



Trivector.se

Trivector Rapport 2023:126 / Version 0.95

Mobilitets- och parkeringsutredning. Detaljplan Nyhems centrum i Halmstad



# Mobilitets- och parkeringsutredning

Detaljplan Nyhems centrum i Halmstad

Lund | Göteborg | Stockholm | Luleå



## Dokumentinformation

**Titel:** Mobilitetsutredning Nyhem

**Projektnummer:** 23103

**Rapportnummer:** 2023:126

**Författare:** Niloofar Gerami, Julia Nyberg, Johan Kerttu, Alfred Söderberg

**Kvalitetsgranskning:** Johan Kerttu, Alfred Söderberg

**Beställare:** Jana Fastigheter och Willhem AB

**Kontaktperson:** Henrik Andersson (Jana Fastigheter), Anna-Karin Jeppson (Willhem AB)

### Dokumenthistorik:

Version	Datum
0.9	2023-06-22
0.95	2023-10-11

## Innehållsförteckning

<b>1. Bakgrund</b>	<b>3</b>
<b>2. Övergripande mål – Halmstad kommun år 2050</b>	<b>4</b>
<b>3. Parkeringsnorm för Halmstads kommun</b>	<b>5</b>
<b>4. Förutsättningar för planområdet idag</b>	<b>7</b>
<b>5. Nuvarande bebyggelse och planerad exploatering</b>	<b>18</b>
<b>6. Parkering</b>	<b>24</b>
6.1. Befintlig bilparkering och reglering	24
6.2. Efterfrågan på bilparkering enligt norm	25
6.3. Efterfrågan på cykelparkering enligt norm	25
6.4. Sammanställning	26
<b>7. Beläggingsstudie på Gnistan 11</b>	<b>28</b>
<b>8. Projektspecifikt parkeringstal</b>	<b>30</b>
8.1. Lågt bilinnehav i området	30
8.2. Lägenheter för unga och äldre	31
8.3. Besöksverksamheter med huvudsakligen lokalt upptagningsområde	32
8.4. Kontor	33
8.5. Parkeringstal för cykel	33
<b>9. Reduktion av parkeringstal</b>	<b>35</b>
9.1. Planens förutsättningar	35
9.2. Mycket god tillgänglighet till kollektivtrafik	35
9.3. Genomförande av mobilitetsåtgärder	36
9.4. Samnyttjande av parkering	38
9.5. Samnyttjande av parkering exklusive Grottan 16	41
<b>10. Utformning av cykelparkering</b>	<b>43</b>
<b>11. Slutsatser</b>	<b>46</b>

## 1. Bakgrund

Vid Nyhems centrum i Halmstad pågår arbete med att ta fram en ny detaljplan. Detaljplanens huvudsakliga syfte är att pröva bostäder samt centrumverksamhet i ny bebyggelse längs Föreningsgatan och Nyhemsgatan. Utgångspunkten är att området ska förtätas och viss befintlig bebyggelse rivs och ersättas av ny. I syfte att skapa ett attraktivt och långsiktigt hållbart område är en nyckelfråga hur utvecklingen här kan ske utan att all friyta går åt till markparkering för bil samt att hitta mer kostnadseffektiva lösningar än garage under mark. De fastigheter som ingår i detaljplanen är Grottan 16, Gnistan 2, 11 och 12 samt Gjutaren 1. Även om Gnistan 13 och Gästgivaren 3 inte ingår i detaljplanen, så omfattas de av utredningsområdet för mobilitet, se figur 1. Samtliga fastigheter ägs av Jana respektive Willhem, bortsett från Gnistan 11 som är kommunal mark. Inom planområdet finns idag bostäder och centrumbebyggelse i ca 2 våningar samt parkeringsytor.



Figur 1. Utredningsområdet för mobilitetsutredning. Respektive fastighet är markerat med namn.

### 1.1. Trivectors uppdrag

Trivector har fått i uppdrag att beskriva efterfrågan på parkering utifrån planens förutsättningar. Efterfrågan ska tas fram för såväl befintliga fastigheter som för planerad exploatering. Dessutom ska förslag på mobilitetslösningar som fastighetsägarna har rådighet över tas fram, i syfte att påverka efterfrågan på bilparkering. Utredningen ska utgöra underlag till samrådsförslag, detaljplaneförslag och framtida bygglovsskede där fastighetsägarna avser nyttja möjligheten till reducerad bilparkeringsnorm.

Utgångspunkten i uppdraget är att i ett tidigt skede ta fram ett projektspecifikt parkeringstal med utgångspunkt i planens förutsättningar. Detta kommer att göras genom att titta på kommunens parkeringsnorm, bilinnehav i området samt utgå från antagna mål och strategier.

## 2. Övergripande mål – Halmstad kommun år 2050

I takt med att Halmstads kommun växer måste transportsystemet anpassas till den nya befolkningmängden, samtidigt ska det vara hållbart och effektivt. Kommunens transportplan slår fast att Halmstad ska satsa på hållbara och effektiva resalternativ där prioriteringen gång, cykel, kollektivtrafik och bil tillämpas i nämnd ordning.

Kommunens plan för transportsystemet *Transportstrategi mot 2050* anger målbilden för transportsystemet i Halmstad. Bland annat nämns följande:

- ▷ År 2050 är det en självklarhet att resa hållbart i Halmstad
- ▷ För individen är det lätt att göra rätt och de hållbara valen är också de enklaste valen
- ▷ Att ha tillgång till bil behöver inte innebära att äga en egen bil
- ▷ Genom att gynna de hållbara färdalternativen, gång, cykel och kollektivtrafik, har plats för människan skapats och de offentliga rummen bjuder in till liv och rörelse
- ▷ Trafiksystemet i Halmstad kännetecknas av en balans mellan trafikslagen och gaturummet utnyttjas effektivt

Den översiktsplan som tagits fram av kommunen anger visioner för Halmstad kommun med sikte på år 2050. Nedan listas några av de visioner som har bäring på föreliggande utredning:

- ▷ Vi planerar för en ökad jämlikhet med en närhet och tillgänglighet som underlättar vardagspusslet och val av hållbara transportslag.
- ▷ Vi gynnar hållbara transporter och får på så vis ett mer jämlikt transportsystem.
- ▷ Vi satsar på aktiva transportslag för att främja folkhälsan.
- ▷ Vi utgår från hållbara transporter när vi bygger ut kommunen.
- ▷ Vi prioriterar gång-, cykel- och kollektivtrafik sedan biltrafik.
- ▷ Vi utnyttjar den mark som vi tar i anspråk för exploatering effektivt – resulterar i mindre markparkering för effektiv markanvändning.
- ▷ Vi lokaliserar kommunal service med närhet till hållbara transporter.

Utvecklingen av detaljplanen Nyhem i Halmstad har möjlighet att bidra till ovan listade målbilder och visioner genom ett hållbart planeringssätt.

### 3. Parkeringsnorm för Halmstads kommun

Genom parkeringsnormen styr kommunen antalet parkeringsplatser som ska anläggas vid nybyggnad av bostäder och verksamheter samt vid ombyggnation eller ändrad markanvändning. Syftet med normen är att ge vägledning i detaljplanearbetet.

Gällande parkeringsnorm är från 2016 och innefattar parkeringstal för bil och cykel samt övergripande principer för reduktion av parkeringstal för bil. Parkeringstalen varierar med olika zoner i staden. Området Nyhem ligger i den mest centrala zonen (Zon 1). I tabell 1 till tabell 4 nedan visas först parkeringstal för cykel (bostäder och verksamheter) och därefter parkeringstal för bil (bostäder och verksamheter).

Tabell 1. Parkeringstal för cykel, flerbostadshus i Zon 1. Källa: Parkeringsnorm för Halmstads kommun

Cykelparkering bostäder	Lägenhetsstorlek	Boende	Besökare	Parkeringstal (cykelplats per lägenhet)
Flerbostadshus	1 RoK	1,5	0,5	2
	2 RoK	2	0,5	2,5
	3 RoK	2,5	0,5	3
	4 RoK	3,5	0,5	4

Tabell 2. Parkeringstal för cykel, verksamheter, i Zon 1. Källa: Parkeringsnorm för Halmstads kommun

Cykelparkering verksamheter	Parkeringstal (cykelplats per 1000 BTA)
Kontor	20
Handel (dagligvaror)	40
Handel (sällanköpsvaror)-	Särskild utredning krävs i varje enskilt fall

Tabell 3. Parkeringstal för bilparkering vid bostäder, i Zon 1. Källa: Parkeringsnorm för Halmstads kommun

Bilparkering bostäder		Parkeringstal per 1000 kvm BTA
Flerbostadshus		7
Enbostadshus	Egen tomt	2 (bpl/bostad)
	Gemensam (gruppbyggnad småhus)	8

Tabell 4. Parkeringstal för bilparkering vid verksamheter i Zon 1. Källa: Parkeringsnorm för Halmstads kommun.

Bilparkering verksamheter	Parkeringstal per 1000 kvm BTA
Kontor	13
Handel (dagligvaror)	18
Handel (sällanköpsvaror)	Särskild utredning krävs i varje enskilt fall

### 3.1. Reducerade parkeringstal för bil

Gällande parkeringsnorm medger avsteg från parkeringstalen med maximalt 25 %. Områden inom 200 m fågelvägen till kollektivtrafikhållplats definieras som områden med ”mycket god tillgänglighet till kollektivtrafik” vilket enskilt kan ge reduktion av antalet bilparkeringsplatser med 10 %. Därutöver ges möjlighet till reduktion om fastighetsägaren genomför mobilitetsåtgärder för minskad parkeringsefterfrågan.

## 4. Förutsättningar för planområdet idag

En analys av befintlig struktur i området görs för att se förutsättningar för resande och tillgänglighet idag.

Planområdet består idag av bostäder i både flerbostadshus och villor. Förutom bostäder finns kring planområdet livsmedelsbutiker, vårdcentral, apotek, två förskolor, en grundskola samt en gymnasieskola. Halmstads centrum är beläget inom 1,5 km från planområdet.

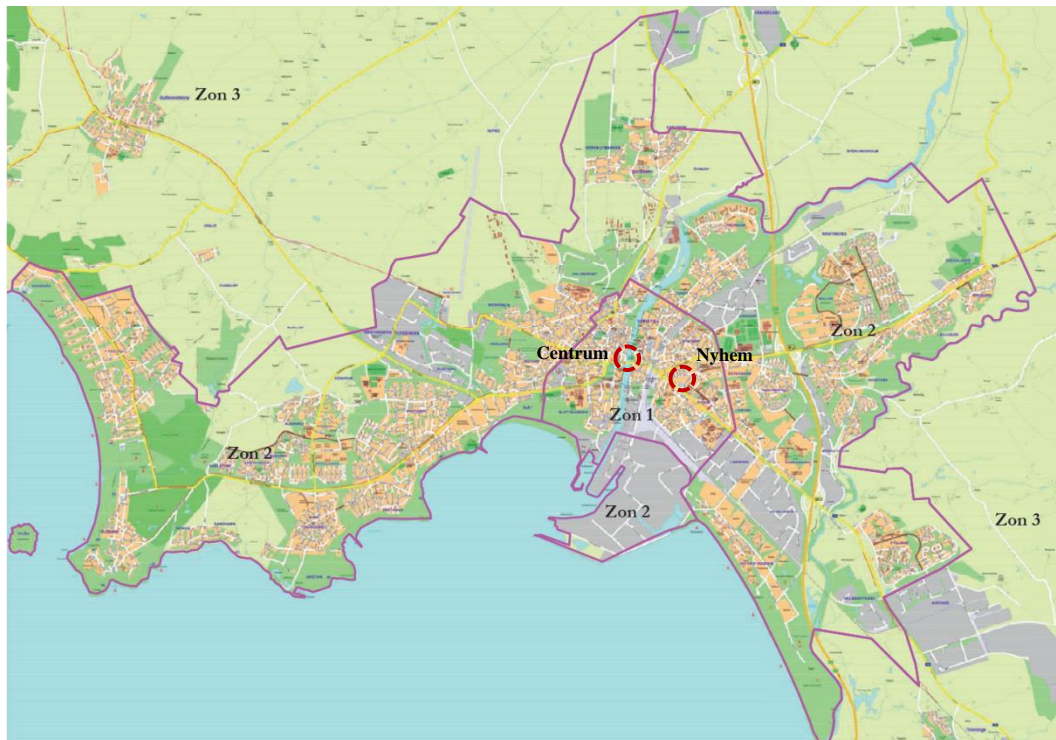


Figur 2. Utredningsområdet för mobilitetsutredningen (röd linje).



#### 4.1. Lokalisering i Zon 1

Planområdet Nyhem ligger i zon 1 enligt kommunens parkeringsnorm, se figur 3. Zonindelningen baseras på områdets tillgänglighet till gång- och cykelstråk, närhet till kollektivtrafik, serviceutbud, befolkningstäthet, tillgång till arbetsplatser utifrån NYKO06-nivå (nyckelkods-system, statistik från SCB).

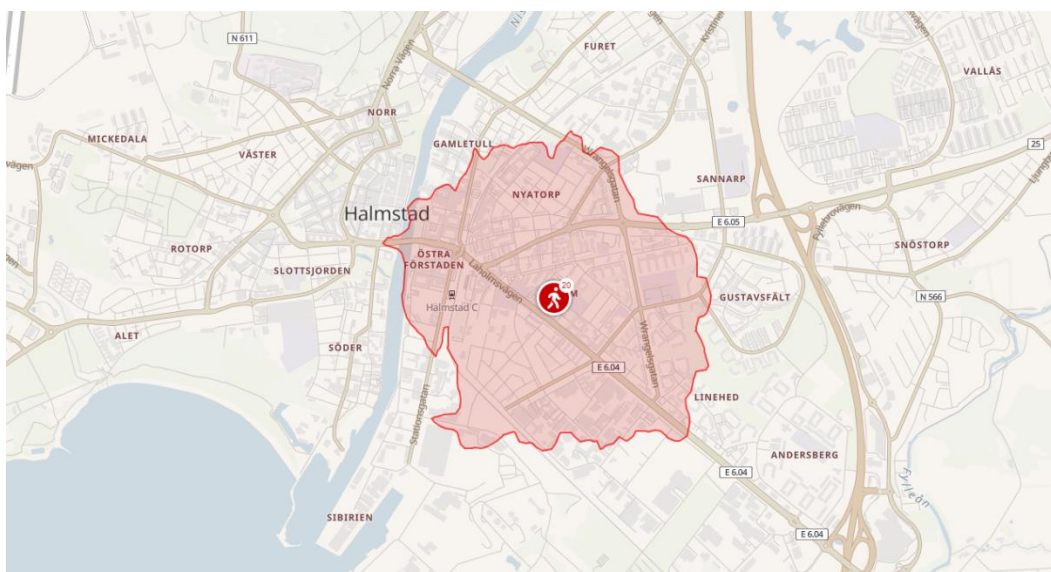


Figur 3. Zonindelning i Halmstad. Källa: Parkeringsnorm för Halmstads kommun

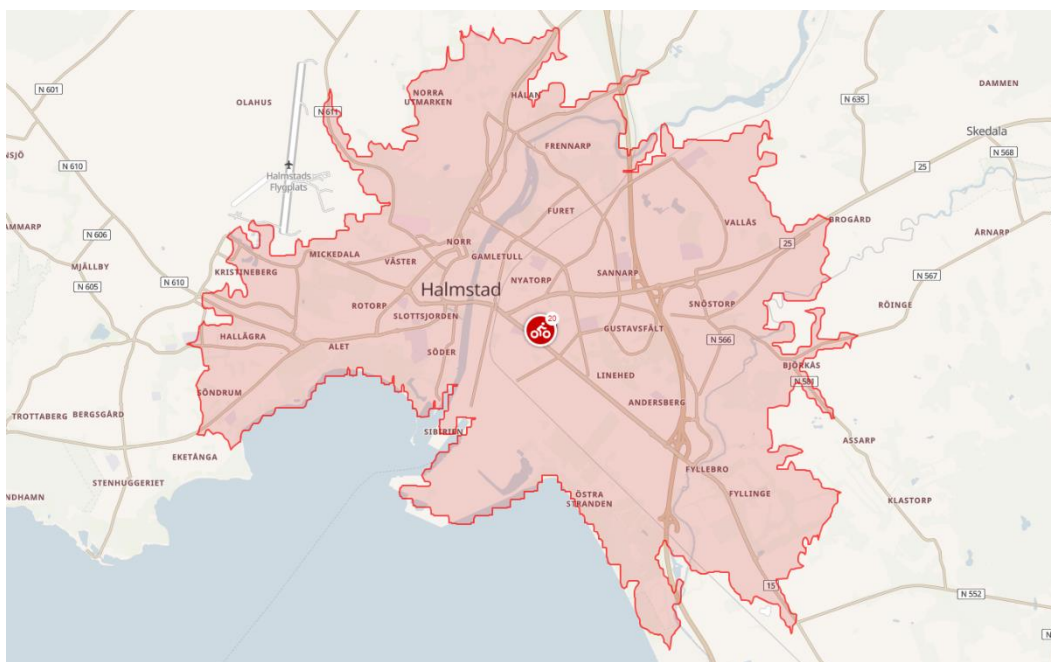
## 4.2. Gång och cykel

Från planområdet går stora delar av Halmstads delar att nå med gång eller cykel. Figur 4 och figur 5 visar räckvidden vid 20 minuters gång respektive 20 minuters cykling.

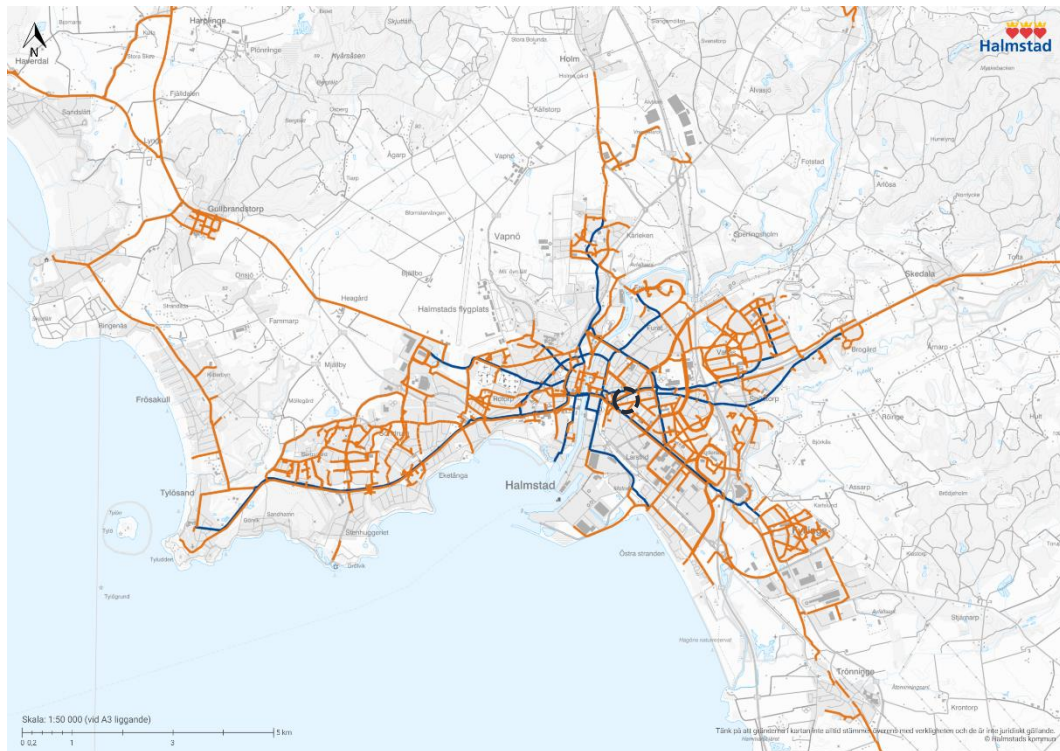
Cykelvägnätet är relativt väl utbyggt i de centrala delarna av Halmstad. Såväl supercykelstråk (bredare, mer högprioriterad skötsel, markerat i blått i figur 6) som vanliga cykelvägar (markerat i orange) passerar planområdet.



Figur 4. Räckvidd med 20 minuters promenad från området Nyhem. Källa: [commutetimap.com](http://commutetimap.com)

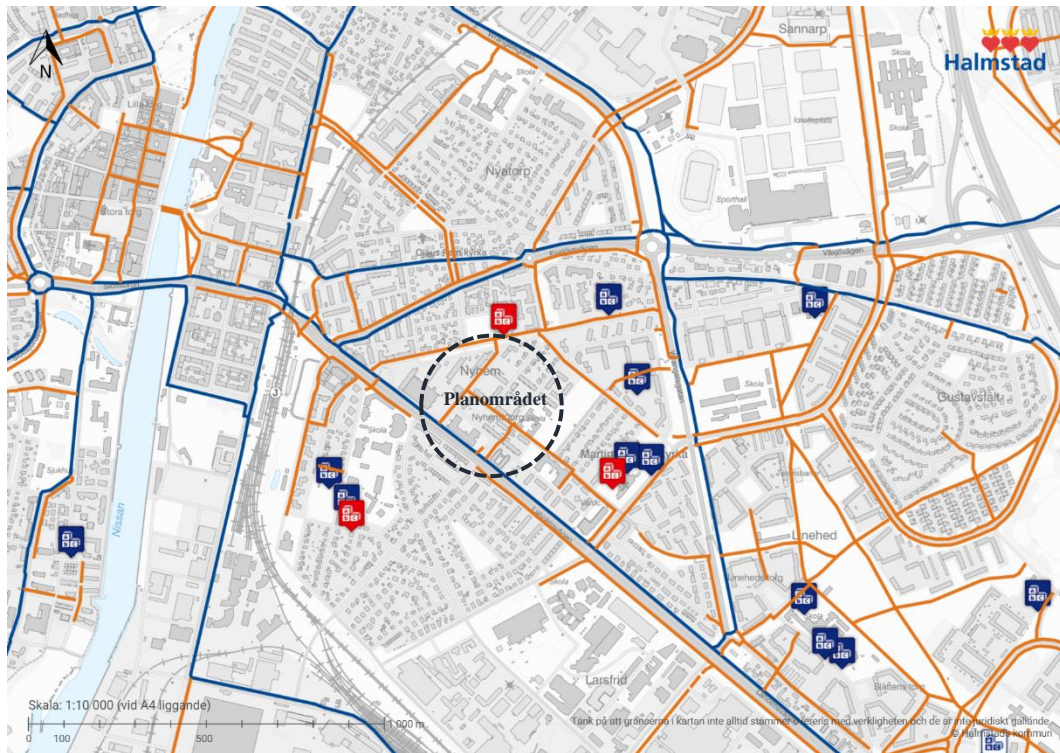


Figur 5. Räckvidd med 20 minuters cykel från planområdet. Källa: [commutetimap.com](http://commutetimap.com)

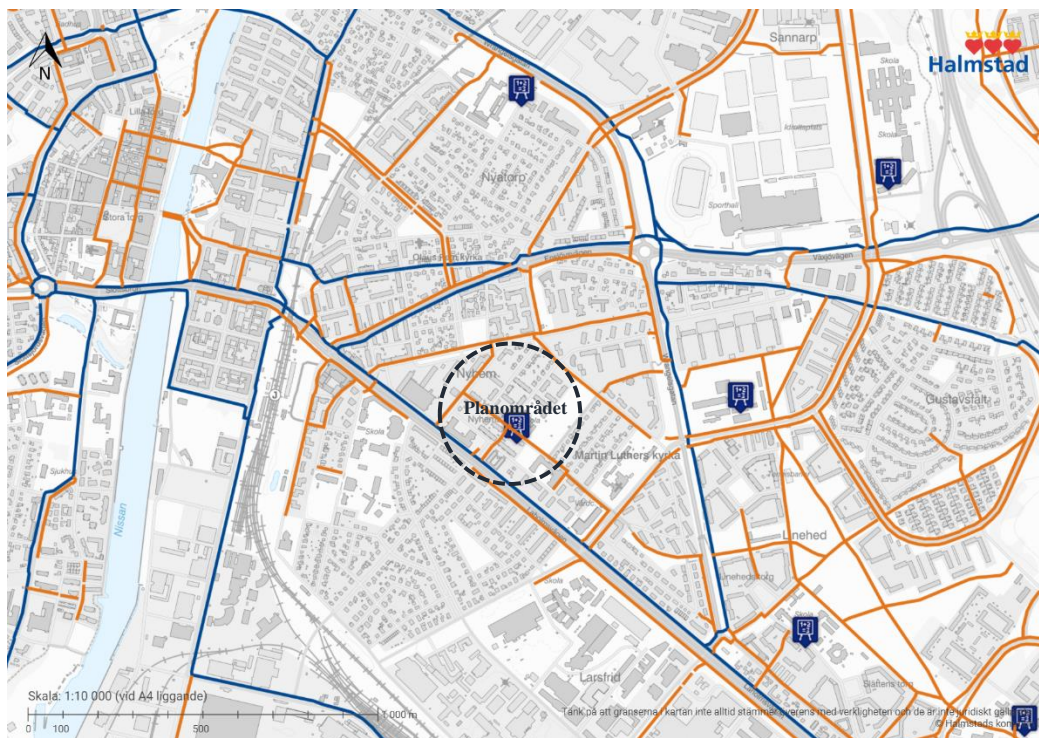


Figur 6. Cykelstråk i Halmstad kommun. Supercykelstråk markerade i blått och cykelvägar markerade i orange. Planområdet markerat med svart cirkel. Källa: karta.halmstad.se

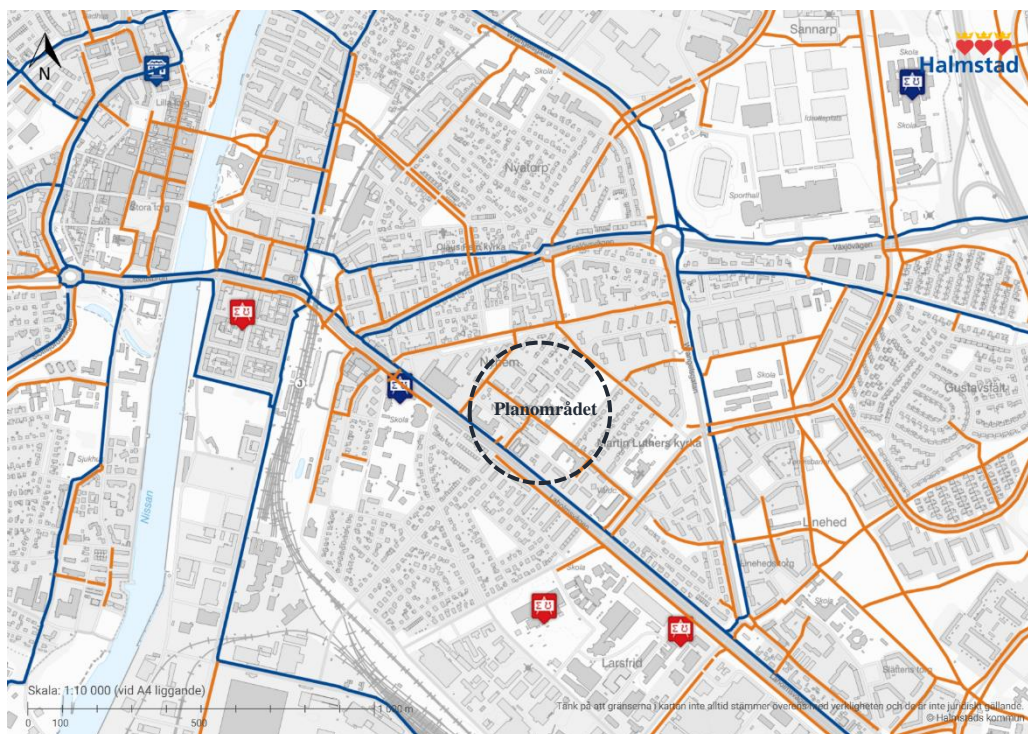
Målpunkterna i planområdet går att nå med hjälp av gång- och cykelvägnätet. Figur 7 till figur 9 nedan visar var förskolor, grundskolor och gymnasieskolor är lokaliserade samt hur de kopplar an till cykelvägnätet.



Figur 7. Tillgänglighet till förskolor i närområdet Nyhem via cykelstråk. Källa: karta.halmstad.se



Figur 8. Tillgänglighet till grundskolor i närområdet Nyhem via cykelstråk. Källa: karta.halmstad.se



Figur 9. Tillgänglighet till gymnasieskolor i närområdet Nyhem via cykelstråk. Källa: karta.halmstad.se

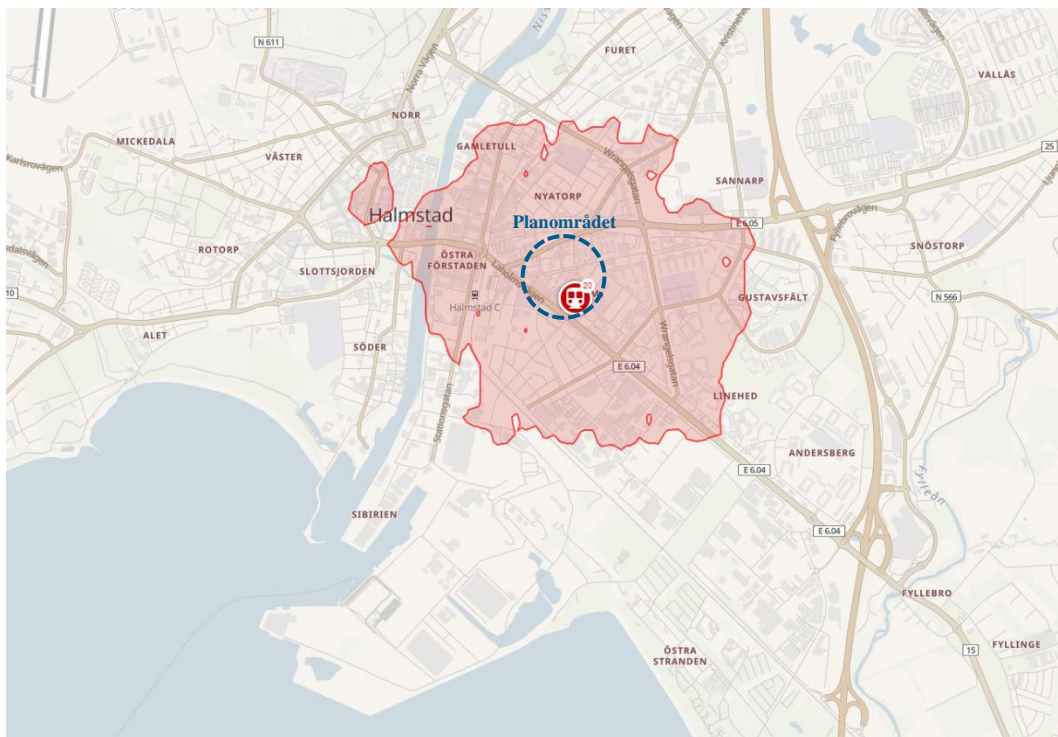
Restider från planområdet till viktiga målpunkter finns i detalj sammanställt i bilaga 1. Sammanfattat finns många vanliga och viktiga vardagsmåltpunkter inom knappt 10 minuter på cykel vilket utgör en god förutsättning för resor med hållbara färdmedel till och från planområdet. Till Halmstads centrum, med större utbud och mobilitetsmöjligheter tar det cirka 20 minuter att gå eller sex minuter att cykla.

### 4.3. Kollektivtrafik

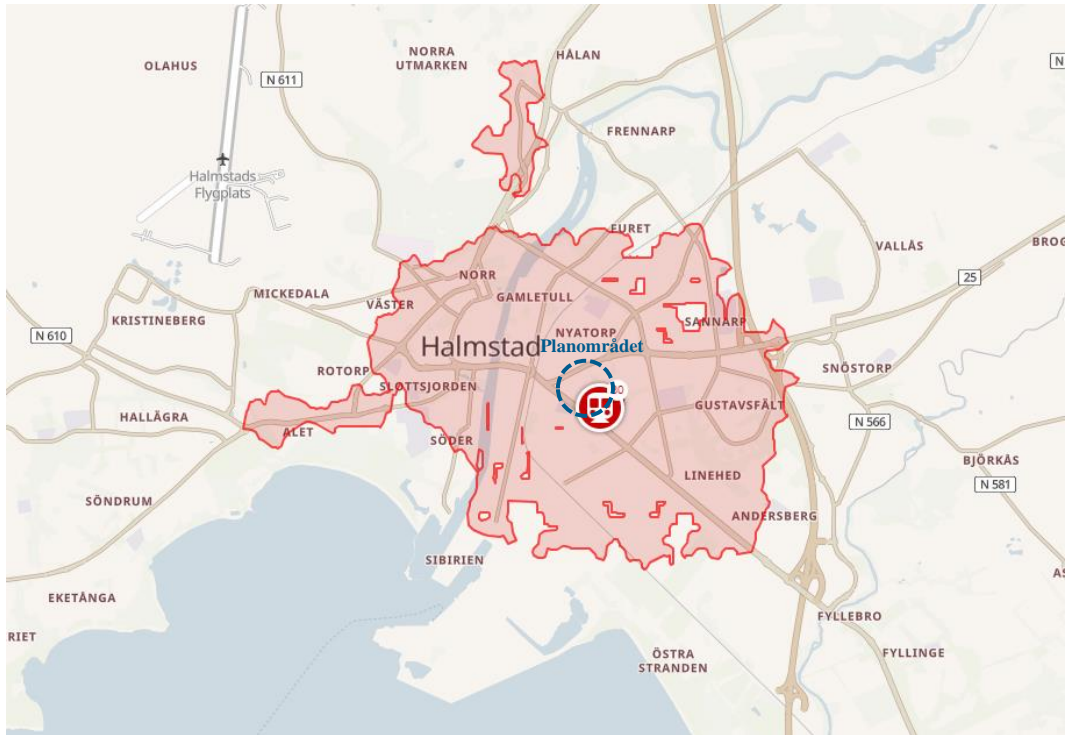
Det finns två hållplatser i omedelbar närhet till planområdet (Nyhems torg och Järnvägsgatan) och som täcker in i princip hela området inom 200 m avstånd fågelvägen, se figur 10. Hållplatserna trafikeras av linjerna 2, 3, 4 och 7. Figur 11 och figur 12 visar hur långt det går att ta sig från Nyhem inom 20 respektive 30 minuter med kollektivtrafik. Turtätheten för var och en av de ovan nämnda linjerna varierar. De mest frekventa linjerna avgår med 8-minuterstrafik i rusningstid (06:30-08:00). Totalt innebär detta en genomsnittlig turtäthet i rusningstid (06:30-08:00) om 5 minuter för en resa från Nyhems torg till Stora torg respektive 10 minuter för en resa från Järnvägsgatan till Stora torg. En sammanställning av turtäthet för de närliggande hållplatserna presenteras i bilaga 2.



Figur 10. 200 m avstånd fågelvägen från hållplatserna Nyhems torg och Järnvägsgatan.



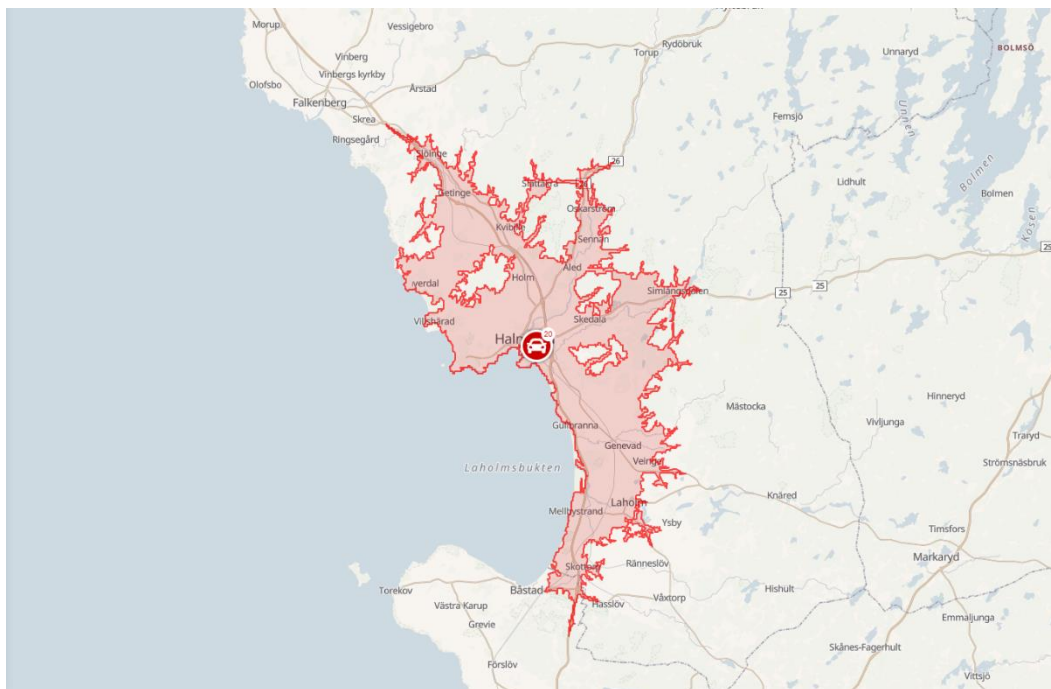
Figur 11. Hur långt man kan åka ifrån Nyhem området med kollektivtrafik inom 20 minuter. Källa: [commutetimemap.com](http://commutetimemap.com)



Figur 12. Hur långt man kan åka ifrån Nyhem området med kollektivtrafik inom 30 minuter. Källa: [commutetimemap.com](http://commutetimemap.com)

#### 4.4. Bil

Planområdet bedöms vara lättillgängligt med bil och som går att se av figur 13 är räckvidden med bil god.



Figur 13. Hur långt man kan åka ifrån Nyhem området med bil inom 20 minuter. (källa: [commutetimemap.com](http://commutetimemap.com), [karta.halmstad.se](http://karta.halmstad.se))

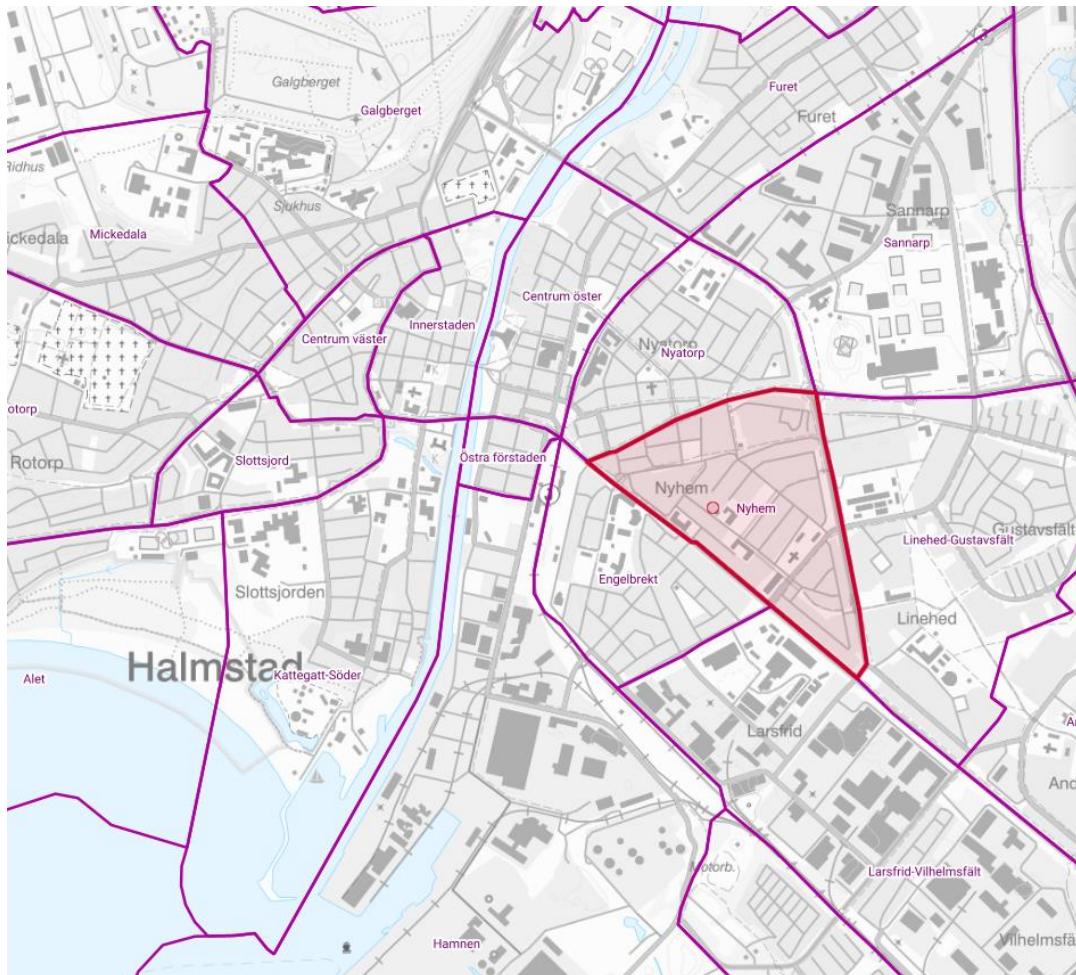
#### Bilnehav

Bilnehavsstatistiken för det område som innefattar Nyhem (NYKO 8206 Nyhem, se figur 14) visar att år 2022 ägde omkring 64 % av hushållen *inte* bil, se tabell 5. Det gör Nyhem till det NYKO-område som har den näst lägsta biltätheten i Halmstad, efter innerstaden. Siffran kan också jämföras med ett genomsnitt för hela kommunen som visar att 44 % av hushållen inte ägde bil år 2022.

Tabell 5. Bilnehav i området NYKO 8206 Nyhem (2022-12-31).

	Har ej personbil i trafik	Har 1 personbil i trafik	Har 2 personbilar i trafik	Har 3 eller fler personbilar i trafik	Totalt	Andel utan bil
Personer	3753	1236	129	24	5142	73%
Hushåll	1955	970	94	19	3038	64%





Figur 14 NYKO 8206 Nyhem i Halmstad. (Källa: karta.halmstad.se)

#### 4.5. Restidskvot för kollektivtrafik och bil

Restidskvot är ett mått på hur konkurrenskraftig kollektivtrafiken är i förhållande till bilen utifrån restid. Även faktorer som närhet till destination och pris spelar in för färdmedels totala konkurrenskraft, så restidskvot bör inte ses som en absolut sanning men en indikation. En restidskvot under 1,3 bedöms utgöra en mycket bra konkurrenskraft för kollektivtrafiken, sett till restid, medan en restidskvot över 2 (det vill säga att en resa tar dubbelt så lång tid med kollektivtrafik som med bil) bedöms utgöra en låg konkurrenskraft.

Restidskvoten för resa från planområdet till centrum ligger mellan 1,5 och 2, se tabell 6. Noteras bör dock att resor till och från planområdet till centrum, som ligger till grund för sammanställningen av restidskvot, går snabbare med cykel (cirka 5–6 minuter beroende på hastighet, vilket ger en restidskvot cykel/bil <1).

Tabell 6. Restidskvoter för resor med kollektivtrafik och bil från närliggande hållplatser till Halmstad centrum.

Målpunkt	Kollektivtrafik	Bil	Ävstånd	Restidskvot
<b>Från Grottan 16</b>				
Halmstad Centrum (Stora torget)	11 min	7 min	2,2 km	1,57
<b>Från Gnistan 2, 11, 12 och 13</b>				
Halmstad Centrum (Stora torget)	10 min	6 min	2 km	1,66
<b>Från Gästgivaren 3</b>				
Halmstad Centrum (Stora torget)	11 min	6 min	2 km	1,83
<b>Från Gjutaren 1</b>				
Halmstad Centrum (Stora torget)	13 min	6 min	2 km	2,16

Sammantaget visar figurerna och tabellen ovan att områdets läge innebär goda förutsättningar att nå stora delar av Halmstad med gång, cykel eller kollektivtrafik. Med dessa färd sätt nås viktiga målpunkter såsom dagligvaruhandel, centrumhandel, bostäder och Halmstads resecentrum som i sin tur möjliggör för såväl lokala som regionala resor.

## 5. Nuvarande bebyggelse och planerad exploatering

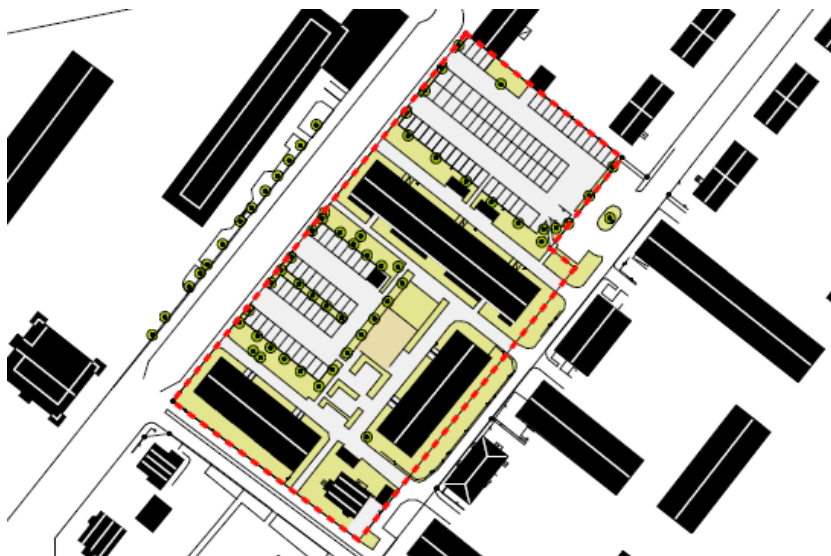
Planområdet innehåller för närvarande bostäder och verksamheter. Vissa av dessa byggnader, samt vissa befintliga parkeringsplatser, kommer att behållas i den nya detaljplanen, medan andra kommer att rivas och ersättas med nya byggnader med ökad bruttoarea (BTA) som ger en högre boendetäthet i området. En förutsättning för planen, och därmed mobilitetsutredningen är att planbeskedet reglerar nybyggnation med fokus på boende för unga, exempelvis studentlägenheter och bostäder för äldre, exempelvis så kallade plusboenden eller trygghetsboenden. Anledningen är att nybyggnationen inte ska belasta infrastruktur samt förskolor och skolor i området.

Nedan följer en detaljerad beskrivning av den nuvarande användningen för varje befintlig bebyggelse för fastigheterna Grottan 16, Gnistan 2, 11, 12, 13, Gästgivaren 3 och Gjutaren 1, samt deras planerade exploatering.

### 5.1. Grottan 16

#### Nuläge

I dag finns på fastigheten Grottan 16 tre bostadshus och en villa belägen i sydost. I figur 15 illustreras fastighetsgränsen med en röd linje. Som framgår av figuren finns även parkeringsplatser på fastigheten. Befintliga bebyggelse uppgår till 4 760 m<sup>2</sup> BTA för flerbostadshuset och 175 m<sup>2</sup> för villan i sydöstra hörnet av fastigheten.



Figur 15. Fastighetsgräns Grottan 16. Källa: Krook & Tjäder

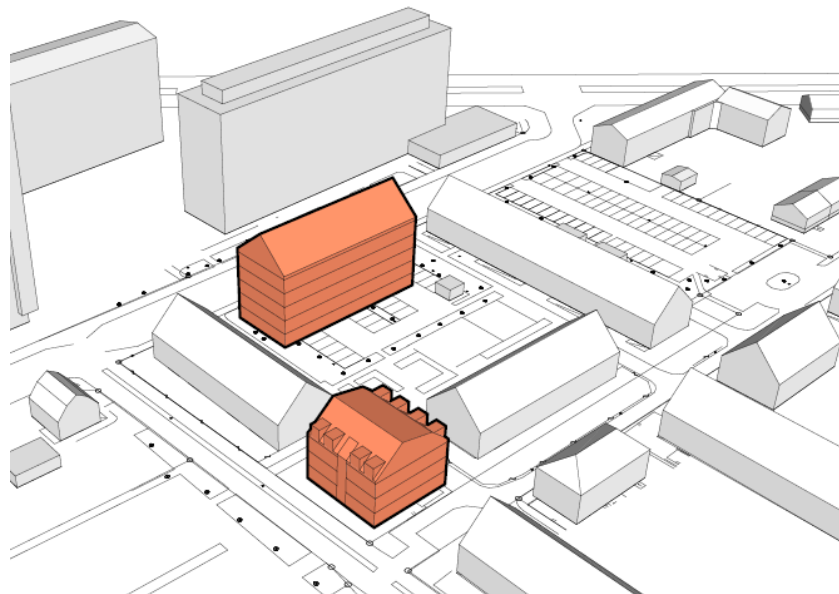
### Kommande exploatering

För fastigheten Grottan finns i nuläget två möjliga scenarier. För båda scenarierna gäller dock att en av de två befintliga markparkeringarna tillsammans med villan i sydöstra hörnet av fastigheten rivs och ersätts av två nya byggnader, se rödmarkerat område i figur 16.



Figur 16. Markerade fastigheter planeras att rivas. Källa: Krook & Tjäder

Det första scenariot innefattar bebyggelse av ett punkthus och en länga. figur 17 visar den föreslagna exploateringen på Grottan 16 enligt den utredning som Krook & Tjäder genomfört på uppdrag av fastighetsägaren Willhem. Willhem och Krook & Tjäder föreslår olika alternativ, bland annat att bygga 45 lägenheter. Av dessa föreslås 31 lägenheter att byggas i ett lamellhus om fem våningar längs Föreningsgatan och 13 lägenheter i ett mindre punkthus på fyra våningar på platsen där det står en villa idag. Enligt det alternativet skulle ytterligare 3 770 m<sup>2</sup> BTA tillkomma för nya byggnader, varav 1 025 m<sup>2</sup> skulle användas till punkthuset i sydöstra hörnet och 2 745 m<sup>2</sup> till lamellhuset inklusive en vindsvåning på gården. Den totala BTA:n för både befintliga och tillkommande bebyggelsen uppgår till 8 530 m<sup>2</sup>.



Figur 17. Kommande exploaterings form på Grottan 16. Källa: Krook & Tjäder

Tabell 7 nedan visar fördelningen av lägenheter för den nya bebyggelsen som planeras på fastigheten. Lägenheter på storlekar från ett till fyra rum och kök planeras för. I tabell 8 visas kommande exploatering för Grottan 16 utifrån BTA såväl befintlig som tillkommande.

Tabell 7. Lägenhetsfördelning i kommande exploatering för fastigheten Grottan 16. Källa: Krook & Tjäder

Bebyggelse	Lgh-storlek	m <sup>2</sup>	Antal	BOA totalt
Punkthus	2 Rok	41–52	14	574–728
Länga	1 Rok	35	10	350
	2 Rok	44	12	528
	4 Rok	89	9	801

Tabell 8. Kommande exploatering (BTA) för Grottan 16. Källa: Krook &amp; Tjäder

Byggnad	m <sup>2</sup> BTA
Befintliga byggnader	4 760
Punkthus på 4 plan i sydöstra hörnet	1 025
Länga på 5 plan och en vindsvåning på gården	2 745
<b>Total BTA</b>	<b>8 530</b>

Det andra scenariot för Grottan 16, enligt planbeskedet från kommunen, innebär en byggnation av max 100 lägenheter i en byggnad med 8 våningar på markerade bilplatserna i figur 16. Ambitionen för Grottan 16 är att bygga så många lägenheter som möjligt och samtidigt lösa parkeringsfrågan utan att behöva bygga ett kostsamt underjordiskt garage. Vilket scenario som kommer realiseras är därför ännu inte bestämt, utan det beror på vilken parkeringsefterfrågan som ska lösas.

## 5.2. Gnistan 2, 11 och 12

### Nuläge

Gnistan 2 och 12 består idag av bostäder (villor). Gnistan 11, som ägs av kommunen, är idag en markparkering. Enligt planprogramkartan från 1977 är det endast tillåtet att använda Gnistan 2 och 12 för bostadsändamål och Gnistan 11 för garageändamål.

### Kommande exploatering

Det planeras för totalt 2 500 m<sup>2</sup> på Gnistan 2 och 12, varav 2 000 m<sup>2</sup> är avsedda för bostäder (cirka 25 lägenheter) och 500 m<sup>2</sup> för verksamheter såsom handel, service, restaurang och café. Ambitionen är att Gnistan 11 som är kommunens mark och idag inrymmer parkering, ska omvandlas till en park.

Tabell 9. Kommande exploatering i Gnistan 2, 11, 12. Källa: Jana fastigheter

Fastighet		Bebyggelse	m <sup>2</sup> BTA
Gnistan 2 & 12	Bostäder	2 RoK (30%)	2 000
		3 RoK (70%)	
	Verksamheter	Handel och service (restaurang, saluhall, butiker, alla hjärtans hus - mötesplats för äldre)	500
Gnistan 11	Park	-	-
<b>Total BTA</b>			<b>2 500</b>

### 5.3. Gnistan 13 och Gästgivaren 3

#### Nuläge

På Gnistan 13 och Gästgivaren 3 finns i dagsläget bostäder om cirka 7 685 kvm BTA.

Tabell 10. Nuvarande BTA för Gnistan 13 och Gästgivaren 3.

Fastighet		Bebyggelse	m <sup>2</sup> BTA
Gnistan 13 & Gästgivaren 3	Bostäder	-	7 685
<b>Total BTA</b>			<b>7 685</b>

#### Kommande exploatering

Gnistan 13 och Gästgivaren 3 kommer att behålla sin nuvarande BTA. Inga ombyggnationer enligt planen.

### 5.4. Gjutaren 1

#### Nuläge

På Gjutaren 1 finns i dag av ett lokalt centrum med matbutik, pizzeria, tandläkare, kontor och apotek.

#### Kommande exploatering

Det planeras att byggas totalt 20 000 m<sup>2</sup> BTA på Gjutaren 1, varav 14 000 m<sup>2</sup> BTA är avsedda för bostäder (cirka 200 lägenheter) och 6 000 m<sup>2</sup> BTA är för verksamheter varav 4

500 m<sup>2</sup> BTA planeras bestå av handel och service samt 1 500 m<sup>2</sup> för kontorslokaler, se tabell 11.

Tabell 11. Kommande exploatering i Gjutaren 1. Källa: Jana fastigheter.

Bebyggelse		m <sup>2</sup> BTA
Bostäder	1 RoK (50%)	14 000
	2 RoK (25%)	
	3 RoK (25%)	
Verksamheter	Handel och service (restaurang, saluhall, butiker, alla hjärtans hus - mötesplats för äldre)	4500
	Kontor	1500
<b>Total BTA</b>		<b>20 000</b>

## 5.5. Sammanställning befintlig och planerad exploatering

I tabellen nedan sammanfattas befintlig BTA tillsammans med tillkommande BTA för såväl bostäder som verksamheter. Total BTA efter planens genomförande presenteras i kolumnen längst till höger.

Tabell 12. Befintlig och framtida total BTA.

Fastighet	Befintlig BTA som behålls	Tillkommande BTA bostäder	Tillkommande BTA verksamheter	Total BTA efter planens genomförande
Grottan 16	4 760	3 770	-	8 530
Gnistan 2 och 12	Okänt (två villor)	2 000	500	2 500
Gnistan 11	-	-	-	-
Gnistan 13 och Gästgivaren 3	7 685	-	-	7 685
Gjutaren 1	-	14 000	6 000	20 000
<b>Totalt</b>	<b>12 445</b>	<b>19 770</b>	<b>6 500</b>	<b>38 715</b>



## 6. Parkering

### 6.1. Befintlig bilparkering och reglering

#### Grottan 16

Idag finns det totalt 105 parkeringsplatser inom fastigheten Grottan 16, varav 96 platser är avsedda för personbilar, en för PRH och 8 som används för släp eller husvagnar. Samtliga parkeringsplatser kräver parkeringstillstånd då parkeringen är på privat mark. Efter att nya byggnader har uppförts kommer 37 av de 105 parkeringsplatserna att exploateras och 68 platser att finnas kvar.

#### Gnistan 2, 11 och 12

Gnistan 11 består idag av 67 parkeringsplatser som är avgiftsfria, med tillåten parkering i 24 timmar. Gnistan 2 och 12 som inrymmer bostäder i form av villor har egen parkering på fastigheten. Ambitionen är att omvandla Gnistan 11 till en park, vilket skulle innebära att de 67 parkeringsplatserna försvinner.

#### Gnistan 13 och Gästgivaren 3

Gnistan 13 och Gästgivaren 3 rymmer inte någon bilparkering på fastigheten. Enligt det antagna planprogrammet för Nyhem från 1970-talet tillåts endast bostäder på Gnistan 13 och Gästgivaren 3. I detaljplanen och bygglovets var det planerat att Gnistan 13 och Gästgivaren 3 skulle använda Gnistan 11 för parkering. Vid den tidpunkten ägdes alla dessa fastigheter av Halmstad kommuns bostadsbolag. Med tiden har bostäderna sålts till andra ägare, medan Gnistan 11 som inrymmer parkering fortsatt ägs av kommunen.

#### Gjutaren 1

Enligt Googles och Lantmäteriets kartor finns det ungefär 55 parkeringsplatser på Gjutaren 1. Av dessa är två avsedda för personer med rörelsehinder, sju för lastbilar och 46 för personbilar. Samtliga dessa parkeringsplatser kommer att försvinna när nya byggnader uppförs på Gjutaren 1.

De västra parkeringsplatserna, cirka 30, används främst av besökare till Nyhem centrum och verksamheterna. Det är tillåtet att parkera i två timmar mellan klockan 08:00 och 22:00, då är parkeringen även avgiftsfri. Övrig tid är parkeringarna avgiftsbelagda. De östra parkeringsplatserna (ungefär 16 platser för personbilar och cirka 7 platser för lastbilar) är förhrydda platser och antas användas av verksamheternas personal samt för lastning och lossning.

## 6.2. Efterfrågan på bilparkering enligt norm

### Grottan 16

Halmstads parkeringsnorm anger ett parkeringstal på 7 bpl/1 000 kvm BTA lägenheter i flerbostadshus i zon 1. För tillkommande byggnader på Grottan 16 motsvarar det en parkeringsefterfrågan på 60 bilplatser enligt kommunens parkeringsnorm. Av dagens 105 bilplatser återstår 68 efter exploatering, vilket alltså ger ett överskott på 8 bilplatser i denna fastighet enligt nuvarande p-norm.

### Gnistan 2, 11 och 12

Gnistan 11, som ägs av kommunen, kommer att omvandlas till en park. Det innebär att samtliga 67 befintliga parkeringsplatser kommer att försvinna, samtidigt som nya byggnader med flerbostadshus samt verksamheter planeras att uppföras på Gnistan 2 och 12.

Efterfrågan på bilparkering är enligt normen 14 för lägenheter samt 9 för handel och service (beräknat på dagligvaruhandel).

### Gnistan 13 och Gästgivaren 3

De 7 685 kvadratmeter BTA som idag finns för flerbostadshusen på Gnistan 13 och Gästgivaren 3 som kommer att behållas. Idag finns som ovan nämnt ingen parkering på fastigheterna då fastigheterna när de byggdes på 70-talet gissningsvis hänvisades till att parkera på exempelvis Gnistan 11.

Med dagens parkeringsnorm efterfrågas 54 parkeringsplatser av de två fastigheterna.

### Gjutaren 1

Ny BTA för Gjutaren 1 uppgår till 20 000 kvadratmeter, varav 14 000 kvadratmeter för bostäder, 4 500 kvadratmeter för handel och service samt 1 500 kvadratmeter för kontor. Enligt kommunens parkeringsnorm uppgår den totala parkeringsefterfrågan i Gjutaren 1 till 199 parkeringsplatser, varav 98 för bostäder, 20 för kontor samt 81 för handel (räknat på dagligvaruhandel).

## 6.3. Efterfrågan på cykelparkering enligt norm

Antalet befintliga cykelparkeringsplatser för planområdet är okänt. Nedan presenteras efterfrågan på cykelparkering baserat på tillkommande BTA. Antagandet som gjorts är att befintliga byggnader vars BTA kvarstår efter planens genomförande har cykelparkering i rimlig utsträckning idag. Önskvärt vore att inventera befintlig cykelparkering för att fastställa dimensionering och standard. Det har inte gjorts inom ramen för denna utredning.

### Grottan 16

De totalt 45 lägenheter som planeras på Grottan 16 efterfrågar enligt parkeringsnormen 121 cykelplatser. Av dessa är 23 platser som ska göras tillgängliga för besökare.

### Gnistan 2, 11 och 12

För Gnistan 2 och 12 planeras för totalt 2 000 kvm BTA lägenheter varav 30% planeras utgöra lägenheter med två rum och kök och 70% lägenheter om 3 rum och kök. Från underlag skickat från fastighetsägarna planeras cirka 25 bostadsenheter att byggas vilket innebär att ca 18 trerumslägenheter och ca 7 tvårumslägenheter planeras. Enligt parkeringsnormen efterfrågas cirka 72 cykelplatser varav 13 för besökare.

Gällande verksamheterna så har efterfrågan räknats fram utifrån parkeringstal för dagligvaruhandel. Enligt beräkningen efterfrågas cirka 20 cykelplatser för en yta på 500 m<sup>2</sup> BTA för handel och service.

Gnistan 11 ska utformas som park, det ingår inte i utredningen att beräkna efterfrågan på cykelparkering för parken. Beroende på parkens utformning och målgrupp kan det vara lämpligt att anlägga cykelparkering för besökare.

### Gnistan 13 och Gästgivaren 3

Ingen ny bebyggelse, ingen ny efterfrågan på cykelparkering (förutsatt att befintlig parkering uppfyller önskemål om antal och standard vilket är önskvärt att utreda).

### Gjutaren 1

På Gjutaren 1 planeras för cirka 200 bostadsenheter. Enligt underlag från beställaren ska 50% av dessa utgöra lägenheter med ett rum och kök, vilket motsvarar 100 lägenheter. Resterande 50% ska utgöras av hälften tvårumslägenheter och hälften trerumslägenheter, det vill säga 50 lägenheter av varje storlek. Fördelningen av lägenheter ger en efterfrågan på parkering enligt parkeringsnormen på totalt 475 platser varav 100 ska vara besöksparkering.

För de 6 000 m<sup>2</sup> BTA verksamheter som planeras efterfrågas enligt parkeringsnormen 210 cykelplatser. Av dessa ska 180 vara för kontor med en BTA på 1 500 kvadratmeter och ytterligare 180 för handel med en BTA på 4 500 kvadratmeter (baserat på normer för dagligvaruhandel).

## 6.4. Sammanställning

En sammanställning av efterfrågan på bilparkering och cykelparkering enligt kommunens parkeringsnorm för hela utredningsområdet presenteras nedan i tabell 13.

Tabell 13. Sammanställning av efterfrågan på bilparkering och cykelparkering för planområdet.

Fastighet	Total BTA efter planens genomförande	Efterfrågan på bilparkering enligt parkeringsnorm	Efterfrågan på cykelparkering enligt parkeringsnorm
Grottan 16	8 530	60	121
Gnistan 2 och 12	2 500	23	92
Gnistan 11	-	-	-
Gnistan 13 och Gästgivaren 3	7 685	54*	197
Gjutaren 1	20 000	199	685
<b>Totalt</b>	<b>38 715</b>	<b>336</b>	<b>1 095</b>

\* Gnistan 13 och Gästgivaren 3 har i dagsläget inga parkeringsplatser på den egna fastigheten, förmodligen till följd av att de enligt tidigare planer hänvisats till Gnistan 11. Om Gnistan 11 ska göras om till park kan det vara lämpligt att ersätta en del av dessa platser med nya. Beläggningsstudien i kapitel 7 ger en uppskattning av hur många parkeringsplatser på Gnistan 11 som nyttjas av boende på Gnistan 13 och Gästgivaren 3.

Idag finns totalt 226 bilparkeringsplatser i planområdet. Av dessa kommer 68 att finnas kvar i och med planerad exploatering. Enligt kommunens parkeringsnorm efterfrågas totalt 336 bilparkeringsplatser, se tabell 14, vilket innebär ett underskott på 268 parkeringsplatser.

Tabell 14. Samlad bilplatsefterfrågan enligt kommunens parkeringsnorm.

Fastighet	Antal befintliga bilplatser	Antal bilplatser som försvinner	Antal återstående bilplatser	Samlad bilplatsefterfrågan enligt kommunens parkeringsnorm
Grottan 16	105	37	68	60
Gnistan 2 och 12	0	0	0	23
Gnistan 11	66	67	0	0
Gnistan 13 och Gästgivaren 3	0	0	0	54*
Gjutaren 1	55	55	0	199
<b>Totalt</b>	<b>226</b>	<b>158</b>	<b>68</b>	<b>336</b>

\*Gnistan 13 och Gästgivaren 3 har i dagsläget inga parkeringsplatser på den egna fastigheten, förmodligen till följd av att de enligt tidigare planer hänvisats till Gnistan 11. Om Gnistan 11 ska göras om till park kan det vara lämpligt att ersätta en del av dessa platser med nya. Beläggningsstudien i kapitel 7 ger en uppskattning av hur många parkeringsplatser på Gnistan 11 som nyttjas av boende på Gnistan 13 och Gästgivaren 3.

## 7. Beläggningsstudie på Gnistan 11

Den planerade omvandlingen av Gnistan 11 från parkeringsplats till park innebär att samtliga 67 befintliga parkeringsplatser försvinner. För att ta reda på hur detta kommer att påverka de boende i utredningsområdet genomfördes en beläggningsstudie på Gnistan 11. Syftet med beläggningsstudien är att få svar på hur mycket parkeringsytan nyttjas samt hur stor andel av parkörerna som bor i utredningsområdet.

### 7.1. Tillvägagångssätt

Beläggningsstudien genomfördes tre kvällar den 11, 12 och 13 september. Tiderna för studien varierade mellan kl 18:00 – 20:30. Parkerade bilar räknades och deras registreringsnummer noterades. Registreringsnumren härleddes till fastighetsadresser genom ett utdrag från Transportstyrelsen.

### 7.2. Resultat

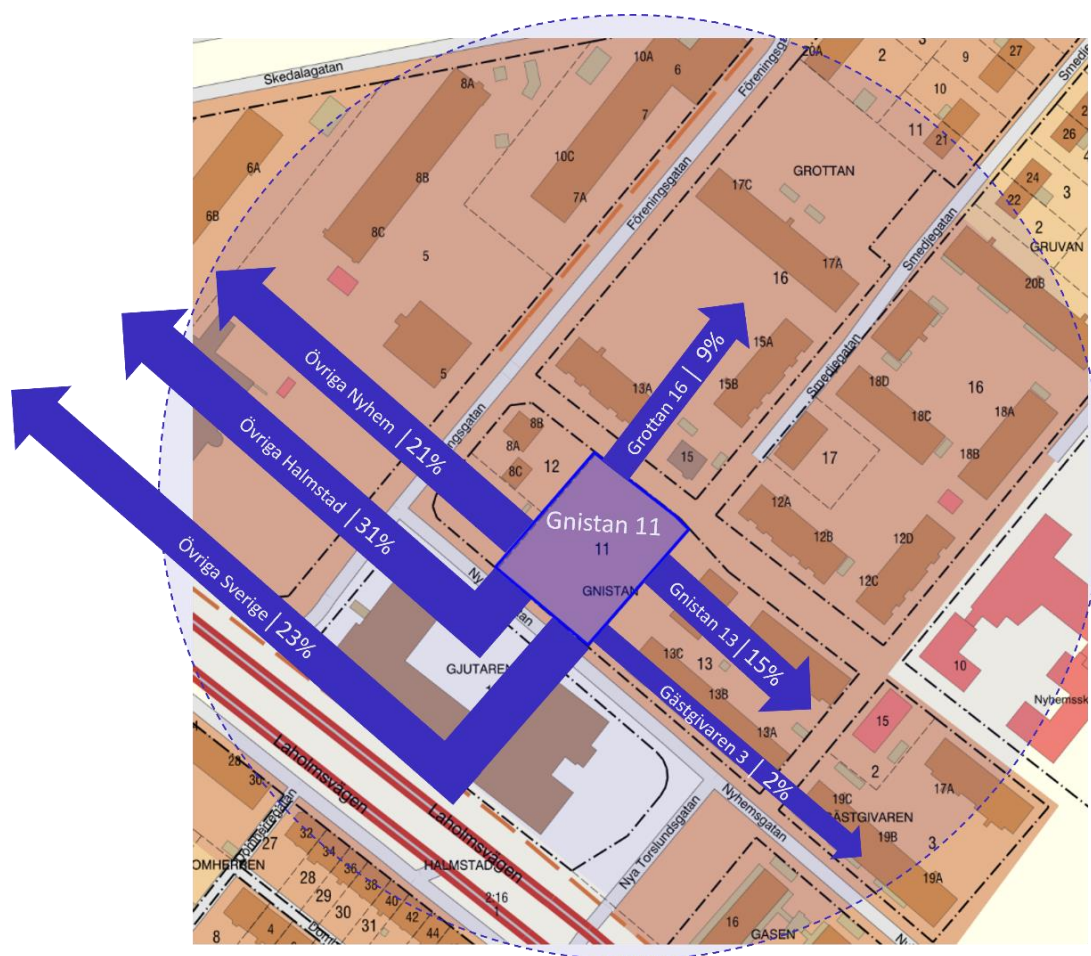
Det finns 67 parkeringsplatser på Gnistan 11. Totalt dokumenterades 102 unika fordon som stod parkerade på Gnistan 11 under beläggningsstudiens tre räkningar. Beläggningsgraden var hög och parkeringsplatsen var i princip fullbelagd samtliga kvällar, se tabell 15.

Tabell 15. Parkeringsbeläggning på Gnistan 11.

	2023-09-11	2023-09-12	2023-09-13
Tid för beläggningsstudie	18:00-18:30	20:00-20:30	18:30-19:00
Antal bilar	65	64	67
Beläggningsgrad	97%	96%	100%

Kartläggningen av fordonens fastighetsadresser visar att cirka 25% av de fordonsägare som brukar parkera på Gnistan 11 är folkbokförda på någon av de fastigheter som ingår i utredningsområdet. Fastigheterna det rör sig om är Grottan 16 (9%), Gnistan 13 (15%) och Gästgivaren 3 (2%). Övriga fordonsägare är folkbokförda på adresser i övriga Nyhem (21%), övriga Halmstad (31%) eller övriga Sverige (23%). Kartläggningen visualiseras i figur 18.

Gnistan 13 och Gästgivaren 3 har som tidigare nämnts inte har någon dedikerad parkeringsplats, utan boende i dessa fastigheter har hänvisats att parkera på Gnistan 11.



Figur 18. Fördelning av de 102 parkerade fordonen på Gnistan 11 på folkbokföringsområden.

Om det antas att samtliga bilar skrivna på adresser i övriga Sverige rör sig om leasingbilar eller förmånsbilar som nyttjas av boende i planområdet skulle knappt hälften av bilarna härröra från planområdet.<sup>1</sup> Trots detta höga antagande och trots det faktum att parkeringen idag är oregerad används den alltså till lika stor del av boende utanför planområdet. Om antagna leasade och förmånsbilar fördelas på de tre fastigheter i planområdet som nyttjar Gnistan 11 för parkering motsvarar det 12 bilar från Grottan 16, 19 bilar från Gnistan 13 och 3 bilar från Gästgivaren 3, vid full beläggning på Gnistan 11.

Omräknat till parkeringstal motsvarar i så fall de totalt 22 bilarna från Gnistan 3 och 13 knappt 2,9 bpl/1 000 kvm BTA.<sup>2</sup> Även om en del bilar tillhörande boende i Gnistan 3 och 13 parkeras på annan plats, så pekar dessa siffror på att parkeringsefterfrågan är relativt låg och att Gnistan 11 inte fyller en central funktion för aktuellt planområde. Siffran 2,9 bpl/1 000 kvm BTA kan jämföras med föreslaget projektspecifikt parkeringstal i kapitel 8.

<sup>1</sup> 9 % (Grottan 16) + 15 % (Gnistan 13) + 2 % (Gästgivaren 3) + 23 % (övriga Sverige) = 49 %.

<sup>2</sup>  $22/7\ 685 \cdot 1\ 000 = 2,86$ .

## 8. Projektspecifikt parkeringstal

Utifrån utredningsområdets förutsättningar har ett projektspecifikt parkeringstal tagits fram. Talet har tagits fram med stöd av bilinnehavsstatistik och utifrån de verksamheter som planeras på området.

Det framräknade projektspecifika parkeringstalet för bil är lägre än parkeringsnormens, som ju utgår från ett större geografiskt område och en mer generell målgrupp för både bostäder och verksamheter. För den aktuella detaljplanen finns möjlighet till större anpassning till de lokala förutsättningarna. Det ska poängteras att syftet med nedanstående avsnitt är att ta fram ett anpassat parkeringstal som anger hur mycket parkering som detaljplan minst bör säkerställa att den framtida bebyggelsen kan tillhandahålla.

### 8.1. Lågt bilinnehav i området

Bilinnehavsstatistiken för det område som innefattar Nyhem är lågt i jämförelse med andra delar av kommunen. Som ovan nämnt var andelen hushåll utan bil år 2022 omkring 64%. Motsvarande siffra för hela Halmstad kommun var samma år 44%.

Tabell 16. Bilinnehav i området NYKO 8206 Nyhem (2022-12-31).

	Har ej personbil i trafik	Har 1 personbil i trafik	Har 2 personbilar i trafik	Har 3 eller fler personbilar i trafik	Totalt	Andel utan bil
Personer	3753	1236	129	24	5142	73%
Hushåll	1955	970	94	19	3038	64%

Viktigt att tänka på här är att dessa siffror är genomsnitt för större områden, visserligen mindre än hela kommunen, men ändå innehållande flera kvarter vilka sinsemellan skiljer sig åt. Några kvarter ligger över genomsnittet, några under, precis som vissa hushåll har egen bil medan andra inte har det. Att använda genomsnittet som ett minimalt för parkering innebär därför en planering för ett högre bilinnehav än vad som idag är genomsnittet. Parkeringstal bör därför ligga lägre än dagens genomsnitt, om de utformas som minimalt. För Nyhem bör ett minimalt för parkering således ligga lägre än motsvarande 0,36 bilar/lägenhet.

Enligt gällande parkeringsnorm för Halmstad kommun från 2016 gäller 7 bpl/1 000 kvm BTA flerbostadshus som minimalt för zon 1 (som innefattar Nyhem). Enligt SCB låg den genomsnittliga boarean per person i flerbostadshus i Halmstad kommun på 35–47 kvm och

antalet personer per hushåll i flerbostadshus på 1,6–1,9.<sup>3</sup> Det ger en genomsnittlig boarea på 67–76 kvm per bostad, vilket lågt räknat innebär ca 80 kvm BTA per lägenhet i genomsnitt.<sup>4</sup> Det betyder i sin tur att det går i snitt 12,5 lägenheter per 1 000 kvm BTA.

Gällande minimalt för parkering för bostäder i flerbostadshus motsvarar därför ett bilinnehav på 0,56 bilar per hushåll, att jämföra med ovan redovisad statistik som visar att endast 36% av hushållen i Nyhem (NYKO 8206) äger bil. En del av differensen kan förklaras av att vissa hushåll äger fler än en bil, men även om hänsyn tas till dessa siffror (se tabell 16 för antal hushåll med 2 eller fler bilar) så innebär det ändå bara i genomsnitt omkring 0,40 bilar per hushåll.

Om man räknar utifrån denna siffra (0,40 bilar/hushåll) och 12,5 lägenheter per 1 000 kvm BTA blir det 5,1 bilar per 1 000 kvm BTA, i stället för parkeringsnormens 7. Och detta gäller alltså ett genomsnitt för hur det ser ut idag. Ett minimalt för parkering bör ligga lägre än så, även om man planerar för att nuläget ska bibehållas. En framåtsyftande planering för ett ökat hållbart resande och en minskad biltrafik i kommunen och staden bör ligga betydligt lägre. Tittar vi på Halmstad kommuns övergripande mål i transportstrategin med sikte på 2050 och kommunens visioner i översiktsplanen finns mål med tydlig koppling till hållbart resande.

## 8.2. Lägenheter för unga och äldre

Baserat på dagens bilinnehav bör ett minimalt för bilparkering sättas lägre än 5,1 bpl/1 000 kvm BTA. Hur mycket lägre går inte att säga med stöd av statistiken, men hänsyn bör också tas till det faktum att bostäderna planeras för unga respektive äldre, grupper som statistiskt sett har ett lägre bilinnehav än befolkningen som helhet.<sup>5</sup>

Till följd av detta föreslås här ett minimalt för bilparkering på 4,5 bpl/1 000 kvm BTA, i stället för normens 7. Orsaken till detta är, som nämnts, att bilinnehavet lokalt är betydligt lägre än det genomsnittsvärde som parkeringsnormen utgår ifrån och att det rör sig om planering för bostäder för målgrupper med förväntat lägre bilinnehav än befolkningen i stort. Troligen kan ännu färre bilplatser tillhandahållas, men en sådan bedömning får i så fall göras i bygglovsskede.

---

<sup>3</sup> SCB (2023). Statistikdatabasen

<sup>4</sup> Antaget att BOA/BTA=0,8

<sup>5</sup> Till exempel visar resvaneundersökningar i Göteborg 2014 respektive 2017 att av hushåll bestående av en eller två personer i åldern 18-25 år, utan barn, har endast 27 % tillgång till egen bil, att jämföra med knappt 70 % för hela befolkningen i Göteborg.



Tabell 17. Sammanställning av efterfrågan på bilparkering för bostäder med hänsyn till dagens bilinnehav i området samt inriktning mot lägenheter för unga och äldre.

Fastighet	Total BTA för bostäder efter planens genomförande	Efterfrågan på bilparkering enligt parkeringsnorm*	Efterfrågan på bilparkering projektspecifikt parkeringstal**
Grottan 16	8 530	60	39
Gnistan 13 Gästgivaren 3	7 685	54	35
Gjutaren 1	4 500	98	63
Gnistan 2, 12	2 000	14	9
<b>Totalt</b>	<b>32 215</b>	<b>226</b>	<b>146</b>

\*7 bilar per 1000 kvm BTA

\*\*4,5 bilar per 1000 kvm BTA

### 8.3. Besöksverksamheter med huvudsakligen lokalt upptagningsområde

Planerade besöksverksamheter på fastigheterna Gnistan 2 och 12, samt Gjutaren 1 – totalt 5 000 kvm BTA – väntas innefatta restaurang, saluhall, mindre butiker och mötesplats för äldre. En rimlig bedömning är att denna typ av verksamheter har ett huvudsakligen lokalt upptagningsområde och att parkeringstalet för ”handel (dagligvaror)” därför är för högt för att det utgår från en för hög andel besökare med bil.

Med en schablon om maximalt 40–60 personer per 1 000 kvm BTA innebär normens parkeringstal en bilandel om 30–45%. För den mer småskaliga och lokala handel som planeras i den aktuella exploateringen görs bedömningen att det är mer rimligt att anta en bilandel om 20–30%, vilket ger ett parkeringstal för bil på 12 bpl/1 000 kvm BTA handel. Tabell 18 visar en sammanställning av efterfrågan på bilparkering för besöksverksamheter med främst lokala upptagningsområden och enligt parkeringsnormen i planområdet.

Tabell 18. Sammanställning av efterfrågan på bilparkering för besöksverksamheter med huvudsakligen lokalt upptagningsområde i planområdet.

Fastighet	Total BTA för besöksverksamheter efter planens genomförande	Efterfrågan på bilparkering enligt parkeringsnorm*	Efterfrågan på bilparkering med huvudsakligen lokalt upptagningsområde**
Gnistan 2 och 12	500	9	6
Gjutaren 1	4 500	81	54
<b>Totalt</b>	<b>5 000</b>	<b>90</b>	<b>60</b>

\*18 bilar per 1000 kvm BTA

\*\*12 bilar per 1000 kvm BTA

#### 8.4. Kontor

Parkeringsnormen för kontor (13 bpl/1 000 kvm BTA) motsvarar 26% bilandel för verksamma, vilket bedöms vara ett rimligt utgångsläge.<sup>6</sup>

#### 8.5. Parkeringstal för cykel

Parkeringsnormens parkeringstal för cykel har bedömts baserat på motsvarande cykelinnehav samt cykelandel för arbetsresor. Baserat på genomsnittligt antal boende per lägenhetstyp (antal rum) motsvarar normens parkeringstal ett fordonsinnehav på 1,1-1,4 cyklar per person.<sup>7</sup>

För kontor innebär parkeringstalen för cykel att höjd tas för en cykelandel på uppemot 40%,<sup>8</sup> vilket är högt, men samtidigt i linje med kommunens övergripande målsättning om ökad andel hållbart resande. I detta centrala läge bedöms potentialen för cykelpendling till arbetet vara hög.

Parkeringstalen för handel är höga, med tanke på att 40 cykelplatser och 40-60 samtidigt närvarande personer per 1 000 kvm BTA motsvarar en cykelandel på 67-100 %. Med tanke på ovan gjorda antagande om ett huvudsakligen lokalt upptagningsområde, där många besök sannolikt görs till fots, bedöms det orimligt att utgå ifrån att samtliga besökare ska komma med bil eller cykel. Närheten till hållplats med hög turtäthet gör det också troligt att en del besökare kommer med kollektivtrafik.

<sup>6</sup> Baserat på en maximal kontorsnärvaro motsvarande 50 personer/1 000 kvm BTA.

<sup>7</sup> SCB statistikdatabasen, hushållens boende:

[[https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_\\_HE\\_\\_HE0111\\_\\_HE0111A/HushallIT30/](https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__HE__HE0111__HE0111A/HushallIT30/)]

<sup>8</sup> 20 cpl och 50 samtidigt närvarande personer per 1 000 kvm BTA.

Ett mer rimligt cykelparkeringstal för handel bedöms vara 30 cp/1 000 kvm BTA, motsvarande en cykelandel på 50-75%, se figur 19.

Tabell 19. Sammanställning av efterfrågan på cykelparkering för besöksverksamheter med huvudsakligen lokalt upptagningsområde i planområdet.

Fastighet	Total BTA för besöksverksamheter efter planens genomförande	Efterfrågan på cykelparkering enligt parkeringsnorm*	Efterfrågan på cykelparkering med huvudsakligen lokalt upptagningsområde**
Gnistan 2 och 12	500	20	15
Gjutaren 1	4 500	180	135
<b>Totalt</b>	<b>5 000</b>	<b>200</b>	<b>150</b>

\*40 cyklar per 1000 kvm BTA

\*\*30 cyklar per 1000 kvm BTA

## 9. Reduktion av parkeringstal

Kommunens parkeringsnorm möjliggör för reduktion av parkeringstalen för bil. Vanligtvis ges reduktion av parkeringstal för en plans geografiska läge om läget kan skapa förutsättningar för andra resval än bil samt om fastighetsägaren genomför åtgärder för att minska efterfrågan på bilparkering, så kallade mobilitetsåtgärder.

I följande avsnitt ges en överblick över faktorer som bedöms kunna leda till en reduktion av det projektspecifika parkeringstalet.

### 9.1. Planens förutsättningar

Planområdet är beläget i zon 1 i Halmstad och erbjuder utmärkt tillgänglighet till olika serviceinrättningar, inklusive dagligvaruaffärer, resecentrum och även Halmstad centrum. Enligt tabell 26 i bilaga 1 går det att konstatera att det är möjligt att nå många viktiga målpunkter med både gång och cykel, vilket innebär mycket goda förutsättningar för hållbart resande.

### 9.2. Mycket god tillgänglighet till kollektivtrafik

Enligt Tabell 6 är restidskvoten för kollektivtrafik/bil i området idag mindre än 2, vilket indikerar att kollektivtrafiken är konkurrenskraftig jämfört med biltrafik. Enligt tabell 27 i bilaga 2 framgår det att området täcks av många busslinjer som dessutom har en god turtäthet på mellan 8 och 30 minuter. Halmstad resecentrum är också lättillgängligt med ett varierat utbud av busslinjer och tågförbindelser och ligger endast cirka 1,5 km från planområdet. Givet denna goda tillgänglighet med kollektivtrafik bedöms det därför rimligt att göra ett avdrag på parkeringsnormen på minst 10% för att undvika en överexploatering av parkeringsplatser. OBS! För bostäder och besöksverksamheter bedöms det framräknade projektspecifika parkeringstalet redan ha vägt in denna faktor. Däremot bedöms reduktion om 10% vara relevant för kontor eftersom inget projektspecifikt parkeringstal är framräknat för kontor.

### 9.3. Genomförande av mobilitetsåtgärder

Mobilitetsåtgärder är ett sätt att minska efterfrågan på parkering och möjliggöra en ökad andel hållbart resande. Det är också ett sätt att underlätta för hushåll och personer som inte äger en egen bil, som primärt reser med gång, cykel och kollektivtrafik och samtidigt ge ekonomiska incitament till att välja andra färdmedel än bilen.

Enligt kommunens parkeringsnorm går det att få maximalt 25% reduktion av parkeringstalen för bil om planens läge kan skapa goda förutsättningar för andra färdmedelsval än bil och/eller om fastighetsägaren vidtar mobilitetsåtgärder för att minska efterfrågan på bilplatser. I och med den mycket goda tillgängligheten till kollektivtrafiken bedöms 10% reduktion motiverat till följd av områdets läge. Nedan föreslås ett antal mobilitetsåtgärder som bedöms lämpliga för ytterligare reduktion av parkeringstalet. Om föreslagna mobilitetsåtgärder genomförs är bedömningen att en reduktion om åtminstone 15 procentenheter ytterligare kan göras på antalet efterfrågade bilparkeringar för bostäder och kontor. Exakt nivå på reduktion och åtagande avseende mobilitetsinsatser bör avtalas i samband med bygglov.

#### Rekommenderade mobilitetsåtgärder

Nedan ges förslag på mobilitetsåtgärder som bedöms rimliga för planområdet:

▷ ***Information om boendet inför inflyttning***

Grundläggande för att i längden lyckas med det föreslagna parkeringstalet för planområde Nyhem är att i tidigt skede och löpande ge information om de förutsättningar för mobilitet och parkering som finns. Inför inflyttning bör således prospekt och information till hyresgästerna tydligt förmedla förutsättningarna. Information bör också förmedlas löpande till nyinflyttade boende och verksamheter.

▷ ***Parkeringsavgifter tas ut separat, synligt för användarna***

Bilparkeringsplatser i området bör avgiftsbeläggas och avgiften bör tas direkt av den enskilda användaren och inte bakas in i bostadshyra eller ges i form av arbetsförmåner. Syftet är att synliggöra kostnaden för att äga och använda bil så att detta blir tydligt för den enskilde, liksom hur bilen står sig i relation till andra sätt att resa. Det innebär också att parkeringsavgifterna bör tas ut på ett sådant sätt att det ger tydliga incitament och möjlighet för individen att påverka sina kostnader på ett sätt som minimerar oönskade konsekvenser i form av ex vis ökad biltrafik. För boende bör avgift tas ut per månad så att de kan låta bilen stå parkerad och samtidigt tydligt ser parkeringskostnaden som en del av kostnaden för att äga bil. För anställda bör avgift tas ut per dag, så att de inför varje arbetsresa ges anledning att överväga sitt val av färdmedel. För besökare bör avgift tas ut ”per minut” i syfte att skapa hög omsättning och tillgänglighet till platser för handelns kunder.

▷ ***Bilpool och cykelpool***

Bilpoolen fyller en viktig roll i att möjliggöra resor med bil utan att förutsätta privat bilägande. Cykelpoolen bör innehålla elcyklar och lådcyklar för att möjliggöra längre resor (både privat och i tjänsten) samt inköpsresor.

▷ ***Mycket god standard på cykelparkering och cykelfaciliteter***

Den totala projektspecifika efterfrågan på cykelparkering i hela planområdet beräknas vara 1 045 cykelparkeringsplatser. Det inkluderar 121 platser för Grottan 16, 87 platser för Gnistan 2 och 12, 197 platser för Gnistan 13 och Gästgivaren 3 samt 640 platser för Gjutaren 1. Goda förutsättningar för ökad cykling bör skapas genom att avsätta ytor för cykelparkering av god standard. Cykelparkeringen ska vara enkel att använda och bör ha väderskydd. Cykelytor och faciliteter relaterade till cykel behöver kunna nås utan att trappor, trösklar eller dörrar utgör ett hinder. En utförligare beskrivning av rekommenderad utformning av cykelparkering finns i kapitel 10.

▷ ***Årlig cykelservice***

Årligt erbjudande till boende och verksamma att bli bjudna på cykelservice i området av mobilt företag.

▷ ***Återbruksrum och rum för leveransskåp***

Rum för återbruk är en del av ett brett mobilitetserbjudande. Det gör att resor till återvinningscentraler kan ersättas. Samma princip gäller för leveransskåp som kan underlätta för inköp som i vanliga fall kräver resa med bil eller som innebär att paket ska hämtas vid en paketutlämning. eliminerar längre resor till målpunkter för paketutlämning.

## **Erfarenheter av mobilitetsåtgärder**

I takt med att flexibla parkeringstal blivit vanligare runt om i Sverige har det även genomförts utvärderingar av mobilitetsåtgärder i olika projekt. Det studerna<sup>9</sup> visat är bl a:

- ▷ Bilpool är en bra åtgärd för att ersätta resor med en privatägd bil. Det har däremot visat sig att prissättningen behöver anpassas för att möjliggöra längre utflykter och resor över flera dagar som är svåra att göra med annat färdmedel än just privatägd bil.
- ▷ Cykelparkering och cykelpool med hög kvalitet har en stor betydelse för användningen.

---

<sup>9</sup> Se t.ex. Höök, 2020. Flexibla parkeringstal – Ett effektivt verktyg för att främja hållbart resande? VTI, 2019. GoMate – Diversifierad elfordonspool för den förtätade staden. IVL, 2021. Guide för mobilitetstjänster vid boendet.

- ▷ Tydlig information och förutsättningar för kostnader och tjänster i området gör boende och verksamma medvetna om vad som erbjuds och kan förbereda sig inför inflyttning.
- ▷ Många personer som flyttat till områden med mobilitetstjänster har visat på förändrade, mer hållbara resvanor efter att det flyttat till området från områden utan mobilitetstjänster.
- ▷ Personer som tidigare ägt bil har i vissa fall valt att göra sig av med bilen vid inflyttning till områden omfattande av mobilitetsåtgärder. En del väljer dock att fortsätta äga bil men parkera den på andra platser längre ifrån bostaden vilket medför att bilen används mindre.

#### 9.4. Samnyttjande av parkering

Samnyttjande av bilparkering innebär att parkeringsplatser kan användas av olika typer av användare under olika tider på dygnet. En plats som under natten används av boende, kan exempelvis dagtid användas av anställda på kontor i närheten.

Samnyttjande av parkering kan vara ett sätt att minska det totala antalet parkeringar på en plats till följd av effektivare användning. Samtidigt är det viktigt att understryka att samnyttjande inte sker av sig själv utan kräver vissa förutsättningar och viss styrning. En förutsättning är att bebyggelsen är blandad med både bostäder och verksamheter. I området Nyhem finns en variation av markanvändning vilket skapar potential för samnyttjande. För att möjliggöra samnyttjande kan parkeringsplatserna inte vara öronmärkta till en enskilda boende eller vara till endast för boende, då faller principen om samnyttjande.

För att säkerställa att den tilltänka målgruppen använder parkeringen vid olika tidpunkter behövs stöd av reglering i form av prissättning och tidsreglering. För att inte riskera att boende tar sin bil till jobbet för att slippa betala för parkering dagtid måste parkeringsavgifter för korttidsbesök vara tillräckligt höga och gälla för hela dygnet. Annars finns risk att det ges incitament för boende att välja bort dyrare månadsbiljetter och i stället använda bil under dagtid och parkera gratis/billigt under kväll och natt. Alternativt kan parkering för andra än boende tidsregleras för att tillgängliggöra parkering för besök utan att samtidigt ge boende billigare alternativ till månadsbiljett.

### Dimensionerande efterfrågan enligt kommunens parkeringsnorm

Dimensionerande efterfrågan på bilparkering, beräknad enligt de parkeringstal och den samnyttjandetabell som finns i kommunens parkeringsnorm, uppgår till 213 bpl (fredag, kl 16-19), se tabell 20.

Tabell 20. Samnyttjandeberäkning enligt kommunens parkeringsnorm (10 % av bilplatserna för bostäder antas nyttjas av besökare).

	Bruttoefterfrågan	Vardag 10–16	Fredag 16–19	Lördag 10–13	Natt
Bostäder, boende	203	75%	55%	50%	90%
Bostäder, besökare	23	30%	70%	40%	50%
Kontor	20	80%	20%	10%	20%
Handel	90	40%	90%	100%	0%
<b>SUMMA</b>	<b>336</b>	<b>212</b>	<b><u>213</u></b>	<b>203</b>	<b>198</b>

### Dimensionerande efterfrågan med projektanpassade parkeringstal

För den aktuella exploateringen bedöms kommunens parkeringstal inte helt tillämpbara, mot bakgrund av statistik för den specifika stadsdelen samt typ av exploatering med stor andel mindre bostäder för unga/studenter och äldre liksom handel med ett huvudsakligen lokalt upptagningsområde (se ovan).

Därutöver görs bedömningen, baserat på erfarenheter och detaljanalys av resvanedata från andra kommuner och projekt, att samnyttjandetabellen i kommunens parkeringsnorm inte stämmer med dagens resvanor och bilanvändningens fördelning över dygnet och veckan. Med dessa anpassningar och justeringar hamnar den dimensionerande parkeringsefterfrågan för hela exploateringen på 173 bpl (fredag kl 16-19), se tabell 21.



Tabell 21. Samnyttjandeberäkning enligt projektanpassade parkeringstal, samt justerad samnyttjandetabell (röda siffror). (10 % av bilplatserna för bostäder antas nyttjas av besökare).

	Bruttoefterfrågan	Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Natt
Bostäder, boende	131	75%	80%	50%	95%
Bostäder, besökare	15	30%	70%	40%	50%
Kontor	20	100%	20%	10%	20%
Handel	60	40%	90%	100%	0%
<b>SUMMA</b>	<b>225</b>	<b>146</b>	<b><u>173</u></b>	<b>133</b>	<b>136</b>

### Dimensionerande efterfrågan med reducerade parkeringstal

Med en antagen reduktion av parkeringsnormen för bostäder (-15 %) och kontor (-25 %), till följd av mycket god kollektivtrafik och mobilitetsåtgärder, kan den dimensionerande efterfrågan reduceras till 155 bpl (fredag kl 16-19).

Tabell 22. Samnyttjandeberäkning enligt reducerade projektspecifika parkeringstal för bostäder, samt justerad samnyttjandetabell som visas i röda siffror). 10 % av bilplatserna för bostäder antas nyttjas av besökare.

	Bruttoefterfrågan	Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Natt
Bostäder, boende	111	75%	80%	50%	95%
Bostäder, besökare	13	30%	70%	40%	50%
Kontor	15	100%	20%	10%	20%
Handel	60	40%	90%	100%	0%
<b>SUMMA</b>	<b>198</b>	<b>126</b>	<b><u>155</u></b>	<b>122</b>	<b>115</b>

## 9.5. Samnyttjande av parkering exklusive Grottan 16

### Dimensionerande efterfrågan enligt kommunens parkeringsnorm

I samtal med fastighetsägaren Willhem framkom ett önskemål om att i nuläget inte arbeta med samnyttjande av parkering för fastigheten Grottan 16. Nedan presenteras därför motsvarande sammanställningar som ovan, fast utan samnyttjande för Grottan 16.

Tabell 23. Samnyttjandeberäkning enligt kommunens parkeringsnorm exklusive Grottan 16. (10 % av bilplatserna för bostäder antas nyttjas av besökare).

	Bruttoefterfrågan	Vardag 10–16	Fredag 16–19	Lördag 10–13	Natt
Bostäder, boende	150	75%	55%	50%	90%
Bostäder, besökare	17	30%	70%	40%	50%
Kontor	20	80%	20%	10%	20%
Handel	90	40%	90%	100%	0%
<b>SUMMA</b>	<b>277</b>	<b>169</b>	<b><u>179</u></b>	<b>174</b>	<b>147</b>
<b>SUMMA, inkl. Grottan 16</b>	<b>336</b>	<b>229</b>	<b><u>239</u></b>	<b>234</b>	<b>207</b>

### Dimensionerande efterfrågan med projektanpassade parkeringstal

Tabell 24. Samnyttjandeberäkning enligt projektanpassade parkeringstal, samt justerad samnyttjandetabell (röda siffror) exklusive Grottan 16. (10 % av bilplatserna för bostäder antas nyttjas av besökare).

	Bruttoefterfrågan	Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Natt
Bostäder, boende	96	75%	80%	50%	95%
Bostäder, besökare	11	30%	70%	40%	50%
Kontor	20	100%	20%	10%	20%
Handel	60	40%	90%	100%	0%
<b>SUMMA</b>	<b>187</b>	<b>119</b>	<b><u>143</u></b>	<b>115</b>	<b>101</b>
<b>SUMMA, inkl. Grottan 16</b>	<b>225</b>	<b>157</b>	<b><u>181</u></b>	<b>153</b>	<b>139</b>

## Dimensionerande efterfrågan med reducerade parkeringstal

Tabell 25. Samnyttjandeberäkning enligt reducerade parkeringstal för bostäder, samt justerad samnyttjandetabell (röda siffror) exklusive Grottan 16. (10 % av bilplatserna för bostäder antas nyttjas av besökare).

	Bruttoefterfrågan	Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Natt
Bostäder, boende	82	75%	80%	50%	95%
Bostäder, besökare	9	30%	70%	40%	50%
Kontor	15	100%	20%	10%	20%
Handel	60	40%	90%	100%	0%
<b>SUMMA</b>	<b>166</b>	<b>103</b>	<b><u>129</u></b>	<b>106</b>	<b>85</b>
<b>SUMMA, inkl. Grottan 16</b>	<b>198</b>	<b>136</b>	<b><u>162</u></b>	<b>139</b>	<b>118</b>

## 10. Utformning av cykelparkering

Varje cykelresa börjar och slutar vid någon form av cykelparkering. Hur smidigt, tryggt och säkert vi upplever att det är att hämta och lämna cykeln påverkar både vår reseupplevelse och vår benägenhet att välja att cykla. Det är därför viktigt att utformningen av cykelparkering säkerställer att det finns tillräckligt många platser för olika typer av cyklar (vanliga cyklar och specialcyklar såsom lastcyklar) och att cykelparkeringen är av god kvalitet.

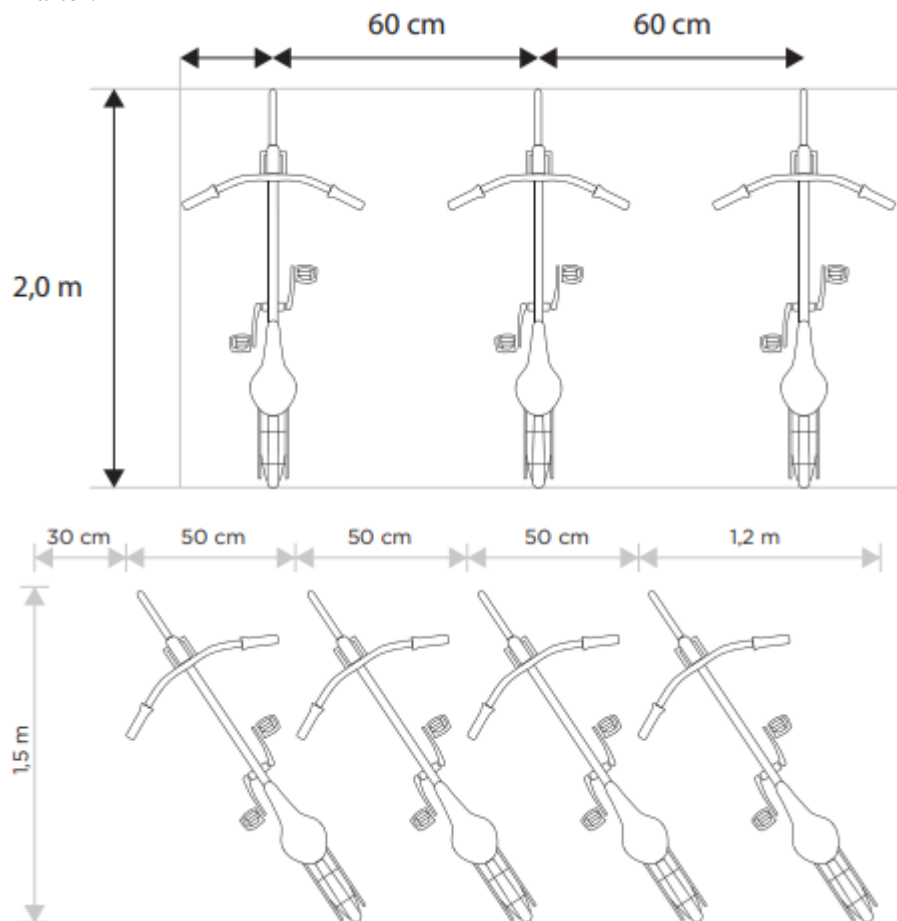
### 10.1. Generella rekommendationer

Nedan följer några riktlinjer som tagits fram av Göteborgs Stad till stöd för fastighetsutvecklare och planerare som kan vara till nytta vid genomförande av planen i Nyhem. Mer detaljer kan läsas i [Cykelparkeringsguiden](#).

#### Yta

- ▷ Som ett första riktvärde kan ett ytbehov på 1,2–2,3 m<sup>2</sup> per cykel användas, inklusive manövreringsutrymme/gång. **Detta innebär en totalyta för cykelparkering på Nyhem Centrum mellan ca 1 250–2 400 m<sup>2</sup>.** Vilken uppställning som är möjlig och lämplig i de planerade fastigheterna påverkar ytbehovet och behöver avgöras från fall till fall utifrån fastighetens förutsättningar och behov.
- ▷ För vinkelrät parkering krävs minst 60 cm avstånd mellan cyklarna, se figur 19. Ställen ska även vara utrustade med ramlåsning. Observera att det finns cykelställ på marknaden som har mindre avstånd mellan cyklarna, vilket teoretiskt ger högre kapacitet men i praktiken kan ofta inte samtliga platser utnyttjas eftersom ställen är för trånga. Kapaciteten blir därför lägre än angiven.
- ▷ Bakom parkeringsytan krävs en tillräckligt stor manövringsyta för att bekvämt kunna leda cykeln till platsen och få ut den från parkeringen. Om cykelparkeringarna placeras i dubbla rader, räcker en korridor i mitten.
- ▷ Elcykel kräver inget extra utrymme jämfört med en konventionell cykel. Däremot är elcyklar oftast dyrare, vilket skapar högre förväntningar på stöldsäkerhet.
- ▷ Lastcyklar kan antas ha minst det dubbla ytbehovet vid parkering jämfört med konventionella cyklar. En lämplig dimension för parkering för de flesta lastcykeltyper är 1,2 x 2,5 meter. Vidare så har många lastcyklar större svängradie än vanliga cyklar vilket ställer krav på generösare manöverutrymmen och att skarpa svängar undviks i

tillfarter.



Figur 19. Exempel på utrymmeskrav för cykelparkering med god standard. Bilder från [Cykelparkeringsguiden](#).

### Tillgänglighet

- ▷ Cykelparkeringar för dagligt bruk bör i största möjliga mån placeras lättillgängligt på markplan. Om parkering behöver inordnas under mark bör man tänka på att:
  - ▷ Ingångsdörrar till cykelparkeringar och förråd har en öppning på 90 cm eller mer samt att dörrarna kan öppnas automatiskt.
  - ▷ En ramp ska luta högst 1:12, det vill säga 8,3% lutning. Även om rampen är kort ska lutningen inte vara brantare än 1:12. Det är en höjdskillnad på 1 meter som tas ut på 12 meter. Maxlutning på 1:12 beror på risken att falla eller välta baklänges.
  - ▷ Om trappor krävs behövs en skena som cykeln kan ledas med ett avstånd om minst 30 cm från väggen.
  - ▷ Om hiss krävs behöver den vara dimensionerad för att rymma alla typer av aktuella cyklar.
- ▷ Kvalitén av en cykelparkering kan ökas ytterligare med en luftpump och mekställ.

## Trygghet och säkerhet

- ▷ Trygghet och säkerhet är ytterst viktigt för att cyklisten ska kunna parkera utan att känna sig otrygg eller rädd för att cykeln ska bli stulen. Insyn, fri sikt och god belysning är viktiga aspekter för att öka tryggheten.
- ▷ Cykelparkeringar utomhus bör vara väl upplysta, möjligen med rörelsesensorer som tänder belysningen. Belysning bör inte endast finnas på själva cykelparkeringen utan hela vägen till och från anslutande cykelväg. Det är viktigt att det går att cykla tryggt hela vägen till parkeringen.
- ▷ Helst bör cykelparkeringen kunna ses från huset eller från närliggande fastigheter. Detta minskar även risken för stöld och skadegörelse.
- ▷ Även vid parkeringar inomhus är tryggheten en viktig fråga. Utrymmen för cykelparkering bör därför utformas med god belysning och översikt, utan dolda vrår och helst med fler än en utgång.

## 11. Slutsatser

Baserat på analys av planområdets förutsättningar vad gäller tillgänglighet, service och bilinnehav, befintlig och planerad exploatering samt potential för parkeringsreduktion föreslår denna utredning att detaljplanen säkerställer plats för nedanstående parkeringsutbud. Nedan redovisas parkeringsefterfrågan helt utan samnyttjande respektive med samnyttjande av bilparkering mellan fastigheterna inom planområdet, exkl. Grottan 16.

### Parkeringsefterfrågan utan samnyttjande av bilparkering

Total bilparkeringsefterfrågan för utredningsområdet enligt kommunens parkeringsnorm är 336 platser. Projektspecifik efterfrågan beräknas till 225 platser och med reduktion för bostäder (god kollektivtrafik och mobilitetstjänster) landar efterfrågan på 200 platser.<sup>10</sup> För cykel är den totala parkeringsefterfrågan enligt parkeringsnormen 1 045 platser. Fördelat på de olika fastigheterna blir det följande (beräknat med reducerade, projektspecifika parkeringstal):

▷ Grottan 16	33 bilparkeringar och 121 cykelparkeringar.
▷ Gnistan 2 och 12	14 bilparkeringar och 87 cykelparkeringar.
▷ Gnistan 13 och Gästgivaren 3	30 bilparkeringar och 197 cykelparkeringar.
▷ Gjutaren 1	123 bilparkeringar och 640 cykelparkeringar.
▷ <b>Totalt</b>	<b>200 bilparkeringar och 1 045 cykelparkeringar</b>

Figur 20 sammanfattar parkeringsefterfrågan i området enligt reduktion till följd av god kollektivtrafik och mobilitetstjänster.

### Parkeringsefterfrågan med samnyttjande av bilparkering

Om bilparkering samnyttjas för fastigheterna Gnistan 2, 12, 13, samt Gästgivaren 3 och Gjutaren 1 är det istället möjligt att tillgodose parkeringsefterfrågan med totalt 239 platser (kommunens parkeringsnorm), 181 platser (projektspecifikt P-tal), respektive 162 platser (projektspecifikt, reducerat parkeringstal).

---

<sup>10</sup> Enligt kapitel 9.4 (inklusive Grottan 16) är summan 2 bilparkeringsplatser lägre när det gäller reducerat projektanpassat p-tal. Det beror på att i kapitel 9.4 beräknas parkeringsefterfrågan enligt den totala summan för BTA för hela området baserat på bostäder och olika verksamheter, medan här beräknas den separat för varje kvarter och slutsumman kan bli större eftersom den avrundas upp i varje kvarter.



Figur 20. Sammanfattning av parkeringsefterfrågan (exklusive samnyttjande) i området enligt projektpassat parkeringstal och reduktion till följd av god kollektivtrafik och mobilitetstjänster.



## Bilaga 1

Tabell 26. Restider med gång och cykel till viktiga målpunkter.

Målpunkt	Gångavstånd		Cykelavstånd	
<b>Från Grottan 16</b>				
Livsmedelsbutik (Willys)	3 min	240 m	1 min	240 m
Förskola (Ilmis förskolan)	2 min	190 m	1 min	190 m
Förskola (Gripens förskolan)	2 min	170 m	1 min	170 m
Grundskola (Nyhemsskolan)	3 min	260 m	1 min	260 m
Gymnasieskola (Sturegymnasiet)	7 min	550 m	2 min	550 m
Vårdcentral (Nyhem vårdcentralen)	8 min	650 m	2 min	650 m
Halmstad Centrum (Stora torget)	19 min	1,5 km	6 min	1,5 km
<b>Från Gnistan 2, 11, 12 och 13</b>				
Livsmedelsbutik (Willys)	2 min	160 m	1 min	160 m
Förskola (Ilmis förskolan)	4 min	350 m	1 min	350 m
Förskola (Gripens förskolan)	3 min	220 m	1 min	220 m
Grundskola (Nyhemsskolan)	3 min	240 m	1 min	240 m
Gymnasieskola (Sturegymnasiet)	6 min	450 m	3 min	450 m
Vårdcentral (Nyhem vårdcentralen)	8 min	600 m	2 min	600 m
Halmstad Centrum (Stora torget)	18 min	1,5 km	5 min	1,5 km
<b>Från Gästgivaren 3</b>				
Livsmedelsbutik (Willys)	4 min	290 m	1 min	290 m
Förskola (Ilmis förskolan)	5 min	450 m	1 min	450 m
Förskola (Gripens förskolan)	1 min	100 m	1 min	100 m
Grundskola (Nyhemsskolan)	1 min	50 m	1 min	50 m
Gymnasieskola (Sturegymnasiet)	7 min	600 m	3 min	600 m
Vårdcentral (Nyhem vårdcentralen)	6 min	500 m	1 min	500 m
Halmstad Centrum (Stora torget)	20 min	1,6 km	6 min	1,6 km

Från Gjutaren 1				
Livsmedelsbutik (Willys)	2 min	160 m	1 min	160 m
Förskola (Ilmis förskolan)	5 min	350 m	1 min	350 m
Förskola (Gripens förskolan)	3 min	210 m	1 min	210 m
Grundskola (Nyhemsskolan)	3 min	240 m	1 min	240 m
Gymnasieskola (Sturegymnasiet)	6 min	450 m	3 min	450 m
Vårdcentral (Nyhem vårdcentralen)	7 min	600 m	2 min	600 m
Halmstad Centrum (Stora torget)	18 min	1,5 km	5 min	1,5 km

## Bilaga 2

Tabell 27. Turtäthet för närliggande hållplatslägen.

Linje	Gångavstånd från planområde till hållplatsläge	Busslinje	Anslutning	Turtäthet
<b>Från Grottan 16</b>				
Halmstad Järnvägsgatan	2 min – 170 m	Linje 4	Brogård - Flygplats	30 minuter
		Linje 7	Kärlekens skola – Skyttevägen	30 minuter
Halmstad Giganten	5 min – 450 m	Linje 4	Brogård - Flygplats	30 minuter
		Linje 7	Kärlekens skola – Skyttevägen	30 minuter
Halmstad Nyhems torg	4 min – 300 m	Linje 2	Fyllinge – Sjukhuset	8 minuter
		Linje 3	Tylösand – Hallarna	20 minuter
			Karlstorp – Hallarna	10 minuter
		Linje 19 (Endast sommartid)	Tylösand - Hagön	30 minuter

Halmstad C Resecentrum	9 min – 700 m	Tågstation med många linjer plus även Flixbus	Många riktningar	Olika avgångstider för olika linjerna
<b>Från Gnistan 2, 11, 12 och 13</b>				
Halmstad Järnvägsgatan	4 mi – 350 m	Linje 4	Brogård - Flygplats	30 minuter
		Linje 7	Kärlekens skola – Skyttevägen	30 minuter
Halmstad Giganten	5 min – 400 m	Linje 4	Brogård - Flygplats	30 minuter
		Linje 7	Kärlekens skola – Skyttevägen	30 minuter
Halmstad Nyhems torg	2 min – 170 m	Linje 2	Fyllinge – Sjukhuset	10 minuter
		Linje 3	Tylösand – Hallarna	20 minuter
			Karlstorp – Hallarna	10 minuter
Linje 19 (Endast sommartid)	Tylösand - Hagön	30 minuter		
Halmstad C Resecentrum	8 min – 650 m	Tågstation med många linjer plus även Flixbus	Många riktningar	Olika avgångstider för olika linjerna
<b>Från Gästgivaren 3</b>				
Halmstad Järnvägsgatan	5 min – 450 m	Linje 4	Brogård - Flygplats	30 minuter
		Linje 7	Kärlekens skola – Skyttevägen	30 minuter
Halmstad Giganten	6 min – 500 m	Linje 4	Brogård - Flygplats	30 minuter
		Linje 7	Kärlekens skola – Skyttevägen	30 minuter
Halmstad Nyhems torg	2 min – 150 m	Linje 2	Fyllinge – Sjukhuset	10 minuter

		Linje 3	Tylösand – Hallarna	20 minuter
			Karlstorp – Hallarna	10 minuter
		Linje 19 (Endast sommartid)	Tylösand - Hagön	30 minuter
Halmstad C Resecentrum	10 min – 750 m	Tågstation med många linjer plus även Flixbus	Många riktningar	Olika avgångstider för olika linjerna
<b>Från Gjutaren 1</b>				
Halmstad Järnvägsgatan	4 min – 350 m	Linje 4	Brogård - Flygplats	30 minuter
		Linje 7	Kärlekens skola – Skyttevägen	30 minuter
Halmstad Giganten	5 min – 400 m	Linje 4	Brogård - Flygplats	30 minuter
		Linje 7	Kärlekens skola – Skyttevägen	30 minuter
Halmstad Nyhems torg	2 min – 180 m	Linje 2	Fyllinge – Sjukhuset	10 minuter
		Linje 3	Tylösand – Hallarna	20 minuter
			Karlstorp – Hallarna	10 minuter
		Linje 19 (Endast sommartid)	Tylösand – Hagön	30 minuter
Halmstad C Resecentrum	8 min – 650 m	Tågstation med många linjer plus Flixbus	Många riktningar	Olika avgångstider för olika linjer