

Mobilitets- och parkeringsutredning Detaljplan för Bostäder och handel vid Torslanda Torg inom stadsdelen Torslanda i Göteborg

Upprättad utifrån mall "Mobilitets- och
parkeringsutredning" version 2.4 samt
"Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och
parkering" version 1.2

Dokumenthistorik:

Datum	Version	Beskrivning	Ändrat av
2023-05-08	0.1	Utkast för dialog i planarbetet	Anna-Lena Isacson, anna-lena.isacson@balder.se
2024-06-25	0.2	Underlag till samrådshandling	Anna-Lena Isacson, anna-lena.isacson@balder.se

Sammanfattning

Denna mobilitets- och parkeringsutredning är en del av underlaget för samråd av ”Detaljplan för Bostäder och handel vid Torslanda Torg inom stadsdelen Torslanda i Göteborg”.

Balder avser att ersätta befintlig bebyggelse med bostäder, verksamhetslokaler och erforderlig parkering. Utredningen syftar till att ta fram parkeringsbehovet för bil och cykel för den nya bebyggelsen och utgår från ett innehåll i detaljplanen om 300 lägenheter och 4.000 BTA verksamheter.

P-tal:

Bil	P-tal
Bostäder	0,9 per lägenhet
Verksamheter	22,5 per 1.000 BTA
Cykel	P-tal
Bostäder Boende	2,0 per lägenhet
Bostäder Besökare	0,5 per lägenhet
Verksamheter Anställda	2,0 per 1.000 BTA
Verksamheter Besökare	3,5 per 1.000 BTA

Parkeringsplatser:

Bil	Antal platser
Boende	250 (270 inkl samnyttjande)
varav platser för rörelsehindrade med tillstånd	9
Verksamheter	70 (90 inkl samnyttjande)
varav platser för rörelsehindrade med tillstånd	4
Angöring bostäder	ca 6-9 st (ca 2-3 st per kvarter)
Angöring verksamheter	ca 5-6 st (varav 3 st är ersättning för befintliga)
Cykel	Antal platser
Bostäder Boende	600 + 30 specialcyklar (5%)
Bostäder Besökare	150 + 8 specialcyklar (5%)
Verksamheter Anställda	8 + 1 specialcykel
Verksamheter Besökare	14 + 1 specialcykel

Parkeringslösning:

Bilparkeringen för boende, även för rörelsehindrade boende med särskilt parkeringstillstånd, planeras att lösas i parkeringsgarage under kvarteren. Visst samnyttjande kan ske med handels-P i markplan för att klara hela behovet. Utöver detta finns ett behov av angöring i närheten av entréerna för färdtjänst, räddningstjänst, sopbil, flyttbil etc.

Bilparkeringen för verksamheterna planeras att i huvudsak lösas i markplan i ett öppet parkeringsdäck för bästa tillgänglighet. Härtill planeras garaget under kvarteret med matbutiken att kunna samnyttjas med boende för att klara maximalt behov.

Parkeringsplatser för rörelsehindrade besökare till verksamheterna ordnas i tilltänkt samlad parkering, maximalt 25 m från entréer.

Angöring för leveranser till/från matbutiken planeras ske i separat lastzon.

Angöring för leveranser till/från övriga verksamheter planeras att i första hand ske som kantstensparkerings, men möjliggörs även på torget.

Korttidsparkering för snabba ärenden löses som kantstensparkering längs Kongahällavägen.

Cykelplatser för boende placeras i låsta cykelrum i entréplan eller källare.

Cykelplatser för besökare till boende ordnas nära bostadsentréer, med möjlighet att låsa fast cykeln.

Cykelplatser för anställda i verksamhetslokalerna ordnas nära verksamheternas entréer, med möjlighet att låsa fast cykeln. Vädskydd anordnas.

Cykelplatser för besökare till verksamheterna ordnas nära verksamheternas entréer, med möjlighet att låsa fast cykeln.

Cykelplatser planeras även att anordnas öster om Kongahällavägen, i nära anslutning till den nya busshållplatsen, för att möjliggöra pendelcykel-P.

Reglering, kostnadstäckning och byggskede:

Parkeringsplatser för boende avses hyras ut separerat från bostädernas upplåtelse. Parkeringen kommer troligtvis att 3D-bildas och läggas i ett separat bolag, vilket innebär att parkeringens ekonomi måste bära sig själv, dvs de som nyttjar parkeringsplatserna betalar vad de kostar.

Besöksparkeringarna planeras prissättas med fri parkering under en begränsad tid för att kunna konkurrera med handelsplatsen Amhult, men vara avgiftsbelagd under längre tid och nätter för att inte locka till tim-parkering istället för tillståndsparkering för de boende. (Samnyttjandet fungerar bäst om boendes bilar i första hand parkeras i garaget under kvarteren).

Det finns två parkeringsanläggningar i närområdet som i dagsläget är skyltade endast "P" och som skulle kunna vara attraktiva som gratis boende- och besöksparkering. Dels Noleredsskolans parkering, dels en mindre yta bortanför kyrkan. Det finns även några lokalgator i närområdet som inte är skyltade med parkeringsförbud. Enligt grundskoleförvaltningen kommer Noleredsskolans parkeringsanläggning sannolikt att avgiftsbeläggas efter skolans nära förestående ombyggnad.

Under utbyggnadstiden planeras parkeringsplatser för boende färdigställas i takt med att bostäderna färdigställs. För verksamheterna kommer tillfälliga parkeringsplatser att behövas under en del av utbyggnadstiden (ca 1-2 år), förslagsvis på befintlig busshållplats och genom samnyttjande av parkeringsgarage under kvarteren.

Innehållsförteckning

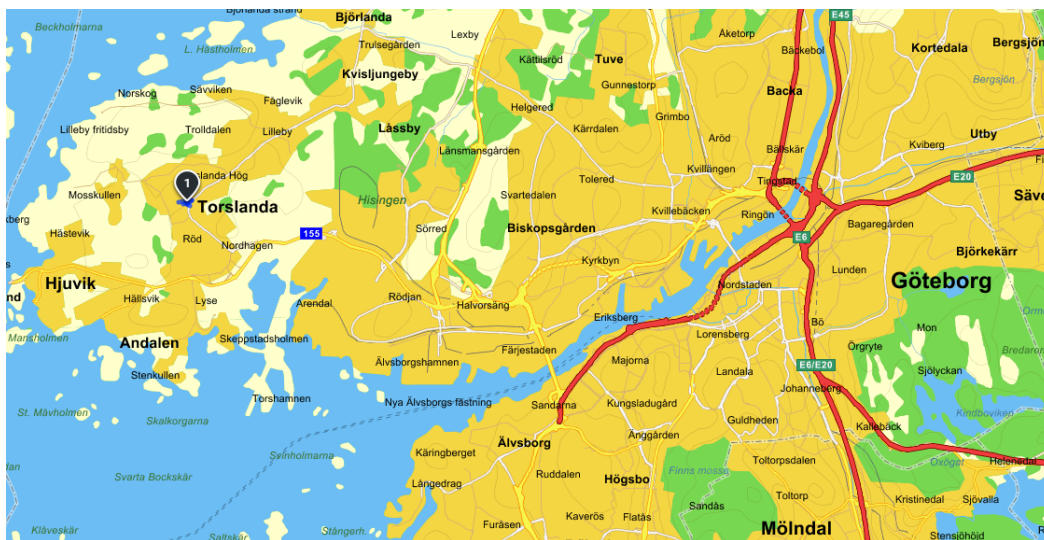
Sammanfattning.....	2
Inledning.....	1
P-tal	2
Startvärde	2
Lägesbedömning	4
Projektanpassning	7
Mobilitetslösningar	8
Resultat P-tal	9
Parkeringsplatser.....	10
Bilparkering	10
Cykelparkering.....	12
Parkeringslösning	13
Bilplatser.....	13
Cykelplatser	14
Reglering, kostnadstäckning och byggskede.....	15
Parkering på gatumark.....	15
Förutsättningar för kostnadstäckning	16
Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet	16

Inledning

Torslanda Torg utgör ett närcentrum för de centrala delarna av Torslanda. Området har utvecklats successivt sedan 1960-talet och innehåller idag restauranger, gym, matbutik och annan närservice, en markparkering med ca 140 platser samt 22 st mindre lägenheter ovanpå verksamheterna.

Målsättningen med den nya detaljplanen är att skapa ett mer attraktivt och tryggare torg genom en generell upprustning av torget, nya verksamhetslokaler och ett tillskott av bostäder.

I arbetet med detaljplanen eftersträvas att möjliggöra för ca 300 lägenheter i flerbostadshus med ca 4.000 BTA verksamhetslokaler i bottenvåningarna, samt parkering för boende och besökare.



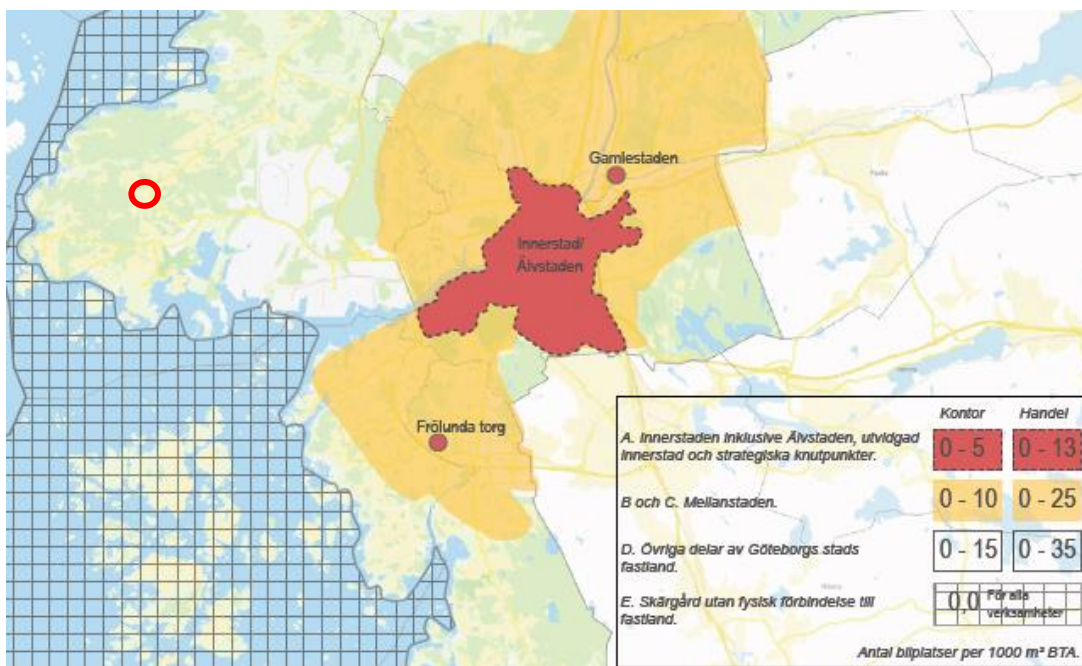
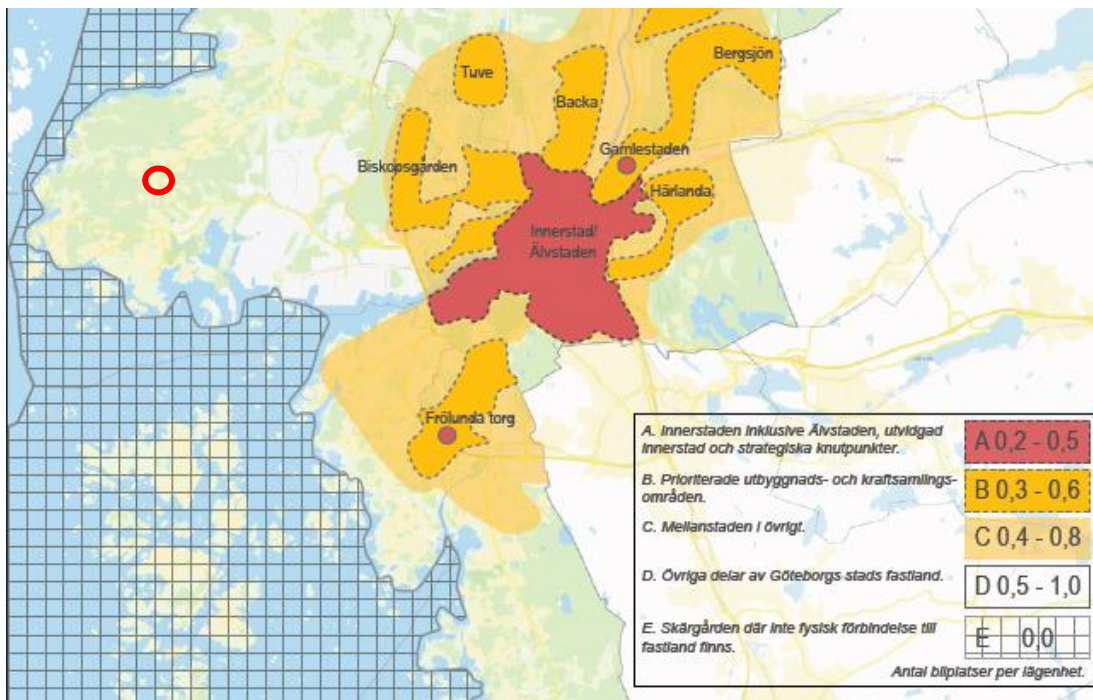
Markeringen "1" i kartan visar projektets läge, inzoomat med blå kant i nedre bilden.

P-tal

Startvärde

Normalspann

Projektet ligger inom zon D:



Startvärde för bilparkering

Startvärde för bostäder är 1,0 platser per lägenhet.

Startvärde för verksamheter (handel) är 35 platser per 1.000 kvm BTA.

Startvärde för cykelparkering

Startvärde för bostäder är 2 platser per lägenhet för boende samt 0,5 platser per lägenhet för besökare/tillfällig användning av boende.

Startvärde för verksamheter ska enligt anvisningarna motsvara efterfrågan från anställda och besökare vid veckomaxtimmen.

Med anvisningarnas 10 anställda per 1.000 BTA samt färdmedelsfördelning om 18% för anställda blir startvärdet för anställda 1,8 st per 1.000 BTA.

Med anvisningarnas 45 besökare per 1.000 BTA samt färdmedelsfördelning om 8% för besökare bli startvärdet för besökare 3,6 st per 1.000 BTA.

Resultat startvärde

	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil					
Bostäder	1,0/lgh				
Verksamheter	35/1000 BTA				
Cykel					
Bostäder	2,5/lgh				
Verksamheter Anställda	1,8/1000 BTA				
Verksamheter Besökande	3,6/1000 BTA				

Lägesbedömning

Bilparkering bostäder

Stort stadsdelscentrum

Projektet ligger inte inom direkt närhet från ett stort stadsdelscentrum.

Sammanvägd tillgänglighet

Projektet möter kriterierna om sammanvägd tillgänglighet för nedanstående kategorier från ”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering”, beskrivet under respektive rubrik.

Kollektivtrafik

Nuvarande hållplats Torslanda Torg ligger intill Kongahällavägen strax söder om projektområdet. I projektet ingår en flytt av hållplatsen till en ny placering i Kongahällavägen i anslutning till torget, vilket ökar attraktiviteten för att åka kollektivt till/från torget. Även en pendelcykelparkering i anslutning till hållplatsen planeras, för att underlätta ett hållbart resande för boende i närliggande områden.

Hållplatsen trafikeras av buss X1 och Svart express med täta avgångar (7 min per linje i högtrafik) och härifrån tar man sig till Amhult resecentrum på 4 minuter, där möjlighet finns att byta till flera andra busslinjer eller fortsätta med X1 till centrala Göteborg. Centralstationen/Nordstan eller Järntorget nås på ca 30 min med buss. Även buss 23 trafikerar hållplatsen och går österut bl a till badplatserna i Lilleby och Sillvik.

Direkt närhet till kollektivtrafik bedöms uppfylld.

Cykel

Längs Kongahällavägen, i direkt anslutning till projektområdet, går en cykelväg som är ansluten till Göteborgs övergripande cykelnät.

Direkt närhet till cykelnät bedöms uppfylld.

Service och andra urbana verksamheter

På Torslanda Torg finns i dagsläget en dagligvarubutik i form av Hemköp. Andra betydelsefulla verksamheter är fiskaffär, blomsterhandel, frisör, gym mm. Några restauranger finns också.

Ambitionen i projektet är att dessa och liknande verksamheter ska bestå, men att minska dagens verksamhetsytor från ca 6.000 BTA till ca 4.000 BTA genom bättre yteffektivitet. Vi kommer också att arbeta aktivt för att etablera en cykelverkstad, vilket helt saknas i Torslanda idag.

I närområdet finns flera skolor och förskolor. Noleredsskolan F-6 ligger strax intill projektområdet och Torslandaskolan 7-9 ligger ca 400 m bort. Strax norr om projektområdet finns en nybyggd förskola med fyra avdelningar och plats för 72 barn.

Vårdcentral finns ca 600 m sydost om projektområdet medan närmaste tandläkare och apotek finns i Amhult, ca 2 km från området. Balder arbetar för att etablera ett apotek i den nya bebyggelsen (det har funnits här tidigare).

En större idrottsplats med fotbollsplaner, sporthall, tennishall, scoutstuga mm finns ca 650 m sydväst om området.

Samtliga nämnda funktioner utom de i Amhult redovisas i kartan nedan och bedömningen är att direkt närhet är uppfylld.



Närliggande service. Den röda fyllda cirkeln är placerad mitt i planområdet och den röda ringen har en radie om ca 500 m.

Sammanfattning

Utifrån planområdets beskrivna läge bedöms området ha en tillräckligt god sammanvägd tillgänglighet för att motivera avdrag av startvärdet.

Justering bedöms därför kunna göras avseende startvärdet för bilparkering bostäder om 10%.

Bilparkering verksamheter

Bas

Projektet har enligt definitionen direkt närhet till god kollektivtrafik och bra cykelinfrastruktur.

Bytespunkt

Projektet uppfyller inte villkoren för avdrag.

Extra

Projektet uppfyller inte villkoren för avdrag.

Cykel

Projektet har enligt definitionen direkt närhet till bra cykelinfrastruktur.

Sammanfattning

Kriterier är uppfyllda för närhet till god kollektivtrafik Bas och direkt närhet till bra cykelinfrastruktur. Justering bedöms därför kunna göras avseende startvärdet för bilparkering verksamheter om 15%.

Cykelparkering bostäder

Parkeringsstalet för cykelparkering bostäder bedöms inte behöva justeras utifrån startvärdet.

Cykelparkering verksamheter

Parkeringsstalet för cykel verksamheter bedöms inte behöva justeras utifrån startvärdet.

Resultat lägesbedömning

	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil					
Bostäder	1,0/lgh	-	$1,0 - 0,1 = 0,9/lgh$		
Verksamheter	35/1000 BTA		$35 - 15\% = 30/1000$ BTA		
Cykel					
Bostäder	2,5/lgh		-		
Verksamheter Anställda	1,8/1000 BTA		-		
Verksamheter Besökande	3,6/1000 BTA		-		

Projektanpassning

Bilparkering bostäder

Ingen justering görs med avseende på förväntad lägenhetsfördelning inom projektet.

Bilparkering verksamheter

Parkeringsstalet sänks utifrån anvisningarnas riktlinjer om blandad stadsbebyggelse/lokalt torg, dvs handel med i huvudsak lokalt kundunderlag.

Maximalt avdrag från startvärdet är enligt anvisningarna 55%, vilket skulle innebära en sänkning till 16 platser/1000 BTA (45% av startvärdet 35 platser/1000 BTA). För att bedöma hur stort avdrag som är rimligt gör projektet följande resonemang:

Dagens verksamhetsytor omfattar ca 6.000 BTA, varav ca 2.000 BTA utgörs av tomma lokaler eller överstora ytor för de verksamheter som finns i lokalerna. Dvs i praktiken innehåller området ca 4.000 BTA nyttjade verksamhetsytor.

Målsättningen i projektet är att skapa ca 4.000 BTA yteffektiva verksamhetslokaler med befintliga verksamhetstyper kompletterat med apotek och cykelverkstad, varför det anses relevant att studera nuvarande parkeringsbehov.

När matbutiken har flest antal besökare är trycket på befintlig parkeringsanläggning störst, varför beläggningen på denna har studerats under butikens veckomaxtimme vid två tillfällen (fredagar efter löneutbetalning kl 16:30-17:30). Vid dessa tillfällen har som mest 90 parkeringsplatser varit belagda.

Beläggningen på befintlig parkeringsanläggning har också studerats vid flertalet tillfällen på andra tider, varvid som mest ca 60 parkeringsplatser varit belagda.

Genom en flytt av befintlig busshållplats närmare torget och tillskapande av bättre cykel- och mopedparkering än idag bedöms behovet av bilparkering för besökande inte komma att öka i den nya bebyggelsen.

Projektets bedömning är att totalt 90 platser bör tillskapas för parkering för verksamheterna i den nya detaljplanen (22,5 platser/1.000 BTA). Ca 70 av dessa bör vara lättillgängliga i markplan och resterande möjliggörs genom samnyttjande med boendeparkering, för att klara veckans maxbelastning.

Studier på plats har även identifierat ett behov att enkelt kunna stanna till för snabba ärenden, t ex hämta paket. Vid platsbesöken användes befintlig lastzon/10 min P med 3 st platser frekvent och även vissa ytor som inte är skyltade som parkering men är belägna nära matbutikens entré. Det är värdefullt för det nya handelscentrats livskraft att tillskapa kantstensparkering längs Kongahällavägen.

Cykelparkering bostäder

Ingen justering.

Cykelparkering verksamheter

Ingen justering.

Resultat projektanpassning

	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil					
Bostäder	1,0/lgh	-	1,0 – 0,1 = 0,9	-	
Verksamheter	35/1000 BTA		35 – 15% = 30/1000 BTA	35 – 36% = 22,5/1000 BTA	
Cykel					
Bostäder	2,5/lgh		-	-	
Verksamheter Anställda	1,8/1000 BTA		-	-	
Verksamheter Besökande	3,6/1000 BTA		-	-	

Mobilitetslösningar

Bostäder

Mobilitetsåtgärder Baspaket

Inga mobilitetslösningar för ytterligare sänkning av parkeringstalet planeras i nuläget, men kommer att tas ställning till senare i planprocessen.

Mobilitetsåtgärder Stjärnpaket

Inga mobilitetslösningar för ytterligare sänkning av parkeringstalet planeras i nuläget, men kommer att tas ställning till senare i planprocessen.

Verksamheter

Mobilitetsåtgärder Baspaket

Inga mobilitetslösningar för ytterligare sänkning av parkeringstalet planeras.

Mobilitetsåtgärder Stjärnpaket

Inga mobilitetslösningar för ytterligare sänkning av parkeringstalet planeras.

Resultat mobilitetslösningar

	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil					
Bostäder	1,0/lgh	-	1,0 – 0,1 = 0,9/lgh	-	-
Verksamheter	35/1000 BTA	 	35 – 15% = 30/1000 BTA	35 – 36% = 22,5/1000 BTA	-
		 			
Cykel					
Bostäder	2,5/lgh	 	-	-	
Verksamheter Anställda	1,8/1000 BTA	 	-	-	
Verksamheter Besökande	3,6/1000 BTA	 	-	-	
		 			

Resultat P-tal

P-tal bil

Bostäder	P-tal 0,9 per lägenhet
Verksamheter	P-tal 22,5 per 1.000 BTA

P-tal cykel

Bostäder Boende	P-tal 2,0 per lägenhet
Bostäder Besökare	P-tal 0,5 per lägenhet
Verksamheter Anställda	P-tal 1,8 per 1.000 BTA
Verksamheter Besökare	P-tal 3,6 per 1.000 BTA

Parkeringsplatser

Bilparkering

Antal platser för ny bebyggelse

Bil	Beräknat parkeringstal	Antal/Yta	Antal parkeringsplatser
Bostäder	0,9 per lägenhet	300	270
Verksamheter	22,5 per 1.000 BTA	4.000	90
		Summa:	360

Antal platser enligt särskild utredning för mobilitet och parkering
Ej aktuellt.

Antal platser för ersättning

Befintligt P-garage med 32 platser rivs. Detta P-garage upplåts i dagsläget främst på korttidskontrakt till personer som t ex ställer av sin sommarbil på vintern, varför P-garagets upphörande inte bedöms behöva ersättas av nya platser. Garaget är heller inte fullt uthyrt.

Befintlig korttids-P/angöringszon om 3 platser behöver ersättas i någon form. Dessutom är behovet större än 3 platser. Detta behov planeras att lösas som kantstensparkering längs Kongahällavägen.

Antal platser för rörelsehindrade eller andra fordon

Av i tabellen ovan angivet antal platser utgör 9 st (3% av startvärdet) platser för rörelsehindrade boende med särskilt parkeringstillstånd. Platserna anordnas i parkeringsgarage under kvarteren.

4 st platser (3% av startvärdet) för rörelsehindrade besökare till verksamheterna anordnas i tilltänt samlad parkering, maximalt 25 m från entréer.

Angöring till bostäderna för de som bor i området sker främst genom garage under husen, men ett visst behov av angöring i närheten av entréerna finns för färdtjänst, räddningstjänst, sopbil, flyttbil etc.

Angöring för leveranser till/från matbutiken planeras ske i separat lastzon.

Angöring för leveranser till/från övriga verksamheter planeras att i första hand ske som kantstensparkering längs Kongahällavägen samt Norra och Västra stråket, men möjliggörs även på torget.

Sammanställning

Antal parkeringsplatser	
Boende	270
varav platser för rörelsehindrade med tillstånd	9
Verksamheter	90
varav platser för rörelsehindrade med tillstånd	4
Angöring bostäder	ca 6-9 st (2-3 st per kvarter)
Angöring verksamheter	ca 5-6 st (varav 3 st är ersättning för befintliga)

Samnyttjande

För att optimera nyttjandet av de parkeringsplatser som kommer att byggas i planområdet – i P-garage under kvarteren i första hand för de boende och i öppet P-garage i markplan i första hand för verksamheterna – föreslås ett samnyttjande mellan bostäder och verksamheter, där boende kan använda verksamhetsparkeringarna (även för besökare till boende) och de boendes parkeringar till viss del kan användas av besökare till verksamheterna (under kvarteret med matbutiken). Risken finns annars att parkeringarna för verksamheterna står tomma på nätterna.

Beräkning av samnyttjande i enlighet med anvisningarna:

Kategori	Nyttjandegrad och antal platser			
	Måndag-fredag dag	Fredag kväll	Lördag dag	Natt
Bostäder	80%	80%	70%	100%
	0,8 x 270 = 216	0,8 x 270 = 216	0,7 x 270 = 189	270
Dagligvaruhandel	40%	100%	80%	5%
	0,4 x 90 = 36	90	0,8 x 90 = 72	0,05 x 90 = 5
Summa platser	252	306	261	275

Den högsta beläggningen är fredag kväll med ett behov om 306 platser. Bedömningen är i dagsläget att ca 250 platser kan tillskapas i parkeringsgarage under kvarteren och ca 70 platser kan tillskapas i markplan eller utomhus, dvs totalt ca 320 platser. Genom ett samnyttjande av platserna klaras därmed erforderligt behov för såväl boende som besökare.

En förutsättning för samnyttjandet är att de boende inte erbjuds att köpa parkeringstillstånd för specifika platser. Sannolikt fylls då garaget under kvarteren först och platserna i markplan sist.

Cykelparkering

Parkering för ny bebyggelse

Cykel	Beräknat parkeringstal	Antal/Yta	Antal parkeringsplatser
Bostäder	2,5 per lägenhet	300	750 + 38 specialcyklar (5%)
Verksamheter Anställda	1,8 per 1.000 BTA	4.000	8 + 1 specialcykel
Verksamheter Besökare	3,6 per 1.000 BTA	4.000	14 + 1 specialcykel
		Summa:	772 + 40 specialcyklar

Samnyttjande

Samnyttjande har inte använts för att beräkna parkeringsbehovet för cykel. Däremot finns stora möjligheter till samnyttjande för besökare till verksamheter och boende, då bostadsentréer och verksamhetslokaler ligger i nära anslutning till varandra. Detta kommer att studeras mer ingående i det fortsatta arbetet med detaljplanen.

Parkeringslösning

Bilplatser

Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet

Det finns inga befintliga parkeringsanläggningar inom i anvisningarna angivna avstånd från planområdet som skulle kunna nyttjas istället för att bygga parkeringar inom planområdet.

Närmast tillhands skulle vara HSB Brf Torslanda Centrums parkeringsplatser som ligger i direkt anslutning väster om planområdet, men planer finns att så småningom utveckla den marken som ett eget projekt, så ett nyttjande av eventuella lediga parkeringsplatser där för utvecklingen av Torslanda Torg är inte möjligt.

Samverkan mellan flera exploatörer inom planen

Inom planen finns endast en exploatör, varför samverkan inte är möjlig.

Lokalisering, utrymme och utformning

Bilparkering för boende planeras att lösas i parkeringsgarage under kvarteren, i ett gemensamt garage för hela planområdet för bäst effektivitet. Samnyttjande kan också ske med handels-P i markplan för att klara hela behovet. Utöver detta finns ett visst behov av angöring i närheten av entréerna för färdtjänst, räddningstjänst, sopbil, flyttbil etc.

Bilparkering för verksamheterna planeras att i huvudsak lösas i markplan i ett öppet parkeringsdäck för bästa tillgänglighet. Härtill planeras garaget under kvarteret med matbutiken att kunna samnyttjas med boende för att klara maximalt behov.

Parkeringsplatser för rörelsehindrade boende med särskilt parkeringstillstånd ordnas i parkeringsgarage under kvarteren.

Parkeringsplatser för rörelsehindrade besökare till verksamheterna ordnas i tilltänkt samlad parkering, maximalt 25 m från entréer.

Angöring för leveranser till/från matbutiken planeras ske i separat lastzon.

Angöring för leveranser till/från övriga verksamheter planeras att i första hand ske som kantstensparkering längs Kongahällavägen samt Norra och Västra stråket, men möjliggörs även på torget.

Korttidsparkering för snabba ärenden, t ex hämta paket, löses som kantstensparkering längs Kongahällavägen.

Cykelplatser

Lokalisering, utrymme och utformning

Cykelplatser för boende placeras i låsta cykelrum i entréplan eller källare. Sannolikt används cykelställ med två våningar där cykelplatserna kan märkas upp, två platser per lägenhet. Härtill planeras ytor för specialcyklar.

Cykelplatser för besökare till boende ordnas nära bostadsentréer, med möjlighet att låsa fast cykeln.

Cykelplatser för anställda i verksamhetslokalerna ordnas nära verksamheternas entréer, med möjlighet att låsa fast cykeln. Väderskydd anordnas.

Cykelplatser för besökare till verksamheterna ordnas nära verksamheternas entréer, med möjlighet att låsa fast cykeln.

Reglering, kostnadstäckning och byggskede

Parkering på gatumark

Söder om planområdet, öster om Kongahällavägen, ca 300 m gångavstånd från planområdet, finns villagatan Vildkaprifolen, som inte har parkeringsförbud.

Söder om planområdet, väster om Kongahällavägen, ca 300-400 m från planområdet, finns flera gator som inte har parkeringsförbud; första delen av Gamla Tumlehedsvägen, infarten till radhusområdet Röds Tellusväg samt fem smågator inom kedjehusområdet "pepparkakshuset" (Gullbrings väg m fl).

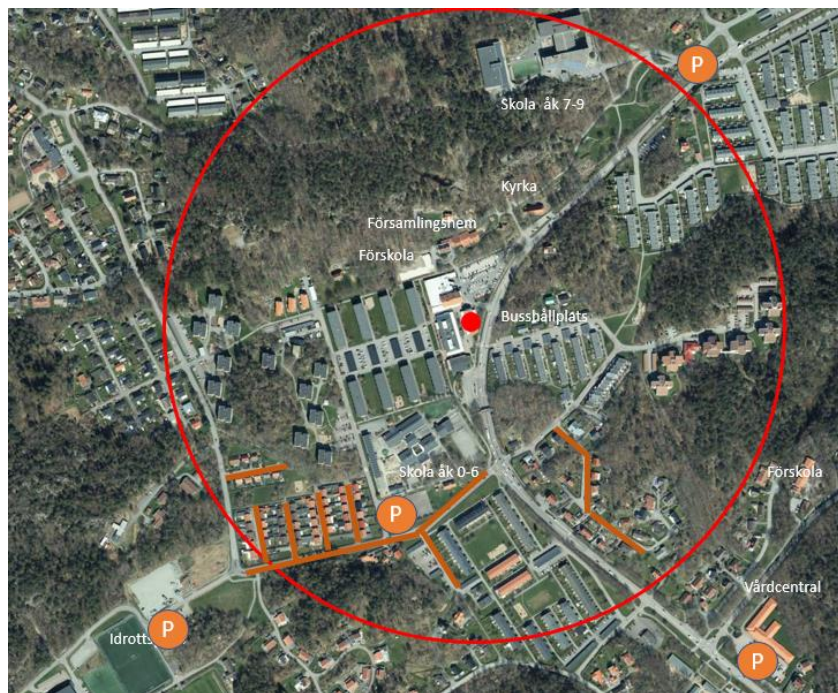
Det finns en stor yta med fri parkering vid Noleredsskolan, ca 300 m gångavstånd från planområdet. Enligt grundskoleförvaltningen kommer denna parkeringsanläggning sannolikt att avgiftsbeläggas efter skolans nära förestående ombyggnad.

Det finns en avgiftsbelagd parkeringsanläggning på Solängsvägen, ca 400 m gångavstånd från planområdet (7 kr/tim alla dagar kl 8-22, övrig tid 2 kr/tim).

Det finns en mindre parkeringsanläggning på Kvarnkullevägen, intill det nya hållplatsläget, som planeras att utvecklas i projektet och kompletteras med cykel- och mopedparkering. I dagsläget är den skyltad P 2 timmar vardagar 8-18 och lördagar 8-15, övrig tid obegränsad P.

Det finns en mindre yta med fri parkering bortanför kyrkogården, drygt 500 m gångavstånd från planområdet, skyltad endast "P" eller "Pendelparkering", ca 10 platser vardera.

Vid vårdcentralen och idrottsplatsen finns också parkeringsplatser endast skyltade "P", men de ligger längre bort, minst 600 m gångavstånd.



Orangea cirklar och streck visar avgiftsfria parkeringsmöjligheter beskrivna i texten ovan. Röd ring visar en radie ca 500 m från planområdet.

Förutsättningar för kostnadstäckning

Parkeringsplatser för boende avses hyras ut separerat från bostädernas upplåtelse. Parkeringen kommer troligtvis att 3D-bildas och hanteras i ett separat bolag, vilket innebär att parkeringens ekonomi måste bära sig själv, dvs de som nyttjar parkeringsplatserna betalar vad de kostar.

Kalkyl för en parkeringsplats i garage under kvarteren:

Investeringskostnad:	250.000 kr (10.000 kr/BTA)
Driftskostnad:	2.400 kr/år (erfarenhetsvärde)
Kapitalkostnad:	10.000 kr/år (om 4% ränta, 100% belåningsgrad)
Total kostnad:	12.400 kr/år
Förväntad hyresintäkt:	14.400 kr/år

dvs full kostnadstäckning erhålls av den som väljer att hyra en parkeringsplats.

Besöksparkeringarna planeras prissättas med fri parkering under en begränsad tid för att kunna konkurrera med handelsplatsen Amhult, men vara avgiftsbelagd under längre tid och nätter för att inte locka till tim-parkering istället för tillståndsparkering för de boende. (Samnyttjandet fungerar bäst om boendes bilar i första hand parkeras i garaget under kvarteren).

Det finns endast en avgiftsbelagd parkering i närområdet (Solängsvägen 7 kr/tim alla dagar kl 8-22, övrig tid 2 kr/tim), så parkeringsavgiften sätts sannolikt unikt för Torslanda Torg.

Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet

Planområdet planeras innehålla tre kvarter med ett gemensamt parkeringsgarage för de boende under kvarteren och ett parkeringsgarage i markplan i det nordöstra kvarteret för besökare.

Utbyggnadsordningen planeras parallellt med detaljplanen och utgår från att torget ska kunna hållas levande under hela utbyggnadstiden, främst genom att matbutiken inte kommer att behöva stänga, att andra verksamheter kan inhysas i temporära lokaler samt att parkering finns tillgänglig.

Utbyggnaden planeras starta med kvarteret i söder, som innehåller bl a en ny matbutik. Medan detta kvarter byggs kan befintlig parkeringsanläggning i nordost nyttjas för besökare till torgets verksamheter. Därefter byggs kvarteret i nordväst, varvid befintlig parkeringsanläggning fortsatt kan användas. När det sista kvarteret byggs, i nordost, behöver parkeringsgaraget under det södra kvarteret samt ytan för den befintliga busshållplatsen nyttjas för besökare till torgets verksamheter, fram till dess att den nya handelsparkeringen står klar i det nordöstra kvarteret. Målsättningen är att kunna nyttja den nya parkeringen innan hela kvarteret står klart för inflyttning, för att begränsa tiden för tillfälliga parkeringslösningar.

