

Trafik- mobilitets- och parkeringsutredning

Bondsjö 2:85

2025-06-19



Bouvier Advisory

Trafik- mobilitets- och parkeringsutredning

Bondsjö 2:85

2025-06-19 Slutversion

KUND

Härnösands kommunfastigheter

AB Härnösand kommunfastigheter

KONSULT

Bouvier Sverige AB

Org nr: 559414-8339

www.bouvier.se

Uppdraget har genomförts under våren 2025 av en konsultgrupp bestående av Joel Roos och Alexander Persson

Kontaktperson: Joel Roos, joel.roos@bouvier.se

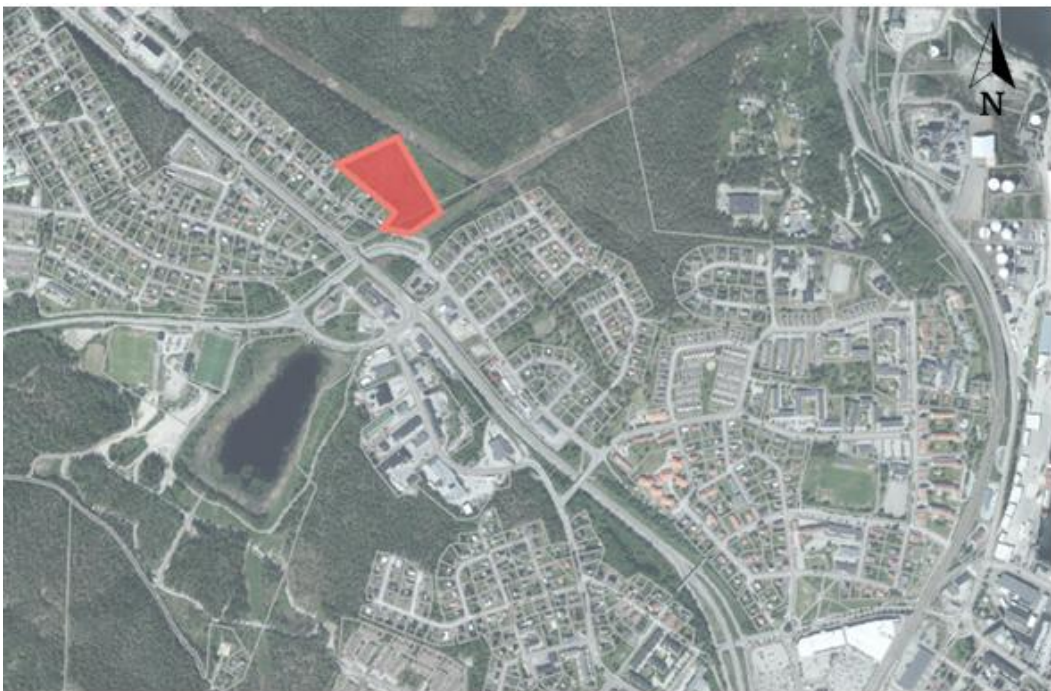
Innehåll

1	Inledning och bakgrund.....	1
1.1	Syfte	1
2	Nulägesbeskrivning	2
2.1	Område och bebyggelse	2
2.2	Biltrafik	2
2.3	Gång- och cykel	3
2.4	Kollektivtrafik.....	4
3	Förutsättningar Särskilt boende	6
4	Parkeringsutredning.....	7
4.1	Metod	7
4.1.1	Antaganden och schabloner.....	7
4.1.2	Scenarioanalys.....	8
4.2	Sammanställning parkeringsbehov.....	9
4.3	Cykelparkering	10
5	Kapacitet- och tillgänglighetsanalys	11
5.1	Trafikalstring.....	11
5.2	Angöring till området	12
5.3	Kapacitetsanalys	13
5.4	Trafiksäkerhet	14
5.4.1	Farligt gods.....	14
5.5	Tillgänglighet	15
5.5.1	Gång och cykel.....	15
5.5.2	Kollektivtrafik	15
6	Slutsats.....	16

1 Inledning och bakgrund

Härnösands kommunfastigheter AB har lämnat in en ansökan om planbesked för en del av fastigheten Bondsjö 2:85. Syftet med ansökan är att möjliggöra byggandet av ett särskilt boende i tre våningar för personer med demenssjukdomar. Området ligger i anslutning till Jensenvägen, nära befintlig bostadsbebyggelse och med god tillgång till både vägnät och kollektivtrafik.

Planområdet omfattas inte av någon gällande detaljplan, men berörs delvis av äldre planbestämmelser samt kommunens översiktsplan från 2022. I översiktsplanen lyfts behovet av en jämn fördelning av äldreboenden inom tätorten, vilket gör platsens läge intressant ur ett strategiskt perspektiv. Samtidigt finns flera faktorer att ta hänsyn till, såsom naturvärden, närhet till farligt gods-transporter, buller från E4:an och hur ny bebyggelse kan anpassas till omkringliggande miljö.



Figur 1. Planområde.

1.1 Syfte

Syftet med denna trafikutredning är att utreda förutsättningarna för trafik, mobilitet och parkering i samband med etableringen av det särskilda boendet. Utredningen ska bidra till att säkerställa en välfungerande trafiklösning för boende, personal, besökare och transporter, samt belysa hur området kan utvecklas med hänsyn till gång-, cykel- och kollektivtrafik.

2 Nulägesbeskrivning

Detta kapitel beskriver de befintliga trafikförhållandena i området kring Jensenvägen, där ett särskilt boende planeras att etableras. Fokus ligger på hur området är uppbyggt i dagsläget samt hur biltrafik, gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik fungerar i och omkring planområdet.

2.1 Område och bebyggelse

Det aktuella planområdet är placerat i anslutning till Jensenvägen, i ett område som främst består av friliggande en- och tvåvåningshus med egna trädgårdar. Området har en tydlig småhuskänsla med låg bebyggelse och växtlighet mellan husen. Terrängen är kuperad och omgivningen utgörs till stor del av skog och natur. Det föreslagna särskilda boendet planeras att placeras nära befintliga bostäder, vilket innebär att bebyggelsens höjd, placering och utformning kan påverka närmiljön och upplevelsen av området.

2.2 Biltrafik

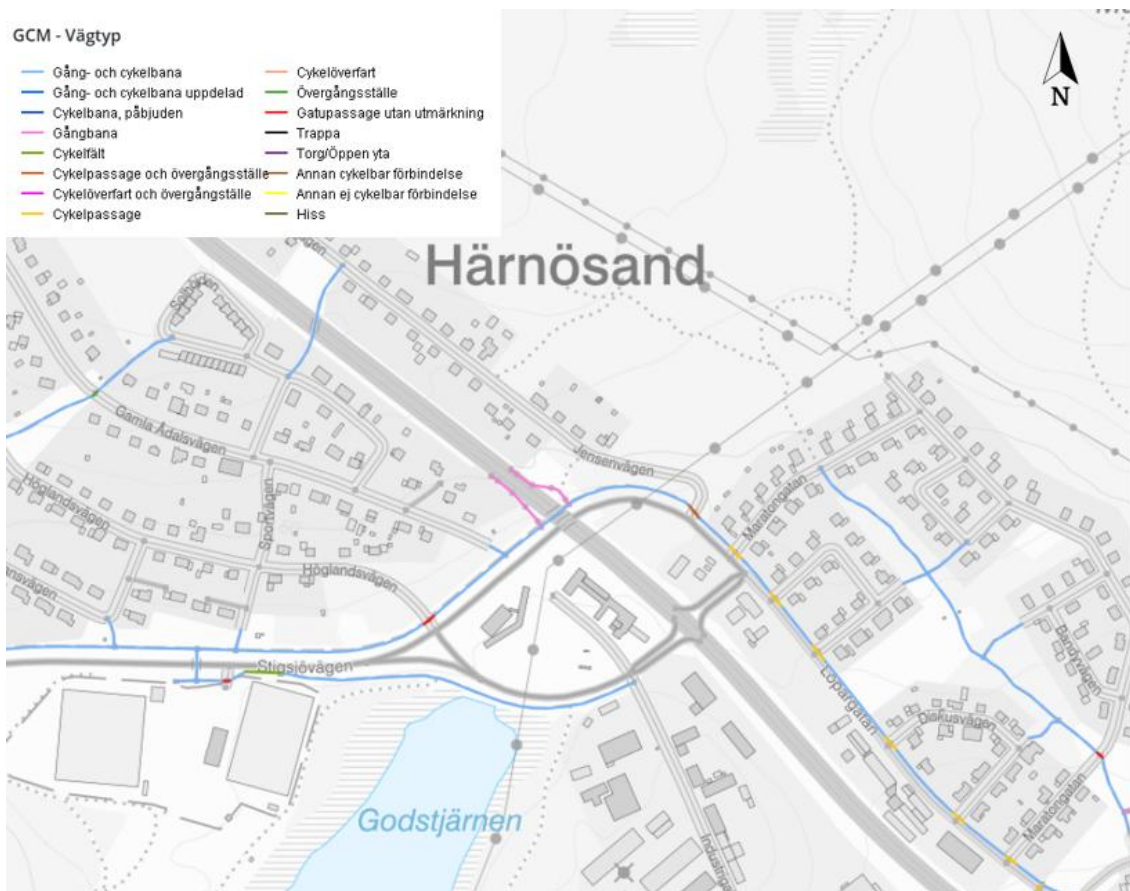
Jensenvägen är en lokalgata som främst används av boende i det intilliggande villaområdet. Gatan har direkt koppling till Stigsjövägen, som i sin tur ansluter till E4:an. Detta innebär att området har god tillgänglighet för biltrafik både inom tätorten och till det övergripande vägnätet. Trafikmängden längs Jensenvägen är i nuläget låg, och gatan är anpassad för bostadsområdeskaraktär med hastighetsbegränsning 50 km/h och begränsad genomfartstrafik. Vägstandarden är god, och det finns utrymme för angöring och parkering längs vissa delar av gatan. I Figur 2 visas en översiktsbild för området kring Jensenvägen.



Figur 2. Översiktsbild området Jensenvägen, planområdet i rött.

2.3 Gång- och cykel

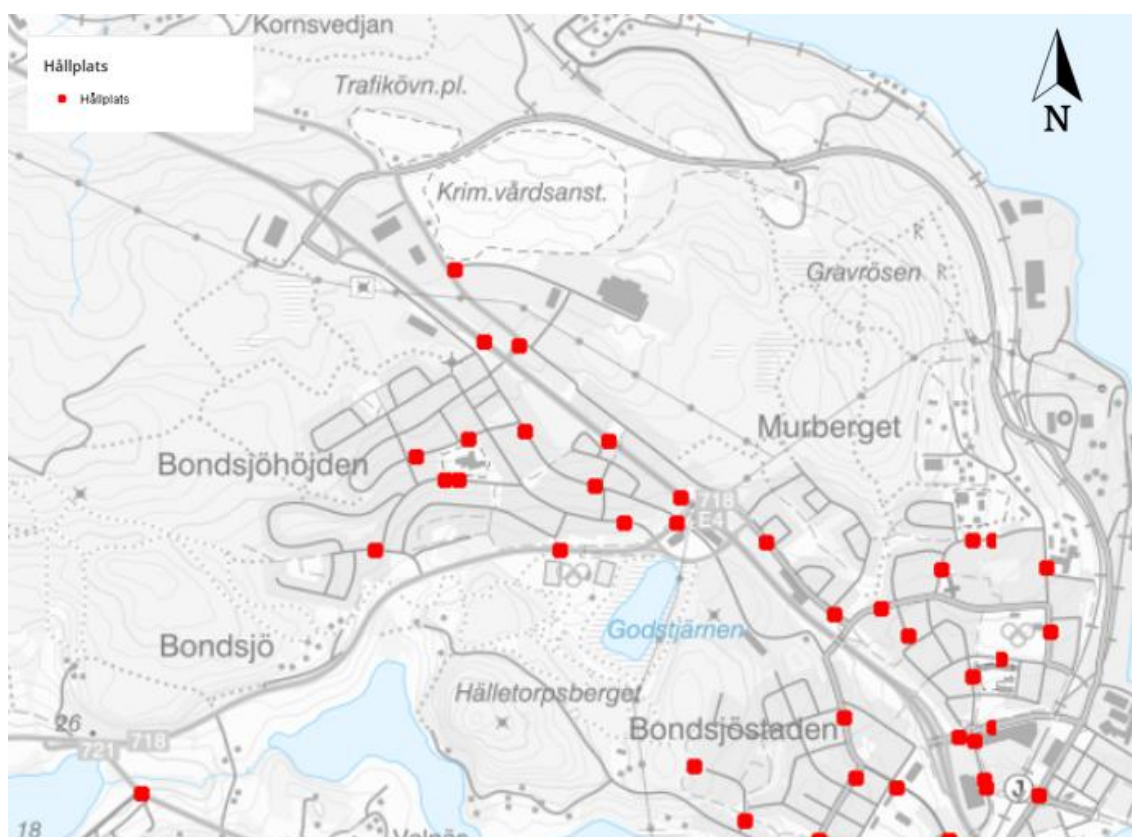
Området kring Jensenvägen har viss tillgång till gång- och cykelinfrastruktur. I närheten, längs Löpargatan och Stigsjövägen, finns en separat gång- och cykelväg som kopplar vidare mot andra delar av staden. Lokalt inom bostadsområdet finns även ett nät av stigar som förbinder Jensenvägen med angränsande områden, bland annat mot Murberget och Övre Änget. Dessa stigar utgör viktiga stråk för vardagsrörelse, och används troligtvis av boende i närområdet. Det finns i dagsläget ingen separat gång- och cykelbana längs Jensenvägen, och fotgängare rör sig längs vägkanten. I Figur 3 visas gång- och cykelvägarna i området.



Figur 3. Gång- och cykelvägnet.

2.4 Kollektivtrafik

Jensenvägen nås med busslinjerna 501 och 590, som går längs med Löpargatan och Stigsjövägen. Närmaste busshållplatser finns cirka 150 meter från korsningen Jensenvägen/Stigsjövägen, med hållplatser i båda riktningarna. Busslinjen ger förbindelser till centrala delar av Härnösand samt vidare till andra delar av kommunen. Hållplatserna nås via gångvägar längs de anslutande gatorna, och området bedöms därmed ha god kollektivtrafiktillgänglighet i dagsläget. I Figur 4 visas busshållplatser i närheten av Jensenvägen.



Figur 4. Busshållplatser i närheten av planområdet.

3 Förutsättningar Särskilt boende

Under våren 2023 togs ett lokalprogram fram för ett nytt särskilt boende i Härnösand. Detta program består av en behovsanalys av ett särskilt boende med inriktning mot demens. Boendet planeras omfatta totalt 110 boendeplatser, fördelat på 11 avdelningar med 10 lägenheter vardera. Verksamheten är demensinriktad och bedrivs dygnet runt, vilket innebär att personal arbetar dag-, kvälls- och nattpass. Maximal bemanning uppgår till 70 anställda samtidigt i byggnaden, inklusive vård- och omsorgspersonal, sjuksköterskor, rehabiliteringspersonal, kökspersonal, vaktmästare och administrativ personal.

Personalen förväntas arbeta i tre skift:

- **Dagskift:** ca kl. 07.00–15.00
- **Kvällsskift:** ca kl. 15.00–22.00
- **Nattskift:** ca kl. 22.00–07.00

En stor andel av personalen förväntas resa till och från arbetet med bil, särskilt med tanke på arbetet i olika skift och behovet av flexibilitet utanför kollektivtrafikens högtrafik. Detta innebär att parkeringsmöjligheter för personal behöver dimensioneras utifrån faktiska behov och resvanor.

Boendet tar också emot regelbundna besök av anhöriga, främst under dag- och kvällstid, särskilt på helger. Även dessa resor antas i hög grad ske med bil, vilket gör tillgången till besöksparkering viktig.

Sammantaget innebär boendet en ständig trafikalstring över dygnet. En trafikanalys bör därför ta hänsyn till verksamhetens bemanning, besöksmönster och leveransflöden vid fortsatt arbete.

4 Parkeringsutredning

Härnösand växer, vilket också ökar trycket på markanvändningen, vilket kräver en avvägning mellan ytor för parkering och andra viktiga funktioner såsom mötesplatser, torg, grönytor och bostäder. Kommunens mobilitetsriktlinjer (1) utgår från Trafikprogrammet Härnösand 2015–2050 och är inriktade på att prioritera hållbara trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik, framför biltrafik.

En tydlig mobilitetsinriktning underlättar kommunens planering av parkering i allmänna miljöer samt i samband med detaljplaner, exploateringsbeslut och bygglov. Stadskärnan ska bli mer attraktiv och tillgänglig, där gående prioriteras högst.

Riktlinjerna anger också miniminivåer för antalet parkeringsplatser vid ny- och ombyggnation, ofta uttryckt som antal bilplatser per lägenhet, anställd eller kvadratmeter. I vissa fall kan parkeringsutbudet begränsas genom detaljplanebestämmelser, särskilt i områden med god kollektivtrafik.

4.1 Metod

I Härnösands mobilitetsriktlinjer anges 0–0,2 parkeringsplatser per lägenhet samt 0,1 parkeringsplatser för besökare kopplat till särskilt boende. De anger också att en särskild utredning kan krävas och att bilplatserna endast avser vårdpersonal och besökare. Då dessa parkeringstal inte anses fånga alla typer av resor till och från boendet, som är i behov av parkeringsplatser, har en egen metodik tagits fram för att uppskatta parkeringsbehovet för ett särskilt boende med 110 boendeplatser och maximalt 70 anställda i tjänst samtidigt. Metoden bygger på antaganden och schablonvärden, liknande har gjorts i till exempel Nora kommun (3).

Parkeringsbehovet delas upp i fyra huvudkategorier. Dessa är:

- Personalparkering – Baserat på andel anställda som åker bil till arbetet.
- Besöksparkering – Beräknas per boendeplats.
- Parkeringsplatser för personer med nedsatt rörelseförmåga – Andel av det totala behovet.
- Service-/korttidsplatser – För leveranser, färdtjänst och tillfälliga upphämtningar.

4.1.1 Antaganden och schabloner

I grundscenariot görs följande antagande:

Det förutsätts att hälften av de maximalt 70 anställda som arbetar samtidigt tar sig till arbetsplatsen med bil, vilket innebär ett behov av 35 parkeringsplatser för personal. Detta antagande baseras på tidigare parkeringsutredningar från andra kommuner där bilberoendet för personal i vård- och omsorgsverksamheter bedöms

ligga mellan 30 och 70 procent, beroende på läge, kollektivtrafikutbud och arbetstider. Ett medelvärde om 50% anses i sådant sammanhang vara en rimlig och försiktig uppskattning, särskilt när specifika resvaneundersökningar saknas. (2) (3)

För besökare tillämpas ett schablonvärde på 0,2 parkeringsplatser per boendeplats. Med 110 boendeplatser motsvarar det 22 besöksplatser. Utöver detta antas cirka 5 procent av det totala parkeringsbehovet (d.v.s. summan av personal- och besöksplatser) avsättas för personer med nedsatt rörelseförmåga. Slutligen reserveras två parkeringsplatser för servicefordon, färdtjänst, leveranser och korttidsbehov.

Antagandena ovan är i linje med vägledningar från bland annat Malmö stad, där parkeringstal per vårdplats för verksamheter som vård, skola och omsorg ofta anges till 0,2–0,3 beroende på zon och mobilitetsförutsättningar. (4)

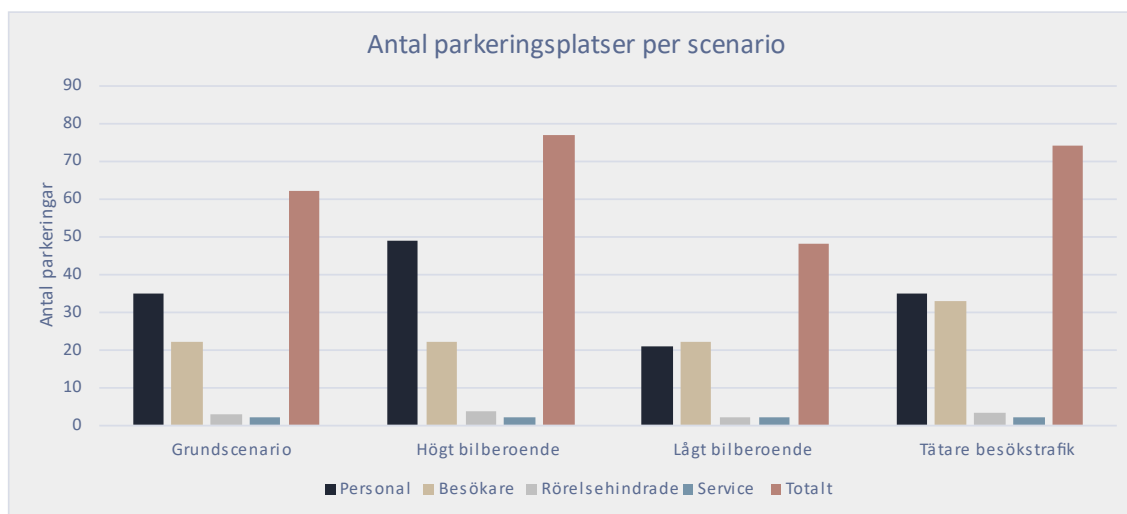
4.1.2 Scenarioanalys

För att visa hur olika förutsättningar påverkar det totala parkeringsbehov har fyra alternativ tagits fram och dessa är:

- Grundscenario: 50 procent av personalen använder bil och besöksfrekvensen motsvarar 0,2 platser per boende.
- Högt bilberoende: Andel av de anställda som använder bil ökar till 70 procent, medan besöksfrekvensen är oförändrad.
- Lågt bilberoende: Endast 30 procent av personalen antas köra bil till arbetet.
- Tätare besöksstrafik: Besöksfrekvensen ökar till 0,3 platser per boendeplats, medan andelen anställda som använder bil är kvar på 50 procent.

För varje scenario beräknas det totala antalet parkeringsplatser som summan av personal-, besöks-, tillgänglighets- och serviceplatser.

4.2 Sammanställning parkeringsbehov



Figur 5. Antal parkeringsplatser per scenario.

Resultaten, se Figur 5, från scenarierna visar att parkeringsbehovet vid det särskilda boendet varierar kraftigt beroende på personalens resvanor och hur ofta boendet får besök. Det totala antalet parkeringsplatser sträcker sig från 47 till 77 platser, där skillnaderna främst drivs av andelen anställda som åker bil.

Personalparkering utgör genomgående den största delen av behovet. När hälften av personalen kör bil till arbetet, vilket motsvarar grundscenariot, uppgår behovet till omkring 62 platser. Om bilberoendet ökar till 70 % ökar behovet markant, medan ett minskat beroende till 30 % ger en tydlig minskning. Det visar hur känsligt parkeringsbehovet är för personalens val av färdmedel.

Även besöksfrekvensen påverkar resultatet tydligt. En ökning från 0,2 till 0,3 parkeringsplatser per boende, vilket motsvarar att fler anhöriga eller vårdkontakter besöker boendet regelbundet, innebär en ökning med över tio platser i det totala behovet. Det är en förändring som behöver vägas in i planeringen, särskilt vid vårdboenden där besök ofta är en viktig del av vardagen.

Tillgänglighetsplatser och parkeringsytor för servicefordon är relativt konstanta i alla scenarier. Dessa utgör en mindre, men viktig, del av helheten och är styrda mer av funktionella krav än av varierande beteenden.

Sammantaget visar scenarierna att även små förändringar i antaganden kan ge stora skillnader i parkeringsbehovet. Det rekommenderas därför att dimensioneringen av parkeringsplatserna utgår ifrån verksamhetens faktiska behov snare än ett generellt parkeringstal. Vi rekommenderar att parkeringen dimensioneras utifrån grundscenariot, där 50% av personalen kör bil till arbetet och där besöksfrekvensen motsvarar 0,2 platser per boende. Det innebär ett totalt behov om 62

parkeringsplatser. Men det bör också finnas en strategi för att hantera variationer över tid, vilket till exempel kan vara att reservera mark för ökat bilberoende. Det kan även vara så att möjliggöra delad användning av parkeringsplatser av vissa platser mellan personal och besökare.

4.3 Cykelparkering

Det finns även parkeringstal angivet för cykel i Härnösands mobilitetsriktlinjer, 1 cykelplats per vårdplats och 0,1 cykelplats per besökare. Finns även här en notering kring att en särskild utredning kan krävas, vilket det har gjort på grund av att parkeringstalet per vårdplats anses vara för högt. För det särskilda boende har behovet av cykelparkering uppskattas utifrån Malmö Stads "Policy och norm för mobilitet och parkering". (4) Enligt denna norm beräknas 0,4 cykelparkeringsplatser per anställd och 0,2 platser per vårdplats. Med ett maxantal på 70 anställda och 110 boende innebär detta ett behov av totalt 50 cykelparkeringsplatser, varav 28 platser avser personal och 22 platser är avsedda för besökare.

5 Kapacitet- och tillgänglighetsanalys

5.1 Trafikalstring

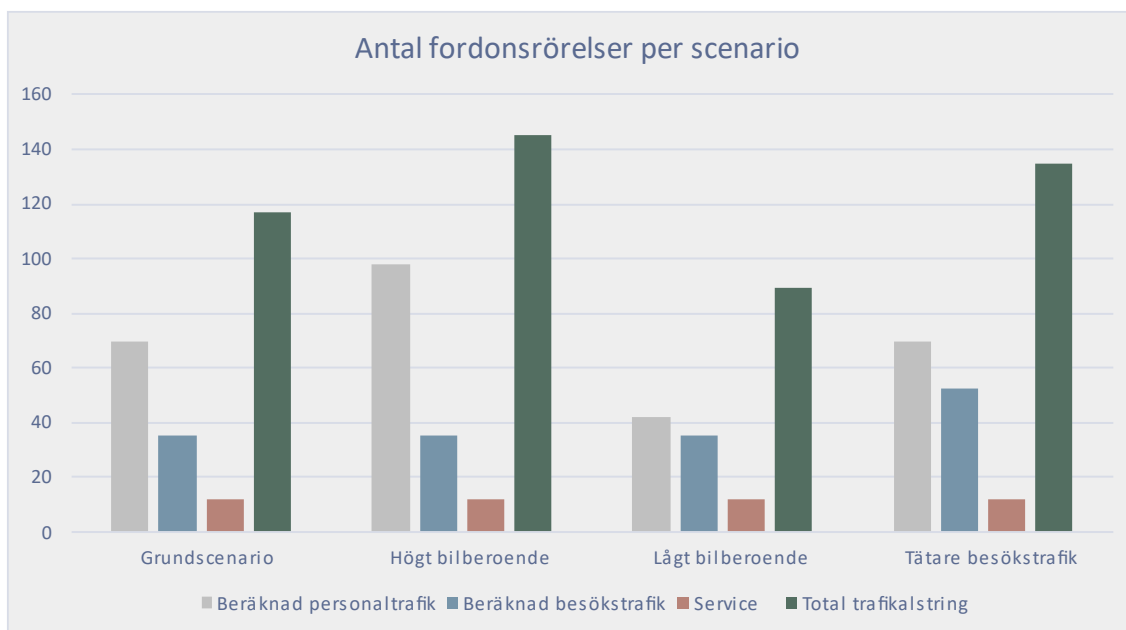
I detta avsnitt presenteras metoden och beräkningarna för den alstrade trafiken till och från boendet. Denna metod syftar till att uppskatta den trafikstring som genereras av ett särskilt boende med plats för 110 boende och upp till 70 anställda samtidigt. Med tanke på verksamhetens förutsättningar och att den faktiska trafiken styrs av hur personalen jobbar, besöksmönster och tillgången till parkeringsplatser anses inte Trafikverkets alstringsverktyg vara lämpligt att använda. I stället används en uppdelad och verksamhetsanpassad beräkning. Trafiken delas in i tre kategorier, Personalparkering (pendling), besöks trafik samt service- och leverandsfordon (inkl. färdtjänst/taxi).

Personaltrafik: Personalens resor beräknas utifrån det maximala antalet i tjänst per dygn. Varje anställd i tjänst som använder bil genererar två fordonsrörelser per dag (ankomst och avfärd).

Besöks trafik: Besöks trafiken uppskattas till 0,2–0,3 besök per boende och dag. En andel med bil, varpå två rörelser per besök används i beräkningen.

Leveranser och service: Denna kategori omfattar transporter såsom livsmedel, läkemedel, tvätt, post samt färdtjänst. Dessa antas totalt generera ungefär 10–15 fordonsrörelser per dag, huvudsakligen dagtid.

Trafikalstringen varierar beroende på scenario, särskilt utifrån andel anställda som använder bil till jobbet och besöksfrekvens. Nedan redovisas en jämförelse mellan olika scenarier baserade på tidigare parkeringsutredning.



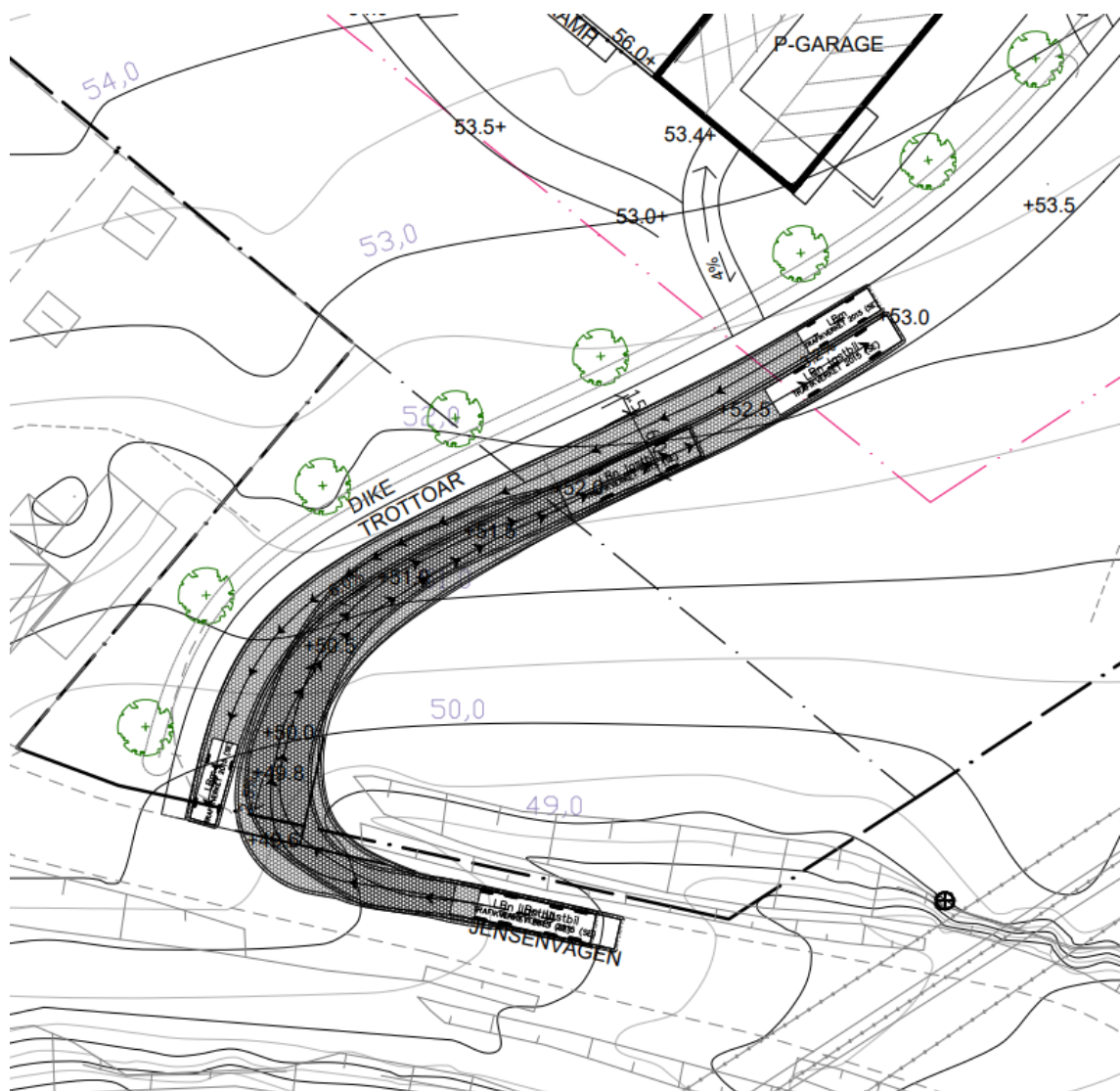
Figur 6. Antal fordonsrörelser per scenario.

Analysen visar att trafikstringen kan variera mellan cirka 100 och 150 fordonsrörelser per dygn beroende på scenario, se Figur 6. Den största delen utgörs av personaltrafik, där andelen anställda som använder bil har en direkt inverkan på det totala antalet resor. Även besöksfrekvensen påverkar trafikmängden tydligt, en ökning från 0,2 till 0,3 besök per boende och dag kan öka trafiken med över 20 rörelser per dygn. Service- och leveransfordon antas bidra med ett mer konstant tillskott om cirka 12 rörelser per dag. Beräkningarna utgår från det maximala antalet anställda som är i tjänst samtidigt under dygnet (70 personer), vilket innebär att trafiken speglar den faktiska belastningen snarare än personalomsättning över flera skift.

5.2 Angöring till området

Angöring till det planerade särskilda boendet vid Jensenvägen kan ske via det befintliga lokala gatunätet i området. Jensenvägen är en lågtrafikerad lokalgata med koppling till Stigsjövägen, som i sin tur ansluter till E4:an.

Infarten till fastigheten planeras i nära anslutning till Jensenvägen. För att skapa en säker trafikmiljö bör trafiken i anslutning till boendet ha en tydlig separation, där personbilstrafik leds till parkeringsytor för personal och besökare, medan särskilda angöringsytor reserveras för leverans, färdtjänst och servicefordon. I Figur 7 nedan visas en skiss för planerad infart till planområdet.



Figur 7. Skiss, Infart till planområdet. (Sweco 2025-04-15)

Utformningen bör även säkerställa god framkomlighet för blåljusfordon, i synnerhet ambulans, som vid ett särskilt boende kan förväntas vara det vanligaste uttryckande aktören. Det är viktigt att angöringsvägar möjliggör nära och obehindrad åtkomst till entréer, samt att det finns tillräckligt utrymme för att stanna, lasta och vända fordon utan hinder.

5.3 Kapacitetsanalys

Kapacitetsanalysen genomfördes i verktyget Capcal och detta verktyg används för att beräkna kapacitet och framkomlighetseffekter för oreglerade och reglerade korsningar samt cirkulationsplatser. Resultatet från verktyget kan genereras i form av till exempel belastningsgrad och/eller genomsnittliga kölängder vid varje ben i korsningspunkten. Belastningsgrad är förhållandet mellan faktiskt flöde och kapacitet. Enligt VGU finns riktvärden för belastningen i olika typer av

korsningspunkter. För oreglerade korsningspunkter är riktvärdet 0,6 och en belastningsgrad större än 1 påvisar en ohållbar trafiksituation där köer byggs upp snabbare än de hinner avvecklas.

I detta fall analyserades kapaciteten i korsningen mellan Jensenvägen och den planerade infarten till det särskilda boendet. Resultatet visar på en låg belastningsgrad, vilket tyder på god framkomlighet och inga kapacitetsproblem. Detta är även i linje med förväntningarna, då Jensenvägen är en lokalgata som i huvudsak trafikeras av boende i området, vilket omfattar cirka 40 villor. Den trafikstring som förväntas från det särskilda boendet bedöms som låg och påverkar inte kapaciteten i någon större utsträckning.

I närområdet finns trafikmätningar från Stigsjövägen (2015) och Löparvägen (2020), som visar en årsdygnstrafik (ÅDT) på cirka 3 000 respektive 1 700 fordon per dygn. Baserat på dessa data och den förväntade belastningen från det särskilda boendet, bedöms påverkan på framkomligheten i dessa anslutande vägar och korsningspunkter som låg.

5.4 Trafiksäkerhet

Jensenvägen är en bostadsgata med låg hastighet, en vägbredd på 5,5 meter och begränsad genomfartstrafik. Vägen trafikeras främst av boende i området, och trafikvolymerna bedöms som låga. Jensenvägen saknar separata gång- och cykelbanor, vilket innebär att fotgängare och cyklister delar yta med fordonstrafiken. Detta medför en försämrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, särskilt vid ökad aktivitet i området.

Infarten till det planerade särskilda boendet föreslås ansluta direkt till Jensenvägen, vilket innebär att en viss ökning av trafikmängden kan förväntas. Det är därför viktigt att infartens placering och utformning beaktar god sikt, tydlig vägvisning samt tillräcklig uppmärksamhet för fotgängare och andra oskyddade trafikanter. Det kan också vara aktuellt med ytterligare åtgärder i området, i synnerhet på Jensenvägen, för att höja trafiksäkerheten, dessa kan till exempel vara förstärkt belysning, farthinder och avsmalningar.

5.4.1 Farligt gods

En väg som används för transporter av farligt gods kan utgöra en risk för omgivningen. Därför är det viktigt att planprocessen innehåller en bedömning av hur den föreslagna markanvändningen påverkar och påverkas av sådana transporter. Det gäller oavsett hur stora mängder farligt gods som transporteras på vägen. Vid planering nära en farligt godsled är det viktigt att säkerställa att vägens funktion och säkerhet inte försämras av den nya bebyggelsen.

Enligt Länsstyrelsen, som hänvisar till dokument *Riskhantering vid transporterleder för farligt gods*, bör skyddsavståndet generellt prioriteras framför andra typer av skyddsåtgärder. Det rekommenderas att ett bebyggelsefritt avstånd på minst 30 meter från närmaste spårmit eller väggkant hålls till riskobjektet. Syftet är att skapa ett robust område som underlättar insatser vid olycka, minska risken för skador och ger utrymme för framtida förändringar. Riskhanteringsområdet definieras som ett avstånd på 150 meter från transportleden. Om en ny bebyggelse planeras inom detta område bör en riskbedömning alltid genomföras för att avgöra om särskilda skyddsåtgärder krävs. (5)

Eftersom planområdet ligger inom det definierade riskhanteringsområdet på 150 meter från E4:an, som är klassad som transportled för farligt gods, krävs en särskild riskutredning som en del av det fortsatta planarbetet.

5.5 Tillgänglighet

5.5.1 Gång och cykel

Det finns i dagsläget gång- och cykelvägar i området kring Jensenvägen, bland annat via anslutande stråk längs Stigsjövägen och Löpargatan. Dessa binder ihop området till andra delar av staden och kan även vara relevanta för personal och besökare.

Det kan vara lämpligt att komplettera med interna gångvägar inom planområdet, i syfte att skapa god tillgänglighet mellan parkeringar, entréer och övriga funktioner. För att minska konflikter mellan olika trafikslag bör gångvägarna separeras från intern biltrafik där det är möjligt. På Jensenvägen finns ingen gång- och cykelväg och för att säkerställa tillgänglighet bör en sådan väg upprättas längs med Jensvägen och den nya infartsvägen.

5.5.2 Kollektivtrafik

Området kring Jensenvägen har tillgång till kollektivtrafik via busshållplatser längs Stigsjövägen, på cirka 150 meters avstånd från korsningen Jensenvägen/Stigsjövägen. Dessa trafikerar i dagsläget av linje 501 och 590, med förbindelse till centrala Härnösand och övriga delar av kommunen. För att kollektivtrafik ska kunna fungera som ett alternativ för personal och besökare behöver en gångväg mellan hållplats och byggnad upprättas samt vara tillräckligt tillgänglig. Avståndet mellan hållplats och entré bör beaktas i den fortsatta planeringen.

6 Slutsats

Trafik-, mobilitets- och parkeringsutredningen visar att det planerade särskilda boendet vid Jensenvägen i nuläget bedöms kunna hanteras inom det befintliga trafiksystemet utan några kapacitets- eller framkomlighetsproblem.

Kapacitetsanalysen för korsningen vid infarten visar låg belastningsgrad, och den totala trafikalstringen från verksamheten förväntas vara låg i förhållande till omgivande vägnät.

Parkeringsbehovet har analyserats utifrån olika scenarier, där det framgår att personalens resvanor och besöksfrekvens har störst påverkan på det totala antalet platser. I grundscenariot uppskattas behovet till 62 parkeringsplatser, vilket även är det rekommenderade antalet parkeringsplatser.

Tillgängligheten för gång-, cykel- och kollektivtrafik bedöms som relativt god, men det bör övervägas att förstärka kopplingen mellan planområdet och närliggande gångstråk samt kollektivtrafikens hållplatser.

Eftersom Jensenvägen är en bostadsgata med låg trafik idag, behöver infarten till det särskilda boendet utformas med särskild hänsyn till säkerheten för gående och andra oskyddade trafikanter. Det kan även behövas kompletterande åtgärder på Jensenvägen, som farthinder eller belysning, särskilt vid infarten och de delar där flera människor rör sig till fots.

Eftersom planområdet ligger inom 150 meter från E4:an, som klassas som transportled för farligt gods, krävs en särskild riskutredning i det fortsatta planarbetet. Denna ska klargöra om skyddsavstånd eller andra riskreducerande åtgärder behöver tillämpas för att säkerställa en trygg etablering.

Förutsättningarna för att etablera ett särskilt boende bedöms som goda när det gäller trafik, parkering och tillgänglighet. En korrekt dimensionerad parkering är särskilt viktig, eftersom den påverkar trafikmängden, möjligheten att ta sig till och från boendet på ett smidigt sätt och hur trafiken fungerar på gatan i stort. Den fortsatta planeringen behöver också ta hänsyn till platsens förutsättningar, trafiksäkerhet och behovet av riskhantering.

Referenser

1. Härnösands kommun (2019). Mobilitetsriktlinjer och vägledning för parkering
Härnösands kommun
2. Stockholm Stad (2020). Parkeringsutredning för kv. Geografiboken 1,
Abrahamsberg
<https://etjanster.stockholm.se/Byggochplantjansten/PresentPlan/GetFile?fileRecordNumber=8246057&journalNumber=2018-18571&fileName=Parkering-%20och%20mobilitetsutredning>
3. Länsgården (2020).
https://www.nora.se/download/18.1c6b0f5b182497092c9a25/1661159514416/5_S_P_M%20Nora%20omsorgsboende%20parkering_NY.pdf
4. Malmö stad (2021). Policy och norm för mobilitet och parkering.
<https://malmo.se/Stadsutveckling/Sa-utvecklar-vi-staden/Resande-och-infrastruktur/Policy-och-norm-for-mobilitet-och-parkering.html>
5. Länsstyrelsen Gävleborg, Länsstyrelsen Västernorrland (2022). Riskhantering vid transportleder för farligt gods.
[Riskhantering vid transportleder för farligt gods | Länsstyrelsen Västernorrland](#)



Bouvier Advisory

www.bouvier.se