

MOBILITETSUTREDNING

GUSTAV III:S TORG

2020-01-23



MOBILITETSUTREDNING

Gustav III:s torg

KUND

Diös Projektering AB

KONSULT

WSP Samhällsbyggnad

WSP Sverige AB

121 88 Stockholm-Globen

Besök: Arenavägen 7

Tel: +46 10 7225000

wsp.com

KONTAKTPERSONER

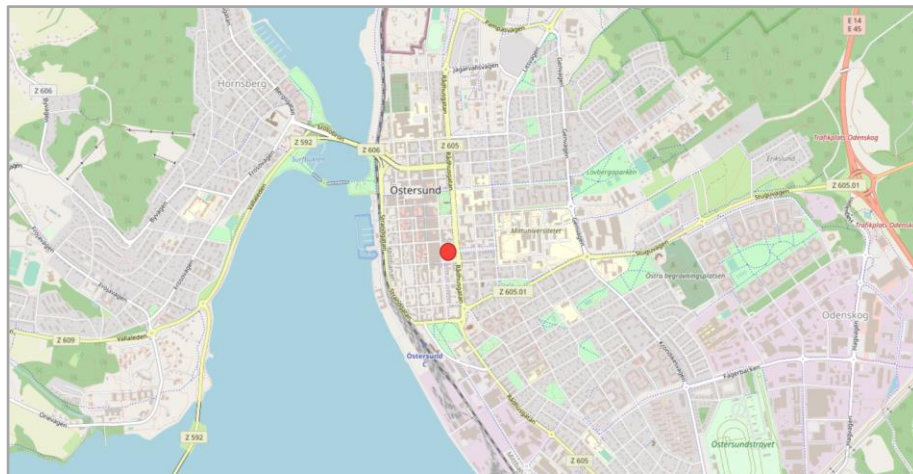
Uppdragsnamn	Maria Lindelöf, WSP
Parkeringsutredning Gustav III Torg	Mimmi Grybb, WSP
Uppdragsnummer	
10293034	
Författare	
Marcus Finbom, Mimmi Grybb	
Datum	
2020-01-23	

INNEHÅLL

1	INLEDNING	4
2	NULÄGESBESKRIVNING	5
2.1	VARDAGSMÅLPUNKTER	6
2.2	FRITIDSRESOR	7
2.3	KOLLEKTIVTRAFIK	8
3	MOBILITETSPAKET	9
3.1	MARKNADSFÖRING OCH KOMMUNIKATION	9
3.2	CYKELRUM AV GOD KVALITET	10
3.3	CYKELSERVICE	10
3.4	ELCYKELPOOL	10
3.5	BILPOOL	11
3.6	DIGITALA INFORMATIONSSKYLTAR I ENTRÉER	11
4	BEDÖMNING	12
5	REFERENSER	13

1 INLEDNING

På Gustav den III:s torg i centrala Östersund planeras en exploatering om 24 250 m² BTA, bestående av ca 13 000 m² BTA hotell, ca 3 800 m² BTA kontor, ca 6 000 m² BTA bostäder och ca 1450 m² BTA handel.



Figur 1-1. Översikt där Gustav III:s torg markerats med röd punkt.

Utgångspunkterna för denna utredning är att:

- Efterfrågan på bilparkering är 147 parkeringsplatser fördelade enligt:
 - 65 platser för hotell
 - 27 platser för kontor
 - 19 platser för handel
 - 36 platser för bostäder¹
- Genom att samnyttja parkeringsplatserna inom området kan en sänkning göras till 104 platser.
- Möjlighet finns för kommunalt friköp av parkeringsplatser, där en engångssumma betalas till kommunens pott för anordnande av allmänna p-platser (gatuparkering eller p-hus i centralt läge).
- 6 000 m² BTA bostäder utgör 83 lägenheter.
- Lägenheterna fördelas enligt nedan:
 - 19 st 1 rum och kök (23 %)
 - 33 st 2 rum och kök (39 %)
 - 21 st 3 rum och kök (25 %)
 - 10 st 4 rum och kök (12 %)²

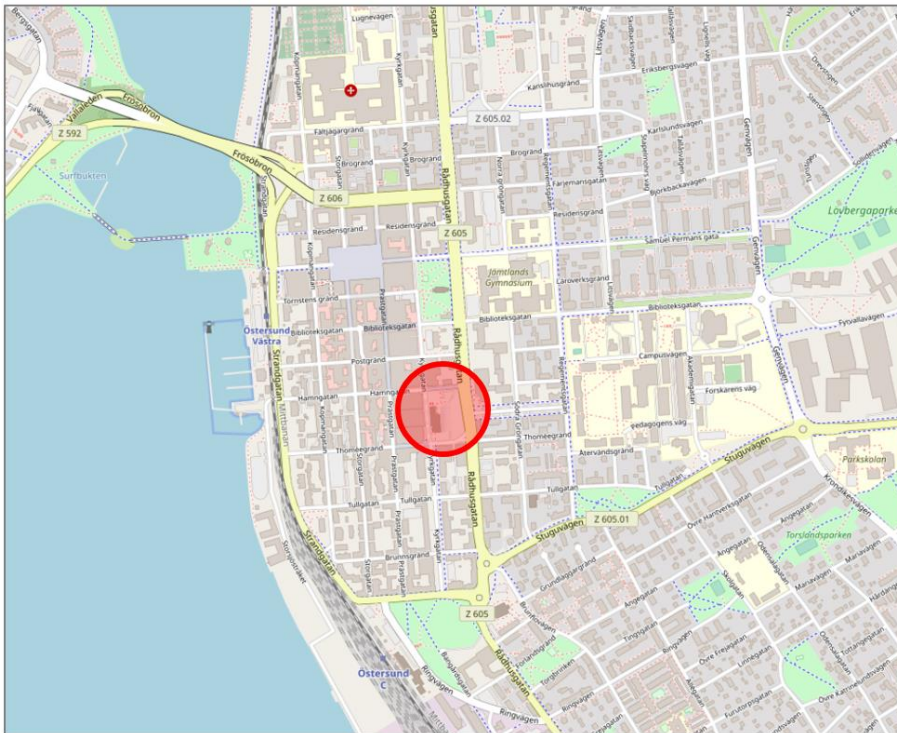
Syftet med denna utredning är att ta fram ett paket av mobilitetsåtgärder som tillsammans kan resultera i en sänkning av parkeringsefterfrågan för exploateringen på Gustav III:s torg.

¹ Baserat på *Parkeringsutredning Gustav III:s torg*, daterad 2019-11-05, WSP.

² Uppgift från Kjellander Sjöberg, 2019-11-14.

2 NULÄGESBESKRIVNING

Gustav III:s torg är ett område i centrala Östersund. Befintlig verksamhet utgörs i dagsläget av ett resecentrum med bussar, en parkeringsyta samt en kiosk. Området är beläget mellan Hamngatan i norr och Thoméegränd i söder. Kvarteret avgränsas av Kyrkgatan i väster och Rådhusgatan i öster, se Figur 2-1.



Figur 2-1. Översikt där Gustav III:s torg markerats med röd cirkel.

I kommunen utgörs en klar majoritet av resorna av bilresor. Enligt färdmedelsfördelningen för resor inom kommunen utgörs 61,6 procent av resorna med bil, 13,5 procent med gång, 11,8 procent med cykel, 11,3 procent med kollektivtrafik och 1,9 procent övrigt (Östersunds kommun, 2018).

Gustav III:s torg angränsar till två av kommunens fyra huvudcykelstråk (se Figur 2-2). Cykelnätet är dock mindre omfattande och på de flesta gator sker cykling i blandtrafik. Ungefär 75 procent av invånarna i Östersunds stad har mindre än 5 km mellan bostad och arbete vilket är goda förutsättningar för arbetspendling med cykel (Östersunds kommun, 2019).



Figur 2-2. Cykelkarta. Färgade heldragna linjer utgör huvudcykelstråk och svarta linjer utgör övriga cykelvägar. Gustav III:s torg har markerats med röd cirkel. Källa: Östersunds kommun, 2019.

2.1 VARDAGSMÅLPUNKTER

Genom att analysera tillgängligheten till viktiga vardagsmåltpunkter i närområdet går det att förstå platsens bilberoende och förutsättningar att här leva ett vardagsliv utan att själv äga en bil.

Avsnittet ger underlag till att svara på frågan om vilka förutsättningar det finns att exploateringen attraherar boende med högt eller lågt bilnehav. Viktiga vardagsmåltpunkter är t.ex. livsmedelsbutik, apotek, postombud, förskolor och vårdcentral. Några andra måltpunkter som inkluderats i studien är Mitthögskolan, Försäkringskassan och Östersunds sjukhus. Detta då de utgör stora arbetsplatser i kommunen.

Alla avstånd utfår från Hamngatan 18. Restidskvoter har rangordnats enligt TRAST:s standardnivåer för god standard (<1,5), mindre god standard (1,5-2,0) samt låg standard (>2,0), se Tabell 2-1.

Tabell 2-1. Viktiga målpunkter med restidskvot för gång, cykel och bil, rangordnade enligt TRAST:s standardnivåer.

Målpunkt	Avstånd (m)	Restid (min)	Restidskvot gång/bil	Restidskvot cykel/bil
Liten livsmedelsbutik, Coop City,	(g) 500	6,0	1,20	0,75
	(c) 500	3,8		
	(b) 500	5,0		
Stor livsmedelsbutik, ICA Maxi Stormarknad	(g) 2200	26,4	2,93	1,08
	(c) 2200	9,8		
	(b) 2500	9,0		
Apotek, Käran	(g) 100	1,2	0,29	0,56
	(c) 100	2,4		
	(b) 100	4,2		
Förskola, Förskolan	(g) 500	6,0	1,20	0,75
	(c) 500	3,8		
	(b) 500	5,0		
Skola, Norra skolan (F-5)	(g) 500	6,0	1,20	0,75
	(c) 500	3,8		
	(b) 500	5,0		
Mitthögskolan	(g) 400	4,8	0,91	0,64
	(c) 400	3,4		
	(b) 650	5,3		
Försäkringskassan	(g) 400	4,8	0,89	0,63
	(c) 400	3,4		
	(b) 700	5,4		
Östersunds sjukhus	(g) 800	9,6	1,66	0,83
	(c) 800	4,8		
	(b) 900	5,8		
Järnvägsstation	(g) 750	9,0	1,58	0,82
	(c) 750	4,6		
	(b) 850	5,7		

Tabellen visar att för boende i den planerade bebyggelsen finns nästan all vardaglig service inom promenadavstånd. I tabellen framgår att det planerade exploateringsområdet ligger inom god standard för avstånd till vardaglig service för boende, bortsett från avståndet till stormarknad som har en restidskvot i intervallet låg standard. Dock finns här en potential att med en lastcykel få liknande restid som med en bil.

Cykel är till alla målpunkter snabbare eller nästan lika snabbt som att resa med bil.

Sammantaget visar restidskvoterna att förutsättningarna för gång och cykel är goda för att nå den grundläggande vardagliga servicen utifrån Gustav III:s torg.

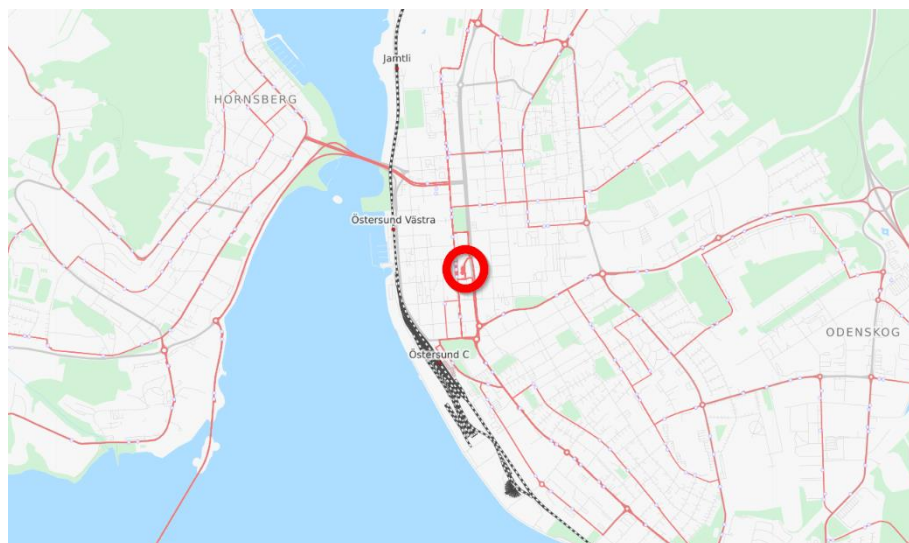
2.2 FRITIDSRESOR

För fritidsresor ökar andelen resor med bil, då det oftare saknas goda kollektivtrafikkopplingar. För boende i Östersund som vill åka skidor finns det dock goda kopplingar med kollektivtrafik. Till skidstadion för längdskidåkning går det stadsbussar regelbundet och till Åre för nedförsäkning går det tåg från järnvägsstationen.

För boende med egen stuga på landsbygden blir efterfrågan på egen bil svår att möta med andra färdmedel. För dagslånga rekreationsresor kan dock bilpool eller hyrbil vara ett alternativ.

2.3 KOLLEKTIVTRAFIK

Den planerade exploateringen ligger mitt i centrala Östersund, där stadens bussnät från såväl norr till söder, som öst till väst, passerar inom ett kvarters avstånd.



Figur 2-3. Östersunds kollektivtrafiknät. Röd cirkel visar den planerade bebyggelsen. (Källa: Open Street Map)

Nuvarande resecentrum tas bort och utredning för ny kollektivtrafiklokalisering pågår.

Gustav III:s torgs centrala läge medför att den nya exploateringen får mycket god tillgänglighet till kollektivtrafik. Vilka linjer och hur turtätheten kommer att se ut i områdets direkta närhet efter att resecentret flyttas är ej fastställt. Dock kan man i och med exploateringens centrala läge anta att det kommer att finnas möjlighet att nå ett flertal linjer med goda kopplingar till stadens olika delar även fortsättningsvis.

3 MOBILITETSPAKET

Åtgärderna nedan syftar till att sammantaget underlätta resande och mobilitet för verksamma och boende i den planerade bebyggelsen och på så sätt minska efterfrågan på bilparkering.

De mobilitetslösningar som föreslås är:

- Marknadsföring och kommunikation
- Cykelrum av god kvalitet
- Cykelservice
- Elcykelpool
- Bilpool
- Digitala informationsskyltar i entréer

3.1 MARKNADSFÖRING OCH KOMMUNIKATION

Målgrupp: Anställda på hotell och kontor, hotellgäster, boende

Kunskapen om olika färdmedel är oftast begränsad (människor känner ofta till färdmedlet som de brukar använda) och resvanor är ofta vanebaserade. Det betyder att människor ofta väljer det färdmedel som de är vana vid utan att överväga alternativen. Det tar vanligtvis lite tid att vänja sig vid ett nytt färdmedel (till exempel att orientera sig i kollektivtrafiken), och andra aktiviteter och aktivitetsmönster är ofta uppbyggda kring vissa färdmedel. Därför tenderar människor att vara mer benägna att förändra sina resvanor i samband med en flytt eller byte av arbetsplats.

Följande moment bör ingå i informationsarbetet gentemot boende:

- Vid säljstart ska det finnas information om följande mobilitetslösningar:
 - Cykelrum
 - Elcykelpool
 - Bilpool
 - Kollektivtrafikkort
- Kommunikationsplan. Marknadsföringen av Gustav III:s torg bör förmedla att det är ett område för hållbart resande och att det inte är nödvändigt att äga egen bil.
- Innan inflyttning: Event där de boende får testa mobilitetstjänster och registrera sig för bilpool.
- Vid inflyttning: Välkomstpaket med till exempel cykelkarta, information om mobilitetstjänster och kollektivtrafikförbindelser.
- Efter inflyttning: Event där de boende får testa mobilitetstjänster och registrera sig för bilpool. Eventet bör även erbjuda möjlighet för de boende att lämna in sina cyklar för reparation/service.

Följande moment bör ingå i informationsarbetet gentemot hotellgäster:

- Information om följande mobilitetslösningar förmedlas i samband med bokning av hotellrum:
 - Elcykelpool.
 - Bilpool.

- Bilparkering finns att tillgå till en avgift av X kronor (avgiften bör ej understiga parkeringsavgiften i närområdet).
- Information vid ankomst samt via informationsblad på varje hotellrum.

Följande moment bör ingå i informationsarbetet gentemot anställda:

- Information om följande mobilitetslösningar förmedlas via e-post, hemsida och informationstavla innan och efter byte av arbetsplats:
 - Cykelrum
 - Elcykelpool
 - Kollektivtrafikkort

3.2 CYKELRUM AV GOD KVALITET

Målgrupp: Anställda på hotell och kontor, boende

Cykelparkeringen i området utformas med god kvalitet och hög standard. Detta innebär bland annat att det ska vara enkelt och bekvämt för cyklisterna att parkera och använda sin cykel, till exempel genom att parkeringen placeras i anslutning till entrén och att automatisk dörröppnare installeras. Helst bör cykelparkeringen placeras i markplan.

Cykelparkering bör erbjudas i synliga cykelrum som upplevs som trygga, säkra och lättillgängliga. Enklare cykelservice bör erbjudas i cykelrummen (till exempel ladduttag för elcyklar, fast installerad tryckluftspump, enklare cykelservicekit och möjlighet att tvätta cykeln). Cykelparkeringar på innergård bör vara väderskyddade och erbjuda möjlighet att låsa fast cyklarna med ramlås. För arbetsplatser anordnas även omklädningsrum med duschmöjlighet.

3.3 CYKELSERVICE

Målgrupp: Anställda på hotell och kontor, boende

Byggherren bekostar en professionell cykelservice på plats två gånger per år under fem år för att erbjuda cykelservice till anställda och boende. Kontinuerlig cykelservice förebygger att människor slutar cykla på grund av bristande underhåll eller skada. Service erbjuds lämpligen vår och höst för att förbereda inför de olika cykelsäsongerna. Under höstservicen byts exempelvis däck till dubbdäck för att underlätta cykling under vinterhalvåret.

3.4 ELCYKELPOOL

Målgrupp: Anställda på hotell och kontor, hotellgäster, boende

Byggherren förser anställda, hotellgäster och boende med tillgång till elcyklar via en elcykelpool. Byggherren bekostar medlemsavgiften för elcykelpoolen och poolen ska finnas öppen för användning i minst fem år. Under denna tid säkerställer byggherren att elcyklarna har tillgång till dubbade vinterdäck och årlig service. I elcykelpoolen ska en lådcykel eller annan lastmöjlighet erbjudas. Bedömningen är att det är rimligt att tillhandahålla fyra elcyklar och två elassisterade lastcyklar. Poolcyklarna ska placeras i ett separat cykelrum vid bostädernas mest centrala entré, där anställda, hotellgäster och boende kan få tillgång till cyklarna.

3.5 BILPOOL

Målgrupp: Anställda på hotell och kontor, hotellgäster, boende

Anställda, hotellgäster och boende erbjuds bilpoolsmedlemskap och betalar därmed endast för de kilometer de kör. Detta kan bland annat nyttjas av hotellgäster som ska göra kortare utflykter eller av kontorsanställda som ska resa i tjänsten. Enligt Östersunds kommun ska bilpool genomföras enligt följande:

Bygglovsansökan ska åtföljas av ett avtal som anger att en bilpool är kopplad till exempelvis bostäderna. Bilpoolen ska vara betald i minst fem år och medlemsavgiften ska ingå i hyran/avgiften. Det är lämpligt med cirka 50 lägenheter per poolbil och poolbilarna ska ha egna parkeringsplatser utöver ordinarie p-tal. Dessa ska ligga närmare entrén än övriga bilplatser. Byggherren ska göra en årlig uppföljning av bilinnehavet och marknadsföra bilpoolen inför uthyrning/försäljning med mål om att sänka fastighetens parkeringsbehov. (Östersunds kommun, 2016 s. 13)

För att en öppen bilpool för hela området ska fungera måste poolbilarna placeras så att de är synliga och tillgängliga för alla boende i området. Bedömningen är att minst tre poolbilar bör placeras i anslutning till den planerade bebyggelsen.

Bilpoolens ekonomi blir bäst om bilar kan användas av både verksamheter och boende i området. Bilpoolsbilarna kan då nyttjas av verksamheter under dagtid på vardagar och av boende på kvällstid och helger. Eftersom Gustav III:s torg kommer inkludera både hotell, kontor och bostäder bedöms detta vara en fördelaktig utformning för området.

3.6 DIGITALA INFORMATIONSSKYLTAR I ENTRÉER

Målgrupp: Anställda på hotell och kontor, hotellgäster, boende

Digitala informationsskyltar som visar avgångstider och väntetid i realtid för närliggande kollektivtrafikhållplatser monteras i huvudentréer till hotell och kontor samt i entréer i bostädernas trapphus.

4 BEDÖMNING

Effekten av mobilitetspaketet som presenterats i Kapitel 3 har bedömts utifrån nulägesanalys, restidskvoter, kollektivtrafikutbud samt bilinnehav och färdmedelsfördelning för kommunen. Det är viktigt att notera att bedömningen är gjord utifrån att samtliga mobilitetslösningar genomförs, då de kompletterar varandra.

Utgångspunkten är att de 147 parkeringsplatser som ska anläggas enligt kommunens parkeringspolicy genom samnyttjande kan reduceras till 104 parkeringsplatser.

Effekten av mobilitetspaketet bedöms resultera i en minskad parkeringsefterfrågan om 30 procent av de kvarvarande 104 parkeringsplatserna, vilket motsvarar en minskad efterfrågan om 31 parkeringsplatser.

Ovanstående innebär att 73 parkeringsplatser ska anläggas plus 3 platser för bilpoolbilar, totalt 76 parkeringsplatser.

5 REFERENSER

Trivector (2016) Beläggningsstudie centrala Östersund – Användning av parkeringsplatser för bil.

Östersunds kommun (2018) *Hållbart resande och transporter – Grön Trafik, aktuella projekt och kampanjer*. Hämtad: 2019-11-12. Tillgänglig via: <https://insidan.ostersund.se/download/18.5b34dbf716321d7ea37dec2/1525777694161/180502%20Milj%C3%B6ombudsutbildning%20-%20H%C3%A5llbart%20resande.pdf>

Östersunds kommun (2019) *Cykeltrafik*. Hämtad: 2019-11-12. Tillgänglig via: <https://www.ostersund.se/trafik-och-infrastruktur/cykeltrafik.html>

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi verkar på våra lokala marknader med stöd av global expertis. Som tekniska experter och strategiska rådgivare har vi tillgång till ingenjörer, tekniker, naturvetare, planerare, utredare och miljöspecialister liksom professionella projektörer, konstruktörer och projektledare. Vi erbjuder hållbara lösningar inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Med drygt 39 000 medarbetare på 500 kontor i 40 länder medverkar vi till en hållbar samhällsutveckling. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare. wsp.com

WSP Sverige AB

121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7

T: +46 10 7225000
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
wsp.com

