



Inspirations- och idéskrift för hållbart resande.

Smarta och effektiva lösningar i Örebro kommun



PROGRAM

Uttrycker värdegrund och önskvärd utveckling av verksamheten.

POLICY

Uttrycker ett värdegrundsbaserat förhållningssätt och principer för vägledning.

STRATEGI

Konkretiserar ett program eller en policy och utgör en grund för Prioritering.

HANDLINGSPLAN

Beskriver konkreta mål och åtgärder.

RIKTLINJER

Säkerställer ett riktigt agerande och en god kvalitet vid handläggning och utförande.

Inspirations- och idéskriften har utarbetats som en del av EU-projektet Push & Pull, Parking management and incentives as successful and proven strategies for energy-efficient urban transport, <http://push-pull-parking.eu>.



Co-funded by the Intelligent Energy Europe
Programme of the European Union

Ensam ansvar för innehållet i detta dokument ligger hos författarna. Det återspeglar inte nödvändigtvis yttranden från Europeiska Unionen. Varken Europeiska kommissionen eller EACI är ansvarig för någon användning som kan göras av denna information.

Sammanfattning

Örebro kommun växer och utmaningarna med att bygga hållbara städer och samhällen är många. Bland annat blir konkurrensen om attraktiv mark och om gaturummet större och mer påtaglig. För att Örebro ska vara fortsatt tillgängligt, framkomligt och inkluderande behöver transportsystemet förändras i en riktning mot att fler cyklar, går eller åker kollektivt. Resor och transporter påverkas mycket av hur och var staden byggs. Vissa åtgärder för hållbart resande kan företag, byggherrar, arbetsplatser, bostadsägare och besöksmål göra oavsett geografiska förutsättningar medan andra är starkt beroende av platsens läge och lokala förutsättningar. Denna idéskrift innehåller idéer och konkreta förslag på åtgärder för ett mer långsiktigt hållbart resande och transportmönster i Örebro kommun. Några av de åtgärder som föreslås är:

- Planera så att så många bostäder som möjligt ligger inom gångavstånd från service, rekreation, skola, arbetsplatser, kollektivtrafik och vårdinrättningar eller tvärtom; att fler och mindre serviceinrättningar lokaliseras när bostäder
- Utforma de attraktivaste ytorna i varje stadsdel på de gåendes villkor
- Bilfria kvarter och gator
- Samutnyttjade ytor, t ex lekpark, uteservering och marknad
- Gena och breda gångvägar till viktiga målpunkter som busshållplatser och spårstationer
- Att cykelvägarna är gena, fria från föremål och att sikten är klar
- Nära angöring med cykel, cykelvägar ända fram till målpunkter, hållplatser och entréer samt goda parkeringsmöjligheter för cykel
- Cykelparkeringar med möjlighet att låsa fast ram som är minst 70 cm breda, gärna med väderskydd och belysning
- Lättillgängliga luftpumpar och servicestationer för cyklar
- Synliggörande av cykelparkeringen, genom unik utformning, snygga cykelställ, färg, belysning, design och skyltning. Ljusinstallationer kan skapa en unik och attraktiv miljö.
- Prioritera miljöfordon och bilpoolsbilar mot andra privata bilar
- Synliggör parkeringskostnaden och låt bilparkeringsplatserna vara självfinansierande (helt finansierade av användarna)
- Inrätta fler bilpooler, både öppna och sådana som är låsta för ett visst ändamål eller en viss lokalitet.
- Erbjud alternativ till bilresor som är attraktivare än just bil
- Erbjud hyresgäster medlemskap i bilpool istället för parkeringsplats
- Möjliggör laddning av elfordon och elcyklar i attraktiva lägen
- Marknadsföring av områdets hållbarhetsprofil i samband med försäljning
- Informera om hållbara resealternativ
- Möjliggörande av installation av monitorer och pekskärmar innehållande reseinformation (för bland annat kollektivtrafik) i entréer
- Automatiska dörröppnare/portar till cykelrum
- Bygg dusch- och omklädningsutrymmen på arbetsplatser och vid målpunkter
- Utgå från barnen (och deras självständighet i trafikmiljön) och tillgänglighet för alla, det tjänar alla på i längden!

Innehåll

| | |
|--|----------|
| Sammanfattning | 3 |
| Inledning | 5 |
| Syfte | 5 |
| Bakgrund | 5 |
| Åtgärder för ett mer hållbart resande | 6 |
| Gående – alla trafikanter berörs | 6 |
| Cykel..... | 7 |
| Cykelparkeringar | 9 |
| Bilparkeringar..... | 11 |
| Miljöfordon | 13 |
| Bilpool..... | 13 |
| Marknadsföring, information och kampanjer | 14 |
| Kollektivtrafik | 15 |
| Övrigt - Lösningar som är bra för alla..... | 16 |

Inledning

Den minst energikonsumerande resan är den som inte görs. Resor och transporter är dock nödvändiga funktioner i samhället. Fler energieffektiva och hållbara resor med gång, cykel och kollektivtrafik¹ kan bland annat bidra till:

- Minskad klimatpåverkan (minskade mängder av bland annat koldioxid-, metan- och dikväveoxidutsläpp)
- Bättre folkhälsa (mer motion samt bättre luftkvalitet och mindre buller)
- Minskad trängsel
- Bättre privatekonomi
- Bättre ekonomi i byggprojekt
- Bättre luftkvalitet (minskade partikelhalter och avgasutsläpp)
- Höjd trafiksäkerhet
- Större möjligheter att bygga jämställda, hållbara och yteffektiva städer och samhällen
- Mindre andel hårdgjorda ytor anläggs, vilket är positivt vid bland annat kraftiga regn
- Färre grönområden behöver tas i anspråk för bebyggelseexploateringar

Syfte

Syftet med denna idéskrift är att ge inspiration till lösningar som främjar hållbart resande, tillgänglighet för alla och energisnåla färdmedel. Skriften ska ge exempel på både fysiska åtgärder och ”mjuka” åtgärder, såsom informationsinsatser, som kan påverka människors val av färdmedel. Både fastighetsägare, byggherrar, bostadsrättsföreningar, hyresgäster, samhällsplanerare och beslutsfattare ska kunna finna stöd och inspiration i denna skrift.

Bakgrund

Örebro växer samtidigt som miljö- och klimatfrågor blir allt viktigare att ta hänsyn till och planera utifrån. Detta innebär stora utmaningar för samhällsplaneringen, men möjligheterna till förändring och förbättring är också många. Trafikarbetet behöver i framtiden ta mindre plats per invånare än det gör idag och behöver också bli energieffektivare och miljövänligare. Det i kombination med att Örebro har högt uppsatta mål och ambitioner inom trafik- och samhällsutveckling gör att nytänkande och smarta lösningar behövs, vilket denna skrift ska kunna bidra med.

Dokumentet är en del av Örebro kommuns deltagande i EU-projektet Push & Pull som syftar till att kombinera bilparkeringsstyrmedel med morötter för hållbart resande. Den här skriften är en av morötterna som ska kunna anpassas efter område och målgrupp. Till exempel ska skriften kunna anpassas efter stadsdelar så att lämpliga delar/åtgärder blir beskrivna utifrån hur de kan appliceras i just den stadsdelen.

¹ Flygtrafik avses inte, även om det oftast är ett kollektivt färdmedel

Åtgärder för ett mer hållbart resande

Hållbart resande handlar till stor del om tillgänglighet, alltså om platser som kan nås av väldigt många på kort tid. Stockholms centralstation är troligtvis en av de tillgängligaste platserna i landet då väldigt många bor inom gångavstånd från stationen och då väldigt många relativt snabbt kan ta sig till platsen oavsett innehav av bil. Ett externhandelsområde utan goda kollektivtrafikförbindelser skulle kunna liknas vid motsatsen. För att skapa förutsättningar för hållbart resande krävs alltså mer än god infrastruktur för gång, cykel och kollektivtrafik. Närhet till bland annat service, cykelparkeringar, fritidsaktiviteter och arbetstillfällen är troligtvis minst lika avgörande för färdmedelsvalet och för behovet av att resa, som infrastrukturen.

Nedan listas ett antal åtgärder som var och en, men med fördel kombinerade, kan bidra till ett mer hållbart resande till och från bostäder, arbetsplatser och flera andra lokaltyper. Åtgärderna syftar till att främja hållbar stads- och samhällsutveckling och är ofta kostnadsbesparande för byggherren/aktören.

Gående – alla trafikanter berörs, särskilt barn och äldre

Alla trafikanter är någon gång under en resa gående, varför det är viktigast att först och främst planera och bygga för gående. Genom att prioritera gående, utgå från barnperspektivet och planera för tillgänglighet för alla kan både trafikolyckor och tillbud minska samtidigt som samhället blir mer inkluderande. De fysiska strukturerna är avgörande för om det finns gångavstånd till många målpunkter för många. Men oavsett förutsättningar kan gångvänliga åtgärder vidtas, till exempel genom:

- Vägvisning för gång- och cykel till viktiga målpunkter med avståndsangivelser i 100- eller 50-metersintervallsangivelser, alltså till exempel *Målpunkt 0,1 km* eller *Målpunkt 250 m* (se exempel i figur 1 på nästa sida).
- Jämn och vacker beläggning på tillgänglighetsanpassade gångbanor.
- Bra belysning över gångbanan samt i anslutning till denna då det anses nödvändigt ur trygghetssynpunkt.
- Attraktiva omgivningar intill gångbanorna, skyltfönster och entréer i marknivå som gör bottenvåningarna aktiva.
- Arkader och grönska som skyddar mot sol och regn.
- Gena gångvägar och många alternativa gångvägar.
- Bilfria gator där gående kan strosa i egen takt över hela ytan.
- Gröna inslag och naturliga element längs med gångvägarna.
- Separering mellan gående och cyklande där trafikmängderna är så stora att konflikter kan uppstå.
- Gör gångbanor och andra ytor för gående tillgängliga för alla (lutningar, rätt beläggingsmaterial osv.) så riskerar inga trafikanter/kunder/boende/anställda att uteslutas.
- Utgå från barnens förutsättningar samt äldre och de andra som riskerar att vara mest utsatta i våra trafikmiljöer, vilket ofta är gångtrafikanter.
- Planera samhället utifrån gångavstånd för barn till viktiga målpunkter.
- Väl utförd drift av gångbanor är särskilt viktig för äldre.



Figur 1. Gång- och cykelvägvisning med avstånd i 50-metersintervall. Exempel från gång- och cykelbana vid Danderyds sjukhus norr om Stockholm

Cykel

Genom att tydligt prioritera cykeltrafiken i gaturummet och beakta både framkomlighet och rekreation, kan cykeln bli lika självklar att förknippa med ordet trafik som bilen länge har varit. Säkerhet, kapacitet, svängradier, belysning och allt annat som ses som självklart att tänka på för biltrafiken behöver också beaktas vid planering av cykelinfrastruktur.

- Cykelstråk bör vara gena, utan skarpa kurvor och med goda siktsträckor.
- Utfarter, entréer och övergångar bör markeras för att höja cyklistens uppmärksamhet.
- Hastighetssäkringar (för både bil- respektive cykeltrafik) bör anpassas efter cykel, t.ex. är fällor och bommar sällan lämpliga för hastighetssäkring av cykel.
- Sopa bort löv och grus tidigt/i flera omgångar och snöröj cykelbanor före bilvägar (cykeln är mer beroende av underlaget än bilen).
- Förutom att snöröja gång- och cykelbanor först med plog kan med fördel också sopsaltning användas vintertid. Med rätt utförande kan metoden leda till att det är sommarväglag året om.
- Möjliggör cykling i olika hastighet, t.ex. genom att göra och tydliggöra olika typer av cykelbanor såsom huvudcykelstråk och lokalt cykelvägnät (se figur 3).
- Vägvisning för cykel bör vara minst lika omfattande som för bil i förhållande till infrastrukturen. *Se även första punkten under Gående.*
- Våga utforma stadsmiljöer utifrån cyklisternas behov (se figur 2).
- Erbjud servicemöjligheter på allmänna och gemensamma ytor, t.ex. pumpar och tvättmöjligheter.



Figur 2. Prioritera cykeltrafiken i stadsmiljöer. Exempel på cykelfartsgata i Gent, Belgien



Figur 3. Hundcykelstråken i Örebro är extra breda, gena och har egen färgmarkering, här bild från Örnsrolänken.

Cykelparkeringar

Cykelparkeringars utseende, läge, synlighet och funktionalitet har stor betydelse för om cykeln totalt sett uppfattas som ett attraktivt färdmedel. Några egenskaper och åtgärder för cykelparkering som kan göra cykel som färdmedel mer konkurrenskraftigt är:

- Cykelparkeringarna ligger närmast entrén till huset/målpunkten (se figur 4).
- God belysning vid cykelparkeringarna, vilket ofta kan kombineras med väderskydd.
- Platser och utrustning i cykelrum, vilket möjliggör säker långtidsparkering samtidigt som service och reparationer kan göras i cykelrummet (se figur 6).
- Automatiska dörröppnare in till cykelrum och cykelgarage.
- Möjliggör cykling ända in i cykelrummet genom (förutom automatisk dörröppnare) ramper och/eller lättanvända och rymliga hissar.
- Cykelparkeringar med möjlighet att låsa fast ram som är minst 70 cm breda (för god standard), gärna med väderskydd och belysning (se figur 5).
- Lättillgängliga luftpumpar i anslutning till parkeringen.
- Synliggörande av cykelparkeringen, genom unik utformning, snygga cykelställ, färg, belysning, design och skyltning. Ljusinstallationer kan skapa en unik och attraktiv miljö.
- God kapacitet vilket gör att de återkommande parkeringsanvändarna vet att det troligtvis finns lediga platser.
- Numrering av platser och symboler vid större parkeringar, såsom ofta finns för bilparkering vid större parkeringar i anslutning till exempelvis en köpmarknad.
- Hårdgjorda ytor på och kring cykelparkeringarna så att de är lätta att underhålla och lätta att använda (inget grus och inga platser på gräs som stundtals blir lerigt).



Figur 4. Placera cykelparkeringar närmare entréer och målpunkter än bilparkering. Exempel från Tübingen, Tyskland



Figur 5. Gör cykelparkeringar attraktiva genom placering nära målpunkten, möjlighet att låsa fast ram, väderskydd och belysning. Exempel från Ösmo station i Nynäshamns kommun



Figur 6. Bygg säkra cykelparkeringar för långtidsparkering. Exempel från Gent, Belgien

Bilparkeringar

Det finns betydligt fler bilparkeringar än det finns bilar (troligtvis minst 4 p-platser per bil). Bilparkeringar tar alltså stora ytor i anspråk. Dock är ytor för bilparkeringar sällan värderade som övriga ytor i staden utifrån ett marknadspris. Kostnaderna för bilparkering subventioneras ofta av skattemedel och av boende/hyresgäster/kunder som inte har bil genom att bilparkeringskostnaderna inkluderas i hyra/bostadspris.

- Synliggör kostnaderna för bilparkering. En enkel markparkering kostar cirka 15 000 – 30 000 kronor att bygga inklusive markpris, ränta, avskrivning och driftskostnader medan samma kostnad för en bilparkeringsplats i parkeringshus oftast minst är 120 000 kronor och i garage under mark minst 250 000 kronor per plats. Om bostadsspekulanter får valet att köpa en parkeringsplats för x antal (hundra) tusen kronor i samband med bostadsköpet blir parkeringsmarknaden mer självreglerande.
- Låt bilparkeringsplatserna vara självfinansierande av användarna, om de är gratis subventioneras de av någon.
- Prioritera parkering för rörelsehindrade med särskilt tillstånd.
- Prioritera parkering för bilpoolbilar och för elfordon/miljöfordon i den mån det går utifrån lagar och regler.
- Överdimensionera inte bilparkeringar och undvik asfaltshav.
- Bestäm vilket huvudsakligt syfte bilparkeringarna ska tillgodose och reglera platserna utifrån det (beläggning på 70-90 % är oftast önskvärt).
- Planera in gröna inslag på och vid parkeringsplatser för trevligare miljöer och även för möjlighet att lokalt ta hand om dagvattnet.
- Samnyttja bilparkeringarna för olika efterfrågan där det är möjligt. Låsta/förhyrda parkeringsplatser går sällan att samnyttja vilket är ineffektivt då dessa platser alltid står tomma när fordonet är i rörelse. Hög beläggning (70-90 %) är eftersträvansvärt för att nyttja parkeringsplatserna effektivt, samtidigt som samnyttjande i mer perifera lägen med lägre parkeringsefterfrågan inte ska tvinga bilägare att flytta sina bilar.
- Tänk gångavstånd till bilparkering precis som gångavstånd till busshållplats. Parkerings ska lösa på fastigheten eller *i närheten av den*, enligt PBL. Dock finns inget liknande krav för kollektivtrafik i närheten av fastigheten vilket oftast ger kollektivtrafiken sämre utgångsposition gentemot bilen. Men om bilparkering samlas i garage eller p-hus vid en enda plats i en stadsdel, med fördel nära huvudvägnätet, får de flesta i stadsdelen ett visst avstånd till bilparkering.
- Gatuparkeringar är yteffektivare än parkeringsanläggningar men de gör också gaturummet bredare vilket kan vara barriärskapande.



Figur 7. Stora bilparkeringsytor som står tomma i Farsta centrum. Kapaciteten efterfrågas troligtvis vid vissa tidpunkter men platserna skulle kunna nyttjas effektivare.



Figur 8. Bilparkeringsplats, särskilt upplåten för bilpool, som ligger närmare målpunkten än övriga platser.

Miljöfordon

Miljöfordon tar i regel lika mycket plats som andra bilar men de belastar inte klimatet och miljön i lika stor utsträckning. Dock belastar miljöfordon klimatet och miljön mer än exempelvis cyklar. Vi de tillfällen då bil inte kan ersättas av andra färdslag är miljöfordon att föredra, först och främst fordon med så låga CO²-utsläpp som möjligt. Därför bör exempelvis platser för elbilar i vissa fall ges särskilt attraktiva platser med möjlighet att ladda bilen med 100 % förnyelsebar el.



Figur 9. Prioritera parkering för elfordon

Bilpool

Eftersom de flesta bilar endast används ett fåtal timmar per dygn och då de den största klimatpåverkan sker i samband med bilens tillverkning och transport till marknaden, är det smart att flera personer/företag delar på en eller flera bilar, t.ex. genom en bilpool. Precis som kollektivtrafik är bilpool betydligt mer resurseffektivt än privat bilägande.

- Erbjud hyresgäster och bostadsköpare medlemskap i bilpool istället för bilparkering, se parkeringsnormen; Flexibla p-tal 2016.
- Bilpoolsbilarnas platser lokaliseras närmare entré/målpunkt än övrig bilparkering (se figur 10).
- Möjliggör för elbilar i bilpool genom laddstolpar.
- Synliggör att bilpoolsplatserna och bilpool är prioriterat t.ex. genom avvikande färger på skyltar och målning.
- Kombinera bilpoolsplatser med attraktiva cykelparkeringar och kollektivtrafikhållplatser, gärna med kollektivtrafikinformation vid bilpoolsplatserna.



Figur 10. Upplåt de attraktivaste bilparkeringsplatserna åt poolbilar och miljöfordon. Exempel från Tübingen, Tyskland

Marknadsföring, information och kampanjer

Att informera om allt från transportsystemets kostnader till hur mycket hårdgjord yta vi har i våra samhällen på grund av trafik, är en demokratifråga. Det kan också vara ett sätt att få förståelse för planering och politiska beslut liksom att det kan bidra till ett effektivare transportsystem. För om exempelvis ingen vet hur bra kollektivtrafiken är, är det inte troligt att många trafikanter väljer just det färdmedlet. Det florerar uppgifter om att bilföretagen lägger cirka 20 000 kronor i marknadsföring per bil! Troligtvis läggs sällan motsvarande marknadsföringsinsatser per buss (trots att bussen mest troligt används av fler människor än den enskilda bilen) eller lika mycket pengar på information om möjligheterna och vinsterna med att gå och cykla, trots att städer ofta har lika många oskyddade trafikanter som bilister. Och alla är någon gång oskyddad trafikant, även om den perioden för vissa bara är promenaden till bilen.

Fyrstegsprincipen innebär att vi i första hand ska försöka påverka valet att resa överhuvudtaget och i sista hand bygga ny infrastruktur. Trots det läggs det generellt i Sverige väldigt lite pengar på steg 1-åtgärder och väldigt mycket pengar på steg 4-åtgärder.

- Utgå alltid från fyrstegsprincipen;
 1. tänk om/tänk nytt,
 2. optimera,
 3. bygg om och i sista hand
 4. bygg nytt.
- Marknadsför de hållbara transportslagen och lyft fram fördelarna med dem.
- Tydliggör kostnaderna för de olika transportslagen och i vilken grad de subventioneras.

- Tydliggör och informera om ytorna olika färdmedel kräver. Visa också på vad ytorna skulle kunna användas till istället för transportändamål.
- Uppmuntra de som redan reser hållbart (vilket är väldigt många), de ska känna och få veta att deras färdmedelsval gör skillnad (se figur 11).
- Vägvisa och hänvisa gång- och cykeltrafiken vid eventuella avstängningar och omledningar. Informationen till GC-trafiken bör vara minst lika omfattande som för biltrafiken vid omledning på grund av byggnation, olycka eller annat.
- Realtidsinformation för kollektivtrafiken är väldigt viktigt och kan ges vid exempelvis målpunkter, större arbetsplatser, i trapphus och naturligtvis vid stationer och hållplatser.
- Satsa på miljöprofilering och våga stick ut inom hållbarhetsfrågor.



Figur 11. Uppmuntra hälsosamma och hållbara resvanor. Exempel från Eskilstuna

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken har potentialen att vara mer yteffektiv än cykling (beror på antal användare). Den är också effektiv på så sätt att den inte stannar kvar och tar plats i centrala lägen, såsom bilar gör när de framförs till centrala målpunkter. Att ett fordon nyttjas av väldigt många personer är inte bara yteffektivt utan det är också resurseffektivt och klimatsmart eftersom utsläppen bussen och dess körningar genererar kan delas på väldigt många personer.

- Planera nya stadsdelar och byggnader utifrån kollektivtrafikens behov och förutsättningar. Ta bland annat hänsyn till det underlag som krävs för nya linjer och hur bussgator ska kunna dras gent samtidigt som de passerar nära många potentiella resenärer.
- Gör kollektivtrafiken till transportsystemets ryggrad vid större avstånd (vid avstånd där cykeltrafikandelen ofta avtar kraftigt).

- Våga prioritera buss- och spårvagnstrafik framför biltrafiken i den fysiska miljön (t.ex. genom att bygga för BRT-lösningar (tänk spårvagn bygg för buss)).
- Gör det enkelt att köpa biljett, att ta sig till hållplatser och genomför andra åtgärder som gör det enkelt att nyttja kollektivtrafiken.
- Placera hållplatser närmare målpunkters entré än bilparkeringar.
- Utforma gaturummet efter kollektivtrafikens behov utan att ge biltrafiken fördelar.
- Gör kollektivtrafiken med tillhörande infrastruktur tillgänglig för alla.
- Ta fram maximala avstånd från kollektivtrafik hållplats för nya bostäder och verksamheter (om inte nya linje/hållplats planeras).
- Skapa trygga hållplatser med hjälp av bland annat belysning och läge. Otrygghet vid hållplatser ska inte behöva vara en anledning till att inte åka buss/tåg.
- Gör gena och trygga stråk för oskyddade trafikanter till hållplatser. Røj längs med stråken regelbundet och installera god belysning längs med stråken.
- Skapa goda kollektivtrafiklösningar för äldre och personer med funktionsnedsättningar. Flextrafik och småskaligare lösningar kan förenkla äldres vardag avsevärt.

Övrigt - Lösningar som är bra för alla

Ofta finns smarta och effektiva transport- och reselösningar som är tillräckligt attraktiva för att ersätta eller åtminstone komplettera biltrafik. Dock måste alternativet till bilen vara just tillräckligt attraktivt för att kunna locka över resenärer och transportörer till andra transportslag. Finns de alternativen kan det vara något som både individen och samhället tjänar på. Här nedan listas några åtgärder som kan vara sådana alternativ (till att ta egen bil/transportera egna varor enbart i eget fordon) eller underlätta sådana alternativ.

- Hemleverans av mat och andra varor (sparar tid, tungt att bära).
- Möjliggör för hemleverans till hushållen, till exempel genom större postboxar för hemleverans i trapphus.
- Samlasta varor i en samlastningscentral – kan vara enklare för små företag att leverera till en adress istället för flera och det finns energi- och miljövinster att spara genom att samlasta varor.
- Planera så att så många bostäder som möjligt ligger inom gångavstånd från service, rekreation, skola, kollektivtrafik och vårdinrättningar.
- Automatiska dörröppnare/portar i hus för både gående och cyklande.
- Bygg dusch- och omklädningsutrymmen på arbetsplatser och vid målpunkter.
- Skapa plattformar för att möjliggöra delning av privatbilar. Många personer använder sina bilar några få timmar i veckan. Att då på ett tryggt och enkelt sätt kunna hyra ut sin bil till grannar och närboende kan vara en stor vinst för både grannarna och bilinnehavaren. (kan också generera bilresor som annars hade gjorts med annat färdmedel)
- Tänk alltid på tillgänglighet för alla i den fysiska miljön, det tjänar alla på i längden (se figur 12).
- Tänk också alltid på dem som inte har körkort, vilket bland annat inkluderar barn, äldre och ekonomiskt svaga grupper. Om barn växer upp i områden där de inte är beroende av att bli skjutsade med bil till många av sina målpunkter blir området och samhället troligtvis trevligare och mer inkluderande än om områden planeras med stora avstånd och med biltrafiken som utgångspunkt.



Figur 12. Tänkt alltid på tillgänglighet för alla och utgå från beoven bland dem som inte kör bil, då finns stora möjligheter att vald lösning är den mest hållbara ur alla aspekter!