

Kungälv kommun

# Trafikutredning i samband med detaljplan

## Del av Gärdet 1:20 och Karolinen 1, "Kvarter 7"

Kungälv

Uppdragsnr: 108 54 48 Version: 2.1 Datum: 2023-05-11



**Uppdragsgivare:** Kungälv kommun  
**Uppdragsgivarens kontaktperson:** Oskar Mikaelsson, Hanna Hedin  
**Konsult:** Norconsult AB, Theres Svenssons gata 11, 417 55 Göteborg  
**Uppdragsledare:** Maria Young  
**Handläggare:** Linn Hermansson

2.1	2023-05-11	Trafikutredning, justerad	Maria Young	Hanna Hedin och fler i Kungälv	Maria Young
2	2023-04-06	Trafikutredning	Maria Young	Hanna Hedin och fler i Kungälv	Maria Young
1	2023-03-09	Trafikutredning, granskningshandling	Maria Young	Alma Sjöo	Maria Young
Version	Datum	Beskrivning	Upprättat	Granskat	Godkänt

Detta dokument är framtaget av Norconsult AB som del av det uppdrag dokumentet gäller. Upphovsrätten tillhör Norconsult. Beställaren har, om inte annat avtalats, endast rätt att använda och kopiera redovisat uppdragsresultat för uppdragets avsedda ändamål.

## ► Sammanfattning

I Kongahälla i norra delen av Kungälv centrum genomförs en detaljplan för Kvarter 7 där ett nytt bostadshus planeras på mark som i dag är en del av en parkeringsplats vid ICA. I samband med detta studeras nu lämpliga förslag på trafikutförningslösningar för alla trafikanter runt Kvarter 7.

Enligt trafikprognos som togs fram för hela Kongahälla år 2017 kommer Hansagatan år 2040 trafikeras av 6 360 fordon/dygn (årsmedelsdygnstrafik ÅDT). Det innebär att det sannolikt kommer att passera fler bilar än fotgängare längs gatan. Därför går det inte att erbjuda fotgängarna nog god säkerhet och trygghet på gatan om den byggs som en gångfartsgata. Gatan bör i stället utformas som en lågfartsgata där fotgängarna får en gångbana längs gatan för sig själva där fordonstrafik inte är tillåtet. Körbanan föreslås korsa över två upphöjda gångpassager på gupp och en gångpassage vid en avsmalning av körbanan. Detta gör att hastigheten på biltrafiken hålls nere, vilket bidrar till att skapa en trygg och säker miljö.

En 3 meter bred gångbana kan skapas längs Hansagatans västra sida. Då entréer till husen, kantsten och eventuellt stolpar också kommer behöva placeras inom denna bredd är ytan för fotgängare ok men inte väl tilltagen. Bredden räcker inte för att ha en GC-bana längs Hansagatan utan cykeltrafiken får köra i körbanan.

Stora delar av Gymnasiegatan föreslås göras om till GC-bana därför förlängs gångfartsområdet Fräkne Gränd som GC-bana hela vägen till ICA och det skapas ett GC-stråk mellan ICA och Kvarter 7. Detta och att gångfartsområdet Torpe Gränd kopplas ihop med GC-bana hela vägen fram till Vita Fläcken söder om Kvarter 7 ökar tillgängligheten för fotgängare och cyklister inom Kongahälla området.

Två parkeringsplatser försvinner till följd av att parkeringsytan anpassas efter ny entré till ICA. I övrigt kan man genom att ta bort ytterligare 4 befintliga platser skapa 15 nya platser på den södra parkeringsplatsen i direkt anslutning till Kvarter 7. På den norra parkeringsplatsen bedöms det gå att skapa 7 nya parkeringsplatser. Söder om Kvarter 7 skapas en parkerings och angöringsficka med plats för 6 parkerade fordon. Totalt tas 6 parkeringsplatser bort och 28 nya platser kan skapas på ytan som har studerats. Alltså innebär förslaget att det skapas 22 fler platser än det finns på motsvarande yta i dag. Vid fortsatt arbete med detaljutformning och projektering av hus och ytor kan det exakta antalet parkeringsplatser komma att förändras.

## ► Innehåll

<b>1</b>	<b>Inledning</b>	<b>5</b>
1.1	Bakgrund och syfte	5
1.2	Avgränsningar	7
<b>2</b>	<b>Förutsättningar</b>	<b>8</b>
2.1	Målpunkter	8
2.2	Trafiknät i dag	8
2.3	Parkering	10
2.4	Trafiknät i gällande plan	11
2.5	Måldokument i Kungälv	11
2.6	Mål för förändringarna av trafiknät som genomförs i nu aktuella plan	12
<b>3</b>	<b>Trafikflöden</b>	<b>13</b>
<b>4</b>	<b>Åtgärdsförslag</b>	<b>14</b>
4.1	Hansagatan	14
4.2	Gymnasiegatan	18
4.3	Ny utformning av parkeringsplats	22
<b>5</b>	<b>Slutsatser och måluppfyllnad</b>	<b>24</b>
5.1	Parkering	24
5.2	Trygghet och säkerhet	24
5.3	Tillgänglighet:	24
<b>6</b>	<b>Behov av vidare utredningar</b>	<b>26</b>
<b>7</b>	<b>Referenser</b>	<b>29</b>

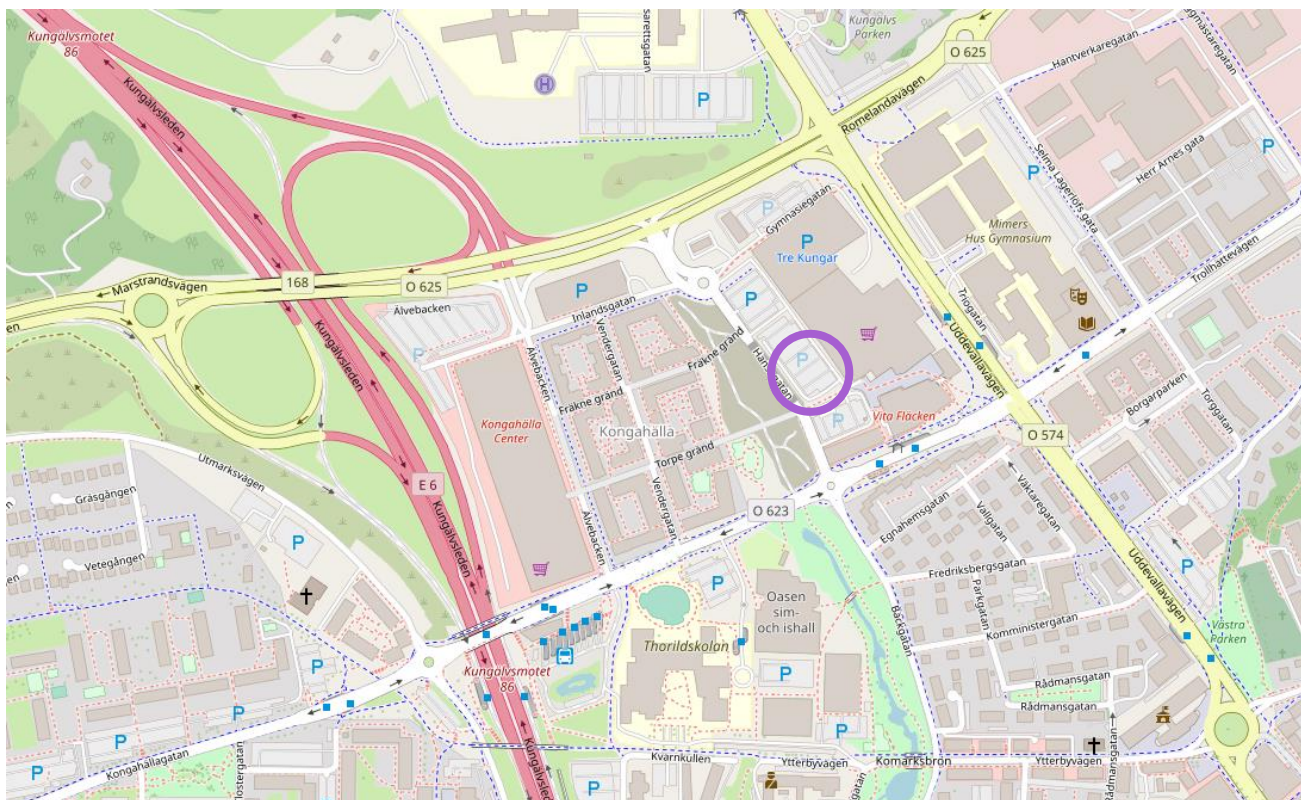
# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund och syfte

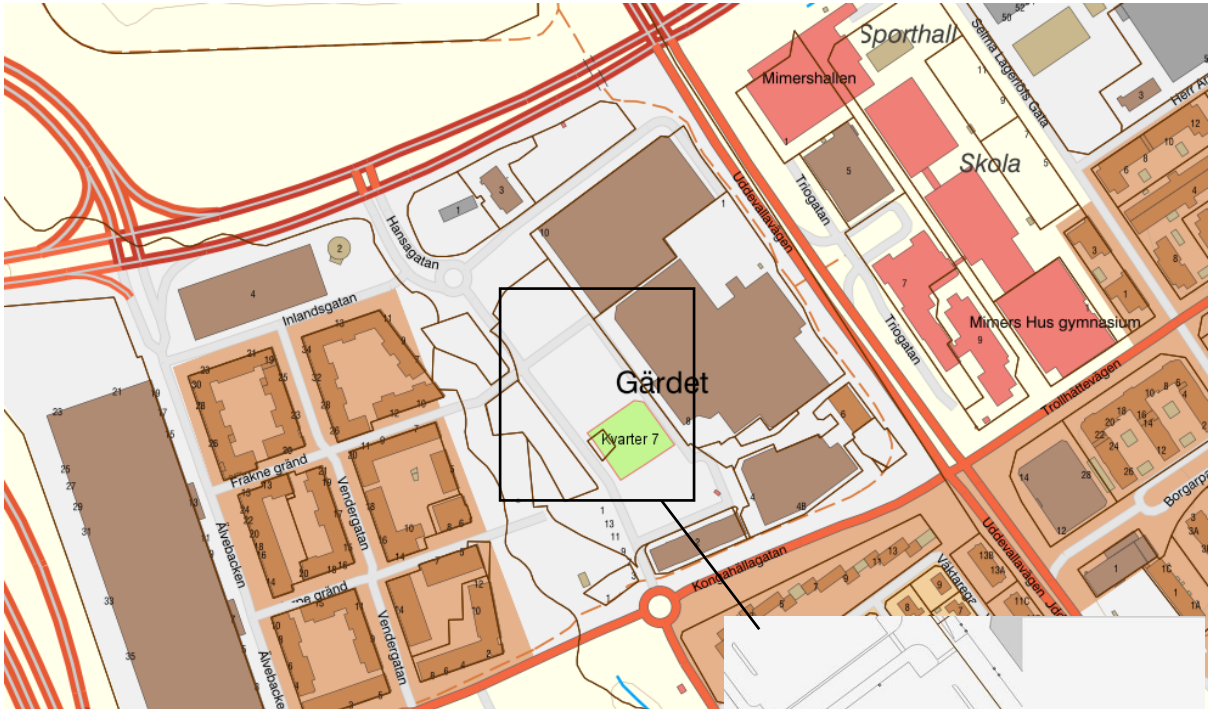
I Kongahälla i norra delen av Kungälv centrum genomförs en detaljplan för Kvarter 7 där ett nytt bostadshus planeras på mark som i dag är en del av en parkeringsplats vid Ica.

Syftet med trafikutredningen är att ta fram lämpliga förslag på trafikutförningslösningar för alla trafikanter runt Kvarter 7.

Figur 1 visar var i Kungälv Kvarter 7 ligger och i Figur 2 visas gränserna för Kvarter 7.



Figur 1 Översiktsskarta (från OpenStreetmap)



Figur 2 Planområdets läge i Kongahälla (från Kungälv's WebGis)

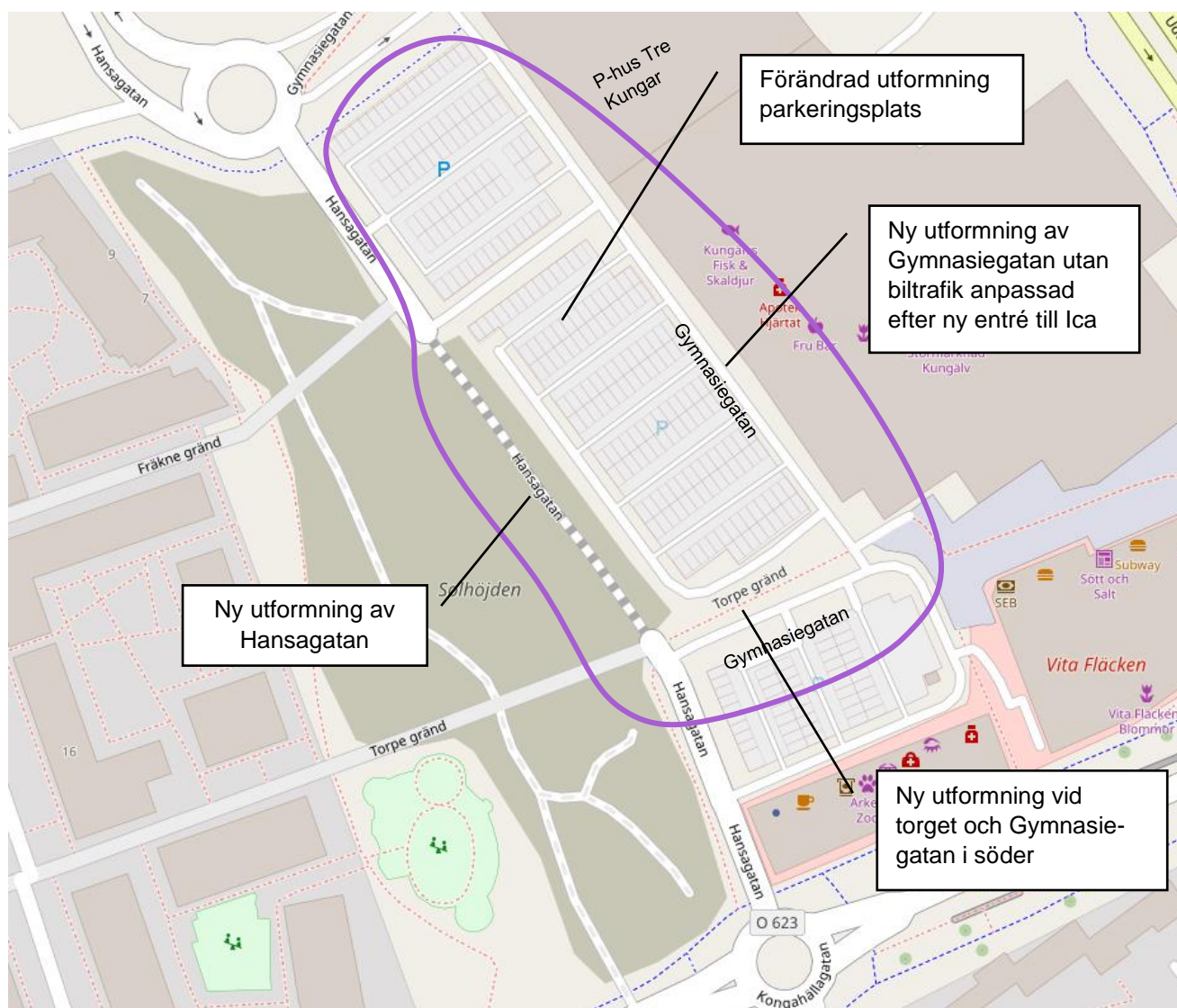


## 1.2 Avgränsningar

Trafikutredningen omfattar bara trafiklösningar i nära anslutning till planområdet. Trafikutredningens fokus är att hitta nya lösningar för allmänna trafikytor som är anpassade efter de övriga förändringar som detaljplanen för med sig.

När det gäller parkering studeras enbart ändrad utformning av allmänna ytor med parkering, se Figur 3. Alltså ingår inte hur många parkeringar som ordnas inom kvartersmark, eller hur många parkeringsplatser för Kvarter 7 som kan finnas i P-huset Tre Kungar.

Trafikutredning och prognoser som tagits fram tidigare i samband med detaljplanerna för hela Kongahälla (se referens 1,2) gäller fortfarande.

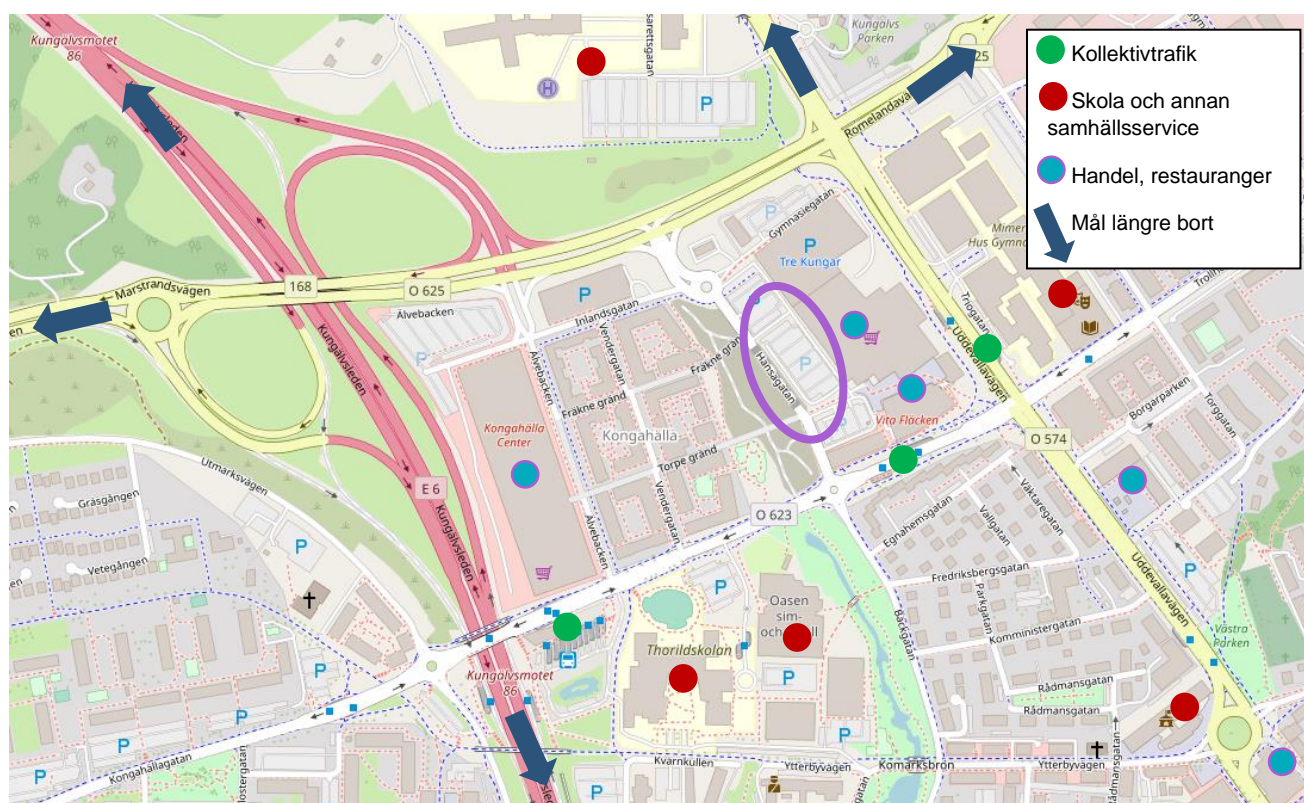


Figur 3 Utredningsområde och fokus för utredningen (bakgrundskarta från OpenStreetMap)

## 2 Förutsättningar

### 2.1 Målpunkter

Figur 4 nedan visar viktiga målpunkter i anslutning till planområdet. Det kommer finnas ett stort behov att kunna ta sig från Kvarter 7 till dessa målpunkter. Till de målpunkterna som är nära skall möjligheterna att gå eller cykla till dem vara mycket goda. Speciellt viktigt är det att det finns bra möjligheter att gå till kollektivtrafikhållplatser. För att uppnå Kungälv's mål om ökad andel kollektivtrafik och GC-trafik samt minskad andel biltrafik är det önskvärt att det är lika enkelt att gå till bussen som till bilen från bostaden.



Figur 4 Målpunkter vid planområdet (bakgrundskarta från OpenStreetMap)

### 2.2 Trafiknät i dag

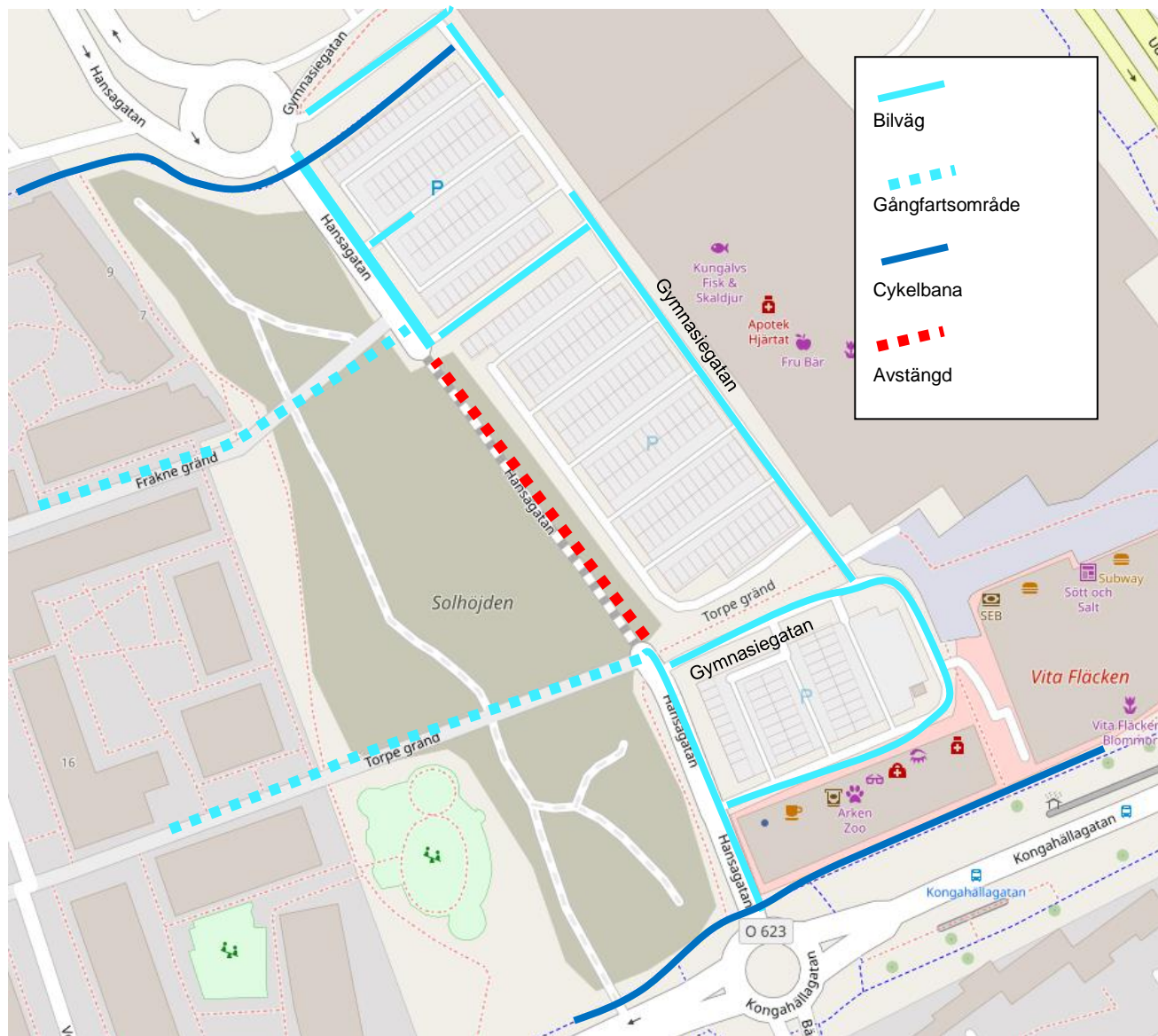
Idag är trafiknäten i området delvis utbyggda och delvis under arbete. Hansagatan är avstängd för trafik förbi Kvarter 7. I stället leds biltrafik via Gymnasiegatan mellan parkeringsplatserna och längs ICA:s fasad.

Cykelbana finns längs Kongahälla gatan och längs Inlandsgatan. Gångbanor och torgytor i området används av cyklister men bara på vissa platser är de reglerade som GC-banor. I övrigt är cyklister hänvisade till att använda körbanor.

Fräkne Gränd och Torpe Gränd är gångfartsgator som alla olika trafikslag får använda men alla skall ta sig fram i gångfart på de gåendes villkor.

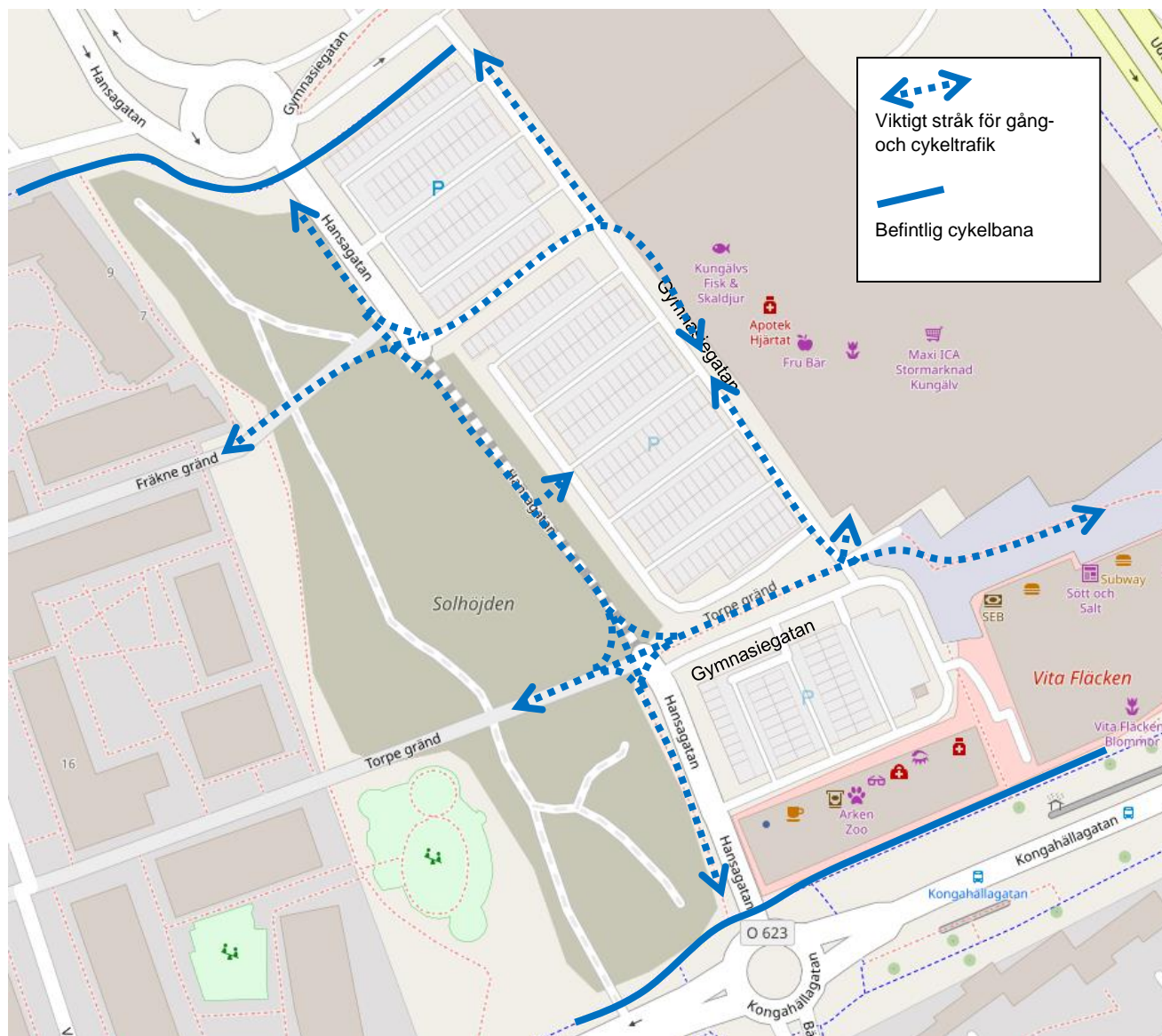


Figur 5 nedan visar dagens trafiknät i området.



Figur 5 Trafiknät vid planområdet (bakgrundskarta från OpenStreetMap)

Figur 6 nedan visar vilka vägar gång- och cykeltrafik bedöms vilja använda inom området.



Figur 6 Stråk där fotgängare och cyklister bedöms ha stort behov av att komma fram i planområdet (bakgrundskarta från OpenStreetMap)

### 2.3 Parkering

Den delen av parkeringsplatsen som kommer finnas kvar måste anpassas efter en tillkommande ny entré till ICA. Samtidigt behöver parkeringsplatsen utökas med så många fler parkeringsplatser som möjligt för att ersätta några av de platserna som försvinner när det nya bostadshuset byggs.

Parkeringen upplevs som ganska trång och besvärlig att ta sig runt inom. Avstånd bakom parkeringsrutorna är 6,5 meter på dagens parkeringsyta vilket är mindre än de 7 meter som ofta används. Då målet är att få in fler

parkeringsplatser, bygga om så lite som möjligt och bibehålla grönska kommer samma mått fortsatt användas. Att öka framkomligheten för bilar på parkeringsplatsen prioriteras inte.

Den nya fastigheten på Kvarter 7 kommer ha infart till sitt garage från parkeringsplatsen och kommer sannolikt också att ordna en eller två rader med parkeringsplatser under delar av huset i markplan. Utformningen av dessa ingår inte i trafikutredningen men det måste vara möjligt att komma till dem från parkeringsplatsen.

## 2.4 Trafiknät i gällande plan

Trafiknätet i området idag är i princip utbyggt enligt gällande plan med undantaget för att Hansagatan inte är utbyggd och inte ännu är öppen för trafik.

Hansagatan är planerad som en gångfartsgata i tidigare planarbete. En gångfartsgata utformas som en enda gemensam yta för alla trafikanter där fordon skall hålla gång fart dvs 7 km/h. Gångfartsgator fungerar som den skall om fotgängare är den trafikantgrupp som är dominerande.

## 2.5 Måldokument i Kungälv

Trafikplan 2017 (referens 3)

Kungälvs trafikplan är en strategiskt inriktad plan för hur kommunen skall arbeta med trafikfrågor för att kunna bidra till att uppsatta hållbarhetsmål (nationella, regionala och kommunala) uppfylls. Trafikplanens inriktning definieras av strategiska mål och resultatmål.

Strategiska mål

- Öka andelen hållbara resor.
- Ny bebyggelse ska stödja en välutbyggd och attraktiv kollektivtrafik genom att i första hand utvecklas i huvud- och sekundärstråk samt i serviceorter.
- Öka trygghet, säkerhet och tillgänglighet i trafikmiljöer.
- Öka samnyttjande av trafikslag.
- Minskad miljö- och klimatpåverkan.

Resultatmål

- Öka andelen gångresor till 15 %, i kommunen som genomsnitt.
- Öka andelen cykelresor till minst 10 %, i kommunen som genomsnitt.
- Öka andelen kollektivtrafikresenärer till minst 40 %, i kommunen som genomsnitt.
- Minska ensambilåkandet i kommunen som genomsnitt.

Attraktiva miljöer och stråk för gång och cykel (referens 5)

Attraktiva miljöer och stråk för gång och cykel är ett dokument som tagits fram kopplat till Trafikplan 2017. I dokumentet lyfts följande strategier fram som viktiga att arbeta med för att bidra till att uppnå Trafikplanen.

- Verka för separering av gång- och cykeltrafik på vältrafikerade stråk
- Utforma gång- och cykelstråk enhetligt, sammanhängande och gent
- Öka tryggheten på gång och cykelstråk
- Fortsatt tillgänglighets- och säkerhetsanpassning av gång- och cykelpassager
- Prioritera yta för gång- och cykeltrafik i tätbebyggda områden
- Förbättra vägvisningen längs gång- och cykelstråk
- Kontinuerligt förbättra standarden på underhåll och vinterväghållning
- Utöka och förbättra möjligheterna till cykelparkering

## 2.6 Mål för förändringarna av trafiknät som genomförs i nu aktuella plan

Parkeringsplatsen norr om Kvarter 7 som kommer finnas kvar måste anpassas efter en tillkommande ny entré till ICA och samtidigt utökas med så många fler parkeringsplatser som möjligt.

Biltrafikmängden på Hansagatan förväntas bli relativt hög och under ett normalt dygn kommer det sannolikt att passera fler bilar än fotgängare längs gatan. Därför går det inte att erbjuda fotgängarna nog god säkerhet och trygghet på gatan om den byggs som en gångfartsgata där alla trafikanter delar på hela ytan fritt. Gatan bör i stället utformas som en lågfartsgata där fotgängarna får en del av gatan för sig själva där fordonstrafik inte är tillåtet. Motorfordon och cyklister skall få plats att komma fram och mötas på körbanan men framkomligheten skall inte vara så god att det lockar till att köra fortare än 20 km/h eller att använda Hansagatan som genomfartsled.

Gymnasiegatan öster om Kvarter 7 anpassas efter ny entré till ICA och blir en gata främst för fotgängare och cyklister. Vissa fordon så som renhållningsfordon och utryckningsfordon måste dock fortfarande kunna komma in på Gymnasiegatan.

Längs Gymnasiegatan söder om Kvarter 7 skall GC-trafik kunna komma fram och en ny angörings- och parkeringsficka behöver anläggas.

Trygga gångförbindelser och möjlighet att tryggt kunna cykla tvärs genom Kongahälla är viktigt. Gångstråken längs Torpe Gränd och Fräkne Gränd bör naturligt förlängas mot ICA och Vita Fläcken. I Figur 6 visas stråk som många fotgängare och cyklister bedöms vilja använda.

### 3 Trafikflöden

Enligt en trafikprognos som togs fram för hela Kongahälla år 2017, se Figur 7, kommer Hansagatan år 2040 trafikeras av 6 360 fordon/dygn (årsmedelsdygnstrafik ÅDT). Denna trafikprognos visar på ett trafiknät där Gymnasiegatan är öppen för biltrafik men med väldigt låga trafikmängder.

Trafikmängder om 20 år att använda vid ytterligare planering av Kvarter 7 antas vara:

- 6 500 ÅDT Hansagatan (lite högre än 6 360 då Gymnasiegatan stängs)
- 230 ÅDT Gymnasiegatan mellan torget och Kvarter 7
- 0 Gymnasiegatan mellan ICA och Kvarter 7
- Ca 500 ÅDT på parkeringsplatsen

Så mycket trafik som över 6 000 fordon på Hansagatan är absolut inte önskvärt. Det är en trafikmängd som motsvarar den som uppmättes på Trollhättevägen öster om Uddevallavägen under våren 2023. Det finns en risk att trafikmängden blir så hög men Hansagatan bör planeras så att biltrafikens framkomlighet begränsas så mycket att trafikmängden på Hansagatan inte blir högre än uppmätt trafikmängd på Älvebacken 2022 det vill säga max 4 000 fordon.



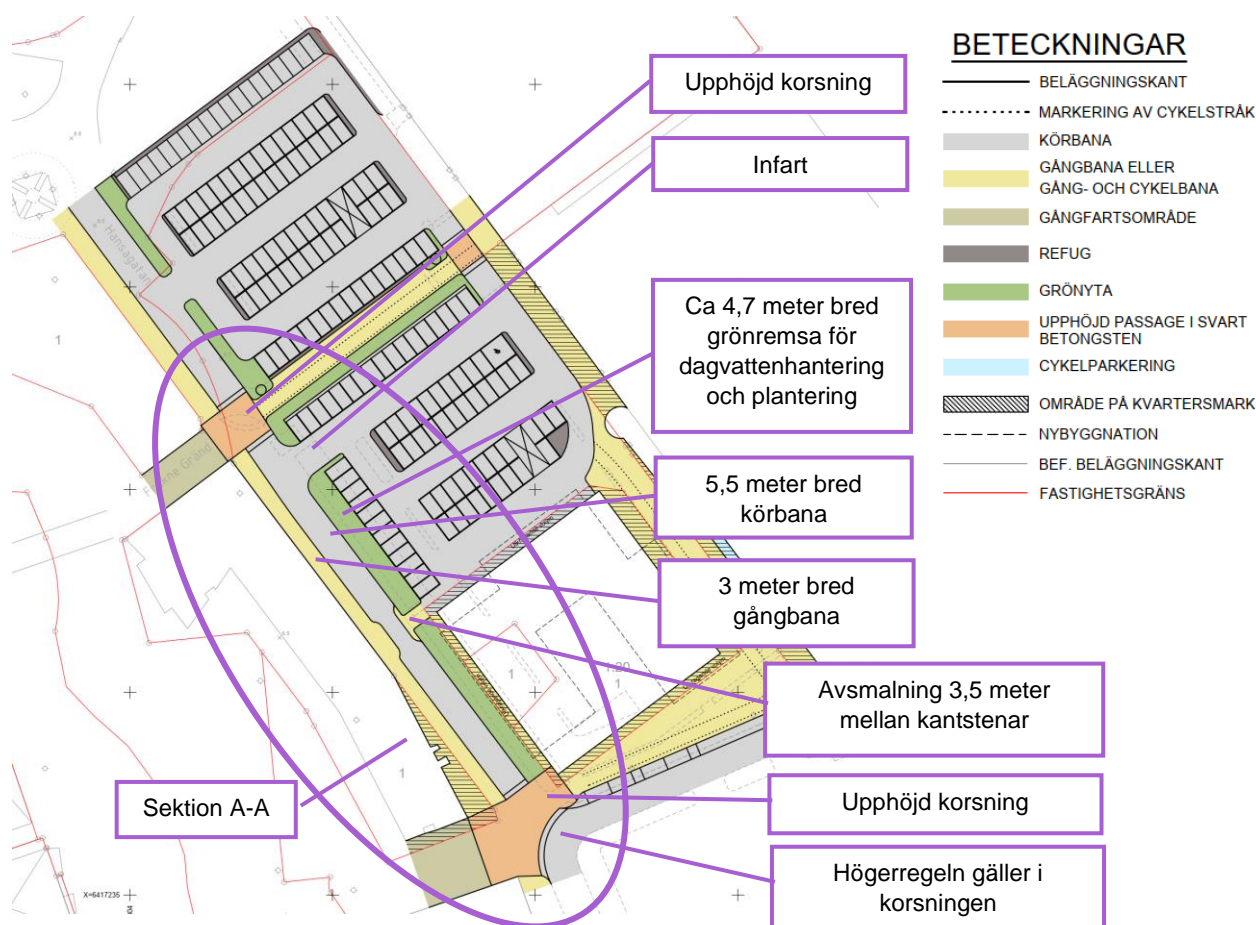
Figur 7 Beräknade trafikflöden år 2040 (ÅDT). Detta är figur 5 från Trafikanalys och simulering av Kongahälla, 2017-03-16.

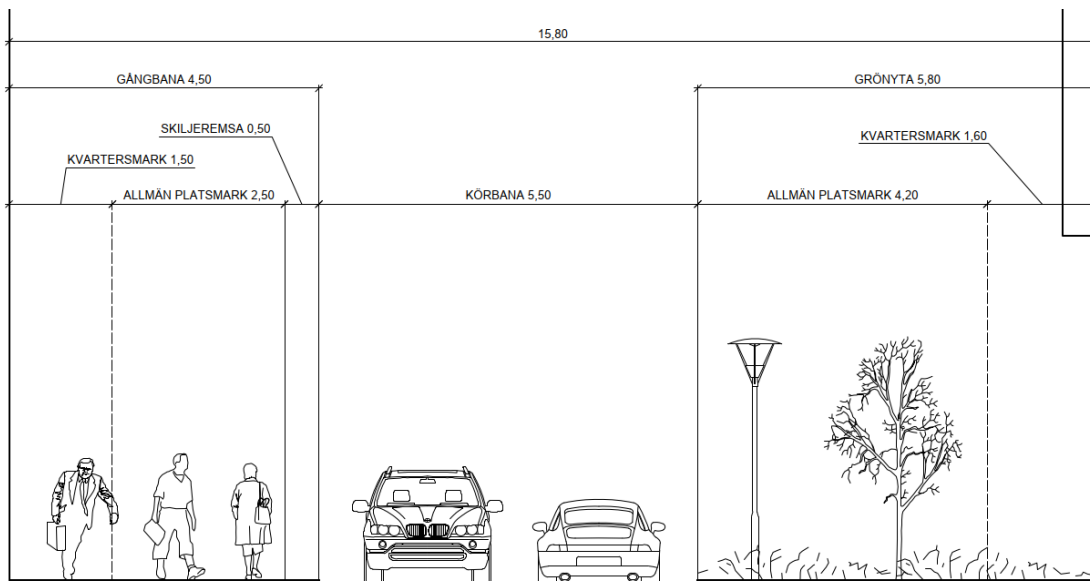
## 4 Åtgärdsförslag

Nedanför beskrivs det utformningsförslag som tagits fram i trafikutredningen. Främst i form av bilder där med kommentarer på ritningen av förslaget. Först redovisas tankar om Hansagatan, sedan om Gymnasiegatan och sist om utformning av parkeringen. För varje del redovisas först förslaget och sedan konsekvenser förslaget väntas föra med sig.

### 4.1 Hansagatan

Hansagatan föreslås utformas med 3 meter gångbana längs fasaderna väster om gatan och 5,5 meter bred körbana. I söder kan också en del av kvartersmarken väster om Hansagatan användas som gångbana. Vid Torpe Gränd och Fräkne Gränd föreslås upphöjda korsningar. Även direkt norr om Kvarter 7 finns det ett behov för fotgängare att korsa Hansagatan här föreslås en avsmalning så att bara en bil i taget kan passera platsen. Den södra parkeringsytan föreslås få ny infart direkt från Hansagatan. Se Figur 8 och Figur 9.





Figur 9 Förslag på sektion Hansagatan (sektion A-A)

Materialval och gestaltning av Hansagatan görs lämpligen så den liknar Vendergatan som ligger väster om Hansagatan. Det vill säga betongsten på gångbanan och asfalt på körbanan. De upphöjda korsningarna bör också utformas på liknande vis som de upphöjda korsningarna där Vendergatan korsar Torpe gränd och Fräkne Gränd med svart betongsten inramat med smågatsten och där ramperna är markerade med vita målade rutor, se Figur 10 och Figur 11.



Figur 10 Korsningen Vendergatan – Torpe Gränd. Korsningarna Hansagatan – Torpe Gränd och Hansagatan – Fräkne Gränd utformas förslagsvis liknande.



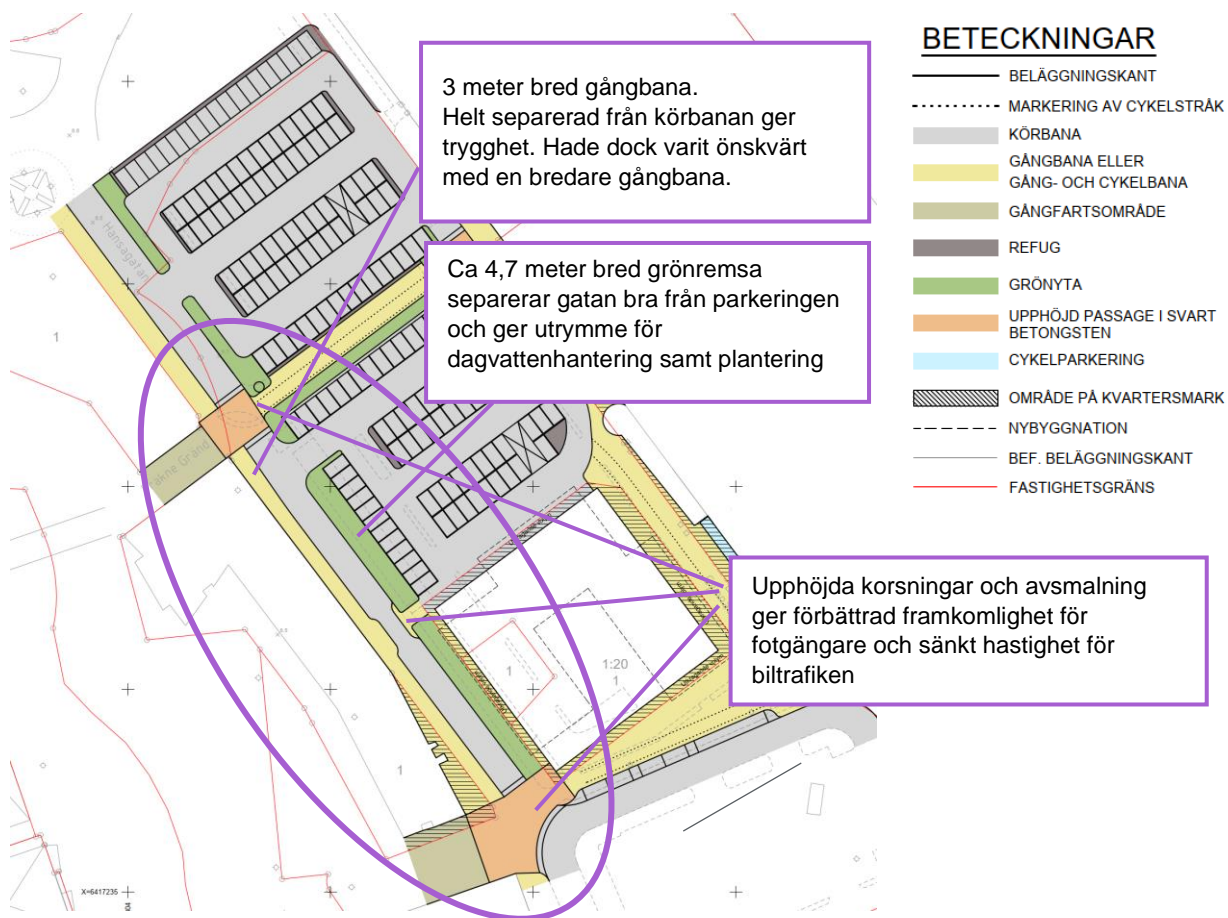
Figur 11 Korsningen Vendergatan – Fräkne Gränd

Konsekvenserna som förslaget förväntas föra med sig beskrivs i Figur 12. De upphöjda korsningarna och avsmalningen syftar till att begränsa biltrafikens framkomlighet och hastighet längs Hansagatan. Målet med utformningen av Hansagatan är att få låga hastigheter, trygg miljö för oskyddade trafikanter och inte locka bilister till eller från parkeringshuset Tre Kungar att välja Hansagatan i stället för Uddevallagatan.

Gångbanan väster om Hansagatan är 3 meter bred inklusive kantsten och skiljeremsa mot körbanan på stora delar av sträckan. Det kan upplevas som trångt. Det är möjligt att fördela om ytorna längs Hansagatan och göra en smalare grönremsa mot parkeringen för att på så vis få en bredare gångbana. Kungälv förespråkar dock att skapa en bred grönremsa. Belysningsstolpar och andra stolpar bör placeras i grönremsan om det är möjligt för att ytan som kan nyttjas av fotgängare på gångbanan blir så stor som möjligt.

En alternativ lösning hade kunnat vara att enkelrikta trafiken på Hansagatan, se kapitel 6.





Figur 12 Konsekvenser av förslagen utformning av Hansagatan

## 4.2 Gymnasiegatan

Mellan parkeringsplatserna föreslås Gymnasiegatan stängas av för biltrafik och förvandlas till en GC-bana. Det är viktigt att förhindra att bilar ändå kör in här med fysiska hinder så som pollare. I förslaget visas träd i båda ändar av den nya GC-banan som hinder för att köra in på ytan det är dock inte utrett om det går att plantera träd här, se Figur 15. Förslagsvis får den nya GC-banan en beläggning som liknar den på Fräkne Gränd, se Figur 13 och en del av ytan markeras som stråk för främst cyklar tex genom att den beläggs med annan färg på betongstenen, se Figur 14.

Mellan ICA och Kvarter 7 förslås Gymnasiegatan omvandlas till en GC-bana. Se Figur 15 och Figur 16. Förslagsvis får den nya GC-banan en beläggning som liknar den på Fräkne Gränd och Torpe Gränd och en del av ytan markeras som stråk för främst cyklar tex genom att den beläggs med annan färg på betongstenen, se Figur 14. Vid ICA:s nya entré blir GC-banan knappt 2,5 meter bred på smalaste platsen. Här kommer det bli trångt för både cyklister och fotgängare att få plats. Den markerade ytan främst avsedd för cyklister bör därför avslutas så att cyklister leds ut på körbanan på parkeringsplatsen. Söder om ICA:s nya entré är en lämplig plats att placera cykelparkering.

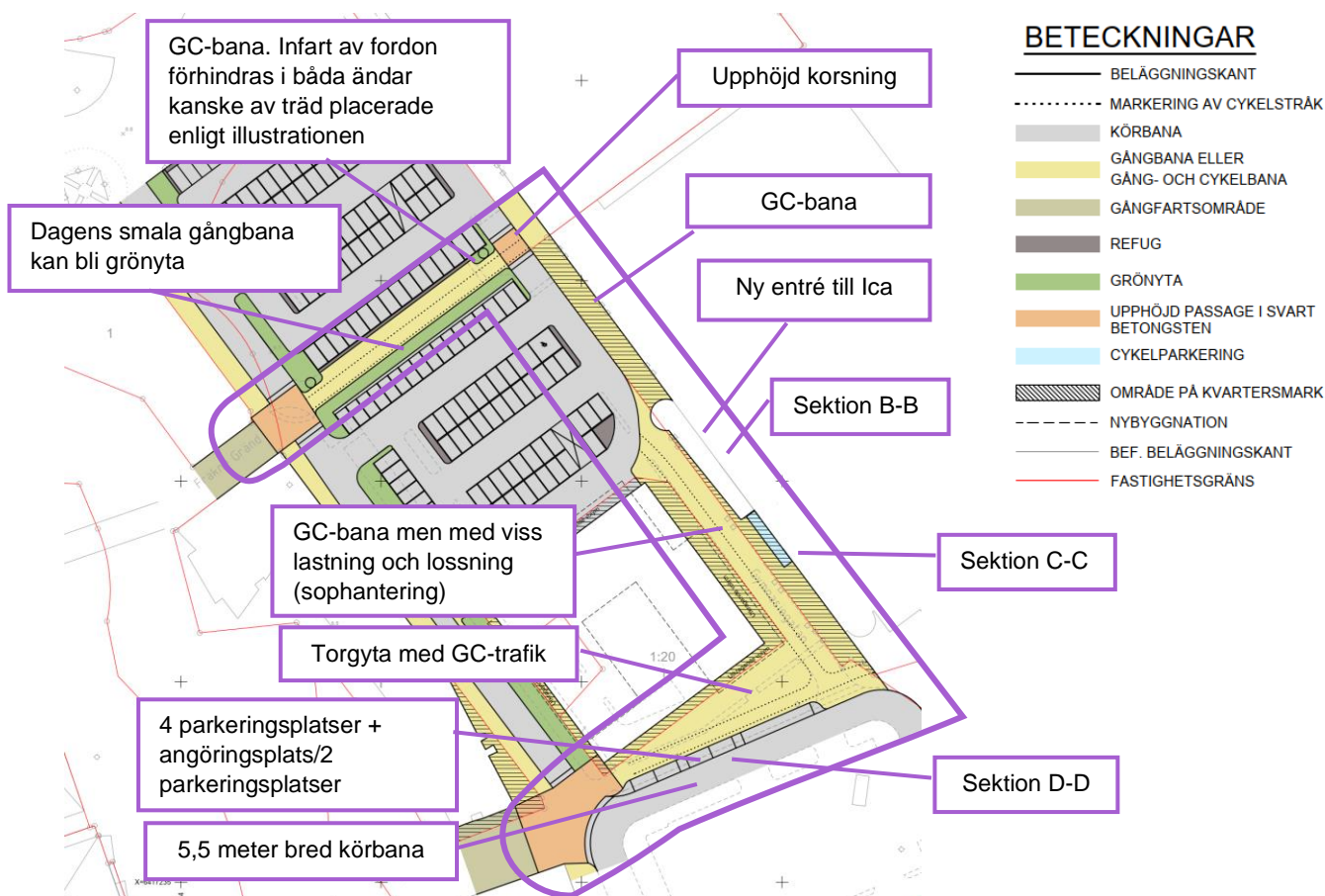
Söder om Kvarter 7 dras bredden på körbanan på Gymnasiegatan ner från 6,5 meter till 5,5 meter, se Figur 15 och Figur 18. I och med att genomfartstrafiken på Gymnasiegatan försvinner bedöms det gå bra att genomföra. En alternativ lösning kan vara trafiken enkelriktas och körbanan smalnas av ytterligare, se kapitel 6. En ny parkerings- och angöringsficka föreslås söder om Kvarter 7. Trots den nya parkeringsfickan blir torgytan söder om Kvarter 7 större än i dag. Torgytan kan efter ombyggnad ändå behålla ungefär dagens gestaltning och därmed likna Torpe Gränd som ytan blir en förlängning av. En del av ytan föreslås markeras som stråk för främst cyklar tex genom att den beläggs med annan färg på betongstenen, se Figur 14.



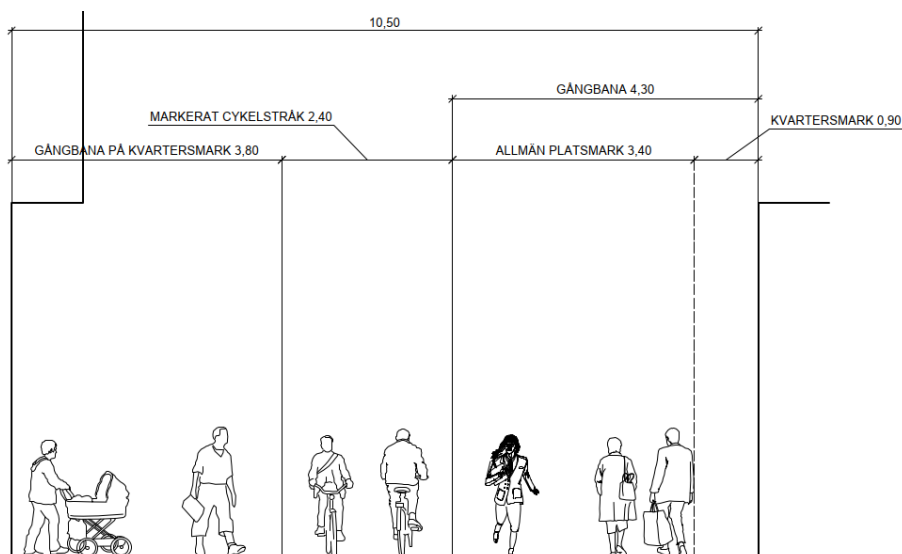
Figur 13 Fräkne Gränd



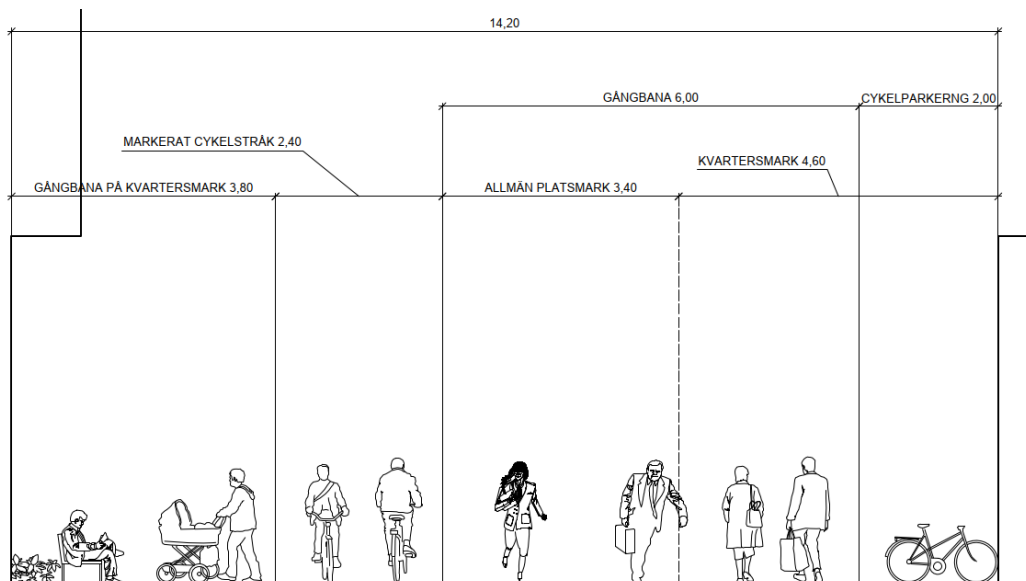
Figur 14 Avvikande beläggning för att markera stråk vid Torpe Gränd



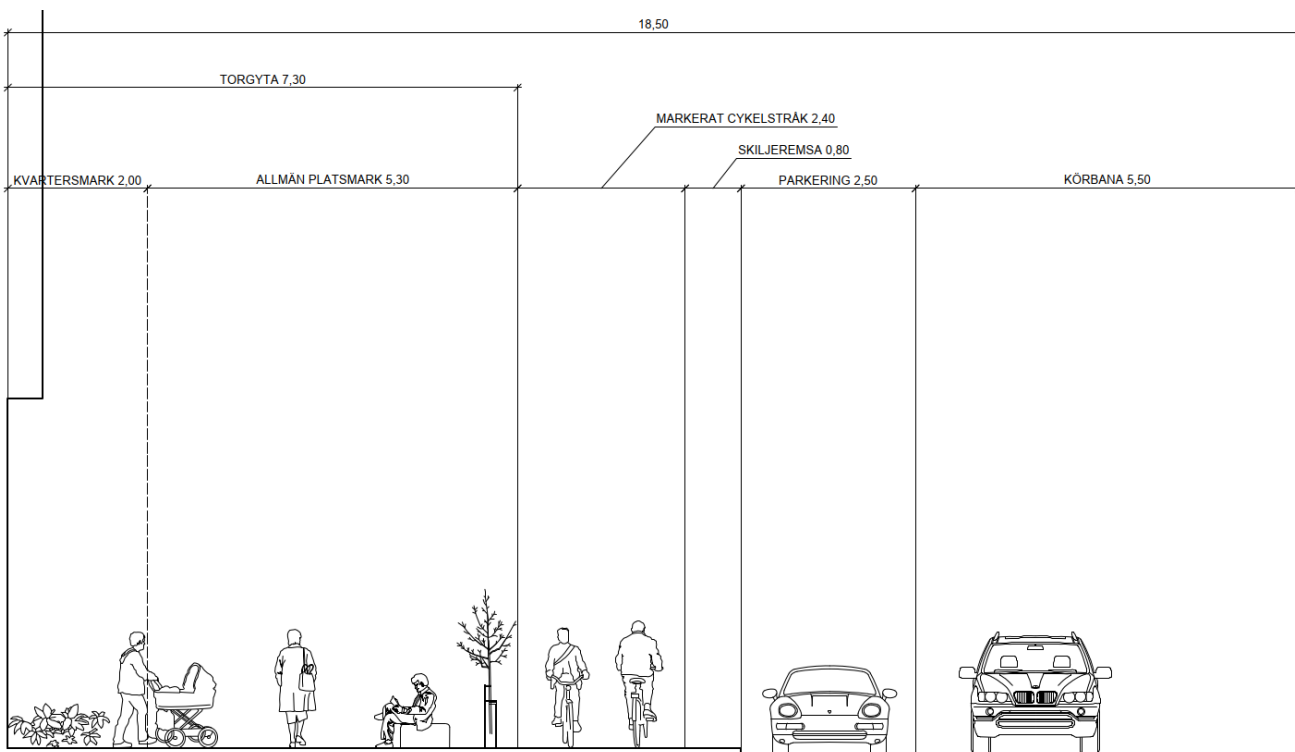
Figur 15 Förslag på utformning av Gymnasiegatan



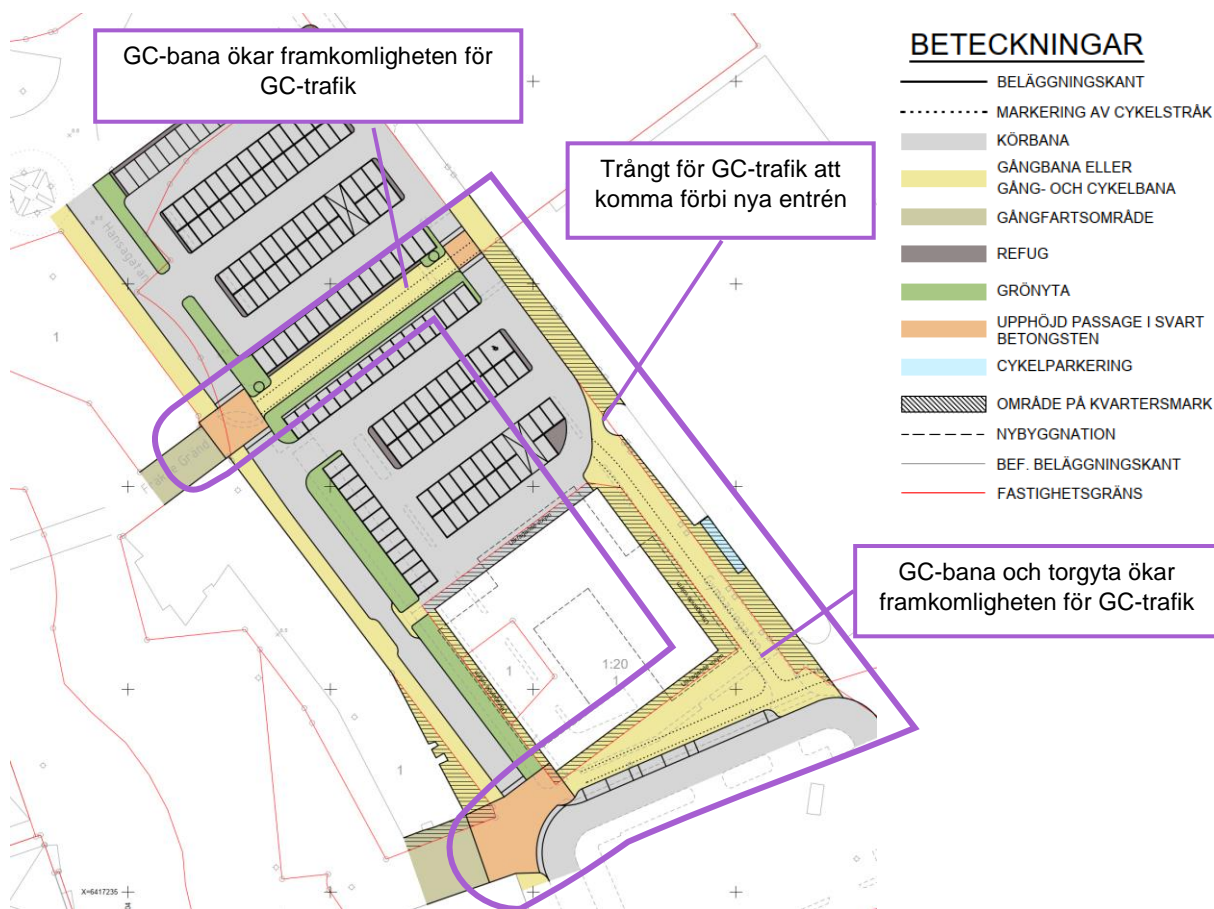
Figur 16 Förslag på sektion Gymnasiegatan mellan kvarter 7 och ICA vid ICA:s entré (sektion B-B)



Figur 17 Förslag på sektion Gymnasiegatan mellan kvarter 7 och ICA (sektion C-C)



Figur 18 Förslag på sektion Gymnasiegatan söder om kvarter 7 (sektion D-D)



Figur 19 Konsekvenser av förslagen utformning av Gymnasiegatan

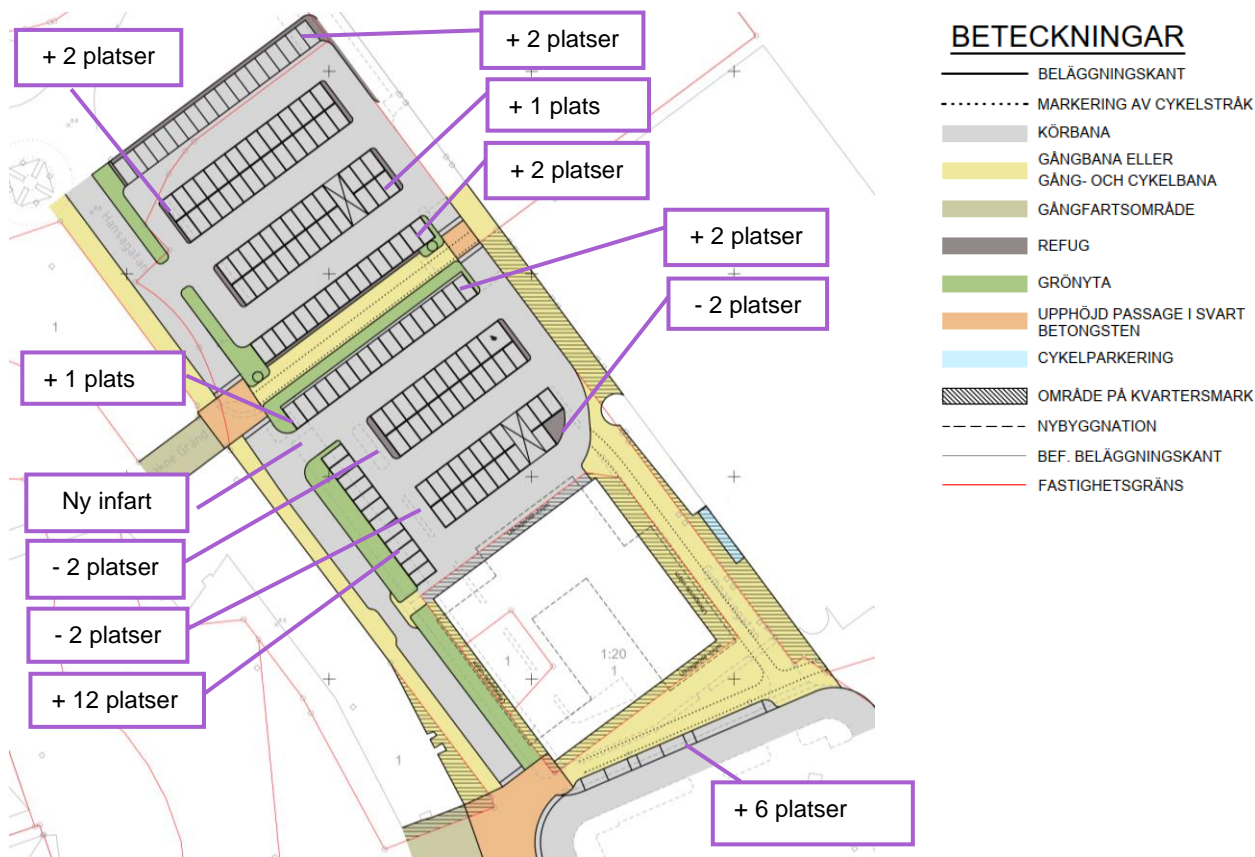
### 4.3 Ny utformning av parkeringsplats

Huvudinfarten till den södra parkeringsytan föreslås flyttas från Gymnasiegatan till en ny infart från Hansagatan. Gymnasiegatan mellan den norra och södra parkeringen blir en GC-bana. För att ge plats för ICA:s nya entré behöver två parkeringsplatser tas bort. Genom att ta bort 4 parkeringsplatser i väster kan man få plats med 12 tvärställda parkeringsplatser längs grönytan som skiljer parkeringen från Hansagatan. Genom att ta bort ett cykelställ i nordöstra hörnan av den södra parkeringsytan kan två nya parkeringar få plats och en ny parkeringsplats kan få plats vid den nya infarten till ytan. På den södra parkeringsytan föreslås alltså att 6 parkeringsplatser tas bort och att 15 nya parkeringsplatser skapas. Se Figur 20.

På den norra parkeringsytan föreslås att den norra infarten till parkeringen stängs och i stället läggs två nya parkeringsplatser här. Genom att ta bort ett träd i sydöstra hörnan kan ytterligare två nya parkeringar få plats. Det föreslås också att en parkeringsplats för rörelsehindrade omvandlas till två vanliga parkeringsplatser och att det norra skeppet med parkeringar förlängs västerut med två ytterligare platser. Totalt skapas 7 ytterligare parkeringsplatser inom den norra parkeringsytan. Se Figur 20.

Söder om Kvarter 7 föreslås en ny parkerings och angöringsficka där 6 bilar kan parkera under de tider som den föreslagna lastplatsen inte används för lastning och lossning. Under tiden som lastning och lossning sker kan 4 bilar parkera i fickan.

Totalt försvinner 6 parkeringsplatser och skapas 28 nya parkeringsplatser inom ytan som har studerats. Det innebär 22 fler parkeringsplatser.



Figur 20 Förslag på utformning av parkering (6 befintliga parkeringsplatser tas bort för att kunna skapa 28 nya platser, ett tillskott på 22 platser)

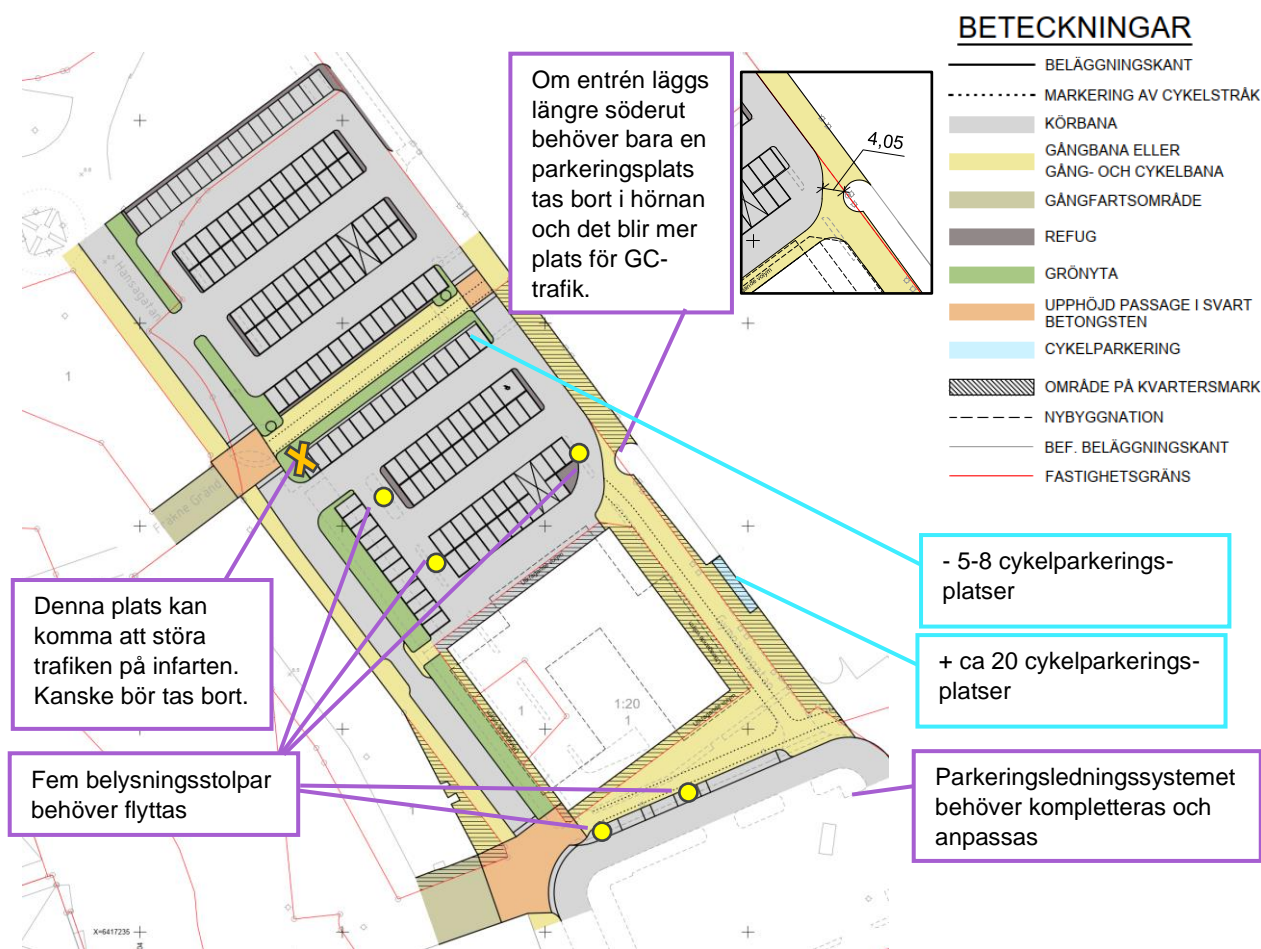
Om ICA:s nya entré kan läggas längre söder ut än vad som föreslagits från ICA kan ytterligare en befintlig parkeringsplats sparas och GC-banan runt entrén kan göras bredare (ca 4 meter bred i stället för 2,5 meter), se infälld bild i Figur 21. Om entrén flyttas söder ut bedöms det fortfarande vara möjligt att komma förbi entrén med de transportfordon så som sophantering som kommer köra här.

Den nya parkeringsplatsen som föreslås vid den nya infarten är svår att nå. Den ligger där all trafiken till eller från parkeringen måste svänga. När en bil kör in eller ut från platsen måste den svänga extra mycket och stoppar upp för övrig svängande trafik på infarten och på Hansagatan vilket riskerar att skapa köer och otrygghet. Kanske bör denna tas bort från förslaget.

Tre belysningsstolpar på den södra parkeringsytan behöver flyttas och det samma gäller två belysningsstolpar vid den nya parkeringsfickan längs Gymnasiegatan söder om Kvarter 7.

Parkeringsledningssystemet som hjälper bilister att hitta en ledig parkeringsplats i området måste kompletteras och göras om för att anpassas till den nya trafiksituationen.

De 5 - 8 cykelparkeringsplatser som tas bort för att skapa två nya bilparkeringsplatser föreslås ersättas med ca 20 cykelparkeringsplatser längs Gymnasiegatan söder om ICA:s nya entré. Cykelställ där det är möjligt att låsa fast cykelramen bör väljas.



Figur 21 Konsekvenser av förslagen utformning av parkering och alternativ utformning

## 5 Slutsatser och måluppfyllnad

### 5.1 Parkering

Två parkeringsplatser försvinner till följd av att parkeringsytan anpassas efter ny entré till ICA. I övrigt kan man genom att ta bort ytterligare 4 befintliga platser skapa 15 nya platser på den södra parkeringsytan i direkt anslutning till Kvarter 7. Här kan man med förslaget alltså ge plats till 9 fler bilar än vad som får plats samma yta idag.

På den norra parkeringsplatsen bedöms det gå att skapa 7 nya parkeringsplatser.

Söder om Kvarter 7 skapas en parkerings- och angöringsficka med plats för 6 parkerade fordon. Två av dessa platser kan regleras så de är en lastzon på vissa tider av dygnet och parkering, förslagsvis korttidsparkering, på övrig tid.

Totalt tas 6 parkeringsplatser bort och 28 nya platser kan skapas inom det studerade området. Dvs 22 fler platser än det finns på motsvarande yta i dag kan skapas. 22 fler parkeringsplatser innebär att projekt målet om att skapa så många fler parkeringsplatser som möjligt uppfylls. Fler parkeringsplatser bidrar dock inte alls till att uppfylla målet om ökad andel hållbara resor i Kungälv's Trafikplan.

De 5 - 8 cykelparkeringsplatser som tas bort för att skapa två nya bilparkeringsplatser föreslås ersättas med ca 20 cykelparkeringsplatser längs Gymnasiegatan söder om ICA:s nya entré. Plats för fler parkerade cyklar på en plats som är närmare cyklisternas viktigaste målpunkter i området bidrar till att uppfylla målet om ökad andel hållbara resor i Kungälv's Trafikplan.

### 5.2 Trygghet och säkerhet

Genom att separera körbanan från gångbanan på Hansagatan ges fotgängarna en skyddad tryggare yta att vistas på. Genom att körbanan korsar över två upphöjda korsningar och en avsmalning hålls hastigheten på biltrafiken nere vilket bidrar till att skapa en trygg och säker miljö.

Att cykeltrafik är blandad med gångtrafik på många ytor ger trygghetsproblem. Genom att markera stråk med avvikande material där det finns plats på GC-banor och påvisa att längs det här stråket är det lämpligt att cykla minimeras dock detta problem. Vid ICA:s entré är GC-banan så smal att det inte finns utrymme för en cykel att cykla längs GC-banan utan att störa och skapa otrygghet för de fotgängare som är på väg att gå in till ICA.

### 5.3 Tillgänglighet:

Kvarter 7 byggs mycket nära flera kollektivtrafikhållplatser. Det finns alla möjligheter för de som flyttar in till Kvarter 7 att välja att åka buss och därmed bidra till att uppfylla Kungälv's mål om ökad andel kollektivtrafiksresenärer.

När stora delar av Gymnasiegatan görs om till GC-bana förlängs gångfartsområdet Fräkne Gränd som GC-bana hela vägen till ICA och det skapas ett brett GC-stråk längs Gymnasiegatan mellan ICA och Kvarter 7. Detta och att gångfartsområdet Torpe Gränd kopplas ihop med GC-bana hela vägen fram till Vita Fläcken söder om Kvarter 7 ökar tillgängligheten för fotgängare och cyklister inom Kongahälla området. De som flyttar in i Kvarter 7 har mycket goda möjligheter att kunna gå och cykla till många viktiga målpunkter och därmed bidra till att uppfylla Kungälv's mål om ökad andel hållbara resor.

En gångbana som på smalaste sträckan är ca 3 meter bred skapas längs Hansagatans västra sida. Då husfasaden ligger i direkt anslutning till gångbanan och kantsten samt eventuellt stolpar också kommer



behöva placeras inom denna bredd är ytan för fotgängare tillräcklig men inte väl tilltagen. Bredden räcker inte för att ha en GC-bana längs Hansagatan utan cykeltrafiken får köra i körbanan.

I föreslagen lösning kommer biltrafiken kunna köra längs Hansagatan i båda riktningar. Den smala körbanan, de två upphöjda korsningarna och avsmalningen på vägen kommer göra det lite besvärligt och långsamt att välja att köra via Hansagatan men då det ligger stora parkeringsanläggningar och viktiga målpunkter för bilisterna, både söder och norr om Kvarter 7, kommer trafikmängden på gatan bli relativt hög.

Den goda tillgängligheten för biltrafik, närheten till Marstrandsvägen och E6 samt de många parkeringsplatserna i området kommer göra det attraktivt för de som flyttar in i Kvarter 7 att äga och använda bil. Detta bidrar inte till att uppfylla Kungälv's mål om ökad andel hållbara resor.

## 6 Behov av vidare utredningar

Trygghet och framkomlighet på parkeringsplatsen.

Den nya parkeringsplats som har föreslagits vid den nya infarten till den södra parkeringsytan är svår att köra till och från. När en bil använder den kan det hindra andra fordons framkomlighet och bidra till att platsen upplevs som otrygg.

Utanför ICA:s entré är det trångt. Om cyklister använder GC-banan för att cykla förbi entrén kommer det att upplevas som otryggt för fotgängare. Därför bör det utredas vidare om ICA:s entré kan utformas och placeras så att den ger ett mindre intrång på parkeringsytan och det blir mer utrymme för fotgängare och cyklister att ta sig förbi entrén.

Reglering av parkeringar och mobilitetsåtgärder.

Hur parkeringsledningssystemet bäst kompletteras och anpassas till den nya trafiksituationen måste utredas.

Det kan behöva utredas hur parkeringsplatserna som främst är avsedda för handeln i området skall regleras så att de inte fylls av boende och besökande till boende. Behöver också utredas hur övriga parkeringsplatser i hela Kongahällaområdet bör regleras så att de inte blir för attraktivt att äga och använda bil om man bor i området. Vilka typer av mobilitetsåtgärder som kan införas för att locka de som flyttar in i området till att åka kollektivt, gå och cykla i stället för att köra bil borde utredas vidare.

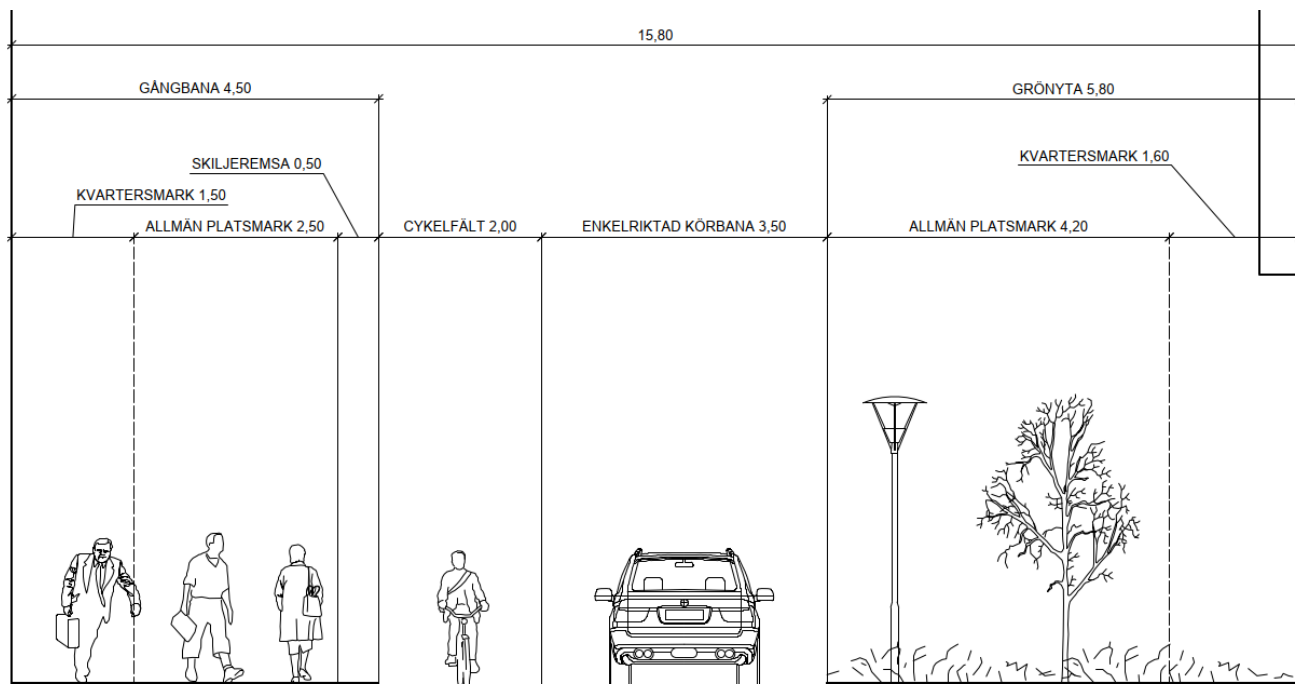
Mått och reglering av Hansagatan.

Vilken hastighetsreglering som Hansagatan skall få bör utredas vidare. 30, 40 eller kanske cykelfartsgata skulle man kunna tänka sig. Om behovet för bred gångbana eller grönremsa är störst kan också behöva utredas vidare.

Det skulle vara lämpligt att enkelrikta Hansagatan för att begränsa trafikmängderna på gatan. Enkelriktningen bör i så fall göras så att man får köra norr ut. Då kan de som parkerat i parkeringshuset inte köra ut via Hansagatan söder ut medan de som inte hittar en parkeringsplats på torget i söder kan köra norr ut och hitta en parkeringsplats där. Enkelriktningen bör gälla söder om den nya infarten till parkeringsplatsen och kan regleras som enkelriktning eller genom att förbjuda infart av motorfordon från norr. För att skapa flexibilitet och behålla möjligheten att kunna dubbelrikta gatan i framtiden är det lämpligt att ändå bygga så att körbanans bredd är 5,5 meter. Ca 2 meter av bredden på körbanan kan användas till att måla upp en cykelbana för cyklister som cyklar söder ut. Figur 22 och Figur 23 visar hur utformningen kan anpassas till enkelriktning av Hansagatan.



Figur 22 Idéskiss över hur utformningen enkelt kan ändras till enkelriktning av Hansagatan



Figur 23 Idéskiss över hur sektionen enkelt kan ändras till enkelriktning av Hansagatan

### Mått och reglering av Gymnasiegatan runt torget.

Inför att Hansagatan öppnas igen och Gymnasiegatan stängs kan det vara lämpligt att utreda hur trafiken bör regleras runt torget med parkeringsplatser vid Vita Fläcken. I dag är trafiken enkelriktad för enbart infart till parkeringarna på södra sidan. Det kanske är lämpligt att enkelrikta trafiken runt hela torget, se Figur 24. Kanske kan då körbanan smaltas av lite och ytan för fotgängare och cyklister söder om kvarter 7 göras bredare än i förslaget.



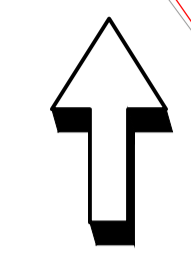
Figur 24 Trafiknät för biltrafik i dag överst till vänster. Övriga figurer visar olika idéer på hur man skulle kunna enkelrikta runt torget (bakgrundskarta från OpenStreetMap)

## 7 Referenser

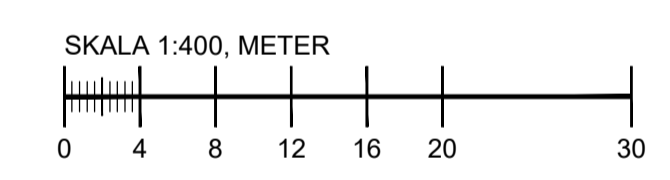
1. Trafikanalys och simulering av Kongahälla, 2017-03-16, framtagen av Sweco på uppdrag av Kungälv.
2. Beräkning av indata till Trafikanalys och simulering av Kongahälla, 2017-01-30 framtagen av Sweco på uppdrag av Kungälv
3. Trafikplan 2017, Plan för smart och effektivparkering, Kungälv, KS2019/1290
4. Parkeringsnorm, Del av smart och effektiv parkering, Kungälv, KS2021/0684
5. Attraktiva Miljöer och stråk för gång och cykel, Plan för gång och cykel med utgångspunkt från Trafikplan 2017, KS2019/1639



- BETECKNINGAR**
- BELÄGGNINGSKANT
  - ..... MARKERING AV CYKELSTRÄK
  - KÖRBANA
  - GÅGBANA ELLER GÅNG- OCH CYKELBANA
  - GÅNGFARTSOMRÅDE
  - REFUG
  - GRÖNYTA
  - UPPHÖJD PASSAGE I SVART BETONGSTEN
  - CYKELPARKERING
  - ▨ OMRÅDE PÅ KVARTERSMARK
  - - - - - NYBYGGNATION
  - BEF. BELÄGGNINGSKANT
  - FASTIGHETSGRÄNS



**KOORDINATSYSTEM**  
 PLAN: SWEREF 99 12 00  
 HÖJD: RH 2000



BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	SIGN	DATUM

**TRAFIKUTREDNING**

KUNGÄLVSKOMMUN

TU KVARTER 7



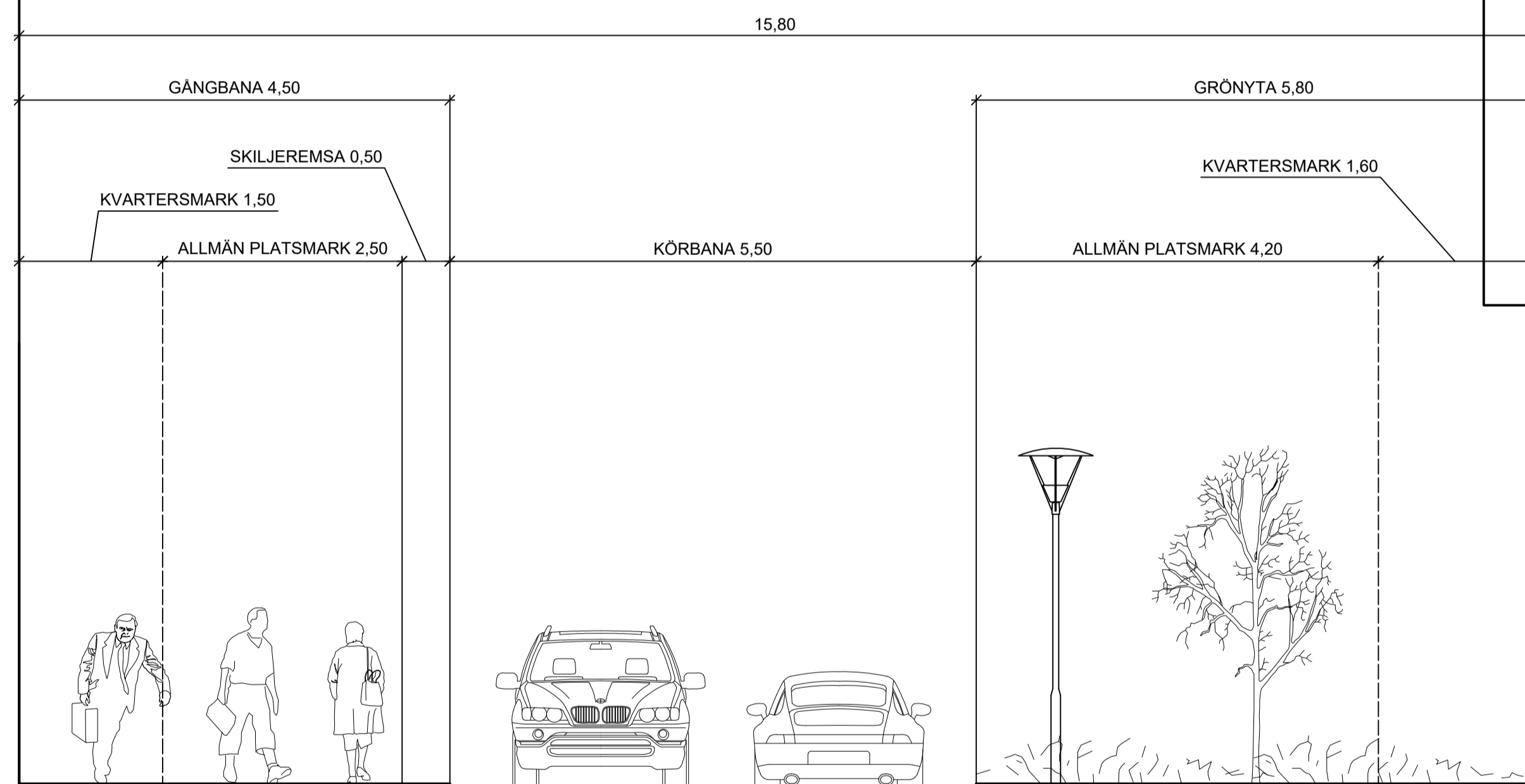
UPPDRAG NR	RITAD AV	HANDLAGGARE
1085448	L.HERMANSSON	L.HERMANSSON
DATUM	ANSVARIG	
2023-05-10	M.YOUNG	

KVARTER 7

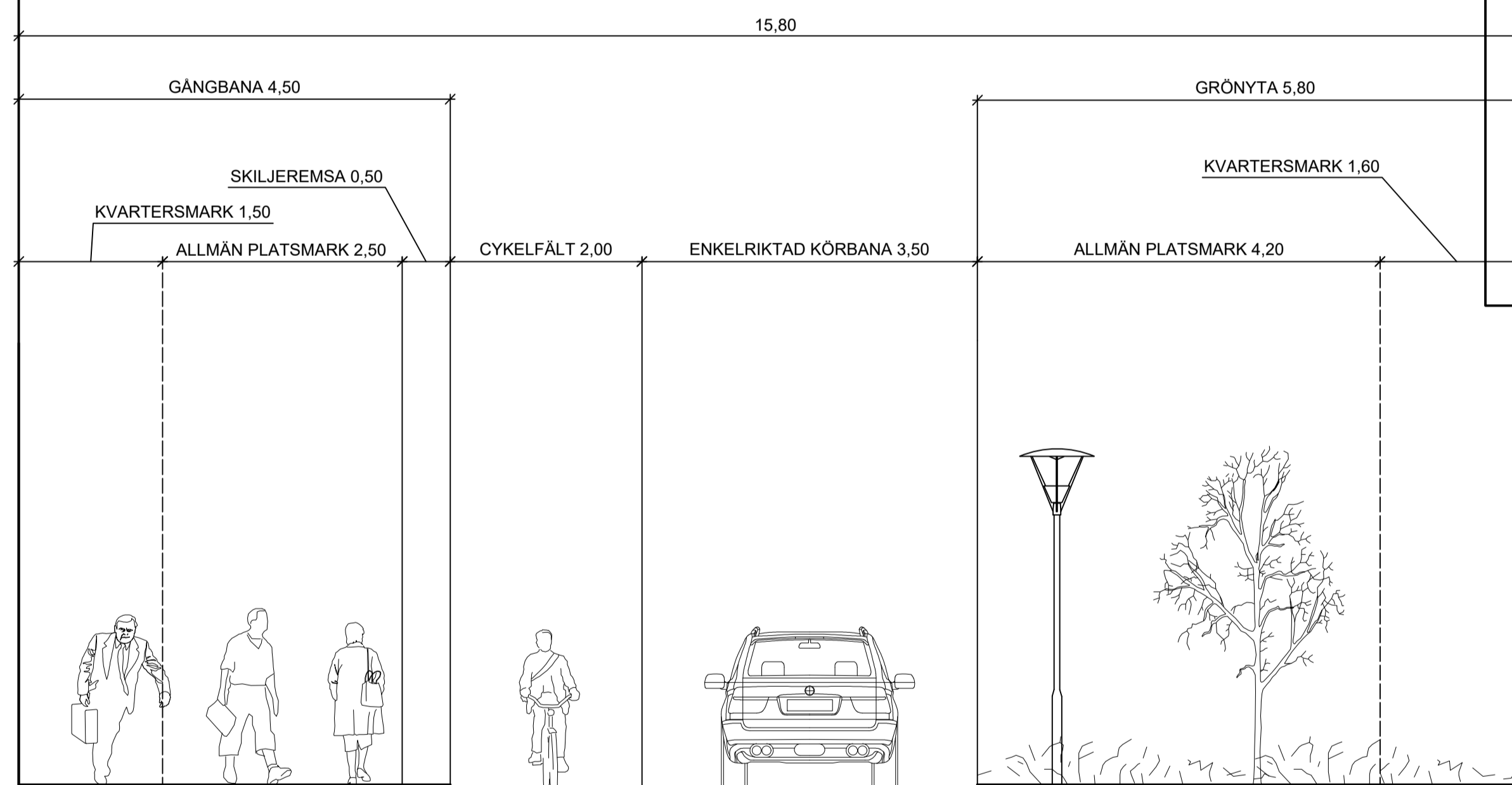
SKALA	NUMMER	BET
A1: 1:400	T-30-1-001	
A3: 1:800		

Skala: A1: 1:400, A3: 1:800  
 Ritad av: L. Hermansson  
 Handlaggare: L. Hermansson  
 Datum: 2023-05-10  
 Ansvarig: M. Young  
 Projekt: TU KVARTER 7  
 Utgåva: 1

ALTERNATIV MED DUBBELRIKTAD KÖRBANA



ALTERNATIV MED ENKELRIKTAD KÖRBANA OCH CYKELFÄLT



BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	SIGN	DATUM

TRAFIKUTREDNING

KUNGÄLVS KOMMUN

TU KVARTER 7



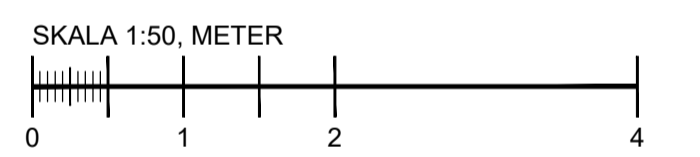
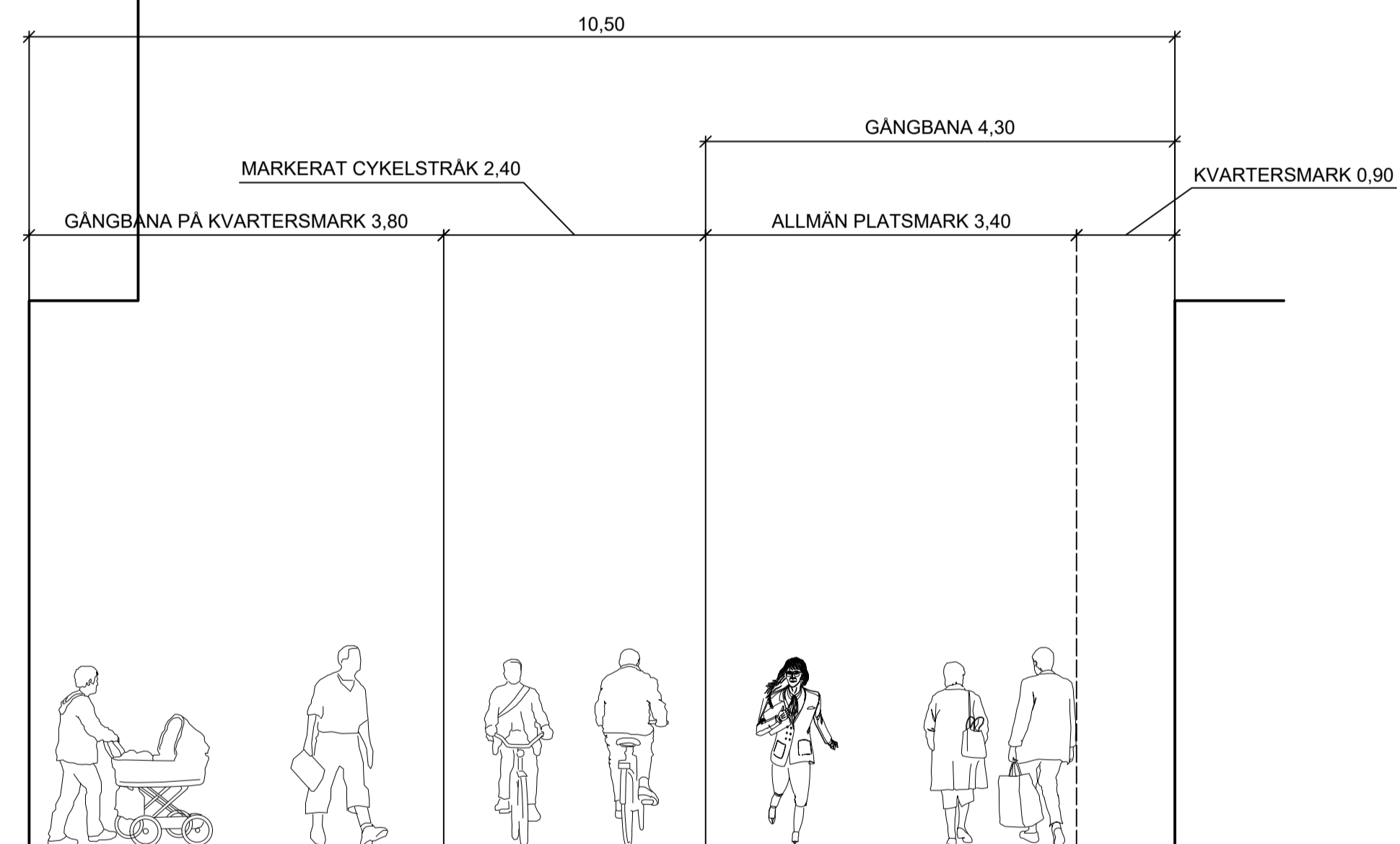
UPPDRAG NR 1095448	RITAD AV L.HERMANSSON	HANDLAGGARE L.HERMANSSON
DATUM 2023-05-10	ANSVÄRIG M.YOUNG	

HANSAGATAN

SEKTION A-A

SKALA A1: 1:50 A3: 1:100	NUMMER T-31-S-001-A	BET
--------------------------------	------------------------	-----

Skala: A1: 1:50, A3: 1:100  
 Ritad: 2023-05-10, 10:24:17  
 Projekterad av: Linn Hermandsson



BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	SIGN	DATUM
-----	-----	-----------------	------	-------

**TRAFIKUTREDNING**

KUNGÄLVS KOMMUN

TU KVARTER 7



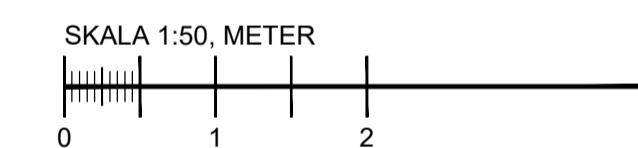
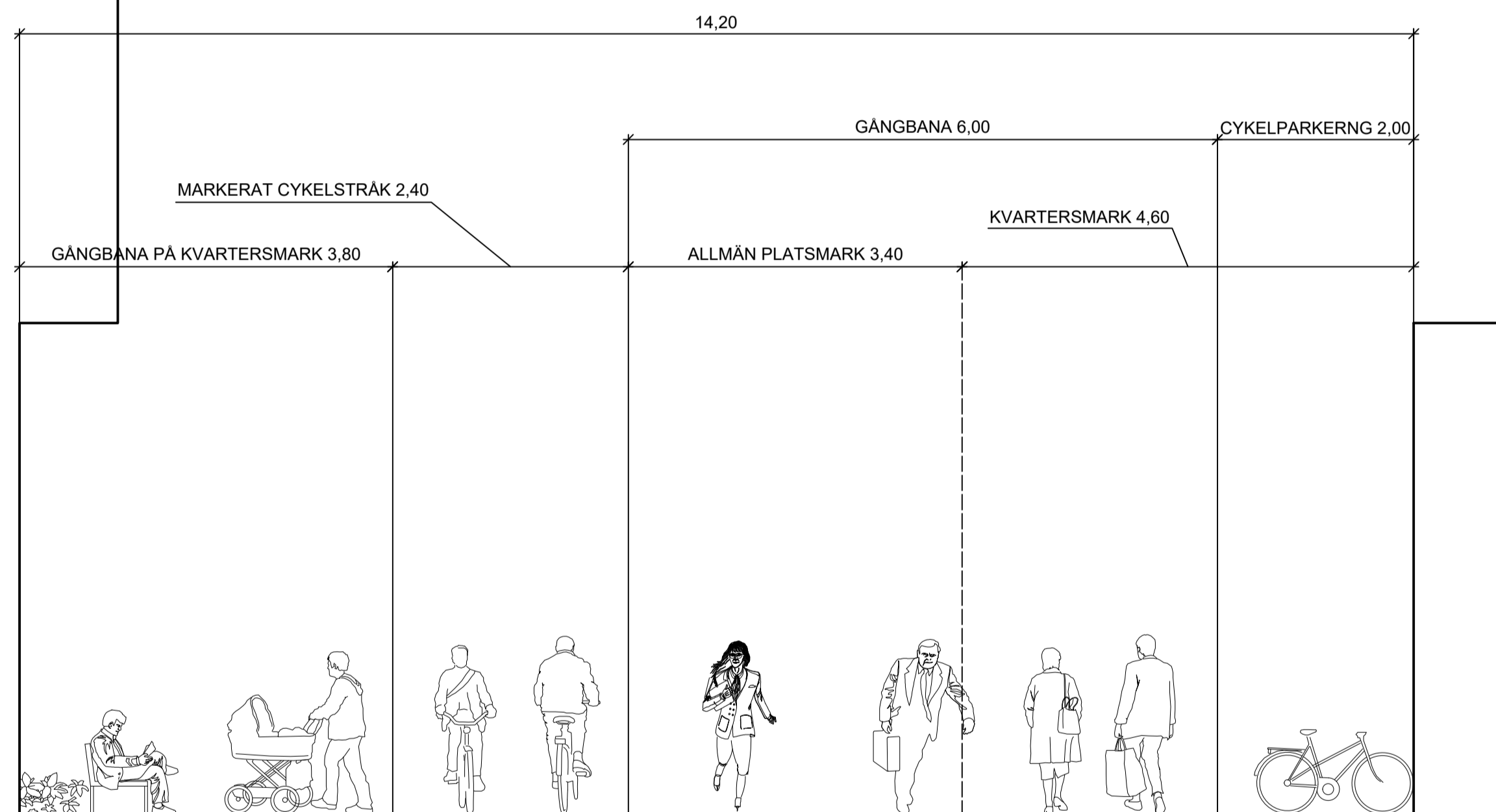
UPPDRAG NR 1095448	RITAD AV L.HERMANSSON	HANDLAGGARE L.HERMANSSON
DATUM 2023-05-10	ANSVARIG M.YOUNG	

GYMANSIEGATAN UTANFÖR ICAS ENTRÉ

SEKTION B-B		
SKALA A1: 1:50 A3: 1:100	NUMMER T-31-S-001-B	BET

Skala: A1: 1:50, A3: 1:100  
 Ritad av: L. Hermansson  
 Handlaggare: L. Hermansson  
 Datum: 2023-05-10





BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	SIGN	DATUM

**TRAFIKUTREDNING**

KUNGÄLVS KOMMUN

TU KVARTER 7



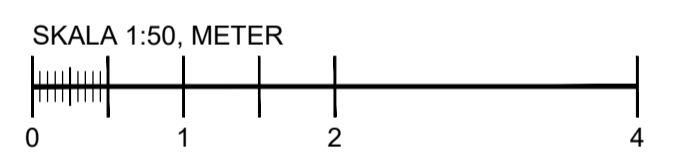
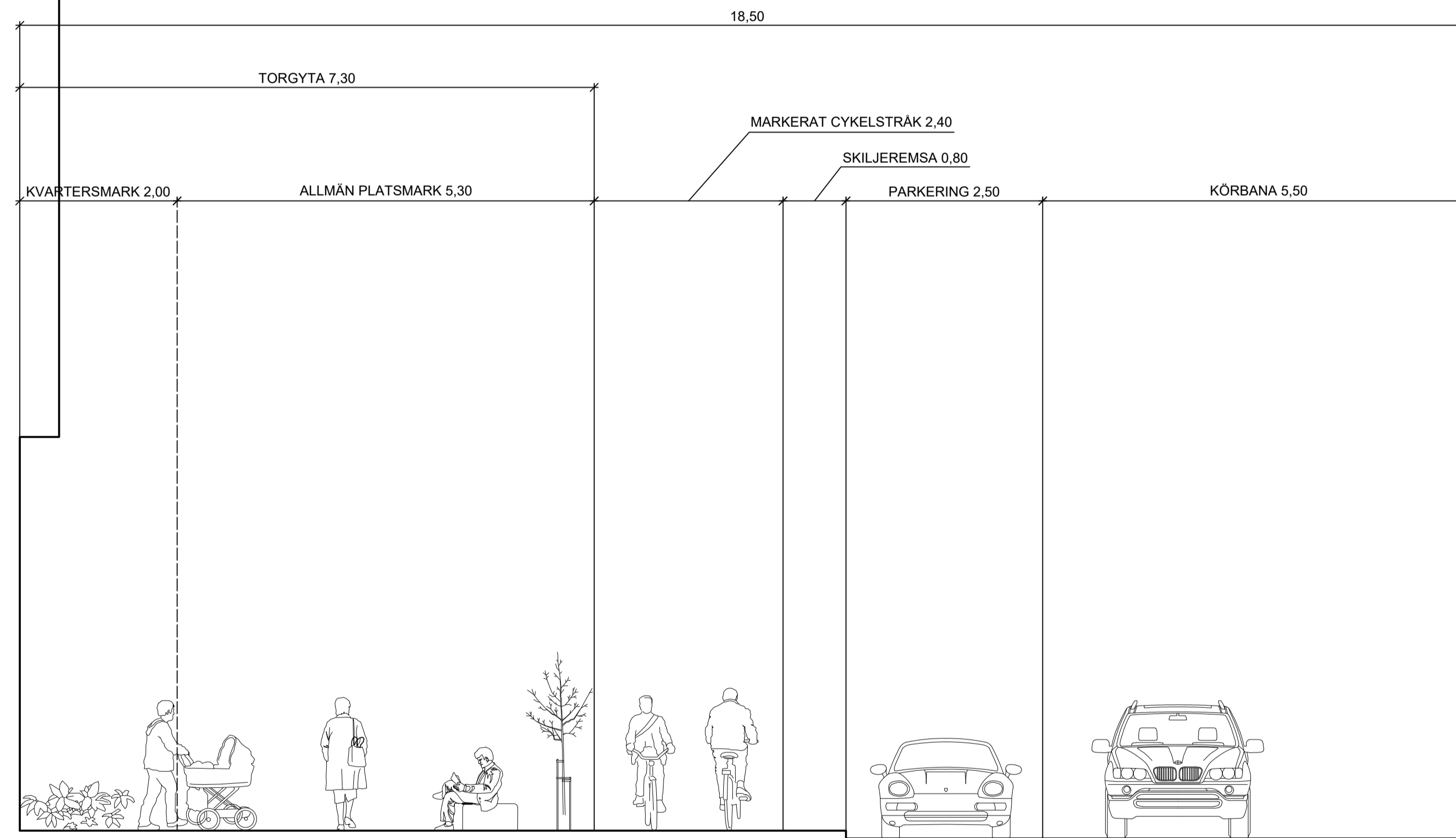
UPPDRAG NR 1095448	RITAD AV L.HERMANSSON	HANDLAGGARE L.HERMANSSON
DATUM 2023-05-10	ANSVARIG M.YOUNG	

GYMNASIEGATAN

SEKTION C-C

SKALA A1: 1:50 A3: 1:100	NUMMER T-31-S-001-C	BET
--------------------------------	------------------------	-----

Skala: A1: 1:50, A3: 1:100  
 Uppdragsnr: 1095448  
 Ritad av: L. Hermansson  
 Handlaggare: L. Hermansson  
 Datum: 2023-05-10 09:21:33  
 Ritad av: Linn Hermansson



BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	SIGN	DATUM
-----	-----	-----------------	------	-------

**TRAFIKUTREDNING**

KUNGÄLVS KOMMUN

TU KVARTER 7



UPPDRAG NR 1095448	RITAD AV L.HERMANSSON	HANDLAGGARE L.HERMANSSON
DATUM 2023-05-10	ANSVARIG M.YOUNG	

TORGYTA UTANFÖR KVARTER 7

SEKTION D-D

SKALA A1: 1:50 A3: 1:100	NUMMER T-31-S-001-D	BET
--------------------------------	------------------------	-----

Skala: A1: 1:50, A3: 1:100  
 Ritad av: L. Hermansson  
 Handlaggare: L. Hermansson  
 Datum: 2023-05-10 14:05:45  
 Projekt: TU KVARTER 7