

# Preliminär prioritering av åtgärderna

Att skapa bättre förutsättningar för cyklister tar bara en bråkdel av ytorna på plats i anspråk. Ett byte av ett 30-tal bilparkeringsplatser mot en förbättrad trafiksäkerhet, en lugnare trafikmiljö med bättre förutsättningar för gående och en utökning med 90 cykelparkeringar anses som alldeles rimligt. Majoriteten av åtgärderna kan genomföras stegvis. Kostnaderna kan hållas ner om åtgärderna genomförs i samband med andra uppfräschningar och renoveringar.

Fysiska åtgärder är dyra, men har enligt bedömningen en stor effekt. Eftersom det inte finns någon anledning att se över hela utformningen av trafikmiljön vid Giraffen, är det att föredra att satsa på åtgärder som kan genomföras stegvis.

Enligt uppgifterna från fastighetsförvaltaren står parkeringen vid Verkstadsgatan på tur för en uppfräschning. Därmed kan åtgärderna kring cykelparkeringen och cykelstråk på denna parkering genomföras ganska snabbt. Om man väljer anordning av (målade) cykelstråk vid entréerna är det att föredra att genomföra åtgärden över hela området samtidigt.

Åtgärder som har med kommunikation att göra är ganska billiga i jämförelse med fysiska åtgärder. Framförallt när kommunikationen om cykelåkning samordnas mellan kommunen och fastighetsförvaltaren är det ett effektivt sätt att stimulera användningen av cykeln som färdmedel mot handelsområdet. Redan i år organiseras ett cykelrelaterat evenemang. Framtagning av en cykelkarta för placering på en tavla vid cykelparkeringen får också hög prioritet.

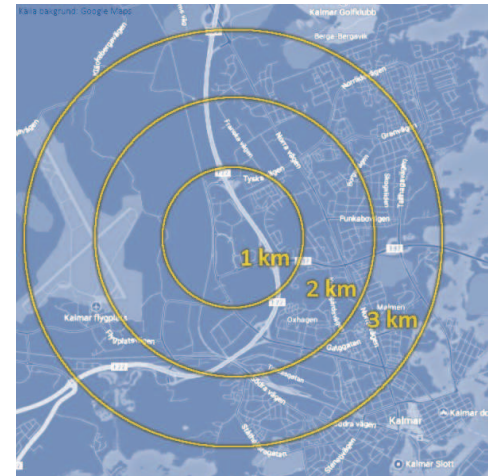
Anordning av det nya GC-stråket över den östra parkeringen kräver noggrann planering. Stråket skulle förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten avsevärt.





## Hansa City

Hansa City är ett nytt handelsområde vid den västra utkanten av Kalmar, på andra sidan av E22:an. Området har en historia som bilfabrik (1974-1994), därefter övertogs byggnaderna av Kalmar Tech Park. Etableringen av IKEA varuhuset vid Ölandsleden år 2006 inledde en ny epok. Snart blev området söder om Kalmar Tech Park omvandlat till ett handelsområde under namnet Hansa City. Handelsområdet stod klart 2008 och omfattar idag omkring 93 000 kvm. Bauhaus, Plantagen, CityGross och MediaMarkt är bara några exempel på nya kedjor som har etablerat sig i Hansa City. Därutöver finns ett stort Modehus. År 2011 invigdes Guldfågeln Arena norr om Kalmar Tech Park. Liljas Bil har Nordens största bilhall i en del av den gamla Volvofabriken.



Utredningen syftar mestadels åt handelsområdet söder om Kalmar Tech Park. Parkeringen ligger centralt, medan affärerna ligger på utkanten. Det är en storskalig miljö som domineras av de olika affärskedjornas logotyper och färger. Kalmar Rasta (restaurang, bensinmack) finns också här, men har entré mot Ölandsleden. Även Bergkvara Buss och Posten har verksamhet i den södra delen.

Handelsområdet ligger fortfarande på cykelavstånd för de flesta Kalmarbor. En särskild GC-bro mellan Hansa City och Djurängen invigdes 2013, därmed finns det nu en bra cykelväg från norra Kalmar till handelsområdet.



Bild: Kalmar kommun.

# Utmaningar cykelmiljö

I det stora perspektivet är Hansa City väl försörjt med GC-vägar till och från angränsande områden, inte minst sedan den nya Hansabron för gång- och cykeltrafik öppnades 2013. Själva området utvecklades under en väldigt kort tid, där genomtänkt planering och byggarbeten inte alltid kunde genomföras i en lämplig ordningsföljd. Därför råder det ett flertal mindre brister i trafikmiljön i handelsområdet.

En del av GC-vägarna mot Oxhagen saknar tyvärr belysning och omgärdas av tät vegetation. Detta kan skapa otrygghet, särskilt vid mörker.

Huvudstrukturen för gående och cyklister i Hansa City finns intill den kommunala vägen genom området: Bilbyggarvägen. Men cyklister vill inte vara mitt på parkeringen, de vill komma så nära som möjligt till de olika affärernas entréer. Generellt behövs en bättre tillgänglighet för cykeltrafik till butiksentréer.

De ytor närmast fasaderna som är tänkta för gående är i de flesta fall alldeles för smala för att vara lämplig för cykeltrafik. Mellan Stadium och Kungsängen är stråket inte ens plogat vintertid. De allra flesta affärerna har en entré som fysiskt "sticker ut" mot parkeringen. Resultatet är att de som förflyttar sig mellan affärer och de som går in i eller kommer ut ifrån möts på den minsta ytan som finns. Här finns oftast även reklamskyltar och uppvisning av revaror.

Att förflytta sig mellan affärer, som gående eller cyklist, är därmed ganska svårt. Anslutningar mellan de olika fastigheterna (inkl. kommunens) är inte alltid lämpligt utformade. Ett tydligt exempel är placeringen av övergångsstället vid busshållplatsen, som inte har någon bra anslutning till de bra gestaltade GC-vägarna mot IKEA och Bauhaus. Ett annat exempel är GC-slussen mellan Modehuset och IKEA.

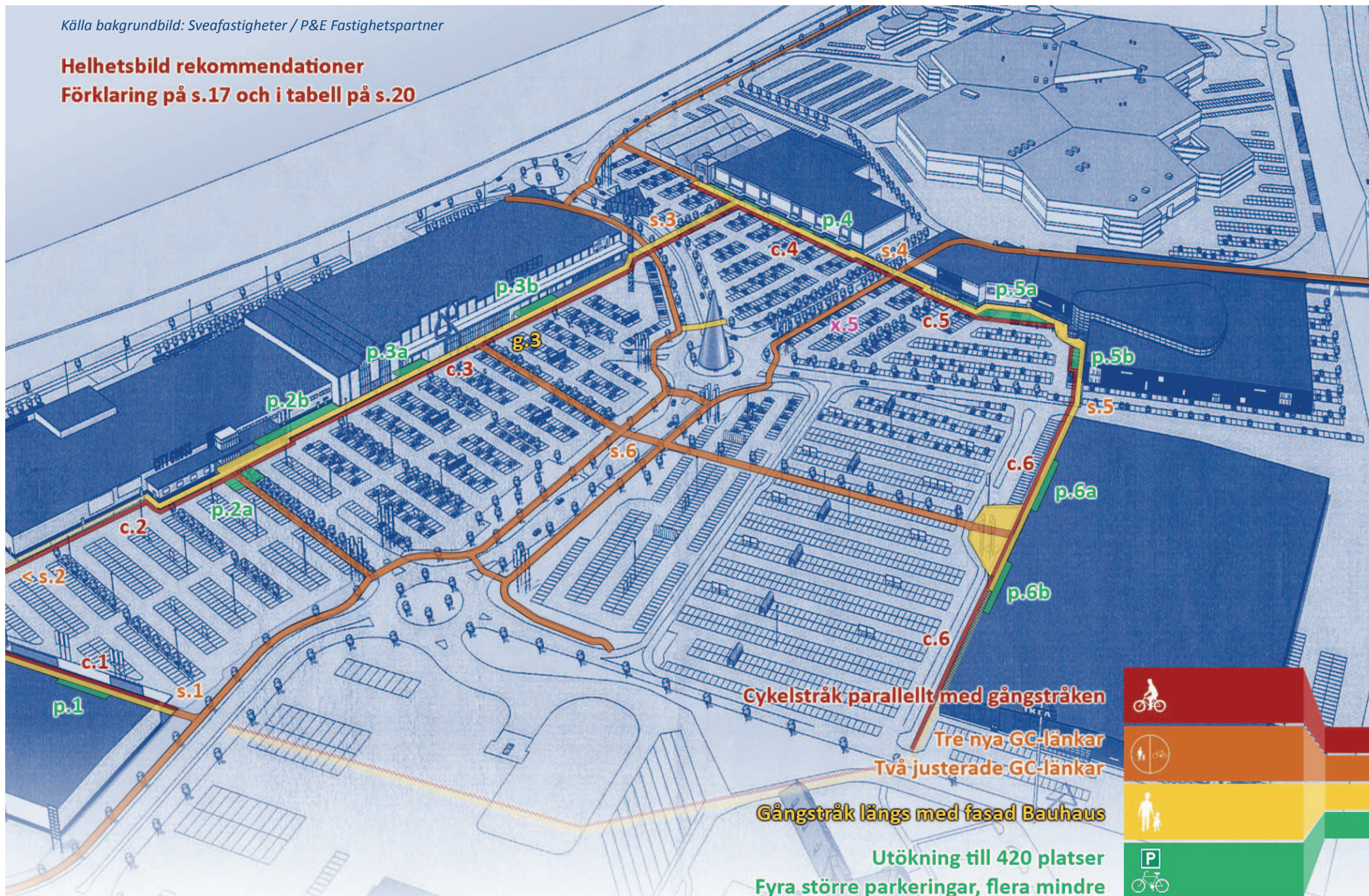
Belastningen på parkeringen är ojämnt fördelad, t.ex. vid Modehuset är parkeringstrycket högt. När många letar efter en parkeringsplats blir dock trafikmiljön stökig, vilket drabbar gående och cyklister.



*Ett invecklat utformat övergångsställe som är krångligt och svårt att använda.*



## Helhetsbild rekommendationer Förklaring på s.17 och i tabell på s.20



Cykelstråk parallellt med gångstråken

Tre nya GC-länkar

Två justerade GC-länkar

Gångstråk längs med fasad Bauhaus

Utökning till 420 platser

Fyra större parkeringar, flera mindre

-  Red bar
-  Orange bar
-  Yellow bar
-  Green bar

# Tillämpning av rekommendationer för Hansa City

Ett mer långsiktigt mål är att skapa ett sammanhängande stråk för cyklister och gående längs med alla affärernas entréer. Länkarna mellan de olika delarna av handelsområdet bör förbättras. På ställen där trafikintensiteter är högre behövs separering av gående och cyklister. Vid varje entré till affärer<sup>8</sup> erbjuds cykel-parkeringar i lika generösa mängder som bilparkeringen. Hansa City marknadsförs även som cykeldestination för att öka omsättningen i handelsområdet.

## Åtgärder tillfartsvägar

På GC-vägar och -stråk inne i handelsområdet är tillgänglighet viktigare än snabb framkomlighet. Det är dock viktigt att GC-stråk utförs med tillräcklig bredd, så att även cykeltrafik ryms. Tillfartsvägarna bör vara tillräckligt breda, minst 2,30 m för dubbelriktad cykeltrafik och minst 1,70 m för gående<sup>9</sup>. Detta innebär att kombinerade GC-tillfartsvägar bör vara minst 4 m breda, eller om det redan finns ett gångområde bör ett cykelstråk på minst 2,30 m skapas.

Den allra viktigaste åtgärden är att skapa ett genomgående stråk längs med alla affärer, som på längre sikt kan kompletteras till en stor rektangel. Åtgärden har två aspekter: förbättring av utformning av länkar mellan olika delområden (s.1 – s.5) och tydligare utrymme för cyklister på befintliga stråk (c.1 – c.6).

För cyklister blir det enklare att ta sig till entréerna. För gående blir det enklare att förflytta sig mellan affärerna utan att behöva åka bil över parkeringen. Därmed bidrar åtgärden till en minskning av intern biltrafik. Stråket bör breddas på de allra flesta ställena så att det även kan användas för cykeltrafik. Felande länkar som vid Stadium (s.1) och mellan Bau-

haus och Rusta (s.3) får anordnas, medan vissa befintliga förbindelser bör förbättras: mellan Hemtex och Elgiganten (s.4), mellan Modehuset och IKEA (s.5) och mellan IKEA och Bauhaus (s.6).

Stråket mellan Bauhaus och IKEA blir en genväg eller förbindelse för oskyddade trafikanter. På samma sätt utgör den befintliga GC-vägen mellan Elgiganten och MediaMarkt en sådan förbindelse. Här bör GC-vägen fredas från parkerade bilar (x.5).

Åtgärderna kan genomföras stegvis, vilket även innebär att vissa delområden inte kommer att påverkas tills det är dags att se över handelsområdets struktur av andra anledningar. Till exempel får länkarna längs med Ingvar Kamprads gata och mellan Kungsängen och Citygross en lägre prioritet.

Cykelvägen mot Skälby / Oxhagen behöver uppgraderas. Det viktigaste är att skapa en mer överskådlig miljö som upplevs som trygg. Cykeltrafik bör även möjliggöras mellan Trångsundsvägen och parkeringen direkt söder om CityGross (s.2).

8: Modehuset anses i det här sammanhanget som en stor affär med en enda entré till gallerian.  
9: "Typritningar GC-bana huvudnätet", Kalmar kommun, 2012.



Övre bild: Fotomontage säkrare övergång vid El-Giganten(s.4).  
Nedre bild: Fotomontage målat cykelstråk (c.4) utanför pollarna pga platsbrist gångområdena.





420 cykelparkeringar  
6 större anläggningar, 6 mindre



Multibicycle MB Luxe L, ett av ställena som ger bättre stöd och utrymme

## Åtgärder cykelparkering

Om man nu får anta att cyklisterna står för drygt 12 % av omsättningen i Hansa City<sup>10</sup> och att det finns 3500 gratis parkeringsplatser för bilar, då skulle man åtminstone kunna erbjuda 420 cykelparkeringsplatser. Idag finns det bara omkring 140 cykelparkeringar. På längre sikt borde en ytterligare utökning vara möjlig, eftersom GCM-handboken rekommenderar ett mycket större antal för tätortsnära handel. Andelen av omsättningen lär stiga eftersom det nu finns en ny cykelbro mot Djurängen, en bro som inte fanns när HUI gjorde sin utredning år 2012.

På grund av de stora avstånden mellan butikerna behövs cykelparkeringar vid (så gott som) varje entré till en affär. På vissa ställen kan man samordna cykelparkering mellan entréer. Fördelningen av cykelparkeringar mellan de olika entréerna har gjorts med hjälp av GCM-handboken och *Fietsparkeertool*<sup>11</sup>. På vissa ställen krävs en stor utökning, men ändå är antalet bara en fjärde- eller femtedel av rekommendationer i GCM-handboken. En större insats krävs vid Bauhaus, IKEA och Modehuset, även för att få cykelparkeringen närmare än 25 m från entrén. Cykelparkeringen vid Stadium bör delvis flyttas till utrymme mellan Stadium och MediaMarkt, så att den kan tjäna för båda butiker.

Cykelställena bör ge mer stöd än bara till framhjulet, åtminstone även till framgaffeln och helst till ramen. Detta för att undvika att cyklar välter på varandra, speciellt vid lastning, med stor risk för skador på fälgarna. Möjligheten till att låsa fast cykeln bör finnas. Utrymme mellan ställena behövs för lastning av cykeln (korgar, väskor, osv.). Enligt tyska ADFC:s

rekommendationer bör avståndet mellan cyklarna bli 50 cm om man har nivåskillnader mellan varje cykel, eller 70 cm utan nivåskillnader. Exempel på sådana ställ är Falco Triangel 10 eller 30, Cyklos Delta (specialversionen med cc 700 mm), Multibicycle MB Luxe eller Gronard Kappa.

Bra väderskydd innebär ett tillräckligt stort tak men även en utformning som ger skydd mot (viss) blåst. Cykelparkeringen bör ha möjlighet till parkering av mer ovanliga cyklar, t.ex. lastcyklar och cykelsläp. Trenden är ju att en förbättring av cykelklimatet leder till fler sådana specialcyklar. Dessa specialparkeringar bör skyltas tydligt för att fredas från andra cyklar.



10: "Cyklisters betydelse för handeln i Kalmar", HUI Research, juni 2012.

11: "Fietsparkeertool" (cykelparkeringsverktyget) är en gemensam satsning av de nederländska motsvarigheterna till Cykelfrämjandet, Trafikverket och Boverket samt konsultföretaget Goudappel-Coffeng.

<http://hez03.goudmap.info/Fietsparkeren/index.php?PHPSESSID=op447sm42clkrj8jm6oi0f0e67>

## Övriga åtgärder

Man kan överväga att ha cykelkärror eller fraktcyklar som tillskott i utbudet av service mot kunder. Precis som man har låne- eller hyrsläp för bilar, kan man tänka sig samma sak för cyklister. Samtidigt fungerar låncyklar som marknadsföringsverktyg. IKEA i Uppsala, Västerås och Köpenhamn erbjuder redan gratis fraktcyklar.

De flesta kunderna har ingen bra uppfattning om hur nära Hansa City är till de flesta bostadsområdena i Kalmar. En tydlig karta vid cykelparkeringar intill entréerna kan tjäna som tankeställare: man kan faktiskt cykla till Hansa City.

Skåp att låsa in väska och hjälm finns redan i ett antal affärer. Laddningsstation för elcyklar kan erbjudas vid ett eller flera av de större besöksmålen för cyklister: Modehuset, City-Gross och IKEA. Detsamma gäller luftpump, som eventuellt skulle kunna erbjudas genom affärerna som har cykelrelaterade produkter (Clas Ohlson, Stadium). Båda faciliteterna kan ha mervärde i ett handelsområde som har lite större cykelavstånd till bostadsområdena.

## Kommunikation

En pågående dialog kring (cykel)trafik mellan fastighetsförvaltarna och kommunen anses som nödvändig för en lyckad utveckling av området. En mer långsiktig satsning och



Bild: ikea.se

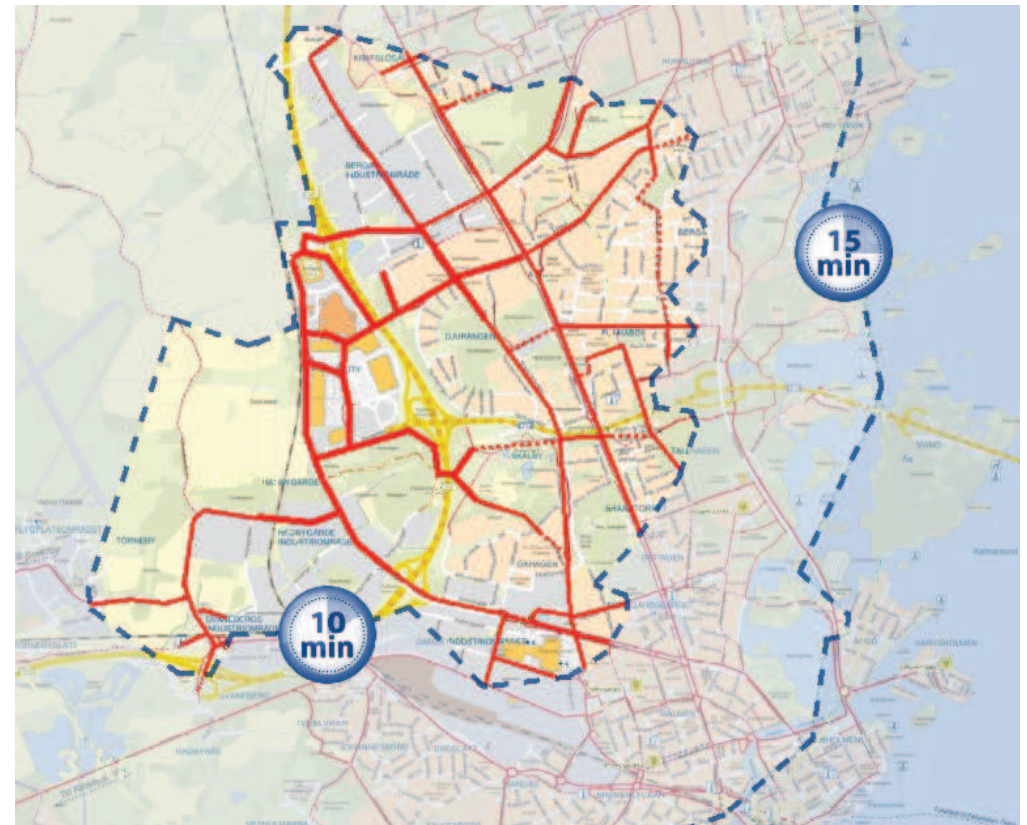
gemensam målbild behövs för att komma till skott med förbättringar av cykelmiljön.

De fysiska åtgärderna som föreslås är i och för sig redan ett kommunikationsmedel. Nya cykelstråk och cykelställ visar att Hansa City gör ansträngningar för att förbättra miljön för kunder som kommer med cykel. Invigningen av nya delar av cykelmiljön är även anledning för mer uppmärksamhet. Det kan handla om pressmeddelanden, marknadsföring av hela området, eller genom de enskilda butikernas olika reklamblad.

En (ny) cykelparkering under tak är en bra plats för marknadsföring av Kalmar som cykelstad och Hansa City som handelsområde. Med en tydlig karta på utsidan skulle även bilister kunna få en uppfattning om smidigheten av Kalmars cykelnätverk och närheten till bostaden.

Möjligheten finns att stötta ansträngningar för cykelmiljön med särskilda produkter som visar upp Hansa City som cykeldestination. Det kan handla om allt möjligt från ringklockor, hjälmar, cykelväskor osv. med anknytning till Hansa Citys grafiska profil. När man anser sådana produkter som marknadsföringsverktyg utan vinstsyfte genom försäljning, kan de bli ett tillskott i marknadsföringen utöver de befintliga. Det hela hänger dock på att en eller flera affärer i området vill göra en sådan satsning.

Efter varje vintersäsong finns det möjlighet att "påminna" kalmarbor om cykling. Ett evenemang i slutet av april eller under maj månad kan bidra till en ökad användning av cykeln under hela sommarsäsongen. Om ett sådant evenemang skulle anordnas i Hansa City, då kan man även marknadsföra sig som cykeldestination. Evenemanget kan även samköras med en kampanj för cykelkunder, t.ex. med stämpelkort eller utlottning av cykelrelaterade priser. Här kan butikernas och kommunens insats förstärka varandra.



Bilden ovanför visar en möjlig kommunikationsstrategi: en karta med Hansa City som centrum och cykelavstånden i restider. På denna bild har en medelhastighet av 12 km/tim används. En sådan karta kan placeras vid entréerna. Källan till kartbilden är kommunens Cykelkarta 2013. Bilden nedanför visar upp ett exempel av cykelrelaterade produkter: en cykelväska med Hansa Citys grafiska profil.



	Åtgärd	Effekt	Kostnader	Beskrivning, ansvar, prioritering, stegvis genomförande
c.1	Stråk Stadium - Kungsängen	4	2	Målat cykelstråk utanför pollarna. Ikano huvudman.
c.2	Stråk CityGross	4	2	Målade cykelstråk. Ikano huvudman.
c.3	Stråk Bauhaus	4	3	Målat cykelstråk intill gångområde (g.3). Sveafastigheters ansvar.
c.4	Stråk Hemtex-Plantagen	4	2	Målat cykelstråk utanför pollarna. Sveafastigheter huvudman.
c.5	Stråk Modehuset - Elgiganten	4	3	Målat cykelstråk. Sveafastigheter huvudman.
c.6	Stråk IKEA	4	2	Målat cykelstråk, evt på befintligt gångområde. Ikea huvudman.
s.1	Länk Stadium	5	3	Länk mellan kommunal GC-väg och trottoaren vid entréerna. Ikano och kommunen huvudmän.
s.2	Länk Trångsundsvägen	3	1	I första hand tillåta cykeltrafik över stråket söder om butiken. Sveafastigheter huvudman. På längre sikt GC-väg mer söderut.
s.3	Länk Bauhaus - Rusta	5	5	Övergångsställe över Bilbyggarevägen, kombinerad med till- och utfart parkering Plantagen. Mittrefug behövs. Sveafastigheter och kommunen huvudmän.
s.4	Länk Hemtex - Elgiganten	5	2	Justering till mer tydligt övergångsställe med väjningsplikt bilister. Sveafastigheter huvudman.
s.5	Länk Modehuset - IKEA	5	4	Anordning av lämpligt övergångsställe med väjningsplikt bilister. Sveafastigheter och Ikea huvudmän.
s.6	Övergångsställe Bilbyggarevägen	5	5	Flytt av övergångsställe till stråket till Bauhaus och Ikea. Bygg- och trafikteknisk utmanande åtgärd som dock verkligen skulle förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten. Kommun huvudman.
	Snöröjning	3	1	Se över rutiner för snöröjning med cyklister och gående i åtanke.
g.3	Stråk Bauhaus	5	4	Anordning av gångområde med liknande utformning som på de andra fastigheterna. Kan i första hand gestaltas som målat stråk. Sveafastigheter huvudman.
p.1	Parkering Stadium	3	2	Utökning till 48 platser, nya ställen mellan Stadium och MediaMarkt. Kan kombineras med permanent skyddsmiljö MediaMarkt. Delvis redan under tak. Ikano huvudman.
p.2a	Parkering CityGross (1)	4	3	Utökning till 32 platser, nya ställen. Ikano huvudman.
p.2b	Parkering CityGross (2)	4	3	Utökning till 40 platser, nya ställen. Ikano huvudman.
p.3	Parkeringar Bauhaus	4	3	Olika placeringalternativ, kräver mer detaljerad planering.
p.4	Parkering Plantagen, Jysk, osv	4	2	Utökning till resp. 20, 24 och 16 platser, nya ställen. Sveafastigheter huvudman.
p.5a	Parkering Elgiganten	4	3	Utökning befintlig parkering. Sveafastigheter huvudman.
p.5b	Parkering Modehuset	4	3	Ny cykelparkering höger om entréen. Sveafastigheter huvudman.
p.6	Parkering Ikea	4	2	Utökning till 40 resp. 30 platser, närmare entréen. Ikea huvudman.
	Väderskydd stora parkeringar	3	3	Ihop med p.2a, p.2b, p.3, p.5a / 5b.
x.5	Separering parkerade bilar - GC-väg	3	2	Avrundade kantsten som förhindrar att bilens "överhäng" hamnar på GC-vägen. Sveafastigheter huvudman.
	Dialog	3	1	
	Kommunikation i samband med fysiska åtgärder	4	1	
	Cykelprodukter	2	2	
	Evenemang / kampanj	4	2	Kan återkomma varje år
	Lånefraktcyklar	2	2	
	Laddning elcyklar	1	3	Ihop med p.2, p.3, p.5 eller p.6.
	Cykelkartan tavla	3	2	Ihop med p.2, p.5 och p.6.
	Cykelpump	1	3	

### Cyklister mot andra färdstätt

Att skapa mer utrymme för cyklister och deras cyklar tar upp plats som redan används till andra ändamål. Det är upp till fastighetsförvaltarna att ta ställning till rimligheten av åtgärderna.

På de ställen där det finns utrymme för biltrafik mellan parkeringsfickor och entréer blir det inga problem att skapa större ytor för gående och cyklister. Bredden på bilstråken är mellan 7,50 och 10,50 m, medan det bara behövs 5,50 m för personbilar (tvåriktad, 30 km/tim). På stråket mellan Plantagen och Hemtex finns dock parkeringsplatser upp till gångstråket. Här innebär en breddning av GC-stråket att (totalt sett) 14-20 parkeringsplatser kan komma att försvinna. Detsamma gäller vid Elgiganten, där 2-4 parkeringsplatser kan drabbas.

Skapandet av ett antal länkar (s.3, s.5) kommer att kräva mark som nu används som bilparkering. Eftersom det inte finns något utarbetat förslag för dessa stråk är det svårt att förutse effekten på antalet parkeringsplatser. Om man använder "grusstråket" mitt emot Rusta kan en mindre länk skapas utan att mark tas i anspråk. Det finns idéer att samordna ett övergångsställe med en justering av tillfarten till parkeringen söder om Rusta. I så fall bör övergångsstället prioriteras i utformningen och tillfarten "balanseras" in.

Att flytta övergångsstället vid busshållplatsen på Bilbyggarevägen (s.6) innebär att vänsterfilen mot rondellen norrut kommer att minska rejält till en längd av 40 m. Det finns andra utmaningar som kan ställa till besvär för denna anpassning.

Antalet cykelparkeringar anses kunna utökas utan att ta särskilt mycket mark för bilparkering i anspråk. På de allra flesta ställen kan de realiseras på ytor som redan är gångområde. Större antal cykelparkeringar intill CityGross, Bauhaus och Modehuset kan dock kräva nya lösningar som kommer att ta parkeringsytor i anspråk.

### Kostnader och nytta

Inom ramen av denna rapport har ingen utförlig utvärdering av kostnaderna och effekterna gjorts. En enklare bedömning av den möjliga effektiviteten gjordes med en grov uppskattning av kostnaderna. Redovisningen visas upp i tabellen till vänster.

Fysiska åtgärder som kräver markarbeten och annan beläggning är de dyraste i sammanhanget, t.ex justering eller anordning av övergångsställen. De anges i tabellen med 4 eller 5 men bedöms som negativ (orange, röd) i avvägningen.

Cykelställen kostar omkring 600 - 1800 kr var, väderskydd beror mycket på utformning och byggsätt (färdiglevererat mot platsbyggt). Att måla cykelstråk eller måla om parkeringsplatser är däremot relativt billigt. Åtgärder kring kommunikation är oftast billigast, framför allt när man samkör med befintlig marknadsföring och invigning av fysiska förbättringar.

Effektbedömningen i tabellen till vänster gäller bara förutsättningarna för cyklister. Effekten gäller framkomlighet, komfort och trafiksäkerheten. Bedömningen är en sammanställning av dessa tre faktorer. En 5 tyder på den största positiva effekten av åtgärden, en 1 innebär att åtgärden har en liten effekt.

< Ju grönare färgen i tabellen, desto effektivare, enklare och kostnadseffektivare bedöms åtgärden.



# Preliminär prioritering av åtgärderna

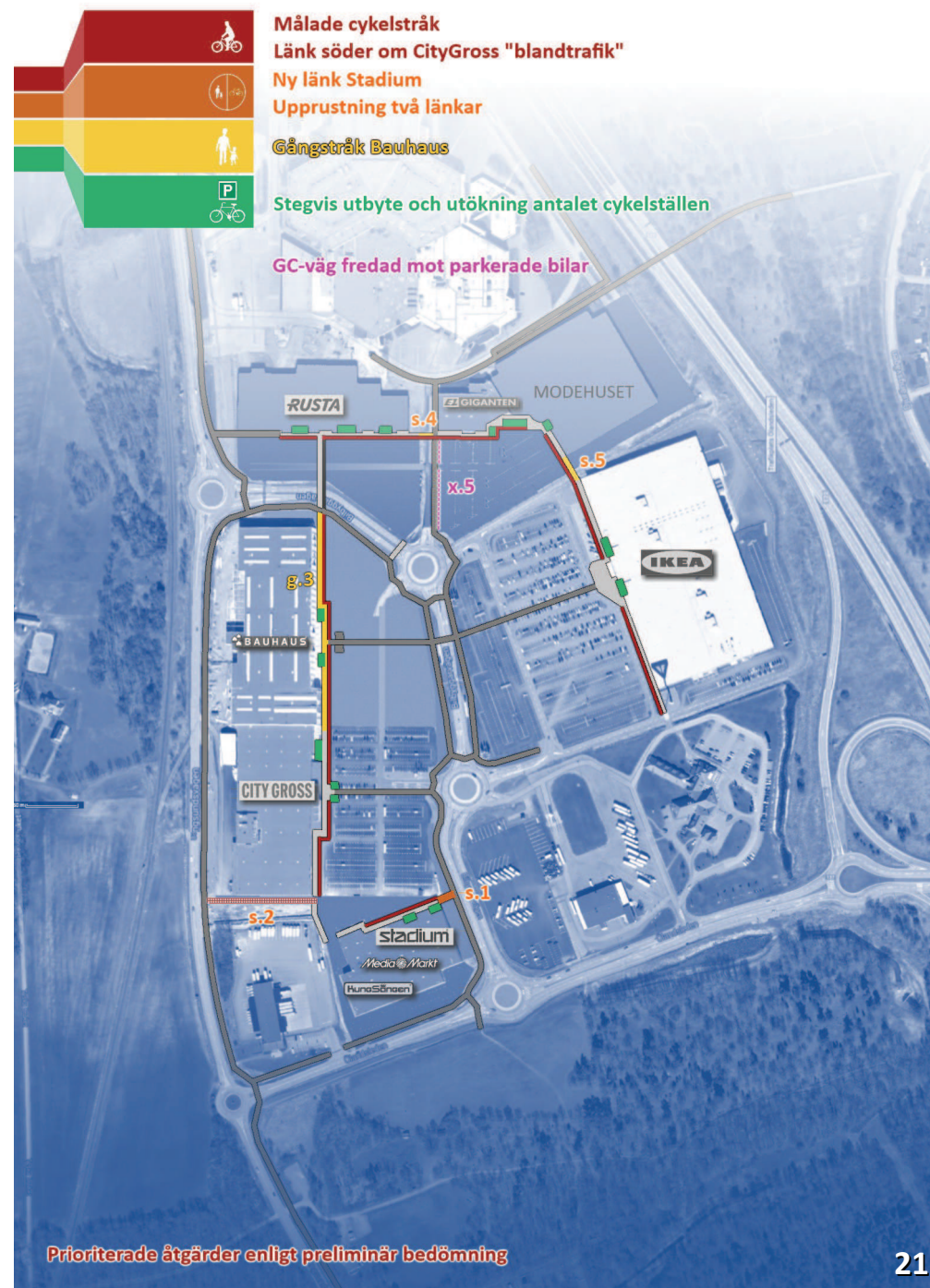
Eftersom det saknas ett sammanhängande nätverk för gående och cyklister behövs det investeringar för att få trafikmiljön bättre balanserad, med större trafiksäkerhet, bättre framkomlighet och en högre kvalitet. Att skapa bättre förutsättningar för cyklister tar bara en bråkdel av ytorna på plats i anspråk. Ett byte av ett 30-tal bilparkeringsplatser mot en förbättrad trafiksäkerhet, en lugnare trafikmiljö och en utökning med 300 cykelparkeringar anses som alldeles rimligt. Åtgärderna kan genomföras stegvis.

De fysiska åtgärderna, som att skapa cykelstråk och förbättra länkar mellan de olika delarna av handelsområdet, har den största effekten på den önskade förbättringen av cykelmiljön i Hansa City. Samtidigt är det även de allra dyraste lösningarna av alla förslag. Den preliminära bedömningen säger dock att investeringarna är försvarbara, eftersom den nuvarande trafikmiljön anses som otillfredsställande. Det är att föredra att börja jobba med sammanhängande lösningar utifrån bilden på s.16 i stället för att fortsätta med småjusteringar utan målbild.

Flytt av övergångsstället vid busshållplatserna bedöms som en försvarbar lösning, eftersom stället redan används av gående (dock utan mittrefug) och det befintliga övergångsstället har ingen anslutning alls till GC-vägar och -stråk i området. Justeringen av länken mellan Modehuset och IKEA har hög prioritet. På flera ställen bör det bli enklare och mer bekvämt att förflytta sig mellan affärer som gående, då kan parkeringsytorna även användas mer effektivt. Dessa åtgärder kräver dock mer tid, planering och samarbete.

De billigaste förslagen kan genomföras omgående. Det gäller dialog, cykelrelaterade produkter, lånefraktyklar, snöröjning och evenemang. Länken mellan Trångsundsvägen och parkeringen vid CityGross kan anordnas med enkla medel. Även en del av utökningen av antalet cykelparkeringar kan genomföras utan större bekymmer på de ställen där utrymmet redan finns: vid Modehuset och CityGross i första hand på grund av den rådande belastningen där.

Antalet parkeringsplatser som kan komma att försvinna understiger 1 % av nuvarande utbudet. Om mark kommer att tas i anspråk för cykelstråk och cykelparkeringar, är det oftast på bekostnad av parkeringar närmast entréerna. Det kan vara ett känsligt ämne, framför allt vid Modehuset där parkeringstrycket redan är ganska högt. Bilarna har dock alternativ medan cyklisternas behov inte tillgodoses i nuläget.



Denna rapport sammanställdes av Ork-idé AB på uppdrag av Kalmar kommun inom ramen av EU-projektet "Från A till B med Cykel". Projektet och rapporten är en del av kommunens utvecklingsarbete i Kalmar Cykelstad. Syftet med rapporten är att visa upp rekommendationer till ett helhetsperspektiv med åtgärdsförslag för cyklister som besökare och kunder på Giraffens Köpcentrum och Hansa City.

Rekommendationer är baserade på nuvarande utgångspunkter i kommunala policier och aktuella insikter i cykling som färd sätt. Idéerna har förankrats med representanter från kommunen och fastighetsförvaltarna. Expertrapporten anses som en startpunkt och inspiration till fortsatt dialog mellan berörda parter.

**Beställare:**

Kalmar kommun, Serviceförvaltningen

Projektledare: Sofie Backman

Medverkande tjänstemän: Josefin Bergquist, Björn Carlswärd, Thomas Ejdrup, Anders Håkman, Mikael Kalin.

Medverkande aktörer: Energikontor Sydost, Newsec Asset Management AB, P&E Fastighetspartner AB.

Publicerad april 2014

**Uppdragstagare:**

Ork-idé AB  
Blomsterstigen 10  
380 52 Timmernabben  
[www.ork-ide.se](http://www.ork-ide.se)

Författare: Pepijn Klaassen

Illustrationer, fotografi, bilder: Pepijn Klaassen  
Källor till annat bildmaterial anges på respektive bilder.



Detta verk är licensierat under Creative Commons – icke kommersiell – inga bearbetningar

