



Krokslätts fabriker har genom god tillgång till kollektivtrafik och ett centralt läge i storgöteborg, gynnsamma förutsättningar för att nå målsättningen om en hållbar mobilitet. Området ligger centralt längs Göteborgsvägen, länken mellan Mölndal och Göteborg. Längs vägen finns en bred och rak cykelbana samt spårvagn med hållplats i direkt anslutning till Krokslätts fabriker. Avståndet med spårvagn är fyra minuter till Mölndals centrum och station för regionaltåg och 17 minuter till Göteborgs Central.

För att möta samhällets krav kommer projektet att arbeta med såväl fysiska förändringar som ändrat beteende hos människorna vid val av färd sätt genom ett en kombination av åtgärder. Det är sällan en åtgärd för sig som ger resultat, utan det är flera åtgärder i kombination som ger effekt. Utöver delprojekten kommer Husvärden att bjuda in Eon att anlägga en biogastapp och det kommer skrivas gröna transportavtal med hyresgästerna till lokalerna.

### Mål

#### Ekologiska

- Sänkning av koldioxidutsläppen med 50 procent till år 2015 jämfört med om kv. Kängurun genomförts med konventionell planering och med övervägande fossilberoende mobilitet.

#### Ekonomiska

- Bättre privatekonomi genom samutnyttjande av transportmedel
- Tydlig miljöprofil med god kollektivtrafik lockar till sig företagare och andra hyresgäster

#### Sociala

- Ökad folkhälsa genom att fler väljer att cykla eller gå.

### Delprojekt 11. Transportpool

Delprojektet innebär att ta fram en modell för en ny typ av transportpool för miljöbilar, elcyklar

Färdmedel o parke-ring	Mål Nya Krok-slätt	Jmf Göteborg
Bil	20%	47%
Kollektivtrafik	50 %	28%
Cykel	15 %	10%
Till fots	15%	14%

\* VG-region 2010 andel av totalt bilinnehav. Andel av nyregistrerade bilar 2010 var 35%.

med kärror etc. Transportpoolen ska finnas inom gångavstånd, och det ska vara lätt att veta när fordon finns tillgängliga. Behovet av egen bil kommer att minska och genom det, även en minskning av det totala antalet bilresor. Transportpoolen innehåller endast miljöfordon av hybridtyp. Enligt erfarenheter från Älvstranden AB, kan 1 bilpoolsbil ersätta 7-8 privatbilar. Åtgärden skulle innebära en sänkning av p-norm från 0,75 till 0,27 ifall 75% av hushållen väljer bilpool istället för privatbil.

### Delprojekt 12: Attraktiv kollektivtrafik

Genom att göra vägen mellan ytterdörr och kollektivfordon så attraktiv, trygg och tillgänglig som möjligt uppmuntras brukarna till att välja spårvagn och buss framför bilen. Delprojektet handlar om att utveckla vägen och själva hållplatsen till något vackert, tryggt och bekvämt; något som kan tävla med bilen även när man har med sig tunga kassar, små barn och/eller det regnar och är halt. Projektet kommer att utgå från väderskyddade gångstråk med hissar för höjdskillnad i terrängen, välbelyst, intressant gestaltning och innovativa hållplatser.



### Delprojekt 13: Trygga och tillgängliga cykelvägar

Projektet innebär att göra cykeltrafik mer attraktiv genom gena, belysta cykelvägar och säkra cykelgarage i markplan. Belysningen skall vara energieffektiv med LED-teknik och utformas så att fågelliv inte störs.

Bostadshusen planeras i en sluttning. För att öka tillgängligheten skall en lösning tas fram för att underlätta för cykel såväl som för barnvagn, rullator och rullstol att ta sig bekvämt upp till husen. Snedhissar och cykelspår kommer att undersökas.

Hammarby Sjöstad har i uppföljning av resvanorna uppmätt liknande färdmedelsandelar som föreslås för kv. Kängurun. Målsättningen inom ramen för K2020 (Göteborgsregionens kommunalförbunds projekt för att öka resandet med kollektivtrafiken) är att öka kollektivtrafikens andel av resandet till 40 procent.



### Delprojekt 14: Differentierade P-platser

Projektet inför s.k. "differentierade p-platser" som innebär att parkeringsytor reserveras för fordon med olika bränslen, t ex reserveras 300 platser enbart för fordon drivna med biogas, 300 för bilar som drivs med fordonsgas och 600 för miljöklassade fordon. En delåtgärd i projektet är anläggande av 0,5 parkeringsplatser/ lägenhet istället för rådande p-norm på 0,75. Markreserv för uppfyllande enligt plankrav reserveras dock.

Genomsnittlig körsträcka per person i Sverige (2008)	1473 mil/år
Genomsnittsbilen (nya och äldre) släpper idag ut	200 gram/km CO <sub>2</sub>
Miljöklassad bil får i Sverige avge max	120 gram/km CO <sub>2</sub> .

De bränsleslag som börjar vinna större andel på marknaden är fordonsgas som är en blandning av fossil naturgas (40%) och biogas (60%) och biogas som anses inte avge någon CO<sub>2</sub>. All laddning av elhybridfordon sker med egenproducerad- eller köpt grön el. 0-alternativ vid ingen åtgärd av bilparken görs efter utbyggnad på Nya Krokslätt. Utsläppen uppgår då till;  
 $0,002 \times 1473 \times 1200 \text{ p-platser} = 3535 \text{ ton CO}_2$ .

Bilparken differentieras enligt bränsleslag efter utbyggnad på Nya Krokslätt. Utsläppen uppgår då till:  
 50 % av bilparken är miljöbilar:  $0.0012 \times 1473 \times 600 \text{ p-platser} = 1060 \text{ ton CO}_2$   
 25% av bilparken är fordonsgasdrift:  $0.5 \times 0.002 \times 1473 \times 300 \text{ p-platser} = 440 \text{ ton CO}_2$   
 25% av bilparken är biogasdrivna fordon: I princip 0 ton CO<sub>2</sub>

Effekten av differentieringen blir en minskning av CO<sub>2</sub> med 2035 ton efter utbyggnad eller en minskning med ca 40% trots att antalet p-platser ökar med 50%. Målet är givetvis att minska bilanvändning på sikt genom åtgärder enligt de mål som anges ovan.

### Effekt

**Ekologiska:** Genom åtgärderna i delprojekten uppnås målet med hållbar mobilitet och detta ger effekt i form av bättre utomhusmiljö avseende buller och föroreningar. Mindre hårdgjord yta för bilar utnyttjas för grönska som inverkar positivt på djurliv, dagvatteninfiltration etc.

**Ekonomiska:** Genom att området förses med god kollektivtrafik och säkra cykelvägar minskar behovet av privatägda bil vilket gynnar den egna hushållsekonomin. Attraktiviteten för att befintliga och kommande hyresgäster ökar då området har bra, gröna kommunikationer vilket gynnar både fastighetsägaren och brukare i området.

**Sociala:** När den yttre miljön gestaltas för grönytor och mötesplatser istället för i huvudsak parkering, ökar trivselen och välbefinnandet. Välplanerade cykelstråk och promenadvägar uppmuntrar till aktivitet och bidrar positivt till folkhälsan. Samutnyttjande av resurser, t ex transportpool, kan bidra till stärkta sociala nätverk.

### Uppföljning

Resvaneundersökning kommer att genomföras två respektive fem år efter inflyttning både för boende och verksamma på området. Samtidigt mäts antalet uthyrda fordon från transportpoolen samt räkning av miljöfordon på området. Utvärdering av IT-systemet samt registrering av den mängd resandeslag som används.

### Kunskapsspridning / exportpotential

Intresset och behovet av att hitta lösningar för hållbar mobilitet är stor både i Sverige och internationellt och vår ambition är att genom delprojekten visa på en mängd lösningar som tillsammans ger önskad effekt. Kunskapsspridning planeras att ske via det miljösamarbete som Sverige har upprättat med Staten Kalifornien via ett Memorandum of Understanding (MoU) on renewable Fuel and Energy. Kalifornien har en stor efterfrågan på miljöteknik på grund av sin tuffa miljölagstiftning med höga krav på utsläppsreduceringar.

### Medverkande aktörer

Styrgruppen, Chalmers