

PM 2022:29

Thaddäus Tiedje
Erika Johansson
Paulina Soliman

2022-02-15

Grön resplan DP Forelltorget

– mobilitet- och parkeringsutredning

Innehåll

1.	Inledning	3
1.1	Bakgrund	3
1.2	Syfte	5
2.	Planeringsförutsättningar och kommunala mål	6
3.	Befintlig trafiksituation	8
3.1	Målpunktsanalys	8
3.2	Gång- och cykeltrafik	8
3.3	Kollektivtrafik	10
3.4	Biltrafik	11
3.5	Bilparkering	11
3.6	Förutsättningar för att resa hållbart	12
4.	Planerad exploatering – två scenarier	14
4.1	Scenario bostäder	14
4.2	Scenario kontorslokaler	14
5.	Mobilitetslösningar för Forelltorget	16
5.1	Övergripande åtgärder i området	16
5.2	Scenario med bostäder	17
5.3	Scenario med kontor	19
6.	Parkeringslösning	22
6.1	Parkeringsstal	22
6.2	Parkeringssefterfrågan	23
7.	Summering mobilitets- och parkeringslösning	26

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Skandia fastigheter planerar för att bygga en ny byggnad i fem våningar vid Forelltorget i centrala Tyresö. Planområdet ligger precis norr om Tyresö centrum och söder om Regnbågsgatan. I öster gränsar det till Bollmoravägen. Den planerade byggnaden ska byggas på befintlig markparkering. Alla befintliga byggnader runt omkring planeras finnas kvar.



Figur 1-1 Baskarta med bild över planområdet. Den planerade exploateringen planeras byggas på markparkeringen. De befintliga byggnaderna runt omkring planeras finnas kvar. Källa: Nyréns Arkitektkontor.

Projektet ingår i ett större stadsutvecklingsprojekt som omfattar hela området norr om Tyresö Centrum, s.k. Norra Tyresö Centrum (NTC) som syftar till att omvandla området till en tätare stadsdel med funktionell blandning av bostäder, handel och verksamheter. I området planeras för 16 nya kvarter med totalt ca. 950 bostäder samt 12 000 kvm kommersiella ytor och planeras stå klart år 2028.

På grund av projektets omfattning har arbetet med utbyggnaden av NTC delats upp i flera etapper. Utvecklingen av Forelltorget som studeras i följande utredningen ingår i etapp 7.



Figur 1-2 Situationsplan för Norra Tyresö Centrum med Forelltorget markerad i rött. Källa: Tyresö kommun.

1.2 Syfte

Detta uppdrag syftar till att ta fram en s.k. Grön Resplan som beskriver hur efterfrågan för mobilitet och parkering planeras lösas för den planerade exploateringen vid Forelltorget. Lösningen tas fram utifrån projektets lokalisering samt projektets innehåll och ska hjälpa till att förverkliga kommunala mål (se nästa del, Del 2) om högre andel hållbara resor, dvs främja hållbara resebeteende hos framtida användare (boende, verksamma, besökare, osv).

Följande 3 huvudmoment har ingått i utredningen och redovisas i rapporten:

1. Kartläggning av målpunkter nära Forelltorget och förutsättningar för att resa med olika färdstätt från området.
2. Framtagande av mobilitetslösningar för att främja hållbara resebeteenden hos framtida användare.
3. Framtagande av en parkeringslösning för framtida exploateringen som grundar sig på de 2 ovannämnda momenten.

2. Planeringsförutsättningar och kommunala mål

Tyresö kommun tog 2019 fram en trafikstrategi, ”Tyresö styr mot hållbara transport”¹, som används som stöd i arbetet med en hållbar utveckling av trafiken i kommunen. Det finns fem mål i strategin:

- ▶ Hållbara resmönster
- ▶ Tillgänglighet till allt
- ▶ Ett levande Tyresö
- ▶ Bra klimat, miljö och hälsa
- ▶ Trygg och säker trafikmiljö

Målet som gäller hållbara resmönster har i sin tur mål för kommunens färdmedelsfördelning år 2030. Färdmedelsfördelning för hållbara färdmedel ska uppgå till minst 71 %, varav 36 % kollektivtrafikresor, 20 % cykelresor och 9 % gångresor.

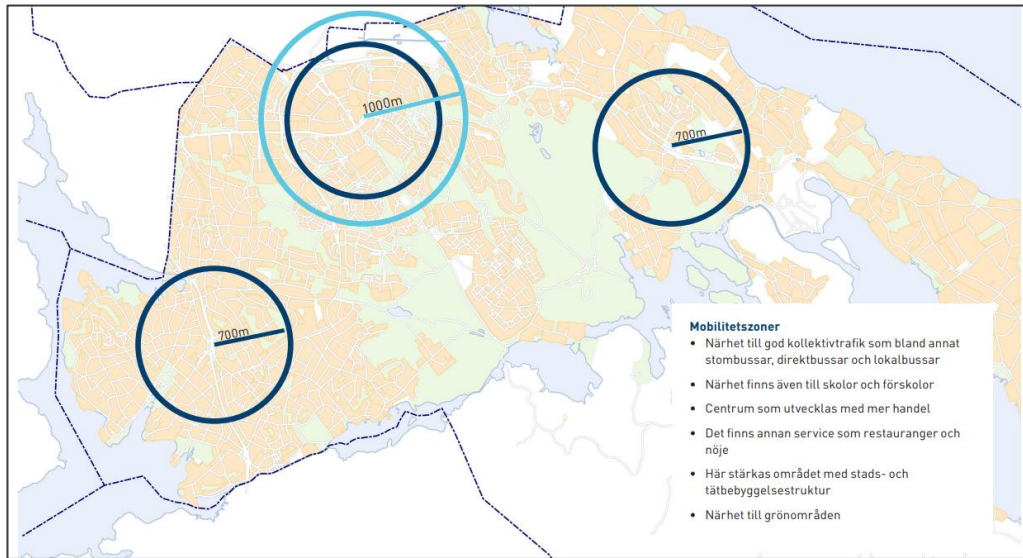
För att kunna uppfylla målen i trafikstrategin har kommunen tagit fram ett flertal trafikplaner, bland annat en för mobilitet och parkering (2021)² som utgår ifrån följande grundprinciper:

- ▶ Mobilitet går före antalet parkeringar
- ▶ Vända på transportpyramiden
- ▶ Satsa på aktiv mobilitet
- ▶ Arbeta för rätt parkering på rätt plats
- ▶ Prioritera yteffektiva parkeringar
- ▶ Synliggöra kostnader för parkering

I den har 3 s.k. mobilitetszoner utpekats (varav en zon är Tyresö Centrum) där det uppmuntras till att arbeta med låga parkeringstal (se Figur 2-1). Det öppnas även upp för mobilitetslösningar som innebär noll parkeringsplatser vid nyproduktion.

¹ Tyresö styr mot hållbara transport, 2019, Tyresö kommun. <https://www.tyreso.se/download/18.65d05d2a16ab4fe99523f460/1558083145538/Tyres%C3%B6%20styr%20mot%20h%C3%A5llbara%20transporter%20-%20trafikstrategi.pdf>

² Trafikplan För Mobilitet Och Parkering, 2021, Tyresö kommun. <https://www.tyreso.se/download/18.5f1e369117b74fd7e5fd3209/1632469717174/Mobilitets-%20och%20parkeringsplan.pdf>

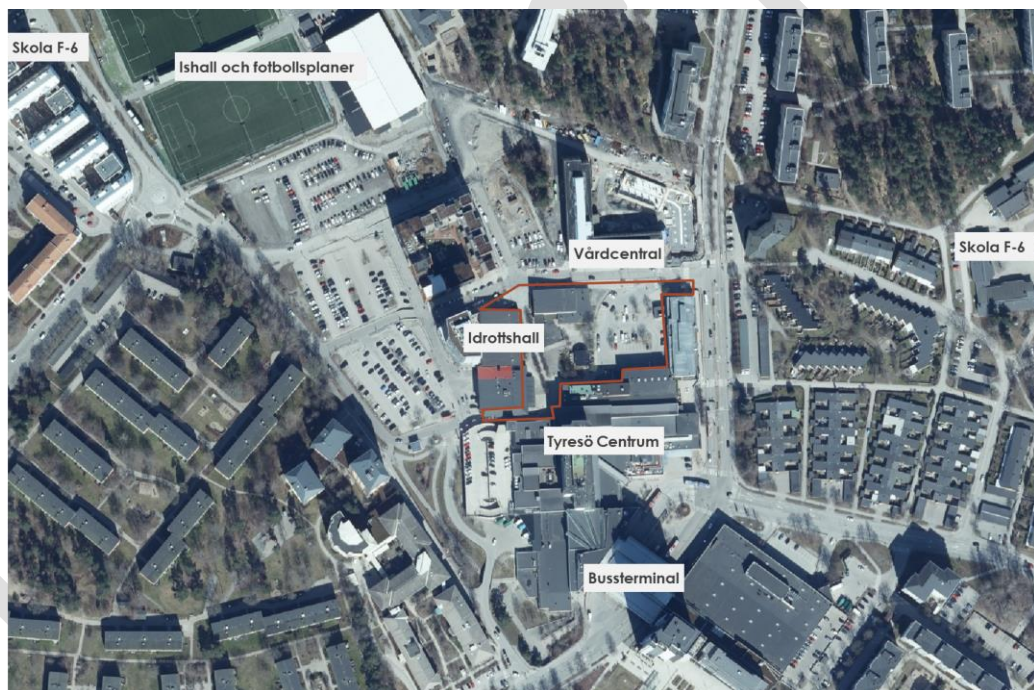


Figur 2-1 Utpökade Mobilitetszoner i Tyresö kommun. Källa: Tyresö kommun parkerings- och mobilitetsplan. <https://www.tyreso.se/download/18.5f1c369117b74fd7e5fd3209/1632469717174/Mobilitets-%20och%20parkeringsplan.pdf>

3. Befintlig trafiksituation

3.1 Målpunktsanalys

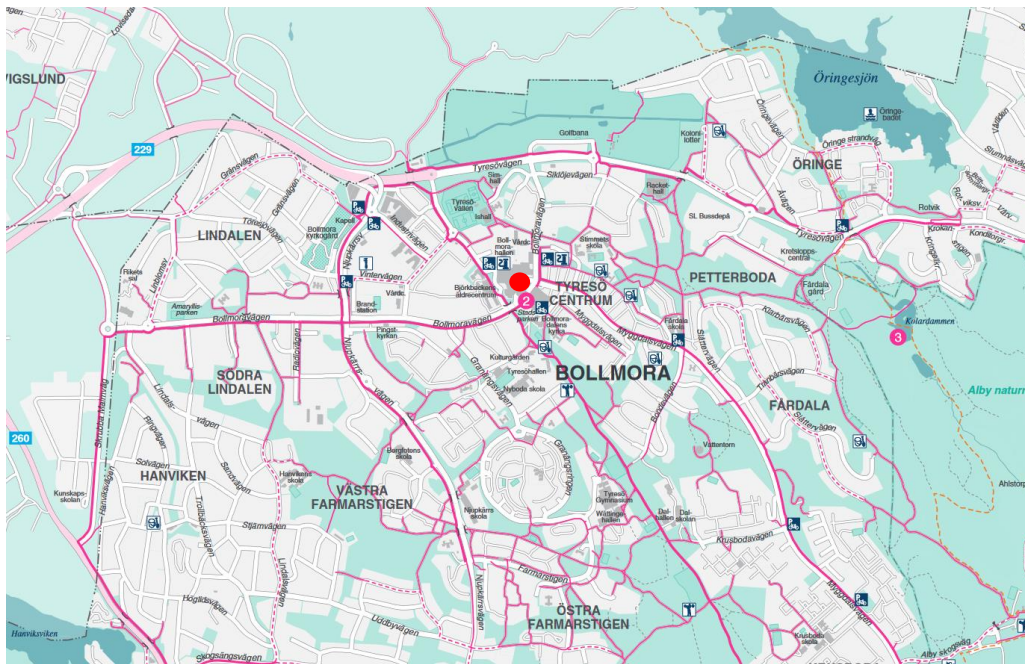
Då exploateringsområdet är beläget i direkt anslutning till Tyresö centrum finns mycket god tillgänglighet till kommunal service såsom livsmedelsbutik, vårdcentral, apotek, gym, handel och restauranger. I Figur 3-1 visas en överblick av närliggande målpunkter. Inom 300 meter från planområdet finns planer på att bygga nya förskolor i samband med exploatering av NTC.



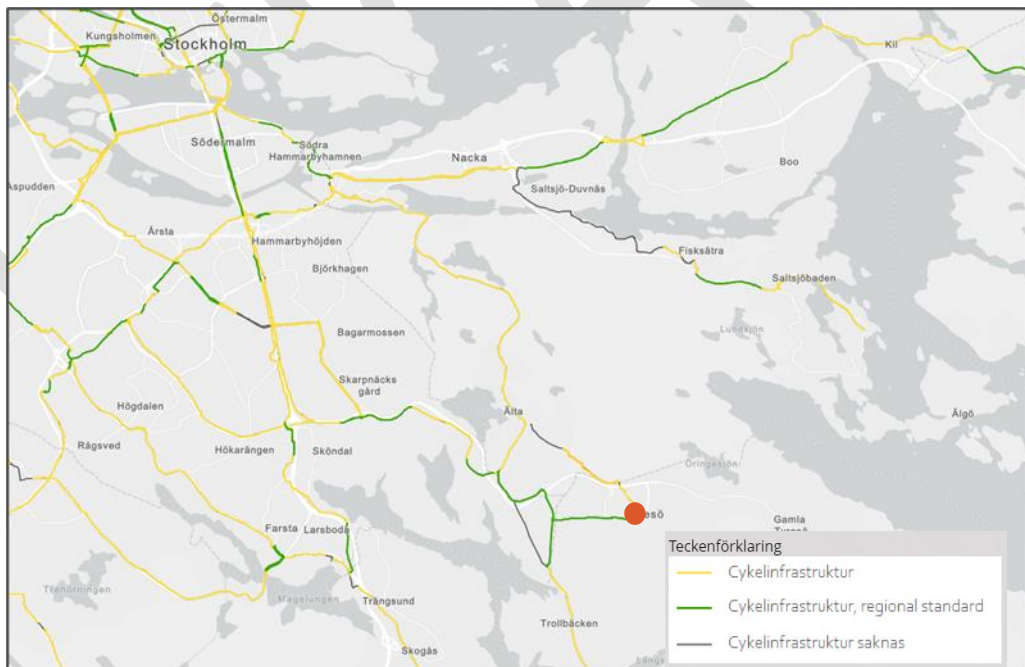
Figur 3-1 Målpunkter i området. Planområdet är markerat i rött. Källa backgroundskarta: Eniro.

3.2 Gång- och cykeltrafik

Det finns idag goda förutsättningar att gå i området, i anslutning till området finns kombinerade cykel- och gångvägar och områdets läge innebär ett gångavstånd på mindre än 300 meter till vardagsservice. Från exploateringsområdet finns det goda kopplingar till det lokala såväl som det regionala cykelstråket som möjliggör cykelresor till centrala Stockholm såväl som Nacka, se kartor över cykelstråken i Figur 3-2 och Figur 3-3.



Figur 3-2 Karta över cykelstråk i centrala Tyresö och Bollmora. Röd markering visar exploateringsområdets lokalisering. Källa: Cykelkarta Tyresö kommun: https://www.tyreso.se/download/18.728c0e316219da81352ae7/1522233541239/Cykelkarta_Tyreso_2018.pdf



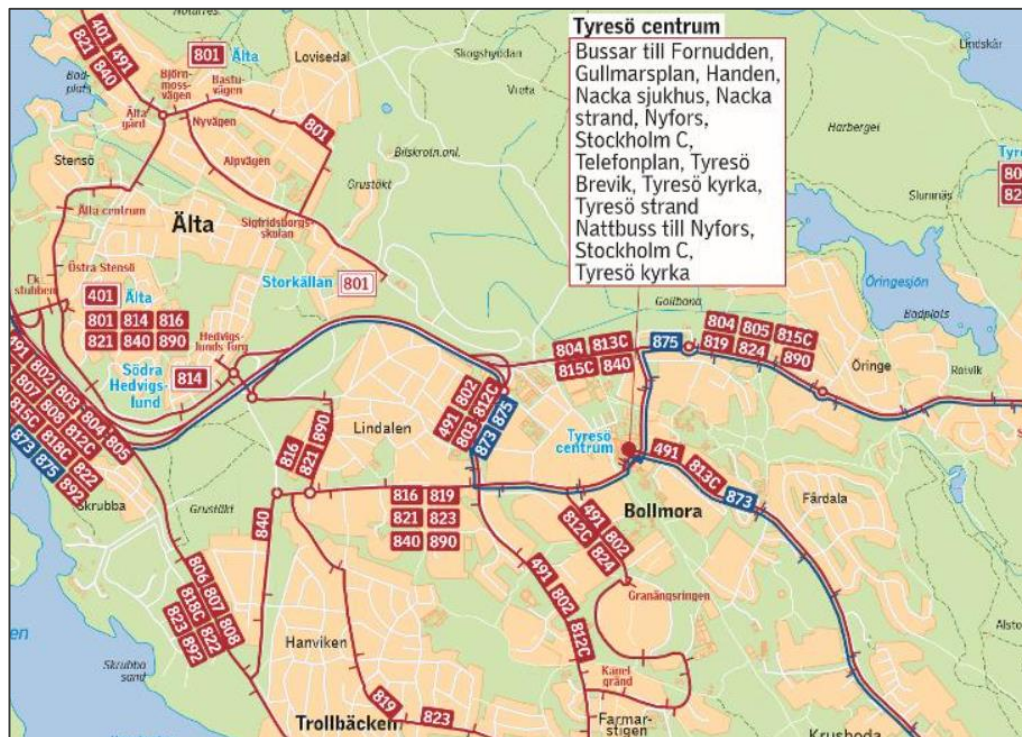
Figur 3-3 Regionala cykelstråk i Stockholm. Röd markering visar exploateringsområdets lokalisering. Källa: Region Stockholm. <https://sll.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=c378b8b8bbc74804af99de46fdb69603>

3.3 Kollektivtrafik

Från hållplatsen Tyresö centrum kör ett flertal busslinjer med varierande turtäthet och destinationer. Turtätheten varierar mellan 5-60 minuter i högtrafik och till Gullmarsplan tar det drygt 20 minuter med buss. Till centrala Stockholm tar det cirka 40 minuter med kollektivtrafik, dels genom byte till tunnelbana i Gullmarsplan, dels genom direktbussar som kör med en turtäthet på 10 minuter i högtrafik (linjerna 812C och 813C). Se kollektivtrafikutbudet i detalj i Tabell 3-1 och Figur 3-4.

Tabell 3-1 Sträckor och turtäthet i högtrafik för de busslinjer som trafikerar Tyresö centrum.

Linje	Sträcka	Turtäthet i högtrafik
802	Gullmarsplan-Tyresö C	Ca 5 min
803	Tyresö C-Telefonplan	30 min
812C	Tyresö C-Stockholm C	10 min
813C	Tyresö C-Stockholm C	10 min
816	Gullmarsplan-Tyresö C	30 min
819	Tyresö Brevik-Fornudden	60 min
821	Nacka sjukhus-Tyresö C	60 min
823	Gullmarsplan-Tyresö C	15 min
824	Tyresö C-Handens station	30 min
840	Handens Station-Nacka strand	15 min
873	Gullmarsplan-Nyfors	5 min
875	Gullmarsplan-Tyresö kyrka	15 min



Figur 3-4 Linjekarta över de busslinjer som trafikerar exploateringsområdet. Källa: SL.

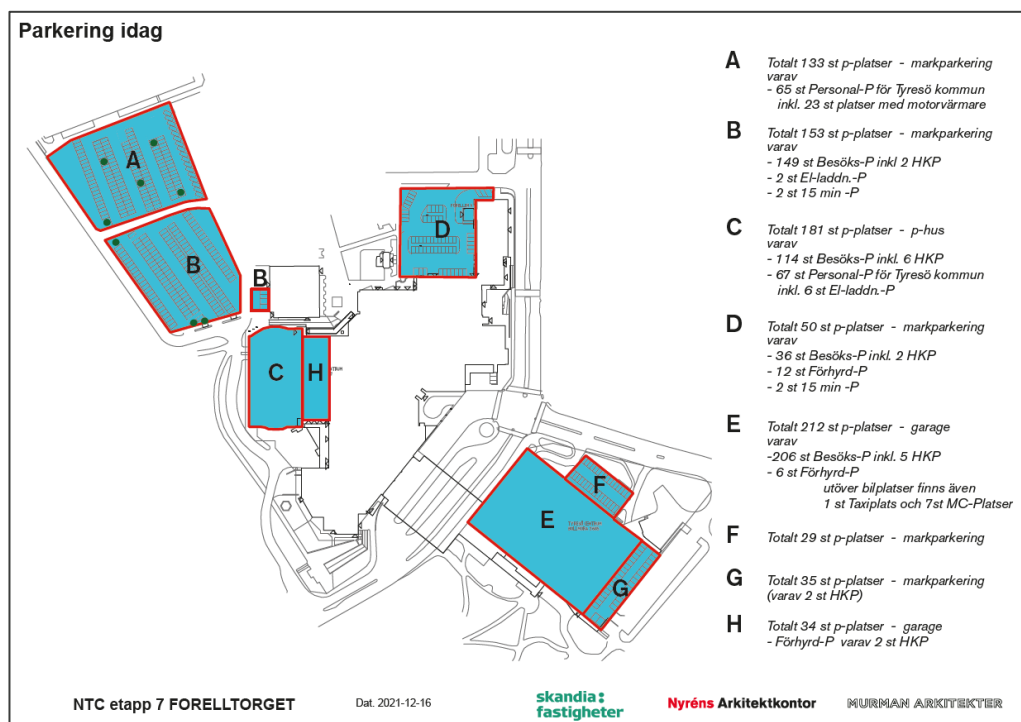
3.4 Biltrafik

Från exploateringsområdet är det smidigt att ta sig ut på Tyresövägen, via Bollmora vägen eller Skrubba Malmväg. Det tar ungefär 15 minuter att köra till Gullmarsplan och 20 minuter att nå de centrala delarna av Stockholm.

3.5 Bilparkering

Det finns idag en mängd parkeringsplatser på och i anslutning till exploateringsområdet och centrumverksamheten. På exploateringsområdet finns det 50 markparkeringsplatser, varav 36 platser är 2 timmars besöksparkering, 12 platser är förhyrda och 2 platser är korttidsparkering (15 min). Dessa kommer inte att finnas kvar efter området är utbyggt.

Övrig parkering i närområdet innefattar bland annat parkering för kommunanställda och centumbesökare, samt en del förhyrda platser. Totalt finns cirka 830 parkeringsplatser idag varav mer än 200 i ett garage inom Centrumbyggnaden. I takt med utvecklingen av NTC kommer utbudet av parkeringen minska och befintliga markparkeringsplatser bebyggas (förutom markparkeringsplatserna vid Forelltorget kommer även två stora parkeringsytor väster om planområdet med knappt 300 platser att försvinna). I Figur 3-5 nedan ges en översikt av befintlig parkering och reglering.

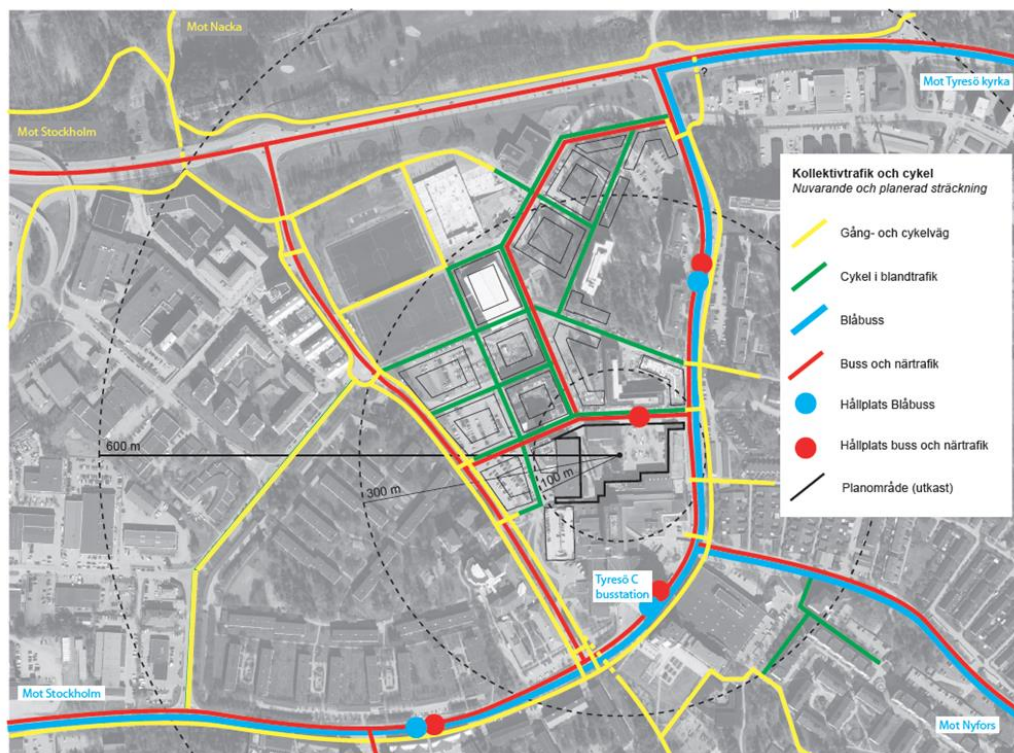


Figur 3-5 Befintliga parkeringsplatser i området idag. Parkeringsområde D i bilden ligger på planområdet.

3.6 Förutsättningar för att resa hållbart

Planområdets centrala läge i kommunen i direkt närhet till både kollektivtrafiksystemet samt ett finmaskigt cykelnät som möjliggör lokala såväl som regionala resor gör att förutsättningar för att resa hållbart är goda och bland de bästa i hela kommunen. I takt med utvecklingen och förtätningen av NTC till en funktionsblandade stadsdel kommer dessa förutsättningar förbättras på grund av ökad närhet och tillgänglighet mellan bostäder, verksamheter och handel.

I bilden nedan sammanställs cykel och kollektivtrafikstråken i framtida NTC.



Figur 3-6 Samlad kartbild över nuvarande och framtida förutsättningar för att resa till fots med cykel eller kollektivtrafik inom och till och från NTC. Källa: Nyréns Arkitektkontor.

4. Planerad exploatering – två scenarier

Det planeras för två möjliga scenarier för detaljplanen Forelltorget:

1. Bostadshus med 60-70 lägenheter om 1-5 RoK med lokaler i entréplan
2. Kontorslokaler som nyttjas av främst Tyresö kommun

4.1 Scenario bostäder

Scenario bostäder innebär en total yta på 10 210 kvm BTA med lokaler i entréplan. Det planeras för mellan 60-70 lägenheter, i denna utredning har ett antagande om 65 lägenheter gjorts i samråd med Skandia Fastigheter. I Tabell 4-1 visas antagen lägenhetsfördelning och lägenhetsstorlekar. 70% av lägenheterna planeras vara 2 och 3or.

Tabell 4-1 Fördelning av lägenhetstyper och storlekar i alternativet med bostäder.

Lägenhetsstorlekar	Antagen fördelning	Antal lägenheter
1 rok	15%	10
2 rok	30%	20
3 rok	40%	26
4 rok	10%	6
5 rok	5%	3
Totalt	100%	65

4.2 Scenario kontorslokaler

Scenario kontorslokaler innebär en utveckling av området med totalt 18 150 kvm BTA lokaler, varav 15 990 kvm är nybyggnation och 2160 kvm är befintliga lokaler, se fördelning i Tabell 4-2. I detta alternativ planeras det för cirka 12 820 kvm BTA kontorsverksamheter i 5 plan samt ett entréplan på 2520 kvm BTA med öppna ytor så som reception, lounge, konferensrum, utställningsrum mm.

Tabell 4-2 Fördelning av kvm BTA för alternativet med kontorslokaler.

Våning	BTA nytt	BTA befintlig	Total BTA
Garage	2810		2810
Entréplan	2520		2520
Plan 1	2605	1345	1390
Plan 2	2425	815	3240
Plan 3	2050		2050
Plan 4	2050		2050
Plan 5	1530		1530
Totalt	15 990	2160	18 150

5. Mobilitetslösningar för Forelltorget

Potential för hållbara transporter till och från Forelltorget är stor men kräver att dessa färdmedel ges prioritet och bästa möjliga förutsättningar. För att efterfrågan på bilparkering ska bli låg måste en stor insats göras för att främja de hållbara trafikslagen. Hur arbetet kan genomföras för att främja hållbara transporter vid framtida Forelltorget och minska bilberoendet för de två tänkta scenarier (kontor eller bostäder) beskrivs i detta avsnitt.

5.1 Övergripande åtgärder i området

Oavsett scenarierna är det viktigt att området på alla sätt förmedlar att hållbara färdmedel är det självklara valet. Det ska vara tydligt att fotgängare och cyklister färdas som de primära färdmedlen i området genom att dessa leds den genaste vägen och kommer närmast målpunkter och entréer. Cykelparkering ska alltid finnas närmare entrén än bilparkering, därför är det bättre om bilparkering anordnas i samlade parkeringshus än i garage under husen. Det ska vara enkelt att orientera sig och lätt att förstå vilka vägar som leder till de olika målpunkterna.

Följande punkter bör kommunen arbeta för:

- ▶ Prioritera hållbara trafikslag i kommunen enligt principerna från trafikstrategi, "Tyresö styr mot hållbara transport" där gångtrafikanter och cyklister prioriteras högst, sedan kollektivtrafik, nyttotrafik och sist biltrafik.
- ▶ Fotgängare och cyklister ska vara överordnade motortrafiken i NTC och ledas den genaste vägen. Det ska också finnas säkra gång- och cykelkopplingar till målpunkter utanför området.
- ▶ Skapa goda cykelparkeringsmöjligheter vid samtliga målpunkter inom NTC.

5.2 Scenario med bostäder

När det gäller mobilitetsåtgärder för bostäder är det huvudsakliga syftet med dessa att minska boendes bilinnehav. För att kunna ersätta en egen bil behöver åtgärderna fungera för de flesta resor som boende behöver utföra. Det är därför viktigt att arbeta med olika typer av åtgärder riktade mot olika typer av resor och erbjuda ett paket med olika mobilitetsåtgärder som tillsammans får en större potential att minska boendet bilinnehavet än om enstaka åtgärder införs.

För scenario med bostäder åtar sig Skandia Fastigheter att genomföra följande mobilitetsåtgärder:

Mobilitetspaket riktat till boende:

- ✓ Medlemskap i bilpool
- ✓ Väl utformad cykelförvaring
- ✓ Extra cykelfaciliteter
- ✓ Tillgång till cykelpool
- ✓ Prova-på-kort för kollektivtrafik
- ✓ Leveransskåp för hemleveranser
- ✓ Information om möjlighet att resa hållbart

Parkering för bil

Parkeringsplatser för bil föreslås samlokaliseras i en av de allmänna parkeringsanläggningarna i Tyresö Centrum (förutom parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga) och prissätts för att motsvara de verkliga anläggningskostnaderna.

Bilpool

För att minska bilinnehavet är införande av bilpool ett bra komplement till cykel, gång och kollektivtrafik. En studie genomförd av Trivector³ visar att en bilpoolsbil ersätter 5 privatbilar⁴, lika många parkeringsplatser samt minskar bilkörandet med ungefär en tredjedel.

Boende kommer att erbjudas gratis medlemskap i bilpool i minst 5 år. Bilpoolen kommer att finnas på plats vid inflyttning och till en början innefatta **3 bilpoolsbilar** av varierande fordonstyp för att passa flera olika typer av ärenden. Bilpoolsplatserna ges de mest attraktiva platserna och avståndet till bilpoolsplatser kommer att vara

³ Trivector Rapport 2015:108, Trafikeffekter av nya former av bilanvändning Möjliga effekter i Stockholm.

⁴ Enligt kommunen Trafikplan för mobilitet och Parkering är ersättningsgraden ännu högre med en bilpoolsbil för 8 bilar.

närmare eller lika nära som avståndet till de boendes egna parkeringsplatser. Finns bilpoolsbilarna i garage ska de ges de mest attraktiva bilplatserna nära hissar.

Cykelparkering av god standard

För att skapa goda förutsättningar för resande med cykel krävs att det finns goda möjligheter att parkera cykeln nära bostaden på ett tryggt, säkert och bekvämt sätt. Cykelparkeringen bör utformas enligt följande:

- ▶ Rymliga cykelparkeringsplatser med minst 75% av cykelplatserna placerade inomhus. Utomhusplatser ligger nära entréer och finns under tak med ramlåsmöjlighet. Inomhusparkering för cyklar är lättillgängliga och antalet dörrar som måste passeras med cykel ska minimeras (helst bara en dörr) och utrustas med automatiska dörröppnare.
- ▶ Minst 15 % av cykelplatserna har tillräckligt utrymme för parkering av lastcyklar och cykelkärror.
- ▶ I anslutning till cykelparkeringen inomhus finns tillgång till enklare verktyg och cykelpump.
- ▶ Möjlighet för att spola av och tvätta cykel finns inom den egna fastigheten eller inom rimligt gångavstånd.
- ▶ Möjlighet finns att ladda elcyklar i anslutning till cykelparkeringsplatser inomhus.
- ▶ Extra förvaringsutrymme inom fastigheten för förvaring av dyrare cyklar (som extra platser utöver det som parkeringsnormen kräver). Antingen i form av separata cykelboxar eller som extra utrymme i varje lägenhetsförråd.

Cykelpool

Utöver goda parkeringsmöjligheter för cyklar kommer det att finnas en gratis cykelpool för de boende. Cykelpoolen kommer att innehålla **5 el-cyklar, 2 lastcyklar och 2 cykelkärror**. Cykelpoolen placeras inomhus i ett attraktivt läge i anslutning till entréer. Inköpsärenden eller andra ärenden som kräver lastutrymme kan genom denna typ av cykelpool genomföras med cykel och bidra till ett minskat beroende av bil.

Kollektivtrafikkort

Alla nya boende inom en 10 års-period från första inflyttning kommer att erbjudas två månaders prova på-kollektivtrafikkort hos SL. Ett kollektivtrafikkort per lägenhet.

Leveranser och återvinning

Det kommer att finnas goda förutsättningar för hemleverans och återvinning för de boende i form av ett leveransrum eller leveransskåp för olika typer av hemleveranser (först och främst paket, inte matleverans, som ofta kan levereras kvällstid) inom eller nära fastigheten. Det kommer även finnas återvinningsmöjligheter med olika fraktioner för papper, plast, metall osv. och grovsopor i nära anslutningen till fastigheten.

Information och marknadsföring

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

- ▶ I samband med visning och lägenhetsförsäljning ska möjligheterna att resa med kollektivtrafik, medlemskap i bilpool och cykelfaciliteter marknadsföras.
- ▶ I samband med inflyttning ska ett Välkomstpaket delas ut till de boende, innehållande både information om möjligheterna att resa hållbart samt bilpoolsmedlemskap, pendlarkort och cykelkarta som visar viktiga cykelstråk i närområdet till större målpunkter och arbetsplatser. I välkomstpaket bör även en mobilitetsrådgivning erbjudas. Detta kan ses som en utbildningsinsats som kan genomföras där invånarna till exempel får lära sig hur man bokar en bil eller cykel eller hur man söker sin resa i kollektivtrafiken.

Generella åtgärder (MaaS) – helhetslösning

En samlad lösning för att erbjuda mobilitetstjänster via digital plattform bör utredas för att underlätta för helhetslösning för boende. Det kan exempelvis handla om att erbjuda tillgång till en digital plattform (app och/eller webbportal) som underlättar både samåknings- och bilutlåningsmöjligheterna bland de boende i NTC samt möjliggör bokning av fordon i cykel- eller bilpoolen.

5.3 Scenario med kontor

Mobilitetstjänster som riktar sig till verksamma och besökare handlar till skillnad från mobilitetsåtgärder för boende inte främst om att påverka bilinnehavet utan färdmedelsvalet. Det viktiga är inte om du har en bil hemma eller inte utan hur du tar dig till området.

Bilparkering och cykelparkering är viktiga åtgärder, men framförallt rekommenderas att en handlingsplan för hållbara tjänste- och pendlingsresor (ibland också kallad Grön resplan) tas fram för det planerade kontorshuset.

För detta scenario åtar sig Skandia Fastigheter att genomföra följande mobilitetsåtgärder:

Åtgärder riktade till kontor

- ✓ Väl utformad cykelförvaring
- ✓ Bil- och cykelpooler för resor i tjänst
- ✓ Informations- och marknadsföringsåtgärder
- ✓ Handlingsplan för hållbara tjänste- och pendlingsresor

Parkering för bil

I och med det goda läget i kommunens mest centrala mobilitetszon reserveras inga platser för anställda och eventuell efterfrågan som kan uppstå från besökare till verksamheten hänvisas till den närliggande centumparkeringen (se vidare del. 6.2).

Cykelparkering av god standard

Anställda kommer ha tillgång till en väl utformad cykelparkering med god tillgänglighet och hög stöldsäkerhet. Minst hälften av parkeringsplatserna kommer att lokaliseras inomhus (framförallt för anställda) och alla platser som placeras utomhus (i första hand för besökare) kommer att vara väderskyddade. All cykelparkering lokaliseras i anslutning till entréer och med god tillgänglighet. Alla cykelparkeringar medger ramlåsning och det kommer att finnas laddplatser för laddning av el-cyklar i anslutning till parkeringarna som är lokaliserade inomhus. Minst 15% av cykelplatserna har tillräckligt utrymme för parkering av lastcyklar, eller cyklar med cykelkärror.

I anslutning till cykelparkeringen kommer det att finnas tillgång till enklare verktyg och cykelpump.

Förenkla möjligheten att cykla till arbetet

På arbetsplatsen ska det finnas möjligheter till ombyte, dusch, torkskåp och förvaringsskåp för att underlätta cykelpendling över längre distans och vintertiden.

Bil- och cykelpool för tjänsteresor

Anställda kommer att ha tillgång till bilar och cyklar för resor i tjänsten. Att ha tillgång till en bil vid arbetsplatsen innebär att anställda som behöver göra tjänsteresor med bil inte tvingas ta bilen till arbetet. I cykelpoolen bör det finnas både el-cyklar, lastcyklar och vikcyklar. Den sistnämnda kan tas med på kollektivtrafik (hopfärd) och förenkla kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik.

Informationsåtgärder och marknadsföring

Anställda kommer vid anställningen få information om vilka möjligheter som finns för att resa hållbart till och från NTC. De kommer även att erbjudas rådgivning om hållbara resor till/från arbetet och i tjänsten.

Handlingsplan för hållbara tjänste- och pendlingsresor

Handlingsplan innehåller ofta mål och en rad åtgärder för att effektivisera tjänste- och pendlingsresor i en verksamhet i syfte att minska negativ miljöpåverkan, sänka kostnader, förbättra personalens hälsa, minska behov av parkeringsplatser samt profilera företaget som hållbart.

Åtgärder i handlingsplanen kan bestå av information, kampanjer om hållbart resande, anlägga cykelparkeringar, duschmöjligheter på arbetsplatsen, effektivare

tjänsteresor genom framtagande av resepolicy, reglera användning av bil i tjänsten samt att ha bra förutsättningar för distansmöten.

Det är fördelaktigt att en sådan plan arbetas fram innan verksamheten etableras för att få en större effekt på möjligheterna till hållbart resande från dag ett.

Nedan följer ett antal exempel på åtgärder som kan inkluderas i framtagandet av handlingsplanen:

Kampanjer

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

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

Biljett - kollektivtrafik

Tillgång till förbetalda biljetter/kort för tjänsteresor med kollektivtrafiken underlättar ett mer hållbart resande. Det kan exempelvis innefatta ett antal tillgängliga SL-kort för personalen.

Hyrcyklar/låncyklar

Om ett hyrcykelsystem finns tillgängligt i närheten av arbetsplatsen, eller målpunkten för ett möte, kan det vara ett bra alternativ för kombinerade arbetsresor. Att det finns tillgängliga hyrcykelkort för utlåning kan innebära att vid en resa till ett arbetsmöte kan medarbetaren enklare kombinera cykel och kollektivtrafik. Om möten sker i Stockholm, kan även hyrcykelkort finnas tillgängligt för hyrcyklar där för att underlätta resan från stationen till målpunkten. På så sätt uppmuntras hållbart resande även vid tjänsteresor.

6. Parkeringslösning

Forelltorgets centrala läge i kommunen nära många viktiga målpunkter och med goda anslutningar till både kollektivtrafiksystemet samt cykelnät ger goda förutsättningar för hållbara resor. Detta innebär följande för studerade alternativ:

- ▶ **Scenario med bostäder:** goda möjligheter för boende att kunna utföra de flesta av sina vardagsresor till fots, med cykel eller kollektivtrafik och därmed inte behöva äga egen privat bil vilket innebär lågt bilinnehav och låg efterfrågan på bilparkering.
- ▶ **Scenario med kontor:** goda möjligheter för anställda och besökande att resa till arbetet eller i tjänst till fots, med cykel eller kollektivtrafik vilket innebär låg andel bilresor vid arbets- och tjänsteresor och låg efterfrågan på bilparkering vid arbetsplatsen.

Förutom områdets lägespecifika förutsättningar som ger förutsättningar för en låg efterfrågan på bilparkering finns en uttalad ambition hos både kommunen och fastighetsutvecklare (Skandia) att styra mot ännu lägre bilparkeringsefterfrågan och främja användningen av alternativ till privat bil genom att erbjuda framtida boende eller anställda (beroende på scenario) olika mobilitetstjänster (se tidigare delen i rapporten).

6.1 Parkeringstal

I kommunens Trafikplan för mobilitet och parkering (2021) anges flexibla parkeringstal för bostäder och ett antal verksamhetstyper⁵. Generella rekommendationer från policyn är att, i centrala lägen i kommunen, sträva efter höga parkeringstal för cykel och låga parkeringstal för bil. I Tabell 6-1 sammanställs parkeringstal för cykel och bil för de planerade verksamheterna vid Forelltorget.

⁵ Trafikplan För Mobilitet Och Parkering, 2021, Tyresö kommun. <https://www.tyreso.se/download/18.5f1c369117b74fd7e5fd3209/1632469717174/Mobilitets-%20och%20parkeringsplan.pdf>

Tabell 6-1 Parkeringstal för cykel och bil.

Parkering för olika ändamål	Parkeringstal för cykel	Parkeringstal för bil
Bostäder	40 cpl per 1000 kvm BOA*	2-4 bpl per 1000 kvm BOA
Kontor	20 cpl per 1000 kvm yta*	0-4 bpl per 1000 kvm yta.
Handelsverksamheter	20-30 cpl per 1000 kvm yta*	0-10 bpl per 1000 kvm yta

* minst 15% av dessa platser ska vara dimensionerad för specialcyklar (så som lastcyklar eller trehjulingar som kräver större utrymme) och att minst 75% av cykelplatser ska vara väderskyddad

6.2 Parkeringsefterfrågan

I följande del presenteras vad rimlig efterfrågan på parkering för respektive scenario kan bli vid Forelltorget utifrån kommunens policy, områdets förutsättningar samt planerade mobilitetstjänster.

Scenario med bostäder och mindre handel i bottenvåning

Parkeringsefterfrågan för bostäder

De planerade 5075 kvm BTA för bostäder (se del 4.1) motsvarar ungefär 4060 kvm BOA⁶. Utifrån det centrala läget i kommunen och de framtagna mobilitetsåtgärderna riktade till boende (se kapitel 0) har bilparkeringsefterfrågan dimensionerat utifrån det lägsta p-talet i det angivna spannet från kommunens parkeringsstrategi dvs 2 bpl/1000 kvm BOA.

I tabellen nedan redovisas parkeringsefterfrågan för bostäder för cykel och bil.

Tabell 6-2 Parkeringsefterfrågan för bostäder

	P-tal	P-efterfrågan
Cykelparkering	40 cpl/1000 kvm BOA	163 Cpl
Bilparkering	2 bpl/1000 kvm BOA	9 Bpl

Den låga bilparkeringsefterfrågan på 9 bpl (inkl. besöksparkering) kan med fördel lösas genom parkeringsköp i en av de allmänna parkeringsanläggningarna i Tyresö Centrum. Att inte anordna p-platser i direkt anslutning till fastigheten utan en bit bort (inom gångavstånd) är också ett sätt att främja alternativa färd sätt till bil och minska antal bilresor.

Utifrån kommunens norm blir cykelparkeringsefterfrågan för bostäder 163 platser. Enligt normen ska minst 25 av dessa platser vara dimensionerad för specialcyklar så som lastcyklar eller dyl. och ungefär 75 % platser (ca. 123 platser) ska vara väderskyddade dvs anordnas inomhus eller under tak.

⁶ Utifrån den vedertagna tumregeln att kvm BOA motsvarar ungefär 80% av kvm BTA.

Parkeringsefterfrågan för handels- och serviceverksamheter i entréplan

I entréplan i bostadshuset planeras det för 2325 kvm BTA mindre handels- och serviceverksamheter. Dessa verksamheter antas alstra en mycket låg andel bilresor eftersom det framförallt är verksamheter som har ett lokalt upptagningsområde och i många fall kommer ha besökare som besöker dem för att de samtidigt besöker köpcentrumet i Tyresö centrum (dvs inte gör specifika resor till dessa verksamheter).

Bilburna besökare och hänvisas till p-garaget söder om Tyresö Centrum. För att uppfylla tillgänglighetskraven ska det finnas RH-plats inom 25 m från samtliga entréerna.

Det bör anordnas några bilparkeringsplatser för anställda som i vissa fall för den typen av verksamheter kommer att behöva resa till och från arbetet under tider på dygnet med sämre turutbud av kollektivtrafik. Bilparkeringssefterfrågan för anställda har beräknats till 4 platser och har tagits fram utifrån planerade ytor och antagande om anställdtäthet samt andel anställda som förväntas ta bilen till arbetet:

- ▶ Planerade ytor: 2325 kvm BTA för verksamheter motsvarar ungefär 1860 kvm LOA⁷
- ▶ Antagen anställdtäthet för mindre handel-och serviceverksamheter: 1/1000 kvm
- ▶ Andel anställda som förväntas ta bilen till arbetet: 20%

I likhet med bilparkeringssefterfrågan för bostäder kan det låga antal platser med fördel lösas genom parkeringsköp i en av de allmänna parkeringsanläggningarna i Tyresö Centrum.

Särskilda parkeringsplatser för cykel bör anordnas och föreslås dimensioneras utifrån 20 cykelplatser per 1000 kvm yta vilket är det lägsta talet i det angivna spannet från kommunens parkeringstal 20–30/1000 kvm yta. De planerade 2325 kvm BTA för verksamheter som motsvarar 1860 kvm LOA ger en efterfrågan på 38 cykelplatser. Dessa platser ska anordnas så nära entrén till respektive verksamhet som möjligt och enligt kommunens riktlinjer ska 15 % (dvs 6 cpl) vara dimensionerade för specialcyklar, framförallt lastcyklar.

Valet att utgå från det lägsta cykelparkeringstalet görs utifrån att det finns en samnyttjandepotential mellan cykelplatser för bostäder och verksamheter och att i likhet med bilburna besökare antas en del av besökare inte resa specifikt till dessa verksamheter utan resa till centrum och besöka flera verksamheter (blir lägre efterfrågan per verksamhet eftersom en plats i regel används för flera besök).

⁷ Utifrån den vedertagna tumregeln att kvm LOA motsvarar ungefär 80% av kvm BTA.

Scenario med kontor

I detta alternativ planeras det för ca. 12 820 kvm BTA kontorsverksamheter i 5 plan samt ett entréplan på 2520 kvm BTA med öppna ytor så som reception, lounge, konferensrum, utställningsrum, mm (se 4.2).

Utbudet av parkeringsplatser vid verksamheter har stor påverkan på hur framförallt de anställda, men även besökare, väljer att resa till verksamheten. För att uppmuntra resor med hållbara trafikslag är det viktigt att begränsa tillgången till parkeringsplatser för bil. På motsvarande sätt bör det finnas ett gott utbud av cykelparkeringsplatser för att uppmuntra cykling.

Enligt kommunens parkeringstal för kontor kan p-tal 0 för bilparkeringen prövas inom utpekade mobilitetszoner. Utifrån projektets centrala läge och goda förutsättningar att resa hållbart samt föreslagna mobilitetsåtgärderna riktade till kontorsanställda görs bedömningen att anställda och besökare har goda möjligheter att ta sig till platsen på annat sätt än med bil. Det föreslås därför att inga specifika parkeringsplatser för bil byggs för de planerade kontoren och att eventuellt efterfrågan från besökare kan hänvisas till allmänna parkeringar i området.

Antal cykelplatser dimensioneras utifrån kommunens framtagna parkeringstal med 20 platser / 1000 kvm yta. De planerade 12 820 kvm BTA motsvarar ungefär 10 256 kvm LOA vilket ger en efterfrågan på 206 platser. En del av dessa platser ska anordnas inomhus i cykelrum och enligt kommunens policy ska minst 75% av dessa platser (dvs 155) vara väderskyddade. Dessutom ska 15% (dvs ca. 30 cpl) vara dimensionerade för specialcyklar.

7. Summering mobilitets- och parkeringslösning

Nedan summeras framtagna mobilitets- och parkeringslösning för båda scenarier

Scenario med bostäder och mindre handel i bottenvåning

Mobilitetsåtgärder riktade till boende innefattar huvudsakligen:

- ▶ Tillgång till bilpool med 3 bilpoolsbilar
- ▶ Tillgång till cykelpool med 5 el-cyklar, 2 lastcyklar och 2 cykelkärror.
- ▶ Prova-på kollektivtrafikkort hos SL
- ▶ Cykelparkering inomhus av god standard med tillgång till extra cykelservice (verktyg och pump)
- ▶ Tillgång till leveransskåp och återvinningsmöjligheter (inkl. grovsopor) i anslutningen till fastigheten.
- ▶ Information och marknadsföring av mobilitetstjänster samt möjligheter för att resa med gång cykel och kollektivtrafik till och från området.

Parkerings efterfrågan för det scenario blir följande:

- ▶ **Cykelparkeringsefterfrågan:** 163 platser för bostäder och 38 platser till verksamheter i bottenvåning. 75% av cykelplatserna till för bostäder placeras inomhus. Platserna för verksamheter löses utomhus under tak. 15% av det totala antalet platser ska vara dimensionerade för specialcyklar så som lastcyklar som kräver mer utrymme.
- ▶ **Bilparkeringsefterfrågan:** 9 platser för bostäder och 4 platser för anställda till verksamheter i bottenvåning. Samtliga löses genom parkeringsköp i en av de allmänna parkeringsanläggningarna i Tyresö Centrum. Platser avgiftsregleras för att motsvara de verkliga anläggningskostnaderna. För att uppfylla tillgänglighetskraven ska det finnas RH-plats inom 25 m från samtliga entréerna.

Scenario med kontor

Mobilitetsåtgärder riktade till anställda innefattar huvudsakligen:

- ▶ Cykelparkering inomhus av god standard med tillgång till extra cykelservice (verktyg och pump)
- ▶ Möjligheter till ombyte, dusch, torkskåp och förvaringsskåp
- ▶ Tillgång till bilpool och cykelpool för tjänsteresor
- ▶ Information och marknadsföring av mobilitetstjänster samt möjligheter för att resa med gång cykel och kollektivtrafik till och från arbetet och i tjänst.

- ▶ Framtagandet av en handlingsplan för hållbara tjänste- och pendlingsresor med en rad åtgärder för att förenkla och främja hållbara resor hos anställda.

Parkerings efterfrågan för det scenario blir följande:

- ▶ **Cykelparkerings efterfrågan:** 206 platser för anställda och besökare. Minst 50 % av cykelplatserna anordnas inomhus. Platser utomhus löses under tak. 15% av det totala antalet platser ska vara dimensionerade för specialcyklar så som lastcyklar som kräver mer utrymme.
- ▶ **Bilparkerings efterfrågan:** inga specifika parkeringsplatser byggs. Eventuellt efterfrågan från besökare hänvisas till allmänna parkeringar i området. För att uppfylla tillgänglighetskraven ska det finnas RH-plats inom 25 m från samtliga entréerna.