

MOBILITETSUTREDNING FÖR STRÖMBRYTAREN 12 OCH DEL AV STRÖMBRYTAREN 11 INOM NORRA HIMMELSTALUND

NORRKÖPINGS KOMMUN

2022-02-18



MOBILITETSUTREDNING FÖR STRÖMBRYTAREN 12 OCH DEL AV STRÖMBRYTAREN 11 INOM NORRA HIMMELSTALUND

Norrköpings kommun

KUND

Norrköpings Kommun

KONSULT

WSP Advisory

601 86 Norrköping
Besök: Södra Grytsgatan 7
Tel: +46 10-722 50 00
WSP Sverige AB
Org nr: 556057-4880
wsp.com

KONTAKTPERSONER

Lasse Brand
lasse.brand@wsp.com, +46 10-721 04 68

Frida Persson
frida.persson@wsp.com, +46 10 721 04 52

UPPDRAGSNAMN
Mobilitetsutredning för
Strömbrytaren 12 och del av
Strömbrytaren 11 inom Norra
Himmelstalund

UPPDRAGSNUMMER
10324556

FÖRFATTARE
Lasse Brand, Frida Persson

DATUM
2022-02-18

INNEHÅLL

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | INLEDNING | 4 |
| 1.1 | BAKGRUND | 4 |
| 1.2 | SYFTE | 4 |
| 2 | PLANER OCH FÖRUTSÄTTNINGAR | 5 |
| 2.1 | PROGRAM NORRA HIMMELSTALUND | 5 |
| 2.2 | DETALJPLAN FÖR STRÖMBRYTAREN 12 OCH DEL AV STRÖMBRYTAREN 11 | 5 |
| 2.3 | MÅLPUNKTER I OMRÅDET | 6 |
| 2.4 | RESVANOR | 8 |
| 2.5 | PLANER OCH STYRDOKUMENT | 9 |
| 3 | MÅL OCH UPPFÖLJNING | 14 |
| 3.1 | MÅLOMRÅDE STADEN OCH MÄNNISKAN | 15 |
| 3.2 | MÅLOMRÅDE HÅLLBART RESANDE | 16 |
| 3.3 | MÅLOMRÅDE GÅNG OCH CYKEL | 17 |
| 3.4 | MÅLOMRÅDE KOLLEKTIVTRAFIK | 18 |
| 3.5 | MÅLOMRÅDE BIL OCH PARKERING | 19 |
| 3.6 | MÅLOMRÅDE GODSTRANSPORTER | 20 |
| 4 | INSATSOMRÅDEN | 21 |
| 4.1 | SAMVERKAN | 21 |
| 4.2 | KOMMUNIKATION OCH DIALOG | 23 |
| 4.3 | STADEN OCH MÄNNISKAN | 24 |
| 4.4 | GÅNG OCH CYKEL | 27 |
| 4.5 | KOLLEKTIVTRAFIK | 29 |
| 4.6 | BIL OCH PARKERING | 30 |
| 4.7 | GODSTRANSPORTER | 33 |
| 5 | ÅTGÄRDER | 34 |
| 5.1 | SAMVERKAN | 35 |
| 5.2 | KOMMUNIKATION OCH DIALOG | 36 |
| 5.3 | STADEN OCH MÄNNISKAN | 37 |
| 5.4 | GÅNG OCH CYKEL | 38 |
| 5.5 | KOLLEKTIVTRAFIK | 40 |
| 5.6 | BIL OCH PARKERING | 41 |
| 5.7 | GODSTRANSPORTER | 43 |
| | BILAGA: INSPIRATIONSBLIDER FRÅN ANDRA STÄDER | 44 |

1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND

Under sommaren 2020 var planprogram för Norra Himmelstalund ute på samråd och planeras att godkännas under 2022. Planprogrammet kommer ligga till grund för flertalet detaljplaner som på sikt möjliggör för bostäder, skolor och kommersiell verksamhet. Det är ett stort område och fullt utbyggt kan det komma att rymma ungefär 6 000 nya boende (ca 3 000 nya lägenheter) samt olika typer av verksamheter som t.ex. arbetsplatser, icke-störande verksamheter samt kommunal- och kommersiell service. I planprogrammet framgår att hållbarhet ska präglade området. Det ska vara lätt att röra sig som gående och cyklist, kollektivtrafiken är nära och parkering sker i områdets utkanter. Det ska finnas gott om laddplatser och parkering för lådcyklar och andra cyklar ska finnas nära entréer. Service och skolor möjliggör för minskat transportbehov och genare kopplingar mot omkringliggande stadsdelar och centrum skapas för minskade barriäreffekter.

Kommunen har startat detaljplanearbete för ett område i Norra Himmelstalund, Strömbrytaren 12 och del av Strömbrytaren 11. Inom planområdet planeras det för bostäder, verksamheter och en förskola. För att säkerställa hållbart resande inom detaljplanen behövs en mobilitetsutredning

1.2 SYFTE

Syftet med mobilitetsutredningen är att ge en konkretiserad bild av hur planprogrammets ambition om en hållbar stadsdel kan uppnås på detaljplanenivå. Utredningen har flera syften:

- Definiera mål för detaljplaneområdet som till exempel maximalt avstånd till hållplats för samtliga boende, färdmedelsandelar, andel parkering för boende och verksamheter som sker i gemensam parkeringsanläggning, restidskvoter till viktiga målpunkter, genhetskvoter för cykelnätet samt ange hur uppföljning bör ske.
- Göra en översyn för att uppmärksamma eventuella brister i de hållbara trafiknäten och identifiera saknade länkar som skulle förbättra attraktiviteten för de hållbara färdmedlen
- Visa hur behovet av mobilitet kan tillgodoses
- Lyfta fram åtgärder i planering och implementering som kan ge en ökad andel hållbara resor till och från, men även inom detaljplaneområdet
- Vara ett verktyg för kommande planering

Mobilitetsutredningen ska vara ett konkret kunskapsunderlag och fungera som inspiration för kommunen, exploatörer, fastighetsägare och andra berörda vad gäller möjliga åtgärder i processer för detaljplan, bygglov, teknisk utredning - detaljprojektering och insatser under bygg- och driftskedet.

2 PLANER OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 PROGRAM NORRA HIMMELSTALUND

Norra Himmelstalund är beläget i västra delen av Norrköping och begränsas av E4:an i väster, Fiskebyvägen och Finspångsvägen i norr, Riksvägen i öster och Motala ström i söder, se Figur 1.

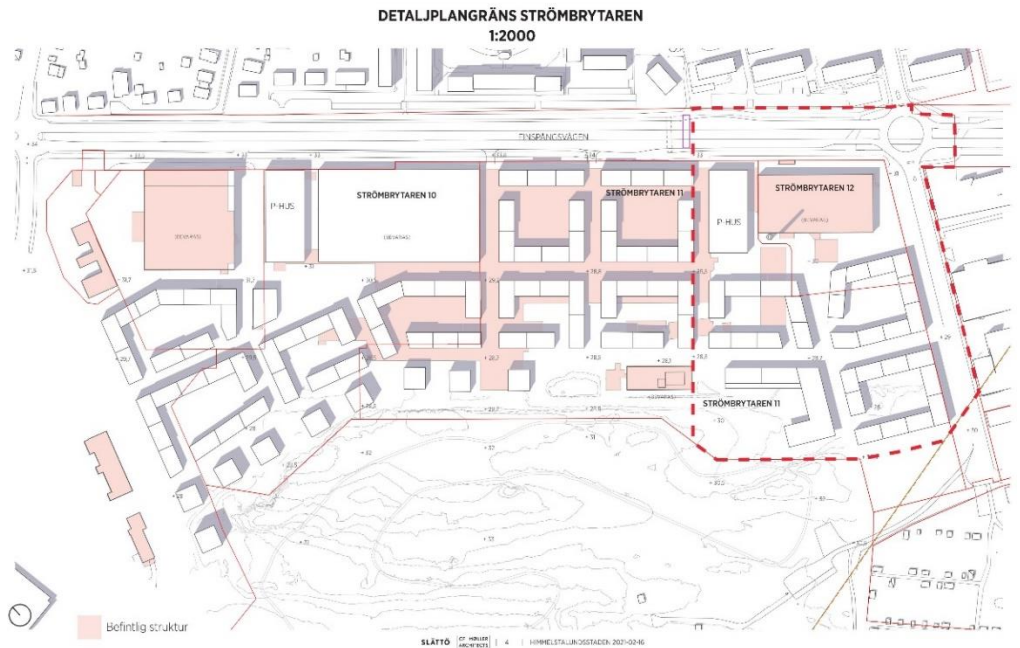


Figur 1 – Programområdet från planprogram Norra Himmelstalund. Norra Himmelstalund markerat med orange, i förhållande till centrala Norrköping. Mellan de röda linjerna är det 500 meter. Norrköpings kommun.

Norra Himmelstalund ligger nära innerstaden men tillräckligt långt ifrån centrum för att ha underlag för egen service. Närheten till resecentrum ska göra det enkelt att pendla. I planprogrammet för Norra Himmelstalund beskrivs visioner och ambitioner om att det ska vara lätt att ta sig dit med cykel. Bilen ska ha framkomlighet men på fotgängares villkor och ska parkeras i områdets utkanter. Det ska vara lätt att orientera sig till fots genom området. Det beskrivs även att nya attraktiva gångstråk längs med Motala ström ska tillskapas och nya, trygga gång- och huvudcykelstråk ska koppla ihop Norra Himmelstalund med omkringliggande stadsdelar. På så vis minskas barriäreffekterna som bland annat Riksvägen och Finspångsvägen utgör idag. En ny bro över Motala ström ska knyta samman norra och södra Himmelstalund och möjliggöra för bättre kollektivtrafik.

2.2 DETALJPLAN FÖR STRÖMBRYTAREN 12 OCH DEL AV STRÖMBRYTAREN 11

Detaljplaneområdet för Strömbrytaren 11 och 12 ligger beläget längs Finspångsvägen och Hagagatan, se det markerade området i Figur 2. Inom området planeras det för bostäder, bevarande av vissa befintliga verksamhetslokaler samt nybyggnad av verksamhetslokaler och mötesplatser såsom torg.

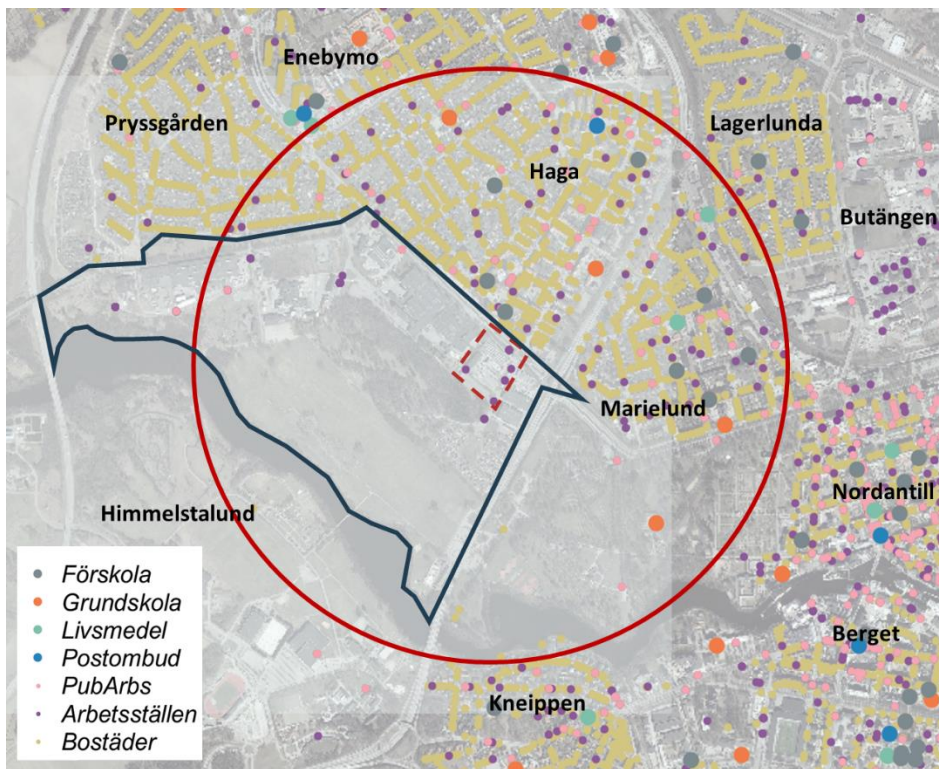


Figur 2 – Detaljplaneområdet för Strömbrytaren 12 och del av Strömbrytaren 11.

2.3 MÅLPUNKTER I OMRÅDET

Inom Norra Himmelstalund finns idag främst fritidsmålupunkter som Himmelstalundsfältet, hållristningarna, skogen och Himmelstalundsbadet. Det föreslås en ny bro över Strömmen vilket innebär en större möjlighet att nå idrottsanläggningarna på Södra Himmelstalund.

Inom 15 minuters gång från detaljplaneområdet finns idag några av de viktigaste målupunkterna som förskola, grundskola och livsmedel/postombud. Bättre kopplingar över Finspångsvägen och Riksvägen behövs dock om det ska vara attraktivt att gå dit även i praktiken, och åtminstone livsmedel och postombud ligger på en distans där de flesta kommer välja att köra eller cykla.



Figur 3 - Målpunktskarta över utredningsområdet. Det blåmarkerade området visar planområdet, det streckade området visar detaljplaneområdet och cirkeln motsvarar 15min gång från detaljplaneområdet.

Norrköpings vardagslivsindex, som visar tillgängligheten till viktiga målpunkter, indikerar ganska låg tillgång till stadens resurser. Själva detaljplaneområdet klassificerades inte eftersom det inte finns boende där än. Närmaste områden ligger på nivå 5 och delvis 6 av 7, där 7 är den lägsta nivån. Vardagslivsindexet visar betydelsen av att tillföra egen service i Norra Himmelstalund. Om även bättre kopplingar över Finspångsvägen skapas kommer detta gynna inte bara i planområdet utan också grannområden.

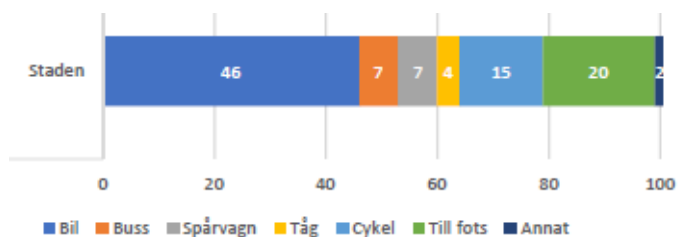
Förutom arbetsplatserna som är de största målpunkterna för resande i Norrköping är resecentrum, centrum, campus och handelsområden som Ingelsta starka målpunkter. De förstnämnda tre är inom attraktiv cykeldistans, om det skapas den planerade GC-bron över riksvägen och säkrare korsningsmöjligheter vid rondellen Hagagatan/Finspångsvägen. Viktiga målpunkter för Norra Himmelstalund är dessutom Eneby centrum, promenadstråket utmed Motala Ström och Södra Himmelstalund.



Figur 4 – Norrköpings vardagslivsindex runt utredningsområdet. Indexet har 7 nivåer där röd indikerar högst tillgång till vardagsmålpunkter och blå lägst. Det blåmarkerade området visar planområdet och det streckade området visar detaljplaneområdet

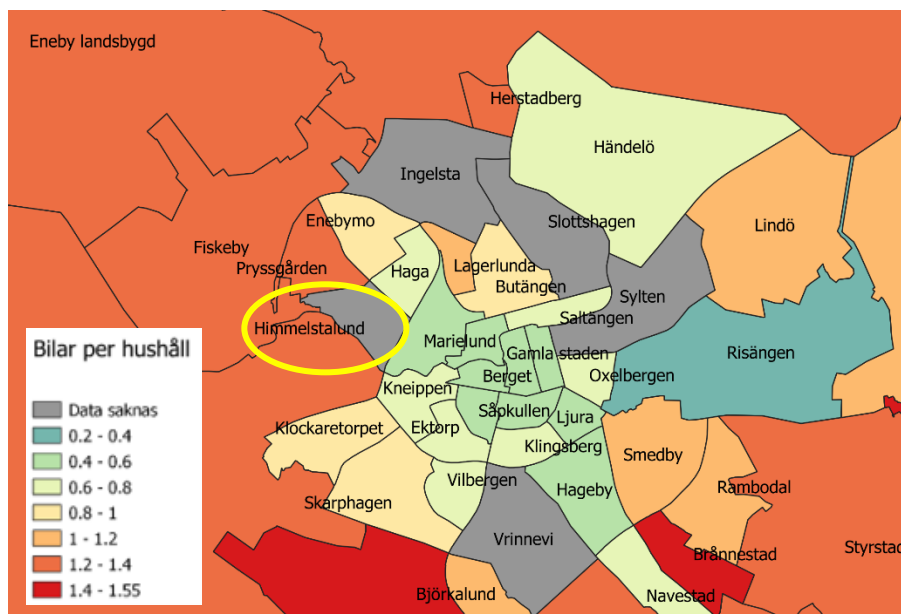
2.4 RESVANOR

Det finns ingen undersökning av resvanorna specifikt i Himmelstalund eller kringliggande stadsdelar. Senaste resvaneundersökningen för Norrköping som helhet genomfördes 2018. Enligt undersökningen är 59 procent av samtliga resor kortare än 5 kilometer för boende inom tätorten. Precis som i undersökningarna 2010 och 2014 är bil det vanligaste färdmedlet för norrköpingsborna med nästan hälften av resorna, medan gång, cykel och kollektivtrafik ligger på runt 15 till 20 procent av resorna. Inga tydliga trender i färdmedlens andelar syns över de åtta åren.



Figur 5 – Färdmedelsfördelning för Norrköpings tätort enligt RVU 2018.

För bilinnehavet finns data på stadsdelsnivå. Det saknas data för Himmelstalund då det idag inte bor så många där. I Haga, som ligger närmast detaljplaneområdet nordost om Norra Himmelstalund, ligger bilinnehavet i genomsnitt på 0,6 - 0,8 bilar per hushåll. Haga består delvis av flerbostadshus och delvis av villaområde. I angränsande Marielund, som också består av både flerbostadshus och villaområde men ligger närmare centrum öster om Norra Himmelstalund, finns bara 0,4 – 0,6 bilar per hushåll. I Pryssgården och liknande villaområden vid utkanten av tätorten är bilinnehavet högre.



Figur 6 - Bilinnehav i Norrköping.

2.5 PLANER OCH STYRDOKUMENT

2.5.1 Översiktsplan

Översiktsplanen för Norrköpings kommun är tredelad och består av en översiktsplan för staden (2017), en översiktsplan för landsbygden (2017) samt en gemensam översiktsplan för Norrköping och Linköping (2010). Det är översiktsplan för staden som är relevant för den här utredningen. Den består av två huvuddelar, en del med tematiskt innehåll som beskriver frågor som är viktiga för helheten, och en del som beskriver geografiska utvecklingsområden i staden. I översiktsplanen för staden finns strategier och riktlinjer för fortsatt planering av Norra Himmelstalund. Strategierna som nämns är bland annat att området kan utvecklas för stadsbebyggelse på längre sikt och att en tät blandad bebyggelse av stads- och centrumkaraktär är målsättningen. Vidare ska området utvecklas med respekt för närheten till Himmelstalundsfältet. Närheten till denna grönyta, samt närheten till Motala ström bör utnyttjas som en del i områdets attraktivitet. Inom området bör också service i form av exempelvis förskola planeras och byggas.

De riktlinjer för fortsatt planering för Himmelstalund som tas upp i översiktsplan för staden är:

- *Stadsmässig karaktär ska skapas genom att bryta upp strukturer, skapa kvarter och stråk.*
- *Hänsyn ska tas till viktiga kultur- och rekreationsvärden kring Himmelstalundsfältet.*
- *Den nya funktionen som infart till staden från E4:an innebär för Fiskebyvägen och Finspångsvägen ska beaktas.*

2.5.2 Trafikstrategi (granskning)

Norrköpings kommun är i process att upprätta en trafikstrategi som blir ett tillägg till översiktsplanen. Samrådet hölls under våren 2021. Granskningen skedde under november 2021 till och med januari 2022.

Granskningshandling för trafikstrategin innehåller nio målområden som

ger den strategiskt övergripande riktningen för trafiksystemets utveckling. Varje målområde konkretiseras i form av tillhörande strategier.

Trafikstrategins målområden ger ett tydligt budskap till nya detaljplaner att prioritera hållbara och delade trafikslag framför bilen, öka andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik, samt arbeta strategiskt med att begränsa parkeringsutbudet och använda parkeringsavgifter för att styra mot färre bilresor. Detta ska genomsyra alla planeringsskeden och planeringsområden. Samtliga målområden är relevanta för mobiliteten i Norra Himmelstalund och kommer beaktas i denna utredning, speciellt för framtagning av målen för detaljplaneområdet.

1

Målområde staden och människan: Möjliggöra mer yta för liv och rörelse

Genom att prioritera hållbara och delade trafikslag kan ytor frigöras i staden som möjliggör för liv och rörelse för att främja hälsa, tillgänglighet, jämställdhet, jämlikhet, trygghet och trafiksäkerhet.

2

Målområde hållbart resande: Öka andelen hållbara resor

Målområdet innebär att arbeta med beteendepåverkande insatser både fristående och tillsammans med infrastruktursatsningar. På så vis minskar behovet av investeringar och effekten av infrastruktursatsningen stärks.

3

Målområde gång & cykel: Andelen resor med gång och cykel ska öka

För att främja resande med gång och cykel är det viktigt att prioritera trafiksäkerhet, genhet och framkomlighet samt att underhålla gång- och cykelbanor året runt.

4

Målområde gång & cykel: Minska effekten av fysiska barriärer

För att arbeta mot ett trafiksäkert och hållbart trafiksystem är det viktigt att minska effekten av fysiska barriärer i staden och tätorterna.

5

Målområde kollektivtrafik: Andelen resor med kollektivtrafik ska öka

För att främja resandet med kollektivtrafik är det viktigt att prioritera effektiva byten genom att möjliggöra bytespunkter och pendlarparkeringar på strategiska platser.

6

Målområde kollektivtrafik: Inga onödiga stopp ska ske med kollektivtrafiken

För att göra kollektivtrafiken mer attraktiv är det viktigt att det går snabbt mellan punkt A och B, samt att inga onödiga stopp eller fördröjningar sker mellan hållplatser.

7

Målområde bil: Andelen bilresor ska minska

För att minska andelen bilresor är det viktigt att skapa goda förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik. De förbättrade förutsättningarna medför möjligheter att reducera bilens framkomlighet i innerstaden. Det är även viktigt att minska behovet av resor.

8

Målområde bil & parkering: Effektivisera ytan som används till bilparkering

Målområdet innebär att synliggöra kostnaden för parkering samt styra mot hållbart resande genom att kontinuerligt se över parkeringsutbud, parkeringsregleringar och parkeringsavgifter.

9

Målområde godstransporter: Anpassa infrastruktur och regleringar för ökad andel hållbara godstransporter

Målområdet innebär att transport och omlastning ska ske på rätt plats, vilket leder till att godstransporterna blir mer effektiva och hållbara.

Trafikstrategin pekar ut ett antal viktiga nya stråk i och omkring Norra Himmelstalund. De stämmer mestadels överens med den föreslagna gatustrukturen i Planprogram för Norra Himmelstalund som presenteras nedan i kapitel 2.5.5. Finspångsvägen föreslås bli en så kallad stadshuvudgata. Gemensamt för stadshuvudgator är att lokala målpunkter och stadsliv står i fokus. Det är viktigt med en balansering mellan olika trafikslag, låg hastighet och grönska samt att det finns säkra passager för gående och cyklister.

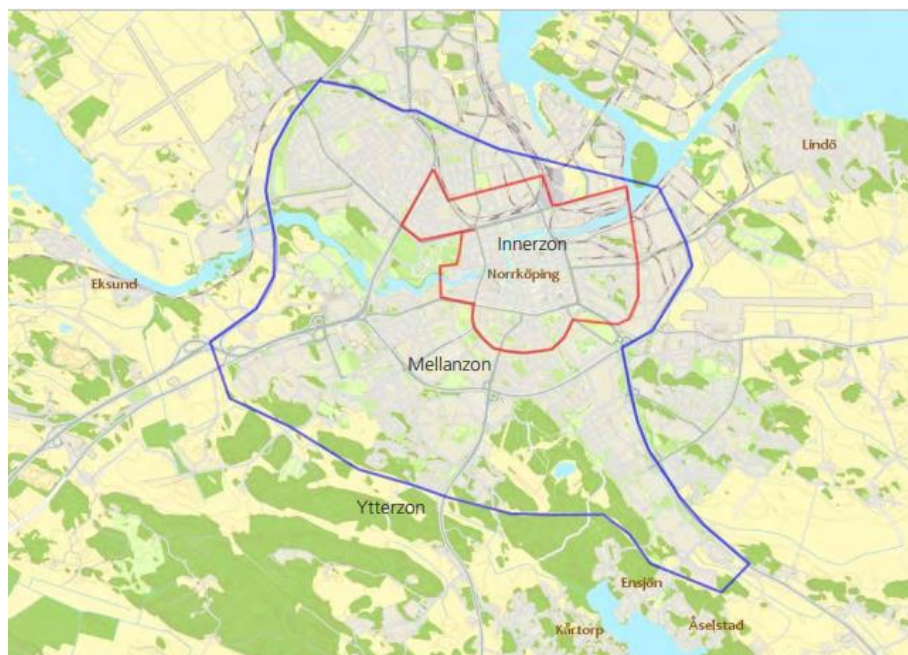
I trafikstrategin lyfts även ambitionen om att bli en 15-minutersstad, vilket Norrköping har goda förutsättningar för. Formuleringen från granskningshandlingen ger en viktig ambition även för Norra Himmelstalund: "15-minutersstaden är ett koncept där stadens invånare ska kunna gå eller cykla till de flesta målpunkter som är nödvändiga i vardagslivet på 15-minuter. Konceptet främjar hållbart resande och en mer hälsosam stad, samtidigt som vardagslivet för individen kan förenklas när utbudet finns i närområdet. (...) Utbud i form av förskola, skola, apotek, hållplatser, dagligvaruhandel men också kultur och rekreation inom gång- eller cykelavstånd gör det möjligt att på ett hållbart vis utföra de vardagliga resorna och ärendena för fler människor oavsett ålder, kön eller fysiska förutsättningar."

En annan viktig aspekt som lyfts i trafikstrategin är vikten av att arbeta systematiskt med fyrstegsprincipen och mobility management. Fyrstegsprincipen ska implementeras i det dagliga arbetet i samhällsbyggnadsprocessen. Detta genom att fokusera på att minska behovet av resor och optimera befintlig infrastruktur före om- och nybyggnation av gator och vägar. Områdesanpassade åtgärdsplaner som främjar hållbart resande nämns som ett verktyg för att arbeta strategiskt med beteendepåverkan inom mobility management.

2.5.3 Riktlinjer för parkering i Norrköpings kommun

Riktlinjer för parkering antogs 2017 och används idag som parkeringsnorm för bil och cykel vid nyetablering. Staden är indelad i olika zoner där parkeringsnormen skiljer sig i de olika zonerna. Innerzonen har lägst bilparkeringsnorm där bilparkering så långt som möjligt ska förläggas under mark, överdäckad eller i parkeringshus. Även i mellanzonen beräknas parkeringstalet för bil relativt lågt, dock är skillnaderna mellan olika platser större. I ytterzonen beräknas bilparkeringsnormen något högre då yttre

delarna av staden ofta inte har samma goda tillgång till kollektivtrafik och cykelbanor. Parkeringsnormen öppnar dessutom för en sänkning av parkeringstalet genom mobilitetsåtgärder som bilpool eller grön resplan. Zonindelningen kan ses i Figur 7. Indelningen ska inte ses som absolut, exempelvis kan en viss plats i mellanzonen ha sådana kvalitéer i form av kollektivtrafiktillgång att den bör räknas till innerzonen. Himmelstalund har potentialen att uppnå dessa kvalitéer i framtiden. Programområdet planeras utifrån innerstadszonen vilket är uppnåbart genom de mobilitetsåtgärder som planeras och då området ligger strategiskt med goda kopplingar till viktiga målpunkter.



Figur 7 - Grov indelning av zoner för parkeringsnormer.

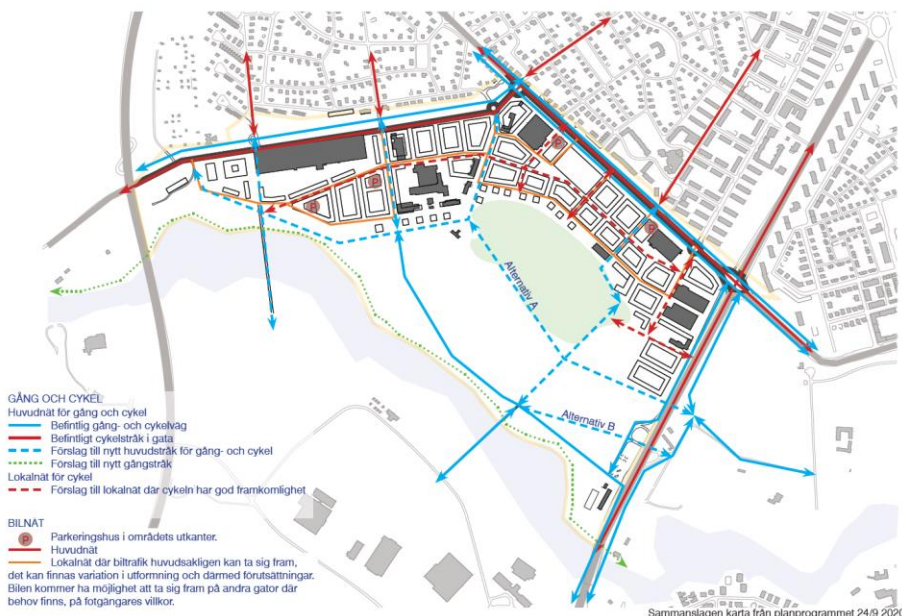
2.5.4 Program och strategi för Mobility Management och Hållbart Resande

Som del av projektet Framtidens resor i Norrköping (FriN) tog kommunen fram ett program för mobility management och hållbart resande år 2016–2017. Den innehåller åtgärdsförslag inom tio strategiområden. I synnerhet strategi 1, 2, 5, 6, (7) och 8 är relevanta för mobiliteten i Norra Himmelstalund och kommer tillämpas i denna utredning:

1. MM i tidig kommunal planering
2. MM i byggskedet
3. MM i driftskedet
4. Främja MM och Hållbart Resande i kommunens verksamhet
5. Främja gång-, cykel- och kollektivtrafik
6. MM-insatser för allmänheten
7. MM-insatser för anställda inom kommunens verksamhet
8. MM-insatser för arbetsplatser i kommunen eller regionen
9. MM-insatser för barn och unga
10. MM i regional planering

2.5.5 Planprogram (samråd)

Samrådshandlingen för planprogram Norra Himmelstalund ligger till grund för den här mobilitetsutredningen för detaljplaneområdet Strömbrytaren 11 och 12 inom planprogrammet. I planprogrammet beskrivs mål och visioner för en utveckling och utbyggnad av Norra Himmelstalund samt förutsättningar för platsen. Planprogrammet visar en översiktlig gatustruktur för området och hur det på ett tydligt sätt knyts samman med omgivande stadsdelar. Planprogrammet utreder området på en övergripande nivå för att det sedan ska vara ett stöd i det fortsatta arbetet med detaljplanläggning.



Figur 8: Gatustruktur enligt planprogrammet.

2.5.6 Stadsbyggnadsramar

Stadsbyggnadsramarna är ett dokument som i ett tidigt skede sätter ramarna för och vägleder detaljplanen "Strömbrytaren 12 och delar av Strömbrytaren 11". Dokumentet har tagits fram i dialog med fastighetsägare Slättö/Peab och Samhällsbyggnadskontoret i Norrköping. Stadsbyggnadsramarna är en gemensam överenskommelse för det framtida arbetet med detaljplanen.

Stadsbyggnadsramarna tar bland annat upp att kvartersstrukturen har utformats i planprogrammet för Norra Himmelstalund och bygger på en tät och stadsmässig karaktär. Hänsyn tas till byggnader som ska bevaras och placering av torgytor har gjorts med avvägning för att både möjliggöra handel och ljusa, trevliga vistelseytor. Torget som planeras nedanför befintlig byggnad på fastigheten Strömbrytaren 12 ska vara inbjudande, ett entrétorg till den nya stadsdelen. Det är viktigt att ägna särskild eftertanke och analys åt entréer till det nya bostadsområdet. Vidare tas det upp att bostadsentréer ska skapa en levande och attraktiv miljö och att det ska studeras var och vilken omfattning lokaler ska placeras i bottenvåningar för att skapa levande bottenvåningar.

Gällande gator och trafik tar Stadsbyggnadsramarna upp att gatumark och torg planläggs som allmän plats med kommunalt huvudmannaskap och att Finspångsvägen och Hagagatan är de två befintliga gator som ingår i planområdet. I övrigt planeras flera nya gator. Finspångsvägen ska omgestaltas till en trädkantad stadshuvudgata med inbjudande cykel- och

gångvägar. Över gatan planeras flera säkra gång- och cykelpassager. Hagagatan ska gestaltas om till en grön och lummig innerstadsgata. Korsningen Hagagatan och Finspångsvägen ska byggas om till en tryggare passage för gång- och cykeltrafikanter.

3 MÅL OCH UPPFÖLJNING

Denna mobilitetsutredning beskriver hur planprogrammets ambition om en hållbar stadsdel kan uppnås på detaljplanenivå. Tydliga målsättningar, som bygger på trafikstrategins nio målområden för Norrköping, har tagits fram för att konkretisera ambitionen.

Huvudmål för Norra Himmelstalund

Vi vet att vi är på rätt väg när de hållbara resorna står för en majoritet av resorna. Därför föreslås ett övergripande huvudmål om att andelen resor som sker med gång, cykel eller kollektivtrafik ska vara minst 70 procent för hela Norra Himmelstalund år 2030, vilket ska vara vägledande för samtliga kommande detaljplaner inom området. Hela Norra Himmelstalund kommer inte vara utbyggt till år 2030, men det bedöms som rimligt att börja följa upp målsättningarna då och det kommer att behöva göras kontinuerligt även efter. Det övergripande målet för Norra Himmelstalund mäts vart fjärde år i samband med Norrköpings resvaneundersökningar, första gången år 2030.

Det finns ingen undersökning av resvanorna specifikt i Himmelstalund eller kringliggande stadsdelar. Enligt senaste resvaneundersökningen år 2018 sker 46 procent av resorna av boende i Norrköpings tätort med bil, medan 53 procent sker med gång, cykel eller kollektivtrafik. Färdmedelsfördelningen varierar beroende på stadsdelars lokalisering, trafik-, stads- och befolkningsstruktur.

Trafikstrategin innehåller inga konkreta siffror för Norrköpings framtida färdmedelsandelar, men utger tydligt målet att öka andelen hållbara resor jämfört med idag. Det är rimligt att ett nytt område med höga ambitioner kring hållbart resande ska ha högre målsättningar än genomsnittet. Baserat på Norra Himmelstalunds halvcentrala läge, trafikstruktur som prioriterar hållbara färdmedel, täta bebyggelse och förväntade yngre befolkningsstruktur föreslås därför ett mål av minst 70 procent hållbara resor år 2030. Som uppföljningsmetod rekommenderas att anpassa metoden för Norrköpings regelbundna resvaneundersökningar så att resvaneandelar beräknas även på stadsdelsnivå.

Huvudmål:

Minst 70 procent hållbara resor (gång, cykel och kollektivtrafik) av boende i Norra Himmelstalund år 2030

Mål för detaljplaneområdet

En hög andel hållbara resor förutsätter att det finns bra kvalitet på kollektivtrafik, gång- och cykelnät, men även att stadens struktur och serviceutbud främjar denna typ av resor. Dessa förutsättningar har

konkretiserats som specifika, mätbara, accepterade, realistiska och tidsbundna mål (så kallade SMART:a mål) för detaljplaneområdet. Målen presenteras i de följande sex delkapitlen.

Alla mål gäller för året när detaljplaneområdet är färdigbyggt och de flesta boende har flyttat in, förmodligen år 2026. Målen ska vara lätta att följa upp. De flesta föreslagna mål kan mätas med enkla GIS-analyser, egna bedömningar av kommunens projektledare för området eller offentlig statistik. Några föreslagna mål kräver en attitydundersökning med de nyinflyttade i detaljplaneområdet. En sådan enkät kräver lite mer tid, men bedöms kunna bli ett viktigt kunskapsunderlag för Norrköping kommuns arbete – inte bara för det färdigbyggda detaljplaneområdet utan också för andra, senare detaljplaner inom Norra Himmelstalund.

Regelbunden uppföljning

Mål kan uppfylla sin styrningsfunktion bara i kombination med en rutin för regelbunden uppföljning. Då är det möjligt för Norrköpings kommun att se hur sina insatser påverkar resvanorna, om målen uppnås eller om ytterligare åtgärder behövs. Efter den initiala mätningen efter inflytt bör målen för detaljplaneområdet mätas med jämna intervaller, till exempel vartannat år.

Beroende på om målen har uppnåtts eller ej borde kommunens åtgärder anpassas på olika sätt. Om målen uppfyllts kan nya sättas. Om målen inte har uppfyllts borde fördjupande analyser genomföras för att förstå varför, till exempel en attitydundersökning med boende och en djupgenomgång av hur väl strategierna tagits om hand i genomförandet. Med analyserna som underlag kan nya åtgärder tas fram eller befintliga åtgärder förbättras för att uppnå de satta målen.

3.1 MÅLOMRÅDE STADEN OCH MÄNNISKAN

Målområde staden och människan handlar om att möjliggöra mer yta för liv och rörelse och på så sätt främja hälsa, tillgänglighet, jämställdhet, jämlikhet, trygghet och trafiksäkerhet. Den siktar på ett levande och aktivt gaturum, ett "gemensamt vardagsrum", som alla känner sig trygga att vistas i.

Målområdet applicerar även Norrköpings mål att vara en "15-minutersstad". Ett bra utbud av offentlig och kommersiell service i närområdet ska göra det möjligt att lätt utföra de vardagliga ärendena med gång och cykel.

I granskningshandlingen för trafikstrategin listas strategier under varje målområde. Under staden och människan står det bland annat att "*vid nybyggnation och ombyggnation av gaturum i centrala staden ska gång, cykel och grönska tillsammans få mer plats än bil och buss*" och att "*nya gång- och cykelstråk samplaneras med gröna stråk*".

Staden och människan

| Mål | Indikator och målnivå | Datakälla |
|---|--|--|
| 15-minutersstad - bra serviceutbud inom 15 min gångavstånd | Det finns minst en förskola, grundskola, vårdcentral, apotek, större matbutik, postombud, park, idrottsanläggning, lekplats och restaurang inom 1,5 km vägsträcka (alternativt 1 km fågelväg) från detaljplaneområdets mittpunkt | GIS-analys |
| Gaturummet prioriterar hållbara trafikslag och trafiksäkerhet | Minst 80% av gaturummet i detaljplaneområdet ska vara cykelfartsgata, gångfartsområde, kollektivkörfält, gång- eller cykelbana | GIS-analys |
| Grönt och attraktivt gaturum | Alla gaturum i detaljplaneområdet har träd, buskar eller annan grönska av hög kvalitet; maxavståndet mellan offentliga sittmöbler är 50m | Bedömning |
| Varierade bottenvåningar och tryggt gaturum | Minst 1 entré per 30m husfasad*, varierad bebyggelse inom kvarteren och fasader med hög detaljrikedom i ögonhöjd | Fastighetsägare / detaljplan / bygghandlingar samt bedömning |

* Aktiva entréer innebär entréer som nyttjas av många människor, dvs. inga nödutgångar, soprumsdörrar och liknande

3.2 MÅLOMRÅDE HÅLLBART RESANDE

Målet för Norra Himmelstalund är att nå en hög andel resor med gång, cykel och kollektivtrafik som ligger över Norrköpings genomsnitt. Boende och verksamma i området ska ha goda möjligheter att välja hållbara färdmedel för sina resor. Det är även viktigt att arbeta med barns resor. Aktiva resor ger inte bara bättre hälsa utan också bättre skolresultat.

För att öka andelen hållbara resor behövs gång, cykel- och kollektivtrafikresor främjas. Det innebär bland annat att prioritera trafiksäkerhet, genhet och framkomlighet för gång och cykel, att prioritera effektiva byten för kollektivtrafiken (det ska gå snabbt att ta sig mellan punkt A och B) samt att arbeta med beteendepåverkande insatser.

Hållbart resande

| Mål | Indikator och målnivå | Datakälla |
|--|---|--------------|
| Mycket goda möjligheter att resa hållbart | Andelen hållbara resor (gång, cykel och kollektivtrafik) av boende i Norra Himmelstalund år 2030 ska vara minst 70% | RVU |
| Goda möjligheter för barn att på ett säkert sätt gå eller cykla till förskolan | På detaljplaneområdets förskola ska andelen barn som går eller cyklar med föräldrar till förskolan vara minst 80% | Förskole-RVU |

3.3 MÅLOMRÅDE GÅNG OCH CYKEL

För att främja resande med gång och cykel är det viktigt att prioritera trafiksäkerhet, genhet och framkomlighet samt att underhålla gång- och cykelbanor året runt. Det är även viktigt att minska effekten av fysiska barriärer och skapa bra kopplingar till viktiga målpunkter i grannområden. Relevanta strategier för målområdet som listas i trafikstrategin är bland annat att *"högt trafikerade gång- och cykelvägar ska separeras från varandra"* och att *"under ombyggnation och vid tillfälliga avstängningar ska cykelns framkomlighet säkerställas"*. Eftersom vissa boende kommer flytta in när andra delar fortfarande byggs och nya resvanor utformas främst den första tiden efter inflyttningen är det särskilt viktigt att säkerställa bra framkomlighet för gående och cyklister redan under byggskedet.

Ett sätt att mäta cykeltrafikens konkurrenskraft är restidskvot. Restidskvoten är tiden det tar att cykla mellan två punkter dividerat med tiden det tar att åka bil mellan samma punkter. Enligt GCM-handboken¹ ska restidskvoten vara högst 1,5 inom en tätort för att cykeln ska kunna konkurrera med bilen. Eftersom planprogrammet för Norra Himmelstalund har en hög ambition och detaljplaneområdet är den delen som ligger närmast centrum är målet att den genomsnittliga restidskvoten cykel/bil till viktiga målpunkter ska vara högst 1,2 för detaljplaneområdet. Genomsnittlig restidskvot 1,2 är realistisk, eftersom många målpunkter ligger nära och parkeringstiden ingår i restiden med bil. Målpunkterna i närområdet (närmaste förskola, grundskola, vårdcentral, apotek, större matbutik, postombud, park, idrottsanläggning, lekplats och restaurang) kommer i många fall nås till och med snabbare med cykel än med bil, eftersom hela resan från detaljplaneområdets mittpunkt till målet mäts, inklusive tiden det tar att gå till och från bilen och att parkera den. För målpunkterna som ligger längre bort kan en låg restidskvot uppnås med hjälp av genare körsträcka för cykeln än för bilen (campus) eller cykelparkering närmare målet än bilparkering (centrum, resecentrum). Restidskvot 1,2 måste dessutom inte uppnås för alla målpunkter, eftersom den genomsnittliga restidskvoten räknas. Centrala element för att uppnå målet är att realisera ett bra serviceutbud i och omkring detaljplaneområdet, att bygga bra cykelinfrastruktur och att erbjuda bilparkering inom detaljplaneområdet bara i mobilitetshuset.

¹ GCM-handbok – Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus. Trafikverket och SKL.

| Gång och cykel | | |
|--|--|---------------------|
| Mål | Indikator och målnivå | Datakälla |
| Konkurrenskraftiga restider med cykeln | Genomsnittlig restidskvot cykel/bil på max 1,2 under morgontrafiken (kl.8) till viktiga målpunkter* från detaljplaneområdets mittpunkt | GIS-analys |
| God standard av gång- och cykelbanor | Separata gång- och cykelbanor på alla gator i detaljplaneområdet som inte är gångfartsområde eller cykelfartsgata | Bedömning |
| Bra gång- och cykelframkomlighet under byggfasen | Alla gator i detaljplaneområdet har skyddade gång- och cykelbanor under byggfasen | Bedömning |
| Hög trafiksäkerhet för gående och cyklister | Minst 80% av invånare i detaljplaneområdet upplever att trafiksystemet för gående och cyklister är tryggt och säkert | Attitydundersökning |

* Centrum, resecentrum, campus, samt närmaste förskola, grundskola, vårdcentral, apotek, större matbutik, postombud, park, idrottsanläggning, lekplats och restaurang

3.4 MÅLOMRÅDE KOLLEKTIVTRAFIK

För att göra kollektivtrafiken mer attraktiv är det viktigt att det går snabbt mellan punkt A och B, samt att inga onödiga stopp eller fördröjningar sker mellan hållplatser. I granskningshandlingen för trafikstrategin listas strategier för att uppnå detta. En relevant strategi för detaljplaneområdet är att *"möjliggöra effektiva byten mellan kollektivtrafiklinjer och andra trafikslag"*. Målet är att alla kollektivtrafikhållplatser i detaljplaneområdet ska vara lätt att nå som gående samt ha cykelparkeringar av hög kvalitet.

En annan viktig strategi är att *"samplanera bebyggelseområden och kollektivtrafik i översiktsplanering och detaljplanering"*. Målet för detaljplaneområdet är att det ska finnas minst kvartstrafik inom 300m för alla boende när de flyttar in. Det kan åstadkommas genom att öka turtätheten på Finspångsvägen innan de första boende flyttar in.

Konkurrenskraftiga restider i jämförelse med bilen är en viktig faktor även för kollektivtrafikandelen. En restidskvot på högst 1,5 rekommenderas för att kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilen och blir målet för detaljplaneområdet. För att uppnå målsättningen behöver buss/spårväg prioriteras på Finspångsvägen med hjälp av bland annat kollektivtrafikkörfält.

| Kollektivtrafik | | |
|---|--|------------|
| Mål | Indikator och målnivå | Datakälla |
| Bra kollektivtrafiksutbud redan vid inflyttning | Minst kvartstrafik inom 300m för alla boende i detaljplaneområdet när de flyttar in | GIS-analys |
| Konkurrenskraftiga restider med kollektivtrafik | Genomsnittlig restidskvot kollektivtrafik/bil på max 1,5 under morgontrafiken (kl.8) till viktiga målpunkter* från detaljplaneområdets mittpunkt | GIS-analys |
| Cykelparkering av hög kvalitet vid kollektivtrafikhållplatser | Alla hållplatser i detaljplaneområdet ska ha cykelparkeringar med möjlighet till ramlås och väderskydd | Bedömning |

* Centrum, resecentrum, campus, samt närmaste förskola, grundskola, vårdcentral, apotek, större matbutik, postombud, park, idrottsanläggning, lekplats och restaurang

3.5 MÅLOMRÅDE BIL OCH PARKERING

Målområdet för bil i trafikstrategin innebär att andelen bilresor ska minska genom att öka andelen resor med andra färdmedel än bil. Ett sätt att begränsa bilresande är att sätta upp mål för bilinnehav i området. I Haga, som ligger närmast detaljplaneområdet ligger bilinnehavet i genomsnitt på 0,6 - 0,8 bilar per hushåll medan det i Marielund, som ligger närmare centrum, bara finns 0,4 - 0,6 bilar per hushåll. Båda områdena består av flerbostadshus och villaområde. På grund av Norra Himmelstalunds starka hållbarhetsambition är målet för detaljplaneområdet ett bilinnehav av högst 0,4 bilar per hushåll.

Målområdet för bil och parkering innebär att effektivisera ytan som används till bilparkering. Därför är ett mål för detaljplaneområdet att 100% av parkeringsytorna sker i gemensam parkeringsanläggning (vid utkanten av området). Det ska inte finnas parkeringar utöver detta, med undantag för parkeringar som är reserverade för rörelsehindrade och delningsfordon samt möjlig korttidsparkering för hämtning/lämning vid förskolan. Som gemensam parkeringsanläggning planeras ett mobilitetshus, som är en yteffektiv form av förvaring av fordon. Till skillnad från traditionella parkeringshus erbjuds även andra tjänster och funktioner kopplade till människors behov av mobilitet. Förutom parkeringsplatser för privatägda bilar kan ett mobilitetshus exempelvis innehålla delningstjänster för bil och cykel, el-laddning, paketutlämning, information om kollektivtrafikavgångar och cykelverkstad.

Andelen laddbara fordon är svårt att förutspå, men lär växa snabbt de kommande åren. Prognoser tyder på minst 1,3 miljoner laddbara fordon år 2026 när de flesta boende har flyttat in i detaljplaneområdet.² Detta motsvarar cirka 23 procent av den prognosticerade fordonsflottan samma år. Elbilsandelen i nybyggda tätortsområden som Norra Himmelstalund brukar vara över genomsnittet. Dessutom borde en viss säkerhetsmarginal inplaneras så att laddplatserna inte är fullbelagda direkt första året. Hälften

² [Power Circle: Elbilsläget 2018](#) prognosticerade cirka 1,3 miljoner laddbara bilar år 2026. Samma rapport prognosticerade ca 260 000 laddbara fordon år 2021, vilket redan i oktober 2021 har överträffats med 20 000 fordon. Detta tyder på att det handlar om en försiktig prognos och att andelen kan bli ännu högre.

av parkeringsplatser ska därför ha installerade laddboxar och resten ska vara förberedda för installation av laddboxar³.

En strategi som nämns i granskningshandlingen för trafikstrategin för att styra mot hållbart resande inom målområde bil och parkering är att se till att det finns *”tillgång till säker och funktionell cykelparkering i staden och i tätorterna.”* För detaljplaneområdet är ett mål att det ska finnas lättillgänglig cykelparkering av hög kvalitet vid eller i varje byggnad samt att det ska finnas cykelparkering med hög kvalitet vid torget.

För att underlätta en bilfri vardag ska bostadskvarteren också ha lånepool med fordon för hållbara transporter. Det är viktigt att de finns i närheten, är lätt att boka och alltid i gott skick om de ska bli ett fungerande verktyg i vardagspusslet.

| Bil och parkering | | |
|--|--|---|
| Mål | Indikator och målnivå | Datakälla |
| Lågt bilinnehav | Genomsnittligt bilinnehav av högst 0,4 bilar per hushåll i detaljplaneområdet | Fordonsstatistik |
| Gemensamma parkeringslösningar med gott om laddplatser | 100% av parkeringsytorna ligger i gemensamma p-anläggningar (med undantag för parkering för funktionshindrade och delningsfordon samt hämta/lämna-platser vid förskolan) där alla p-platser är förberedda för installation av laddboxar och 50% har installerade laddboxar | Fastighetsägare / detaljplan / bygghandlingar |
| Lättillgänglig cykelparkering av hög kvalitet | 100% av bostäders och torgets cykelparkering har möjlighet till ramlås och är lättillgänglig*, minst 70% är väderskyddad, minst 10% rymmer en lådcykel eller barnvagn | Fastighetsägare / bygghandlingar |
| Bra utbud av cykelparkering | Minst 80% av boende i detaljplaneområdet är nöjd med tillgången till cykelparkering | Attityd-undersökning |
| Bra tillgång till lånefordon för transporter | Minst 1 gångkärra, 1 cykelkärra och 2 lådcyklar per 50 lägenheter som boende kan låna i sina kvarter | Fastighetsägare |

**inga höjdskillnader alternativt cykelramp eller cykelanpassad hiss till cykelparkering, automatiska dörröppnare till cykelförråd och entré, minst 120 cm bred dörr och cykelvänlig tröskel*

3.6 MÅLOMRÅDE GODSTRANSPORTER

Genom att se till att transport och omlastning sker på rätt plats möjliggörs mer effektiva och hållbara godstransporter. En av de strategier som nämns för målområde godstransporter i granskningshandlingen för trafikstrategin är *”säkerställ ytor för mikroterminaler samt andra gemensamma arbets- och omlastningsytor i staden”*. Genom att placera verksamheterna vid utkanten av området möjliggör planprogrammet godsleveranser som inte påverkar bostadskvarteren och ingen omlastning krävs.

³ Inte snabbbladdning utan vanliga laddplatser där boende kan ladda t.ex. under natten.

Den viktigaste aspekten i detaljplaneområdet är således leveranser till bostadshusen. För att minska antalet korttidsparkerade skåpbilar framför bostadshusen ska det finnas centrala leveransställen i området. Lämpliga platser är till exempel torget och parkeringshuset. Leveransboxar gör det möjligt att leverera utan att mottagaren är på plats. Detta ger en större spridning av leveranser då de exempelvis kan ske mitt på dagen när det är mindre trafik. Det bidrar även till ökad möjlighet av samleveranser.

| Godstransporter | | |
|---|---|-----------|
| Mål | Indikator och målnivå | Datakälla |
| Paketutlämning eller serviceboxar på centrala platser i området | Alla boende ska ha tillgång till serviceboxar inom 500m | Bedömning |

4 INSATSOMRÅDEN

Om målen ska bli verklighet behövs konkreta insatser och effektiva åtgärder under hela stadsbyggnadsprocessen. Insatsområden har tagits fram som på en övergripande nivå beskriver vad som ska göras för att främja hållbart resande inom, till och från detaljplaneområdet. De är inspirerade av framgångsrika stadsbyggnadsprocesser i andra städer och syftar på en balans av olika åtgärdsstyper, involverade aktörer och planeringssteg.

4.1 SAMVERKAN

[med politiken, inom och mellan förvaltningarna, med byggaktörer]

Förankra strategiska beslut inom politiken

En grundförutsättning för ett lyckat stadsutvecklingsprojekt är att förankra det med kommunens politiska ledning. De berörda politiska nämnderna (byggnads- och miljöskyddsnämnden, samhällsplaneringsnämnden, tekniska nämnden) borde informeras regelbundet över framsteg och strategiska beslut i planeringsprocessen. För att få stöd är det viktigt att visa på nyttan, arbeta med visuellt material och förklara hur projektet passar ihop med andra kommunala satsningar. Även lyckade liknande exempel i andra städer kan hjälpa att visa att projektet är genomförbart. Extern medfinansiering kan hjälpa för att få stöd för åtgärder utöver det vanliga, såsom ambitiösa mobilitets- och påverkansåtgärder. Relevanta finansieringskällor är bland annat stadsmiljöavtal, klimatklivet och statlig medfinansiering till åtgärder inom miljö och trafiksäkerhet på kommunala gator och vägar.

Förankra strategiska beslut inom samhällsbyggnadskontoret

Samverkan mellan olika kommunala aktörer och delprojekt i stadsutvecklingsprojektets olika skeden är en förutsättning för att nå målen. För att uppnå en hög andel hållbara resor måste frågan lyftas av olika aktörer. Många förvaltningsdelar kommer vara inblandade i stadsbyggnadsprocessen för Himmelstalund. Därför är det viktigt att de följer en gemensam inriktning och arbetar aktivt med åtgärder och verktyg som fungerar i deras respektive processer.

Särskilt viktigt är en långsiktig förankring inom samhällsbyggnadskontoret, så att planprogrammets och detaljplanens ambitioner och strategier genomförs med hög kvalitet i senare processteg. Avdelningen *Plan och bygglov* har en nyckelfunktion, där processen borde förankras bland annat med enheten *Bygglov*, enheterna *Översiktsplanering* och *Detaljplanering*, samt avdelningschefen. Andra relevanta aktörer kan vara samhällsbyggnadskontorets ledning, avdelningen *Strategi och exploatering* (enheter *Exploatering*, *Infrastruktur*, *Stadsmiljö* och *Övergripande samhällsplanering*), enheten *Gata och trafik* samt *Driftstöd och service*.

Relaterade kommunala processer borde identifieras och involveras tidigt för att stämma av planerna. Relevant är till exempel samhällsbyggnadskontorets arbete med processen för omvandling av Finspångsvägen till stadshuvudgata, Östgötatrafiken angående högre turtäthet, samt förvaltare av elnätet angående placering av transformatorstationer för att säkerställa elförsörjningen bland annat av parkeringshuset. En aspekt som brukar påverka gatans utformning är träd och ledningar. Tidig avstämning med ledningssamordnare är bra för att få till de gröna stråk som efterfrågas. Ofta kan inte träd planteras direkt intill ledningar och riskeras därför att prioriteras bort. Tidig samordning kan hjälpa för att lägga ledningar på ett smart sätt och möjliggör större grönytor.

Ta fram handledningar och kommunicera genom hela samhällsbyggnadsprocessen

Olika åtgärder krävs under stadsbyggnadsprocessens återstående skeden (Detaljplan, Teknisk utredning - Detaljprojektering, Bygglov, Bygg- och driftskede). Dessa åtgärder sammanfattas i nästa kapitel. För att göra det lätt att följa planprogrammets och detaljplanens strategiska beslut borde de också omvandlas till konkreta handledningar för de olika skedena. Vad är viktigt för de ansvariga kollegorna att veta och följa? Ofta misslyckas ambitiösa planer genom att vattnas ner i många små, ibland omedvetna, beslut senare i processen. Tydlig kommunikation som är tillräckligt konkret och därför lämplig för det dagliga arbetet hjälper att undvika detta.

Samarbeta med förskolan och andra blivande målpunkter för att ta fram resplaner i ett tidigt skede

Även samverkan utöver samhällsbyggnadskontoret och kommunens verksamhet är viktig. Genom att i ett tidigt skede identifiera samarbetspart kan specifika resplaner tas fram för olika målpunkter i området. Särskilt förskolan är viktig för att från början lyfta behovet av barns aktiva resor och minimera skjutsning med bil. Andra lämpliga samarbetspartners kan vara fastighetsägare, byggherrar, arbetsgivare och butiksägare.

Samverka med exploatören/byggaktörerna

Exploatören och byggaktörerna har en nyckelroll i stadsbyggnadsprocessen. Många mål och insatsområden kräver ett samarbete mellan kommunen och exploatören, i stort sett allt som rör kvartersmarken. Strategin borde vara att säkerställa en gemensam vision om en hållbar stadsdel och en gemensam uppfattning om ambitionsnivån. Det är viktigt att tydligt kommunicera vad kommunen förväntar sig, vad det betyder konkret för exploateringen och att hålla fast överenskommelser i avtal.

Kärnan är en nära dialog med markägarna Slättö och Peab. Stadsbyggnadsramarna togs fram i dialog med Slättö/Peab och Samhällsbyggnadskontoret och är en gemensam överenskommelse för det framtida arbetet med detaljplanen, vilket utgör en bra bas. Grundläggande strategiska beslut, som att parkering bara sker i parkeringshuset vid utkanten av området, har på det viset kommunicerats i ett tidigt skede. Nu krävs en nära dialog under detaljplanens framtagning för att konkretisera vad detta betyder för exploateringen och omvandla det till tydliga avtal.

Dialogen mynnar i ett exploateringsavtal (ett civilrättsligt avtal om genomförande av detaljplanen mellan Norrköpings kommun och exploatören) som skrivs innan detaljplanen antas. I det kommer alla frågor kring fastighetsregleringar, kommunens och exploatörens ansvar och åtaganden, byggnation och även frågor om exempelvis parkeringshuset att ingå. Utmanande frågor att lösa kommer vara att säkra den långa driften av mobilitetshuset och mobilitetsåtgärderna (tex eventuell bilpool), samtidigt som det ska skapas flexibilitet och hållbarhet över tid för teknisk utveckling och affärsmodeller. Även proaktivt bygglovsarbete kommer vara avgörande, där kommunen måste se till att bygglovet säkerställer genomföring av avtalen så att det blir bra lösningar som fungerar över tid.

4.2 KOMMUNIKATION OCH DIALOG

[med framtida boende, mobility management / beteendepåverkande insatser, med befintliga verksamheter]

Kommunicera aktivt och tidigt med framtida boende och verksamheter

En förutsättning för att uppnå acceptans för en bilsnål stadsdel är tydlig dialog och information. Marknadsföring bör ske i samtliga skeden och påbörjas tidigt. Genom att marknadsföra Norra Himmelstalund som en hållbar stadsdel med ett bilsnålt trafikkoncept redan under byggtiden och innan inflytt ökar medvetenheten och acceptansen. Målet är att alla som flyttar in förstår vad som gäller, exempelvis att all parkering är avgiftsbelagd och sker i mobilitetshus, innan de tar beslutet att köpa eller hyra en lägenhet eller verksamhetslokal.

Kommunikationsinsatserna mot de framtida boende och verksamheter är ett delat ansvar. Byggaktörerna har huvudansvaret och speciellt deras mäklare har en viktig roll eftersom de kommunicerar direkt med intressenter. Men även kommunen borde ta en aktiv roll genom sina kommunikationskanaler, mediearbete till exempel med lokaltidningen, samt uppmuntra byggaktörerna aktivt att marknadsföra detaljplaneområdets hållbara trafikkoncept.

Genomför informations- och påverkansinsatser inför och vid inflyttning

Forskning visar att stora livsförändringar som en flytt utgör ett möjlighetsfönster för att ändra beteende. En satsning på intensiva informations- och påverkansåtgärder inför och vid inflyttning är därför avgörande, eftersom det är då som nya resvanor uppstår. Det gäller att kommunicera mångfalden av intressanta målpunkter i närområdet, de goda förutsättningarna för gående och cyklister, kollektivtrafikutbudet, hur parkeringshuset fungerar, samt andra mobilitetstjänster som kan finnas i området (bilpool, cykelpool). Även påverkansinsatserna är ett delat ansvar

med byggaktörerna. Erfarenheten visar dock att kommunen måste ta en aktiv roll om det ska bli ambitiösa insatser med hög kvalitet.

För att påverka boendes resvanor behövs ett paket av olika typer av mobility management-åtgärder. Relevanta åtgärder som nämns i *Norrköpings program och strategi för Mobility management och Hållbart Resande* är bland annat: välkomstpaket med information vid inflytt (hemskickad, via SMS, osv), insiktshöjande kampanjer och information i sociala medier och dagspress, dörrknackning, prova-på-erbjudanden (t.ex. gratis busskort, medlemskap i bilpool, elcykel under en viss tid, presentkort på leveransservice t.ex. från cykeltransportföretag), prova-på-event (t.ex. provkörning av lastcykelpool, provkörning av bilpool, cykelservicedagar), eller rådgivning. Ett samarbete med den stora cykelhandlaren som finns i detaljplaneområdet kan vara en möjlighet här. Även pilotprojekt som *Bilfria familjer*, där en familj som äger bil lever under en viss period utan bil, kan hjälpa att generera medieuppmärksamhet. Mobility management-åtgärderna borde upprätthållas så att även den tredje eller fjärde personen som flyttar in i en lägenhet nås av de.

För en god dialog med befintliga verksamheter

Befintliga verksamheter i Norra Himmelstalund kommer påverkas av detaljplanen, framförallt de i byggnaden på Strömbrytaren 12 som bevaras, samt de på östra sidan Hagagatan. Det krävs en god dialog med de verksamheterna för att skapa acceptans och ökad kunskap. En viktig fråga är hur trafiken kommer fungera under byggfasen, både när det gäller deras kunder och leveranser. Verksamheternas behov borde tas hänsyn till. Samtidigt är det viktigt att kommunicera att området kommer förändra karaktär, från ett industriområde till en tät blandstad med mycket bostäder. Det betyder att gående och cyklister kommer få mer utrymme, även på Hagagatan, medan tung trafik och biltrafiken behöver ta hänsyn och kommer få vissa inskränkningar.

Genomför beteendepåverkande insatser riktade mot verksamheter

Lika viktigt som påverkansinsatser för boende är insatser för nya och befintliga verksamheter och deras anställda. Här gäller samma sak, att nå ut tidigt och använda ett paket av olika åtgärder. Gröna resplaner och konceptet cykelvänlig arbetsplats kan hjälpa att samordna åtgärderna.

4.3 STADEN OCH MÄNNISKAN

[servicelokalisering, bottenvåningar, gatustruktur, gatuutformning, aktivering oanvända ytor]

Skapa ett levande torg med bra serviceutbud

För att nå målet om att bli en 15-minutersstad krävs ett bra serviceutbud inom området och i närområdet. Detta kan åstadkommas genom att möjliggöra och underlätta för service vid det planerade torget. Kvällsöppna verksamheter, såsom kiosk, gym, restauranger eller pubar, bidrar till en tryggare stadsmiljö där människor rör sig större delen av dygnet. Även dagligvaruhandel på östra sidan om Hagagatan bidrar positivt till serviceutbudet.

Genom att redan från början planera för folkliv och vistelse ges särskilt gång- och cykelresandet bättre förutsättningar. Torget blir en central punkt i området som många passerar, med hög vistelsekvalitet, många servicemålpunkter och nära till kollektivtrafik. För ett så livfullt torg som möjligt får verksamheter på torget ta en del av ytan utanför byggnaden i anspråk (tex tre meter).

Ett väl gestaltat torgrum med varierade sittmöjligheter är en förutsättning för att torget ska bli en attraktiv plats. Torget ska därför erbjuda en palett av sittmöjligheter, från informellt sittande via mer traditionella bänkar till uteserveringar. Det ska även finnas grönska i form av träd och buskar och möjligtvis vattnelement för att skapa rumslighet. Möblering och utrustning såsom bänkar, papperskorgar och cykelparkeringar ges en sammanhållen gestaltning.

Verka för varierade bottenvåningar

För att öka antalet resor till fots är det viktigt att bottenvåningarna har ett intressant innehåll och att gaturummet upplevs tryggt även under dygnets mörka timmar. En hög social trygghet är avgörande för vistelse samt för gång- och cykeltrafiken. Många husentréer mot gatan, varierad bebyggelse och fasader med hög detaljrikedom i ögonhöjd bidrar till att gaturummet upplevs intressant och varierat.

En blandning av funktioner ska eftersträvas. Det kan handla om att det ska finnas bostäder med handel i bottenvåning eller kontor med förskola i bottenvåning. Publika och kommersiella verksamheter i bottenvåningen bör prioriteras vid torget, längs områdets huvudstråk och i strategiska hörnlägen. Lokalerna utformas så att det finns en flexibilitet för framtida användning. Den planerade förskolan bidrar med viktig service. Även föreningar, konst och kultur borde få plats för att uppnå en levande stadsdel.

Aktivera förgårdsmarken för mer liv i gaturummet

För att ytterligare ge liv åt gaturummet ordnas förgårdsmark mellan gatorna och byggnadsfasaderna. Förgårdsmark möjliggörs genom att byggnaderna placeras en bit innanför fastighetsgräns, tex en meter på bostadsgatorna och tre meter kring torget (för att rymma uteserveringar och liknande aktiviteter).

Förgårdsmarken fungerar som en övergångszon mellan byggnaden och den allmänna gatan. Av erfarenhet så har förgårdsmark ägd av enskild boende lättast att stärka det offentliga rummet. Den enskildes vistelse inom detta "halvprivata stadsrum" bidrar med närvaro och "ögon mot gatan". Men även gemensamma uppehållsytor intill entréer fungerar bra för att skapa liv i gaturummet.

Även balkonger mot gatan upp till och med våning tre bidrar till ökad social kontakt mellan människor i hus och på gator, samt ökad upplevelse av trygghet, om de är rätt utformade. Balkonger som sticker ut för mycket på en för låg nivå borde undvikas eftersom de bidrar till skuggning. Inglasning kan vara positiv då det ökar vistelsetiden på balkongen, men behöver gestaltas som en del av byggnadsvolymens arkitektur för att inte påverka gaturummet för starkt.

Planera en finmaskig gatustruktur som minimerar genomfartstrafik

Gaturummens utformning och innehåll är avgörande för områdets livskvalitet. Det ska bli ett familjevänligt område där föräldrar vågar låta sina barn leka ensamma på allmänna platser. Därför krävs att biltrafiken underordnas fotgängare och cyklister på lokalgator och passager.

Detaljplaneområdet får en tydlig gatustruktur med tre hierarkinivåer (huvudgator, lokalgator/gångfartsgator/cykelgator, GC-banor) som minimerar genomfartstrafik. Biltrafiken leds via nya lokalgatan på mobilitetshusets långsida direkt till parkeringshuset vid områdets utkant, där den får bra framkomlighet. Även på Hagagatan ges biltrafiken utrymme och den regleras till 30-zon. På lokalgatorna i resten av området rör sig biltrafiken bara långsamt på gåendes villkor. Angöring möjliggörs till alla byggnader, men genomfartstrafik försvåras. Gatustrukturen gör det oattraktivt att köra genom områdets lokalgator till andra delar av Norra Himmelstalund och trafiken leds istället via huvudgatorna. Utöver detta finns en mängd gång- och cykelbanor mellan husen som skapar en finmaskig gatustruktur för gående och cyklister.

Alla gator i detaljplaneområdet regleras som allmän platsmark.

Utforma lokalgatorna så att de signalerar låga hastigheter

Lokalgatorna regleras och utformas som gångfartsområden och får en tydlig hastighetssänkande gestaltning. De bidrar till en intimitet och brokighet i stadsbilden. Huvudfunktionen är att möjliggöra angöring till byggnaderna genom att köra fram till entréerna med låg hastighet, exempelvis för lastning och lossning.

Utformningen ska tydligt signalera ett gaturum med låga hastigheter där bilar rör sig på gående och cyklisters villkor. Ytskikt (tex smågatsten/betongplattor), möblering, skyltning och andra gestaltungsverktyg används för att uppnå ett trafiksäkert gaturum.

Delar av gångfartsområdet kan vigras åt vistelseytor och separeras genom exempelvis möblering, kantsten och pollare vid behov.

Förbättra förutsättningar för gång- och cykeltrafiken på Hagagatan

Detaljplaneområdet inkluderar delar av Finspångsvägen och Hagagatan som är två större gator där biltrafiken ges utrymme. För att ändå nå målet om att gaturummen prioriterar hållbara trafikslag och trafiksäkerhet krävs att gång- och cykeltrafik även här ges mycket goda förutsättningar, med separerade gång- och cykelbanor på båda sidor.

Omvandla Finspångsvägen till stadshuvudgata

Finspångsvägen omvandlas från en genomfartsled till en så kallad stadshuvudgata. För att uppnå stadskvalitet är det viktigt med en balansering mellan olika trafikslag, lägre hastighet och mer gatuliv och grönska samt att det finns säkra passager för gående och cyklister. Samtidigt är Finspångsvägen Norra Himmelstalunds viktigaste kollektivtrafikstråk där den ska prioriteras högt.

I samband med ombyggnationen avsätts utrymme för spårväg, och innan spårväg blir aktuell utnyttjas utrymmet av buss. Det avsätts ett körfält för bil i vardera riktningen. Gång- och cykelbanor samt trädrader finns på båda sidorna. Hastighetsgränsen sätts till 40 km/h. Passande till Norra Himmelstalunds kvartersstruktur skapas två till tre öppningar för biltrafiken in

mot området mellan Hagarondellen och den nya rondellen vid Fiskebyvägen (samt fler för gång- och cykeltrafiken). En av de nya lokalgatorna som ansluter till Finspångsvägen ligger inom detaljplaneområdet och leder till parkeringshuset.

Gestalta ett grönt och attraktivt gaturum

Grönstruktur bidrar till en trivsamt miljö för aktiva resor. För att möjliggöra trivsamma gång- och cykelmiljöer för människors pendlings, motions och rekreationssyfte ska grönstruktur arbetas med strategiskt. Gång- och cykelstråk ska samplaneras med gröna stråk. Det kan exempelvis handla om att plantera alléer i gatusektionen. Alla gaturum i detaljplaneområdet ska få träd, buskar eller annan grönska av hög kvalitet och gott om offentliga sittmöbler.

Grönska på t.ex. förskolegård bör utformas som en tydlig kvalitet i stadsrummet. Förskolegården bör göras tillgängliga för allmänheten på tider då de ej nyttjas av verksamheten.

Aktivera oanvända ytor i stadsdelen

Detaljplaneområdet är den första som byggs i Norra Himmelstalund. Andra delar kommer under en viss tid framöver präglas av verksamheter och sedan byggaktivitet, även när boende inom detta detaljplaneområde redan flyttat in. Ett sätt att minimera denna utmaning för vistelsekvaliteten är att aktivera ytor med temporära projekt.

Om det uppstår längre tidperioder mellan att verksamheter upphör och byggandet börjar borde temporära projekt möjliggöras på dessa ytor. Befintliga industribyggnader kan rymma spännande konst- eller kulturprojekt, såsom festivaler, övningslokaler för musiker, ateljéer eller stadsodlingar.

4.4 GÅNG OCH CYKEL

[GC-nät, korsningspunkter, framkomlighet under byggfasen]

Säkerställ bra gång- och cykelframkomlighet under byggfasen

Periodvis kommer industrier med viss del tung trafik finnas samtidigt som det tillkommer bostäder och skolor. Byggtrafiken måste också hanteras under en lång tid. För att säkerställa framkomligheten från gående och cyklister under byggfasen bör deras framkomlighet prioriteras och gång- och cykelvägen skyltas tydligt.

En plan för cykelns och fotgängares framkomlighet under byggfasen borde upprättas som säkerställer sammanhängande, gena och skyddade gång- och cykelbanor till alla byggnader. Tillfälliga skyddade gång- och cykelbanor, tex med betongbarriärer, ska vara standarden på alla gator med tung byggtrafik. Kommunen behöver verka aktivt gentemot exploitören för lösningar som säkerställer bra framkomlighet för gående och cyklister.

Skapa gena gång- och cykelkopplingar till grannområden

I en stad där gång och cykel är prioriterat krävs en struktur som gör promenader attraktiva, trygga och smidiga och gör cykel till det snabbaste färdmedlet inom och mellan områden. Det betyder ett sammanhängande och gott gång- och cykelnät med tydliga stråk.

För Norra Himmelstalund är en huvudutmaning att minska de stora vägnas barriäreffekter genom bra gång- och cykelkopplingar. Gena kopplingar måste skapas för fotgängare och cyklister över Finspångsvägen, Hagagatan och Riksvägen. Kopplingen till omkringliggande stadsdelar och centrum är av stor vikt för att möjliggöra ett vardagsliv utan bil.

Bygg gena cykelstråk och cykelbanor med god standard

För att undvika konflikter mellan gående och cyklister är det viktigt att separera trafikslagen på alla platser där ett större antal cyklister förväntas. Inom detaljplaneområdet ska det finnas separerade gång- och cykelbanor på huvudcykelnät, andra viktiga cykelkopplingar och alla gator som inte är gångfartsområde eller cykelgata (dvs. huvudgatorna). Cykelbanorna ska vara breda, ha jämna underlag, bra svängradier, säkra korsningspunkter och allmänt hålla en god standard.

Skapa ett gångvänligt område med attraktiva gångstråk

Många människor väljer väg efter hur omgivningen upplevs, därav är det viktigt att det finns både attraktiva dagstråk och trygga nattstråk. Dagstråk blir attraktiva av grönska, en varierande omgivning och låg bullernivå. Bra belysning och andra människor som rör sig på gatan bidrar till trygga nattstråk. Inom detaljplaneområdet ska det finnas ett sammanhängande nät av gångstråk som leder till alla viktiga målpunkter. Det är särskilt viktigt att kunna gå hem från busshållplatsen på trygga nattstråk.

Gångfartsområden och cykelgator bör utformas så att de prioriterar gående och inbjuder till vistelse. Gångbanor och trottoarer ska hålla en god standard, vara breda samt vara anpassade för rörelsehindrade och synskadade. Passager görs tillgängliga med förhöjd vägbana vid övergångsställen. För att öka orienterbarheten för synskadade bör markbeläggningen tydligt skilja mellan olika funktioner, antingen taktilt och/eller genom att vara tydligt kontrasterande. Där orienterbarheten ytterligare behöver förstärkas förses trottoarer med ledstråk.

Upprätthåll hög kvalitet på drift och underhåll

Olyckor för gående och cyklister beror i många fall på brister i drift och underhåll. Det kan vara väderrelaterade problem, som halka, men det kan också vara ojämnheter i underlaget, så som hål, sprickor, kanter och grus. För att förhindra dessa typer av olyckor måste drift och underhåll av gång- och cykelnätet upprätthålla hög kvalitet året runt. Det är särskilt viktigt att se till att cykelbanor är ordentligt röjda och halkbekämpade med salt på vintern för att främja vintercykling.

Placera tydlig vägvisning för gång- och cykelstråk

Kartor och vägvisning för gång- och cykelstråk ska finnas vid infarterna till Norra Himmelstalund och inom området. Vägvisningen pekar till viktiga målpunkter i området och kringliggande stadsdelar, såsom torget, hållplatsen, Motala ström, Haga, resecentrum och centrum. Vägvisningen ska även innefatta platser med möjlighet att serva sin cykel, såsom en offentlig cykelpump inom området (tex vid torget eller lämplig plats längs huvudcykelnät).

Utforma säkra korsningspunkter för gående och cyklister

Osäkra korsningspunkter är bland de vanligaste olycksplatserna. Därför är gestaltning av korsningspunkter som ger hög prioritet till gående och cyklister viktigt för att minimera deras olycksrisk.

Övergångsställen för gående och cykelöverfarter för cyklister anläggs med jämna mellanrum på Finspångsvägen och Hagagatan, kopplat till gång- och cykelstråken. Övergångsställen och cykelöverfarter ska vara utformade på ett säkert sätt med farddämpande åtgärder, dvs. upphöjd, med mittrefug och avsmalnad bilkörbana.

Skapa en trygg och säker närmiljö runt förskolan

Elever och barn ska ha en trygg väg till detaljplaneområdets förskola samt till deras fritidsaktiviteter. Barnens och motorfordonens rörelser borde därför överlappa så lite som möjligt. För att skapa en trygg och säker närmiljö ska angöring med motorfordon ordnas separerad från huvudingången, tex genom hämta/lämna-platser för föräldrar vid Hagagatan och separat ingång för leveranser.

Det är även viktigt att drift och underhåll i närområdet av förskolan prioriteras och är av hög kvalitet för att minska risken för olyckor. En intressant och lekfull gestaltning av gaturummet runt förskolan gör det mer attraktivt för föräldrarna att gå eller cykla med sina barn till förskolan.

4.5 KOLLEKTIVTRAFIK

[turtäthet, Finspångsvägen, hållplatsläge]

Förbättra kollektivtrafikutbudet innan inflyttning

För att nå målet om att det ska finnas minst kvartstrafik inom 300m för alla boende i detaljplaneområdet när de flyttar in behöver turtätheten på Finspångsvägen öka genom exempelvis utökad trafikering av busslinjen mot Svärtinge. Det är viktigt att i ett tidigt skede planera för kollektivtrafiken, särskilt vad gäller hållplatsernas utformning och läge, men även planering för hur kollektivtrafiken skall kunna drivas i byggskedet. Detta kräver ett bra samarbete med Östgötatrafiken. Tillsammans med Östgötatrafiken och exploitören bör det även anordnas beteendepåverkande kampanjer kopplat till den ökade turtätheten, exempelvis genom "prova på-kort" och informationsutskick.

Prioritera kollektivtrafiken på Finspångsvägen

Konkurrenskraftiga restider med kollektivtrafik i jämförelse med bilen är en viktig faktor som påverkar kollektivtrafikandelen. För att restiderna ska vara konkurrenskraftiga krävs raka och gena spår- och bussförbindelser som inte färdas för mycket omvägar. Buss/spårväg behöver prioriteras på Finspångsvägen, där det inte får vara för många stopp mellan hållplatserna som orsakas av trafiksignaler eller andra trafikanter. I FriN (Framtidens resor i Norrköping) finns exempelvis förslag till kollektivtrafikkörfält på Finspångsvägen. Åtgärden skulle kunna genomföras relativt snabbt och med små medel. För en senare tidsperiod (år 2029 – 2035) föreslog FriN att en spårväg ska etableras på Finspångsvägen på avsnittet Norra Promenaden – Eneby C där den ska ansluta mot befintlig spårvägslinje.

Höj standard på busshållplatser

Busshållplatser behöver ha attraktiva lägen med bra gång- och cykelkopplingar. Vägen till och från hållplatsen i detaljplaneområdet behöver hålla god kvalitet och leda till huvudsakliga målpunkter. Hållplatslägen ska ses över och förläggas på strategiska platser. En sådan strategisk plats är i anslutning till torget inom detta planområde.

Vid hållplatsen ska det finnas bra cykelparkeringar som är utsedda med ramlås och är väderskyddade. För att höja standarden bör även informationsskärm med realtidsvisning av bussarnas avgångstider finnas.

Det är viktigt att hållplatsen uppgraderas innan de första boende flyttar in.

4.6 BIL OCH PARKERING

[mobilitetshus, parkeringsnorm, angöring, cykelparkering, mobilitetstjänster, lånefordonspooler]

Placera all bilparkering i mobilitetshuset vid områdets utkant

Parkering sker enbart i den gemensamma parkeringsanläggningen vid utkanten av området. Det ska inte finnas parkeringar utöver detta, med undantag för parkeringar som är reserverade för rörelsehindrade, delningsfordon, lastning/lossningsplatser och möjligtvis korttidsparkering för hämtning/lämning av barnen vid förskolan.

Planprogrammets beslut att parkering sker i ett gemensamt parkeringshus och att parkering på gator bara tillåts i få undantagsfall är kärnan i att uppnå hållbara transporter i Norra Himmelstalund. Nu är det viktigt att gestalta området och mobilitetshuset så att det fungerar bra i boendes vardag. Det ska inte bara vara svårt att göra fel, utan också lätt att göra rätt. Därför borde parkeringshuset ha bra tillgänglighet från Finspångsvägen med en smidig infart, också för att undvika genomfartstrafik i området. Även exempelvis en digital informationsskylt vid mobilitetshusets infart som visar antal lediga parkeringsplatser på varje våning kan förbättra användarnas upplevelse. Dessutom är det viktigt att mobilitetshuset står klart när de första boende flyttar in.

Bygga ett effektivt och flexibelt mobilitetshus

Mobilitetshuset ska utformas på ett effektivt och flexibelt sätt. Större delen av parkeringsplatserna i mobilitetshuset borde samnyttjas för att öka effektiviteten och göra det lättare att anpassa utbudet till efterfrågan. Timparkering för besökare och torgets kunder borde placeras på de nedre våningar. För att ytterligare aktivera mobilitetshuset kan bottenvåningen med fördel innehålla bilpool, möjligtvis handel, återbruks-/byteslokaler, service-/leveransboxar eller andra tjänster som underlättar en hållbar vardag. Taket kan exempelvis nyttjas med solpaneler eller en offentlig takterrass.

Mobilitetshuset borde på sikt täcka parkeringsbehovet inte bara av detta detaljplaneområde, utan även av andra delar av Strömbrytaren 11. Det planeras två mobilitetshus i den östra delen av Norra Himmelstalund och detta mobilitetshus lämpar sig för ett större upptagningsområde än enbart detta planområde. Detaljplaneområdets mobilitetshus borde därför

dimensioneras tillräckligt stort för behovet som uppstår i nästa detaljplan västerut. Samma gäller bilpool, där också detta mobilitetshus är den bästa placeringen för andra delar av Strömbrytaren 11:s eventuella bilpool. En fördel som gör genomföringen enklare är att området västerut, resten av Strömbrytaren 11, har samma markägare som detta detaljplaneområde.

Kommunen behöver samordna denna process, speciellt eftersom detaljplanernas olika tidsplaner utgör en utmaning. Fördelen för byggaktörerna är att en gemensam lösning kan leda till skaleffekter. De kan ge varandra stöd och draghjälp i processen och få ett bättre förhandlingsläge gentemot bilpoolsföretag och andra leverantörer av mobilitetstjänster. Dessutom kan ett större och mer varierat utbud av poolfordon uppnås tillsammans, som blir mer attraktiv för deras boende.

Lägenheter och parkeringsplatser skall vara ekonomiskt frikopplade. Parkeringsavgifter borde täcka de verkliga kostnaderna för parkeringshuset (för anläggning, markvärde och underhåll). En förnyad subventionering av bilparkering genom låga parkeringsavgifter borde undvikas.

Erbjud gott om laddningsplatser i parkeringshuset

I och med att elektrifiering ökar snabbt med stigande andel elbilar är det viktigt att det finns bra laddinfrastruktur som är anpassat för det. All parkering för detaljplaneområdet ska ske i mobilitetshuset vilket betyder att det är viktigt att erbjuda gott om laddplatser där. Snabbladdning borde placeras tillgängligt vid besöksparkeringsplatserna och normalladdplatser för boendes parkering.

Tillhandahåll utrymmen för angöring nära bostadshusens entréer

Utforma gaturummet så att det finns plats för lastning och lossning genom att reglera en angöringsplats nära bostadshusens entréer. Även tillräcklig med utrymme inom 25 meters gångavstånd från alla entréer ska reserveras som kan omvandlas till parkeringar för rörelsehindrade efter allmänt behov.

Inför boendeparkering i grannområden för att undvika parkeringsflykt

Erfarenheten visar att avgiftsbelagd parkering i ett område innebär en risk att boende parkerar i närliggande områden för att undvika avgifter (parkeringsflykt). Detta skulle leda till att parkeringshuset inte används i planerad utsträckning vilket påverkar dess ekonomi negativt. Samtidigt skulle det drabba grannområdena och skapa konflikter som kan leda till att Norra Himmelstalunds parkeringskoncept ifrågasätts. Därför är det viktigt att förebygga parkeringsflykt.

En effektiv metod är att införa boendeparkeringszoner i kringliggande stadsdelar. Marielund omfattas redan av en sådan zon, som kan utvidgas till Haga inför att boende flyttar in i detaljplaneområdet. Senare när andra delar av Norra Himmelstalund byggs kan den utvidgas även till Enebymo och Pryssgården.

Tillhandahåll lättillgänglig cykelparkering av hög kvalitet på allmän platsmark

Cykelparkering är en avgörande faktor för områdets cykelvänlighet. Dessutom finns en risk att cyklar parkeras där det inte är lämpligt om det saknas cykelparkering, eller om den är fel placerad i förhållande till målpunkten.

Lättillgänglig och väderskyddad cykelparkering som ger möjlighet att använda ramlås ska därför finnas vid målpunkter och platser av allmänt intresse, särskilt på torget. Parkering av lådcyklar och cykelkärror ska ges utrymme vid förskolan och vid torget, även barnvagnar vid förskolor.

En offentlig cykelpump eller cykelservicestation inom området skulle bidra till cykelvänligheten. Den kan exempelvis placeras vid torget eller lämplig plats längs huvudcykelnät.

Verka för byggandet av cykelvänliga fastigheter

Minst lika viktigt som cykelparkering på allmänna platser är att tänka på cykelresans startpunkt. Cykelvänliga fastigheter, framförallt bostadshus och kontor, är en viktig förutsättning för att göra det attraktivt att cykla.

Kommunen ska gentemot byggherrar aktivt verka för cykelvänliga fastigheter. Krav om lättillgänglig cykelparkering av hög kvalitet, samt kompletterande service som exempelvis duschar på kontor, laddmöjligheter för elcyklar eller cykelpump i cykelrummet eller innergården, ska ställas både i detaljplaneskedet och inför bygglov.

Främja mobilitetstjänster i området (lånepool för bilar, cyklar, gång- och cykelkärror)

En aktiv dialog med byggherrar förs för att uppmuntra att tillhandahålla bil- och cykelpool för boende i utbyte mot lägre parkeringstal för bil (flexibla p-tal). Målet om ett bilinnehav på 0,4 bilar per hushåll kommer bara kunna åstadkommas genom mobilitetsåtgärder. Ett lågt parkeringstal kräver därför bland annat bil- och cykelpool. Erfarenheten visar att exploatörer ofta har begränsad kompetens inom ämnet, därför tar kommunen en aktiv roll.

För att kunna genomföra vardagens olika sysslor utan bil behövs en större fordonsflotta av olika typer av delningsfordon. Cykelpool borde finnas inom varje bostadskvarter för att göra den attraktiv, t.ex. i fastigheters cykelrum. Både (el-)långcyklar, gång- och cykelkärror för transporter, och vanliga cyklar för besökare kan vara aktuella. Bilpool skulle kunna placeras i parkeringshusets bottenvåning och vid Hagagatan. Att kräva minst en delbil per 50 hushåll för att uppnå reducerat p-tal har visat sig vara en rimlig dimensionering i andra områden, som kan anpassas till efterfrågan under driftskedet. Både cykel- och bilpool måste vara lätt att boka och alltid i gott skick om de ska bli ett fungerande verktyg i vardagspusslet.

De måste även vara tillförlitliga över tid, vilket kräver att mobilitetsleverantörer har underlag att bygga upp en långvarig affär. Att inkludera bilpool i hyran är ett sätt att skapa denna långsiktighet. Öppna fordonspooler som är tillgängliga för fler, även företag och boende i närområdet, kan hjälpa att sänka kostnaderna.

Om fordonspooler blir aktuella borde kommunen upprätta ett civilrättsligt avtal med exploatören kring det (kan ingå i exploateringsavtal), eftersom sådana mobilitetsåtgärder som inte handlar om fysisk utformning inte kan regleras i detaljplan. Kommunen tar en samordnande och stöttande roll för mobilitetstjänsterna, men låter avtal ske direkt mellan byggherrar och mobilitetsföretag när det gäller upphandling.

Allmänna mobilitetstjänster kan samlas vid torget (lånecykelsystem, parkeringsstationer för elsparkcyklar, pool för ellådcyklar).

4.7 GODSTRANSPORTER

[leveranser till torget, förskolleveranser, leveranser till bostadshusen, avfallshantering, serviceboxar]

Möjliggör hållbara och säkra leveranser till torget

Genom att placera verksamheterna vid utkanten av området möjliggör planprogrammet godsleveranser som inte orsakar lastbilstrafik i bostadskvarteren. På så vis krävs inte heller någon omlastning. Det måste finnas tydliga och väl utformade lastzoner för torgverksamheten så att lastning och lossning kan ske trafiksäkert.

Organisera hållbara leveranser till förskolan

Förskolan planeras med eget kök. Det rekommenderas att köket samnyttjas av skolan i nästa detaljplaneområde västerut. Fördelen skulle vara att undvika lastbilstransporter till skolan och på så vis förbättra trafiksäkerheten både runt skolan och förskolan (där lastbilarna förmodligen skulle behöva köra förbi) och i bostadsområden. Istället skulle maten kunna transporteras med lättare fordon den korta sträckan från förskolan till skolan. Det borde avstämmas tidigt om denna möjlighet ska utnyttjas, eftersom förskolans kök i så fall måste dimensioneras större.

Förskolans placering är inte bestämd än. En placering vid Hagagatan skulle vara fördelaktig för att undvika tunga transporter i bostadsområdet. Även vid förskolan måste det finnas en tydlig och väl utformad lastzon för leveranser.

Anordna effektiv avfallshantering

Avfallsutrymmens placering är ofta en avvägning mellan närhet för boende å ena sidan och trafiksäkerhet och soppersonalens arbetsmiljö å andra sidan. Norrköpings riktlinjer för avfallshantering⁴ nämner: "I Boverkets byggregler står det att avståndet mellan bostadsentrén och avfallsutrymmet inte bör överstiga 50 meter. Samtidigt bör det ligga i utkanten av bostadsområdet så att hämtningsfordon inte behöver köras där människor vistas."

Rekommenderad lösning för detaljplaneområdet är att placera sophantering i slutna soprum i bottenvåningen som har direkt tillgång från gatorna där sopbilen kan köra.

Det måste säkerställas att placeringen inte skapar trafiksäkerhetsproblem. Exempelvis borde undvikas att placera sophantering så att en GC-väg hamnar mellan den och gatan där sopbilen kommer stå.

Skapa serviceboxar för att främja hållbara leveranser till boende

Leveranser till bostadshusen är en viktig faktor för trafiksäkerheten som kommer öka ytterligare i betydelse i och med ökande näthandel. För att minska antalet korttidsparkerade skåpbilar framför bostadshusen ska det finnas centrala leveransställen i området. Lämpliga platser är till exempel torget och parkeringshuset. Leveransboxar gör det möjligt att leverera utan att mottagaren är på plats. Detta ger en större spridning av leveranser då de exempelvis kan ske mitt på dagen när det är mindre trafik. Även ett

⁴ Riktlinjer Arbetsmiljö och tillgänglighet för avfallhanteringen i Norrköpings kommun, Antagna av Norrköping Vatten och Avfall AB 1 april 2014, D.nr. VA-2014-190

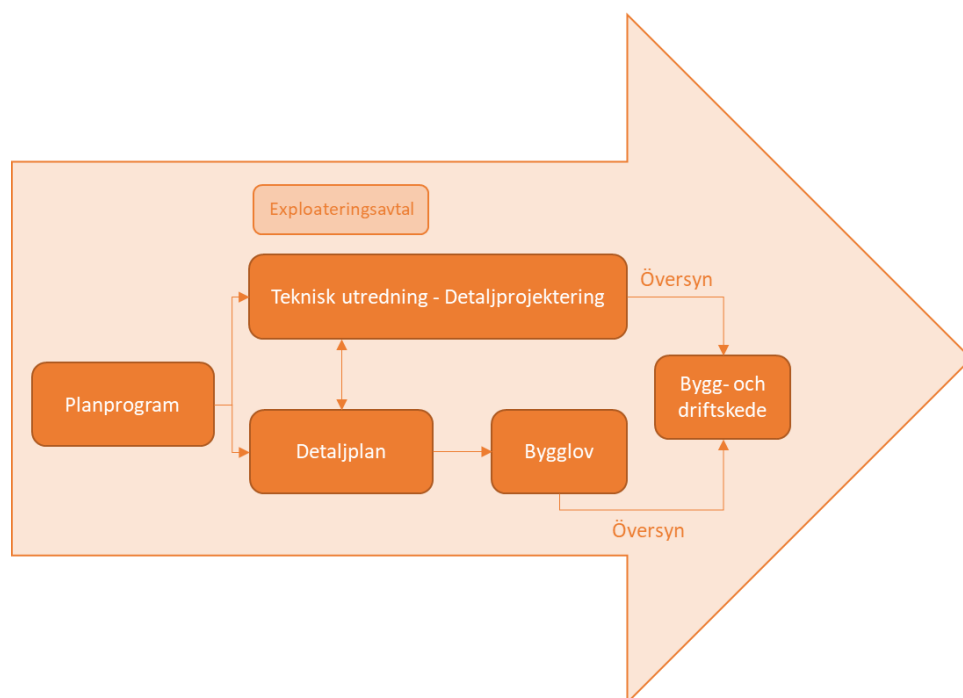
paketutlämningsställe i detaljplaneområdet, tex en kiosk vid torget, skulle bidra positivt.

5 ÅTGÄRDER

För att uppnå ett hållbart transportsystem inom och runt detaljplaneområdet är det viktigt att driva ett långsiktigt, konsekvent och brett arbete. En viktig del i arbetet är att inte bara ta fram åtgärder på strategisk nivå utan följa en tydlig linje hela vägen från planprogrammet till bygg- och driftskedet. Detta innebär att involvera berörda aktörer och arbeta med åtgärder i olika processer i olika skeden, både parallellt och i följd. Helheten är viktig.

Åtgärder som bedöms vara relevanta för mobilitetsutredningens måluppfyllelse listas här. De är framtagna på en övergripande nivå vilket innebär att samtliga åtgärder bör planeras i mer detalj och anpassas vid behov när det är dags att genomföra de. Åtgärderna har delats upp på planeringsprocessens olika skeden, som visas i illustrationen nedan, för att ge en indikation när de bör genomföras. De olika skedena, framförallt detaljplaneskedet och skedet för teknisk utredning och detaljprojektering, bygger på varandra och överlappar ofta. Uppdelningen är därför inte vattentät utan ska bara ge en fingervisning.

Beroende på planeringsskede kan åtgärderna se olika ut. Det kan handla om aktiviteter som kommunen bör genomföra men också om konkreta krav på byggaktörer eller krav på utformningen av stadsmiljöer och gator.



Figur 9 – Översikt över planeringsprocessens olika skeden i Norrköping

5.1 SAMVERKAN

Detaljplaneskede

Innan/Tidigt i detaljplaneskedet

- Ta fram en samverkansplan som beskriver hur interna och externa aktörer ska samverka. Planen beskriver hur tillit mellan aktörer ska skapas, hur samverkan ska ske mellan arbetsgrupper, vem som har beslutsrätt då målkonflikter uppstår och hur konflikter ska hanteras.
- Ta kontakt med andra kommuner för kunskapsutbyte angående utmanande aspekter.

Detaljplaneskedet

- Ansök om extern medfinansiering där det är möjligt. Granska om stadsmiljöavtal, klimatklivet eller statlig medfinansiering till åtgärder inom miljö och trafiksäkerhet på kommunala gator och vägar är användbara för detaljplaneområdet.
- Informera de berörda politiska nämnderna (byggnads- och miljöskydds nämnden, samhällsplaneringsnämnden, tekniska nämnden) regelbundet över framsteg och strategiska beslut.
- Informera samhällsbyggnadskontorets och avdelningen *Plan och bygglovs* ledning regelbundet över framsteg och strategiska beslut.
- Identifiera och kontakta relaterade kommunala processer tidigt för att stämma av planerna (t.ex. omvandling av Finspångsvägen till stadshuvudgata, Östgötatrafiken angående högre turtäthet, förvaltare av elnätet angående placering av transformatorstationer, ledningssamordnare angående placering av träd, utbildningskontoret angående förskolans utformning och leveranser).
- Ha en nära dialog med exploatörerna och deras arkitekter kring deras planer för kvartermarken, med denna mobilitetsutredning som underlag. Kommunicera tydligt vad kommunen förväntar sig.
- Förhandla ett exploateringsavtal med exploatörerna innan detaljplanen antas. I det kommer alla frågor kring fastighetsregleringar, kommunens och exploatörens ansvar och åtaganden, byggnation och även frågor om exempelvis parkeringshuset och mobilitetsåtgärderna att ingå.
- Uppmuntra markägaren att aktivera oanvända ytor i området, tillåta temporära lösningar och kommunicera möjligheten till potentiella intressenter om markägaren bestämmer att temporära användningar passar ihop med dess planer.

Bygglovsskede

- Upprätta en checklista för byggherrarna gällande hållbarhetsfrågor där de intygar att de följer de riktlinjer och krav som ställs.
- Upprätta en checklista för bygglovshandläggaren/granskaren som innehåller aspekter gällande bland annat hållbart resande och trafiksäkerhet.
- Tillgodose rådgivning inom hållbart resande till byggherrar och exploatörer som söker bygglov.

Bygg- och driftskede

- Utse en projektledare som har en samordnande roll mellan entreprenörer, byggherrar och kommunen i byggskedet. Utse även en kommunikationsansvarig.
- Identifiera samarbetspartner i området och kontakta de för att ta fram gröna resplaner för befintliga och blivande målpunkter (t.ex. förskolan, fastighetsägare, byggherrar, arbetsgivare, butiksägare).
- Följ upp exploateringsavtalen regelbundet för att säkerställa att de uppfylls.

5.2 KOMMUNIKATION OCH DIALOG

Detaljplaneskede

Innan/Tidigt i detaljplaneskedet

- Utför kreativa kommunikationsinsatser som involverar nämnden, tex gemensam cykeltur till området när bron över riksvägen är klar.

Detaljplaneskedet

- Förhandla om informations och beteendepåverkande insatser med exploatörerna. Ge möjlighet till reducerade parkeringstal för ambitiösa åtgärder, i enlighet med Norrköpings parkeringspolicy. Åtgärder kan ingå i exploateringsavtalet.
- Marknadsföring om Norra Himmelstalund som en hållbar och bilsnål stadsdel på kommunens hemsida.

Teknisk utredning - Detaljprojektering

- För en god dialog med befintliga verksamheter. Informera hur trafiken kommer fungera under byggfasen av t.ex. Hagagatan och Finspångsvägen, både när det gäller deras kunder och leveranser.

Bygg- och driftskede

- Informera om hållbart resande i sociala medier, webbsidor, lokaltidningen och i utskick.
 - Marknadsföring om Norra Himmelstalund som en hållbar och bilsnål stadsdel under byggtid och innan flytt. I marknadsföringen är det viktigt att lyfta fram nyttan med en bilsnål planering och visa på den alternativa mobiliteten.
 - Medveten satsning på att sprida information om vilka alternativa resmöjligheter som finns och hur de fungerar.
- Skapa en plattform för kommunikation mellan boende och kommun för att få in synpunkter och hitta nya lösningar.
- Uppmuntra och stötta exploatörerna i sina informations- och påverkansåtgärder. Komplettera med egna åtgärder. Alla följande åtgärder skulle kunna genomföras i samarbete mellan exploatören och kommunen:
 - Informera om möjligheter till hållbart resande och prova-på-erbjudande riktat till nyinflyttade hushåll. Förslagsvis skickas ett välkomstpaket, eller ett erbjudande via SMS, ut till alla

nyinflyttade med cykelkarta, kollektivtrafikfakta och prova-på-kort i kollektivtrafiken eller liknande.

- Anordna trafikantvecka och trafikdagar i Himmelstalund: Information och prova-på-erbjudande i samband med trafikdagar i området. Fokus ska vara att medvetandegöra och att visa vilka fördelar som finns med att resa hållbart. Detta görs exempelvis genom att erbjuda att testa olika typer av cyklar.
 - Ordna prova-på-koncept där boende i området erbjuds ett kostnadsfritt prova-på-kort under 2–4 veckor inom kollektivtrafiken. Det kan kombineras med en förbindelse att resa kollektivt minst tre dagar per vecka under testet. Denna åtgärd bör genomföras och utvecklas i samarbete med Östgötatrafiken.
 - Ordna prova-på-koncept där boende i området erbjuds att prova att cykla under viss tid. Testet kan ges olika utformningar, till exempel vintercyklist-koncept där cykling vintertid uppmuntras under vintermånaderna, test av elcykel under 3–4 veckor eller test av helt vanlig cykel under en viss period. De som väljs ut som testcyklister förbinder sig att cykla minst tre dagar i veckan under testet.
 - Informera om säkra förskolevägar till förskola och föräldrar. Ta fram en grön förskoleresplan i samarbete med förskolan. Anordna aktiviteter i skolan för mer hållbart resande, t.ex. vandrande eller cyklande skolbuss.
- Använda och marknadsföra Norrköpings kommuns felsökningsapplikation till boende. Säkerställ att rapporterade brister följs upp snabbt från kommunens sida, t.ex. genom att utse en ansvarig för detta.
 - Granska att de beteendepåverkande åtgärderna upprätthålls så att även den tredje eller fjärde som flyttar in i en lägenhet nås av de.

5.3 STADEN OCH MÄNNISKAN

Detaljplaneskede

- Ta fram den slutgiltiga gatustrukturen baserat på kommentarerna och alternativen som togs fram i denna utredning.
- Definiera typsektioner för alla gator. Definiera bredd av alla gator. Säkerställ att gång, cykel och grönska tillsammans får mer plats än bil och buss (där gångsfartsområden med rätt utformning kan räknas som gång- och cykelytor).
- Viktigt att reglera i plankartan:
 - Ordna förgårdsmark mellan gatorna och byggnadsfasaderna.
 - Definiera krav i plankartan på minsta antal husentréer mot gatan, varierade byggnadshöjder och minsta andel fönsteryta i bottenvåningen (öppna bottenvåningsfasader).
 - Möjliggör för publika och kommersiella verksamheter i bottenvåningarna vid torget, längs områdets huvudstråk och i strategiska hörnlägen.

- Skapa utrymme för trafiklösningarna som planeras i detalj i skedet *Teknisk utredning - detaljprojektering* (genomgående GC-bana, sidoförskjutningar, grönytor, osv.)
- Att inte underjordiska garage för parkering kan byggas under innergårdar för att säkerställa att parkering sker i gemensam anläggning. Se till att ingen markparkering planläggs.
- Identifiera vilken typ av service som vore önskvärd på torget och se över vad som kan göras för att få den dit.
- Aktivera befintliga industribyggnader med temporära projekt från att en verksamhet upphör till byggandet börjar.
- Arbeta med grönstruktur strategiskt för att möjliggöra trivsamma gatumiljöer.

Teknisk utredning - Detaljprojektering

- Studera och vidareutveckla typsektioner till detaljerade utformningar.
- Ta fram program för skyltar, möbler och utrustning.
- Inför genomgående gångbana och cykelbana vid alla infarter till gångfartsgatorna.
- Utforma lokalgatorna så att de signalerar låga hastigheter genom utformning och standarder, ändrat ytskikt, sidoförskjutningar av körbanan med hjälp av möblering, reglering som gångfartsgata, osv.
- Utforma ett väl gestaltat torgrum med varierade sittmöjligheter, grönska i form av träd och buskar och möjligtvis vattenelement.
- Utforma Hagagatan med separerade gång- och cykelbanor på båda sidor.
- Omvandla Finspångsvägen till stadshuvudgata, med säkra passager för gående och cyklister, ett körfält för bil i vardera riktningen, gång- och cykelbanor samt trädrader finns på båda sidorna, hastighetsgräns max. 40 km/h och öppningar för biltrafiken in mot området.
- Ta fram placering och typ av belysning (stolpar/lufthängd). Alla lokalgator samt gång- och cykelvägar ska vara belysta.

5.4 GÅNG OCH CYKEL

Detaljplanskede

- Definiera både attraktiva dagstråk och trygga nattstråk för gående baserat på förslagen som togs fram i denna utredning.
- Definiera cykelvägsnätet i området och hur den kopplas ihop med huvudcykelnätet, baserat på förslagen som togs fram i denna utredning.
- Säkerställ en trygg och säker närmiljö runt förskolan genom att planera angöring med motorfordon separerad från huvudingången, tex med hjälp av hämta/lämna-platser för föräldrar vid Hagagatan och separat ingång för leveranser.

Teknisk utredning - Detaljprojektering

- Studera hur huvudcykelstråkets koppling över Finspångsvägen kan lösas på bästa sätt (ex. upphöjd cykelöverfart), vilket kommer påverkas av att hur parkeringshusets lokalgata ska kopplas till Finspångsvägen (cirkulation eller korsning).

- Förbättra övergångsställen för gående och anlägg cykelöverfarer för cyklister vid cirkulationen Finspångsvägen/Hagagatan, cirkulationen Finspångsvägen/Riksvägen och på två till tre lämpliga ställen över Hagagatan. Utforma de på ett säkert sätt med fartdämpande åtgärder, dvs. upphöjd, med mittrefug och avsmalnad bilkörbana. Om det blir en signalreglerad korsning i området ska cykeltrafiken vara prioriterad med cykeldetektering.
- Projektera cykelbanor som är breda, har jämna underlag, bra svängradier, säkra korsningspunkter och allmänt håller en god standard. Bredden ska vara tillräcklig för lastcyklar (ca dubbelt så breda som en standardcykel) och för snöröjning för att säkerställa god drift och underhåll året runt och därmed uppmuntra till vintercykling.
- Upprätta minst en offentlig cykelservicestation med cykelpump i detaljplaneområdet, tex vid huvudcykelstråket eller torget.
- Projektera gångbanor och trottoarer som håller en god standard, är breda och anpassade för rörelsehindrade och synskadade. Passager över gator ska vara väl definierade och korta, vilket kan lösas med exempelvis refuger. Markbeläggnings ska tydligt skilja mellan olika funktioner, antingen genom taktilt och/eller genom att vara tydligt kontrasterande för att öka orienterbarheten för synskadade. Där orienterbarheten ytterligare behöver förstärkas förses trottoarer med ledstråk.
- Utforma gaturummet runt förskolan så att det upplevs lekfullt för att göra det mer attraktivt för föräldrarna att gå eller cykla med sina barn till skolan. Ordna tillräcklig med hämta/lämna yta för lastcyklar nära entrén medan korttidsparkering för hämtning/lämning med bil ordnas vid slutet av Hagagatan.

Bygg- och driftskede

- Ta fram och kommunicera riktlinjer för hur trafiken ska lösas i samband med byggnation på ett sätt som säkerställer bra gång- och cykelframkomlighet.
- Ta fram en behovsanalys tillsammans med kommunen av hållbara resor under byggtid.
- Inför god vägvisning för gång- och cykelstråk vid infarterna till Norra Himmelstalund och inom området. Dessa ska utformas med skyltar som visar gångavstånd och cykelavstånd i minuter till viktiga målpunkter, såsom torget, hållplatsen, Motala ström, Haga, resecentrum och centrum.
- Sammanställ en samordningsgrupp som fungerar som stöd och koordinerar åtgärder inom hållbart resande i byggskedet för hela Norra Himmelstalund.
- Ta fram information- och utbildningspaket riktat till entreprenörer, bygglidare och kommunens personal om cykel under byggsleden.
- Ta fram ett dokument som anger standard och typutformning som behandlar tillfälliga gång- och cykelvägar under byggtid.
- Upprätta tillfälliga gång- och cykelvägar av god kvalitet. Skyddade gång- och cykelbanor, tex med betongbarriärer, ska vara standarden på alla gator med tung byggtrafik. För cyklister och personer med barnvagnar, rullstol och rollator är det viktigt att den passage som erbjuds är utformad så att det är möjligt att ta sig fram.

- Säkerställ tydlig skyltning och vägvisning av omledningsvägar.
- Se till att entreprenör med cykel eller till fots besiktat alla förbiledningar och kontrollerar att kravställd standard uppfylls.
- Prioritera underhåll av gång- och cykelnätet alla dagar året om. Säkerställ att snöupplag ej sker på gång- och cykelbana. För att säkerställa god snöröjning ska entreprenören i god tid meddela ordinarie driftentreprenör vilka förändringar som planeras under byggtid.

5.5 KOLLEKTIVTRAFIK

Alla åtgärder kräver samarbete med Östgötatrafiken.

Detaljplaneskede

- För löpande diskussion med Östgötatrafiken för att säkerställa ökad turtäthet för busslinjerna på Finspångsvägen innan inflyttning.
- Påskynda planeringsarbetet med Finspångsvägen så att de föreslagna åtgärderna kan fastställas. De föreslagna åtgärderna enligt FriN är:
 - Införa kollektivtrafikkörfält
 - I ett senare skede etablera spårväg längs Finspångsvägen (Norra promenaden-Eneby C)

Teknisk utredning - Detaljprojektering

- Ta beslut om busshållplatsens framtida placering i detaljplaneområdet, vilket påverkas av vald lösning för att koppla parkeringshusets lokalgata till Finspångsvägen (cirkulation eller korsning). En placering lite längre österut än idag och därmed närmare torget skulle kunna vara önskvärd.
- Utforma ett säkert övergångsställe över Finspångsvägen vid busshållplatsen.
- Projektera busshållplatser med höjd standard på både sidor Finspångsvägen, bland annat med väderskydd, informationsskärm med realtidsvisning, cykelparkeringar som är väderskyddade och har möjlighet till ramlås inom 25m, samt staket som skiljer hållplatsens väntyta från cykelbana och gångbana.
- Införa tydlig vägvisning för gång- och cykeltrafik till viktiga målpunkter vid busshållplatsen.

Bygg- och driftskede

- Genomför en mobility management-kampanj när turtätheten ökas: I samarbete mellan kommunen och Östgötatrafiken skickas "prova på"-kort ut till de som flyttar in i området.
- Bygg informationsskärm med realtidsvisning av bussarnas avgångstider på hållplatsen samt möjligtvis vid torget.
- Säkerställ hög turtäthet med en anpassad linjestreckning för bussarna under byggtiden.
- Vid behov anlägg tillfälliga busshållplatser vid lättillgängliga lägen med bra anslutningar för gående och cykel.
- Säkerställ att snöupplag ej sker på bussgata eller busskörfält.

5.6 BIL OCH PARKERING

Detaljplaneskede

- Se över tillgänglighet på gatorna (lutning, angöringsfickor, avstånd till entré från angöringsfickor, sophantering, leveranser till verksamheter, ytor för vändplan mm).
- Studera och bestäm hur parkeringshusets lokalgata ska kopplas till Finspångsvägen (cirkulation eller korsning). Det är viktigt att parkeringshuset är lätt att nå direkt från Finspångsvägen för att undvika genomfartstrafik i området.
- Rita detaljplankartan i enlighet med parkeringskonceptet och stäm av den med exploatörerna.
 - Definiera ytan där parkeringshuset kan byggas, inklusive möjlighet till andra funktioner (handel, återbruks-/byteslokaler, leveransboxar) i bottenplan.
 - Möjliggör inte för gatumarksparkering i området utöver parkering för rörelsehindrade, poolbilar, angöringsytor nära entréerna för lastning och lossning, samt eventuellt korttidsparkering i slutet av Hagagatan för hämtning/lämning till förskolan.
- Inför boendeparkeringszoner i kringliggande stadsdelar som Haga för att förebygga parkeringsflykt.
- Reglera ytor för cykelparkering vid torget. Redovisa förslag på högkvalitativ cykelparkering i planbeskrivning/gestaltningprogram.
- Skapa yta för cykelparkering för cykelvagnar och lådcyklar vid förskolan. Vid behov stötta exploatören i utformningen av parkeringshuset. Verka för ett effektivt och flexibelt parkeringshus där större delen av parkeringsplatserna samnyttjas, timparkering för besökare och torgets kunder placeras på de nedre våningar, och bottenplan innehåller även andra funktioner som bilpool, handel, återbruks-/byteslokaler eller leveransboxar
- Säkerställ att mobilitetshuset dimensioneras tillräckligt stort för att täcka även för behovet som uppstår i nästa detaljplan västerut.
- Förhandla om ett minsta antal parkeringsplatser med möjlighet att ladda elbil och inkludera det i exploateringsavtalet.
- Uppmuntra och förhandla med exploatörerna om att använda mobility management-åtgärder, som bilpool och cykelpool, i utbyte mot lägre parkeringstal för bil (flexibla p-tal).
- Lyft ekonomisk frikoppling av lägenheter och parkeringsplatser som en viktig åtgärd. Aktiv dialog kring lämpliga åtgärder.
- Workshop med detaljplaneområdets byggaktörer för att definiera mobilitetstjänstutbudets innehåll och kvalitéer.
- Samordna/stötta process för att välja ut mobilitetsleverantörer (inspiration Rosendal i Uppsala):
 - Skapa en gemensam kommunägd process som bidrar till kunskap hos byggaktörer (speciellt viktigt om det finns flera byggaktörer).
 - Bjud in leverantörer för mobilitetstjänster och låt de pitcha vad de kan erbjuda (inspelade presentationer, ifylld mall med kompletterande uppgifter, räkneexempel)
 - Gemensamma workshops för diskussion med leverantörer

- Skarpa offerter
- Granska att föreslagna mobilitetstjänster uppfyller kvalitén som krävs för att verkligen sänka parkeringsbehovet. För att kunna genomföra vardagens olika sysslor utan bil behövs en större fordonsflotta av olika typer av delningsfordon. Cykelpool borde finnas inom varje bostadskvarter för att göra den attraktiv, t.ex. i fastigheters cykelrum. Både (el-)lådcyklar och cykelkärror för transporter, och vanliga cyklar för besökare kan vara aktuella. Bilpool skulle kunna placeras i parkeringshusets bottenvåning och vid Hagagatan. Att kräva minst en delbil per 50 hushåll för att uppnå reducerat p-tal har visat sig vara en rimlig dimensionering i andra områden, som kan anpassas till efterfrågan under driftskedet. Båda cykel- och bilpool måste vara lätt att boka och alltid i gott skick om de ska bli ett fungerande verktyg i vardagspusslet.
- Inkludera fordonspoolerna i exploateringsavtalet. Kommunen tar en samordnande och stöttande roll för mobilitetstjänsterna, men låter avtal ske direkt mellan byggherrar och mobilitetsföretag när det gäller upphandling.

Teknisk utredning - Detaljprojektering

- Studera och bestäm hur mobilitetshusets lokalgata ska kopplas till Finspångsvägen (cirkulation eller korsning). Det är viktigt att mobilitetshuset är lätt att nå nära Finspångsvägen för att undvika genomfartstrafik i området.
- Utforma lokalgatorna, Hagagatan och Finspångsvägen (se *Staden och människan*)
- Utforma gaturummet så att det finns plats för lastning och lossning genom att reglera en angränsningsplats nära bostadshusens entréer. Även tillräcklig med utrymme inom 25 meters gångavstånd från alla entréer ska reserveras som kan omvandlas till parkeringar för rörelsehindrade efter behov.
- Planera cykelparkering för cykelvagnar och lådcyklar vid förskolan. Ordna hämta/lämna-platser för föräldrar med bil, t.ex. vid slutet av Hagagatan.
- Kommunicera och tydliggör riktlinjer för utformning av cykelparkeringar på gatumark till exploatörerna. Definiera tydliga krav kring vad som motsvarar en fastighet med hög cykelvänlighet som kan ge sänkta p-tal (cykelplatser lättillgänglig i markplan, automatiska dörrar tillräcklig bred för lastcyklar, ramlåsningsmöjlighet, cykelpump och enklare verktyg, för handel och kontor även dusch och ombytesmöjligheter).

Byggloveskede

- Ställ krav om cykelparkering av hög kvalitet till exploatörerna. Aktiv dialog för att säkerställa bra cykelparkering.
- Stötta exploatörerna i deras framtagning av en grön resplan eller mobility management-plan som tydligt redogör för hur ett lägre parkeringsbehov kan säkerställas för deras fastigheter.
- Kontrollera mobilitetsåtgärder i exploateringsavtalet. Granska att föreslagna mobilitetstjänster uppfyller kvalitén som krävs för att

verkligen sänka parkeringsbehovet. Aktiv dialog kring lämpliga åtgärder.

- Låt en mobilitetsexpert granska alla bygglovshandlingar.

Bygg- och driftskede

- Aktivt följa/leda byggaktörens gestaltning av fordonspoolerna (lådcyklar, cykelkärror, bilar).
- Kontrollera att mobilitetsåtgärderna genomförs som utlovad.
- Utvärdera mobilitetsåtgärdernas effekt genom regelbundna uppföljningar / mätningar för att samla kunskap för framtida planprocesser.
- Säkerställ avgiftskontroller av boendeparkeringszonerna i grannområden (Haga) för att undvika parkeringsflykt.

5.7 GODSTRANSPORTER

Detaljplaneskede

- Ta beslut om förskolans placering, med fördel vid Hagagatan.
- Ta fram en godsplan.
- Ta fram plan för hur bespisning till förskola och äldreboende, leveranser till cykelhandlaren och andra leveransintensiva verksamheter ska hanteras. Se över de aktuella gatornas framkomlighet för stora leveransfordon.
- Avstäm möjligheten att förskolans kök samnyttjas av skolan i nästa detaljplaneområde västerut för ökad trafiksäkerhet. Maten skulle kunna transporteras dit med lättare fordon.
- Möjliggör samlad avfallshantering för minskade avfallstransporter.

Teknisk utredning - Detaljprojektering

- Utforma tydliga lastzoner för torgverksamheten som är anpassade så att lastning och lossning kan ske med hög trafiksäkerhet.
- Säkerställ att leveransboxar anordnas av exploatörerna på centrala platser i området. Lämplig är till exempel torget och parkeringshuset.
- Granska att behållare eller nedkast för källsortering placeras på ett sådant sätt att avfall kan slängas utan att behöva öppna flera dörrar. Det upplevs tryggare och dessutom behöver barn i vagn, på cykel eller lastcyklar inte lämnas oövervakade.

Bygg- och driftskede

- Leverans till förskolan ska ske på särskilda tider då barnen inte vistas i området.
- Inför leveranszoner, till exempel med transponderstyrda pollare som förhindrar övrig trafik att använda lastytor.

BILAGA: INSPIRATIONSBLIDER FRÅN ANDRA STÄDER

Aktiv förgårdsmark



Brumleby, Köpenhamn (Källa:
<https://www.pinterest.se/pin/717972365571111684/>)



Exempel ovan från Franska kvarteren i Tübingen på hur gatan får mer variation när verksamheter och bostäder tar del av gatan i anspråk. Foto: Strategisk Arkitektur

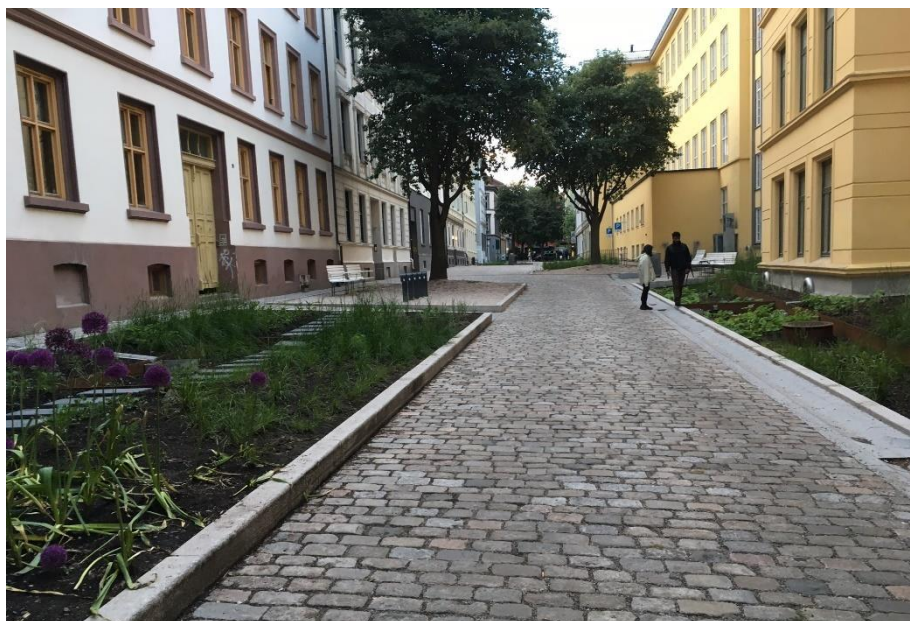
Utforma lokalgatorna så att de signalerar låga hastigheter



Fotgångar- och cykelvänlig gata i Vallastaden som inspiration för utformning av gångfartsgatorna, möjligtvis borde dock trottoarer anläggas för att ge tryggare fotgängarrörelser. (Källa: [Trafikutredningsbyrån 2020](#))



Växtbädd i den körbara ytan. Exempel på utformning från gata i Malmö som gör motortrafikens körsträcka mindre rak och på så sätt prioriterar fotgängares rörelse och vistelse. (Källa: [Trafikutredningsbyrån 2020](#))



Parklik gångfartsgata i Oslo. (Källa: [Kerstin Alquist 2017](#))



På flera ställen har gångfartsgatorna befintlig natur och grönska i fonden. Exempel från Mühlenviertel, Tübingen. Foto: Strategisk Arkitektur



Gata i Antwerpen. Foto: Dimitri Strobbe (Twitter)

Infart till lokalgata



Sorgenfri, Malmö (Foto: Lasse Brand)

Omvandla Finspångsvägen till stadshuvudgata



Referensbild av en stadshuvudgata över Örbyleden i Stockholm. Foto: White arkitekter



Västra Varvsgatan, Västra Hamnen, Malmö (Foto: Lasse Brand)

VI ÄR WSP

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 48 700 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP Sverige AB

601 86 Norrköping
Besök: Södra Grytsgatan 7

T: +46 10-722 50 00
Org nr: 556057-4880
wsp.com

