

Mobilitets- och parkeringsutredning

KV Vävstolen, Norrköping



Ändringsförteckning

Ver	Datum	Ändringsbeskrivning	Granskad	Godkänd av
1	2022-05-24		JE	JE

k

Uppdrag Mobilitets- och parkeringsutredning kv. Vävstolen
Uppdragsnummer 30042203
Kund Norrköpings kommun
Datum 2022-06-15
Upprättad av Alemdina Alkawas, Ibis Feliú, Marcus Torstenfelt, Mattias Boman Sahlin
Kontrollerad av Johan Ericsson

Innehållsförteckning

1.	Inledning	5
1.1	Syfte	5
1.2	Avgränsning.....	5
2.	Nulägesbeskrivning	6
2.1	Sammanfattning av parkeringsinventering	9
2.2	Målpunkter	11
2.3	Funktionsbeskrivning.....	12
2.4	Avfallshantering	13
3.	Kommande exploatering	14
4.	Mobilitets- och parkeringsanalys	15
4.1	Omvärldsbevakning nolltal	15
4.2	Parkeringsstal för kontor i nybyggen	18
5.	Parkeringsberäkning.....	19
5.1.1	Parkeringsbehov cykel	21
5.1.2	Parkeringsbehov bil	22
5.1.3	Sammanfattning parkeringsutredning	23
5.2	Avfallshantering	24
6.	Mobilitetsåtgärder	25
7.	Sammanfattande bedömning	27
7.	Vidare arbete	29

1. Inledning

Norrköping kommun planerar att utveckla kvarteret Vävstolen varpå ett detaljplanearbete har initierats. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en förtätning med kontor, centrumverksamhet och utbildningslokaler. Kvarteret Vävstolen är beläget med närhet till centrum samt kollektivtrafik vilket skapar goda förutsättningar för ett hållbart resande. Fastighetsägaren vill att kvarteret Vävstolen ska vara ett bilfritt område och att parkering ska anordnas på den redan befintliga parkeringen.

1.1 Syfte

Syftet med denna mobilitets- och parkeringsutredning är att ta fram förslag på parkeringslösningar samt mobilitetslösningar som inte kräver bil samt kartlägga parkeringstillgången i denna del av Norrköping. Denna utredning kan vara en del i att framöver jobba med effektivt nyttjande av redan byggd parkeringsinfrastruktur.

1.2 Avgränsning

Parkerings- och mobilitetsutredningen är avgränsad till Kvarteret Vävstolen som är en del av fastigheten Kopparhammaren 2 i Norrköpings kommun däremot sträcker sig parkeringsinventeringen inom 800 meters-radien.



Figur 1 - liten cirkel visar fastighetens läge, stor cirkel visar avgränsning för utredningen vilket är 800 meter.

2. Nulägesbeskrivning

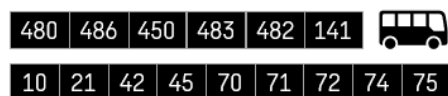
Fastigheten är belägen i centrala delarna av Norrköpings kommun med ett avstånd på cirka 1 kilometer till Norrköpings centralstation. Busshållplatser finns i närheten av fastigheten och goda gång- och cykelförbindelser vilket skapar goda förutsättningar för ett hållbart resande.

Gång- och cykel

Kommunal cykelbana finns utmed Kungsgatan. Cykling sker i blandtrafik längs med Södra Grytsgatan, Korsgatan samt norra Grytsgatan. Huvudcykelstråk finns på Kungsgatan och S:t Persgatan/Linköpingsvägen, på södra sidan strömmen.

Kollektivtrafik

Söder om planområdet, på Nygatan går ett spårvägstråk. Buss och spårvagn finns cirka 300 meter från fastigheten på Strömbacken hållplats samt Väster Tull hållplats vilket innebär god tillgänglighet till kollektivtrafik och goda förutsättningar för hållbara resor till och från området.

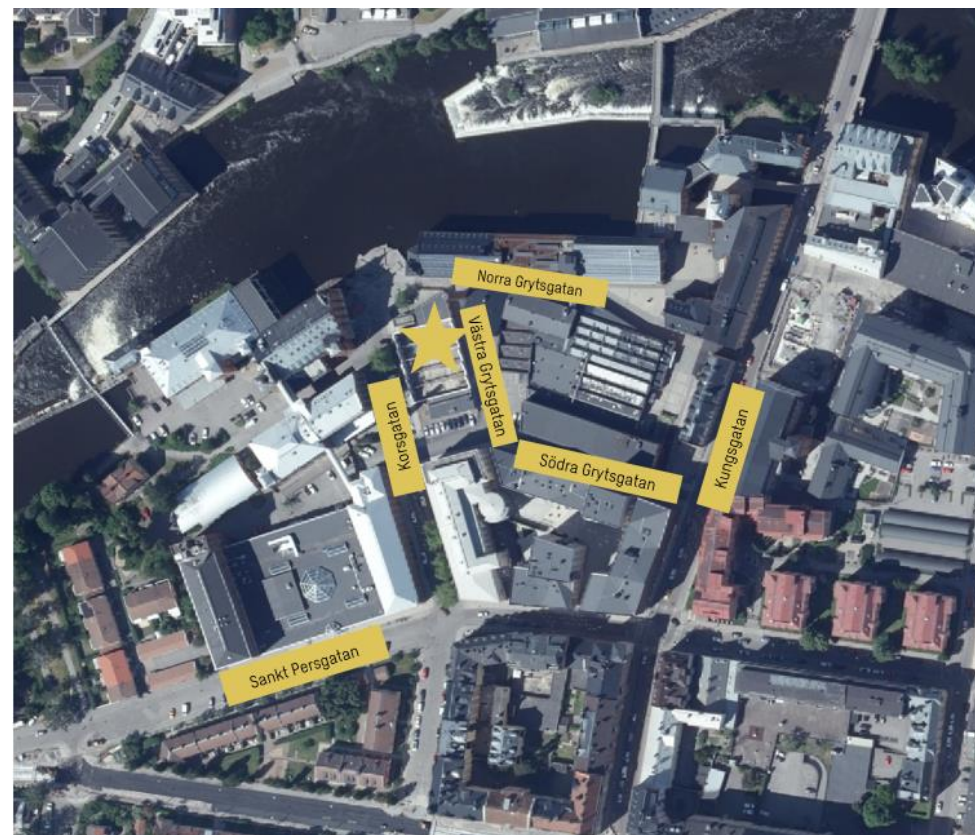


Figur 2 - Linjer Väster Tull hållplats



Figur 3 - Linjer Strömbacken hållplats

Turtätheten är god för samtlig trafik och det finns många linjer vilket skapar goda förutsättningar att ta sig till- och från fastigheten med kollektivtrafik.



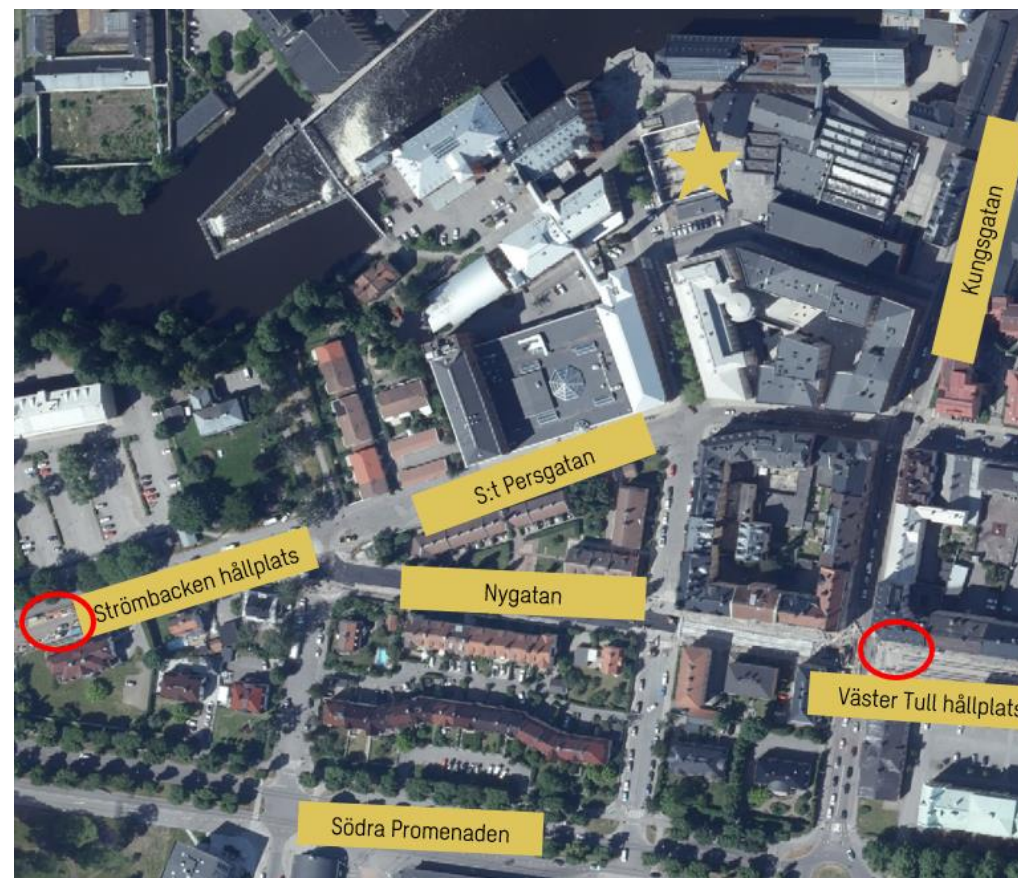
Figur 2 - Visar gator i närheten av Kvarteret Vävstolen

- Intervallerna för stadsbussarna under rusningstrafik är cirka 10–15 minuter. Intervallerna för spårvagnen är 10 minuter.
- Busslinje 44 (Norrköping- Finspång) går enstaka turer per dag.
- Busslinje 45 (Norrköping – Söderköping) går en gång i halvtimmen.
- Busslinje 70, 71, 72 som stannar vid Väster tull är expressbussar från Linköping. Intervallerna för dessa bussar under rusningstrafik är 20 minuter.

De viktigaste bytespunkterna finns på Söder tull hållplats, Väster tull hållplats samt Resecentrum. Från hållplatsen som är belägen närmast kvarteret Vävstolen (Väster tull hållplats) tar det cirka 3–6 minuter till närmsta bytespunkt vilket är Söder tull hållplats. Från Väster tull hållplats tar det mellan 6–13 minuter till resecentrum vilket är den största bytespunkten i Norrköping.

Markparkering och plats för angöring

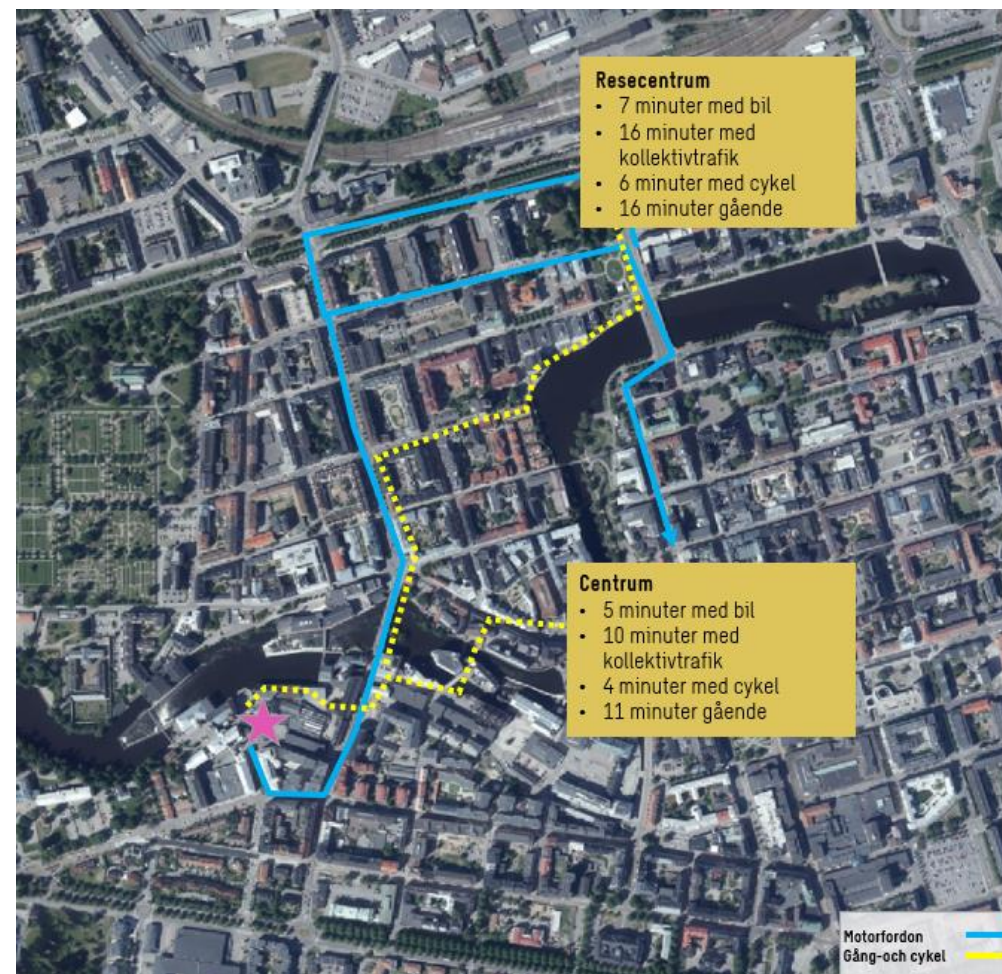
Idag finns det cirka 10-15 tillgängliga allmänna parkeringsplatser mot avgift längs Korsgatan. Utmed Korsgatan finns det i nuläget cykelparkeringar intill bilparkeringar, cykelparkeringar finns även på Södra grytsgatan. (Not:mer om tillgänglig parkering i närområdet tas upp i kommande avsnitt).



Figur 3 - Rund cirkel visar busshållplatser

Motorfordon

Tillfart sker från Korsgatan samt Kungsgatan. Bredden på Korsgatan är 18 meter med en brant lutning närmast S:t Persgatan. I slutet av gatan finns en torgbildning vid Motala ström. Bilden till höger visar restid för samtlig trafik till målpunkter, skillnaden mellan att resa med bil alternativt cykel är inte så stor, vilket skapar goda förutsättningar att välja cykel framför bil för att ta sig till sin destination.



Figur 4- visar rörelsemönster samt tid för olika färdmedel

2.1 Sammanfattning av parkeringsinventering

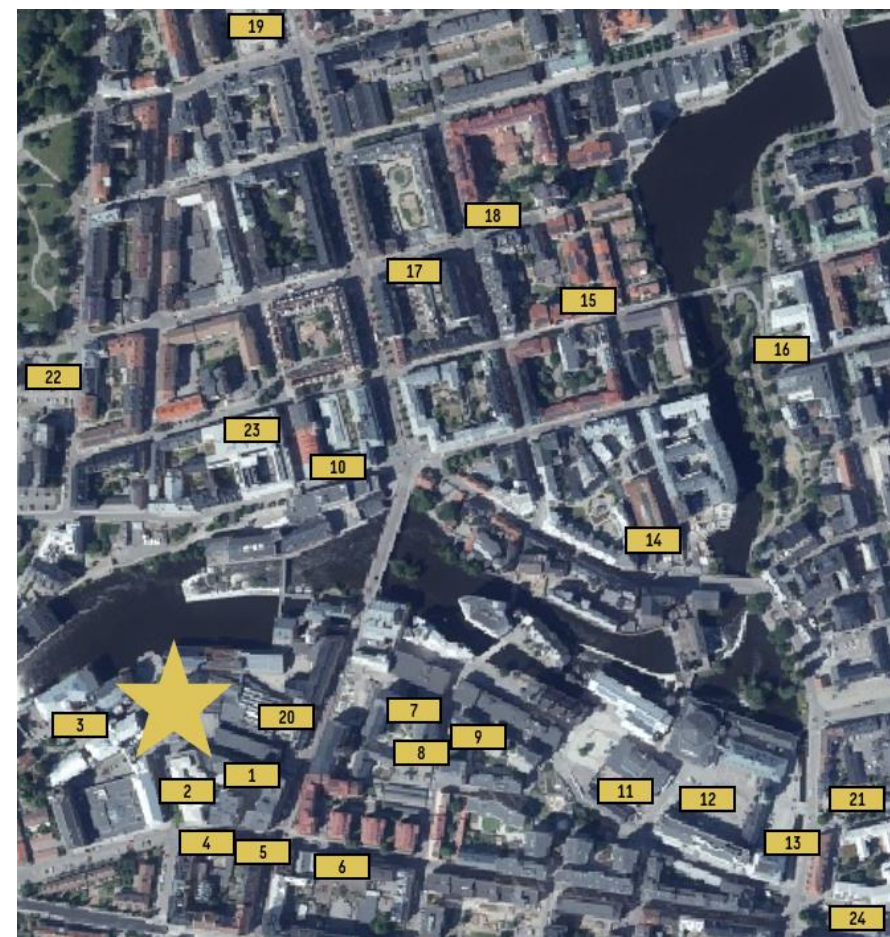
En parkeringsinventering är genomförd inom utredningens avgränsningsområde kring kvarteret Vävstolen för att undersöka utbudet av bilparkeringsplatser. Fastighetsägaren har också genomfört en parkeringsinventering för kvarteret Vävstolen samt att Norrköpings kommun har data för all kommunal kantstens- och markparkering, se Bilaga *Sammanställning av identifierade parkeringsplatser*. En sammanställning visas i Figur . I första hand ska fastighetsägaren tillgodose parkeringsbehoven inom fastigheten men det är inte alltid möjligt och därför har fastighetsägaren möjlighet att utnyttja redan existerande parkeringsplatser som ligger inom ett rimligt avstånd. Norrköpings kommun (2017) har gjort bedömningen att ett avstånd på 800 meter (faktiskt avstånd) ska fungera som riktlinje för vad som anses vara längsta rimliga avstånd från parkeringsplats till arbete och Sweco gör bedömningen att det motsvarar 650 meter fågelvägen. Avstånden till bostad, butiker, besökande, angöring och för funktionshindrade har kortare avstånd som riktlinje.

Inom närområdet till Vävstolen finns minst cirka 1200* bilplatser fördelat på 24 parkeringsanläggningar varav cirka 800** är tillgängliga för allmänheten eftersom en del av bilplatserna på de privata parkeringsanläggningarna är uthyrda. Av de 24 identifierade parkeringsanläggningarna är 15 parkeringshus eller garage och 9 markparkeringar. Sweco har inte gjort en detaljerad beläggningsstudie för alla anläggningar men bedömningen är att det under normal arbetstid en vardag är en genomsnittlig beläggning om cirka 50–80%***. Se Bilaga *Sammanställning av identifierade parkeringsplatser* för information om respektive parkeringsplats.

*Kan finnas fler parkeringar som inte identifierats så som boendeparkeringar med mera.

**Siffran kan variera och vara lägre eftersom vissa parkeringar endast får användas av allmänheten i mån av plats och att antalet förhyrda platser kan variera beroende på efterfrågan.

*** Bedömningen har gjorts genom platsbesök och i viss mån information från parkeringsbolag/fastighetsägare. Siffran varierar från anläggning till anläggning där mindre parkeringsanläggningar generellt sett har högre beläggningsgrad och ibland full beläggning.



Figur 5 - Stjärnan visar Kvarteret Vävstolen och rektanglarna identifierade parkeringsplatser inom 650 meter

Förutom parkeringsplatserna som är utmärkt i Figur finns parkeringsanläggningarna Ankaret (A), Lyckan (L), Spiralen (S) och Spiran (Sp), se Figur , som i förhållande till de andra har gott om parkeringsplatser. Givet att kvarteret Vävstolens parkeringsbehov kan uppfyllas inom 650 meter kan det leda till att platser som andra närliggande fastigheter använder tas upp alternativt konkurrerar om platser och då kan behovet uppfyllas genom användning av dessa parkeringshus. Parkeringshusen har totalt cirka 1 600 parkeringsplatser och en bedömning har gjorts att de har en belägningsgrad på cirka 50%* vardagar, se Figur . Totalt sett finns det alltså cirka 2 800 platser varav 2 400 är tillgängliga för allmänheten.

Sammantaget har Sweco identifierat 24 parkeringsplatser inom 650 meter fågelvägen mellan planområde och parkeringsplats, som visas i Figur , vilka har cirka 800 parkeringsplatser varav 100–400** lediga givet 50–80% belägningsgrad. Utöver dessa finns det besöksplatser i form av kantstensparkeringar längs med vanliga gator i närheten, vissa gator har dock hög belägningsgrad, se Figur . Totalt sett är förutsättningarna således goda att man som besökare och arbetande till Vävstolen ska hitta en bilplats.

* Enligt Norrköpings parkeringskarta

** Belägningsgraden kan variera och därmed antalet lediga platser



Figur 7 - Visar parkeringshus i Norrköpings centrum



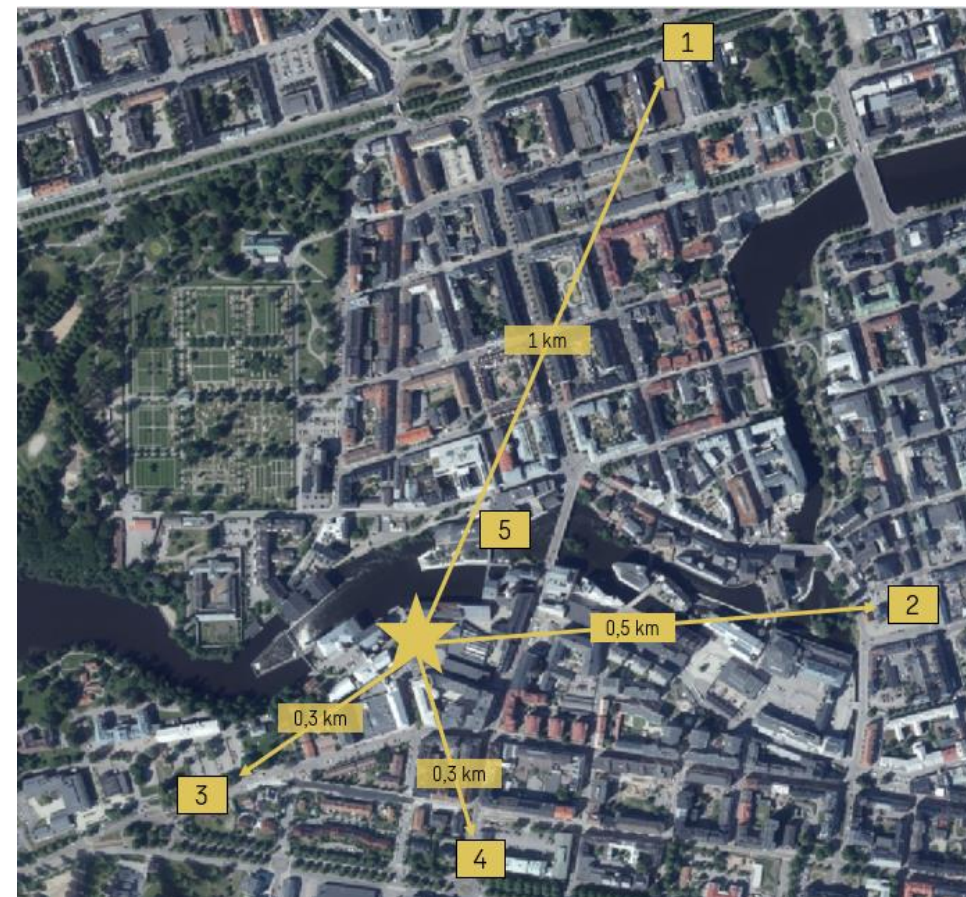
Figur 6 - Visar belägningsgrad för kantstensparkeringar (Norrköpings kommun 2022)

2.2 Målpunkter

I figuren till höger presenteras målpunkter för planområdet. Avståndet till samtliga målpunkter är kort, vilket innebär god tillgänglighet. Centralstationen är belägen cirka 1 kilometer från planområdet. Närmsta busshållplatser/spårvagn finns cirka 300 meter från kvarteret Vävstolen. Det är cirka 500 meter till centrum där det bland annat finns restauranger, butiker, service med mera.

1. Norrköpings centralstation
2. Centrum
3. Buss- och spårvagnshållplats (Strömbacken)
4. Buss- och spårvagnshållplats (Väster Tull)
5. Campus
6. Bytespunkt Söder Tull

Vävstolens centrala placering och korta avstånd till centrum och till Norrköpings centralstation innebär att den planerade exploateringen kommer att ha god tillgänglighet till stadens utbud och befintliga mobilitetsutbud. Den småskaliga och stadsmässiga kvartersstrukturen innebär att det är lätt för gående- och cyklister att ta sig till och från kvarteret Vävstolen. Motala ström och Kungsgatan bidrar dock med negativa barriäreffekter. Det finns en gångbro (Campusbron) längs gång- och cykelvägen på båda sidor av Kungsgatan mellan Kopparhammaren och Kåkenhus som minskar Kungsgatans barriäreffekt. Sammanfattningsvis bedöms ändå tillgängligheten vara god. Sweco bedömer att flest besökare till kvarteret Vävstolen kommer att komma från Campus Norrköping, det innebär i sin tur att majoriteten av besökare kommer att gå eller cykla till kvarteret Vävstolen.



Figur 8-Stjärna visar Kvarteret Vävstolen samt närliggande målpunkter

2.3 Funktionsbeskrivning

I figuren till höger presenteras rörelsemönster för respektive trafikslag på Norra Grytsgatan, Södra Grytsgatan, Kungsgatan samt Korsgatan. Utfartsförbud från Norra Grytsgatan mot Kungsgatan samt från Södra Grytsgatan till Kungsgatan, enbart tillåtet för motorfordon som ska till garaget på Norra grytsgatan. Gatorna som ansluter till fastigheten är trånga och har en hastighetsbegränsning på 30km/h.

Den småskaliga och historiska kvarterstrukturen innebär låga hastigheter och en trafikmiljö där gående- och cyklister känner sig trygga. De låga hastigheterna innebär även att det finns goda förutsättningar för att ett välfungerande samspel ska kunna uppstå mellan olika trafikanter.

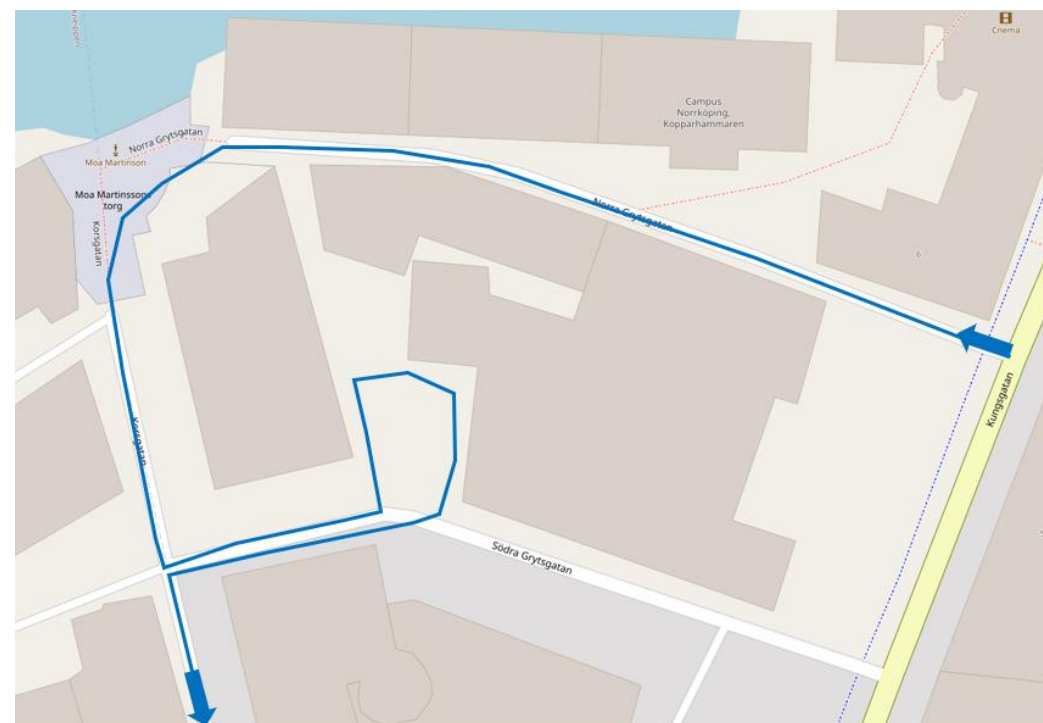
Norra Grytsgatan utgör en del av det allmänna rekreationstråket längs Motala Ström. Det innebär i sin tur att gatan har en viktig roll för gående. Gatan kommer även vara viktig för gående mellan Campus Norrköping och kvarteret Vävstolen. Den småskaliga strukturen och de låga hastigheterna skapar goda förutsättningar för ett bilsnålt område.



Figur 4 - visar dagens rörelsemönster för gång och cykel, motorfordon samt kollektivtrafik

2.4 Avfallshantering

Bild till höger visar tidigare avfallshantering för kvarteret Vävstolen. Angöringen sker från Norra grytsgatan in på Södra Grytsgatan, alternativt från Korsgatan in på Södra grytsgatan.



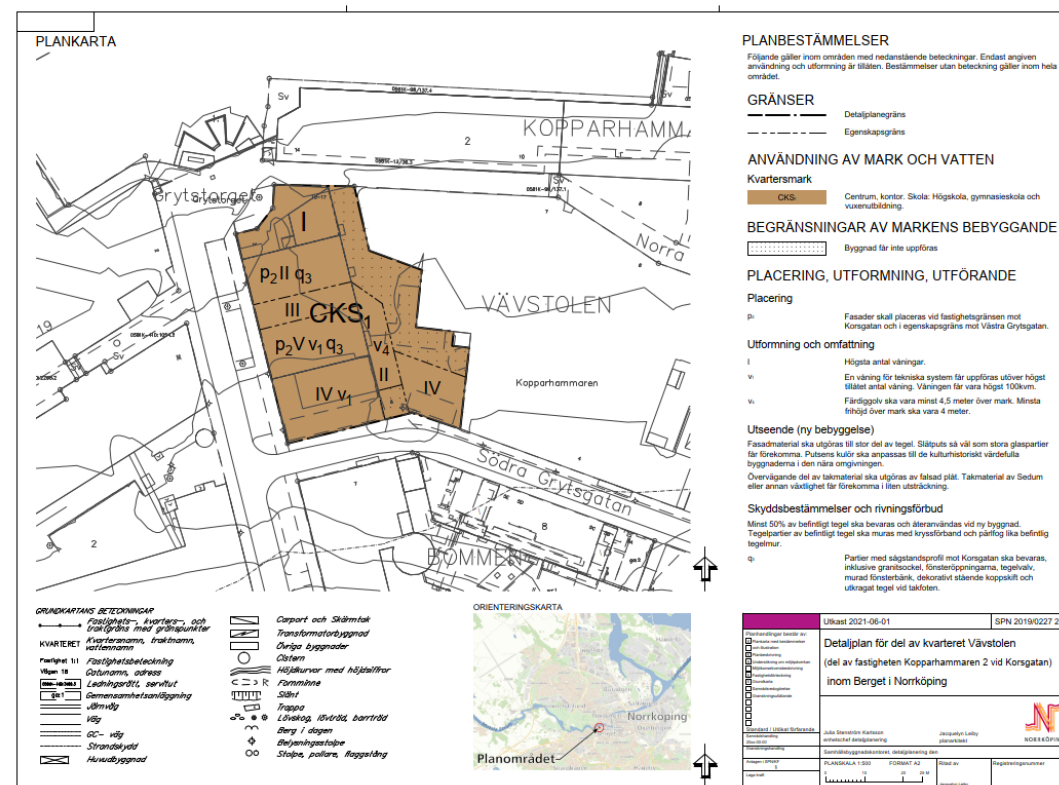
Figur 5 - Visar rörelsemönster för avfallshantering

3. Kommande exploatering

Norrköpings kommun har påbörjat ett detaljplanearbete för kvarteret Vävstolen. Syftet med exploateringen är att skapa en förtätning med centrumverksamhet, kontor samt utbildningslokaler. I nuläget finns det en gymnasieskola på Norra Grytsgatan och en inomhusgolfbana på Södra Grytsgatan samt andra mindre företag inom området.

Byggrätten omfattar totalt cirka 7000 kvadratmeter bruttototalarea (BTA), uppskattningsvis hälften av ytan kommer användas för kontorsverksamhet, nära hälften kommer att vara utbildningsverksamhet samt en mindre centrumverksamhet (café eller liten restaurang) om cirka 100 kvadratmeter BTA. Kvarteret ligger inom campusområdet och utbildningslokalerna kommer mest troligt att nyttjas av universitetsverksamheten. Totalt kommer det finnas cirka 460 nya arbetsplatser och studentplatser och utöver detta tillkommer besökande¹. Det innebär att det kommer att bli fler människor som rör sig i området. Eftersom det tillkommer utbildningslokaler så är sannolikheten stor att många kommer röra sig vid fastigheten.

Den nya exploateringen bedöms innebära att uppemot 1000 personer kommer att besöka kvarteret en arbetsdag. Antalet besökare är dock svårt att uppskatta innan man vet exakt vilka verksamheter som kommer att flytta in i kvarteret Vävstolen.



¹ Magnus Blomqvist, telefonsamtal 20220523

Figur 6 - visar plankarta för kommande exploatering

4. Mobilitets- och parkeringsanalys

4.1 Omvärldsbevakning nolltal

Nolltal grundar sig en hel del i att se möjligheter med befintlig parkering i staden, att nyttja det som redan finns innan ett beslut tas om att skapa fler/nya parkeringsplatser i ett område. Detta innebär att man vid planering i första hand bör lyfta blicken, titta runt i närområdet och se om det går att samnyttja med redan byggd parkering. Ifall den möjligheten finns, så kan exploatören hålla ner kostnaderna och planera för miljömässigt hållbara färdmedel och därmed bidra och värna om miljön. Kommuner har under senare år tagit fram omfattande mobilitetstjänster för att minska bilanvändandet och öka möjligheten att välja ett hållbart färdmedel. Ett flertal kommuner har möjliggjort byggandet av hus med parkeringstal 0 eller nära 0 ².

Sweco har gjort en omvärldsbevakning avseende nolltal. Omvärldsbevakningen identifierade ett antal projekt som har arbetat med parkeringstal noll. Omvärldsbevakningen skapar en bredare förståelse kring fördelar och utmaningar med mycket låga parkeringstal. Det var mycket svårt att hitta projekt som inkluderade både låga parkeringstal och kontor. Därför vidgades omvärldsbevakningen till att även inkludera bostadsprojekt. Projekten som har identifierats presenteras nedanför.

- **Mobilitetshubbar och bilfritt boende**

Mobilitetshubbar eller mobilitetshus möjliggör en minskad bilanvändning då antalet bilar per hushåll och behovet av parkering i ett område eller en stadsdel minskas. En mobilitetshubb är en fysisk plats som skapar tillgång till olika delade mobilitetstjänster och som förenklar det intermodala resandet. Detta innebär att med rätt utformning av mobilitetshubbar så kan mobilitetstjänsterna både minska behovet och anledningar till att äga egen bil, både i fastigheten och i stadsdelen. Inte minst bidrar mobilitetshubbar till minskade utsläpp då bilanvändandet minskar men också genom minskad klimatbelastning under byggskedet då garagebehovet reduceras. För att exempelvis öka tillgänglighet i ett område kan en bred mix av mobilitetstjänster möjliggöra detta i stället för privat bil ³.

² Förening för samhällsplanering 2019 [Parkeringstal 0 och tillgänglighet för alla: Hur kombinera biltillgänglighet för vissa med bilfrihet för de flesta? — Föreningen för Samhällsplanering](#)

³ Mobilitetshubbar och bilfritt boende, Trivector, [Mobilitetshubbar och bilfritt boende - Trivector](#)

- **Ohboy bilfritt boende i Malmö**

Ett fåtal pilotprojekt har under senare år utförts där exploatören har tillåtits att bygga helt utan parkeringsplatser i utbyte mot omfattande mobilitetsåtgärder. En traditionell parkeringsnorm i olika kommuner anger exempelvis "för varje nybyggd lägenhet i stad x ska minst 0,9 parkeringsplatser uppföras. Flexibla parkeringstal har inte något parkeringstal utan grundar sig i en kontextspecifik anpassning. Flexibla parkeringstal innebär likväl att exploatören har tillåtelse att påverka vilket parkeringstal som beslutas i bygglovet. Genom att använda flexibla parkeringstal kan exploatören, på sitt eget eller kommunen i frågas initiativ, godkännas bygga färre parkeringar än det utgångstal som står skrivet. Exploaterar kan se flexibla parkeringstal som en ekonomisk möjlighet att undvika bygga påkostade parkeringar i garage eller att öka exploateringsgraden inom ett område till följd av färre markparkeringar.

Således kan flexibla p-tal vara ett verktyg för hållbar mobilitet och attraktiv stadsmiljö på kommuner runt om i landet. Denna studie belyser cykelhuset Oh boy i Malmö som invigdes 2017. Cykelhuset möjliggör ett modernt liv utan bil. Oh boy består av 55 lägenheter. Två tredjedelar av lägenheterna utgörs av 2: or och resterande lägenheter är fördelat på såväl 3: or och 4:or som 1:or samt hotellverksamhet på bottenplan med 31 hotellrum. Oh boys läge i Västra hamnen är centralt och kollektivtrafiknära. I närområdet finns butiker, arbetsplatser och skolor. Cykelvägnätet skildras som väl utbyggt. Projektet Oh boy har demonstrerat att bilfritt bostadsbyggande består av en stödjande struktur för reducerad bilanvändning vilket skapar goda förutsättningar för hållbart resande. Genom avsaknad av parkering och lansering av mobilitetsåtgärder sjunker bilens attraktivitet. Förändring i människors beteende skapar goda förutsättningar att möjliggöra positiva vanebeteenden hos boende. Oh boy är ett exempel på att kommuner allmänt bör kunna ta en mer aktiv roll i framtiden, dels för att skapa fler bilfria boenden, dels för att inkludera sociala hållbarhetsaspekter i sina projekt. Oh boy kan visa en alternativ väg i framtiden för hållbar mobilitet och som en grund för det bilfria konceptet ⁴

- **Flustret i Vallastaden**

Vallastaden är en stadsdel i Linköpings kommun, när stadsdelen planerades var det av stor vikt att skapa ett bilfritt område. För att möjliggöra detta skapades inte ett vanligt parkeringshus utan "Flustret". Flustret är en byggnad som inte går att jämföra med ett vanligt parkeringshus, då denna byggnad inrymmer först och främst parkering men också återvinningsstation, optofiberhub, sopsugsanläggning samt laddningsstation för bilar och cyklar ⁵. Flustret har solceller som är integrerade i fasaden.

⁴ Bilfritt boende – vägen framåt för en hållbar mobilitet? Philip Arnhehed, 2019 [Sveriges lantbruksuniversitet \(slu.se\)](https://www.slu.se)

⁵ Flustret, ett annorlunda P-hus i Linköping [Flustret - ett annorlunda P-hus Linköping - Stockholm Lighting AB](https://www.stockholm-lighting.com)

Huset har abonnemangsparkering samt korttidsparkering. Inne i Vallastaden finns det endast platser för korta stopp samt platser för bilpool som alla boende är medlemmar i. ⁶. Flustret ett bra alternativ då samnyttjandeeffekter och kostnadseffektiva lösningar skapas.

- **Xplorion, ett bilfritt boende i Lund med mobilitetstjänsten EC2B**

Xplorion är ett bilfritt boende i Lund med mobilitetstjänsten EC2B. Det bilfria huset kommer inte ha några bilparkeringar för de boende vilket bidrar till att materialåtgången minskas. Genom att minska på nyttjandet av byggmaterial så minskar i sig den negativa påverkan på miljö och klimat. Husen kommer en bred hiss och stora loftgångar vilket gör det möjligt för boenden att ta sina cyklar hela vägen fram till lägenhetsdörren. Loftgångarna kommer även ha plats för cykelparkering. På taket kommer det finnas solceller som kan användas för att ladda fordonen i bilpool och elcykelpoolen. Boende i huset kan söka efter bästa och transportalternativ genom mobilitetstjänsten EC2B, där kollektivtrafik, bilpool och cykelpool görs tillgängliga via en app ⁷.

4.1.1 Slutsatser omvärldsbevakning

Den snabba utvecklingen som sker runt omkring möjliggör ett helt nytt mobilitetslandskap. Ny teknik växer fram och nya beteenden leder till nya sätt att resa och parkera. Nolltal har på senare tid visat sig bidra med mycket för den hållbara utvecklingen.

Bilansvändningen minskar och hållbart resande ökar. Bilfria delar eller områden ser ut att växa fram och bli en trend i framtiden, vilket i sig minskar klimatpåverkan och skapar ett hållbart samhälle för dagens- och kommande generationer.

Omvärldsbevakningen visar att i tätare städer med ett stort mobilitetsutbud och som är anpassade för gående- och cyklister går utvecklingen mot att bilparkeringsbehovet minskar. Omvärldsbevakningen visar också att det är viktigt att kunna erbjuda de boende en samlad mobilitetstjänst om parkeringsbehovet ska minska. Det kan göras genom att paketera stadens hållbara mobilitetsutbud i en och samma tjänst. Det viktiga för de boende är inte tillgången till bilen utan den samlade tillgången till enkla, billiga och smidiga resor.

Denna utveckling har varit möjlig bland annat tack vare digitaliseringen och bedöms fortsätta då vinster uppstår för alla som är inblandade i olika typer av nybyggnadsprojekt. Färre parkeringsplatser leder till färre bilresor som i sin tur reducerar antalet bilresor, bullernivåer, trängsel, driftkostnader och koldioxidutsläpp. Därutöver minskar även byggkostnaderna vilket både gynnar byggaktören och slutkunden. Med andra ord uppstår vinster för allmänheten, kommunen, byggaktören och slutkunden. Det borde med andra ord finnas intresse för att arbeta med denna utveckling även i framtiden.

⁶ Flustret i Vallastaden invigt 2017, [Dukaten Parkering - Parkering Linköping - Flustret i Vallastaden invigt](#)

⁷ Xplorion, ett bilfritt boende i Lund med mobilitetstjänsten EC2B, 2020, Lunds kommun [Xplorion, ett bilfritt boende i Lund med mobilitetstjänsten EC2B \(futurebylund.se\)](#)

I alla studerade projekt finns bostäder. Sweco gör bedömningen att parkeringsbehovet för kontor och utbildningslokaler är lägre än för bostäder i centrala lägen. Detta grundas på resonemanget att när kontorsarbetarna behöver betala marknadsmässiga parkeringsavgifter minskar parkeringsbehovet markant. Parkeringsbehovet för kontor minskar markant om andra resalternativ finns, vilket är fallet för kvarteret Vävstolen. Detta resonemang stöds av till exempel Linköpings kommuns parkeringsnorm som är lägre för centralt belägna kontor än för centralt belägna bostäder ⁸. Till centralt belägna kontor kan många tänka sig att ta sig till- och från genom att använda hållbara trafikslag. Men för centralt belägna bostäder finns det ofta en större andel av de boende som vill äga en privatbil. Med andra ord uppskattas parkeringsbehovet för centralt belägna bostäder vara större. Dessutom ses en samnyttjandepotential finnas mellan centralt belägna kontor och bostäder.

4.2 Parkeringstal för kontor i nybyggen

Fastigheten Industrin 1 i Linköping ägs av Sankt Kors Fastighets AB vars ambition är att förnya samt utveckla det som tidigare var Wahlbecks företagspark till en modern tillväxtmiljö kallad Ebbe park. Syftet är att integrera bostäder, kontor och centrumfunktioner i ett tidigare verksamhetsområde. Blandade verksamhetstyper kommer leda till att denna del integreras bättre med den övriga staden. Planen syftar också till att skapa en yttre miljö där trafikrytmen blir låg. För att det ska finnas liv i området över dygnets alla timmar är funktionsblandningen av stor vikt. Skolor, arbetsplatser och service möjliggör liv under vardagar och under kvällar/helger är det boende i området som skapar ett livligt område. Planbestämmelserna möjliggör olika centrumfunktioner i form av vårdcentral, kafé, kontor, vuxenutbildning med mera. Området kommer i princip vara fritt från biltrafik då all bilparkering i området anordnas i gemensamma parkeringsanläggningar, dessa parkeringar kan också användas av andra besökare.

Parkeringen i området kommer i huvudsak anordnas genom parkeringsfriköp. I området kommer det dessutom tillkomma en bilpool. Den gemensamma parkeringsanläggningen möjliggör ett reducerat parkeringstal med 30% för verksamheterna i området innebär ett parkeringstal om 5 platser/1000 kvadratmeter BTA ⁹.

⁸ Parkering i planering och bygglov, Linköpings kommun, 2012 [parkering-i-planering-och-bygglov-sbn-120215-bmn-120216.pdf \(linkoping.se\)](#)

⁹ Lagakraft bevis, Linköpings kommun, 2017 [1562.pdf \(linkoping.se\)](#)

5. Parkeringsberäkning

Med stöd i *Riktlinjer för parkering i Norrköpings kommun* har de aktuella grundtalen för parkering för olika typer av verksamheter identifierats. Det framgår att det lägsta parkeringstalet är i innerzonen, vilket omfattar kvarter Vävstolen. Eftersom fastigheten är belägen inom innerzonen bedöms tillgänglighet till kollektivtrafik och gång-och cykelvägar vara mycket god samtidigt som stadens täta gestaltning gör att markparkering för bil har lägre prioritet. Bilparkering i innerstaden ska i huvudsak förläggas under mark, överdäckad eller i p-hus. Utgångspunkten är att parkering ska ordnas inom den egna fastigheten, men det kan även ske genom parkeringsköp i en parkeringsanläggning.

Utbildningslokaler

Norrköpings kommun har inget parkeringstal för utbildningslokaler. Det innebär att parkeringsberäkningen behöver utgå från liknande referensprojekt och deras parkeringstal samt att ett resonemang förs kring antalet samtidiga besökare/verksamma och en generalisering kring respektive kategoris benägenhet att använda bil/cykel.

Sweco har studerat olika projekt och valde ut ett referensprojekt för bilparkering och för cykelparkering. Referensprojektet har valts med avseende på avstånd till centrum samt tillgången till kollektivtrafik. Referensprojektet som har valts och som har liknande förutsättningar som kvarteret Vävstolen är *Parkeringsutredning för högskoleområdet i Jönköping*¹⁰. Parkeringstalen som framgår i den utredningen är parkeringstal 0,3 för anställda, parkeringstal 0,012 för studenter samt parkeringstal 0,3 för besökande.

Ytbehovet för respektive grupp (anställd, student, besökare) skiljer sig. För anställda är ytbehovet cirka 56 kvadratmeter/person och för studenter 14 kvadratmeter/person¹¹. Antal studenter i förhållande till lärare/anställd är cirka fem, det vill säga att det går fem



¹⁰Parkeringsutredning för högskoleområdet i Jönköping, 2021 [Parkeringsutredning_HÖFAB_inkl_bilagor_2021-10-12.pdf \(jonkopings.se\)](https://www.jonkopings.se/Portals/0/utredning_hofab_inkl_bilagor_2021-10-12.pdf)

¹¹ Universitetskanslersämbetet, 2021, Högskolans lokaler – de statliga lärosätenas hyreskontrakt 1997-2020, Rapport 2021:10 (<https://www.uka.se/download/18.7c4b12fe1784aca6579165d/1616500147194/rapport-2021-03-23-hogskolans-lokaler-de-stattiga-larosatenas-hyreskontrakt-1997-2020.pdf>)

studenter på en lärare. Dessa sex personer har ett ytbehov om cirka 126 kvadratmeter ($14 \cdot 5 + 56$). Om utbildningslokalerna är 3500 kvadratmeter innebär det att det finns utrymme för 28 lärare och 140 studenter. Sweco gör antagandet att personalytor som personalrum, vilorum eventuellt omklädningsrum med mera räknas in i ytbehoven och inte endast arbetsplatsbehovet.

Avseende besökare görs bedömningen att det kan sättas till 20% av antalet anställda och studenter, det vill säga 20% av 168 personer. Besöksantalet uppskattas därför bli 34 personer/dag.

Centrumverksamhet

Detaljplanen styr ej typ av centrumverksamhet, men det föreslås bli ett café alternativt en liten restaurang. Därför har Sweco utgått ifrån dessa för att fastställa ett p-tal i detta projekt. Verksamheten antas besökas främst, om inte exklusivt, av studenter och anställda i närområdet inte minst från det egna kvarteret. Det leder till att p-talet bör sättas som väldigt lågt. Maxtidpunkten för besök uppskattas bli under lunchtid då gäster besöker verksamheten såväl som köper med sig mat.

Verksamhetens uppskattade yta är 100 kvadratmeter¹². Sweco har tittat på riktvärden om ytbehov per matgäst för restauranger för att få fram ett värde om maximal fysisk kapacitet, det vill säga hur många matgäster som potentiellt skulle kunna få plats samtidigt. Av de 100 kvadratmetrarna ska endast den yta som är användbar för möblering beräknas. Kök, personalutrymmen med mera exkluderas. Sweco gör antagandet att 50–60 kvadratmeter står till förfogande för matgäster, det innebär att maxkapaciteten för verksamheten är 42–50 gäster.

Vidare har Sweco uppskattat antalet anställda till två-tre personer utifrån ett referensprojekt¹³ som levererats under 2022.

Kontorsverksamhet

Utifrån, av exploatören angivet riktvärde, är ytbehovet för kontorsverksamheten per anställd/arbetsplats cirka 10–15 kvadratmeter/person. Det ger ett uppskattat antal anställda på cirka 234 personer baserat på en total yta om 3500 kvadratmeter.

¹² Magnus Blomqvist, telefonsamtal 20220523

¹³ Sweco, Mobilitets- och parkeringsutredning Söra, Åkersberga, 2022

5.1.1 Parkeringsbehov cykel

Riktlinjerna för arbetsplatser är 0,4 cykelplatser per anställd i samtliga zoner. Riktlinjerna för service och målpunkter för fritidsaktiviteter är cirka 20–35 cykelparkeringsplatser/100 besökare.

Verksamhet	Parkeringstal cykel	Antal anställda/besökare	Parkeringsbehov
Centrumverksamhet	20–35 cykelplatser/100 besökare	50 (+3 anställda)	18 (+2 personalplats)
Kontorsverksamhet	0,4 cykelplatser per anställd	234	94
Totalt:			112

Verksamhet	Parkeringstal cykel	Antal anställda/besökare	Parkeringsbehov
Utbildningslokaler	0,50 cykelplatser per anställd	28	14
	0,50 cykelplatser per student	140	70
	0,30 cykelplatser per besökare	34	11
Totalt:			95

[Parkeringsutredning_HÖFAB_inkl_bilagor_2021-10-12.pdf\(jonkoping.se\)](#) (referensprojekt utbildningslokaler bilparkering samt cykelparkering)

5.1.2 Parkeringsbehov bil

Riktlinjerna för arbetsplatser är 0,2–0,3 bilparkeringsplatser per anställd i samtliga zoner. Riktlinjerna för service och målpunkter för fritidsaktiviteter är 0,1–0,4 per besökande. I aktuell utredning görs bedömningen att centrumverksamheten mest troligt inte kommer att föranleda en större andel bilburna gäster varpå beräkningen grundas på det lägsta parkeringstalet. Majoriteten av gästerna tros bli personer som bor, arbetar eller studerar i närområdet där flertalet väljer att köpa med sig mat.

Verksamhet	Parkeringstal bil	Antal anställda/besökare	Parkeringsbehov
Centrumverksamhet	0,1–0,4 bpl per besökande (0,2)	2 (anställda) + 50	6
Kontorsverksamhet	0,2–0,4 bpl per anställd	234	94
Totalt:			100

Verksamhet	Parkeringstal bil	Antal anställda/besökare	Parkeringsbehov
Utbildningslokaler	0,3 bpl för anställda 0,012 bpl för studenter 0,3 bpl för besökande	28 lärare 140 studenter 34 besökare	9 2 11
Totalt:			22

5.1.3 Sammanfattning parkeringsutredning

Ovanstående beräkningar visar således på ett grundbehov om 206 cykelparkeringsplatser och 122 bilparkeringsplatser.

Cykel

I nuläget är det oklart hur många cykelparkeringsplatser som finns i närområdet samt hur beläggningen ser ut. Det är dock fastighetsägarens uppfattning att de cykelparkeringar som de bland annat har varit med om att anlägga inte nyttjas fullt ut. En faktor som kan vara en förklaring är att det finns en andel studentbostäder inom området, varpå studenterna väljer att ta sig till campus till fots snarare än med cykel, än mindre bil. Detta talar därför delvis emot det framräknade grundbehovet om 206 cykelparkeringsplatser. Utöver det, är det föga troligt att så många som 206 anställda/student/besökare färdas till kvarteret med cykel samtidigt. Mot bakgrund av detta bedömer Sweco att det vore rimligt att göra en reduktion på antalet cykelparkeringsplatser som bör anläggas i anslutning till Vävstolens exploatering. Hur stor reduktion är dock svårt att svara på i nuläget. Det är fastighetsägarens avsikt att lösa en del cykelparkering inom kvarteret Vävstolen, både inom- och utomhus. All parkering kommer dock inte att kunna lösas inom kvarteret varpå en inventering av närliggande cykelparkeringar och dess beläggning vore lämpligt att genomföra.

Bil

Avseende behovet av bilparkeringsplatser går det att diskutera rimligheten i dels ytbehovet per lärare, dels slutsatsen om att det går cirka fem studenter på en lärare. Det är dock baserat på statistik från 2019 och från en tillförlitlig källa varpå det i nuläget bedöms som en grund att bygga vidare på. Det finns också grund för att diskutera möjligheten att sänka grundbehovet utifrån faktorer som till exempel möjligheten att arbeta hemifrån, studenter som inte har föreläsningar/lektioner varje dag samt troligheten i att kvarteret ska ge upphov till ett parkeringsbehov om 122 platser samtidigt. Dessa faktorer ställs mot den osäkerheten i antalet studenter per lärare (där det troligen är ett högre tal) och Sweco gör därför bedömningen att grundbehovet behålls på 122 bilparkeringsplatser

Kvarteret Vävstolens fastighetsägare har inom sitt eget, befintliga bestånd tillgång till cirka 450 lediga bilparkeringsplatser, inom det gångavstånd som angivits av Norrköpings kommun. Det innebär att Vävstolens parkeringsbehov kan ombesörjas till fullo av fastighetsägare utan att skapa nya parkeringsytor. Vidare har Swecos inventering visat att det finns tillgängliga allmänna parkeringsplatser inom rimligt gångavstånd som bland annat besökare kan tänkas nyttja.

För att jobba vidare med mobilitet och hållbarhet för att minska bilberoendet och i stället bidra till hållbara resor kan fastighetsägaren tillämpa mobilitetsåtgärder av olika slag som, i sin tur, tillsammans med en grön resplan samt redan nämnda gemensamhetslösningar kan ge en reduktion om maximalt 30%.

Med grundbehovet om 122 bilparkeringsplatser skulle en sådan reduktion medföra en sänkning med 36 platser, där justerat behov resulterar i 86 bilparkeringsplatser. Se avsnitt 6 för exempel på potentiella mobilitetsåtgärder för kvarter Vävstolen.

5.2 Avfallshantering

Aktuellt utkast på detaljplanen verkar visa på en minskad yta på "innergården" vilket medför begränsat utrymme för sopbil att manövrera på. Vändning blir inte möjlig och backrörelser rekommenderas inte över ytor med oskyddade trafikanter med hänsyn till trafiksäkerhet såväl som förarnas arbetsmiljö. Då detaljplan inte visar på några utfartsförbud på norra eller södra sidan om kvarter Vävstolen föreslås en genomgående rörelse för sopbilen. Det behöver dock säkerställas att utrymme finns för sopbilens svängradie, exempelvis via körspårsanalys.

6. Mobilitetsåtgärder

I detta avsnitt presenteras potentiella mobilitetsåtgärder för kvarteret Vävstolen som syftar till att skapa goda förutsättningar för en hög tillgänglighet samt för att skapa en hög andel hållbara resor med gång-, cykel- samt kollektivtrafik. Fastighetsägaren för Vävstolen kan se över förslagen och se vilka som kan tillämpas utifrån deras möjligheter, inkorporeras i en eventuell grön resplan för att kunna reducera bilberoendet för verksamheterna som planeras.

Cykel

- Cykelparkering inomhus - Helt eller delvis med möjlighet till förvaring och laddning av batterier till elcyklar. Möjlighet till parkering/förvaring av ex. lådcyklar, torkrum för blöta kläder. Om inomhus – så ska man med lätthet kunna köra in/ut sin cykel (exempelvis entréplan, hiss, automatiska dörrar)
- Vid cykelparkering utomhus ska det finnas ramlåsmöjlighet och gärna väderskydd.
- Paket – erbjudande för anställda under en viss period om service av cykel (gratis eller rabatterat), reflexer, hjälm, lås mm.
- Prioritering av snöröjning och halkbekämpning av GC-nät inom fastighet
- Cykelpool för endast anställda att användas som tjänstecyklar.
- Cykelpool för anställda såväl som studenter.

Kollektivtrafik

- Erbjuda kollektivtrafikkort till medarbetare under en tid.
- Subventionerade kollektivtrafikkort
- Kollektivtrafikkort för anställda att användas i tjänsten.

Bil

- Samnyttjande parkering
- Särskilda parkeringsplatser för samåkning som placeras/reserveras på mer attraktiva platser.
- Gemensamhetslösning – löser parkeringsbehov inom eget fastighetsbestånd.

- Avgiftsbelagd parkering för anställda.

Övrigt

- Digitala lösningar i form av realtidsinformation om kollektivtrafik
- Applösning för att lösa samåkning och bokning av cykel i cykelpool om det ska tillämpas
- Samordnade transporter/leveranser till samtliga verksamheter.
- Grön resplan

7. Sammanfattande bedömning

Kvarteret Vävstolens centrala läge innebär att ett stort mobilitetsutbud finns i närheten. Det bedöms i sin tur leda till ett lågt parkeringsbehov inom kvarteret. Dessutom innebär industrilandskapets unika förutsättningar att ett extra hänsynstagande behöver tas under planeringsprocessen för att inte leda in onödig trafik i Norrköpings kulturarv.

Den småskaliga stadsstrukturen som finns runt kvarteret Vävstolen bidrar till låga hastigheter och en gatumiljö som främjar gång- och cykelresor till och från kvarteret. Den centrala stadens mångfald av verksamheter och boendetyper bedöms både bidra till en hög andel hållbara resor samt öka potentialen för yteffektiva lösningar och samnyttjande av parkeringsplatser.

Det bedöms upplevas som naturligt av de som kommer att arbeta eller besöka kvarteret att inte parkera sin bil inom den specifika fastigheten. Vidare avser fastighetsägare att aktivt välja bort parkerings och bilresor i sin marknadsföring. Bedömningen är därför att det kommer att upplevas som naturligt att ta del av stadens samlade mobilitetsutbud när behovet av att ta sig till eller från kvarteret uppstår.

Planeringen för utbildningslokaler för högre utbildning bör ses som en unik planeringsförutsättning som idag har ett mycket lågt bilparkeringsbehov. Till detta ska också tilläggas att utbildningslokalerna ligger mycket nära befintligt Campusområde som idag har en låg andel bilresor. Mycket talar för att det även kommer att gälla denna "utvidgning" av Campusområdet, inklusive att det finns en andel studentbostäder i närområdet.

Om planen kommer att kräva att bilparkering skapas för exploateringen bör stadens samlade parkeringsutbud i närområdet beaktas. Parkeringsfriköp bör då ses som en yteffektiv och lämplig lösning. Ett parkeringsfriköp som innebär att en parkeringsplats hamnar ett antal hundra meter från fastigheten kommer i sin tur leda till ett minskat parkeringsbehov och bör därför också ses som en effektiv mobilitetåtgärd.

Enligt Swecos sammanställning finns det cirka 800 platser tillgängliga för allmänheten inom lämpligt avstånd varav 100-400 kan vara lediga.

Utöver dessa parkeringsplatser finns det besöksplatser i form av kantstensparkeringar längs kommunala gator i närheten, vissa gator har dock en hög beläggningsgrad. Totalt sett är förutsättningarna således goda att en besökare eller arbetande till kvarteret kan hitta en allmän bilplats inom stadens samlade utbud. Fastighetsägaren har dessutom cirka 450 platser tillgängliga inom fastigheten Kopparhammaren 2.

Swecos parkeringsberäkning visar ett grundbehov om cirka 200 cykelparkeringar och 120 bilplatser som det således bör finnas plats för inom fastigheten Kopparhammaren 2. Erfarenheter från andra städer och projekt visar på att fördelarna är många med låga parkeringstal och att intresset ökar. Den aktuella typen av exploatering i form av bland annat utbildningslokaler för högre utbildning bedöms vara av rätt typ och i rätt läge för att "våga" pröva ett lågt parkeringstal som närmar sig noll om de föreslagna mobilitetsåtgärderna implementeras. Sammanfattningsvis kommer exploateringen i kvarteret Vävstolen inte ge någon stor "ny" efterfrågan på bilparkering. Även om viss efterfrågan kommer att uppstå bedöms det kunna lösas med det samlade befintliga parkeringsbeståndet. Parkeringsutbudet i närområdet kommer kunna möta efterfrågan. Om efterfrågan på parkering ökar beläggningsgraden i närområdet kan viss utträngning ske under vissa tider på dygnet. Det finns dock en buffert i stadens befintliga bestånd som kan ta emot ett ökat parkeringsbehov.

7. Vidare arbete

Denna exploatering tillsammans med eventuell annan förtätning av denna del av Norrköping ger incitament att arbeta med ett mer samlat grepp kring effektivt nyttjande av redan byggd parkeringsinfrastruktur i centrala Norrköping. Hur mycket mer exploatering tål staden här med hänsyn till framtida parkeringsbehov jämfört med totalt utbud? Det kan finnas skäl att fortsätta arbetet kring parkeringsutbudet och fördjupa beläggningsstudier för att se variationer över dag, vecka. Även saker som skötsel, drift, trygghet och avgiftsnivåer i befintligt parkeringsbestånd är saker som påverkar i tillgång och efterfrågan.

Vidare har Sweco, inom denna utredning, givit exempel på potentiella mobilitetsåtgärder som skulle kunna inkluderas i en grön resplan och ett exempel på möjlig parkeringsreduktion har angivits. Det är dock ett arbete som bör drivas fram mellan fastighetsägare och kommun. Avseende cykelparkeringsplatser är det fastighetsägarens avsikt att skapa cykelparkeringsplatser inom kvarteret Vävstolen, men antal behöver utredas vidare utifrån befintliga cykelparkeringar i närområdet samt deras beläggning.

Sammanfattning av samtliga identifierade parkeringsplatser						
Nr	Namn/adress	Typ av p-plats	Antal platser	För allmänheten	Kostnad/externa	Ägare
1	Kopparhusen Bommen	Garage	32	Ja	20kr/h	Privat
2	Korsgatan 4	Garage	56	Nej	Avtal	Privat
3	Korsgatan 2	Garage & mark	?	Nej	-	Privat
4	Sankt Persgatan 23	Garage	?	Nej	-	Privat
5	Sankt Persgatan 25	Garage	?	Nej	-	Privat
6	Sankt Persgatan 38	Garage	?	Nej	-	Privat
7	P-hus Bergskvadraten	Garage	60 allmänhet +60 hyrda	Ja	16kr/h, 15kr/d	Privat
8	Källvindsgatan 4	Garage	?	Nej	-	Privat
9	Kvarngatan 31	Garage	?	Nej	-	Privat
10	P-hus Spetsen	Parkeringshus	250	Ja	14kr/h, 90kr/d	Privat
11	Holmengatan 1	Markparkering	25	Ja	20kr/h	Privat
12	Holmentorget	Markparkering	54	Ja	20kr/45min	Privat
13	Dalsgatan 7	Garage	?	Nej	-	Privat
14	P-hus Vårdtornet	Parkeringshus	50 allmänhet + 264 hyrda	Ja	18kr/h, 195kr/d, 1200kr/mån	Privat
15	Sandgatan 9	Garage	?	Nej	-	Privat
16	P-hus Gåsen	Garage	47 (Fullbelagt idag)	Ja	16kr/h, 100kr/d, 950kr+moms/mån (i mån av plats)	Privat
17	Citygaraget	Garage	?	Nej	-	Privat
18	Tunnbindaregatan 28-34	Uteparkering	26	Ja	15kr/h, 80kr/d, 400kr/mån	Kommun
19	P-hus Norrtull	Parkeringshus	254	ja	600-950kr/mån	Privat
20	Södra Grytsgatan 1	Markparkering		Nej	-	Privat
21	Dalsgatan 11	Markparkering	-	Nej	-	Privat
22	Dragsgatan 11a	Markparkering		Nej	-	Privat
23	Garage Tällan	Parkeringshus	-	Nej	400kr/mån	Privat
24	Sankt Persgatan 81	Markparkering	16	Ja	10kr/h,400kr/mån	Kommun
	Totalt för allmänheten (<650 m)		823			
A	P-hus Ankaret	Parkeringshus	700	Ja	18kr/h, 483-824kr/mån	Privat
L	P-hus Lyckan	Parkeringshus	300	Ja	18kr/h, 483-824kr/mån	Privat
S	P-hus Spiralen	Parkeringshus	330	Ja	18kr/h	Privat
Sp	P-hus Spiran	Parkeringshus	344	Ja	18kr/h	Privat
	Totalt för allmänheten (Norrköpings centrum)		2497			