sidan av de anställdas arbetsresor kommer området att generera besökstrafik i form av restauranggäster. Majoriteten av restauranggästerna kommer troligtvis att utgöras av anställda i fastigheten eller i det närliggande området som tar sig till restaurangen till fots eller med cykel. På torget utanför restaurangen kommer cykelparkeringar att anläggas i attraktiva lägen för att uppmuntra till ett ökat cyklande.

Förutom restauranggäster väntas även besökare till Alfa Laval's kontor och innovationscenter med laboratorium. Besöken kommer i första hand att utgöras av större grupper som ankommer i chartrade bussar av Alfa Laval. För att möjliggöra detta kommer bussangöring att anordnas på allmän plats i anslutning till lastgården som tillskapas vid Lokalgatan söder om fastigheten. Bussangöringen kommer även att kombineras med taxiplats. Bussangöringen/taxiplatsen ligger inom ett gångavstånd på 25 meter från entrén och uppfyller därmed kraven på tillgänglighet. Vidare innebär placeringen att gångtrafik kan undvikas förbi lastgårdens utfart, vilket är positivt ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Vad gäller godstransporter och leveranser kommer detta att hanteras via lastgården söder om fastigheten. Även avfall och återvinning kommer att hanteras via lastgården. Ett undantag är transporter till och från restaurangen som kommer att ske på allmän platsmark på Kvarnängsvägen i skede 1 och skede 2. I skede 2 kommer möjlighet utredas till hantering av leveranser på kvarteretsmark via garaget.

4. Parkeringstal för cykel och bil med ambition på reduktion av bilparkering

Huddinge kommun har tagit fram en mobilitets- och parkeringsplan² (MOPS) för Flemingsberg. Syftet med planen är att komplettera kommunens parkeringsprogram³ med specifika mål och riktlinjer för den regionala stadskärnan Flemingsberg. I planen anges bl.a. att parkering inom stadskärnan ska anordnas i särskilda mobilitetshus med bland annat cykelparkering, bilparkering, cykelpool och bilpool där de mest miljövänliga alternativen ges de bästa lägena för att uppmuntra till ett hållbart resande. För att utnyttja mobilitetshuset så effektivt som möjligt ska parkeringen samnyttjas mellan boende, arbetande och besökare.

I mobilitets- och parkeringsplanen anges ett grundintervall för parkering som utgår från Huddinge kommuns parkeringsprogram. Parkeringstalet inkluderar både cykel- och bilparkering och beror på geografiskt läge i förhållande till kollektivtrafiken där kommunen delas in i tre zoner; A, B och C.

Centralmarken tillhör zon A vilket motsvarar det lägsta parkeringstalet i grundintervallet. I mobilitets- och parkeringsplanen anges dessutom att det finns möjlighet till ännu lägre parkeringstal i området Flemingsberg eftersom det är en regional stadskärna med mycket kapacitetsstark kollektivtrafik.

² Mobilitets- och parkeringsplan Flemingsberg (2020)

³ Parkeringsprogram för Huddinge kommun (2016)

I tabellerna nedan redovisas det parkeringsbehov som har bedömts för Centralmarken. Bedömningen har gjorts utifrån de parkeringstal som anges i kommunens parkeringsprogram. För verksamheten/laboratoriet – som enligt parkeringsprogrammet kräver särskilt utredning – har parkeringstalet bedömts utifrån hur många som kommer att arbeta i laboratoriet, vilket uppskattas till 50-100 personer. Av dessa förväntas minst 70 % resa med hållbara färdmedel enligt planprogrammet för Flemingsbergsdalen. Kvar återstår 30 % som reser med bil. Givet ett scenario där 100 personer arbetar i laboratoriet ger det 30 bilplatser per 8 000 kvm BTA, vilket motsvarar ca 4 bilplatser per 1 000 kvm BTA. En liknande övning för cykelparkeringen med antagandet om att 20 % av de anställda reser med cykel ger ca 3 cykelplatser per 1 000 kvm BTA.

ZON A	P-tal bil per 1000 kvm BTA	P-tal cykel per 1000 kvm BTA
Kontor:	10	13
Verksamhet / Laboratorium	4	3
Restaurang	17	24

Med parkeringstalen som utgångspunkt har parkeringsbehovet beräknats för två skeden:

- Skede 1 år 2025 med utgångspunkt att 70 % av alla resor till och från planområdet sker med hållbara färdmedel.
- Skede 2 år 2050 med utgångspunkt att 95 % av alla resor till och från planområdet sker med hållbara färdmedel.

SKEDE 1 år 2025/2030	Antal bilplatser utan reduktion	Antal bilplatser med reduktion 70 %	Antal platser för bilpool	Antal platser för cykel
Kontor: 12 000 kvm BTA	120	37	5	156
Verksamhet: 8 000 kvm BTA	32	10	9	24
Restaurang: 600 kvm BTA	10	2	1	14
Totalt: 20 600 kvm BTA	162	49	15	194 + 15 *

SKEDE 2 år 2050	Antal bilplatser utan reduktion	Antal bilplatser med reduktion 95 %	Antal platser för bilpool	Antal platser för cykel
Kontor: 12 000 kvm BTA	120	7	7	156
Verksamhet: 8 000 kvm BTA	32	3	11	24
Restaurang: 600 kvm BTA	10	1	1	14
Totalt: 20 600 kvm BTA	162	11	19	194 + 30 *

* Elcyklar i cykelpoolen

5. Samnyttjande

För att utnyttja parkeringen så optimalt som möjligt föreslås att parkeringen effektiviseras genom samutnyttjande mellan olika verksamheter i planområdet. På så sätt kan parkeringsplatserna användas för flera olika funktioner under dygnet, exempelvis arbetsparkering på dagtid och besöksparkering till restaurangen på kvällar och helger.

I mobilitets- och parkeringsplanen för Flemingsberg anges att parkeringsanläggningar ska samnyttjas i så stor utsträckning som möjligt. Framförallt bör samnyttjande eftersträvas för olika typer av verksamheter, vilket kräver en öppen parkeringslösning där platserna inte är reserverade för en specifik användare.

I Centralmarken föreslås att parkeringen anordnas i ett större öppet garage med flytande platser som är möjliga att samnyttja och som inte är låsta till ett enskilt fordon eller användare, bortsett från bilpoolsbilarna som har särskilda platser som är strategiskt placerade och enkla att nå.

I skede 1 tjänar garaget initialt verksamhetens behov av parkering, för att i skede 2 möjliggöra för samnyttjande. Garaget utformas därför för att vara flexibelt och kunna utvecklas över tid.

I tabellen nedan anges möjligheterna till samnyttjande för parkeringen i Centralmarken. Siffrorna är hämtade från mobilitets- och parkeringsplanen och visar hur parkeringsbehovet ser ut för olika verksamheter under olika tider på dygnet.

	Vardag 10-16	Fredag 16-19	Helg 10-13	Natt
Kontor	90 %	20 %	10 %	10 %
Verksamhet	90 %	20 %	10 %	10 %
Restaurang	20 %	90 %	10 %	0 %

Tabellen visar att det största behovet av parkeringsplatser i Centralmarken infaller på vardagar. Det innebär att parkeringsgaraget behöver dimensioneras utifrån detta behov. I tabellen nedan visas behovet av parkeringsplatser i Centralmarken efter samnyttjande mellan verksamheterna. Med ett lägre behov av parkeringsplatser i skede 2 finns möjlighet för omkringliggande verksamheter och bostäder att nyttja garaget, vilket på sikt kan bidra till ett ännu högre samnyttjande.

	Antal bilplatser utan reduktion	Antal bilplatser i skede 1	Antal bilplatser i skede 2
Kontor: 12 000 kvm BTA	$120 \cdot 90 \% = 108$	$37 \cdot 90 \% = 33$	$7 \cdot 90 \% = 6$
Verksamhet: 8 000 kvm BTA	$32 \cdot 90 \% = 29$	$10 \cdot 90 \% = 9$	$3 \cdot 90 \% = 3$
Restaurang: 600 kvm BTA	$10 \cdot 20 \% = 2$	$2 \cdot 20 \% = 0$	$1 \cdot 20 \% = 0$
	= 139	= 42	= 9

6. Mobilitetsåtgärder som fastighetsägaren direkt eller indirekt kan tillämpa

Huddinge kommun arbetar med så kallade flexibla parkeringstal, vilket gör det möjligt för byggaktörer att sänka parkeringstalet genom att vidta mobilitetsåtgärder som underlättar för de boende eller arbetande att resa utan bil (exempelvis genom bilpool, cykelpool och subventionerad kollektivtrafik).

I Flemingsberg finns möjlighet till ett lågt parkeringstal då området ligger i ett kollektivtrafiknära läge med god tillgänglighet till service. Detta gäller i allra högsta grad för Centralmarken som i skede 1 ligger i nära anslutning till befintlig kollektivtrafik och i skede 2 nära det nya resecentrumet med kapacitetsstark kollektivtrafik. I mobilitets- och parkeringsplanen anges att parkeringstalet i Flemingsberg kan sänkas till näst intill noll om exploatören kan påvisa ett omfattande utbud av mobilitetsåtgärder som minskar behovet av bil. Det kräver dock tydliga motiveringar och redovisningar för hur 100 % hållbart resande ska uppnås.

Nedan ges förslag på mobilitetsåtgärder för reduktion av parkeringstalet i Centralmarken. Utbudet av mobilitetsåtgärder motsvarar den högsta nivån av reduktion av parkeringsplatser, vilket för Flemingsberg innebär en reduktion som motsvarar ett parkeringstal på nära noll enligt mobilitets- och parkeringsplanen.

Mobilitetsåtgärderna som föreslås har tagits fram av Fabege med inspiration från Huddinge kommuns mobilitets- och parkeringsplan. Åtgärderna vänder sig i första hand till de som arbetar i planområdet, men även besökare har nytta av lösningarna. Ambitionen är att åtgärder ska vara i drift och på plats redan vid första inflyttning i skede 1 för att på så vis främja ett hållbart resande från första stund.

För närvarande pågår ett arbete där Fabege ser över utformningen av mobilitetsåtgärder tillsammans med hyresgästen Alfa Laval. Slutlig formulering och genomförande av åtgärderna kommer att fastställas i mark- och genomförandeavtal innan detaljplanen antas. Beskrivningen nedan ska ses som ett utkast i det fortsatta arbetet.

6.1. Förslag på mobilitetsåtgärder

1. *Digital plattform för mobilitetsåtgärder*

För att främja användningen av mobilitetsåtgärder i Centralmarken föreslås att de arbetande i planområdet får tillgång till en gemensam samlingsplats i form av en digital plattform. Syftet med plattformen är att användarna ska kunna välja mellan ett brett utbud av tjänster som är enkla att boka med mobil, surfplatta eller dator. Gemensamt för tjänsterna är att de utgör ett alternativ till privatbilen genom att möjliggöra för olika lösningar utifrån användarnas behov och önskemål. Plattformen gör det enkelt för användarna att få en överblick över utbudet och boka/nyttja de tjänster som finns att välja mellan.

2. *Välkomsträff med information och reserådgivning*

För att göra det så enkelt som möjligt att komma igång med mobilitetsåtgärderna föreslås att en välkomsträff anordnas för de som flyttar in och börjar arbeta i planområdet. Informationsträffen föreslås ske i samband med inflyttningen för att på så vis ge möjlighet för personalen att planera sitt resande redan från första stund. I samband med välkomsträffen föreslås även att personlig resecoaching erbjuds till personalen. Det är ett effektivt sätt att förändra tidigare resvanor som har visat sig ha stor inverkan på valet av färdmedel. Dels för att deltagarna blir mer engagerade och känner större ansvar när de får en personlig reserådgivare, och dels för att rådgivningen är ett bra sätt att utforma skräddarsydda åtgärder och lösningar.

3. Rabatter och erbjudanden

För att öka användningen av mobilitetsåtgärderna föreslås att det till en början, exempelvis under det första halvåret, sker en månadsvis påfyllning av taxan för mobilitetslösningar. Denna taxa, som kan liknas vid en mobilitetspeng, innebär att personalen får ekonomiskt incitament att pröva de olika tjänster som finns att tillgå.

4. Subventionerad kollektivtrafik

För att uppmuntra till hållbara resvanor föreslås att de anställda i planområdet får tillgång till ett prova-på-kort i kollektivtrafiken i samband med inflyttningen. Prova-på-kortet föreslås gälla i en månad, vilket ger incitament att etablera en god vana som förhoppningsvis består även efteråt.

För att uppmuntra och informera om möjligheterna till kollektivtrafik föreslås även att digitala tavlor med realtidsinformation sätts upp i fastighetens entréer. De digitala tavlorna kan även informera om antalet lediga fordon som finns i cykelpoolen och bilpoolen för att på så vis uppmuntra till andra alternativ än den egna privatbilen.

5. Cykelpool

För att uppmuntra till ökad cykling föreslås att en cykelpool med elcyklar etableras i området. Elcyklarna placeras i fastighetens cykelgarage och bokas genom den digitala plattformen. Till en början föreslås att 15 cyklar ingår i cykelpoolen varav 5 utgörs av eldrivna lastcyklar. Därefter kan cykelpoolen utökas om behovet ökar.

6. Bilpool

Vid sidan av cykelpoolen föreslås att en bilpool etableras i planområdet. Till en början föreslås att 15 fordon ingår i bilpoolen vilket sedan kan utökas om behovet ökar. Bilarna ges särskilda platser i garaget som är strategiskt placerade och enkla att nå. Samtliga bilar är eldrivna och föreslås administreras genom den digitala plattformen, vilket innebär att bilarna bokas och låses upp med mobiltelefon.

7. Taxiresor och hyrbilar

Även taxiresor föreslås ingå i utbudet av mobilitetstjänster. Det innebär att personalen på ett enkelt sätt kan boka taxiresor och betala för det genom mobiltelefonen eller datorn. Därmed minskar behovet av privatbil, både i arbetet och till och från kontoret.

8. Digitalt forum för samåkning

För att minska antalet singelresor med privatbil föreslås även en tjänst för samåkning ingå i den digitala plattformen. Tjänsten hjälper till att para ihop personer som ska åt samma håll och ger möjlighet att be om skjuts eller erbjuda skjuts. Genom tjänsten finns även möjlighet att administrera överföring av pengar för exempelvis bränslekostnader.

9. Cykelmekaniker och servicestationer

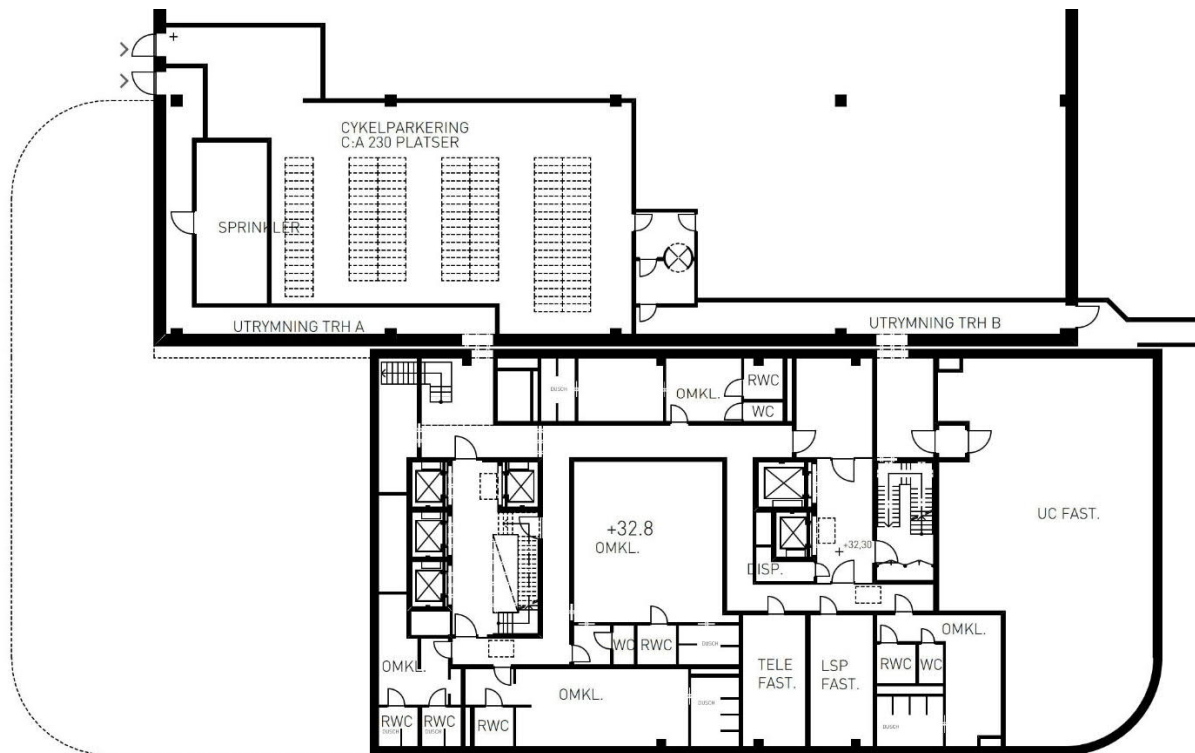
Ibland kan mindre brister, exempelvis en punktering eller en trasig växel, vara en anledning att inte cykla på flera månader. För att undvika det föreslås att de som arbetar i planområdet får hjälp med cykelreparationer vid två tillfällen per år, en gång på våren och en gång på hösten. Vid servicetillfällena kommer en mobil cykelverkstad till kvarteret där de anställda kan lämna in sina cyklar på morgonen för att sedan hämta ut dem igen vid arbetsdagens slut. Som ytterligare tjänst föreslås att en cykelservicestation anläggs i planområdet för att underlätta för de

anställda att hålla sina cyklar i gott skick. Servicestationen ger möjlighet till enklare reparationer, cykeltvätt och ordentlig rengöring.

10. Cykelparkering med hög standard

För att möjliggöra en trygg och säker förvaring av cyklar i planområdet kommer det att finnas gott om cykelparkeringsplatser. Totalt planeras det för drygt 250 platser, exklusive cyklar i cykelpoolen, som kommer att anläggas både som besöksparkering utomhus och som parkering i särskilda cykelrum. Samtliga cykelplatser, både utomhus och inomhus, kommer att vara försedda med belysning och ramlåsning. Minst 30 % av platserna kommer att ge möjlighet till laddning av elcykel, och minst 10 % av platserna kommer att dimensioneras för cyklar med större utrymmesbehov.

Cyklarna inomhus anläggs i ett särskilt cykelrum som är enkelt att nå med en egen ingång från Kvarnängsvägen och Torget. I cykelrummet finns plats för cirka 230 cyklar samt möjlighet till förvaring av tillbehör (såsom hjälm och cykellysen) samt laddning av batterier. I anslutning till cykelrummet finns även omklädningsrum med möjlighet till dusch och ombyte, se Figur 1.



Figur 1 Planskiss över bl.a. cykelrum och omklädningsrum.

7. Förväntad effekt av respektive åtgärd eller åtgärderna som paket

Med mobilitetsåtgärderna som föreslås i Centralmarken finns goda möjligheter att uppnå ett lågt bilresande. Åtgärderna syftar dels till att styra om resandet till hållbara färdmedel (exempelvis med cykelpool, reserådgivning, och subventionerad kollektivtrafik) och dels till att effektivisera de ärenden som trots allt behöver utföras med bil (exempelvis med bilpool, samåkning och taxiresor).

Nedan är exempel på förväntade effekter av föreslagna åtgärder utifrån erfarenheter från tidigare projekt. Det är dock viktigt att betona att åtgärderna var för sig inte är heltäckande. Störst effekt uppnås om de genomförs som ett samlat paket där åtgärderna tillsammans underlättar för de arbetande att resa till och från planområdet utan bil.

Åtgärd 1 och 2: Digital plattform samt välkomsträff med information och reserådgivning

Uppgifter från Trafikverket och SKR⁴ (dåvarande SKL) visar att insiktshöjande information har möjlighet att öka andelen hållbara resor. Störst effekt uppnås om kampanjerna genomförs som individuell marknadsföring med skräddarsydd information. Då finns möjlighet att minska andelen bilresor med uppemot 10 %.

Åtgärd 3 och 4: Rabatter och erbjudanden samt subventionerad kollektivtrafik

Kampanjer med testresenärer som erbjuds rabatter och prova-på-kort till kollektivtrafiken är ett effektivt sätt att flytta över resandet från bil till kollektivtrafik. Enligt en sammanställning från Trafikverket⁵ kan prova-på-kampanjer leda till att uppemot 30 % av deltagarna fortsätter att resa med kollektivtrafik efter försöksperiodens slut. Störst potential finns hos personer som genomgår en förändring som påverkar deras resmönster såsom att flytta till en ny arbetsplats. Där och då finns goda möjligheter att påverka resvanorna eftersom flytten i sig innebär en omställning med nya resmönster.

Åtgärd 5 och 6: Bilpool och cykelpool

Uppgifter från Trafikanalys⁶ visar att en bilpoolsbil ersätter mellan 10 och 15 privatägda bilar och/eller företagsbilar. Uppgifterna visar även att körsträckan minskar med 30-60 % för de som väljer att gå med i en bilpool jämfört med innan. I genomsnitt minskar den genomsnittliga körsträckan med i storleksordningen 300 mil per medlem och år. Även cykelpool kan bidra till ett minskat bilresande. En sammanställning av nationella och internationella exempel utförd av Trivector⁷ visar att mellan 10 och 20 % av användarna använder cykeln för en resa som annars skulle ha gjorts med bil.

Åtgärd 7 och 8: Taxiresor och hyrbilar samt digitalt forum för samåkning

Taxiresor, hyrbilar och samåkning ska i första hand ses som ett komplement till övriga mobilitetsåtgärder. Det är åtgärder som effektiviserar de ärenden som trots allt behöver uträttas med bil och som bör kompletteras med andra åtgärder som styr resandet i en mer hållbar riktning. Ett exempel på det är MAAS-tjänsten (Mobility As A Service) *Whim* som har lanserats i Helsingfors och som möjliggör resor med bl.a. kollektivtrafik, hyrbil, bilpool och taxi. En utvärdering utförd av WSP⁸ visar att användarna av tjänsten reser betydligt mer med kollektivtrafik än de som inte använder tjänsten samt att de är mer benägna att kombinera olika sorters färdmedel. Taxi och hyrbil utgör cirka 10 % av deltagarnas resor. Även samåkning kan bidra till ett lägre bilresande. En studie av Svenska Miljöinstitutet

⁴ Hållbart resande i praktiken (Trafikverket och SKL 2010)

⁵ Effektsamband för marknadsföring av kollektivtrafik till bilister (Trafikverket 2012)

⁶ Nya tjänster för delad mobilitet (Trafikanalys 2016)

⁷ Effekter på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi för fortsatt cykelutveckling i Skåne (Trivector 2014)

⁸ Delad mobilitet idag och i framtiden (WSP 2019)

IVL⁹ visar att det finns arbetsplatser som med riktade marknadsföringsinsatser har nått upp till nästan 30 % samåkning

Åtgärd 9 och 10: Cykelmekaniker och cykelservicestationer samt cykelparkering

I en enkätundersökning genomförd av Cykelfrämjandet¹⁰ svarar nästan en tredjedel av drygt 2 700 deltagare att de ibland avstår från att cykla på grund av att cykeln är trasig. I samma studie svarar cirka hälften av deltagarna att de föredrar att lämna in cyklarna till cykelmekaniker medan den övriga hälften anger att de gärna rustar upp cykeln själv om det finns goda förutsättningar på plats. Det innebär att cykelservicestationer i kombination med inhyrda cykelmekaniker är ett viktigt bidrag till en ökad cykling. Även cykelparkering har betydelse för valet att cykla. Det framgår i en litteraturstudie genomförd av WSP¹¹ som visar att inomhusparkering i kombination med dusch och omklädningsrum har möjlighet att öka cykelresandet med drygt 20 % till en arbetsplats.

8. Beskrivning av hur åtgärderna genomförs, följs upp och säkerställs över tid

Ambitionen är att mobilitetsåtgärderna ska vara i drift och på plats redan vid första inflyttning i skede 1 för att på så vis främja ett hållbart resande från första stund. För närvarande pågår ett hållbarhetsarbete där Fabege ser över utformningen av mobilitetsåtgärder tillsammans med hyresgästen Alfa Laval. Slutlig formulering och genomförande av åtgärderna kommer att fastställas i mark- och genomförandeavtal innan detaljplanen antas.

För att möjliggöra en utvärdering av mobilitetsåtgärderna kommer en årlig uppföljning att göras av beläggningsgraden och resandet i planområdet. Uppföljningen föreslås ske under minst fem år från första inflyttningsdatum och som metodik för uppföljningen föreslås modellen CERO som är ett forskningsbaserat koncept för att hjälpa organisationer att uppnå sina klimatmål för hållbart resande.

I CERO-modellen ingår kontinuerliga enkätstudier och resvaneundersökningar som kartlägger resandet i området och som visar på vilka behov och önskemål som finns hos de verksamma vad gäller mobilitetsåtgärder och hållbara transportalternativ. Med CERO som hjälpmedel finns möjlighet att komplettera åtgärderna successivt och ta fram en levande handlingsplan för att ständigt utveckla utbudet av mobilitetsåtgärder i planområdet.

⁹ Guide för mobilitetstjänster (IVL 2021)

¹⁰ Cykelfrämjandets cykelpanel (Cykelfrämjandet 2019)

¹¹ Parkering i storstad (WSP 2011)