



Göteborgs
Stad

Stadsbyggnadskontoret

Mobilitets- och parkeringsutredning

Detaljplan för bostäder vid Karlagatan inom stadsdelen Lunden
Diarienummer SBK: 0622/10

Mobilitets- och parkeringsutredning

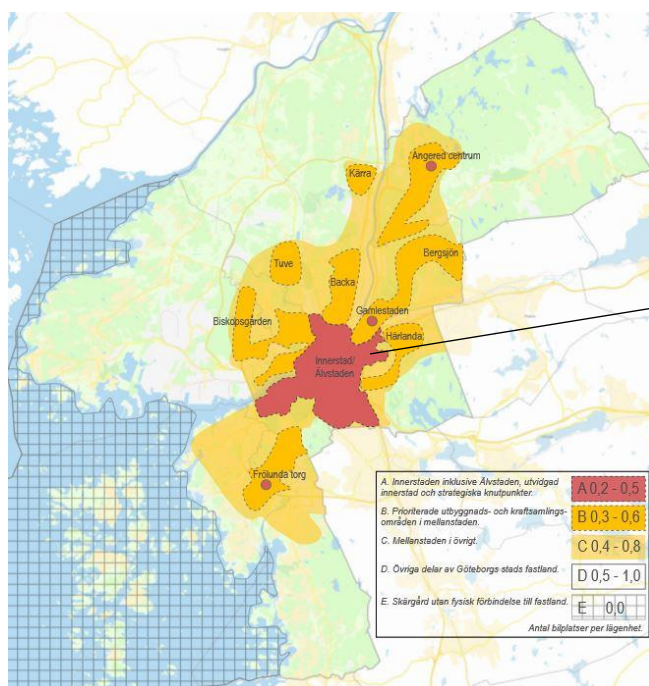
Detaljplan för bostäder vid Karlagatan inom stadsdelen Lunden

Bakgrund och beslut

Riktlinjerna ersätter Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov (byggnadsnämnden 2011-10-31). Riktlinjerna ska ligga till grund för bedömningar om lämpliga mobilitetsåtgärder och lämpligt utrymme för parkering av bil och cykel i plan- och bygglovsärenden.

Utredningens syfte är att bedöma lämpliga mobilitetsåtgärder och lämpligt utrymme för parkering av bil och cykel. Utredningen ska särskilt belysa faktorer som kan minska behovet av att äga och använda bil. Utredningen utgår ifrån ett normalspann som kan variera beroende på läget i staden. Därefter bedöms läget mer i detalj, projektets specifika förutsättningar och mobilitetslösningar. Normalspann avser här: *parkeringstalet och anges som ett intervall per bostad eller per kvadratmeter BTA (bruttoarea)*.

Projektet (planområdet) ligger inom läge A, innerstaden, normalspann 0,2 – 0,5 bilplatser per lägenhet.



Normalspann för parkeringstal för flerbostadshus, antal bilplatser per lägenhet. Bilden utgår från översiktsplanens definition av mellanstaden och strategiska knutpunkter samt prioriterade utbyggnads- och kraftsamlingsområden enligt Strategi för utbyggnadsplanering.

Sammanfattning

Resultat av mobilitets- och parkeringsutredning är att lämpligt parkeringstal för bil ska vara 0,5 bilplatser per lägenhet. För cykelparkering bedöms minst 2,0 - 2,5 cykelplatser/lägenhet.

Utredningsområde är 400 meters radie från projektområde yttergräns.



Detaljplanen medger ca 45 lägenheter. Vid aktuellt läge bedöms för projektet en genomsnittlig lägenhetsfördelning. Parkeringsbehov är 22,5 bilar och mellan 90–112,5 cykelplatser.

Inom riktlinjerna för mobilitets- och parkeringsutredning:

- genomfördes ett mobilitetsmöte (se protokoll 2018-03-20).
- I överenskommelse mellan SBK och TK beslutades om att genomföra utredningen för aktuellt projekt.
- Framtaget underlag visade att det fanns behov av en mobilitetsutredning. Utredningen fastställer att planen inte uppfyller kriterierna för undantag.

Resultat efter de fyra analysstegen enligt mobilitetsanvisningarna är att:

- Parkeringstalet ligger kvar i den övre delen av normalspannet, 0,5 bilplatser per lägenhet.
- Lägesbedömning för den sammanvägda tillgängligheten för projektområdet är god men inte tillräckligt god så att det medför minskning av parkeringstalet därmed parkeringsplatser inom projektområdet.
- Möjligheten till god kollektivtrafik finns i direkt närhet till projektområdet. Dock bedöms att exploateringsområdet ligger inom ett område med gator och stråk med branta lutningar. Närmaste väg till busshållplatsen utgörs av trappor. Buss nummer 60 har god turtäthet dock är det den enda busslinjen som trafikerar.
- Direkt närhet till bra cykelinfrastruktur uppnås inte, separata gång och cykelnät finns längre bort än 100 meter. *Bra cykelinfrastruktur* erbjuds inte heller inom och i anslutning till projektområdet. Cyklister få cykla på gator med blandad trafik. Karlagatan är en lågt trafikerad lokalgata med vändplats som inte gör den till ett fullt tryggt gaturum för vändande trafik.
- Projektanpassning gav inga möjligheter att minska parkeringstalet. I dagsläget måste vi utgå från en genomsnittlig lägenhetssammansättning (små/stora lägenheter), förutsättningar till samnyttjande finns inte.
- Inga mobilitetsåtgärder kommer att genomföras. Enligt parkeringsanvisningarna bedöms att åtgärderna som byggaktören föreslagit redan är del av krav och standardlösningar vid nybebyggelse. Byggaktören avser inte att införa åtgärder som leder till sänkning av parkeringstalet.
- Boende i den nya fastigheten kommer att undantas rätten att ansöka om boendeparkering.

Inledning

Bakgrund och syfte

Vid mobilitetsmöte med aktuell byggaktör beslutades att en mobilitets- och parkeringsutredning krävs för rubricerad detaljplan då planen inte uppfyller kriterierna för undantag.

Planen vid Karlagatan ska pröva möjligheten att bygga ett flerbostadshus med cirka 35–45 lägenheter. Upplåtelseform hyresrätter. Bebyggelsen ska bidra med nya bostäder och medger verksamhetslokaler i bottenplan i stadsdelen. Exploateringen föreslås på avgränsade delar av nuvarande park, allmän platsmark. Allmänhetens tillgänglighet och möjligheter att röra sig i och genom området bevaras och ska stärkas. Bil- och cykelparkering kommer att anläggas och tillgodoses inom blivande kvartersmark i garage på marknivå med direkt anslutning till Karlagatan.

Mobilitets- och parkeringsutredning

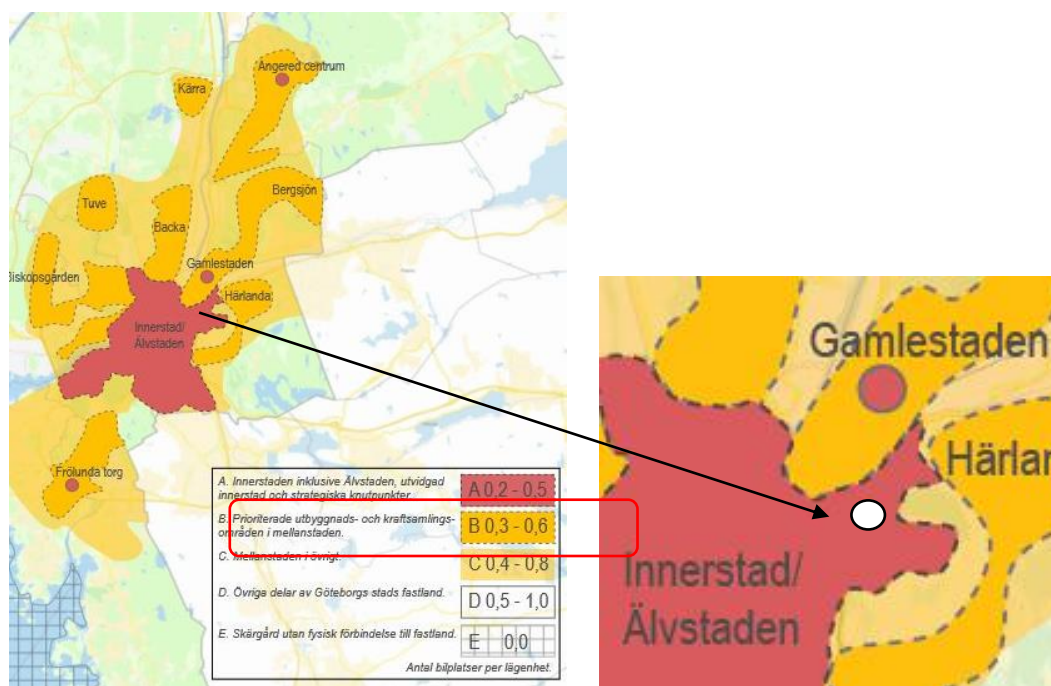
Normalspannet (analyssteg 1)

Val av normalspann

Planområdet ligger inom normalspann innerstaden läge A, 0,2 – 0,5 bilplatser per lägenhet. Parkeringstalet för cykel utgår från genomsnittligt antal boende per lägenhet i flerbostadshus, cirka 1,8 boende per lägenhet. All bilparkering ska till fastigheten ska anordnas på kvartersmark.

Resultat analyssteg 1

Startläget för lämpligt parkeringstal är 0,5, den övre delen av normalspannet. Parkeringstal är 0,5 och för cykel vid 2,0–2,5 cykelplatser per lägenhet.



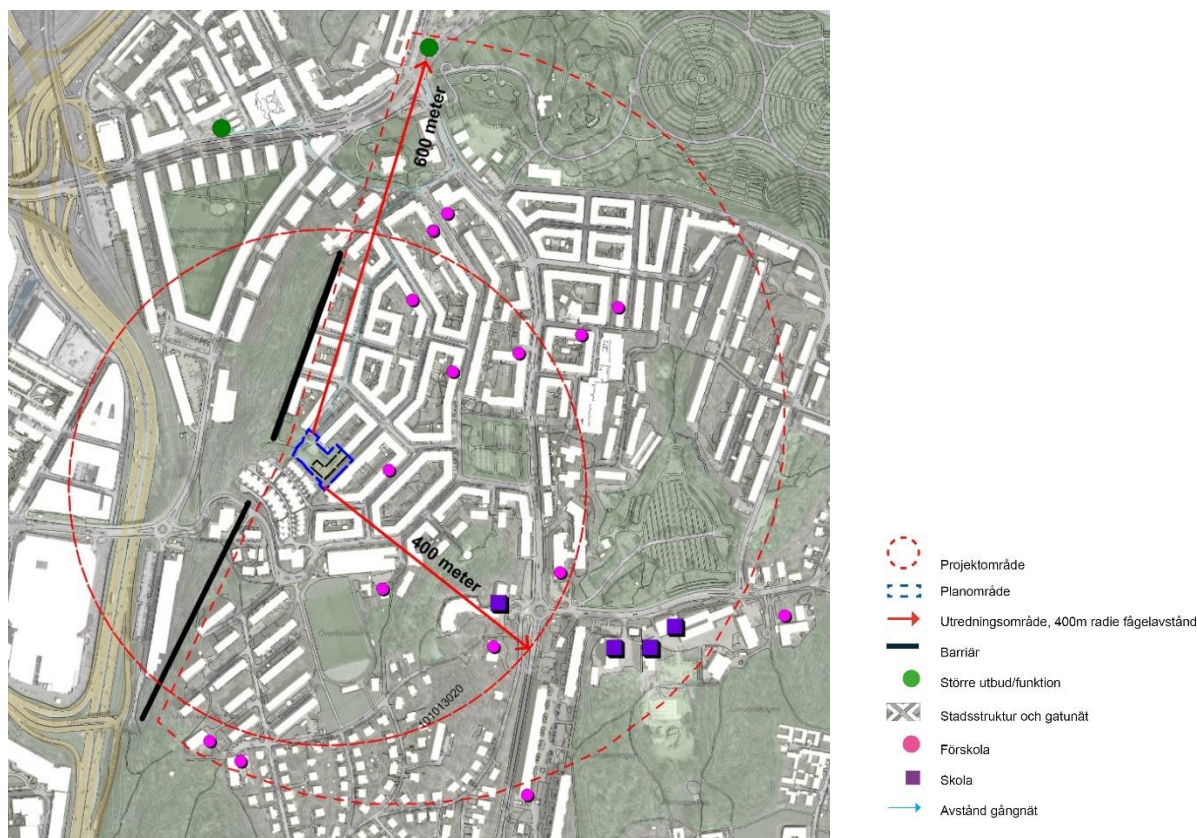
Figur redovisar normalspann (inzoomat läge, höger figur) för parkeringstal för flerbostadshus, antal bilplatser per lägenhet.

Lägesbedömning (analyssteg 2)

Innerstaden läge A, 02 – 0,5 bilplatser per lägenhet. Det specifika projektområdet läge i staden studeras mer i detalj.

Utredningsområde

Bedömningsscenario redovisar "normalscenario". Det innebär att utredningsområdet ligger på en radie av cirka 400 meter från planområdets yttregräns. Planområdet ligger på en höjd, terräng ger branta lutningar på gator och stråk. Området angränsar mot Slätten park och kuperad naturmark i väster, E6:an, kvartersbebyggelse i norr och öster samt radhusbebyggelse i söder. Jenny Lindbergsgata och Slättens parks branter i väster är tydliga barriärer liksom E6:an. Branta gator och trottoarer skapar hinder och viss svårighet att ta sig till planområdet om man är äldre eller har funktionsvariationer som försvårar gåendet.



Figur, utredningsområdet, planområdet och placering ny byggnad (svartstreckat område) vid Karlagatan.

I norr ligger Redbergsplatsen på ett avstånd av cirka 600 meter. Storlek på stadskärnan bedöms inte utgöra *större utbud och funktioner*. Utredningsområdet kvarstår till 400 meter. Platsen är en knutpunkt för kollektivtrafik. Tillsammans med Olskrokstorget i söder bildar de en mindre stadskärna med ett varierat utbud av service och vissa viktiga funktioner. Avstånd från planområdet är något otillgängligt. Samtliga avstånd avser fågelvägen.



Figur, planområdet vid Karlagatan (röd cirkel). Gröna linjer, heldragna och streckade anger cykelnätet

Bostäder

Projektet prövar möjlighet att bygga cirka 35-45 bostäder. I dagsläge bedöms bostäderna som genomsnittliga lägenhetsstorlekar. Det vill säga att lägenhetsbeståndet inte består till 60 % andel av stora eller små lägenheter.

Lokalt torg

Inget lokalt torg finns inom utredningsområdet. Närmaste dagligvaruhandel (ICA Kvantum) ligger vid Sankt Pauligatan, cirka 300 meter gångavstånd. Cirka 500–600 meter norr om planområdet längs Danska Vägen, närmast Redbergsplatsen, finns sällanköpshandel, kultur och kyrkogård. Olskrokstorget, cirka 670 meter gångavstånd är närmaste lokala torg med torghandel, vård och större utbud av service och restauranger.

Sammanvägd tillgänglighet

Området är belägen på en slätt med stora nivåskillnader från omgivande gata som trafikeras av busslinje. Terrängens beskaffenhet ger gator och stråk med lutningar som inte är anpassade för dagens krav på tillgänglighet för rullstol och gående med funktionsvariation. Projektläget är en förutsättning som inte kan förändras. Ovisst om fler busslinjer kommer till närmare planområdet inom överskådlig tid.

Kollektivtrafik

Direkt närhet till god kollektivtrafik finns inom projektområdet. Läget har dock starka barriärer på grund av branta lutningar till området, särskilt västerut.

God kollektivtrafik, busslinje 60, tillgodoses. Den finns inom 300 meter (gångnät och trappor) sydost från planområdet, längs Sankt Pauligatan. Bussen trafikerar mellan Redbergsplatsen och Masthugget via centrum med 5-minuterstrafik under morgon och eftermiddag. Det är dock enda busslinjen. I övrigt finns flexlinje.

I norra delen, vid Redbergsplatsen, cirka 650 meter från utredningsområdet finns en kollektivtrafikknutpunkt med 6 olika spårvägslinjer och ett flertal busslinjer även flexlinjen.



Cykel

Exploateringen har direkt närhet till kombinerad gång- och cykelväg som inte har separat fält för cykel. Det bedöms generellt inte som ett tryggt gaturum för cyklister. Tillgång till det stadsövergripande cykelnätet finns inom 300 meter längs Danska Vägen och nyanlagda cykelstråk västerut längs med Sant Pauligatan. Nyanlagda cykelbanor kopplade till det övergripande nätet finns längs Sankt Paulibacken. Avståndet är längre än vad som bedöms som *direkt närhet till bra cykelinfrastruktur*. Gång- och cykelavstånd till Drottningtorget är cirka 2,5 kilometer.

Service och andra urbana verksamheter

Service och annat utbud är begränsat inom utredningsområdet. På intilliggande gator finns det service såsom enklare minilivs, mindre verksamhetslokaler inhyser mindre verksamheter och butiker som frisörer, pizzeria och föreningslokaler. Överåsvallens fotbollsplaner och klubbstuga fungerar som urban mötesplats och rekreation på hela staden nivå.

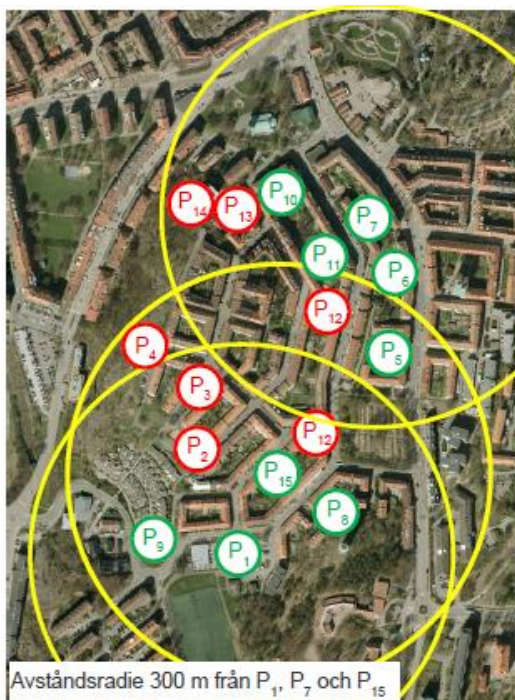
Samhällsservice finns annars i form av ett flertal förskolor finns inom en radie av cirka 200–400 meter. Kommunala och privata grundskolor finns öster och väster om korsningen Danska Vägen - Kärralundsgatan. Här finns även ett äldreboende och hotellverksamhet.

Påverkas befintlig bebyggelse?

Det försvinner fyra parkeringsplatser vid slutet av Karlagatan för att få plats med ny vändplats för sopbil. Några parkeringsplatser kan bli berörda vid den utflyttade parkentrén vid Slättens parkeringsområde. Frågan utreds vidare under projekteringen.

Ledig kapacitet i befintliga anläggningar

Parkeringsanläggningar i närhet av planområdet och inom utredningsområdet redovisas i nedanstående figur. Underlag tillhör utredning som genomfördes för angränsande planarbete för utökning av vindar (*Parkeringsutredning Lunden 2:11 m.fl. "För vindsplanen"* Trivector, 2016).



Figur, kartläggning av parkeringsanläggningar (Trivector 2016), planområdet ligger under "P2"



Trafik och parkeringssituationen berör till stor del utredningsområdet. Planområdet ligger under angiven **P2** (röd text och markering). De gröna symbolerna innebär att vakanser finns, medan röd visar fulla anläggningar. De gula cirklarna utgår från anläggningarna P1, P7 och P15 med en radie på 300 meter. Dagens trafik- och parkeringssituationen mot 2016 bedöms vara den samma och inga betydande ändringar anses ha skett i området. Underlaget från 2016 har bedömts relevant som stöd för att bedöma dagens kapacitet och tillgång till lediga parkeringsplatser.

Parkering på gatumark i planområdet

Inom planområdet kommer fyra stycken gatuparkeringar som förvaltas av Göteborgs stads Parkering AB förvaltas av tas i anspråk längs med Karlagatan. Trafikkontoret har bedömt att de inte behöver ersättas. Allmän parkeringsplats kan inte ersättas för att ge plats åt allmän cykelparkering. För bostäderna som genereras av detaljplanen kommer inte att bli behöriga boendeparkering. Vid Slätten norr om planområdet finns det markparkering på allmän plats.

Parkering på kvartersmark i plan- och närområdet

I planområdets närhet finns ett stort antal privata parkeringsplatser på kvartersmark, i form av förhyrda markparkeringar, parkeringsanläggningar och parkeringsgarage. De förhyrda markparkeringarna är utspridda i området och ligger intill de olika fastigheterna. De större parkeringsanläggningarna ligger strax utanför planområdet, (se Trivector 2016).

Övrigt

Inom utredningsområdet framkom det att i nordvästra Lunden finns ungefär 300 parkeringsplatser på gatumark, fördelade på 12 olika gator. På cirka 290 av dessa är det tillåtet att parkera med boendeparkeringstillstånd. Resterande 10 platser är dedikerade för korttidsparkering upp till 30 minuter. Det finns även möjlighet att parkera utan tillstånd och då regleras parkeringen antingen med avgift eller med tidsbegränsning, 5-15 kr/timma mellan 8-18 vardagar (8-15 lördagar) och övrig tid 1 kr/timma respektive 10-30 minuter. Utredningen visar att antalet boendeparkeringstillstånd var som störst bland boende på Karlagatan, 44 st. Vidare anges att ungefär 5 % av alla boende i nordvästra Lunden har ett boendetillstånd och antal boendeparkeringstillstånd utfärdade till boende i nordvästra Lunden uppgår till 52 % av det totala antalet parkeringsplatser på gatumark.

Parkeringsbolaget och Ernst Rosén AB är de aktörer med flest vakanta parkeringsplatser i området mars 2016. Totalt fanns det 140 vakanta parkeringsplatser där merparten av dessa fanns vid Sankt Pauligatans parkeringshus, Danska Vägen 86, Scheelegatan 4-10 och S:t Pauligatan 31-33. Kosnaden för att hyra en parkeringsplats på kvartersmark varierar mellan 600-900 kronor i månaden.



Tabell 2-2 I tabellen redovisas antal parkeringsanläggningar i området och hur många vakanser det finns i nuläget (mars 2016)

Anläggning	Kr/mån	Ägare/ förvaltare	Antal platser	Vakanta
P1 – Sankt Pauligatans P-hus	600-690	P-Bolaget	231	60
P2 – Karlagatan	720	P-Bolaget	6	0
P3 – Slätten	720	P-Bolaget	34	0
P4 – Jenny Lindsgatan	690	P-Bolaget	16	0
P5 – Danska Vägen 76	750	Ernst Rosén	126	2
P6 – Danska Vägen 84	700	Ernst Rosén	75	1
P7 – Danska Vägen 86	700	Ernst Rosén	221	27
P8 – Platågatan 4	625	Ernst Rosén	9	1
P9 – S:t Pauligatan 1	750	Ernst Rosén	51	13
P10 – S:t Pauligatan 3-7	750	Ernst Rosén	104	11
P11 – S:t Pauligatan 9	750	Ernst Rosén	36	5
P12 – S:t Pauligatan 21/Lundg. 10	690	B. Johansson	90	0
P13 – Mäster Johansgatan 14-16	840	Wallenstam	48	0
P14 – Mäster Johansgatan 15-17	600-690	Wallenstam	24	0
P15 – Schéeleg. 4-10 & S:t Paulig. 31-33	-	Robert Dick-sons Stiftelse	134	20
Totalt			1 205	140

I tabellen redovisas antal parkeringsanläggningar i området och hur många vakanser det finns i nuläget (mars 2016). Figur till vänster visar placering av parkeringsanläggningar i plan- och närområdet. Röd symbol innebär att inga vakanser finns.

Parkering på allmän plats är underprissatt. Nyttillkommande bebyggelsen kommer inte att belasta omkringliggande gator då boendeparkering inte kommer att tillåtas. Parkering på gator och annan allmän plats i närområdet är reglerade genom avgifter och parkeringstid för att undvika att boende tar i anspråk platser som är avsedda som korttidsparkering för besökande till handel och andra verksamheter. Boende i nyttillkommen bebyggelse bör inte medges boendeparkering på gatumark. Möjligheter till gemensamma lösningar i närområdet bör eftersträvas. Vilka anläggningar gäller det är ej klart i nuläget. Kontakt bör tas med uthyrare. Möjligheterna att teckna eventuella avtal undersöks vidare under samrådskedet.

Byggskede

Mobilitet och parkering för befintliga boende eller verksamheter inom utredningsområdet kan komma att påverkas under byggskedet. Uppställningsytor för byggbaracker, maskiner, byggställningar med mera kräver stora ytor. Det kan bli längs med Karlagatan eller vid Slättens parkeringsområde (tillhör P-bolaget).

Resultat analyssteg 2

Parkeringstal kvarstår till 0,5 bilplatser per lägenhet. Den sammanvägda tillgängligheten för planområdet bedöms som god men inte tillräckligt god för att sänka parkeringstalet. Planområdet utgörs endast av allmän plats.

Parkeringsstalet för cykel bedöms till 2,0-2,5 cykelpastser per lägenhet. Spannet kvarstår då närhet till god cykelstruktur (cirka 100 meter till cykelnät med avskilda banor uppfylls ej) Inga av parametrarna, närhet till lokalt torg och/eller sammanvägd god tillgänglighet, ger avdrag från startvärdena. Parkeringsstalet för cykel kan inte sänkas, el-cykel bedöms kunna vara ett alternativ.

Projektanpassning (analyssteg 3)

Lägenhetssammansättning (för bostäder)

För projektet bedöms en genomsnittlig lägenhetsfördelning även om byggaktören redovisar stor andel mindre lägenheter. Byggaktörens sannolika lägenhetsbedömning skulle medföra en sänkning av p-talet. Att utgå från det läget anses vara för tidigt i planeringsskedet för att fastställas.

Tabell nedan redovisar underlag tillhörande byggaktören /intressenten, Bror Johansson AB, på sannolik lägenhetsfördelning (Mobilitetsmöte 2018-03). Det anger **en** större andel två rum och kök.

	Antal	Yta kvm	Andel %
1 RK	11	28-41	24
2 RK	22	46-58	49
3 RK	12	64-75	27
SUMMA	45	2447	100
Genomsnittslägenheten är cirka 54 kvm. 60 kvm betraktas som små lägenheter.			

Verksamhetstyp/karaktär (för verksamheter)

Projektet medger centrumverksamheter på bottenvåningen på cirka 300 kvm. Det avser mindre verksamheter med begränsat antal besökare, mindre kontor eller icke störande verksamheter. Här bedöms parkeringsstalet till noll.

Intressenten anger att man avser att tillgodose parkeringsbehov för verksamhet med samnyttjande av boendeplatser inom projektets föreslagna parkeringsgarage inom kvartersmark.

Möjligheter till samnyttjande av parkering

Det finns inga möjligheter till samnyttjande inom projektet. Byggaktören önskar inte att öppna upp för att flera aktörer använder eller samsas om parkeringsplatser i föreslaget garage (suterräng).

Förutsättningar för kostnadstäckning

Kostnadstäckning och finansiering kommer att uppdateras efter dialog med byggaktören om hur de har tänkt sig att kostnadstäckningen för parkeringen ska lösas.

Fördelning av parkeringsplatser

I dagsläget bedöms inte finnas exakta underlag för att beskriva den förväntade fördelningen mellan olika användare. För projektet ska behovet täcka boendeparkering till stor del. Viss samnyttjande-grad finns redan inräknat i det som bedöms för normalspannet. Verksamheter bedöms vara mindre rörelser, arbetsplats med en till två anställda.

Resultat analyssteg 3

Analysen för projektanpassning resulterar i att parkeringstalen bedöms vara kvar på 0,5 enligt startläget för normalspann och 2,0–2,5 cykelplatser per lägenhet för cykel. Inga av aspekterna, inom ramarna som anges i mobilitetsanvisningarna, medför att normalspannet kans sänkas.

Mobilitetslösningar (analyssteg 4)

Information

Projektet avser hyresrätter och är i för tidigt skede för att byggaktören ska ange hur man har för avsikt att informera och kommunicera kring mobilitetsåtgärder med de nya boende och verkande. Underlag bör kunna kompletteras innan planen antas.

Kollektivtrafik

Hur byggaktören avser *främja resande med kollektivtrafik* för de nya boende och verkande har inte berörts i detta läge. Underlag bör kunna kompletteras innan planen antas.

Cykel

Beräknat spann för flerbostadshus anges till 2,0 -2,5. Inom projektets anger byggaktören att man ska tillgodose varje lägenhet med ett cykeltal på 3,0 cykelplatser per lägenhet. Detta cykeltal har en högre ambition än angivna riktlinjer och är åtgärd som främjar cyklandet.

I övrigt har byggaktören angivit att man tillsammans med övriga fastighetsägare medverkat i trygghetsvandringar med Trygg vacker Stad (Göteborg Stad) för att kartlägga och ta fram förslag på barriärbrytande åtgärder över leden E6:an. Det har utmynnat i ett antal åtgärder i området. Bland annat att få till stånd hyrcyklar i området.

Bil

Ingen bilpool eller andra åtgärder som bidrar till att minska bilåkandet, effektivt nyttjande av parkeringsplatser eller alternativa lösningar för bil, föreslås inom projektet. Mobilitetsåtgärder som föreslås ingår redan inom riktlinjerna och bedöms vara standard för ny bebyggelse.

Övrigt

Inga innovativa mobilitetsåtgärder föreslås som gynnar mobilitet och tillgänglighet utan bil. Byggaktören anger att det ska vara möjligt att ladda elfordon på kvartersmark för boende i flerbostadshuset och verksamheterna. Åtgärden finns redan och bedöms vara standard vid ny bebyggelse.

Resultat analyssteg 4

Parkeringstalen bedöms kvarstå på 0,5 som normalspann och för cykel vid 2,0-2,5 cykelplatser per lägenhet. Resultatet visar att det inte finns mobilitetsåtgärder som medger sänkning av parkeringstal varken för bil eller cykel.

Byggherren redovisar att samnyttjande av parkeringsgarage kan ske i mindre uträkning inom projektet. Denna aspekt finns redan inräknat i normalspannet och påverkar därför inte sänkning av parkeringstalet. Mobilitetsåtgärder som föreslås av den aktuella byggaktören är delvis standard vid nybyggnation eller av mindre omfattning och medger inte större utrymme eller skäl till att sänka parkeringstalet.



Gällande cykelparkering finns inte heller skäl att sänka cykelparkeringstalet när det gäller förslag till mobilitetsåtgärd. För att räknas som mobilitetsåtgärd ska det handla om åtgärder som är utöver det som kan anses vara baskrav/normal nivå.

För cyklar har byggaktören ambition att anlägga högre cykelparkeringstal än kravet med 3,0 cykelplatser per lägenhet.

Rekommendationer om utformning av mobilitet och parkering

- För att sänka normalspannet 0,5 för bilparkering behöver avtal om mobilitetsåtgärder tecknas med byggaktören. Här avses baspaket och stjärnåtgärder. I dagsläget har det inte diskuterats i sin helhet med byggherren.
- Parkering kommer att anordnas till stor i garage (suterräng). Här täcks idag behovet med cirka 20 parkeringsplatser. Behov av parkeringsköp kan bli aktuellt om fördelningen av lägenheter förändras till fler större lägenheter.
- Om storlek på lägenheterna skulle gå att omvandla (flexibla planlösningar) eller utgöras av större lägenheter än det som föreslås idag finns det idag kapacitet i anläggningar inom angränsande planområdet och närområdet. Exploatören ansvarar alltid för att tillgodose parkeringsplatser.
- Utredningen för vindarna (Trivector 2016) anger att på kvartersmark finns det i dagsläget cirka 140 vakanta parkeringsplatser i och nära planområdet fördelat på flera olika förvaltare. En stor del av dessa vakanta parkeringsplatser bör kunna hyras av tillkommande boende i området och räknas därför som ledig kapacitet.
- För bättre projekthanpassning föreslås parkeringsköp. Istället för att anordna parkering bidrar byggherren ekonomiskt till befintlig eller ny parkeringsanläggning. Anläggningen kan vara antingen i kommunal eller privat regi.
- Förutom baskrav eller normal nivå för cykelparkering, ska en god cykelparkering (mobilitetsåtgärd) också erbjuda kvalitetshöjande åtgärder. Cykelpump ska finnas nära parkeringarna och ytorna ska hållas rena och snygga. En årlig sanering av gamla cyklar ska ske. Nyttillkommen cykelparkering ska följa de riktlinjerna i "Cykelparkering - principer för utformning i Göteborg"

Underlag byggherre

- Byggaktören, Bror Johansson & Co, redovisar att man äger och förvaltar 419 lägenheter i nordvästra Lunden varav 25% på 1RK, 45% 2RK och 30% 3RK. På egen kvartersmark finns 110 garage- och parkeringsplatser, varav 19 stycken idag är outhyrda. (De parkeringsplatserna ingår i de inventerade anläggningarna, Trivector 2016). På mobilitetsmöte informerade byggaktören att man inte önskade samnyttja dessa platser inom ramen för mobilitetsåtgärder för aktuellt projekt.



- Utifrån angivet underlag bedömer byggaktören att det "indikerar ett behov på ca 0,3 bilplats/lägenhet om områdets genomsnittliga boendeparkering räknas in. I det räknar man in 5% av de boende som har boendeparkeringsavtal idag."

Framtaget av
Stadsbyggnadskontoret (SBK)

Granskad av:
Trafikkontoret (TK)