

# MOBILITETS- OCH PARKERINGSUTREDNING

TILL DETALJPLAN FÖR JÄRNSTÅNGEN 10, NORRKÖPING



## MOBILITETS- OCH PARKERINGSUTREDNING

Kund: Heimstaden AB  
Beställare: Emeli Ljunghusen/Emilia Rosenberg

# Heimstaden

Organisation Sigma Civil AB  
Projektansvarig: Jessica Jaremo  
Upprättad av: Jessica Jaremo och Annika Meynert  
Granskad av: Jessica Jaremo

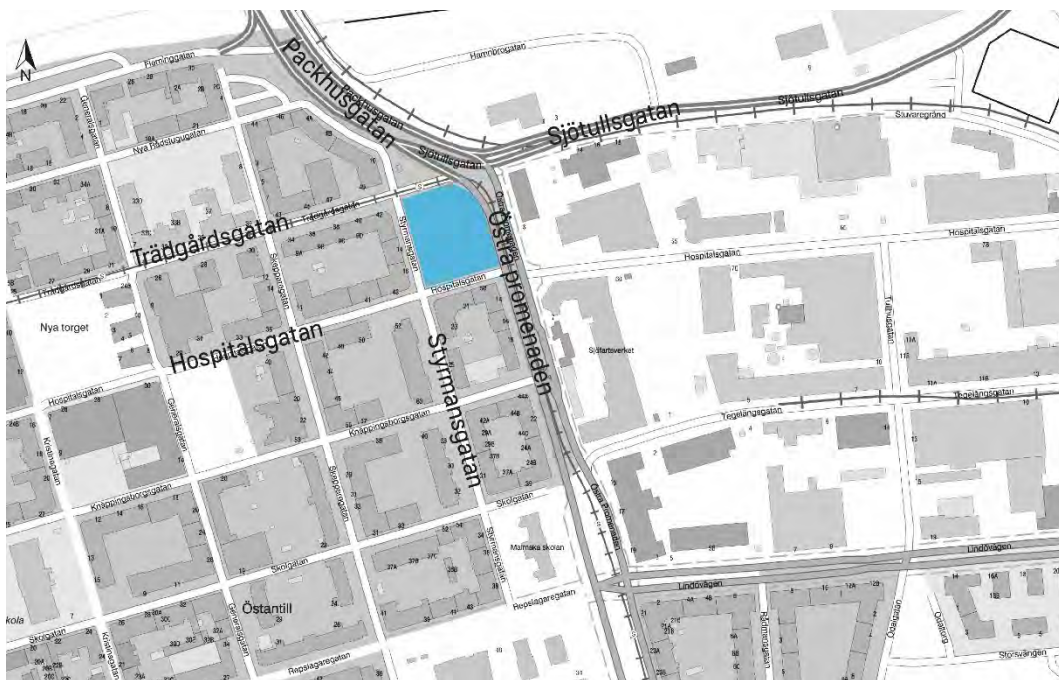
Projektnummer: 202670  
Upprättad: 2023-06-30  
Version: 1.0

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	BESKRIVNING AV PROJEKTET .....	1
1.1	FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR HÅLLBART RESANDE .....	1
2	PARKERINGSTAL.....	5
2.1	PARKERINGSTAL BIL.....	5
2.2	PARKERINGSTAL CYKEL .....	5
3	MOBILITETSÅTGÄRDER.....	6
3.1	BILPOOL.....	6
3.2	CYKELANPASSAD FASTIGHET.....	7
3.3	MM-ÅTGÄRDER .....	7
4	PARKERINGSBEHOV .....	9
4.1	PARKERINGSBEHOV BIL.....	9
4.2	PARKERINGSBEHOV CYKEL.....	11
5	HANTERING AV PARKERING FÖR BIL OCH CYKEL.....	13
5.1	BILPARKERING.....	13
5.2	CYKELPARKERING .....	16
6	ANGÖRING FÖR LEVERANSER SAMT AVFALLSHANTERING.....	18
7	REFERENSER .....	21

# 1 BESKRIVNING AV PROJEKTET

Fastigheten Järnstången 10 ligger i centrala Norrköping, vid korsningen mellan Östra Promenaden och Sjöttullsgatan. Fastigheten är i dagsläget en markparkering men efter antagen detaljplan planeras att bebyggas med bostäder, där byggnaden omsluter en gemensam innergård.



Figur 1 Järnstången 10 markerat med blått. Kartkälla: Lantmäteriet.

I bottenplan utreds om det ska finnas möjlighet för både lokaler och bostäder. I tabell 1 nedan syns en sammanställning över storleksfördelningen av de lägenheter som planeras.

Tabell 1 Fördelning av lägenhetsstorlekar.

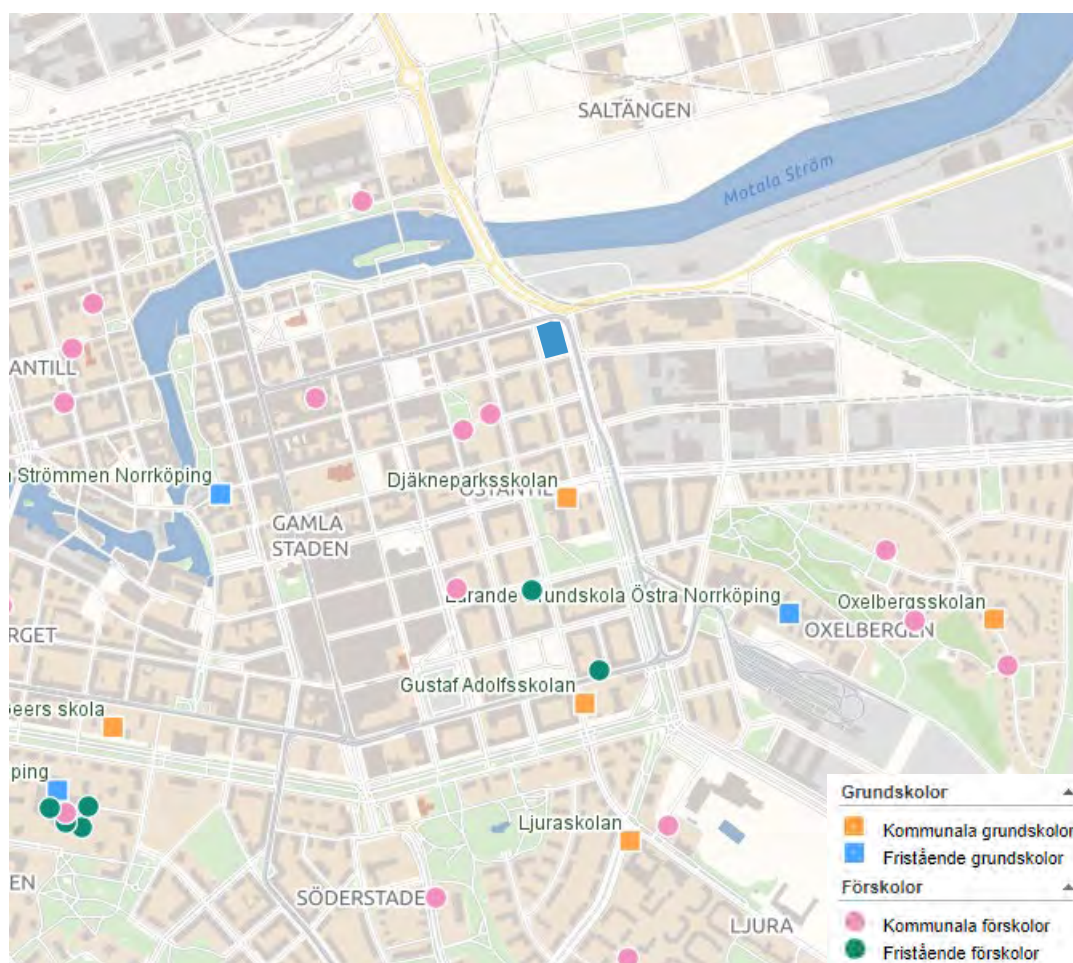
Storlek	Antal lägenheter
1 ROK	52
2 ROK	40
3 ROK	30
4 ROK	22
5 ROK	3
<b>Summa</b>	<b>147</b>

## 1.1 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR HÅLLBART RESANDE

Järnstången 10 ligger i centrala Norrköping med direkt närhet till centrums utbud av matbutiker, affärer, restauranger och annan service. Galleria Domino och Linden

köpcentrum ligger cirka en kilometer från fastigheten vilket motsvarar en cykeltur på fyra minuter eller en promenad på 10 minuter. Det finns därmed mycket goda förutsättningar för de boende i området att utföra inköp och tillgodose nöjesbehovet inom gångavstånd från fastigheten.

Inom en radie på en kilometer finns det dessutom 10 kommunala förskolor, två fristående förskolor, tre kommunala grundskolor (Djäkneparksskolan, Gustaf Adolfsskolan, Ljuraskolan) samt två fristående grundskolor (Lärande Grundskola Östra Norrköping, Kunskapsskolan). Detta utbud skapar goda förutsättningar för föräldrar och barn att gå eller cyklar till förskola och skola.



Figur 2 Förskolor och grundskolor inom cirka en kilometers avstånd från fastigheten. Kartkälla Norrköpings kommun.

Cyklennätet i området är väl utbyggt, se figur 2 nedan. Längs med Östra Promenaden finns en cykelbana som går i nord-sydlig riktning genom staden och förbinder den norra delen av staden med centrum. Nordväst om området finns en cykelbana som löper längs med Sjö tullsgatan i östlig riktning. Stråket är en del av förbindelsen till Lindö och Marbystrand. Från området är det möjligt att cykla längs med cykelbanor till i stort sett hela staden.



Figur 3 Cykelnätet runt området. Området markerat med blått. Kartkälla Norrköpings kommun.

Området har även en bra koppling till kollektivtrafiken. I direkt anslutning till området ligger spårvagnshållplatsen Styrmansgatan där linje 2 trafikerar. Linjen går mellan Fridvalla och Kvarnberget via Norrköpings resecentrum. Att åka linje 2 mellan Styrmansgatan och resecentrum tar fem minuter, och linjen avgår var 10:e minut. Med en fem minuters promenad nås hållplats Djäkneparksskolan där både spårvagn, tårtottrafik, expressbuss och landsbygdstrafik trafikerar. Med cirka en kvarts promenad nås Norrköpings resecentrum för ett komplett utbud av kollektivtrafik.

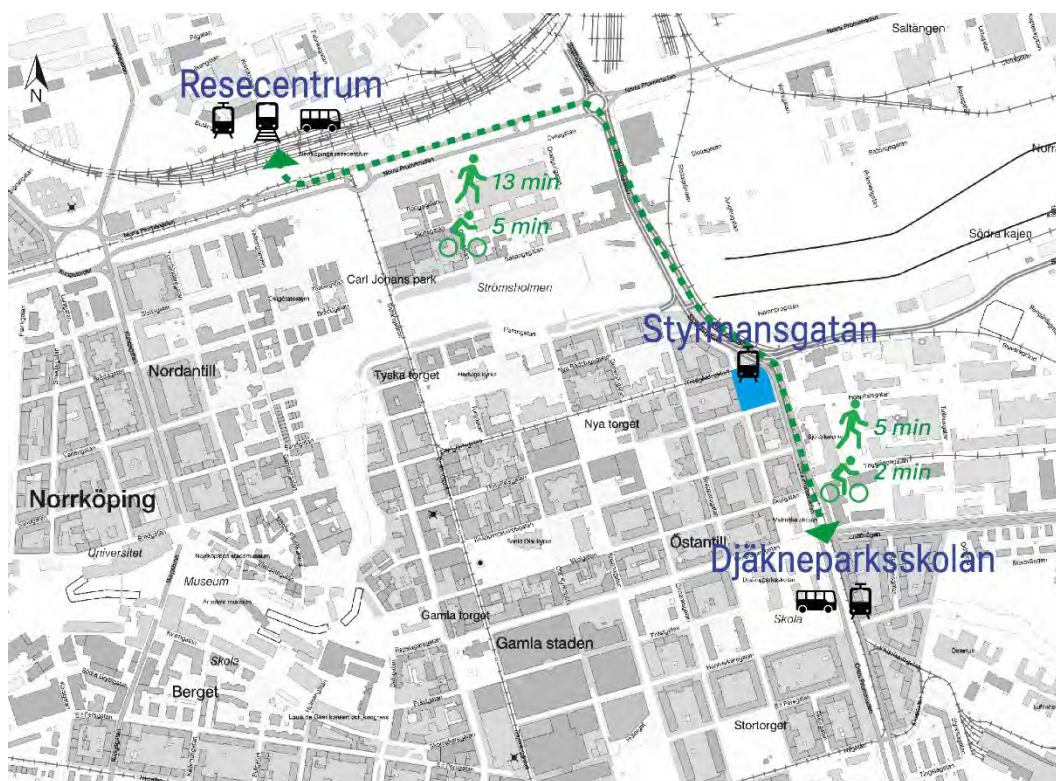


Figur 4 Hållplats Trädgårdsgatan för linje 2 samt fastigheten Järnstången 10 till höger i bild. Bildkälla: Google Street view (Google maps, 2023).

Tabell 2 Avstånd och restid till närliggande hållplatser och resecentrum.

Avstånd meter	Avstånd gång	Avstånd cykel	Trafikeras av	Linjer
------------------	-----------------	------------------	---------------	--------

<b>Hållplats Styransgatan</b>	0	0	0	Spårvagn	2 Fridvalla- Kvarnberget
<b>Hållplats Djäkneparksskolan</b>	400 m	5 min	2 min	Spårvagn Tätortstrafik Expressbuss Landsbygdstrafik	2 Fridvalla- Kvarnberget 11 Åby-Lindö 46 Norrköping- Valdemarsvik 141 Resecentrum- Himmelstalund 440, 444 Norrköping- Arkösund 486 Norrköping- Eksund
<b>Norrköping resecentrum</b>	1,1 km	13 min	5 min	Spårvagn Tätortstrafik Expressbuss Landsbygdstrafik Tågtrafik	Flertalet linjer trafikerar Norrköpings resecentrum



Figur 5 Viktiga hållplatser i anslutning till området. Kartkälla: Lantmäteriet.

## 2 PARKERINGSTAL

Järnstången 10 ligger i innerzonen enligt Norrköpings kommuns parkeringsnormer (Norrköpings kommun, 2017). Innerzonen är en del av den täta staden och här har markparkering lägre prioritet och därför ska bilparkering så långt det är möjligt förläggas under mark.

### 2.1 PARKERINGSTAL BIL

Antalet parkeringsplatser som ska anläggas till ett flerbostadshus baseras på antalet lägenheter och hur många rum lägenheterna har. I tabell 3 nedan redovisas antalet parkeringsplatser som ska anordnas per lägenhetsstorlek samt parkeringstal för besöksparkering. Parkeringstalen utgör normsiffror. Talen är flexibla och kan sänkas vid införande av mobilitetsåtgärder, dock maximalt med 30%. I tabellen visas parkeringstalen utan mobilitetsåtgärder samt vid en sänkning med 15% och med 30% med införandet av mobilitetsåtgärder.

Tabell 3 Antalet bilparkeringsplatser per lägenhetsstorlek för innerzonen enligt Norrköpings kommuns riktlinjer för parkering.

Antal rum i lägenhet	Parkeringstal Norm	Parkeringstal (-15%)	Parkeringstal (-30%)
1	0,35	0,3	0,25
2	0,45	0,38	0,32
3	0,60	0,51	0,42
4	0,65	0,55	0,46
5 eller fler	0,70	0,6	0,49
Besöksparkering	0,1	0,1	0,1

Cirka 2–5% av alla platser ska vara utformade för personer med olika former av funktionshinder.

### 2.2 PARKERINGSTAL CYKEL

Målet är att varje boende ska ha tillgång till en cykelplats. I tabell 4 nedan finns en sammanställning över antalet cykelparkeringsplatser som ska anordnas för respektive lägenhetsstorlek, samt parkeringstalen för besöksparkering.

Tabell 4 Antalet cykelparkeringsplatser per lägenhetsstorlek för innerzonen enligt Norrköpings kommuns riktlinjer för parkering.

Antal rum i lägenhet	Parkeringstal Norm
1–2	3
Övriga	1 plats per rum
Besöksparkering	0,1 platser per lägenhet



### 3 MOBILITETSÅTGÄRDER

Fastighetsägaren kan införa mobilitetsåtgärder för att minska de boendes behov av att äga en egen bil. I tabell 5 och 6 nedan finns två åtgärds paket sammanställda, ett som bedöms ge en reduktion av parkeringsbehovet med 15% och ett som bedöms ge 30% reduktion. Paketerna ger endast förslag på möjliga åtgärder, och det finns flera andra mobilitetsåtgärder som också minskar de boendes behov av en egen bil.

Tabell 5 Paket av mobilitetsåtgärder som föreslås ge 15% reduktion.

<b>MOBILITETSÅTGÄRDER Paket -15%</b>	
<b>Bilpool</b> 1 bilpoolsbil inkl. parkering	<b>-7%</b> (1 bilpoolsbil kan reducera behovet med upp till ca 5 bilplatser)
<b>Cykelpoolpassad fastighet</b> Cykelpool med 2 ellådcyklar Cykelverkstad (liten) Laddskåp för elcykelbatterier	<b>-6%</b>
<b>MM-åtgärder</b> Information Leveransskåp	<b>-2%</b>

Tabell 6 Paket av mobilitetsåtgärder som föreslås ge 30% reduktion.

<b>MOBILITETSÅTGÄRDER Paket -30%</b>	
<b>Bilpool</b> 2 bilpoolsbilar inkl. parkering	<b>-15%</b> (2 bilpoolsbilar kan reducera behovet med upp till ca 10 bilplatser)
<b>Cykelpoolpassad fastighet</b> Cykelpool med 4 ellådcyklar Cykelverkstad (stor) Laddskåp för elcykelbatterier	<b>-10%</b>
<b>MM-åtgärder</b> Information Leveransskåp Cykelkärror Leveransvagnar	<b>-5%</b>

Nedan finns en närmare beskrivning av de föreslagna mobilitetsåtgärderna.

#### 3.1 BILPOOL

Bilpoolsbilar minskar de boendes behov av en egen bil. Antingen kan fastighetsägaren ansluta fastigheten till en befintlig bilpool eller på annat sätt subventionera bilpoolsmedlemskap för de boende.

## 3.2 CYKELANPASSAD FASTIGHET

En cykelanpassad fastighet föreslås innehålla en ellådcykelpool, en cykelverkstad och laddskåp för elcykelbatterier. En ellådcykelpool ger de boende möjligheten att låna en lådcykel vilket bland annat underlättar vid transport av skrymmande varor för de som inte har en egen lådcykel. En cykelverkstad gör det möjligt för de boende att kunna serva sin cykel på ett bekvämt sätt med hjälp av verktyg och cykelpump som kan utökas med tvättmöjligheter m.m. Låsbara laddskåp för elcykelbatterier gör att de boende inte måste ta med batteriet upp till lägenheten utan enkelt kan ladda det i anslutning till cykeln.



Figur 6 Exempel på låsbart laddskåp för cykelbatterier samt cykelservicestation. Bildkälla: cyklos.se

Inom begreppet cykelanpassad fastighet bör effektiv och attraktiv utformning och lokalisering av fastighetens cykelparkeringsplatser ingå. Det ska vara enkelt och lätt att parkera sin cykel. För boende bör en stor andel av cykelplatserna vara väderskyddade samt möjligt att förvara sin cykel säkert och tryggt.

## 3.3 MM-ÅTGÄRDER

Mobility managementåtgärder handlar om mjuka åtgärder med målet att förändra resvanor genom en förändring i attityder och beteenden. Som en MM-åtgärd föreslås att det ges information till de boende. Det kan t.ex. vara en informationskampanj till de boende om fastighetens mobilitetsåtgärder vid inflyttning och nyinflyttning.

Därutöver föreslås även leveransskåp vilket innebär att de boende inte måste ta sig långa sträckor för att hämta paket eller matkassar utan dessa kan levereras till

fastigheten. För paketet som ger en sänkning med 30% föreslås även cykelkärror och shoppingvagnar. Resor som normalt sker med bil, t.ex. bilresan till avfallsstationen eller inköp av lite större och tyngre varor, kan med hjälp av en cykelkärra enklare göras med cykel. Shoppingvagnar underlättar för de boende att till fots göra större handlingar i närområdet.

## 4 PARKERINGSBEHOV

### 4.1 PARKERINGSBEHOV BIL

För bostäderna har bilparkeringsbehovet beräknats utifrån tre olika nivåer av mobilitetsåtgärder. De tre nivåerna är: utan mobilitetsåtgärder, med mobilitetsåtgärder som ger en reduktion av parkeringstalet med 15% samt med en nivå av mobilitetsåtgärder som ger en reduktion av parkeringstalet med 30%. I tabell 7, 8 och 9 nedan finns en sammanställning över parkeringsbehovet utifrån de tre nivåerna av mobilitetsåtgärder.

Det har antagits att en reduktion av bilplatsbehovet med 15% kräver en bilpoolsbil och att en reduktion med 30% kräver två bilpoolsbilar inom fastigheten. Vid beräkning av det totala bilparkeringsbehovet har bilpoolsbilarnas platser räknats med.

Tabell 7 Parkeringsbehov utan mobilitetsåtgärder.

Utan mobilitetsåtgärder			
Antal rum i lägenhet	Antal lägenheter	Parkeringsstal Norm	Antal parkeringsplatser
1	52	0,35	18
2	40	0,45	18
3	30	0,60	19
4	22	0,65	14
5 eller fler	3	0,70	2
Besöksparkering	147	0,1	15
<b>Summa</b>			<b>86</b>

Tabell 8 Parkeringsbehov efter reduktion av parkeringstalet med 15%.

Reduktion med 15%			
Antal rum i lägenhet	Antal lägenheter	Parkeringsstal (-15%)	Antal parkeringsplatser
1	52	0,3	16
2	40	0,38	15
3	30	0,51	16
4	22	0,55	12
5 eller fler	3	0,6	2
Besöksparkering	147	0,1	15
Bilpoolsplatser			1
<b>Summa</b>			<b>76</b>

*Tabell 9 Parkeringsbehov efter reducering av parkeringstalet med 30%.*

<b>Reducering med 30%</b>			
<b>Antal rum i lägenhet</b>	<b>Antal lägenheter</b>	<b>Parkeringsstal (-30%)</b>	<b>Antal parkeringsplatser</b>
1	52	0,25	13
2	40	0,32	13
3	30	0,42	13
4	22	0,46	10
5 eller fler	3	0,49	2
<b>Besöksparkering</b>	147	0,1	15
<b>Bilpoolplatser</b>			2
<b>Summa</b>			67

Utan mobilitetsåtgärder uppgår parkeringsbehovet till 86 platser varav 15 platser för besökare. Med en reducering av antalet platser med 15% uppgår behovet till 76 platser och med en sänkning av parkeringstalet med 30% uppgår behovet till 67 platser. I alla de tre fallen är 15 av platserna avsedda för besökare.

#### 4.1.1 Behov av PRH (parkering anpassad för rörelsehindrade)

I tabell 10 nedan presenteras en sammanställning över behovet av PRH-platser för de tre olika nivåerna av mobilitetsåtgärder. Cirka 2–5% av platserna ska utformas för rörelsehindrade. I tabellen presenteras behovet av PRH-platser som ett intervall mellan 2 och 5% av platserna.

*Tabell 10 Behov av PRH (parkering anpassad för rörelsehindrade).*

	<b>Antal PRH platser</b>	<b>Andel av det totala antalet platser</b>
<b>Utan mobilitetsåtgärder</b>	2–5	2,5–6,0 %
<b>Reducering med 15%</b>	2–4	2,6–5,3 %
<b>Reducering med 30%</b>	2–4	3,0–5,0 %

## 4.2 PARKERINGSBEHOV CYKEL

Cykelparkeringsbehovet har beräknats med hjälp av två olika metoder. Den första metoden är baserad på Norrköpings kommuns riktlinjer för parkering (Norrköpings kommun, 2017) och den andra metoden är baserad på Sveriges kommuner och regioners och Trafikverkets skrift *Mobilitet för gående, cyklister och mopedister* (Trafikverket och Sveriges Kommuner och Regioner, 2022).

### 4.2.1 Norrköpings kommuns riktlinjer för parkering

Cykelparkeringsbehovet för bostäderna beräknade efter Norrköpings kommuns parkeringsnorm finns presenterad i tabell 11 nedan. Det beräknade parkeringsbehovet uppgår till 483 platser. Detta motsvarar 3,2 cykelplatser per lägenhet vilket är mycket högt då mer än 60% av lägenheterna endast kommer att ha 1–2 rum och kök.

Tabell 11 Cykelparkeringsbehov uppdelat efter lägenhetsstorlek.

Antal rum i lägenhet	Antal lägenheter	Parkeringsstal Norm	Antal parkeringsplatser
1	52	3	156
2	40	3	120
3	31	3	93
4	21	4	84
5	3	5	15
<b>Besöksparkering</b>	147	0,1	15
<b>Summa</b>			<b>483</b>

### 4.2.2 Skriften *Mobilitet för gående, cyklister och mopedister*

Normen i *Mobilitet för gående, cyklister och mopedister* säger att det ska finnas en cykelplats per boende samt 0,2 cykelplatser per lägenhet för besökare, alternativt två cykelplatser per lägenhet (Trafikverket och Sveriges Kommuner och Regioner, 2022).

Antalet boende i fastigheten har uppskattats med hjälp av Statistiska centralbyråns statistik över hur många personer som bor i varje lägenhetstyp i Norrköping (Statistiska centralbyrån, 2023). I tabell 12 nedan finns en sammanställning över det uppskattade antalet boende i huset.

Tabell 12 Uppskattat antal boende i fastigheten baserat på statistik över antalet boende per lägenhetsstorlek för hyresrätter i Norrköping.

Antal rum i lägenhet	Antal lägenheter	Antal boende per lägenhet	Antal boende
1	52	1,1	57,2
2	40	1,4	56
3	31	2,4	74,4
4	21	3,2	67,2
5	3	3,8	11,4
<b>Summa</b>			<b>266,2</b>

För de 267 som förväntas bo i huset uppgår cykelplatsbehovet till 297 platser varav en cykelplats per boende och 30 platser för besökare, se tabell 13 nedan. Beräknas behovet i stället utifrån två cykelplatser per lägenhet blir cykelplatsbehovet till 294 platser. De båda alternativen ger väldigt lika resultat och därmed kan cykelparkeringsbehovet antas ligga runt 300 platser.

Tabell 13 Cykelplatsbehov beräknat utifrån normerna i skriften *Mobilitet för gående, cyklister och mopedister* (Trafikverket och Sveriges Kommuner och Regioner, 2022).

	Antal lägenheter	Antal boende	Parkeringstal	Antal cykelplatser
<b>Boende</b>		267	1	267
<b>Besökare</b>	147		0,2	30
<b>Summa</b>	147	267		297

### 4.2.3 Sammanfattning

Det beräknade cykelplatsbehovet skiljer sig avsevärt mellan de två beräkningsmetoderna. Parkeringsbehovet enligt kommunens riktlinjer är 186 platser fler än parkeringsbehovet utifrån SKR och Trafikverkets normer.

Enligt kommunens riktlinjer uppgår parkeringsbehovet till 483 platser, vilket motsvarar ungefär 1,8 cykelplatser per beräknat antal boende. Det bedöms inte sannolikt att en så stor andel av de boende kommer att ha mer än en cykel. Därför bedöms SKR och Trafikverkets normer bättre stämma överens med det verkliga parkeringsbehovet och cykelplatsbehovet har därmed antagits uppgå till cirka 300 platser.

## 5 HANTERING AV PARKERING FÖR BIL OCH CYKEL

### 5.1 BILPARKERING

I det planerade garaget under fastigheten uppskattas det finnas plats för 61 bilparkeringsplatser. Oavsett vilken nivå på mobilitetsåtgärder som tillämpas kan fastighetens totala bilplatsbehov inte rymmas inom fastigheten.

Fastighetsägaren till Järnstången 10 har ett servitut på 72 bilplatser inom fastigheten Motorn 12, se figur 7 nedan. Mellan de två fastigheterna är det cirka 300 meter, vilket är en promenad på cirka 4 minuter. Delar av fastighetens bilplatsbehov planeras att hanteras inom servitutet.



Figur 7 Gångavstånd mellan fastigheterna Järnstången 10 (blå ruta) och Motorn 12 (grön ruta).

I tabell 14 nedan finns en sammanställning över parkeringsbehovet för de tre nivåerna av mobilitetsåtgärder, uppdelat på boende och besökare. Parkeringsbehovet för lokalerna är inte beräknat än då antalet lokaler, hur stora de kommer att vara samt vilken verksamhet de kommer att inhysa ännu inte är bestämt.

Tabell 14 Parkeringsbehov utifrån de tre olika nivåerna på mobilitetsåtgärder.

Nivå av mobilitetsåtgärder	Antal parkeringsplatser			
	Boende	Besökare	Bilpool	Summa
Utan mobilitetsåtgärder	71	15	0	86
Reducering med 15%	60	15	1	76
Reducering med 30%	50	15	2	67

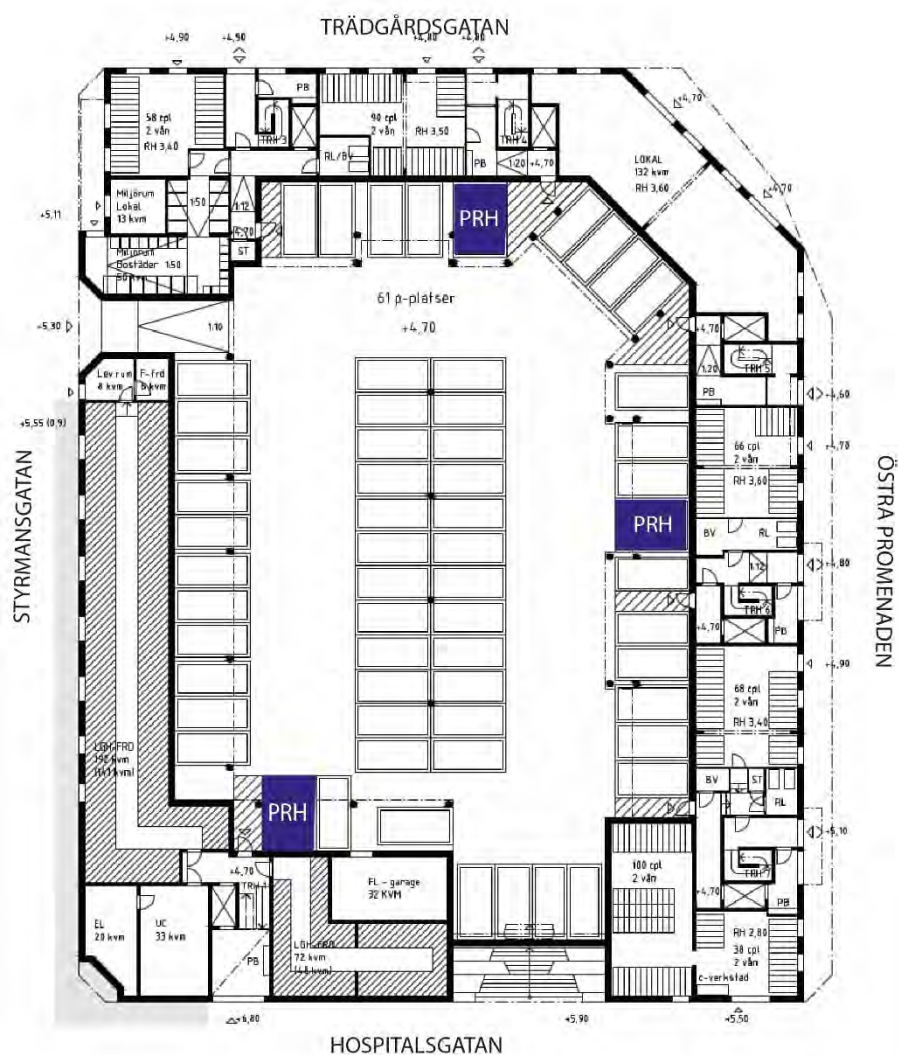




Om parkeringsplatserna i garaget kan nyttjas av både de boende och de anställda kommer platserna att kunna samnyttjas eftersom parkeringsbehovet för de boende och de anställda ser olika ut över dygnet. För de boende är parkeringsbehovet som störst på natten och verksamheterna är sannolikt stängda på natten. Genom samnyttjande av parkeringsgaraget utnyttjas ytan så effektivt som möjligt.

### 5.1.1 PRH

Parkeringsplatser för rörelsehindrade kommer att anordnas i garaget i källaren. I figur 9 nedan finns tre PRH platser inritade.



Figur 9 Lokalisering av parkeringsplatser för rörelsehindrade.

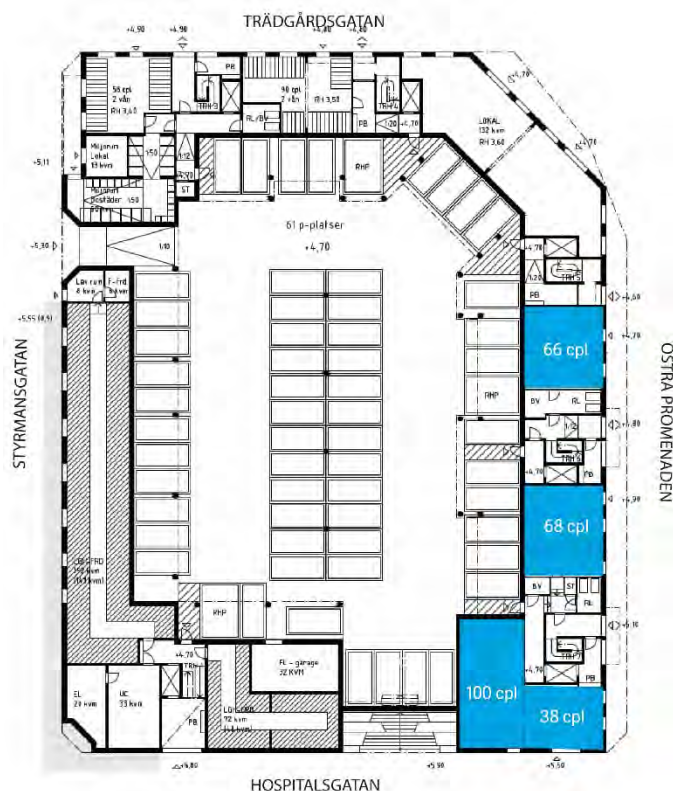
## 5.2 CYKELPARKERING

För bostäderna finns det ett behov av cirka 300 cykelplatser varav 30 ska ordnas för besökare. Därutöver tillkommer behovet av cykelplatser till de eventuella verksamheterna.

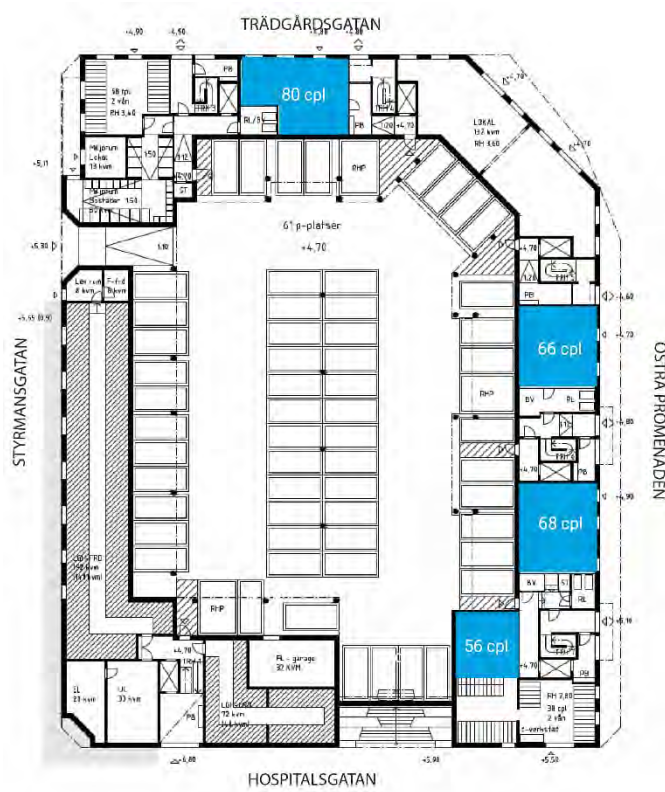
Cykelparkeringarna för besökarna till både bostäderna och verksamheterna föreslås ordnas på förgårdsmark i anslutning till entréerna. På den östra sidan av fastigheten samt i det nordöstra och nordvästra hörnet finns det förgårdsmark inom den egna fastigheten.

Cykelparkeringen inomhus kommer att anordnas i förrådsliknande utrymmen med entréer mot gatan. Det bedöms inte möjligt att tillskapa några cykelplatser på innergården då ytan är begränsad och behöver innehålla andra funktioner som skapa en trevlig och bra boendemiljö.

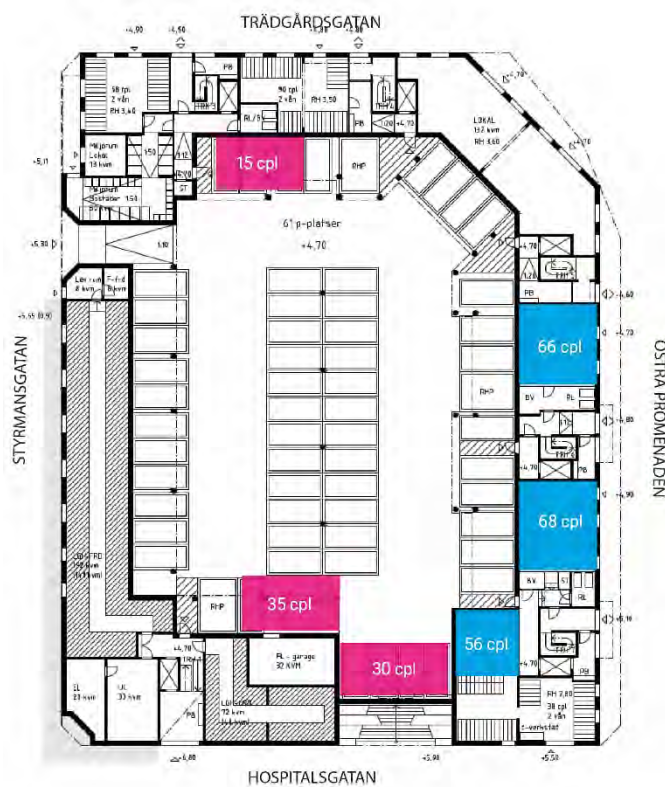
I figur 10, 11 och 12 finns olika förslag framtagna som visar vilken yta som 270 cykelplatser (för boende) tar i anspråk, och därmed hur stora ytor som finns för att skapa andra funktioner. I figur 12 finns ett alternativ där en del av bilparkeringsplatserna tas i anspråk och görs om till cykelplatser. Detta är endast möjligt vid införande av mobilitetsåtgärder som ger en reduktion av antalet parkeringsplatser med 30% och om besöksparkering hanteras inom servitutet. Det finns då nio platser över i parkeringsgaraget vilka rymmer cirka 80 cykelplatser.



Figur 10 Förslag placering av cykelplatser inomhus, totalt 272 cykelplatser.



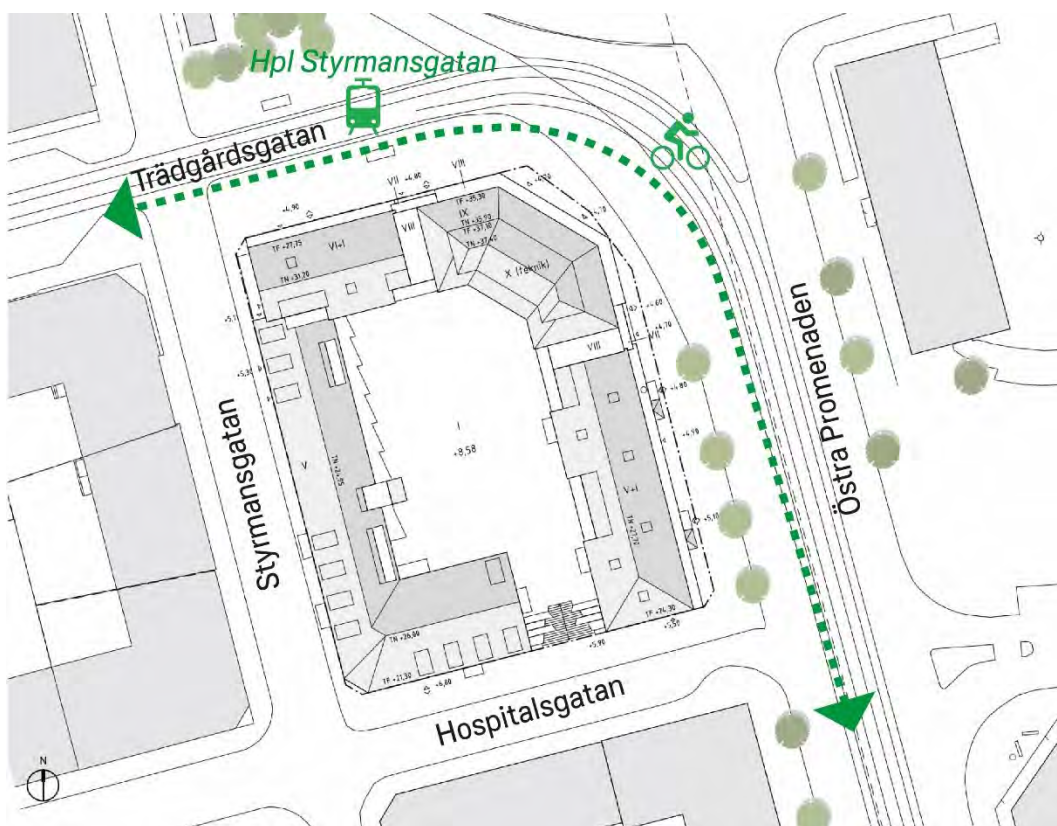
Figur 11 Förslag placering av cykelplatser inomhus, totalt 270 cykelplatser.



Figur 12 Förslag placering av cykelplatser i förråd och garage vid borttagande av nio bilplatser, totalt 270 cykelplatser.

## 6 ANGÖRING FÖR LEVERANSER SAMT AVFALLSHANTERING

För att tillgodose kraven om tillgänglighet måste det vara möjligt att angöra inom 25 meter från en tillgänglig och användbar entré. På Trädgårdsgatan och Östra promenaden är det inte möjligt att angöra längs gatan se figur 13 och 14. På Trädgårdsgatan är det en spårvagnshållplats längs hela den norra sidan av gatan samt regleringen förbud mot fordonstrafik, gäller ej buss i linjetrafik. Längs Östra Promenaden löper en cykelbana längs den västra sidan tillsammans med en trädplantering. Längs Styrmansgatan och Hospitalsgatan är det möjligt att angöra längs med trottoaren och därmed kommer all angöring att behöva ske längs med dessa gator.



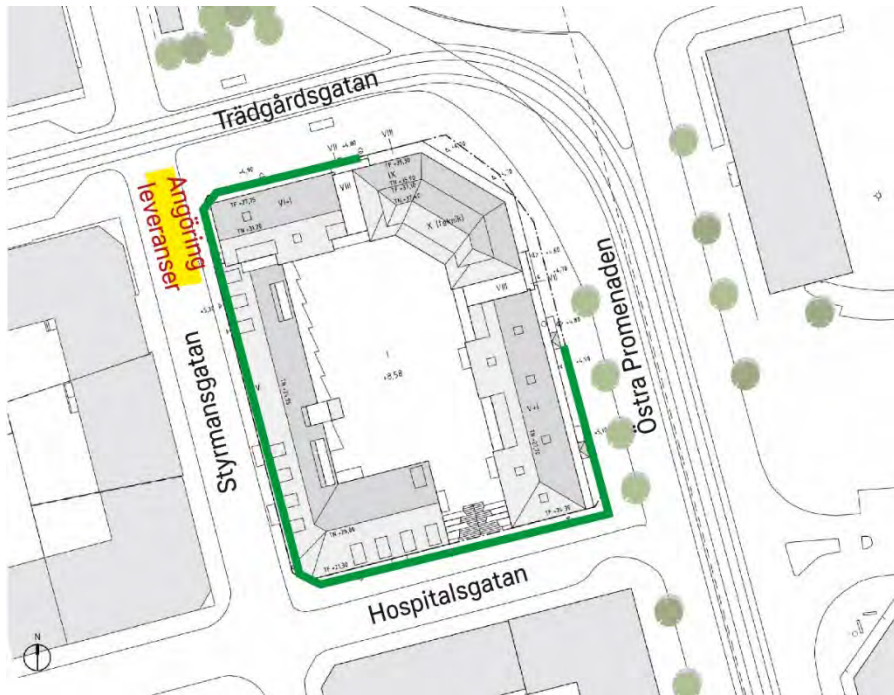
Figur 13 Gång- och cykelstråk runt fastigheten samt spårvagnshållplatsen Styrmansgatan.



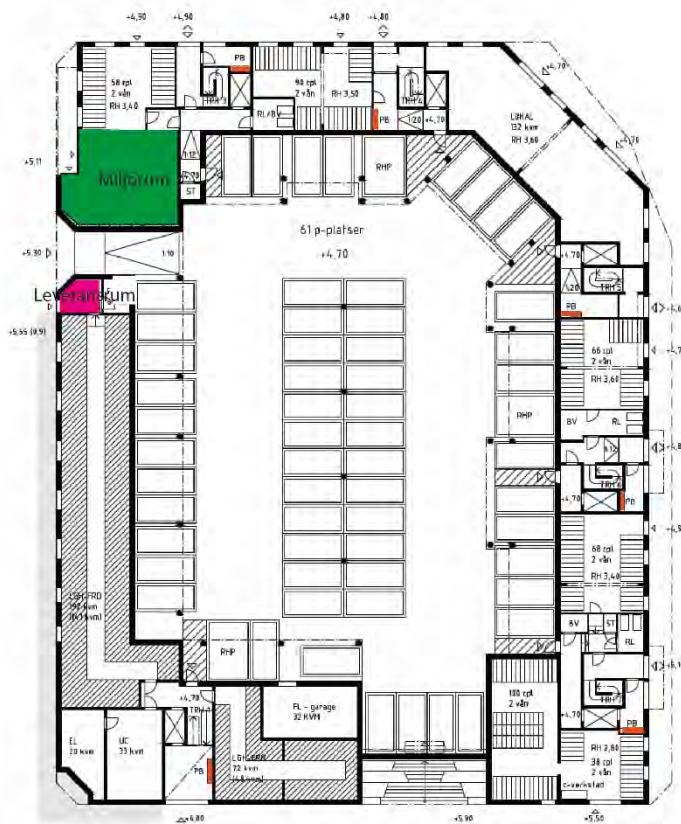
Figur 14 Gatorna som omger kvarteret Järnstången 10. Bildkälla: Google Street view (Google maps, 2023).

För bostäderna kan det vara möjligt att använda parkeringsgaraget som en gemensam tillgänglig entré. Då kan angöring ske längs Styrmansgatan. För den eller de eventuella lokalerna i bottenplan måste dock angöring kunna ske inom 25 meter från varje entré. Eftersom angöring måste ske längs med Styrmansgatan eller Hospitalsgatan finns det begränsningar i var lokalerna kan placeras. I figur 15 nedan redovisar illustrationen var lokalernas entréer kan anordnas för att uppnå kravet om angöring inom 25 meter.

Det måste också finnas möjlighet att angöra för leveranser och avfallshantering för eventuella lokaler samt bostäderna. I den nordvästra delen av fastigheten finns bostädernas miljörum och ett eventuellt leveransrum, se figur 16. Det bedöms därmed vara mest lämplig att skapa en angöringsyta längs den nordöstra sidan av Styrmansgatan, se markering i figur 15.



Figur 15 För att för att uppnå kravet om angöring inom 25 m för lokalerna är det möjligt att anordna entréer längs de gröna markeringarna. Gulmarkerat område visa föreslagen ytan för angöring av leveranser.



Figur 16. Lokalisering av miljörum, leveransrum och postboxar (markerade i orange) i fastigheten.

## 7 REFERENSER

- Cyklos. (den 20 06 2023). *Offentlig Servicestation CARE4BIKES*. Hämtat från <https://www.cyklos.se/produkt/offentlig-servicestation-care4bikes/>
- Google maps. (den 12 06 2023). Hämtat från <https://www.google.se/maps>
- Lantmäteriet. (den 12 05 2023). *Min karta*. Hämtat från <https://minkarta.lantmateriet.se/>
- Norrköpings kommun. (2017). *Riktlinjer för parkering i Norrköpings kommun - Parkeringsnorm för bil och cykel vid nyetablering och exploatering*. Norrköping: Norrköpings kommun.
- Norrköpings kommun. (den 16 05 2023). *Norrköpingskartan*. Hämtat från Norrköpings kommun: <https://kartor.norrkoping.se/spatialmap?>
- Statistiska centralbyrån. (den 09 06 2023). *Hushållens boende*. Hämtat från Statistiska centralbyrån: <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/hushallens-ekonomi/inkomster-och-inkomstfordelning/hushallens-boende/>
- Trafikverket och Sveriges Kommuner och Regioner. (2022). *Mobilitet för gående, cyklister och mopedister – En handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning* .



