

PM

FÖRSTUDIE HISSMOBÖLE 2:14

2022-03-11

Uppdrag 322468, Förstudie Hissmoböle 2:14

Titel på PM: Förstudie Hissmoböle 2:14
Status: PM
Datum: 2022-03-11

Medverkande

Beställare: Krokomsbostäder AB

Konsult: Tyréns AB
Uppdragsansvarig: Anneli Frid
Författare: Amelia Hedström
Författare: Hussein Alisson
Kvalitetsgranskare: Maria Falkö Palm

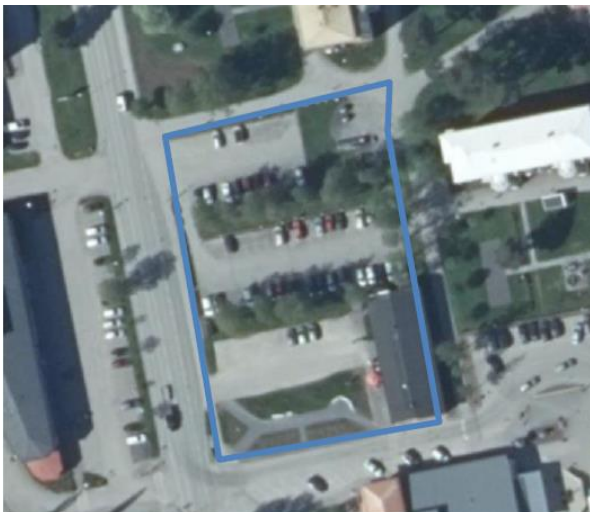
Innehållsförteckning

1	BAKGRUND OCH SYFTE	4
2	PLATSENS FÖRUTSÄTTNINGAR	4
	RIKSINTRESSEN	4
	UTREDNINGSOMRÅDET	4
	MARKFÖRHÅLLANDEN	5
	BEBYGGELSEOMRÅDEN	5
	TRAFIK OCH ANGÖRNING	6
	PARKERING	7
3	TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	7
	ÖVERSIKTSPLAN	7
	FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN	7
	GÄLLANDE PLANER	7
4	FÖRSTUDIE/FÖRSLAG	8
	TRAFIKALSTRINGSBERÄKNINGAR	8
	PARKERING	9
	ALTERNATIV 1 (LÅG)	9
	TRAFIKALSTRING	11
	ALTERNATIV 2 (MELLAN)	11
	TRAFIKALSTRING	13
	ALTERNATIV 3 (HÖG)	13
	TRAFIKALSTRING	15
5	SLUTSATS	15
	REKOMMENDERAT ALTERNATIV	15
	TRAFIKALSTRING	16
	MÖJLIGHETER, UTMANINGAR SAMT UTREDNINGSBEHOV	18

1 BAKGRUND OCH SYFTE

Beställaren Krokombostäder AB önskar en förstudie som underlag inför framtida detaljplanearbete för fastigheterna Hissmoböle 2:14, Hissmoböle 2:334, Hissmon 3:1 och Hissmon 2:1, i centrala Krokombostäder. Krokombostäder vill undersöka möjligheterna att uppföra flerfamiljsbostadshus med verksamhetslokaler i bottenplan och befintlig bebyggelse avses rivas. Syftet med uppdraget är därför att utreda förutsättningarna för kvarteret samt hur stor byggrätten kan vara utifrån bland annat parkeringsyta, tillkommen trafikallsträng, friyta och omkringliggande miljö. Uppdraget syftar till att leverera en utredning/skiss som visualiserar hur området kan exploateras.

Det finns en gällande detaljplan för berörda fastigheter i området.



Figur 1. flygbild över kvarteret, området markeras med blått. (metria.se 2021-04-20)

2 PLATSENS FÖRUTSÄTTNINGAR

RIKSINTRESSEN

Området ligger inom riksintresse för:

- friluftsliv (Storsjöbygden) enligt MB 3 kap 6§.
- totalförsvaret (Influensområde väderradar) enligt MB 3 kap 9§. Inom väderradarns influensområde kan höga objekt störa.

UTREDNINGSMOMRÅDET

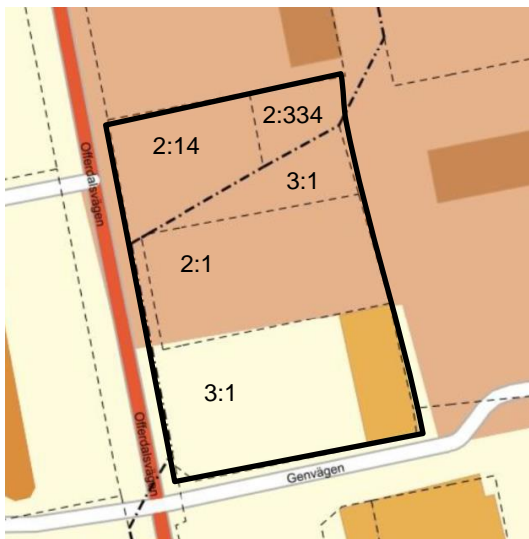
Utredningsområdet ligger i centrala Krokombostäder och omfattar cirka 0.5 hektar (4895 kvadratmeter). Området avgränsas av Genvägen i söder och Offerdalsvägen i väster. Området består idag av en byggnad uppförd i en våning som inrymmer olika verksamheter, därtill karaktären av byggnaden, se Figur 2 nedan. Resterande delar av området utgörs av asfalterade parkeringsytor med små inslag av grönska bestående av gräs, plantering och buskage, se figur 2 nedan. Ytan mitt emot kommunhusets huvudentré har nyligen omgestaltats till en mindre temporär "park" med tillhörande sittplatser, se figur 3 på nästa sida. Marken inom området är plant.



Figur 2. TV: befintlig byggnad. TH: vy över befintliga parkeringar. (Källa: Google Maps 2022)

MARKFÖRHÅLLANDEN

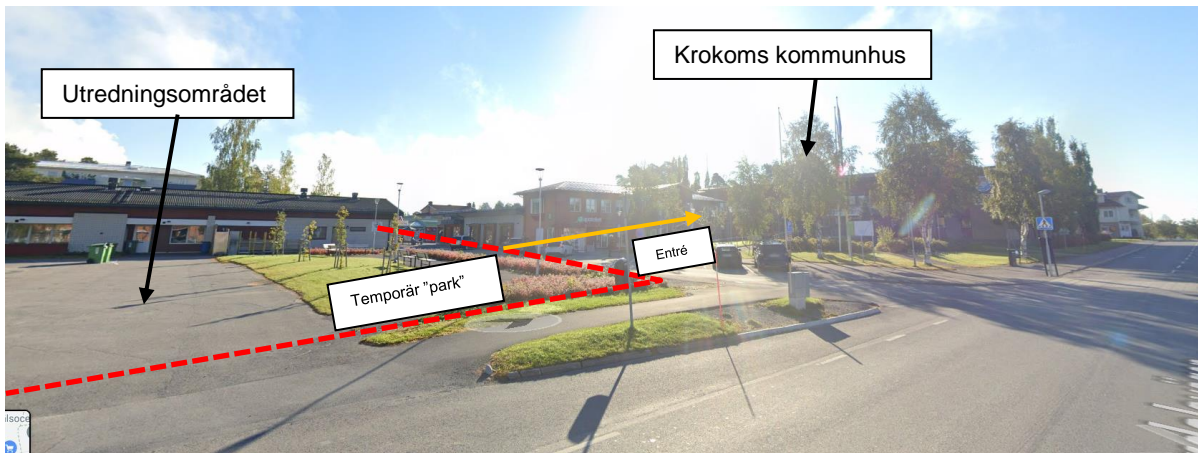
Området innefattar fastigheterna Hissmoböle 2:14, Hissmoböle 2:334, Hissmon 3:1 och Hissmon 2:1, som ägs av Krokomsbostäder AB. Hyresgäster är "Bella Casa Pizzeria" och "Röda Korset". Hissmoböle 2:334 ägs av Krokoms kommun.



Fastighetskarta, området markeras ungefärligt med svart. (källa: metria 2022-03-09)

BEBYGGELSEOMRÅDEN

Området omgärdas av en mängd olika verksamheter i form av bland annat matvarubutik, restauranger, apotek, polishus men även av bostadsbebyggelse i form av flerfamiljshus. Karaktären präglas av större huskroppar och varierar mellan 1-4 våningar, se Figur 4 på nästa sida. Krokoms kommunhus finns beläget på angränsande kvarter med entrén vänd mot aktuellt område, se Figur 3 nedan. Närmaste busshållplats är belägen utmed Offerdalsvägen, i direkt angränsning till området.



Figur 3. Krokoms kommunhus i förhållande till området. (Källa: Google Maps 2022)



Figur 4. Kringliggande miljö, byggnadshöjder. Angöringsvägar för bil markeras med blå pil. Området markeras ungefärligt med rött. (Källa: googlemaps 2022)

TRAFIK OCH ANGÖRNING

I kommunens översiktliga plan (översiktsplan) redogörs säkerhetsavstånd för vägar. Bredden är beroende av tillåten hastighet. För en väg med tillåten hastighet på 50 km/tim är säkerhetszonen minst 3 meter.

Offerdalsvägen är utformad både som landsväg, tätortsinfart samt centrumgata. Vägen är en statligt ägd väg. Den skyltade hastigheten är i regel 50 km/tim. Förbi aktuellt område (sträcka på cirka 150 meter) övergår dock skyltad hastighet till 30 km/tim. År 2015 uppmättes trafikflödet till 1774 fordon per årsmedeldygn (ÅDT). Vägen har en bussfil samt trottoarkant på båda sidorna av vägen.

Genvägen är kommunalt ägd och är enkelriktad med tillhörande gatuparkeringar. I kommunens samrådsförslag planprogram för Krokoms centrum (*Krokoms centrum 2035*) föreslås Genvägen omvandlas till gågata för att bidra till en lugnare miljö i centrum.

Anslutningsvägar till området för motorfordon sker på två ställen, via Offerdalsvägen samt för gång- och cykeltrafikanter via Genvägen.

PARKERING

Befintliga parkeringsplatser inom aktuellt utredningsområde:

- Hissmon 2:1 har 40 st parkeringsplatser varav 13 nyttjas av kommunanställda, 25 st nyttjas av Krokoms bostäder AB och 2 st besöksparkeringar.
- Hissmon 3:1 har 11 st parkeringsplatser som används av kommunanställda.
- Hissmoböle 2:14 har 12 st parkeringar som nyttjas av Krokoms bostäder AB.

Befintliga parkeringsplatser (totalt 63 platser) måste enligt kommunen fortsatt finnas kvar utöver ny byggnation, detta på grund av Krokoms höga parkeringsbehov. I dagsläget finns fler parkeringstillstånd än parkeringsplatser i centrala Krokoms.

3 TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

ÖVERSIKTSPLAN

Krokoms kommuns översiktsplan antogs av kommunfullmäktige 2015-02-25. I översiktsplanen redogörs det för att kommunen vill se ett starkt och attraktivt centrum.

FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN

En ny fördjupad översiktsplan över Krokoms centrum är under framtagande. *Inriktningen för denna ska ligga på att:*

- planera för en tätare och mer attraktiv "stadsmiljö" som lockar företagare och boende.
- skapa en mötesplats och bra trafiklösningar med goda parkeringsmöjligheter.
- lägga ner större omsorg vad gäller grönytor och övriga upplevelse och skönhetsvärden.
- förstärka sambandet mellan Krokomsporten, Krokomsviken och Krokoms centrum.

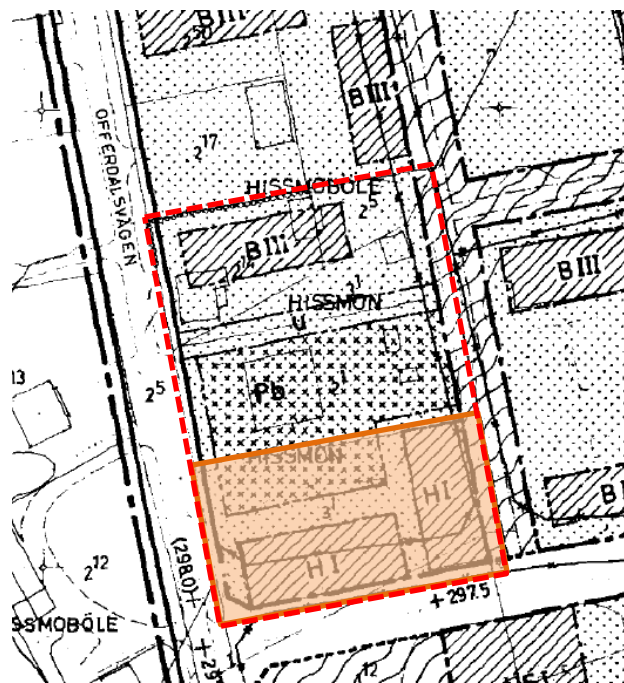
GÄLLANDE PLANER

Området är sedan tidigare detaljplanlagt:

"Förslag till stadsplan för del av byggnadsplaneområdet inom centrala Krokoms", fastställd 1969-12-23, gäller jämsides om ändringsområdet (markeras med rött i utdraget nedan, ändringsområdet fastställd 2007-02-07), se figur 5 nedan.

Planen reglerar inom aktuellt område för användningen handel, kontor, bostad och parkeringsområde. Bebyggelsen i söder regleras till en våning (maxhöjd 5 meter), medan bebyggelsen i norr regleras till maximalt 3 våningar (maxhöjd 10 meter). Byggnaders placering regleras med mark som inte får bebyggas samt genom korsmark som innebär att endast garage får byggas till en maximal höjd om 3 meter.

Markreservat för underjordisk ledning regleras i östvästlig riktning i mitten av området.



Figur 5. Utdrag ur gällande plan fastställt 1969-12-23. Området som omfattas av planändringen markeras med rött.

4 FÖRSTUDIE/FÖRSLAG

Tre alternativa förslag (låg, mellan och hög exploatering) har tagits fram för att lättare jämföra och diskutera olika möjligheter för området. Alternativen redovisar BTA (bruttoarea), parkeringsbehov, trafikstringsberäkning, exploateringstal (innebär en beräkning av bebyggelsetätheten inom ett specifikt område). I rapporten "Svenska stadstyper- exempel klassificering 1996" redovisas talskala och klassificeringar för exploateringstal. Minsta tal börjar på 0,1 och klassificeras som "låg öppen bebyggelse". Talet 1,0 klassificeras som "hög öppen bebyggelse". Exploateringstal över 1,5 klassas som "storstadsmässigt kvarter". Detta är en betydelsefull parameter såväl i praktiskt planläggning som vid jämförelser av områden. För varje alternativ har även en 3D-bild tagits fram för att visualisera möjlig gestaltning.

TRAFIKALSTRINGSBERÄKNINGAR

Trafikalstringsberäkningar har genomförts för att uppskatta de tillkommande trafikmängderna som genereras vid uppförande av flerfamiljsbostadshus med tillhörande verksamhetslokaler. Beräkningarna har gjorts med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg och presenteras som antal resor per dygn. Trafikalstringsverktyget ger en uppskattning av antalet genererade resor utifrån dagens kunskapsläge om trafikstring. I och med detta finns flera osäkerhetsfaktorer som påverkar resultatet. Därför ger resultatet en fingervisning om hur mycket trafik som kommer alstras och ska inte tolkas exakt.

I trafikstringsverktyget har Krokombostäder kommun angetts som kommun och det undersökta området har angetts ligga i centrala huvudorten. Svar på alstringsverktygets frågor angående kollektivtrafik-, gång- och cykelanvändning samt

hur kommunen arbetar med frågor i anslutning till detta har gjorts i dialog med kommunen. Nyttotrafik, som inkluderar exempelvis service och godsleveranser, är inte medräknade i resultatet utan adderades schablonmässigt till biltrafikskattningen från trafikstringsverktyget. För att uppskatta nyttotrafikrörelser har ett schablonvärde på 15% använts för bostäder och 5% för verksamheter.

PARKERING

Krokoms kommun har ingen fastslagen parkeringsnorm. I dialog med kommunen nyttjas i hög grad Östersunds parkeringspolicy. Därför har Östersunds parkeringsnorm för zon 1 (Östersunds centrum) används som riktlinje i förstudien, detta då liknande förutsättningar kan återspeglas för det aktuella närområdet. Se utdrag ur Östersunds parkeringspolicy samt parkeringstal för cykel och bil nedan.

Parkeringstal flerbostadshus

Platser per 1000 m ² BTA	Cykelparkering		Bilparkering		
	Inomhus för boende	Utomhus för boende/besökare	För boende	För besökare	Max antal mark-parkeringar
Zon 1	20	15	5,2	0,8	6

Figur 6. Utdrag ur Östersunds parkeringspolicy, parkeringstal för flerbostadshus.

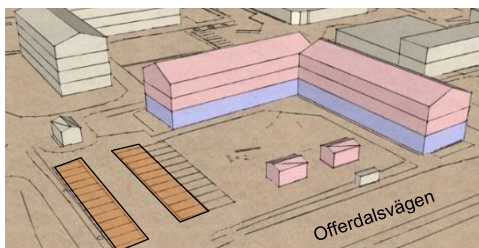
Parkeringstal handel och övrig service

Platser per 1000 m ² BTA	Cykelparkering		Bilparkering		
	För anställda	För besökare	För anställda	För besökare	Max antal mark-parkeringar
Zon 1	6	24	2	11	13

Figur 7. Utdrag ur Östersunds parkeringspolicy, parkeringstal för handel och övrig service.

ALTERNATIV 1 (LÅG)

- **Princip:** 3 våningar
- **Exploateringsgrad:** 0,5 (*medelhög öppen bebyggelse*).
- **Behov bilparkeringar:** 11 parkeringar för bostäder+ 12 parkeringar för handel/service (inklusive besöksparkeringar) + 63 befintliga parkeringar utöver ny byggnad. Totalt 86 bilparkeringar.
- **Behov cykelparkeringar:** 57 parkeringar för bostäder + 27 för handel/service (inklusive besöksparkeringar). Totalt 87 cykelparkeringar.

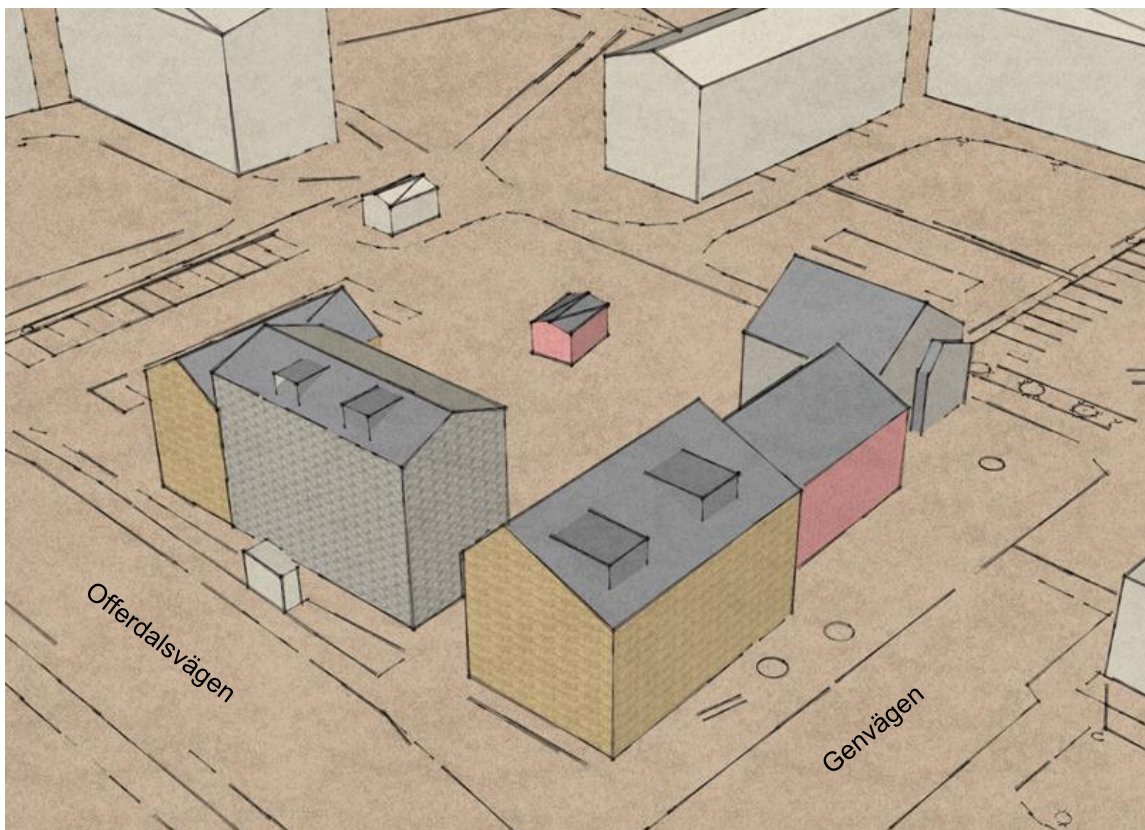


Markanvändning	BTA	Uppskattat antal
Flerbostadshus i 2 våningar	1 832 m ² BTA	27 bostadsenheter med ca 48 boenden
Verksamheter 1 våning	916 m ² BTA	18 verksamhetanställda
Total	2748 m ² BTA	66 personer i rörelse

Figur 8. Principskiss vad gäller BTA markanvändning. Orange: tillkomna parkeringar, blått: verksamhetsyta, rosa: bostadsyta.

Sammanfattning parkering:

- 23 tillkomna parkeringsplatser (orange yta i bilden ovan).
- 35 parkeringsplatser inryms totalt i området.
- 23 parkeringsplatser kvar att lösa. Detta kan förslagsvist lösas på annan fastighet, underjordiskt garage eller liknande (se förslag under rubrik *slutsats-parkeringsfrågan*).



Figur 9. Illustrationskiss för möjlig gestaltning inom ramen för alternativ 1 (låg).

För-och nackdelar vad gäller placering av huskroppar

+	<p>Bebyggelsens möte med Offerdalsvägen aktiverar gatan.</p> <p>Bebyggelsen aktiverar och skapar ett tydligt rum där liv längs Genvägen skapas.</p> <p>Tydlig skillnad för vad som är privat respektive offentligt.</p> <p>Mänsklig skala vad gäller byggnadshöjd.</p> <p>Innegården "skyddas" från vägen.</p>
-/+	<p>Bebyggelsen är lägre i jämförelse med kringliggande bostäder i norr, möter istället de lägre huskropparna i sydöst (kommunhuset bland annat).</p>

	Ljus innergård med kvälls och morgonsol.
-	Bostäder nära Offerdalsvägen kan leda till insyn och viss störning vad gäller bland annat ljus, buller och gatuaktivitet.

TRAFIKALSTRING

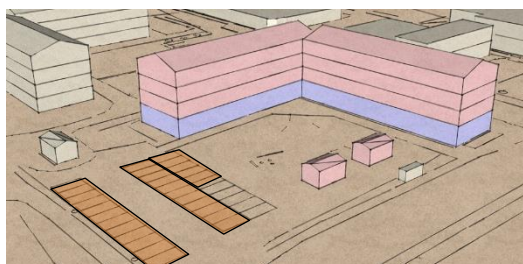
3 våningar varav 2 våningar flerbostadshus (1 832 m² BTA) och 1 våning verksamheter (916m² BTA). Det uppskattas generera cirka 27 bostadsenheter med cirka 48 boenden samt cirka 18 verksamhetsanställda. Enligt trafikstringsverktyget genereras cirka 543 resor per dygn, varav cirka 145 med bil. Resultatet av trafikalstringen uppdelat efter markanvändning presenteras i sin helhet i Tabell 1 nedan.

Markanvändning	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Nyttotrafik	Annat	Totalt
Lägenheter	31	8	16	82	5	3	145
Verksamheter	114	10	43	221	6	4	398
Totalt	145	18	59	303	11	7	543

Tabell 1. Antal resor / dygn (inkl. nyttotrafik) fördelat per markanvändning för alternativ 1.

ALTERNATIV 2 (MELLAN)

- **Princip:** 4 våningar
- **Exploateringstal:** 0,7 (*småstadsmässiga kvarter*).
- **Behov bilparkeringar:** 16 parkeringar för bostäder + 12 parkeringar för handel/service. 63 befintliga parkeringar som måste finnas kvar. Totalt 91 bilparkeringsplatser.
- **Behov cykelparkeringar:** 96 parkeringar för bostäder + 27 för handel/service (inklusive besöksparkeringar). Totalt 123 cykelparkeringar.

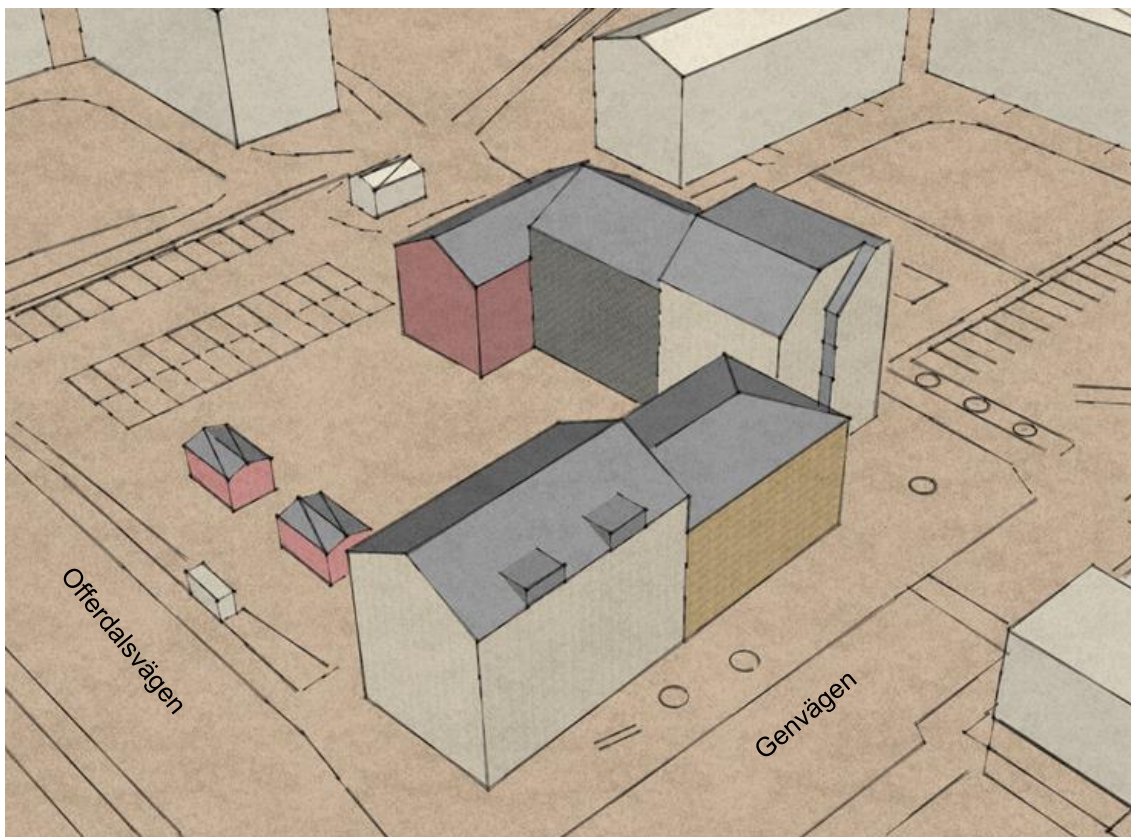


Markanvändning	BTA	Uppskattat antal
Flerbostadshus i 3 v	2748 m ² BTA	40 bostadsenheter med ca 71 boenden
Verksamheter 1 v	916 m ² BTA	18 verksamhetanställda
Total	3664 m ² BTA	89 personer i rörelse

Figur 10. Principskiss vad gäller BTA markanvändning. Orange: tillkomna parkeringar, blått: verksamhetsyta, rosa: bostadsyta.

Sammanfattning parkering:

- 28 tillkomna parkeringsplatser (visualiseras med orange yta i bilden ovan).
- 35 parkeringsplatser inryms totalt inom området.
- 28 parkeringsplatser kvar att lösa. Detta kan förslagsvist lösas på annan fastighet, underjordiskt garage eller liknande (se förslag under rubrik *slutsats-parkeringsfrågan*).



Figur 11. Illustrationskiss för möjlig gestaltning inom ramen för alternativ 2 (mellan).

För-och nackdelar vad gäller placering av huskroppar

+	<p>Högre huskroppar längst Genvägen skapar en "stads känsla" och tydlig platsbildning i centrum.</p> <p>Tydlig skillnad för vad som är privat respektive offentligt.</p> <p>Ingen bostadsbebyggelse längst Offerdalsvägen innebär mindre störning för boenden och innergården upplevs öppnare.</p>
-/+	<p>Kvällsol på innergård.</p> <p>Högre huskroppar möter lägre skala i sydöst (bland annat kommunhuset).</p>
-	<p>Innergården kan upplevas mörk dagtid.</p> <p>Viss störning på innergård vad gäller buller, ljus, insyn och aktivitet från Offerdalsvägen.</p>

TRAFIKALSTRING

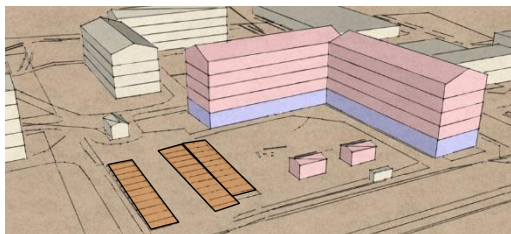
4 våningar varav 3 våningar flerbostadshus (2 748 m² BTA) och 1 våning verksamheter (916 m² BTA). Det uppskattas generera cirka 40 bostadsenheter med cirka 71 boenden samt cirka 18 verksamhetsanställda. Enligt trafikstringsverktyget genereras cirka 619 resor per dygn, varav cirka 159 med bil. Resultatet av trafikstringen uppdelat efter markanvändning presenteras i sin helhet i tabell 2 nedan.

Markanvändning	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Nyttotrafik	Annat	Totalt
Lägenheter	45	11	24	121	7	4	212
Verksamheter	114	11	43	229	6	4	407
Totalt	159	22	67	350	13	8	619

Tabell 2. Antal resor / dygn (inkl. nyttotrafik) fördelat per markanvändning för alternativ 2.

ALTERNATIV 3 (HÖG)

- **Princip** : 5 våningar
- **Exploateringsstal**: 1,1 (hög öppen bebyggelse)
- **Behov bilparkeringar**: 22 parkeringar för bostäder + 12 parkeringar för handel/service (inklusive besöksparkeringar). 63 befintliga parkeringar som måste finnas kvar utöver ny byggnad. Totalt 97 parkeringsplatser.
- **Behov cykelparkeringar**: 160 parkeringar för bostäder + 27 för handel/service (inklusive besöksparkeringar). Totalt 187 parkeringar.



Markanvändning	BTA	Uppskattat antal
Flerbostadshus i 3 v	3664 m ² BTA	66 bostadsenheter med ca 119 boenden
Verksamheter 1 v	916 m ² BTA	18 verksamhetsanställda
Total	5496 m² BTA	137 personer i rörelse

Figur 12. Principskiss vad gäller BTA markanvändning. Orange: tillkomna parkeringar, blått: verksamhetsyta, rosa: bostadsyta.

Sammanfattning parkering:

- 34 tillkomna parkeringsplatser (visualiseras med orange yta i bilden ovan).
- 35 parkeringsplatser inryms totalt inom området.
- 34 parkeringsplatser kvar att lösa. Detta kan förslagsvist lösas på annan fastighet, underjordiskt garage eller liknande (se förslag under rubrik *slutsats-parkeringsfrågan*).



Figur 13. Illustrationskiss för möjlig gestaltning inom ramen för alternativ 3 (hög).

För- och nackdelar vad gäller placering av huskroppar

+	<p>Bebyggelsens möte med Offerdalsvägen aktiverar gatan.</p> <p>Tydlig skillnad för vad som är privat respektive offentligt.</p> <p>Innegården blir "skyddad" från vägen.</p>
-/+	<p>Upptrappningen från Genvägen skapar ett "snällare" intryck mot gatan, möter högre huskroppar i norr och lägre i sydöst.</p> <p>Kvällssol på innergård.</p>
-	<p>Innegården kan upplevas mörk större delen av tiden.</p> <p>Bostäder nära Offerdalsvägen kan leda till viss störning vad gäller buller, ljus, insyn och aktivitet från gatan.</p>

TRAFIKALSTRING

5 våningar varav 4 våningar flerbostadshus (4 580 m² BTA) och 1 våning verksamheter (916 m² BTA). Det uppskattas generera cirka 66 bostadsenheter med cirka 119 boenden samt cirka 18 verksamhetsanställda. Enligt trafikstringsverktyget genereras cirka 762 resor per dygn, varav cirka 190 med bil. Resultatet av trafikstringen uppdelat efter markanvändning presenteras i sin helhet i tabell 3 nedan.

Markanvändning	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Nyttotrafik	Annat	Totalt
Lägenheter	76	19	40	202	11	7	355
Verksamheter	114	11	43	229	6	4	407
Totalt	190	30	83	431	17	11	762

Tabell 3. Antal resor / dygn (inkl. nyttotrafik) fördelat per markanvändning för alternativ 3.

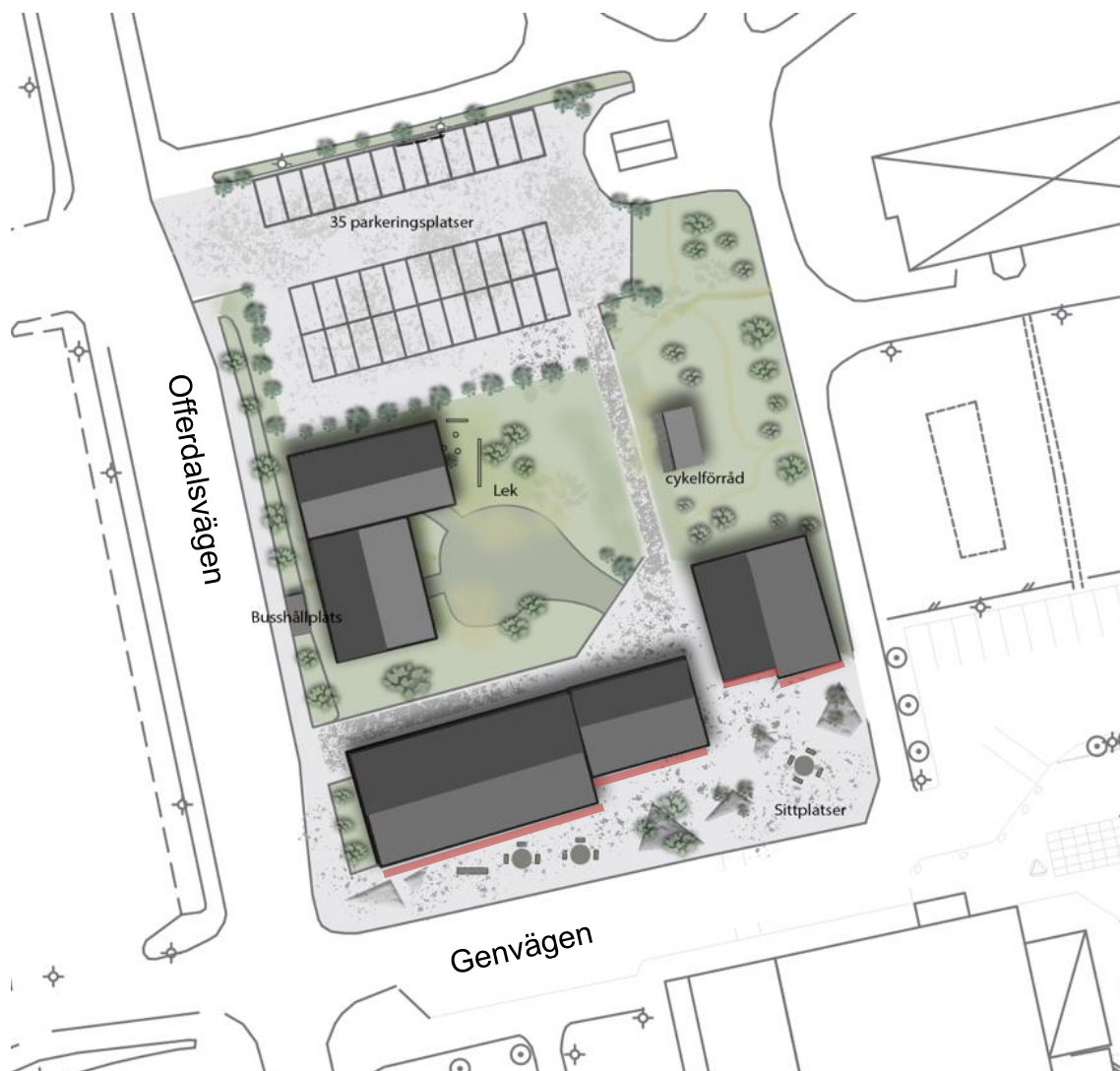
5 SLUTSATS

REKOMMENDERAT ALTERNATIV

Tyréns rekommenderar alternativ 1 (låg). Detta med tanke på det stora underskottet av parkeringsplatser som finns i kommunen. Alternativ 1 genererar minst parkeringsbehov samt trafikstring. Se illustrationsplan på nästa sida.

Området ligger centralt vilket innebär att placering av bebyggelsekroppar har stor betydelse för karaktären av hela Krokoms centrum. Området har potential att gestaltas på ett sådant vis där privat, halvprivat och offentliga rum skapas. I kommunens samrådsförslag planprogram för Krokoms centrum (*Krokoms centrum 2035*) föreslås Genvägen omvandlas till gågata för att bidra till en lugnare miljö i centrum. Verksamhetslokaler kan därför med fördel lokaliseras längst med Genvägen vilket skapar liv, rörelse och trevlig centrumsplats. Kommunhusets entré kan förlängas mot området för att skapa en koppling och trevlig rumsbildning.

Gestaltningmässigt behåller centrum en mänsklig skala som ofta uppskattas av många. Gaturum och innegård kommer dessutom upplevas ljus då ingen betydande skuggbildning förväntas.



Figur 16. Illustrationsplan, möjlig utformning för rekommenderat alternativ. Rött illustreras verksamhetslokaler i bottenplan.

TRAFIKALSTRING

Enligt trafikstringsberäkningarna kommer området, beroende på valt alternativ, sammanlagt att generera mellan cirka 543 och 762 resor per dygn varav biltrafik (inkl. nyttotrafik) mellan cirka 156 och 207 fordonsrörelser per dygn. Den tillkommande trafiken kommer i första hand att belasta Offerdalsvägen. Vägens utformning bedöms klara av trafikflödesökningen då den är anpassad för större trafikflöden än vad som trafikerar vägen idag. Framtida in- och utfart till aktuellt område bör studeras vidare i nästa skede, både när det kommer till placering och korsningsutformning.

För samtliga tre alternativ i verktyget antas färdmedelsfördelningen för bostäder vara 35% arbetsresor, 23% inköps/serviceresor och 42% fritidsresor. Färdmedelsfördelningen för verksamheter antas vara 34% arbetsresor, 27% inköps/serviceresor och 39% fritidsresor.

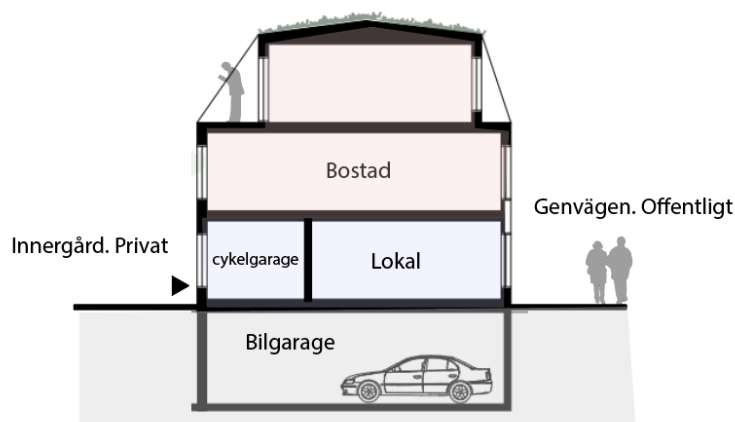
PARKERINGSFRÅGAN

De befintliga 63 parkeringarna måste finnas kvar utöver ny byggnation. Detta innebär att parkeringsfrågan är en utmaning. Parkeringsplatser för kommun och anställda kan förslagsvist lösas på fastigheten Hissmoböle 2:334, som ligger cirka 135 meter från området. God koppling finns genom en säker gång-och cykelväg under tågspåret och ansluter till området, se figur 17 nedan. Parkeringsplatser för boenden kan lösas genom markparkering samt i garage under nya byggnader.

Cykelparkeringar kan med fördel spridas ut på olika ställen, inomhus och utomhus. Exempelvis kan lokaler i bottenplanen nyttjas som cykelgarage under tiden eventuella verksamheter inte ännu etablerat sig.



Figur 17. Orange yta: möjlig parkeringsyta för kommun och anställda. Vit pil: Koppling till kommunhuset och området.



Figur 18. Möjlig uppdelning av olika funktioner (cykelgarage, bilgarage, lokal, bostad).

MÖJLIGHETER, UTMANINGAR SAMT UTREDNINGSBEHOV

Parkering och trafik:

- Framtida in- och utfart till det aktuellt området.
- Parkeringar kan grävas ned under tillkommen byggnation, vilket då kräver utredning kring nedfarter/utfarter.
- Samutnyttjande av kringliggande parkeringsplatser, förslagsvist på fastigheten Hissmoböle 2:334. Om fler parkeringsplatser kan lösas finns möjlighet att exploatera området mer, eventuellt alternativ 2.
- Parkeringsbehoven för cykel måste utredas.

Gestaltning

- Jobba med utformningen vad gäller koppling till Krokoms kommunhus.
- Jobba med utformning vad gäller, privat, halv-och offentligt rum.
- Jobba för starkare och attraktivare centrum, liv längst Genvägen.
- Solsstudie.