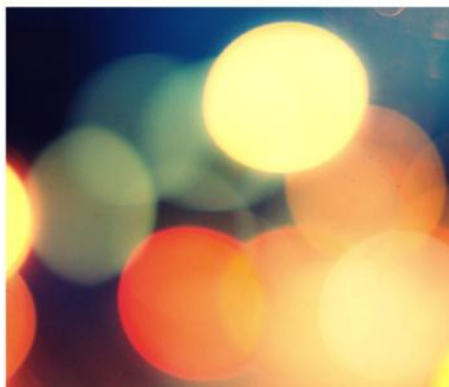
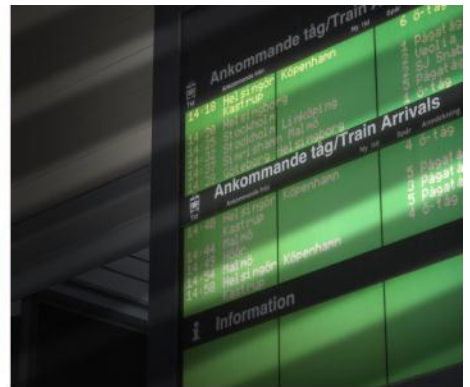
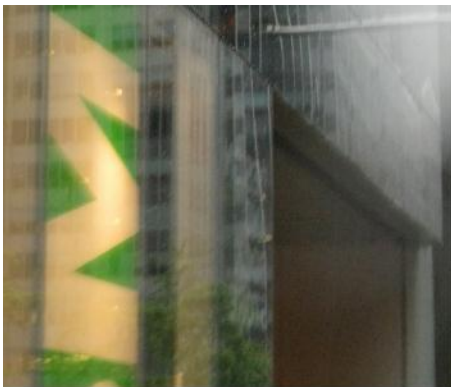


# Parkeringsutredning Centrala Kungälv

Sammanställning av parkeringsefterfrågan och förslag på lokalisering av parkeringsplatser



**Dokumentinformation****Titel:** Parkeringsutredning centrala Kungälv**Serie nr:** 2015:84**Projektnr:** 15097**Författare:** Rasmus Sundberg**Medverkande:****Kvalitetsgranskning:** Karin Neergaard**Beställare:** Kungälv's Kommun  
Kontaktperson: Björn Carlsson, tel 0303-239588**Dokumenthistorik:**

<b>Version</b>	<b>Datum</b>	<b>Förändring</b>	<b>Distribution</b>
0.8	2015-10-09		Beställare
0.9	2015-12-09	Komplettering och revidering	Beställare
0.91	2015-12-17	Revidering	Beställare
0.95	2016-01-05	Revidering	Beställare
1.0	2016-01-15	Revidering	Beställare

Klicka här för att ange text.

## Sammanfattning

---

I centrala Kungälv planeras för flera exploateringsprojekt som syftar till att för-täta och utveckla stadskärnan. Ett stort antal bostäder ska byggas, handel och kontorsyta ska tillkomma samtidigt som en del befintliga parkeringsplatser för-sviner till följd av utbyggnaden. För att ge stöd till det fortsatta planeringsar-betet för exploatering i centrala Kungälv presenteras i denna rapport en samman-ställning över den framtida beräknade efterfrågan på parkering, givet aktuella planer, samt förslag på var parkeringsplatser kan lokaliseras. Utgångspunkten är att möjliggöra en kraftig utbyggnad av framförallt bostäder i Centrala Kungälv samtidigt som de boende, verksamma och besökare ska kunna resa till och från området och finna det attraktivt att vistas i.

Efterfrågan på parkering har beräknats utifrån ett förslag till parkeringsnorm som tagits fram parallellt med detta arbete men som ännu inte är politiskt beslutad. De projekt som planeras i centrala Kungälv genererar en efterfrågan på cirka 3 850 cykelparkeringar och cirka 1 460 bilparkeringar, Kongahälla exkluderat. Ca 970 av dessa bilparkeringar utgörs av boendeparkeringar.

På grund av områdets storlek så behöver parkering hanteras separat i fyra delom-råden, där störst vikt lagts vid att finna en lösning för området Kungälvs centrum. De projekt som planeras i Kungälvs centrum löser enligt aktuell planering bara till viss del det antal parkeringsplatser som behövs på respektive tomt. För att det ska vara möjligt att tillskapa tillräckligt med parkeringsplatser för bil i Kungälvs centrum, utan att minska exploateringsgraden, presenteras i rapporten ett resone-mang om att genom parkeringsköp lokalisera ett större antal parkeringsplatser i gemensamma anläggningar kring Busstorget och tomten Gärdet Västra. Även tomterna Rhodin 16 och Gärdet 1:15 utgör en lämplig plats för besöksparkering i gemensam anläggning.

I södra delen av Kungälvs centrum kvarstår ca 470 platser som enligt aktuell planering inte kan/kommer att lösas inom de egna projekten. Den plats som lämpligen kan inhysa flest parkeringsplatser är tomten Gärdet Västra där det enligt nuvarande förutsättningar och ställningstaganden behöver tillkomma cirka 430-460 bilparkeringar. För att rymma dessa parkeringsplatser kan en anläggning byggas i fyra våningsplan. Om även bostäder skall möjliggöras på tomten behövs eventuellt även ett garageplan under mark.

De förslag som presenteras bygger på antaganden och parametrar som om de förändras ger andra förutsättningar. Det har varit nödvändigt att göra dessa anta-ganden då parkeringsfrågan är aktuell i många av de pågående detaljplanearbe-tena.



# Innehållsförteckning

---

<b>1.</b>	<b>Inledning</b>	<b>1</b>
1.1	Syfte	1
1.2	Områdets avgränsning	1
<b>2.</b>	<b>Antaganden och riktlinjer för beräkningar</b>	<b>4</b>
2.1	Antaganden i rapporten	4
2.2	Riktlinjer för parkering	5
<b>3.</b>	<b>Framtida parkeringsefterfrågan</b>	<b>7</b>
3.1	Parkeringsefterfrågan för tillkommande bostäder och verksamheter enligt målstyrda parkeringstal	7
3.2	Fysiska förutsättningar	10
3.3	Evenemangsparkering	10
<b>4.</b>	<b>Områdesvisa förutsättningar för bilparkering i centrala Kungälv</b>	<b>12</b>
4.1	Exploateringsprojekt i Kungälvs centrum	13
4.2	Exploateringsprojekt i Kongahälla	13
4.3	Exploateringsprojekt i nordöstra delen av centrala Kungälv	13
4.4	Exploateringsprojekt i nordvästra delen av centrala Kungälv, exklusive Kongahälla	14
<b>5.</b>	<b>Sammanställning av efterfrågan på bilparkering i Kungälvs centrum</b>	<b>15</b>
5.1	Exploateringsprojekt med långa gångavstånd till Kungälvs centrum	15
5.2	Norra delen av Kungälvs centrum	16
5.3	Södra delen av Kungälvs centrum	17
5.4	Parkeringsplatser som kvarstår att hanteras i södra Kungälvs centrum	22
<b>6.</b>	<b>Förslag till lokalisering av parkeringsplatser i södra Kungälvs centrum</b>	<b>23</b>
6.1	Gångavstånd mellan parkering och målpunkt	23
6.2	Tillgänglighet med bil till parkeringsanläggningar i Kungälvs centrum	25
6.3	Kantstensparkering	26
6.4	Förslag på hur underskottet av parkeringsplatser kan lösas i Kungälvs centrum	26
6.5	Hur en parkeringsanläggning på Gärdet Västra kan utformas	28
Bilaga 1	Utbyggnadsytor	
Bilaga 2	Efterfrågan på bilparkering	

# 1. Inledning

---

I centrala Kungälv planeras för flera exploateringsprojekt som syftar till att förtäta och utveckla stadskärnan. Ett stort antal bostäder ska byggas, handel och kontorsyta ska tillkomma samtidigt som en del befintliga parkeringsplatser försvinner till följd av utbyggnaden. Det finns ett antal planansökningar och pågående detaljplaner som innebär att stora delar av dagens markparkeringar i centrala Kungälv bebyggs.

Den övergripande målsättningen för centrala Kungälv är att fördubbla invånarantalet samt skapa en attraktiv och hållbar stadskärna. Samtidigt ska Kungälvs kommun minska sina utsläpp av koldioxid och förbättra sin luftkvalitet genom att minska körsträckan med bil och ställa om till en större andel hållbara resor i kommunen, främst genom en ökad andel kollektivtrafikresor.

Hur kommunen framöver planerar för cykel- och bilparkering har en väsentlig roll i att uppfylla den övergripande målsättningen. I följande rapport belyses konsekvenser för parkering som uppstår till följd av en förtätning av centrala Kungälv.

## 1.1 Syfte

För att ge stöd till det fortsatta planeringsarbetet för exploatering i centrala Kungälv presenteras i denna rapport en sammanställning över den framtida beräknade efterfrågan på parkering, givet aktuella planer, samt förslag på var parkeringsplatser kan lokaliseras.

## 1.2 Områdets avgränsning

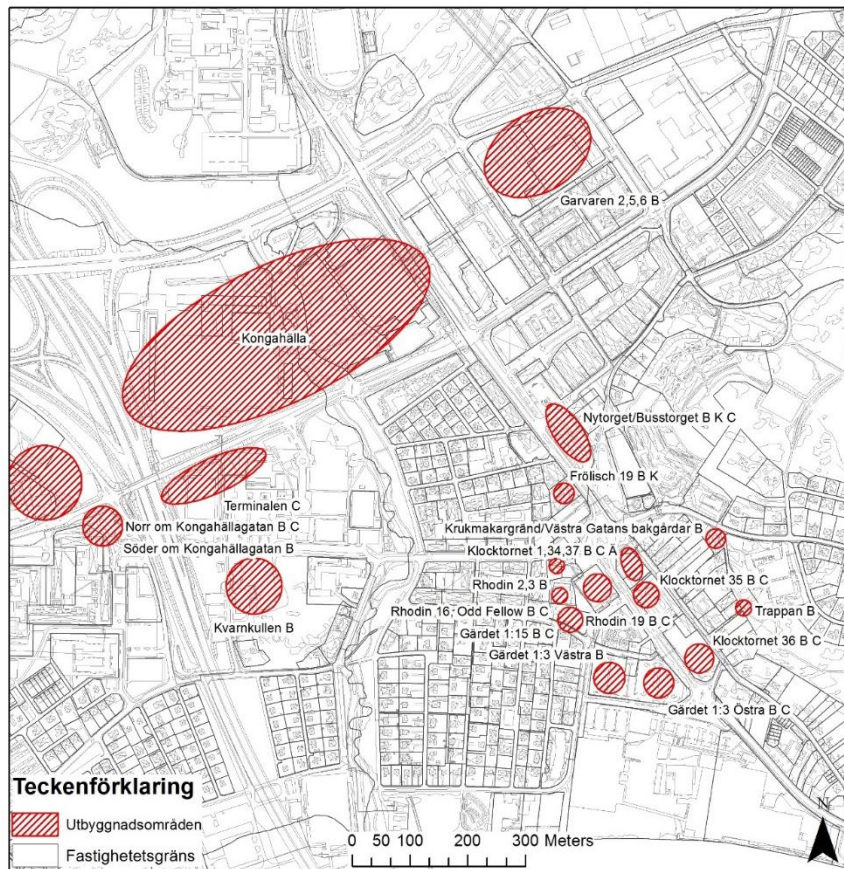
Området *centrala Kungälv* omfattar det röda området i figur 1-1. Området sträcker sig från E6 i väster till Nordre älv i söder och Kongahälla i norr.

I rapporten används även begreppet *Kungälvs centrum* för att särskilja området som utgör båda sidor av Strandgatan upp till Kongahällagatan. Detta då särskild vikt har lagts vid att studera parkeringsefterfrågan för de projekt som är lokaliserade i Kungälvs centrum.



Figur 1-1 Parkeringsutredningen för centrala Kungälv avser det röda området på kartan. Med begreppet Kungälvs centrum avses området innanför blå streckad linje.

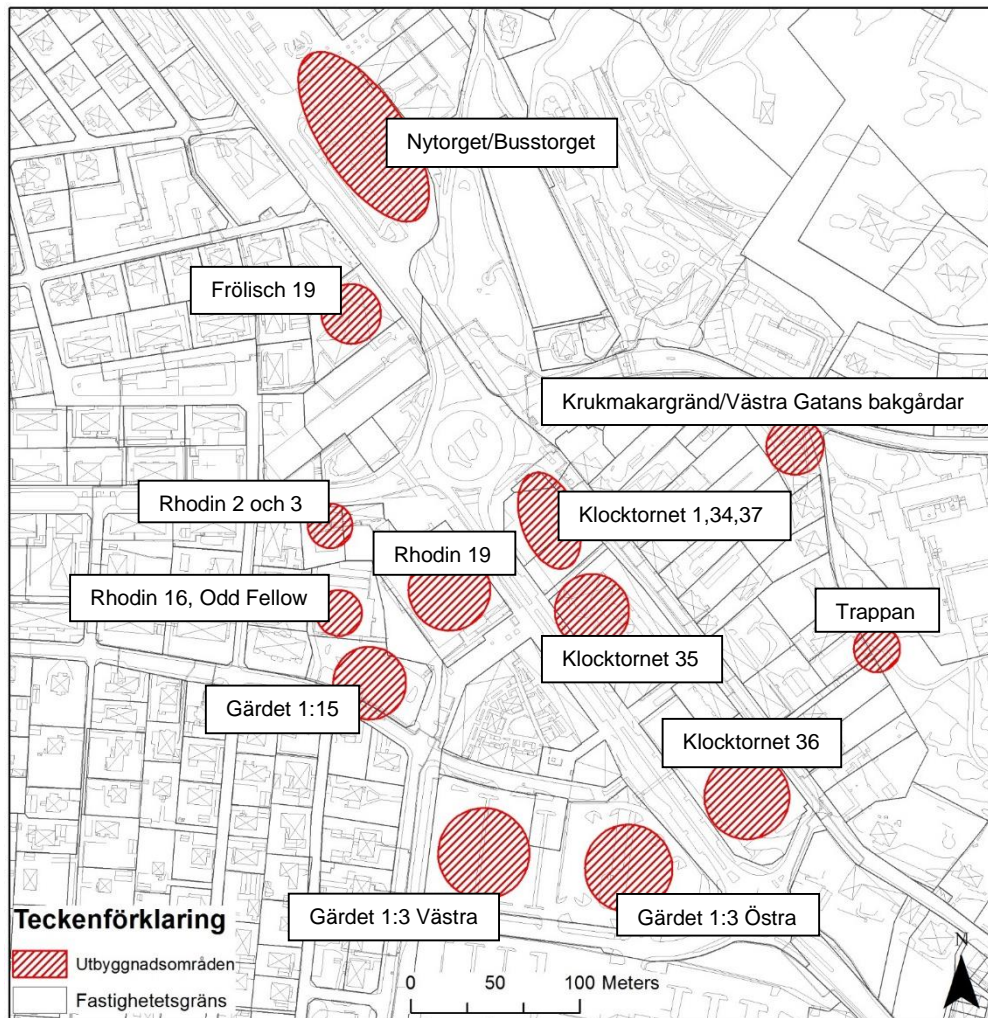
I figur 1-2 visas den ungefärliga placeringen av de tänkta exploateringsprojekten i centrala Kungälv. Projekten som visas utgörs både av pågående detaljplaner och godkända planansökningar där detaljplanarbetet är i tidigt skede eller ännu inte påbörjat.



Figur 1-2 Ungefärlig placering av exploateringsområden i centrala Kungälv

Flertalet av projekten är lokaliserade till Kungälvs Centrum, se figur 1-3.





Figur 1-3 Ungefärlig placering av exploateringsområden i Kungälv centrum. Storleken på de skrafferade områdena är inte skalnliga.

I nordväst sker det också en mycket stor exploatering på Kongahällatomten samt i flera projekt kring det nya resecentrum. Planeringen av Kongahälla ligger tidplanemässigt före övriga projekt. I detta område har frågorna kring parkering till stora delar besvarats och områdets tillkommande parkeringsefterfrågan kommer att lösas inom området. För projekt Garvaren i nordost, där planansökan redovisar att endast bostäder ska byggas, behöver också projektet hantera hela parkeringsefterfrågan inom området då gångavstånden blir för långa till andra platser.

Projekt Kongahälla och Garvaren 2,5,6 hanteras endast övergripande i denna rapport.

## 2. Antaganden och riktlinjer för beräkningar

---

Till följd av nya boende, verksamma och nya målpunkter för besökare i centrala Kungälv behöver efterfrågan på cykel- och bilparkering hanteras genom tillskott av nya parkeringsplatser. I följande kapitel redovisas de antaganden och utgångspunkter som ligger till grund för beräkningar av parkeringsefterfrågan och för resonemanget kring var parkeringsplatser kan lokaliseras. Dessa antaganden och utgångspunkter har arbetats fram i ett parallellt arbete inom Kungälvs kommuns förvaltning med syfte att upprätta en parkeringsnorm och riktlinjer för tillämpning i centrala Kungälv. Den framarbetade parkeringsnormen är ännu inte politiskt fastställd men arbetsmaterialet utgör tillsvidare underlag i denna rapport. Om dessa antaganden och utgångspunkter förändras inför antagandet av parkeringsnormen är det nödvändigt att samtidigt uppdatera resultatet som beskrivs i denna rapport.

### 2.1 Antaganden i rapporten

Beräkningar i denna rapport bygger på antagandet att volymerna som ska byggas i centrala Kungälv, ungefär motsvarar det innehåll som beskrivs i pågående projekt, detaljplaner samt inlämnade och godkända planansökningar. Flera av byggprojektens innehåll kommer med stor sannolikhet att förändras när planeringen blir mer detaljerad. Då kan denna rapport utgöra en grund för beskrivning av konsekvenserna av tillkommande eller avgående efterfrågan på parkeringsplatser.

Beräkningarna baseras på målstyrda parkeringstal som ska bidra till att möjliggöra förtätning och goda förutsättningar att resa till fots, med cykel och med kollektivtrafik. I praktiken innebär det att parkeringstalen för bil för boende och verksamma är lägre jämfört med andelen bilresor som sker idag och på samma sätt är parkeringstalen för cykel högre jämfört med andelen cykelresor som sker idag. Liknande prioriteringar görs i många stora och mellanstora städer i Sverige. Underlaget till de föreslagna parkeringstalen har tagits fram i ett parallellt arbete i förvaltningen. De parkeringstal som används är ännu inte politiskt beslutade.

Om förutsättningarna ändras, exempelvis hur mycket BTA som ska byggas eller om parkeringstalen förändras, påverkas antalet parkeringsplatser som behöver tillkomma. Exempelvis kräver högre parkeringstal för bil att fler bilplatser byggs, vilket minskar byggbar yta för annat ändamål. En lägre exploateringsgrad av fastigheterna ger en lägre efterfrågan på bilparkering, vilket minskar platsbehovet för parkeringsplatser.

## 2.2 Riktlinjer för parkering

Med utgångspunkt i kommunens måldokument och tidigare beskrivna antaganden finns det flera riktlinjer till grund för denna rapport som påverkar var tillkommande parkeringsplatser kan lokaliseras. Riktlinjerna baseras på pågående arbete med att ta fram en parkeringsnorm för centrala Kungälv:

- ▶ Vid nyetablering av bostadshus ska parkering ordnas på tomt/fastighet motsvarande efterfrågan hos de boende eller i minsta fall genom att ett garageplan avsätts för parkering under fastigheten.
- ▶ Vid större bostadsbyggen ska det planeras för bilpool vilket kan ge upphov till en reducering av parkeringstalen.
- ▶ Nya bostadsområden bör planeras så att biltrafik i området och genom centrum minimeras.
- ▶ Kungälv kommun ska sträva efter att ha rådighet över så många av de framtida besöks- och verksamhetsparkeringarna som möjligt.
- ▶ Vid parkeringsköp ska inte priset per parkeringsplats subventioneras.
- ▶ Cykelparkering ska prioriteras närmast entréer utanför bostäder och verksamheter.

### Parkeringstal som ligger till grund för beräkningarna

Parkeringstalen för cykel föreslås utgöra en miniminorm baserad på ett målstyrt cykelinnehav och en målstyrd andel cykelresor. Miniminormen är till för att säkerställa att det finns utrymme för en överflyttning från biltrafik till cykeltrafik, både för boende och för verksamma.

Tabell 2-1 Förslag till målstyrda parkeringstal för bostäder, varav besöksparkering anges inom parentes, i centrala Kungälv, cykelparkering.

	Cpl per 1000 m <sup>2</sup> BTA	Cpl per lgh, 90 m <sup>2</sup> BTA
Parkering för bostäder	26,3 (6,3)	2 (0,2)

Tabell 2-2 Förslag till målstyrda parkeringstal för verksamheter, parkeringsplatser för cykel per 1 000 m<sup>2</sup> BTA, varav besöksparkering anges inom parentes.

	Centrala Kungälv Cpl per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	Kommentar
Kontor	6,8 (0,8)	30 anställda per 1000 m <sup>2</sup> BTA samt 4 besökare per 1000 m <sup>2</sup> BTA.
Centrumhandel	12,2 (9,6)	13 anställda per 1000 m <sup>2</sup> BTA samt 40 besökare per 1000 m <sup>2</sup> BTA
Livsmedelshandel	17,5 (15)	10 anställda per 1000 m <sup>2</sup> BTA samt 60 besökare per 1000 m <sup>2</sup> BTA
Förskola	23,4 (20)	17 anställda per 1000 m <sup>2</sup> BTA
Grundskola	52 (50)	10 anställda per 1000 m <sup>2</sup> BTA
Äldreboende	7,8 (7)	4 anställda per 1000 m <sup>2</sup> BTA

De målstyrda parkeringstalen för bil i tabellerna nedan föreslås utgöra en miniminorm för centrala Kungälv. För att miniminormen ska kunna tillämpas behöver det finnas god kollektivtrafik inom acceptabelt gångavstånd och tillgång till en bra cykelinfrastruktur och cykelparkeringar enligt föreslagna parkeringstal.

Tabell 2-3 Förslag till målstyrda parkeringstal för bostäder, varav besöksparkering anges inom parentes, i centrala Kungälv, bilparkering.

	Bpl per 1000 m <sup>2</sup> BTA	Bpl per lgh, 90 m <sup>2</sup> BTA
Parkering för bostäder	8,1 (1,1)	0,7 (0,1)

Tabell 2-4 Förslag till målstyrda parkeringstal för verksamheter, parkeringsplatser för bil per 1 000 m<sup>2</sup> BTA, varav besöksparkering anges inom parentes.

	Centrala Kungälv Bpl per 1 000 m <sup>2</sup> BTA	Kommentar
Kontor	17,4 (2,4)	30 anställda per 1000 m <sup>2</sup> BTA samt 4 besökare per 1000 m <sup>2</sup> BTA.
Centrumhandel	25,7 (19,2)	13 anställda per 1000 m <sup>2</sup> BTA samt 60 besökare per 1000 m <sup>2</sup> BTA
Livsmedelshandel	43,4 (38,4)	10 anställda per 1000 m <sup>2</sup> BTA samt 60 besökare per 1000 m <sup>2</sup> BTA
Förskola	13,5 (5)	17 anställda per 1000 m <sup>2</sup> BTA
Grundskola	8 (3)	10 anställda per 1000 m <sup>2</sup> BTA samt 5 besökare per 1000 m <sup>2</sup> BTA
Äldreboende	5 (3)	4 anställda per 1000 m <sup>2</sup> BTA samt 5 besökare per 1000 m <sup>2</sup> BTA

## Acceptabla gångavstånd som ligger till grund för beräkningarna

I tabell 2-5 visas rekommenderade maximala gångavstånd för parkering i centrala Kungälv från det parallella arbetet med att ta fram en parkeringsnorm för centrala Kungälv. Avstånden är längre än vad som tidigare rekommenderats i Kungälv för att möjliggöra en förtätning och för att öka attraktiviteten för gångcykel och kollektivtrafik<sup>1</sup>.

Tabell 2-5 Rekommenderade maximala gångavstånd för parkering. Avståndet avser fågelavstånd. Den verkliga gångsträckan ökar då med en faktor 1,1-1,5 beroende på gatunätets struktur.

Parkeringskategori	Maximalt gångavstånd bilparkering	Maximalt gångav- stånd cykelparkering
Bostäder	Jämförbart med avståndet till kollektivtrafik, dock maximalt 300 meter.	25 meter.
Besökande till bostäder	200 meter.	25 meter.
Besökande till verksamheter	200 meter.	25 meter.
Verksamheter	400 meter.	25 meter.
Angöring	75 meter.	-
Funktionsnedsättning	25 meter.	-

<sup>1</sup> Jämfört med: Kungälv kommun 2004. Parkeringspolicy för Kungälv Centrum. Kungälv kommun, Tekniska kontoret Nämndhuset. Maj 2004.

### 3. Framtida parkeringsefterfrågan

I följande kapitel redovisas hur stor den beräknade framtida efterfrågan blir på tillkommande parkeringsplatser i centrala Kungälv samt de fysiska förutsättningar som finns gällande bilparkering i de olika exploateringsprojekten.

#### 3.1 Parkeringsefterfrågan för tillkommande bostäder och verksamheter enligt målstyrda parkeringstal

De ytor som har beräknats bygger på en sammanställning av utbyggnadsplanerna och presenteras i bilaga 1.

##### Cykelparkering

Den efterfrågan på cykelparkering som uppstår i enlighet med de målstyrda parkeringstalen redovisas i tabell 3-1.

Tabell 3-1 Efterfrågan på cykelparkering enligt föreslagna parkeringstal och ytor redovisade i bilaga 1. Kongahälla ingår inte i tabellen. Kolumnen besökande sammanfattar besök till boende och alla olika typer av verksamheter.

Projekt	Antal cpl Boende	Antal P cpl Besökande	Antal cpl verksamma	Summa cpl / projekt
Exploateringsprojekt i Kungälvs centrum				
Gärdet östra	275	95	2	373
Klocktornet 36	208	65	0	272
Gärdet västra 1:3 västra	75	23	0	98
Västra Gatans bakgårdar "Kruk-makargränd"	133	41	0	174
Rhodin 2 och 3	17	5	0	22
Rhodin 19	200	63	0	263
Rhodin 16, Odd Fellow	84	26	0	110
Gärdet 1:15	60	23	1	84
Klocktornet 35, tillskott	41	19	2	62
Klocktornet 1, 34, 37 tillskott	48	67	9	124
Frölich 19 (Bakom stadshuset, Uddevallavägen)	47	15	4	66
Uddevallavägen/Busstorget/Nytorget	400	155	20	575
Trappan	55	17	0	72

Projekt	Antal cpl Boende	Antal P cpl Besökande	Antal cpl verksamma	Summa cpl / projekt
Exploateringsprojekt i nordöstra delen av centrala Kungälv				
Garvaren 2,5,6	762	238	0	1 001
Exploateringsprojekt i nordvästra delen av centrala Kungälv				
Norr om Kongahällagatan	230	77	1	308
Kvarnkullen	83	26	0	109
Söder om Kongahällagatan	42	81	18	142
<b>SUMMA:</b>	<b>2 759</b>	<b>1 036</b>	<b>58</b>	<b>3 854</b>

Enligt de målstyrda parkeringstalen behövs det cirka 3 850 cykelparkeringar i centrala Kungälv fördelat på boende, besökare och verksamma. I tabell 3-2 visas en föreslagen kategorisering av cykelparkeringarna baserat på var de bör placeras. Det antal parkeringsplatser som föreslås på allmän platsmark utgörs av besöksparkering till handeln. Anledningen till att kommunen föreslås ansvara för dessa cykelparkeringar är för att öka möjligheterna till samnyttjande av cykelparkering med andra verksamheter i centrala Kungälv.

Tabell 3-2 Tabellen visar var de cirka 3 850 cykelparkeringarna kan placeras.

Förslag på fördelning av cykelparkering på kvartersmark och allmän platsmark	
Kvartersmark, boende och verksamhetsparkering (gärna med väderskydd, ramlås/låsbart utrymme)	2 817
Kvartersmark, besök boende och verksamheter exklusive handel (utanför entré, gärna ramlås)	894
Allmän platsmark, besök handel, för att maximera samnyttjande för besök till handel (gärna ramlås)	142

## Bilparkering

Den efterfrågan på bilparkering som uppstår i enlighet med de föreslagna målstyrda parkeringstalen redovisas i bilaga 2 avseende bilparkering. I tabell 3-3 visas en sammanfattning.

Tabell 3-3 Efterfrågan på bilparkering enligt föreslagna parkeringstal och ytor redovisade i bilaga 1. Om siffrorna visar minustecken innebär det att en del befintlig bebyggelse tas bort i samband med exploateringen. Således minskar dagens efterfrågan för de ytor som tas bort. Kongahälla ingår inte i tabellen. Kolumnen besökande sammanfattar besök till boende och alla olika typer av verksamheter.

Projekt	Antal bpl Boende	Antal bpl Besökande	Antal bpl verksamma	Summa bpl / projekt
Exploateringsprojekt i Kungälv centrum				
Gärdet östra	96	33	6	135
Klocktornet 36	73	-31	-14	28
Gärdet västra 1:3 västra	26	4	0	30
Västra Gatans bakgårdar "Kruk-makargränd"	46	7	0	54
Rhodin 2 och 3	6	1	0	7
Rhodin 19	70	-4	-5	61
Rhodin 16, Odd Fellow	29	2	-15	17
Gärdet 1:15	21	11	3	35
Klocktornet 35, tillskott	16	13	4	33
Klocktornet 1, 34, 37 tillskott	17	58	12	87
Frölich 19 (Bakom stadshuset, Uddevallavägen)	16	4	10	30
Uddevallavägen/Busstorget/Nytorget	140	85	50	274
Trappan	19	3	0	22
Exploateringsprojekt i nordöstra delen av centrala Kungälv				
Garvaren 2,5,6	267	42	0	309
Exploateringsprojekt i nordvästra delen av centrala Kungälv				
Norr om Kongahällagatan	81	22	3	106
Kvarnkullen	29	5	0	34
Söder om Kongahällagatan, som brutits ut	15	139	46	200
<b>Summa:</b>	<b>966</b>	<b>395</b>	<b>98</b>	<b>1 459</b>

Enligt de målstyrda parkeringstalen behöver det totalt tillkomma cirka 1 460 parkeringsplatser i centrala Kungälv för att motsvara efterfrågan från tillkommande bebyggelse. Cirka 970 av dessa utgörs av boendeparkering.

## 3.2 Fysiska förutsättningar

Följande underlag utgör utgångsläge för resonemang kring hur och var bilparkering i centrala Kungälv kan anordnas:

- ▶ Gärdet 1:3 Östra. En ytberäkning av Gärdet 1:3 Östra visar att 90 parkeringsplatser för boende och besök till boende ryms i källarplan. 148 markparkeringar försvinner när tomten bebyggs. Omkringliggande gator rymmer ca 53 kanstensparkeringar<sup>2</sup>.
- ▶ Klocktornet 36. En ytberäkning av Klocktornet 36 visar att 63 parkeringsplatser för boende ryms i källarplan samt att 18 parkeringsplatser för gästparkering samt PRH ryms i entréplanet<sup>2</sup>. 80 parkeringsplatser försvinner vid ny/ombyggnation.
- ▶ Trappan. Projektet har mycket svårt att inrymma parkering på tomten.
- ▶ Klocktornet 35. Exploatören kan bygga 42 parkeringsplatser i garage samt 16 markparkeringar på gården. 52 parkeringsplatser, varav 4 i garage, försvinner vid ny/ombyggnation.
- ▶ Krukmakargränd. Projektet kan troligen bygga parkering motsvarande ca 80 % av efterfrågan, det motsvarar ca 45 platser.
- ▶ Klocktornet 1,34,37. Exploatören har visat på att 82-94 parkeringsplatser kan byggas.
- ▶ Busstorget/Nytorget. I planprogram beskrivs möjligheten att bygga 200 parkeringsplatser under mark för boende- och verksamhetsparkering. Därtill 50 parkeringsplatser på Nytorget vardagar och vanliga helger. 30 allmänt tillgängliga parkeringsplatser på mark försvinner vid ny/ombyggnation.
- ▶ Rhodin 2,3. Kan bygga ca 16 parkeringsplatser. Det rymmer projektets samlade efterfrågan.
- ▶ Frölich 19. Projektet har mycket svårt att inrymma parkering på tomten.
- ▶ Rhodin 19. Oklart hur många parkeringsplatser som kan tillföras på tomten.
- ▶ Rhodin 16 och Gärdet 1:15. Ett parkeringsgarage på tomten kan rymma ca 99 parkeringsplatser. 96 parkeringsplatser försvinner när tomten bebyggs.
- ▶ Gärdet 1:3 Västra. Det finns ingen fastställd plan på hur många parkeringsplatser som ryms på tomten. 226 parkeringsplatser på mark försvinner om tomten bebyggs.

## 3.3 Evenemangsparkering

Under särskilda evenemang är det bra om tillgången till besöksparkering kan vara flexibel. Ofta sker evenemang som konserter, handel- och idrottsevenemang utanför de flestas arbetstid, varför arbetsplatsparkering kanske kan utnyttjas som tillfällig besöksparkering.

<sup>2</sup> Kungälv kommun 2015-12-18



I Kungälv så sker det många olika typer av evenemang kopplat till bland annat Bohus Fästning, stadskärnan, bandymatcher och konserter väster om brofästet.

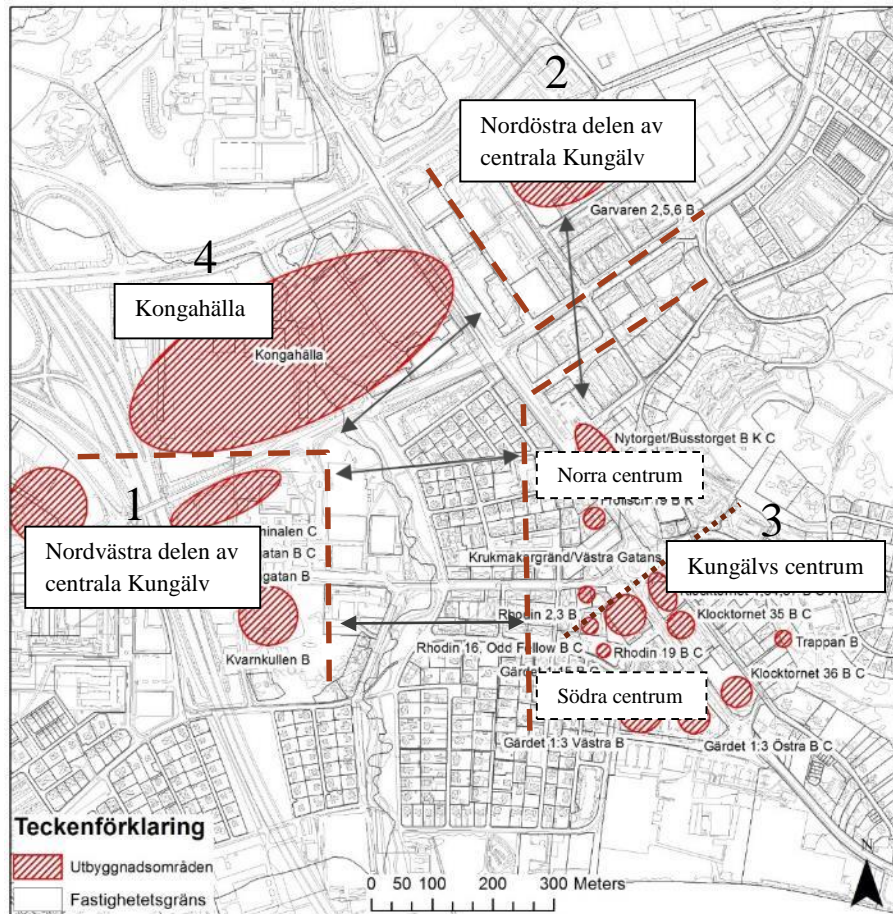
Vid vissa evenemang kan det vara motiverat och rent av nödvändigt att acceptera längre gångavstånd för besökare, detta för att klara av toppar i efterfrågan på besöksparkering. Om det exempelvis byggs en större allmänt tillgängligt parkeringsanläggning i eller nära centrum kan den med fördel nyttjas av besökare under många av de evenemang som äger rum i närheten.

Om ett evenemang lockar väldigt många personer på exempelvis en helg rekommenderas att Kungälvs kommun för en dialog med Orkla om det går att nyttja Kexfabrikens parkeringsplatser som tillfälliga besöksparkeringar. För evenemang vid Bohus Fästning ligger pendelparkeringen vid Eriksdal inom kortast gångavstånd, cirka 450 meter. Då pendelparkeringen ligger på Göteborgs Stads mark rekommenderas att en dialog förs med Göteborgs Stad i vilken utsträckning detta kan ske.

Det rekommenderas att det vid återkommande evenemang tas fram en så kallad Mobility Management-plan för att belysa och möjliggöra alternativ för besökare att resa till evenemanget med andra färdmedel än egen bil.

## 4. Områdesvisa förutsättningar för bilparkering i centrala Kungälv

På grund av gångavstånden i centrala Kungälv finns fyra områden som bör hantera efterfrågan på parkering i eller i direkt närhet till området. Tre av delområdena avgränsas av streckade linje i figur 4-1 (1; Nordvästra delen av centrala Kungälv 2; Nordöstra delen av centrala Kungälv 3; Kungälvs centrum 4; Kongahälla). Pilarna i figuren motsvarar 300 meter fågelväg och illustrerar att avstånden mellan delområdena är så långt att samnyttjande av bilparkering mellan delområden inte är lämpligt. Det fjärde området, Kongahälla, löser all sin parkering på Kongahällatomten.



Figur 4-1 De svarta pilarna motsvarar 300 meter fågelvägen. Samnyttjande av parkering mellan olika exploateringsprojekt bör endast vara lämplig i de tre delområdena som avgränsas av streckad linje i figuren.

## 4.1 Exploateringsprojekt i Kungälv centrum

Då det är flera olika exploateringsprojekt som planeras i Kungälv centrum redovisas en mer detaljerad beskrivning av hur dessa parkeringsplatser kan lokaliseras i kapitel 5.

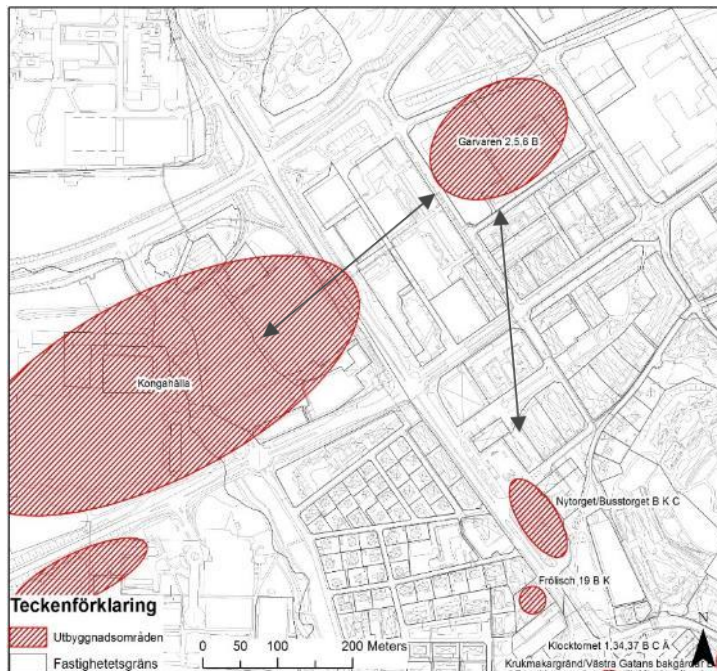
## 4.2 Exploateringsprojekt i Kongahälla

För de exploateringsprojekt som pågår på Kongahällatomten har parkeringsfrågan hanterats på detaljplanenivå. Efterfrågan från tillkommande bebyggelse, cirka 2 390 bilplatser ska lösas antingen inom eget kvarter, på kommunens mark eller i parkeringshus<sup>3</sup>. Detta sker i en parkeringsanläggning i bottenvåningen på handelsanläggningen kvarter 15, i parkeringshuset norr om Intendenten 1 samt på markparkering, kvartersmark och till viss del genom gatumarksparkering på allmän platsmark. Då det kommer att byggas något fler parkeringsplatser än vad den beräknade efterfrågan blir i Kongahälla bedöms området kunna hantera parkeringsefterfrågan inom projektet.

## 4.3 Exploateringsprojekt i nordöstra delen av centrala Kungälv

I nordöstra delen av centrala Kungälv kan det inom projektet Garvaren byggas cirka 460 lägenheter. Det genererar en efterfrågan på cirka 1 045 cykelparkeringar och 323 bilparkeringar. På grund av områdets placering är det utifrån acceptabla gångavstånd för boendeparkering nödvändigt att ny parkering byggs i eller i direkt närhet till exploateringsområdet. Gångavstånd för boende illustreras i figur 4-2. Det är acceptabelt gångavstånd till planerade parkeringsplatser i östra delen av Kongahälla. De parkeringsplatserna dimensioneras dock endast för att motsvara efterfrågan från Kongahällatomten varför ingen ledig kapacitet kommer att finnas för de boende i Garvaren.

<sup>3</sup> Kungälv kommun 2013. Beslutsdokument Parkeringsreglering för Kongahälla- Utkast 2013-11-17



Figur 4-2 Pilarna i figuren motsvarar 300 m fågelvägen. Garvaren ligger inte inom rimligt gångavstånd till Nytorget/Busstorget.

#### 4.4 Exploateringsprojekt i nordvästra delen av centrala Kungälv, exklusive Kongahälla

I nordvästra delen av centrala Kungälv planeras flera projekt för nya bostäder, verksamheter samt ett nytt resecentrum. För resecentrum är det nödvändigt att göra en särskild utredning gällande efterfrågan på cykel- och bilparkering då parkering för resenärer behöver beaktas.

Projekten Kvarnkullen och Norr om Kongahällagatan (väster om E6) föreslås ordna med parkering inom respektive projektområde med hänsyn till gångavstånd och redan framtagna detaljplan. Verksamhetslokalerna invid terminalen samt bostadsbebyggelsen söder om Kongahällagatan (väster om E6) föreslås utnyttja den planerade parkeringsanläggningen väster om E6 som planeras enligt områdets detaljplan.

## 5. Sammanställning av efterfrågan på bilparkering i Kungälv centrum

---

I detta kapitel beskrivs projekten i Kungälv centrum mer ingående vad gäller beräknad efterfrågan på bilparkering och möjlighet att lösa parkeringen inom respektive projektet.

### 5.1 Exploateringsprojekt med långa gångavstånd till Kungälv centrum

Det finns i området Kungälv centrum två projekt där parkeringsfrågan är svår att lösa på annan plats, Västra Gatans bakgårdar och Trappan. Gångavstånden till andra exploateringsprojekt är för långt för att exempelvis boendeparkering ska kunna förläggas där.

#### Västra gatans bakgårdar "Krukmakargränd"

För projektet vid Krukmakargränd blir enligt nu kända fakta efterfrågan på bilparkering 56 parkeringsplatser för bostäder. Nuvarande status i projektet är att parkering kan ordnas på platsen för i storleksordningen 45 av dessa. Det gör att cirka 11 parkeringsplatser behöver lösas på annat sätt. Gångavstånden till de övriga projekt i Kungälv centrum blir så långt att det hamnar på gränsen för acceptabelt gångavstånd för boendeparkering och för besöksparkering.

Tabell 5-1 I tabellen visas en sammanställning över hur många parkeringsplatser för bil som måste hanteras på annan plats än i det aktuella projektets tomt.

Projekt	Summa bpl	Bpl som byggs inom fastighet	Underskott bpl i projektet	Varav verksamhetsparkering	Varav besöksparkering	Varav boendeparkering
Västra Gatans bakgårdar "Krukmakargränd"	56	Ca 45	11	0	8	3

Ungefär 11 parkeringsplatser kvarstår att lösa i eller nära projektområdet.

#### Trappan

För projekt Trappan uppstår enligt nu kända fakta en efterfrågan på 23 parkeringsplatser. Projektet har svårt att finna plats för parkering i eller nära projektområdet. Gångavstånden fågelvägen överstiger 300 meter till södra Kungälv centrum (Gärdet Västra) vilket är gränsen för vad som är acceptabelt gångavstånd för boendeparkering. Boendeparkering bör därför anordnas närmre projektområdet.

Tabell 5-2 I tabellen visas en sammanställning över hur många parkeringsplatser som måste hanteras på annan plats än i det aktuella projektets tomt.

Projekt	Summa bpl	Bpl som byggs inom fastighet	Underskott bpl i projektet	Varav verksamhetsparkering	Varav besöksparkering	Varav boendeparkering
Trappan	23	0	23	0	3	20

## 5.2 Norra delen av Kungälv centrum

I norra delen av Kungälv centrum ska ytan för nuvarande bussterminal ge plats åt nya bostäder, kontor och lokaler för handel. Det finns utrymme för att bygga en parkeringsanläggning under mark i området innehållande cirka 200 parkeringsplatser. Till det tillkommer en möjlig markparkering samt cirka 50 parkeringsplatser på mark vid Nytorget, enligt tidigare planprogram (2008).

Tabell 5-3 I tabellen visas en sammanställning över hur många parkeringsplatser som måste hanteras på annan plats än i det aktuella projektets tomt.

Projekt	Summa bpl	Bpl som byggs inom fastighet	Underskott bpl i projektet	Varav verksamhetsparkering	Varav besöksparkering	Varav boendeparkering
Frölich 19 (Bakom stadshuset, Uddevallavägen)	30	0	30	10	4	16
Uddevallavägen/Busstorget/Nytorget	274	200 + 50	24	0	24	0
Befintliga parkeringsplatser som bör ersättas	21	0	21	0	21	0
<b>Summering</b>	<b>325</b>	<b>250</b>	<b>75</b>	<b>10</b>	<b>49</b>	<b>16</b>

Utan särskilda åtgärder så kommer det inte att räcka med 250 parkeringsplatser vid Busstorget och Nytorget då den totala efterfrågan enligt nu kända fakta blir 304 parkeringsplatser. Utöver tillkommande efterfrågan så finns det idag 30 allmänt tillgängliga parkeringsplatser vid Busstorget. Då inventeringen vintern 2014/2015<sup>4</sup> visar att beläggningen inte överstiger 70 % vid någon av de inventerade tidpunkterna, antas det att maximalt 70 % av dessa behöver ersättas, motsvarande 21 parkeringsplatser. Totalt behöver det då tillkomma 325 parkeringsplatser.

Med ett effektivt samnyttjande skulle ett tänkt garage under Busstorget kunna rymma parkering för tillkommande boende, verksamma och besök till boende. Med samnyttjande skulle efterfrågan bli cirka 190 parkeringsplatser, vilket i en anläggning med 200 parkeringsplatser skulle uppta 95 % av alla parkeringsplatser.

<sup>4</sup> Kungälv kommun, SWECO 2015. Kungälv parkering, Nulägesbeskrivning. 2015-02-10, projektnummer 7000 067 100

Kvarstår gör då behovet att ersätta de platser som används på Busstorget idag samt möta tillkommande efterfrågan på besöksparkering till verksamheter och handel, totalt 79 parkeringsplatser. Uppskattningsvis rymms 50 parkeringsplatser på Nytorget, vilket innebär ett underskott på 29 parkeringsplatser för besökande/allmänt tillgängliga.

Det rekommenderas att möjligheten att bygga dessa 29 extra parkeringsplatser undersöks vidare eller att exploateringsytorna minskar i motsvarande mängd då gångavstånden för besöksparkering blir för långa till södra delen av Kungälv centrum. Besöksplatser till handel fyller en viktig funktion och bör inte placeras för långt bort från centrumhandeln.

Ett alternativ skulle kunna vara att ett parkeringsgarage under busstorget blir en anläggning för besökare till centrum i första hand och att boendeparkering och verksamhetsparkering förläggs till någon mindre centrumnära plats.

Det bör vara lämpligt, i den mån det finns utrymme, att komplettera norra Kungälv centrum med gatumarksparkering för angöring och korta ärenden.

## 5.3 Södra delen av Kungälv centrum

### Gärdet östra

För att tillgodose efterfrågan på bilparkering för Gärdet Östra behövs enligt nu kända fakta 135 parkeringsplatser, varav 96 är för boendeparkering. I detaljplanarbetet har skisser tagits fram som visar att i ett garage på tomten kan det rymmas ca 90 parkeringsplatser<sup>5</sup>. Enligt förslaget ska dessa parkeringsplatser erbjudas boende i fastigheterna.

Efterfrågan som kvarstår att lösa är då 6 boendeparkeringar, 33 besöksparkeringar till bostäder och handel samt 6 parkeringsplatser för verksamma, totalt 45 parkeringsplatser. Dessa bör friköpas/lösas på annan plats. Om dessa parkeringsplatser skulle förläggas vid Gärdet Västra så blir gångavstånden acceptabla.

På tomten finns idag 148 befintliga parkeringsplatser. Då det idag endast är tillåtet att parkera på dessa 148 parkeringsplatser med P-skiva, max 3 tim, antas de fungera som besöksparkering. Dessa bör ersättas på annan plats efter hur de används. Med en maximal genomsnittlig beläggning på ca 80 %<sup>6</sup> bör minst 118 parkeringsplatser ersättas. Projektet innebär även att ett antal parkeringsplatser på långtidsparkeringen i väster (benämnt Gärdet Västra) försvinner vilket behandlas vidare i kapitel 5.4.

<sup>5</sup> Kungälv kommun 2015-12-18

<sup>6</sup> Kungälv kommun, SWECO 2015. Kungälv parkering, Nulägesbeskrivning. 2015-02-10, projektnummer 7000 067 100

Tabell 5-4 I tabellen visas en sammanställning över hur många parkeringsplatser som måste hanteras på annan plats än i det aktuella projektets tomt.

Projekt	Summa bpl	Bpl som byggs inom fastighet	Underskott bpl i projektet	Varav verksamhetsparkering	Varav besöksparkering	Varav boendeparkering
Gärdet östra	135	90	45	6	33	6
Befintliga parkeringsplatser som bör ersättas	118	0	118	0	118	0
<b>Summering</b>	<b>253</b>	<b>90</b>	<b>163</b>	<b>6</b>	<b>151</b>	<b>6</b>

Totalt bör 163 parkeringsplatser hanteras på annan plats.

### Klocktornet 36

För att tillgodose efterfrågan på bilparkering vid Klocktornet 36 behövs enligt nu kända fakta 73 boendeparkeringar och 12 besöksparkeringar till boende. I detaljplanearbetet har skisser tagits fram som visar att i ett garage på tomten kan det rymmas 81 parkeringsplatser i två våningar<sup>7</sup>. Då kvarstår 4 parkeringsplatser för besökande till boende att lösa på annan plats/friköpa.

På tomten finns idag 80 parkeringsplatser. Då projektet innebär att mer befintlig handelsyta försvinner än vad som tillkommer minskar kvarterets efterfrågan på handelsparkering (för verksamma och besökande) med cirka 56 parkeringsplatser. Av de 80 parkeringsplatserna som försvinner bör då minst 24 parkeringsplatser ersättas på annan plats. De befintliga parkeringsplatserna saknar kommunen idag rådighet över så för att minska på antalet bör det säkerställas att markägaren accepterar att inte alla 80 parkeringsplatser ska ersättas.

Tabell 5-5 I tabellen visas en sammanställning över hur många parkeringsplatser som måste hanteras på annan plats än i det aktuella projektets tomt.

Projekt	Summa bpl	Bpl som byggs inom fastighet	Underskott bpl i projektet	Varav verksamhetsparkering	Varav besöksparkering	Varav boendeparkering
Klocktornet 36	85	81	4		4	0
Befintliga parkeringsplatser som bör ersättas	24	0	24	1	23	0
<b>Summering</b>	<b>109</b>	<b>81</b>	<b>28</b>	<b>1</b>	<b>27</b>	<b>0</b>

Totalt återstår 28 parkeringsplatser att hantera.

<sup>7</sup> White 2015. Skiss av parkeringsgarage, möte Kungälv kommun 150824



## Klocktornet 1, 34, 37

För att tillgodose efterfrågan på bilparkering vid Klocktornet 1,34,37 behövs enligt nu kända fakta totalt 101 parkeringsplatser för tillkommande bostäder, handel och för äldreboende. Skisser från exploatören visar att det rymmer 82 parkeringsplatser om det byggs äldreboende<sup>8</sup>. Om parkeringsanläggningen kan öppnas upp så att även besökare kan nyttja anläggningen kan den rymma både boendeparkering och besöksparkering för bostäder, äldreboende och handel på 77 parkeringsplatser. Det finns då utrymme för 5 parkeringsplatser för verksamma. Då återstår 19 parkeringsplatser för verksamma att hantera.

Tabell 5-6 I tabellen visas en sammanställning över hur många parkeringsplatser som måste som inte rymms på tomten för det aktuella projektet.

Projekt	Summa bpl	Bpl som byggs inom fastighet	Underskott bpl i projektet	Varav verksamhetsparkering	Varav besöksparkering	Varav boendeparkering
Klocktornet 1, 34, 37	101	82	19	19	0	0

Totalt bör 19 parkeringsplatser för verksamma hanteras på annan plats<sup>9</sup>.

## Klocktornet 35

För att tillgodose efterfrågan på bilparkering för tillkommande bebyggelse vid Klocktornet 35 behövs enligt nu kända fakta 33 parkeringsplatser för bostäder och handel. Till detta läggs 42<sup>10</sup> befintliga parkeringsplatser för boende, dvs totalt 75 platser (33+42). Sammanfattat behöver projektet ordna 58 boendeparkeringar, 2 besöksparkeringar för boende, 4 verksamhetsparkeringar för handel och 11 besöksparkeringar till handel.

Exploatören föreslår ett garageplan med 42 parkeringsplatser under huset och cirka 16 parkeringsplatser på gården.

Förutsatt att de 42+16 parkeringsplatserna används till boendeparkering (45) och besök (13) kvarstår 13 boendeparkeringar och 4 verksamhetsparkeringar att lösa på annan plats/friköpa.

<sup>8</sup> Att det byggs äldreboende är en utgångspunkt i beräkningarna av efterfrågan på bilparkering.

<sup>9</sup> Då projektet innebär att kontorslokaler försvinner minskar kvarterets efterfrågan på parkering för kontor med ca 14 parkeringsplatser sett till ovanstående beskriven efterfrågan. Dessa verksamma parkerar sannolikt idag på Gärdet Västra och eventuellt vid Kvarnkullen. Då det är osäkert hur parkeringsefterfrågan påverkas för de befintliga kontorslokalerna har ingen anpassning gjorts i beräkningar av den teoretiska efterfrågan.

<sup>10</sup> Idag finns det fler parkeringsplatser på tomten som är förhyrda. Om regleringen för dessa parkeringsplatser görs om till tillståndsparkering utan rätt till egen parkeringsplats antas behovet av parkeringsplatser minska med cirka 20 % till 42 st.

Tabell 5-7 I tabellen visas en sammanställning över hur många parkeringsplatser som måste hanteras på annan plats än i det aktuella projektets tomt.

Projekt	Summa bpl	Bpl som byggs inom fastighet	Underskott bpl i projektet	Varav verksamhetsparkering	Varav besöksparkering	Varav boendeparkering
Klocktornet 35, tillskott	33	58	-25	4	0	0
Befintliga parkeringsplatser som bör ersättas	42	0	42	0	0	13
<b>Summering</b>	<b>75</b>	<b>58</b>	<b>17</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>13</b>

Totalt behöver 17 parkeringsplatser hanteras på annan plats.

## Rhodin 19

För att tillgodose efterfrågan på bilparkering vid Rhodin 19 behövs enligt nu kända fakta totalt 81 parkeringsplatser för bostäder varav 11 för besök för tillkommande bebyggelse<sup>11</sup>.

Tabell 5-8 I tabellen visas en sammanställning över hur många parkeringsplatser som måste hanteras på annan plats än i det aktuella projektets tomt.

Projekt	Summa bpl	Bpl som byggs inom fastighet	Underskott parkeringsplatser i projektet	Varav verksamhetsparkering	Varav besöksparkering	Varav boendeparkering
Rhodin 19	81	Okänt	81	0	11	70

Om projektet inte kan tillföra någon parkering på tomten behöver 81 parkeringsplatser hanteras på annan plats. Ett förslag är att besöksparkeringen istället hanteras på intilliggande tomter Rhodin 16 och Gärdet 1:15. Då återstår 70 boendeparkeringar att hantera på annan plats.

## Rhodin 16 samt Gärdet 1:15

För att tillgodose efterfrågan på bilparkering vid Rhodin 16 och Gärdet 1:15 behövs enligt nu kända fakta totalt 69 parkeringsplatser för tillkommande bebyggelse: 50 parkeringsplatser för boendeparkering, 8 parkeringsplatser för besök till boende, 3 verksamhetsparkeringar för handel och 8 besöksparkeringar till handel.

På tomterna finns idag 96 parkeringsplatser som kommer att försvinna. Då exploateringen av tomterna innebär att kontorsyta försvinner motsvarande 17 parkeringsplatser kan dessa skrivas av från de 96 befintliga parkeringsplatserna.

<sup>11</sup> Projektet innebär att yta för handel tas bort, motsvarande en efterfrågan på 20 parkeringsplatser. Om dessa idag parkerar på Rhodin 16 eller Gärdet 1:15 kan efterfrågan skrivas ner på parkering för dessa platser.

Detsamma gäller den minskade efterfrågan på 20 parkeringsplatser för handel från tomten Rhodin 19. Utifrån ovan beskrivet resonemang skulle då 59 av de befintliga parkeringsplatserna behöva ersättas. Utöver det kan tomten enligt ovanstående resonemang vara en lämplig plats för 11 besöksparkeringar till Rhodin 19.

Befintlig och tillkommande efterfrågan på parkering skulle då motsvara 139 parkeringsplatser.

En intressent har visat skisser på ett parkeringsgarage innehållande ca 95 parkeringsplatser. Det är positivt om det parkeringsgarage som byggs kan innehålla besöksplatser så att besökare till Kungälv centrum kan nyttja en sådan anläggning. Om ett ställningstagande görs att parkeringsgaraget i första hand ska användas för besöksparkering för tomterna Rhodin 19, Rhodin 16 och Gärdet 1:15 behöver parkeringsplatser för boende och verksamma hanteras på annan plats.

Då kan tillkommande efterfrågan på besöksparkering hanteras inom tomterna samt en stor del av de befintliga parkeringsplatserna kan finnas kvar i samma kvarter. Resonemanget innebär att hela efterfrågan på besöksparkering för tomterna Rhodin 16, Gärdet 1:15 och Rhodin 19 samt 9 stycken boendeparkeringar hanteras i parkeringsgaraget. Det ger en god tillgänglighet för besökare med bil till den bebyggelse som finns på tomterna.

I enlighet med tabell 2-5 ges då besökare kortast gångavstånd från parkering till målpunkt medan boende och verksamma får ett längre avstånd mellan parkering och bostad/verksamhet.

Tabell 5-9 I tabellen visas en sammanställning över hur många parkeringsplatser som måste hanteras på annan plats än i det aktuella projektets tomt.

Projekt	Summa bpl	Bpl som byggs inom fastighet	Underskott bpl i projektet	Varav verksamhetsparkering	Varav besöksparkering	Varav boendeparkering
Rhodin 16, Odd Fellow	34	95	44	3	0	41
Gärdet 1:15	35					
Rhodin 19	11		0	0	0	0
Befintliga parkeringsplatser som bör ersättas	59		0	0	0	0
<b>Summering</b>	<b>139</b>	<b>95</b>	<b>44</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>41</b>

Totalt bör 44 parkeringsplatser för boende och verksamma hanteras på annan plats.

### Rhodin 2 och 3

Projektet vid Rhodin 2 och 3 kan lösa efterfrågan på 6 boendeparkeringar och en besöksplats på tomten.

Tabell 5-10 Sammanställning över hur många parkeringsplatser som måste hanteras på annan plats än i det aktuella projektets tomt.

Projekt	Summa bpl	Bpl som byggs inom fastighet	Underskott bpl i projektet	Varav verksamhetsparkering	Varav besöksparkering	Varav boendeparkering
Rhodin 2 och 3	7	16	0	0	0	0

## 5.4 Parkeringsplatser som kvarstår att hanteras i södra Kungälv centrum

För att klargöra vilka möjligheter det finns att exploatera Gärdet Västra behöver de parkeringsplatser som inte kan hanteras i de andra projekten i södra Kungälv centrum summeras, se tabell 5-11. Detta då en del av ytan på Gärdet Västra kan vara en tänkbar plats för att lösa en del av parkeringsefterfrågan från de andra projekten. I tabellen finns även de 226 befintliga parkeringsplatserna som idag finns på Gärdet Västra med, men med en reducering på 20 % med hänsyn till att den maximala beläggningen idag är under 80 % enligt inventeringen som genomfördes 2014<sup>12</sup>.

Då det i södra delen av Kungälv centrum ryms cirka 50 parkeringsplatser<sup>13</sup> på gatumark<sup>14</sup> kan dessa nyttjas som besöksparkering för handel och annan ärendeparkering. Av de totalt 141 besöksparkeringarna för handel som behöver tillkomma antas att ca 50 stycken förläggs på allmän platsmark.

Tabell 5-11 Sammanfattning av underskott av parkeringsplatser för exploateringsprojekt i södra Kungälv centrum.

Typ av parkering	Underskott parkeringsplatser
Boendeparkering	130
Besöksparkering bostäder	37
Verksamhetsparkering handel	29
Besöksparkering handel	88
Verksamhetsparkering Äldreboende	4
Parkering med blandad funktion	181
<b>Summa underskott parkeringsplatser i projekten</b>	<b>469</b>

<sup>12</sup> Kungälv kommun 2015. Kungälv Parkering Nulägesbeskrivning. 2015-02-10. Sweco projektnummer 7000 067 100.

<sup>13</sup> Baserat på skiss av planområdet *Kungälv kommun 2015. Detaljplan för bostäder och handel i Kungälv centrum. Koncept 2015-09-29*. Ett antal parkeringsplatser i skissen har bedömts som olämpliga.

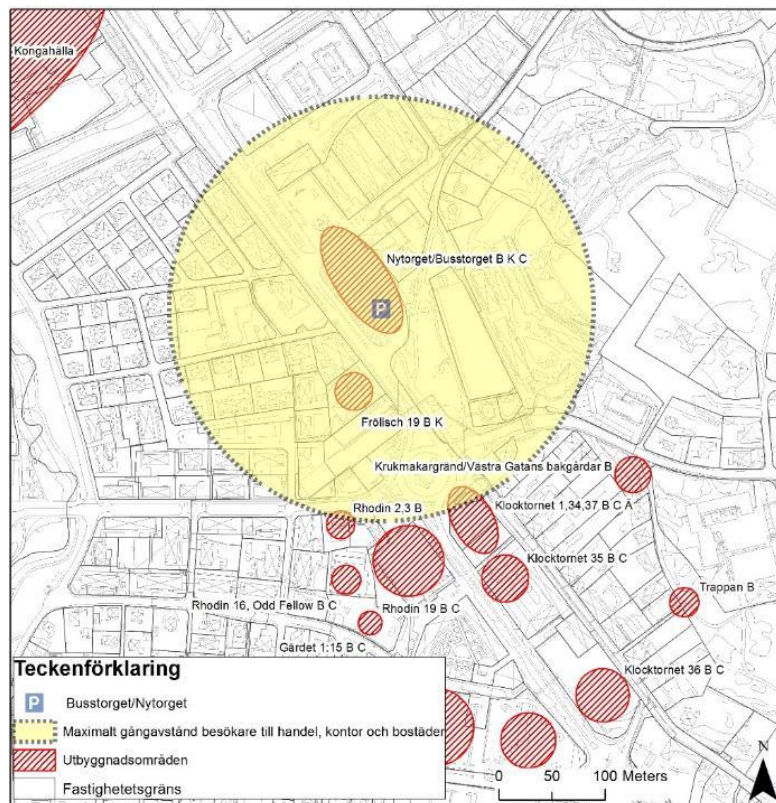
<sup>14</sup> Strandgatan, Liljedalsgatan och Gamla Gärdesgatan kring tomterna Gärdet Västra och Gärdet Östra.

## 6. Förslag till lokalisering av parkeringsplatser i södra Kungälv centrum

För att bedöma var det är lämpligt att tillskapa parkeringsplatser för bil motsvarande det underskott som beskrivs i föregående kapitel finns det två faktorer som är viktiga att beakta, gångavstånd och tillgänglighet med bil. I följande kapitel beskrivs vilka förutsättningar som finns för att anlägga en större mängd parkeringsplatser i södra delen av Kungälv centrum och vad det får för konsekvenser på möjligheten att bygga inom området. Allra mest detaljerat behandlas södra centrum i syfte att utgöra underlag till planprogram för Liljedal.

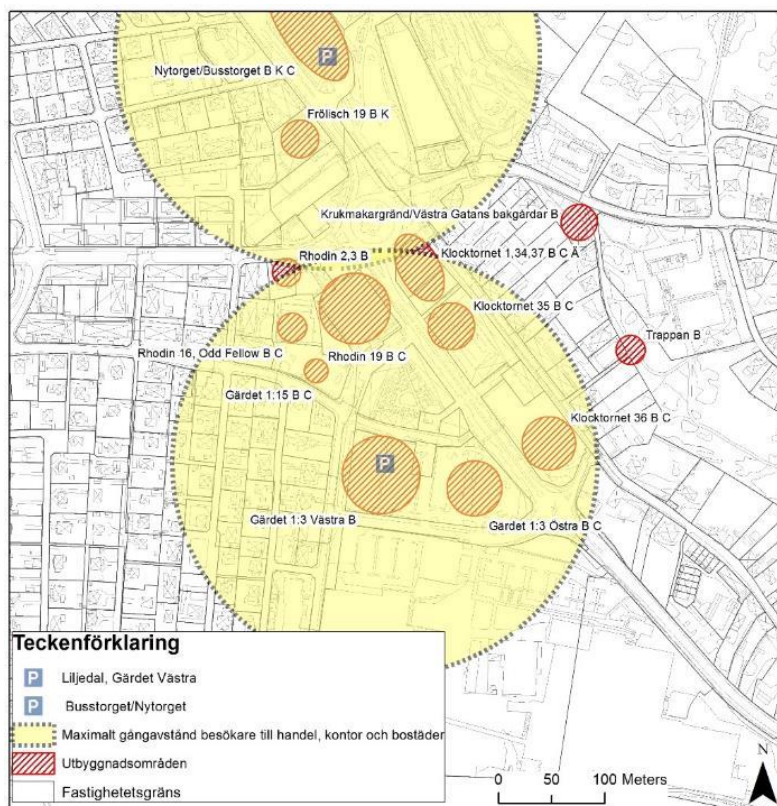
### 6.1 Gångavstånd mellan parkering och målpunkt

Gångavstånd mellan parkering och målpunkter är viktigt att beakta när beslut ska tas om var parkeringsplatser kan lokaliseras. Om en parkeringsanläggning förläggs vid Busstorget, vilket beskrivs i föregående kapitel, kan en stor del av norra delen av Kungälv centrum nås inom 200 meter fågelavstånd. Om anläggningen blir allmänt tillgänglig för alla kan den utgöra en nordlig nod för besökare till Kungälv centrum som ansluter ifrån norr, se figur 6-1.



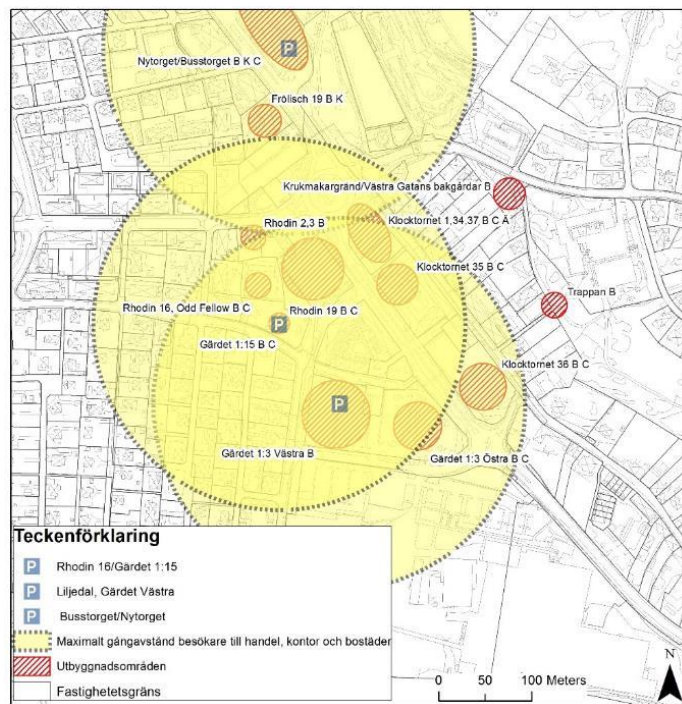
Figur 6-1 Radien visar 200 meter fågelväg från en parkeringsanläggning vid Busstorget.

Med en parkeringsanläggning för besökare i den norra delen av Kungälv's centrum täcks en stor del av målpunkterna i närheten in med rimligt gångavstånd. Dock så blir det långa gångavstånd till målpunkterna i söder. I figur 6-2 redovisas på samma sätt radier med 200 meter fågelavstånd från Busstorget men även från tomten Gärdet 1:3 Västra. I stort sett hela Kungälv's centrum täcks in (avseende gångavstånd för besökare till målpunkter) med dessa två exempel på parkeringsanläggningar. Dock så ligger många områden för exploatering och för befintliga handelsstråk, exempelvis Västra Gatan, i utkanten av området. Stora delar av Ytterbyvägen täcks inte in alls. Om en parkeringsanläggning i södra delen av Kungälv's centrum istället skulle förläggas söder om Liljedalsvägen så innebär det att gångavstånden till de mittersta delarna av Kungälv's centrum blir oacceptabelt långa för besökare till verksamheter och boende i mitten av Kungälv's centrum.



Figur 6-2 Radien visar 200 meter fågelväg från en parkeringsanläggning vid Busstorget och vid Gärdet Västra.

Om det utöver vad som beskrivits ovan även byggs en parkeringsanläggning öppen för besökare vid tomterna Rhodin 16 och Gärdet 1:15 skapas ytterligare en möjlighet för besökare till Kungälv's centrum att parkera inom acceptabelt gångavstånd till de flesta målpunkterna, se figur 6-3. Sett till gångavstånd mellan besöksparkering och målpunkter är detta den mest lämpliga lösningen.



Figur 6-3 Radien visar 200 meter fågelväg från en parkeringsanläggning vid Busstorget, Rhodin 16/Gärdet 1:15 och vid Gärdet Västra.

## 6.2 Tillgänglighet med bil till parkeringsanläggningar i Kungälv's centrum

Det är viktigt att framförallt besökare kan finna en parkeringsplats i Kungälv's centrum utan att behöva köra runt i centrum och leta. I resonemanget kring gångavstånd utgör en tänkt anläggning vid Busstorget en nod i norr och en tänkt anläggning vid Gärdet Västra en nod i söder.

Dock visar beräkningar i kapitel 5.2 att det är svårt att rymma en större mängd parkeringsplatser för besökande till den norra noden enligt nuvarande förutsättningar. Därför är det viktigt att vidare utreda förutsättningarna att tillskapa ytterligare parkeringsplatser i norra delen av Kungälv's centrum för verksamma och boende om parkeringsanläggningen vid busstorget ska vara avsedd för besöksparkering. Konsekvensen kan annars bli att en del av besökare som kommer norrifrån och ska besöka målpunkter i norra delen av Kungälv's centrum behöver köra igenom centrum och parkerar på en besöksparkering i södra delen av Kungälv's centrum.

De besökare som anländer söderifrån kommer däremot med förslaget i figur 6-3 att kunna parkera bilen utan att behöva passera genom Kungälvs centrum längs Strandgatan/Uddevallavägen.

Om det byggs en parkeringsanläggning för besöksparkering på Rhodin 16 och Gärdet 1:15 kan det innebära att biltrafiken ökar på Trädgårdsgatan och Gamla Gärdesgatan, vilket kan tala emot en sådan lösning. Här behövs en avvägning mellan acceptabelt gångavstånd och tillgänglighet till fots till målpunkter i Kungälvs centrum, kontra en ökad biltrafik på nämnda gator. En logisk och tydlig skyltning är också viktig för att minimera parkeringssökning och leda besökarna rätt direkt. I beräkningarna räknas det med att de cirka 95 parkeringsplatser som kan byggas vid tomterna Rhodin 16 och Gärdet 1:15 i huvudsak används för besöksparkering för att ge en god tillgänglighet med fots till hela Kungälvs centrum.

Det är även viktigt att se till storleken på en tänkt parkeringsanläggning på Gärdet Västra. Att som bilist behöva köra upp på fjärde planet för att parkera tar tid och det kan upplevas som besvärande att köra runt och leta efter parkeringsplatser i ett parkeringshus. Utifrån denna synvinkel kan det upplevas mer tillgängligt att parkera vid Rhodin 16/Gärdet 1:15 än på de översta planen i en stor parkeringsanläggning på Gärdet Västra.

### 6.3 Kantstensparkering

Hur många kantstensparkeringar som ryms i centrala Kungälv till följd av de nya exploateringsprojekten är kopplat till hur gaturummet utformas. Enligt ett detaljplaneunderlag för bebyggelsestrukturen längs Västra Gatan och Strandgatan kan det rymmas cirka 50 kantstensparkeringar i området men det kan förändras när planeringen blir mer detaljerad. Det har även diskuterats om kantstensparkering längs Uddevallavägen kan bli aktuellt framöver.

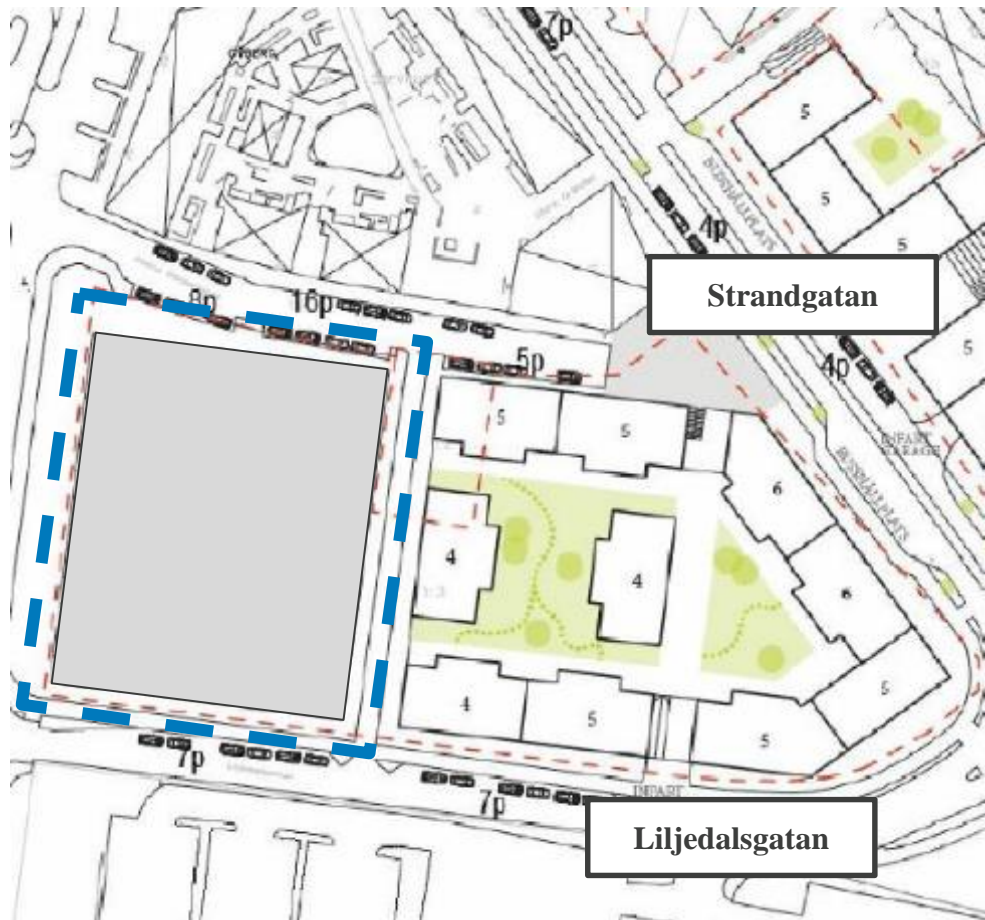
Ett förslag är att de kantstensparkeringar som tillkommer i Kungälvs centrum regleras för korttidsparkering eller så kallad angöringsparkering (där parkering är tillåten en kortare tid, ca 15-30 minuter). Dessa parkeringsplatser kan få en viktig funktion genom att serva flera olika kundgrupper och då främst besökare som har ärenden som går snabbt att genomföra men då kraven på tillgänglighet är hög. Kantstensparkering utgör ett viktigt komplement till de besöksparkeringar som placeras i större gemensamma anläggningar.

### 6.4 Förslag på hur underskottet av parkeringsplatser kan lösas i Kungälvs centrum

Beaktas gångavstånd, tillgänglighet med bil och antalet kantstensparkeringar som kan tillkomma finns det fördelar med att anlägga en större parkeringsanläggning i södra delen av Kungälvs centrum. Den tomt som i första hand kan lämpa sig för en större parkeringsanläggning ligger norr om Liljedalsgatan. Enligt plankartan för området så är tomten cirka 3850 kvm stor<sup>15</sup>.

<sup>15</sup> Kungälvs kommun 2015. Detaljplan för bostäder och handel i Kungälvs centrum. Koncept 2015-09-29





Figur 6-4 Skiss över Gärdet Västra. Den yta som kan vara lämplig för en parkeringsanläggning visas med blå linjer.<sup>15</sup>

För att illustrera hur stor en parkeringsanläggning skulle behöva vara för att motsvara det underskott på parkeringsplatser för bil som skapas i andra projekt i Kungälv's centrum redovisas två scenarion. Ett med och ett utan bostäder på tomten.

### Scenario 1

- ▶ Ingen bebyggelse på Gärdet Västra förutom parkeringsanläggning.
- ▶ Hela tomten används för parkering.
- ▶ Maximal tomtyta (fotavtryck, 70 m x 55 m): 3 850 kvm.
- ▶ Antal parkeringsplatser som behöver tillkomma: 430 st<sup>16</sup>.

Enligt förutsättningar i scenario 1 så ryms cirka 115 parkeringsplatser per våningsplan på tomten Gärdet Västra, om hela tomtens fotavtryck tas i anspråk. Det ger ett genomsnitt på cirka 33,4 kvm per parkeringsplats. Om anläggningen byggs med fyra våningsplan så kan den rymma cirka 460 parkeringsplatser vilket är fler parkeringsplatser än beräknad efterfrågan. Viss marginal finns då dels för att erbjuda extra utrymme vid toppar i parkeringsefterfrågan och dels för att nyttja en del av anläggningen till att främja andra mobilitetsåtgärder, exempelvis en cykelpool.

<sup>16</sup> Beräknat med samnyttjande av 288 parkeringsplatser och inget samnyttjande av 181 befintliga parkeringsplatser.

Om hela tomtytan nyttjas för en parkeringsanläggning med fyra våningsplan behöver inte ett plan under mark byggas vilket ofta är ekonomiskt fördelaktigt. En nackdel med scenario 1 är att inga bostäder ryms på tomten.

## Scenario 2

- ▶ Gärdet västra bebyggs med cirka 48 mindre lägenheter.
- ▶ Med i snitt 50 kvm per lägenhet så minskar ytan för en parkeringsanläggning med ca 800 kvm/våningsplan.
- ▶ 3045 kvm/våningsplan kan då användas för en parkeringsanläggning.
- ▶ Yta för parkering: 4 x 3 045 kvm + 3 850 (källarplan).
- ▶ Antal parkeringsplatser som behöver tillkomma: 430 st + 30 för tillkommande bostäder på tomten.

Enligt förutsättningar i scenario 2 så ryms cirka 90 parkeringsplatser per våningsplan, om den västra sidan byggs med mindre bostäder. Med 4 våningsplan kan anläggningen rymma cirka 360 parkeringsplatser vilket inte är tillräckligt sett till storleken på efterfrågan.

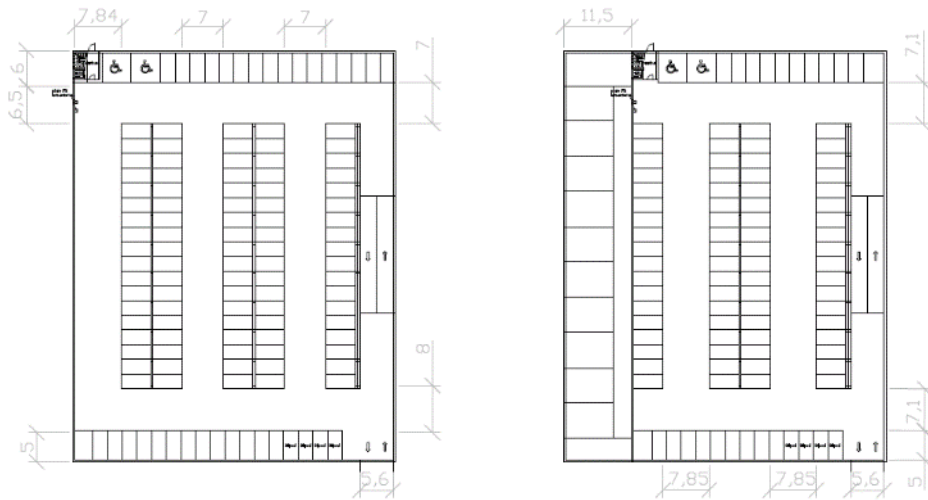
Om det är möjligt att även använda ett garage-/källarplan under tomten för parkering kan det rymma cirka 115 parkeringsplatser om hela garageplanet kan användas för parkering. Totalt skulle anläggningen då kunna rymma cirka 475 parkeringsplatser vilket är något högre än den beräknade efterfrågan på 460 parkeringsplatser och kan ge ett visst utrymme för andra faciliteter i huset och/eller marginal för att erbjuda extra utrymme vid toppar i parkeringsefterfrågan och dels för att nyttja en del av anläggningen till att främja andra mobilitetsåtgärder, exempelvis en cykelpool.

Om det prioriteras att bygga fler och/eller större bostäder kommer anläggningen inte att kunna rymma tillräckligt många parkeringsplatser för att motsvara efterfrågan från de omgivande projekten i södra delen av Kungälv centrum.

De scenarion som beskrivs ovan utgår från att det på tomten Gärdet Västra byggs en för Kungälv mycket stor parkeringsanläggning i centrum. En avvägning bör göras om det i stället är relevant att minska exploateringsgraden i Kungälv Centrum eller att arbeta för att öka ytan för bilparkering i några av de andra exploateringsprojekten.

## 6.5 Hur en parkeringsanläggning på Gärdet Västra kan utformas

I scenario 1 och 2 beskrivs förutsättningarna för att rymma kvarvarande efterfrågan på bilparkering i en större parkeringsanläggning på tomten Gärdet Västra, med eller utan bostäder på tomten. I båda scenariona blir anläggningens höjd 4 våningsplan. Ett förslag som visar hur parkeringsplatser kan målas upp i våningsplanen för att optimera antalet parkeringsplatser visas i figur 6-5. I förslaget visas ett förslag utan bostäder och ett förslag med bostäder på tomten.



Figur 6-5 Förslag på hur parkeringsplatser kan placeras i de större parkeringsanläggningarna som beskrivs i kapitel 6.4. I figuren till höger är 12 mindre bostäder inritade på den vänstra långsidan. Alternativet till vänster rymmer cirka 115 parkeringsplatser per våningsplan och alternativet till höger rymmer cirka 90 parkeringsplatser per våningsplan.

De två förslagen är schematiskt uppritade och antalet parkeringsplatser som rymms kan variera beroende på hur anläggningen konstrueras, bland annat avseende bärande balkar, antal trappor och hissar mm.

En för Kungälv så stor parkeringsanläggning, innehållande cirka 450-460 parkeringsplatser beroende på om ett garageplan byggs, behöver utformas på ett sådant sätt att den passar in i stadsbilden och med omgivande kvarter kring Liljedal.

Runt om i Sverige finns en uppsjö av parkeringsanläggningar med olika utformning. Nedan ges några exempel på parkeringsanläggningar både med och utan integrerade lokaler för bostäder, handel eller kontor.



Figur 6-1 Parkeringshus med bostäder som ramar in parkeringsdelen i Vallentuna. Foto: Kjellander+Sjöberg arkitekter, Tord-Richard Söderström.



Figur 6-6 Parkeringshus i Skellefteå med trästomme. Foto: Carl-Henrik Barnekow



Figur 6-7 Parkeringsanläggning i Ängelholm med enkel stomme och förskönande inslag i fasaden.  
Foto: Norconsult



Figur 6-8 Parkeringshus på Lindholmen i Göteborg med påkostade materialval i form av glas, trä, tegel och sedumtak. Foto: Trivector

## Bilaga 1 Utbyggnadsytor

Tabell 6-1 Utbyggnadsytor för exploateringsprojekt i utbyggnadsområdet. Uppgifter om antal bostäder och BTA bostäder baseras för vissa projekt på medelvärde av lägenhetsstorlekar. De ytor eller antal bostäder som har uppskattats utifrån medelvärde redovisas i tabellen med kursiva siffror med grå färg. För de projekt som innebär att verksamhetsyta försvinner redovisas det med parentes kring siffrorna. Tillkommande ytor för projekten på Kongahällatomten är inte medräknade i tabellen. Utbyggnadsytorna bygger på kända uppgifter 2015-06-30 Med revidering av ytorna för Gärdet Östra och Klocktornet 36 15-08-24 och 15-12-18.

Projekt	m2 BTA bostäder	Antal lägenheter	m2 BTA kontor	m2 BTA centrumhandel	m2 BTA äldreboende
Exploateringsprojekt i Kungälv centrum					
Gärdet östra	13770	184		910	
Klocktornet 36	10 380	125		1 600(-3 800)	
Gärdet västra 1:3 västra	3 740	48			
Västra Gatans bakgårdar "Krukmarkargränd"	7 193	80			
Rhodin 2 och 3	899	10			
Rhodin 19	10 000	100		2 000 (-2 800)	
Rhodin 16, Odd Fellow	4 200	47	(-1 000)		
Gärdet 1:15	3 000	33		400	
Klocktornet 35, tillskott	2 248	25		600	
Klocktornet 1, 34, 37 tillskott	2 404	36	(-800)	2 330	4 225
Frölich 19	2 340	27	660		
Uddevallavägen/Busstorget/Nytorget	20 000	222	2 000	3 000	
Trappan	2 967	33			
Exploateringsprojekt i nordöstra delen av centrala Kungälv					
Garvaren 2,5,6	41 358	460			
Exploateringsprojekt i nordvästra delen av centrala Kungälv					
Terminalen				2 500	
Norr om Kongahällagatan	11 500	120		500	
Kvarnkullen	4 495	50			
Söder om Kongahällagatan	2 100	30		7 100	

## Bilaga 2 Efterfrågan på bilparkering

Tabell 6-2 Efterfrågan på bilparkering enligt föreslagna målstyrda parkeringstal och ytor redovisade i bilaga 1 för tillkommande bebyggelse. Om siffrorna visar minustecken innebär det att en del befintlig bebyggelse eller parkeringsplatser tas bort i samband med exploateringen. Kongahälla ingår inte i tabellen. Efterfrågan på parkering för befintliga fastigheter i Centrala Kungälv visas inte i tabellen.

Projekt	Bostäder		Kontor		Centrumhandel		Äldreboende		Pendelparkering	Summa	Varav PRH	Inverkan på befintlig parkering
	Boende	Besök	Verksamma	Besök	Verksamma	Besök	Verksamma	Besök				
Gärdet östra	96	15	0	0	6	17	0	0	0	135	3	-148
Klocktornet 36	73	12	0	0	-14	-42	0	0	0	28	0	-80
Gärdet västra 1:3 västra	26	4	0	0	0	0	0	0	0	30	1	-226
Västra Gatans bakgårdar "Krukmarkargränd"	48	8	0	0	0	0	0	0	0	56	1	
Rhodin 2 och 3	6	1	0	0	0	0	0	0	0	7	0	
Rhodin 19	70	11	0	0	-5	-15	0	0	0	61	1	
Rhodin 16, Odd Fellow	29	5	-15	-2	0	0	0	0	0	17	0	-32
Gärdet 1:15	21	3	0	0	3	8	0	0	0	35	1	-64
Klocktornet 35, tillskott	16	1	0	0	4	12	0	0	0	33	1	-48
Klocktornet 1, 34, 37 tillskott	17	3	-12	-2	15	45	8	13	0	87	2	
Frölich 19 (Bakom stadshuset, Uddevallavägen)	16	3	10	2	0	0	0	0	0	30	1	
Uddevallavägen/Busstorget/Nytorget	140	22	30	5	20	58	0	0	0	274	5	-30
Trappan	20	3	0	0	0	0	0	0	0	23	0	
Garvaren 2,5,6	279	44	0	0	0	0	0	0	0	323	6	
Norr om kongahällagatan	81	13	0	0	3	10	0	0	0	106	2	
Kvarnkullen	30	5	0	0	0	0	0	0	0	35	1	
Söder om Kongahällagatan	15	2	0	0	46	136	0	0	0	200	4	
<b>SUMMA:</b>	<b>967</b>	<b>152</b>	<b>13</b>	<b>2</b>	<b>77</b>	<b>227</b>	<b>8</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>1459</b>	<b>29</b>	<b>-598</b>

