

**Bilaga 2 (av 2) till:**  
Ärende: KS2024/0780

# Strukturplan Kungälv's innerstad 2024

**Planeringsunderlag**

## Analys och strategier för Kungälv's stad

**White Arkitekter AB / Trivector AB 2023-03-21**

**Uppdragsgivare:**

Kungälv's kommun

**Konsult:**

*White Arkitekter:*

Anna Sundin

Lisa Wistrand

Axel Heyman

Sofie Granberg

Jakob Danckwardt-Lillieström

*Trivector:*

Axel Persson



# Innehåll

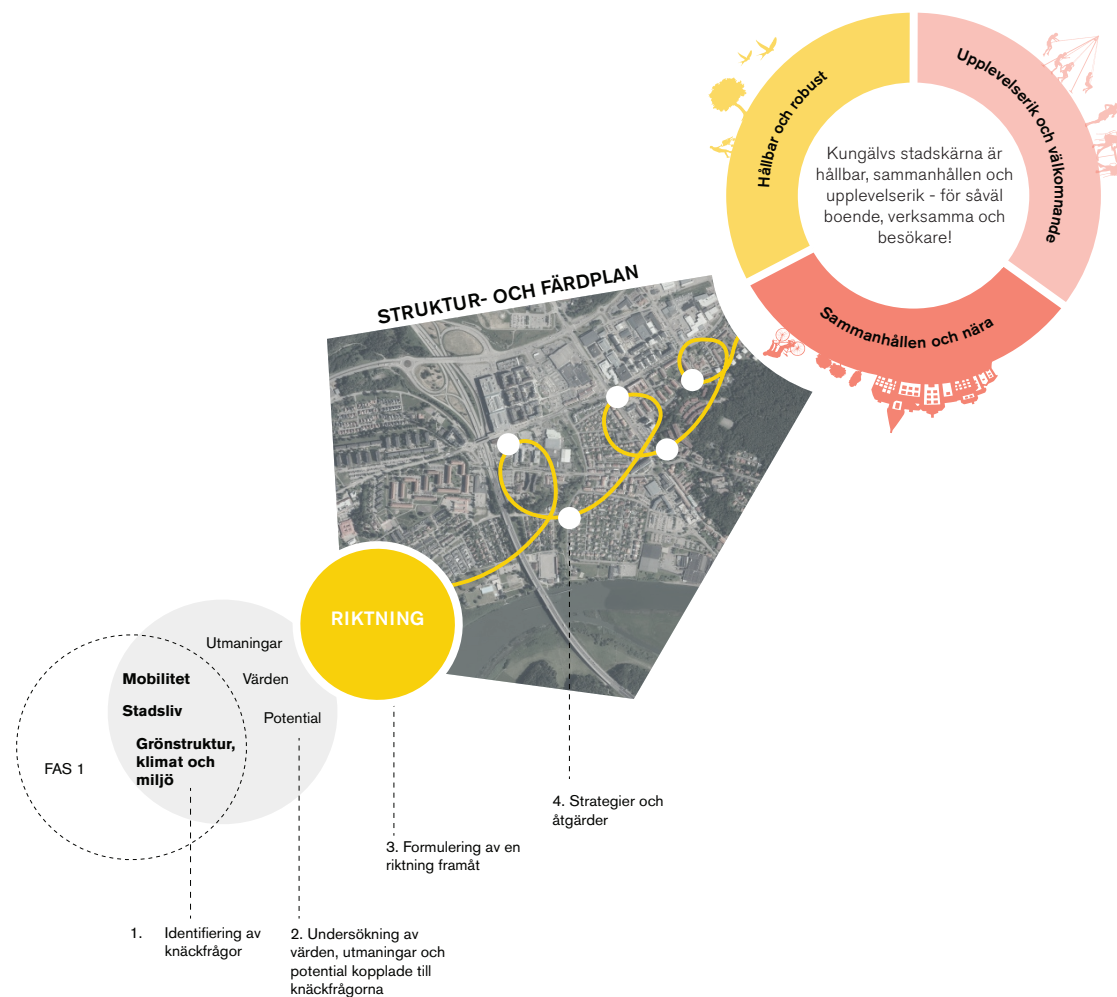
<b>INLEDNING</b>	<b>4</b>
Förstudien - fas 1	
Struktur- och färdplan	
Avgränsning	
Strukturerad värdeprocess	
Metod och arbetsprocess	
<b>RIKTNING FÖR STADSUTVECKLINGEN</b>	<b>5</b>
<b>UTGÅNGSPUNKTER</b>	<b>7</b>
Generella iakttagelser	
Överordnade möjligheter	
Överordnade utmaningar	
Mobilitet	
Grönstruktur	
Stadsliv	
<b>STADSBYGGNADSSTRATEGIER</b>	<b>11</b>
1. Förbättra förbindelser genom och till stadskärnan	13
2. Utveckla tyngdpunkter med olika identitet	16
3. Utveckla den Blågröna strukturen som ryggrad	20
<b>MEDSKICK TILL FÄRDPLAN</b>	<b>22</b>

# Inledning

Detta är arbetsmaterial för utvecklingen av stadsrummen och bebyggelsen i Kungälv stadskärna. För att kunna arbeta strukturerat och strategiskt med utvecklingen av stadskärnan behöver berörda aktörer och parter ha samsyn om vart man vill nå, inriktningen på utvecklingen. En gemensam utvecklingsinriktning inom kommunens arbete ger stöd vid framtida avvägningar i planering och byggande. Arbetet ska utgöra ett underlag till kommunens kommande översiktsplan och ett underlag för den dialog som planeras ske internt på kommunen under 2023.

## FÖRSTUDIEN - FAS 1

Stadskärnan har en viktig roll både som kommuncentrum och i regionen. Området har förändrats och står inför mer stadsomvandling framåt. Kommunen har identifierat att övergripande strategiska mål och riktlinjer för stadskärnans utveckling saknas eller är svåra att förena. Det finns ett behov av att analysera och samlas kring hur Kungälv stadskärna ska utformas under de kommande åren. Med utgångspunkt i detta genomförde White Arkitekter våren 2022 en förstudie. Där identifierades ett antal utmaningar, risker och knäckfrågor för framtida planeringsarbete. Förstudien byggde på intervjuer med tjänstepersoner och aktörer och visade på ett behov att arbeta med stadskärnan som en helhet och lyfte fram teman där behov av analys och kunskap om Kungälv förtätningsprocess var viktiga. Tematiska områden som behövde lyftas handlade om mobilitet, stadsliv och grönstruktur och klimat. Detta har legat till grund för fortsatt arbete mot en struktur- och färdplan för stadskärnan.



## STRUKTUR- OCH FÄRDPLAN

I stadskärnan i Kungälv finns som sagt stora utbyggnadsplaner, mycket är byggt och mer planeras. De identifierade knäckfrågorna rör alla delprojekt på ett eller annat sätt och en samsyn kring förutsättningarna och inriktningen krävs. I struktur- och färdplanen har man utgått från de tre identifierade knäckfrågorna, identifierat strategier och en övergripande strukturplan som stöd för fortsatt arbete.

Utkastet till struktur- och färdplan innehåller inga dimensionerande ritningar eller byggnadsvolymer, men bygger på att när stadskärnan är fullt utbyggd kommer den innehålla ca 6000 bostäder ytterligare. I uppdraget har det inte ingått att lösa tekniska frågor så som behov av skola/förskola, trafik, parkering och skyfall/dagvatten men innehåller rekommendationer för hur sådana lösningar kan vara en del av att uppnå de övergripande målen för stadskärnans utveckling.

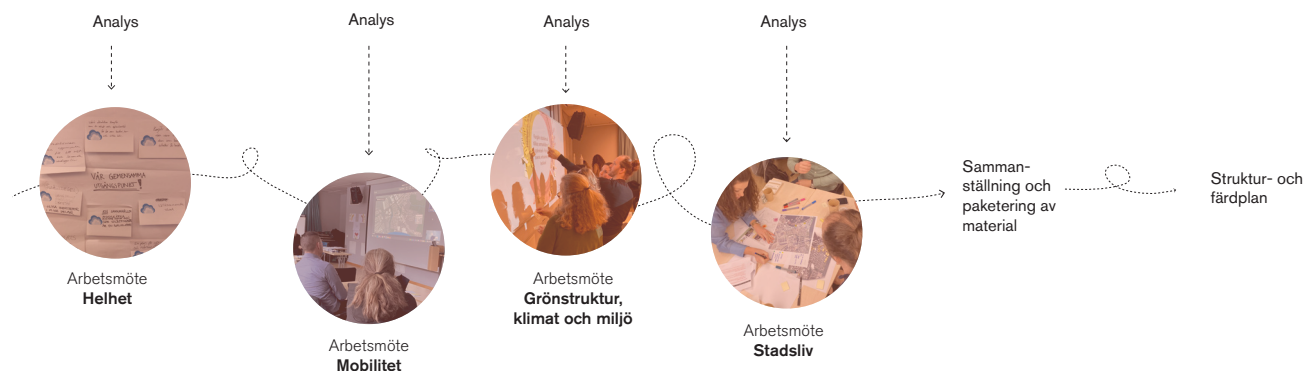
## STRUKTURERAD VÄRDEPROCESS

För att hitta en samsyn och en väg framåt formades en strukturerad värdeprocess för arbetet, i syfte att höja den gemensamma kunskapen hos de tjänstepersoner som i olika roller arbetar med utvecklingen av stadskärnan, och för att hitta samsyn i avvägningarna framåt.

För att hitta vägen framåt krävs en god inblick och evidens i knäckfrågornas karaktär, utmaningar och värden idag. När man vet hur dagens situation ser ut behöver berörda parter forma en idé om utvecklingsriktning, det vill säga en gemensam bild om vart man vill nå. I detta fall bygger den gemensamma inriktningen på redan gjorda ställningstaganden i tidigare politiska beslut, policys och uppdrag. Med en grund i nuläget och med en idé om vart vi ska kan strategier och principer för planering och beslut formas.

Arbetsprocessen för detta uppdrag har utgått från en strukturerad värdeprocess i följande steg:

1. Identifiera prioriterade knäckfrågor
2. Ta reda på vad vi vet om förutsättningarna kring knäckfrågorna. Vilka värden ser vi, vilka utmaningar finns och ser vi potential att arbeta vidare med?
3. För att kunna ta hand om utmaningar och potential måste vi också ha en samsyn om riktningen, vad vi vill uppnå och sikta mot? Från befintliga ställningstaganden inom kommunen diskuterades och formulerades en riktning.
4. Strategierna för att hantera knäckfrågorna är utformade från kunskapen om förutsättningarna i stadskärnan och idén om riktningen för utvecklingen. De summeras i ett utkast till strukturplanen. Att arbeta med utvecklingen är en stegvis process som behöver vara strategisk men också följsam. I vilken ordning vi arbetar med stadskärnans utveckling kan ha betydelse för hur bra vi når målen eller arbetar i rätt riktning. Detta kan formuleras i en färdplan.



## METOD OCH ARBETSPROCESS

Detta arbetsmaterial ger förslag om en övergripande struktur som möter de identifierade knäckfrågorna och föreslår strategier för utvecklingen framåt. Whites roll har inneburit att vara ett strategiskt processtöd och tillföra kunskap och underlätta för framtida samverkan i projekt och planer. Målet är att struktur- och färdplanen ska fungera som ett stöd för en mer hållbar utveckling av Kungälv.

Detta arbetsmaterial bygger på en strukturerad värdeprocess där representanter från kommunen, med olika roller i stadskärnans utveckling, utbytt kunskap och diskuterat utmaningar och möjliga vägar framåt. Analyser och insikter från arbetsprocessen summeras i denna rapport. Processen byggde på en serie av arbetsmöten för att hitta vägar framåt inom respektive knäckfråga. För att göra det krävdes en bred kunskap om situationen idag och i vilken riktning stadskärnan ska utvecklas. Först då kan strategier för utbyggnaden formas.

Det första arbetsmötet handlade därför om stadskärnans nuläge och den gemensamma synen på riktningen för stadskärnans utveckling. Efterföljande arbetsmöten hanterade tema för tema och tog utgångspunkt i bilden av stadskärnans utvecklingsinriktning och föregicks av ett samlat och analyserat kunskapsunderlag om stadskärnan idag kopplat till temat. Vid varje arbetsmöte introducerades temat, knäckfrågor bearbetades och diskuteras med målet om gemensam kunskapsinhämtning och samsyn kring vägen framåt.

Med utgångspunkt från analyser och insamlat material och från diskussionerna vid arbetsmötena har tre stadsbyggnadsstrategier för fortsatt planering och gestaltning av stadskärnan i Kungälv formulerats. Målet med rapporten är att belysa de utmaningar och möjligheter olika planeringsgrepp ger och hur de kan bidra till stadskärnans utveckling som helhet.

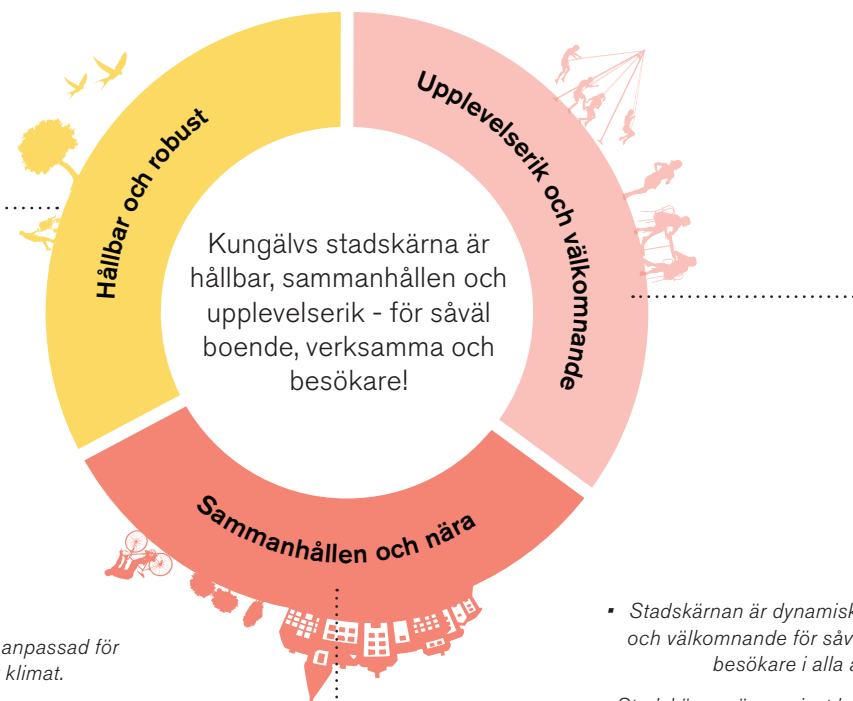
# Riktning för stadsutvecklingen

För att kunna arbeta strukturerat och strategiskt med utvecklingen av stadskärnan behöver berörda aktörer och parter ha en samsyn om vart man vill nå, inriktningen på utvecklingen. En gemensam utvecklingsinriktning inom kommunens arbete ger stöd vid framtida avvägningar i planering och byggande.

En vision, en målbild eller en inriktning, oavsett vad man kallar det så är det viktigt att ha samsyn om vad vi vill uppnå med stadsutvecklingen och vilka effekter för människor och miljö som vi vill att det ska ge.

Inriktningen för stadskärnans utveckling har formulerats med utgångspunkt i befintliga politiskt beslutade mål och styrdokument i Kungälv. De har konkretiserats och översatts till utvecklingen av stadskärnan. Nästa steg är att denna riktning måste bearbetas och förankras politiskt. Därefter behöver den förankras och kommuniceras till samverkande privata aktörer.

Utgångspunkten för arbetet med struktur- och färdplan har varit att Kungälvs stadskärna ska vara hållbar, sammanhållen och upplevelserik, för såväl boende, verksamma och besökare. Ledorden som vi använt för att definiera strategier framåt har varit att planering, åtgärder och insatser ska bidra till en mer hållbar och robust, upplevelserik och välkomnande, sammanhållen och nära stadskärna.



- Stadskärnan är robust och anpassad för att klara ett förändrat klimat.
- Grönstrukturen är en lika viktig del som bebyggelse- och trafikstrukturen. Befintliga gröna samband värnas.
- Nya blå och gröna värden tillskapas som bidrar till en ökad biologisk mångfald.
- I stadskärnan skapas livsmiljöer utifrån olika människors behov som främjar hållbara livsstilar och folkhälsa. Här finns miljöer som lockar både barn och vuxna till lek och rörelse.

- Stadskärnan ska uppmuntra till ett rikt och levande vardagsliv. Den ska vara till för dem som bor, arbetar och besöker.
- Det är en funktionsblandad stadskärna med ett brett serviceutbud.
- Stadskärnan är sammanhållen, tät och levande stadskärna med tydligt kopplade stråk som håller ihop de olika delarna.
- Det är lätt att röra sig till och inom stadskärnan. Andelen hållbara resor är hög.

- Stadskärnan är dynamisk, upplevelserik och välkomnande för såväl invånare och besökare i alla åldrar.
- Stadskärnan är en givet besöksmål och en mötesplats lokalt, regionalt och globalt. De gröna miljöerna och kulturen bidrar till att stärka och skapa mötesplatser.
- De olika delarna i stadskärnan har egna identiteter, där de gamla och nya tidslagren vävs samman.
- Älven är en tillgång och bidrar till stadskärnans attraktivitet.
- Särskilt fokus läggs på stadskärnans entréer.

## Utgångspunkter

Kungälv's stadskärna håller på att förändras, vilket skapar både möjligheter och utmaningar. Det är framförallt fyra stora omvandlingsområden i stadskärnan som är under planering i olika skeden. Planerna har kommit olika långt och ligger således mer eller mindre fast för framtiden. Utöver de fyra utvecklingsområdena finns även idéer för omvandling av andra områden inom influensområde för stadskärnan.

Som grund för utgångspunkterna ligger analyser och input från tjänstepersoner på kommunen. Analyserna har utgått från tre teman; mobilitet, grönstruktur och klimat, och stadsliv, som identifierats som centrala genom initiala intervjuer och samtal med tjänstepersoner hos kommunen. Analyserna har valts ut för att underlätta för kommunens fortsatta arbete snarare än heltäckande i alla frågor. Resultaten har använts till gemensamt arbete med tjänstepersoner på kommunen och ligger till grund för framtagandet av detta arbete.

För att analysera utgångspunkter för stadskärnan har både nuläget och ett planerat läge studerats. Eftersom många planer fortfarande är under arbete bygger det planerade läget på vad som går att beskriva som en ögonblicksbild för pågående planering. I många av analyserna jämförs nuläget med ett framtida planerat läge då de nu pågående planerna är färdigställda så som de ser ut idag.

### GENERELLA IAKTTAGELSER

Resultaten visar att de stora förändringarna i framtidsscenario framförallt är befolkningsökning i form av nya boende, det är nästan en fördubbling av invånare i stadskärnan, vilket innebär att boendetätheten också ökar. Detta har effekter på andra aspekter där de största är transporter, användning av grönom-

råden och underlag för och krav på andra funktioner. Genom analyserna har också lägen med potential för befolkade offentliga platser kunnat identifierats.

### ÖVERORDNANDE MÖJLIGHETER

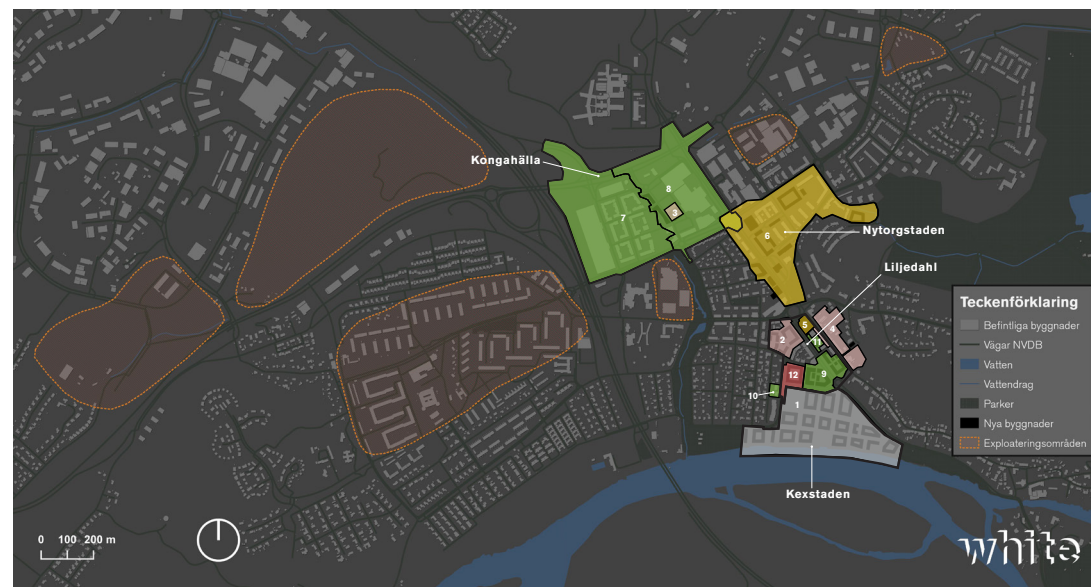
En ökning av befolkningen i stadskärnan innebär att underlag för olika verksamheter och service ökar, vilket skapar potential för större utbud. Det skulle kunna handla om fler klassiska urbana verksamheter så som restauranger, caféer och handel.

Att tätheten kommer att öka skapar bättre möjligheter för effektivare kollektiva transporter. Att många bor nära hållplatser gör att det blir enklare att resa med bussen och när fler reser går det att öka turtätheten, vilket i sin tur gör det än mer attraktivt.

Utvecklingen ger möjlighet att nå älven på ett annat sätt än vad som varit möjligt med f.d. kexfabrikens område som barriär.

### ÖVERORDNANDE UTMANINGAR

Att lösa transporter är en av de överordnade utmaningarna som Kungälv står inför. När befolkningen ökar men utrymmet för transporter är oförändrat behöver transporterna i stället effektiviseras. En logisk lösning är att prioritera de mest utrym-



#### Exploateringsområden

#### Pågående planprogram

1. Kexstaden

#### Påbörjat planuppdrag

2. Bostäder och centrum Rhodin 19 m.fl.

3. Kongahälla kv 17

4. Krabbetorget 13-17

#### Samråd

5. Klocktornet 1, 34 och 37

Sigillet

6. Kongahälla kvarter 14 och

Nytorgstaden - bostäder

#### Laga kraft (under byggnation)

7. Kongahälla

8. Kongahälla

9. Klocktornet 36 och Del av

Gärdet 1:3

10. Båtmansgården

11. Klocktornet 35

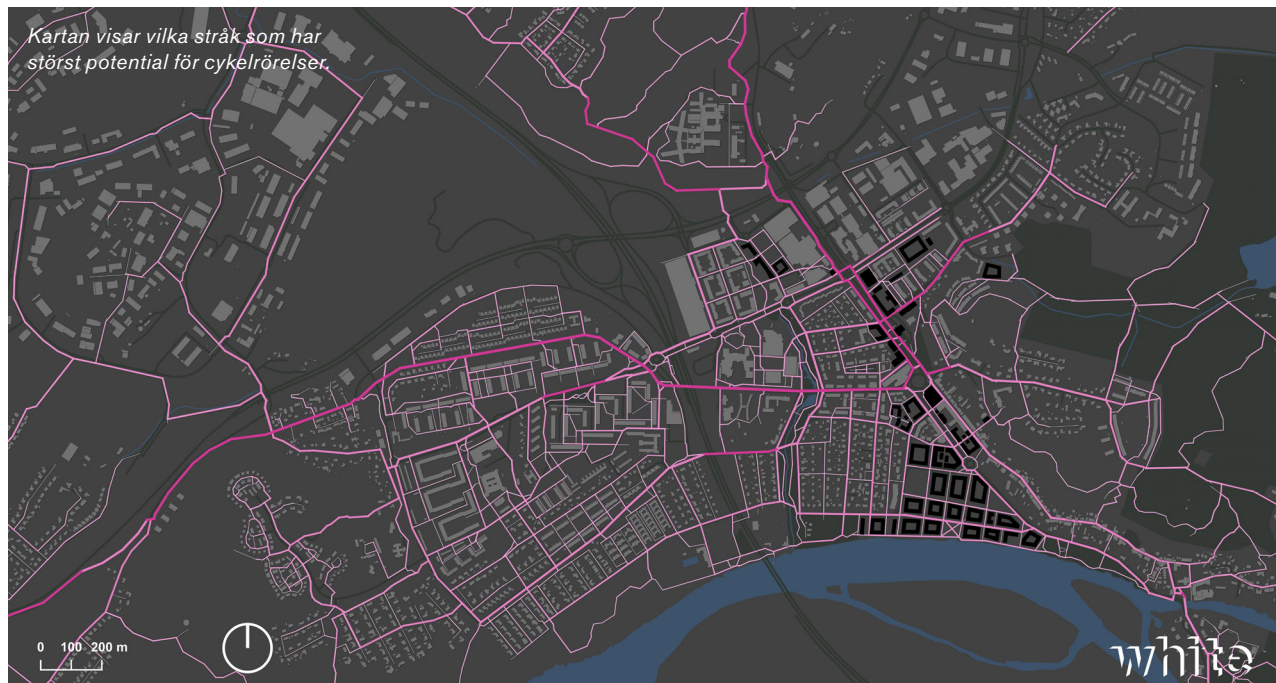
#### Pausat planarbete

12. Liljedahl parkering

De fyra stora omvandlingsområden som är igång i stadskärnan kommer tillsammans att generera ca 6000 nya boende. En ökning med 11,6 % av kommunen som helhet.

Tätortens befolkning ökar med 28,6 % och boendetätheten med 28,7 % till 2337 boende per km<sup>2</sup>.

Detta genererar resor samtidigt som det ger möjlighet till andra typer av resor.



meseffektiva transportmedlen: gång, cykel och kollektivtrafik. Vidare visar analyserna att den absolut största befolkningsökningen är planerad till korridoren Strandgatan, Uddevallvägen, Kongahällagatan till resecentrum (där linje X4 går idag). Det blir alltså väldigt gynnsamma förutsättningar för ökat resande med kollektivtrafik med planeringen som ligger idag.

Grönområdena blir något fler men analyserna visar att antal kvadratmeter grönyta per invånare halveras. Vidare når inte stadskärnan upp till riktlinjerna i Grönplanen gällande minsta avstånd till park eller bullernivåer i parker. Utmaningen blir att framför allt höja kvaliteten på befintliga grönområden och koppla dem samman för att möta den markant ökade användningen i framtiden.

En tredje utmaning är att hitta en strategi för funktioner och verksamheter i stadskärnan så att de kan dra nytta av varandra och stötta en levande stadskärna i alla delar. Det är inte möjligt att ha allt på alla ställen, men inte heller bara en viss sorts utbud i hela stadskärnan.

Det är en utmaning att få alla delar av stadskärnan att

hänga samman, både mentalt, fysiskt och visuellt.

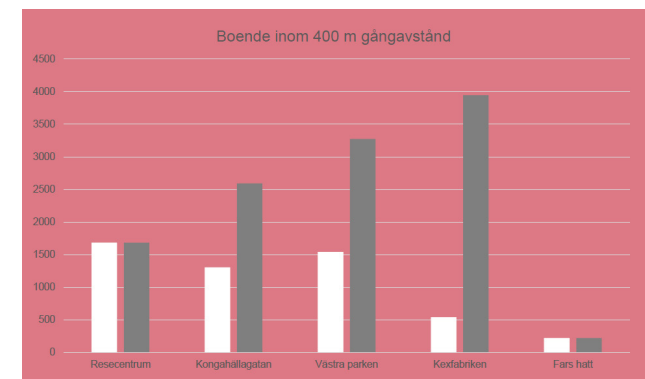
### MOBILITET

Med ökad befolkning ökar också antalet transporter. I en stadsmiljö är förutsättningarna ofta goda för olika transportmedel på olika platser. För cykel finns goda förutsättningar i gena stråk som inte innebär onödiga riktningförändringar eller stopp. För fotgängare betyder goda förutsättningar till stor del att gatunätet är orienterbart. Kollektivtrafik kräver ofta att närhet till hållplatser finns och att turtätheten är hög. Biltransporter kräver framförallt framkomlighet och möjlighet att parkera för att uppfattas som attraktivt.

Gemensamt för alla transportsätt är att de också enkelt ska angöra målpunkter. Som exempel visar analyserna att de stråk som visar störst potential för cykeltransporter inte angör Kongahälla centrum eller resecentrum. Det betyder inte att människor inte kommer att cykla dit, utan att cykelkopplingar dit behöver lösas trots sämre förutsättningar.

### GRÖNSTRUKTUR

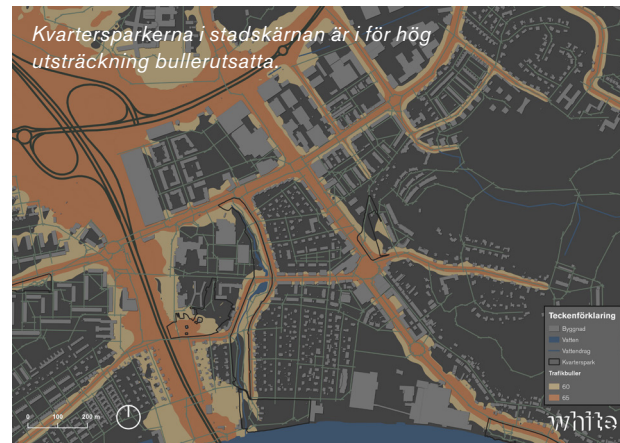
Parkyta ökar marginellt från idag till det planerade läget. När



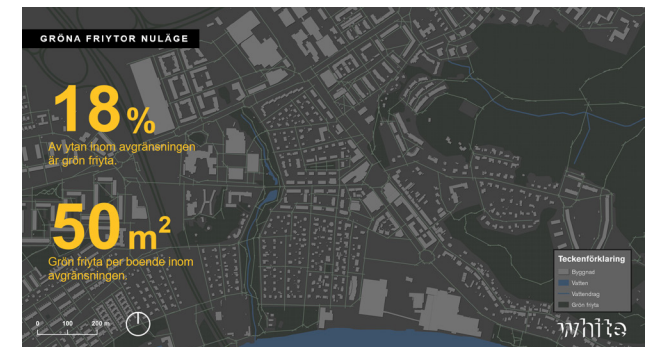
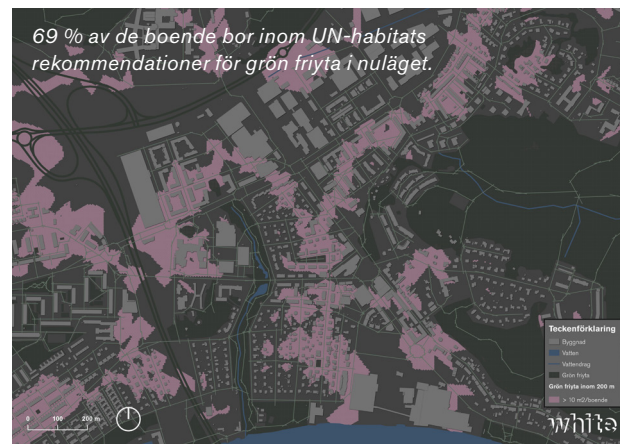
Diagrammet visar att den största befolkningsökningen planeras i korridoren Strandgatan/Uddevallvägen/Kongahällagatan

de riktlinjer som finns i kommunens grönplan analyserats visar det sig att 57 % av boende i stadskärnan inte bor inom de rekommenderade avstånden till parker, medan i det planerade läget är 47 % som inte når upp till avståndsrekommendationerna. Gällande rekommendationerna kring bullernivåer i parkerna visar de flesta kvartersparkerna för höga bullervärden.

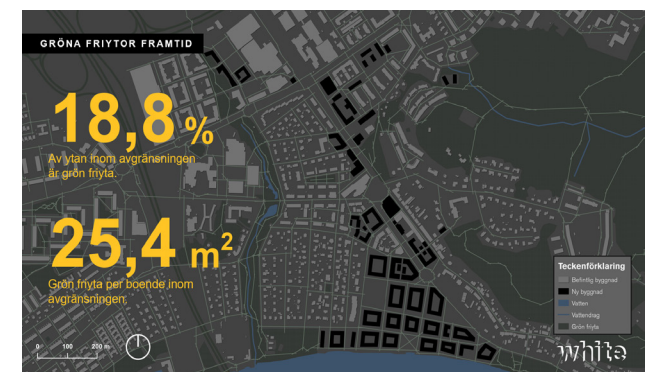
För att uppskatta vilket tryck den nya befolkningen kommer att ha på de befintliga och nya parkerna har UN-habitats riktlinjer kring tillgång till gröna friytor testats. Analyserna visar att antal kvadratmeter grön friyta per boende halveras från ca 50 kvadratmeter per person i nuläget till 25 kvadratmeter per person i det planerade läget. Den nya befolkningen kom-



Bilden visar ett avstånd om 400 meter från respektive busshållsplatser (ringar visar fågelavstånd och färgfält visar faktiskt gångavstånd).



Siffrorna visar hur stor andel av ytan i stadskärnan som är grön friyta och hur många kvadratmeter av denna per boende har idag.



Siffrorna visar hur stor andel av ytan i stadskärnan som är grön friyta och hur många kvadratmeter av denna per boende har i framtiden. Antal kvadratmeter per boende halveras i framtiden.

mer innebära större slitage om inte mer grönyta tillkommer. Med UN-habitats rekommendationer når 69 % av de boende i stadskärnan upp till tillräckligt antal kvadratmeter och tillräcklig närhet idag och 66 % i det planerade läget.

## STADSLIV

För stadsliv är två grundförutsättningar tillgång till människor och ett orienterbart gatunät. Där dessa överlappar är platser med potential för stadsliv och vistelse över större delar av dygnet.

Tillgången till boende befolkning ökar betydligt i stadskärnan medan det inte finns några planer på större förändringar i den arbetande befolkningen. Analyserna visar också att blandningen av boende och arbetande blir betydligt sämre i det pla-

nerade läget, på grund av att andelen boende blir mycket högre. Ökningen av tillgång till människor ger en positiv effekt på potentialen för stadslivet men bristen på blandning gör att stadslivet inte fördelas lika jämt över dygnet.

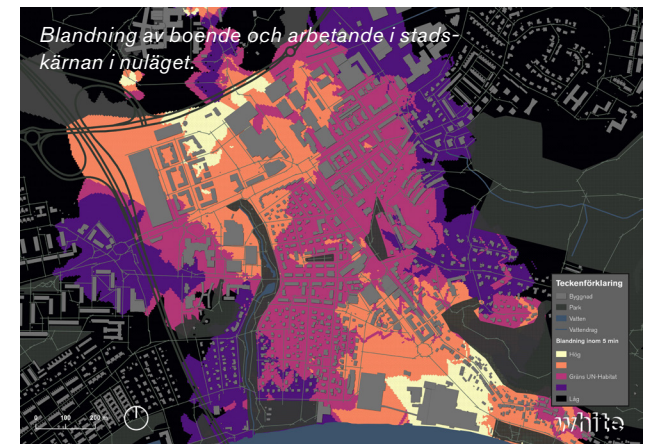
Orienterbarheten i gatunätet visar att Västra tullen har stor potential för stadsliv. Ytterbyvägen och Uddevallavägen mellan Ytterbyvägen och Kongahällagatan ser ut som de mest centrala gatorna. Dessa har potential att vara de huvudstråk som människor orienterar sig kring och därmed viktiga för stadslivet.

En genomförd marknadsanalys visar att marknaden har en begränsning i hur många bottenvåningslokaler den kan bära. Begränsningen understiger de planerade antalet





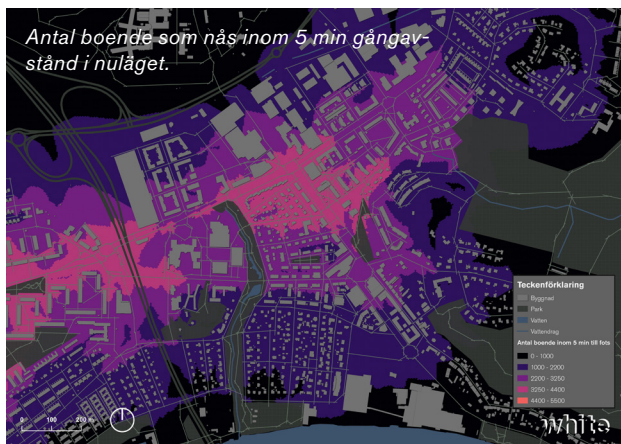
Orienterbarheten i stadskärnan i det planerade läget visar att området kring Västra tullen har goda förutsättningar för stadsliv. Kartan visar också utmaningarna vad gäller integration för Kongahälla och resecentrum.



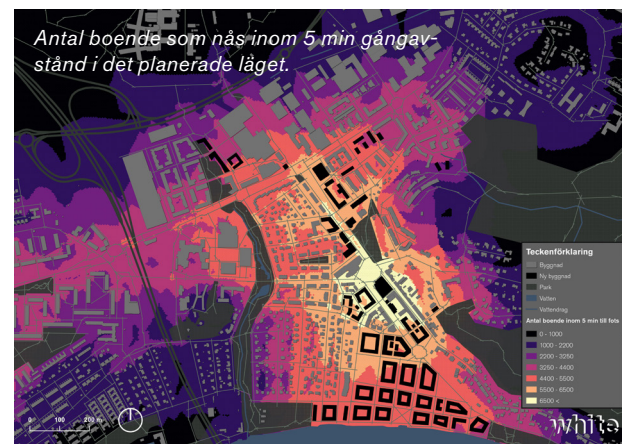
Blandning av boende och arbetande i stadskärnan i nuläget.



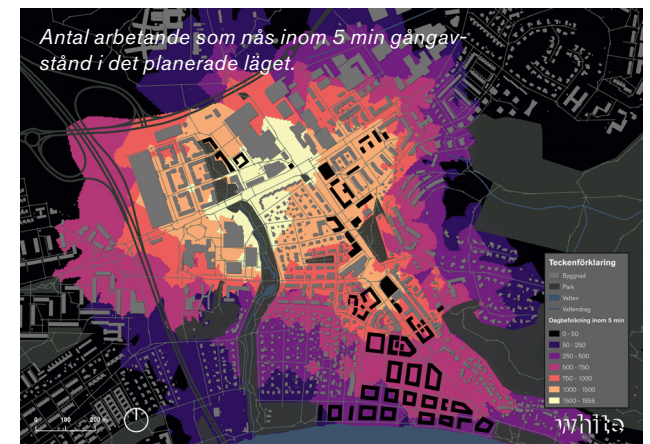
Blandning av boende och arbetande i stadskärnan i det planerade läget.



Antal boende som nås inom 5 min gångavstånd i nuläget.



Antal boende som nås inom 5 min gångavstånd i det planerade läget.



Antal arbetande som nås inom 5 min gångavstånd i det planerade läget.

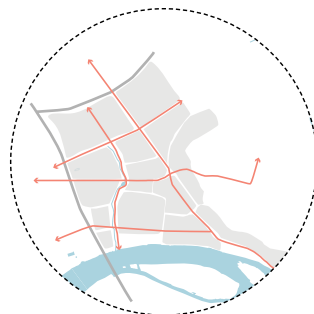
# Stadsbyggnadsstrategier

Riktningen för stads kärnan visar hur vi vill att stads kärnan ska fungera och upplevas i framtiden. Stadsbyggnadsstrategierna visar möjliga sätt att uppnå målen och är baserade på analyserna och de överordnade möjligheterna och utmaningarna som identifierats. Den föreslagna strukturen föreslår en sammanlänkning mellan de olika delarna i stads kärnan genom tyngdpunkter med olika identitet. Genom att länka samman grönska och möta älven skapas en grönstruktur som är flexibel för framtiden och möjliggör rörelserikedom i stads kärnan.

Analysen av stads kärnan leder fram till tre överordnade strategier. Strategierna går ut på att koppla samman och/eller styrka områden som har potential för ökat stadsliv. Framtidens utmaningar för stads kärnan är att skapa rumsligt sammansatta hållbara miljöer, som för människor närmare varandra och klarar att möta nya behov när de uppstår.

För att uppnå en hållbar utveckling för stads kärnan ligger fokus på de publika rummen, platserna där utbyte och möten i stads kärnan sker, och att skapa ett tydligt och genomförbart ramverk som binder ihop de olika delarna i stads kärnan till en attraktiv, hållbar och robust helhet. Kungälv's stads kärna är vidsträckt och för att skapa en fungerande helhet och inte bygga bort värden i dagens Kungälv föreslås en flerkärnig stads kärna med utvecklade tyngdpunkter. Mellan dessa tyngdpunkter stöds gestaltningen av gaturummet av en tydlig koppling så att orienterbarheten i stads kärnan ökar lätt kan förstås av tillfälliga besökare.

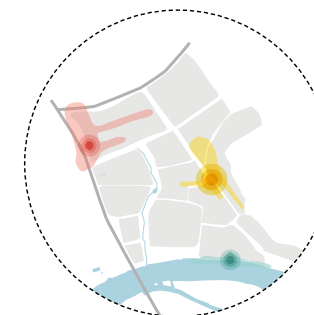
Genom detta kan Kungälv utvecklas både som destination och attraktiv livsoas i regionen.



## 1. FÖRBÄTTRA FÖRBINDELSER GENOM OCH TILL STADSKÄRNAN

Genom att binda ihop alla delar av stads kärnan med varandra och deras omgivning får fler medborgare större möjligheter att utnyttja stads kärnan. Ett jämlikt och hållbart resande kan utvecklas genom att bygga en sammanhållen stads kärna med fler kopplingar för ökad tillgänglighet. Förbindelser och kopplingar har olika natur och gör olika jobb, från snabbare transporter till gröna promenader.

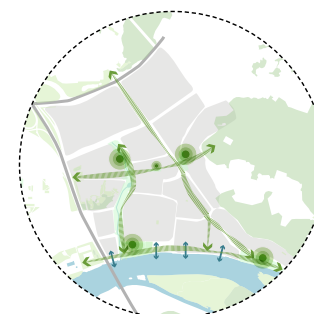
Stads kärnan i Kungälv är förhållandevis utbredd vilket gör förbindelserna genom och till stads kärnan behöver vara tydliga och orienterbara.



## 2. UTVECKLA TYNGDPUNKTER MED OLIKA IDENTITET

Utveckla stads kärnans offentliga rum genom att utgå från och stärka dess olikheter. Som helhet ska stads kärnan vara mångfacetterad men tyngdpunkterna har olika identitet för att kunna fungera bättre själva och ihop.

Utveckla platser vid tyngdpunkterna, entréer och gator mellan platserna som drar nytta av stadslivet och stödjer det stadsliv som de genererar. Detta syftar till att skapa en stärkt och mångfacetterad stads kärna som rymmer stadsliv, handel, kultur och resande.



## 3. UTVECKLA DEN BLÅGRÖNA STRUKTUREN SOM RYGGGRAD

Värna och utveckla de gröna och blåa kvaliteterna i Kungälv. Låt staden möta älven, så att Kungälvborna har nära till naturen och så att älven blir mer närvarande i vardagen. Låt älven, Bäckparken och dagvattnet höja både kvaliteten och hållbarheten i staden. Förstärk sammanhängande promenadstråk runt och igenom stads kärnan. Placera nya förskolor, lekplatser och idrottsanläggningar i anslutning till dessa grönblå stråk.





# 1.

## Förbättra förbindelser genom och till stadskärnan

För att stadskärnan ska fungera bra för både boende, arbetande och besökande behöver den kopplas samman. Delarna har olika karaktärer, från gammalt till nytt, och skapar en intressant och varierande miljö och förbindelserna dem emellan är viktiga att utveckla. Det ska vara tydligt hur man rör sig till och inom stadskärnan.

Utrymmet som används till förbindelserna är typiskt sett det mellan hus eller privata tomter. Dessa utformas på olika sätt på olika platser för att rymma olika aktiviteter eller på grund av tillgängligt utrymme. Gemensamt är att de på ett tydligt sätt binder samman stadskärnans olika delar.

### FRAMGÅNGSNYCKLAR

- ⊕ **Minska genomfartstrafiken med bil i stadskärnan**
- ⊕ **Etablera flerfartsgator**
- ⊕ **Etablera lågfartsgata**
- ⊕ **Gestaltningssprogram för visuellt tydligt samband mellan tyngdpunkter**

### MOBILITET

En av de stora utmaningarna med utvecklingen av stadskärnan är att transporter fortsatt ska kunna fungera effektivt. Det är viktigt att bestämma var vilka sorts transporter ska gå och hur dessa gator ska utformas. För transporter är det också saker som ligger utanför den fysiska planeringen som kan påverka, t. ex. mobility management.

Med fler boende i stadskärnan ökar antalet transporter som kommer att göras, och eftersom utrymmet för transporter inte ökar blir lösningar för detta en utmaning. Främst är det biltrafiken som behöver hanteras, då den är i särklass mest utrymmeskrävande. Förutom transporter som genereras av ökad befolkning ska stadskärnan även hantera omledningstrafik för E6 i de fall den inte är framkomlig. Omledningen hanteras redan idag men i takt med att utrymmet för transporter minskar blir utmaningen större. Den andra stora utmaningen för utrymmet för bil är parkering, där det i samband med nya bostäder även behöver byggas boendeparkering. Analysen visar att parkeringarna som behöver byggas endast för de tillkommande bostäderna motsvarar en yta av fem Skarpe Nord. Dessutom behövs besöksparkering och parkering för tillkommande handel planeras för. Har man i åtanke att den nya bebyggelsen dessutom planeras på befintliga parkeringar, som därmed behöver ersättas, så blir utmaningen än större.

### KOLLEKTIVTRAFIK

En nyckel för att hantera mobiliteten i en tätare stadskärna är att underlätta för kollektivtrafiken. En viktig aspekt är att se resandet från dörr till dörr. Eftersom pendlingen från Kungälv till Göteborg är stor är det av stor vikt att dessa resor går smidigt. I stadskärnan betyder det att det är viktigt att befolkningen har nära till en hållplats för bussar som går till och från Göteborg. En linje som går i sträckningen Strandgatan/Uddevallavägen/Kongahällagatan (där idag X4 går) skulle serva den största befolkningsökningen i det planerade läget. Förslaget är att en sådan linje får höjd prioritet i gaturummet som en viktig del för att hantera mobiliteten. Nya kollektivtrafikfält föreslås längs denna

sträckning för att på ett konkret sätt höja kvaliteten på hållbara transporter. Det bedöms finnas plats i gaturummet för egna körfält för buss på Uddevallavägen och sträckan längs Kex-fabriken på Strandgatan när biltrafiken istället får åka genom området.

### GÅNG, CYKEL OCH BIL

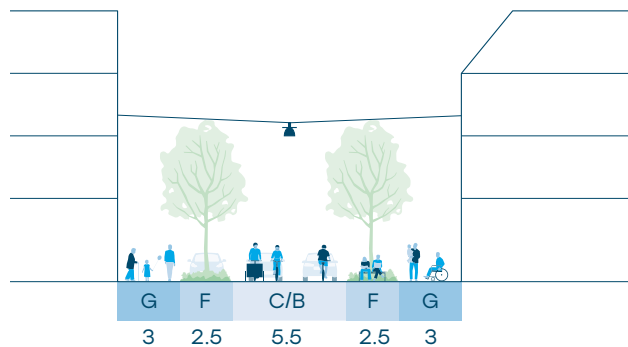
Att prioritera mer utrymmeseffektiva transportsätt innebär i praktiken att utrymme överförs från bil till gång och cykel. För att det ska vara möjligt behöver genomfartstrafiken med bil i stadskärnan begränsas. En lösning är en omledningsväg (se figur till vänster) som frigör yta för andra transportslag. De stråk som har störst potential för gång och cykel föreslås vara stomnätet i hur man rör sig i stadskärnan. Det är också viktigt att viktiga målpunkter nås enkelt till fots och med cykel, även om de inte ligger i anslutning till ett utpekad gång- och cykelstråk.

### MOBILITETSHUBBAR

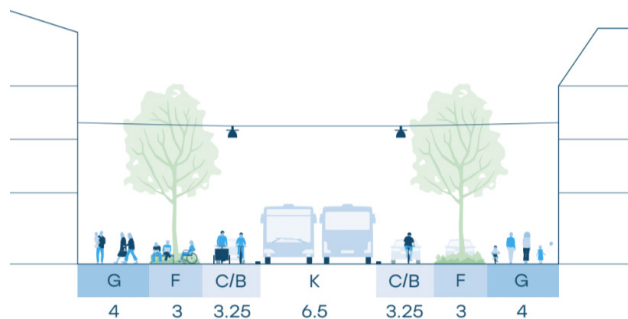
Parkeringen i stadskärnan bör lösas till största del i parkeringshus. Inga parkeringar, förutom korttidsparkeringar och handikapplatser, bör anläggas i markplan i nya kvarter. Viss markparkering i form av kantstensparkering, korttidsparkering, besöksparkering till bostäder o.s.v. finns kvar även i framtiden.

Parkeringshus är effektiva och anpassningsbara lösningar på parkeringsbehovet. För att upplevas trygga och som ett positivt inslag i den förtätade stadsbilden måste de dock gestaltas med stor omsorg. Inte för stora enheter, nära till befolkade byggnader, god insyn och överblickbara våningsplan är viktiga aspekter som den fysiska gestaltningen av parkeringsanläggningarna kan bidra med. För att bidra med fler kvaliteter i stadsmiljön bör inget av parkeringshusen "bara" vara parkeringshus, de bör alla bidra med sociala och rekreativa samlingspunkter i stadskärnan. Det är bra om bottenvåningarna i parkeringshusen innehåller någon typ av verksamheter för en bättre upplevelse av gaturummet.

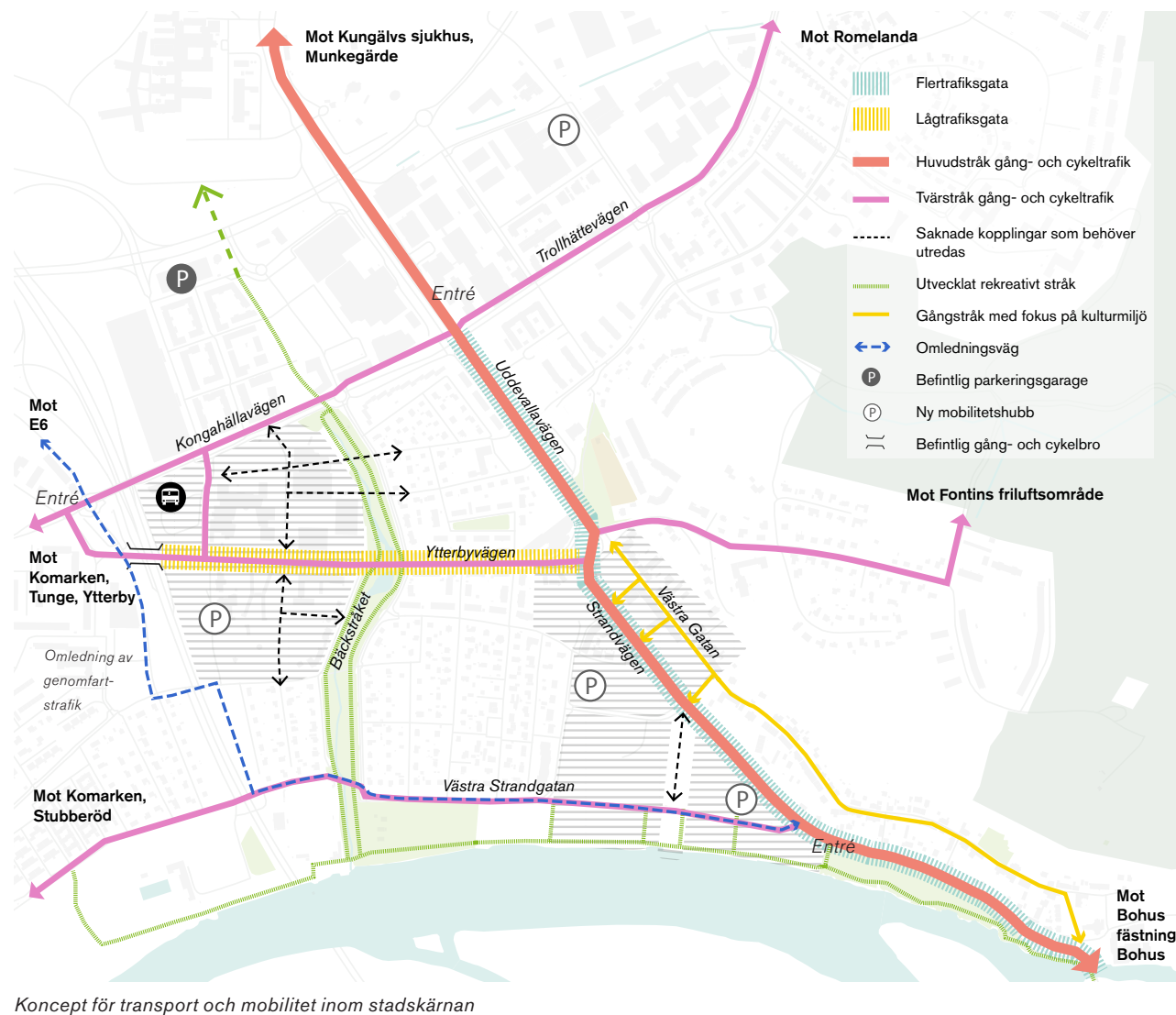
Ett annat användningsområde för parkeringsgarage är att de kan bullerdämpa insidan mot till exempel en trafikerad led. Detta föreslås mot E6 i Oasenområdet där det är svårt att få till andra kvalitéer. Detta gör även E6 mindre dominant i Oasenområdet.



Utveckla Ytterbyvägen mot en lågfartsgata. Exempel på en lågfartsgata. (Bild: "Designguide smarta gator" SpaceScope, White m.fl. 2022)



Utveckla Uddevallavägen och Strandgatan mot en flerfartsgata. Exempel på en flerfartsgata. (Bild: "Designguide smarta gator" SpaceScope, White m.fl. 2022)



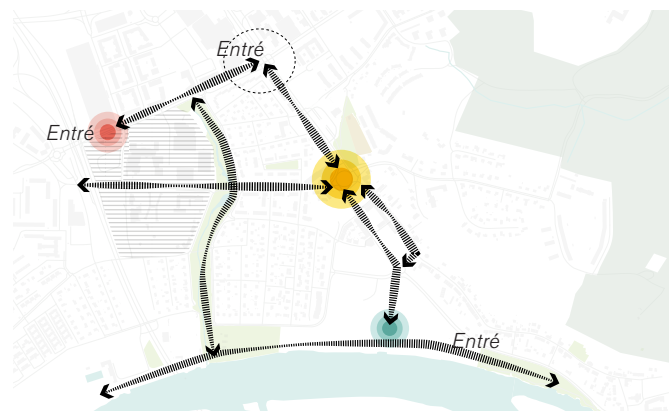
Koncept för transport och mobilitet inom stadskärnan

## TYDLIG VISUELLT SAMBAND

För att tydligare binda samman stadskärnans olika tyngdpunkter och delar föreslås ett tydligare visuellt samband där man både känner igen sig i de olika delarna och som leder människor inom stadskärnan.

Det behövs en tydlig gestaltning som binder ihop stadskärnan så att stadskärnan blir något som både gående, cyklister och bilar kommer "in i" och till. Markmaterial och gestaltning av stadsrummen väljs så att de främjar gåendes behov och långsamt tempo. Det kan vara ett sammanhållet golvmaterial som binder ihop stadskärnans olika stadsrum och tyngdpunkter och/eller en karaktärsstark belysningsidé. Både gatans möblering och gestaltad grönska kan vara delar i och förstärka den sammanhållande effekten, det viktiga är att oberoende från vilket håll man närmar sig stadskärnan så välkomnas man av samma tydliga markörer.

Gestaltningen är också något som skulle kunna etableras med enkla medel, för att stegvis permanentiseras efterhand som nya stadsrum anläggs. Med tillfälliga enkla strukturer kan olika utformningsvarianter provas, t.ex. tillsammans med boende, skolor, föreningar och näringsidkare. Ett gestaltungsprogram kan med fördel tas fram.



Samband mellan tyngdpunkter och nod



Avenues Mermoz et Pinel, Lyon

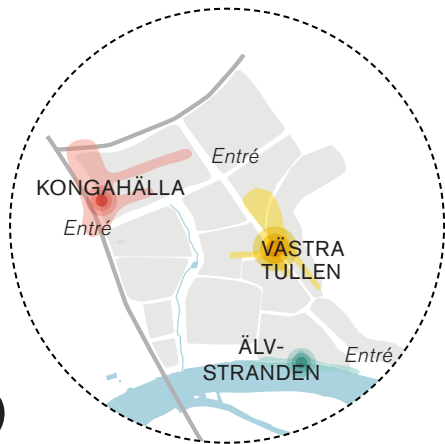


Ny gångfartszon Böblingen, Tyskland



Ny gångfartszon Böblingen, Tyskland

# 2.



## Utveckla tyngdpunkter med olika identitet

Stadskärnan ska fungera som centrum för hela kommunen och besökare. Det finns ingen enskild plats i stadskärnan som kan bära alla de funktionerna men det är inte heller ett framgångsrecept att flera delar av stadskärnan ska försöka lösa det var för sig. Strategin är istället att tydliggöra tre tyngdpunkter med olika identitet som var för sig har fokus på olika aspekter men tillsammans bildar det centrum som både är attraktivt att bo och verka i och besöka för kommuninvånare och andra.

De olika tyngdpunkterna är där intensiteten är som störst i stadskärnan. Det speglar sig i utformningen av såväl publika platser som täthet och gränssnittet mellan gator och byggnader.

### FRAMGÅNGSNYCKLAR

- ⊕ Lokaliseringsstrategi för kommunens egna verksamheter för att stärka tyngdpunkternas identiteter
- ⊕ Öka andelen arbetsplatser vid Oasen
- ⊕ Identifiera möjligheter att utveckla älven destination
- ⊕ Ta fram en tydlig strategi för mötet mellan hus och gator i bottenvåningar



### TYNGDPUNKT KONGAHÄLLA HANDEL- OCH RESANDE

I och med etablerandet av resecentrum och Kongahälla köpcentrum flyttades många funktioner till ett läge i ena hörnet av stadskärnan. Platsen bör även i framtiden vara Kungälv's mittpunkt för handel och resande. I takt med att handeln i köpcentrumet utvecklas är det viktigt att funktioner eventuellt flyttar ut kan rymmas i andra lokaler i ett läge tillgängligt med gång, cykel eller kollektivtrafik.

Resecentrum är tillgängligt för övriga kommunal delar och närheten till detta bör prioriteras för lokalisering av arbetsplatser och service. Service som etableras i stadskärnan bör lokaliseras inom 800-meters radie, dvs strax bortom Västra tullen, för att anses tillgängligt med kollektivtrafik för övriga kommunen. Närmare är förstås bättre. Kontorsetableringar föreslås lokaliseras i resecentrums direkta närhet där det är möjligt.

Här finns potentialen för lägen som hela regionen kan nå.

Övergripande behöver tyngdpunkten utvecklas för att upplevas tryggt även när köpcentrumet är stängt och turtätheten är låg.

### ENTRÉER

Vita fläcken är idag en viktig mötes- och handelsplats i stadskärnan. Den är koncentrerad i en platsbildning från värd Kongahällagatan och Uddevallavägen. Strategiskt bör platsen "spilla över" mot korsningen Kongahällagatan/Uddevallavägen, och utvecklas som en tydlig entré till stadskärnan. Den behöver ett tydligare möte mot gatorna, tydligare orienterbarhet till Vita fläcken och minskade trafikytor i korsningen för att stadskärnans delar ska sitta ihop.

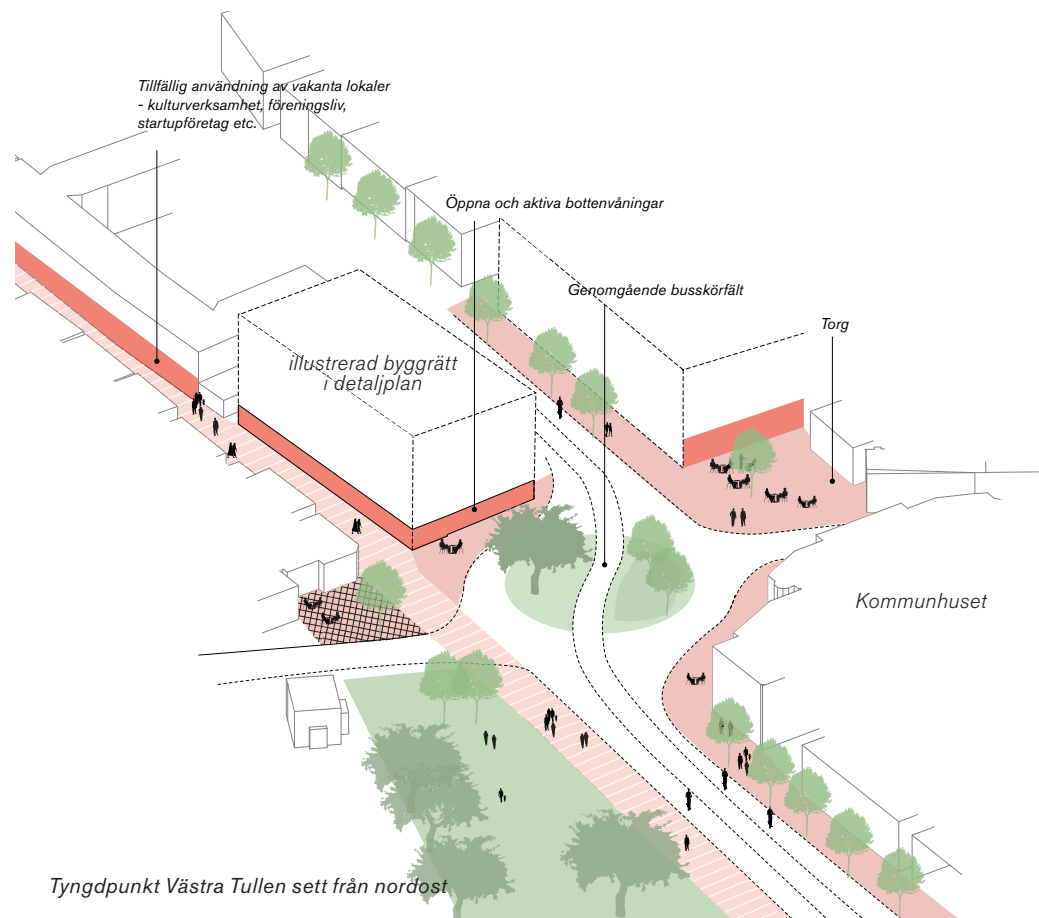
Andra entrépunkter som kan utvecklas är i väster vid Ytterbyvägen/Kongahälla och i söder vid Strandgatan/Västra strandgatan.

## TYNGDPUNKT VÄSTRA TULLEN - KULTUR OCH IDENTITET

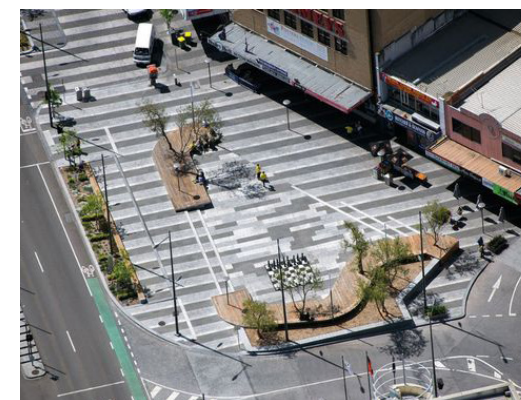
I stället för en rondell vid Västra Tullen intill finns det stor potential att uppdatera Kungälv med en ny plats som centrum i en tyngdpunkt. Befolkningstyngdpunkten kommer koncentreras här i framtiden när Kungälv förtätas och Västra Tullen blir ännu viktigare som en viktig plats i stadskärnan i framtiden. Här finns redan förutsättningar för en tyngdpunkt för stadsliv. En central fråga är hur befintliga lokaler som är vakanta kan utvecklas och tillgodose kommunens behov av lokaler för bibliotek, konst och kultur.

I kulturnoden ska det vara högt i tak. Nyttänkande och kreativitet genomsyrar Västra gatan och Västra tullen och Kungälvs gamla stadskärna när lokaler fylls av kulturskola, föreningar och kreativa näringar. Många av de verksamheter som idag inryms i Mimers hus skulle på sikt göra stadskärnan mer levande om de lokaliserades kring Västra tullen.

Detta betyder inte att nya lokaler som planeras i kommande planering förväntas inhysa kulturidkare utan mer att de befintliga lokaler som finns vakanta kunde må bra att samlas i ett läge som är väl integrerat i stadskärnan och även i sig själv är en del av stadskärnans historia.



Clapham Old Town, London



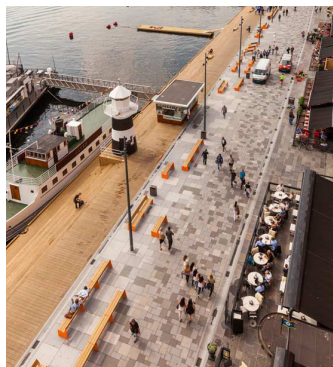
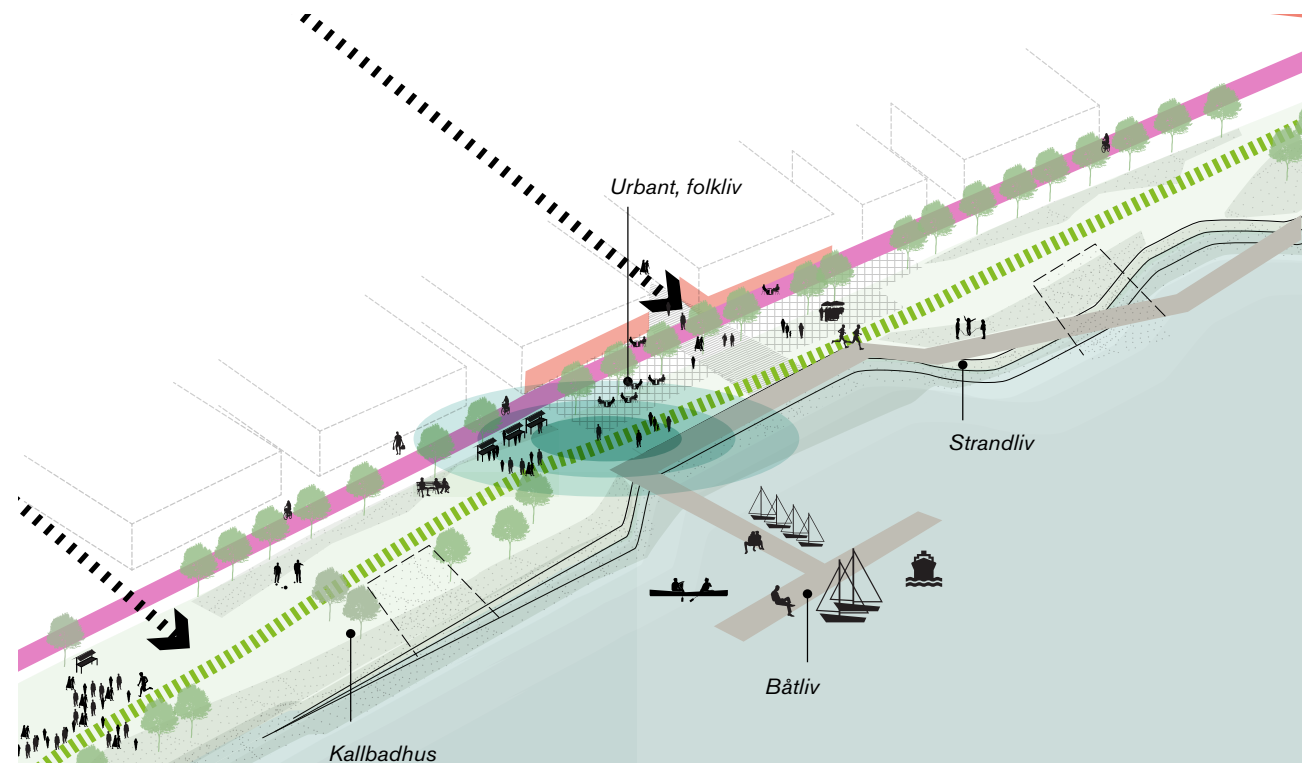
Centrala Dandenong: Lonsdale Street



## TYNGDPUNKT ÄLVSTRANDEN BÅDE DESTIANTION OCH LIVSOAS

Kungälv's älvkant har potential att bli en attraktiv destination för många. Området har dock en stor outnyttjad potential. Vattnet skulle kunna användas för fler aktiviteter. Strandområdet skulle kunna vara ett besöksmål för fler. Möjligheterna är stora för tex. ett kallbadhus med bastu, en gradäng för uppträden och vissa idrottsevenemang.

Strandkanten kan aktiveras ytterligare genom en bearbetning av kantzonen med trädäck och en biotopgestaltning med ökad andel växter. Om området skulle utökas mot nuvarande förslag finns även möjligheter att skapa skyfallsytor där vatten kan fyllas upp av regn för att sedan långsamt sippra undan. Detta kan skapa en naturlig dynamik i området.



Bryggor för båtar, promenader och mat, Aker Brygge, Oslo



Vikar och bassänger för rekreation, Björvika, Oslo



Beach club, Amsterdam-Zuid



Fredriksdals kajer, Stockholm

## GRÄNSSNITT BEBYGGELSE - GATA

Bebyggelsens bottenvåningar är gaturummens väggar och det som vi människor rör oss närmast och upplever mest utav i stadskärnan. Detaljer och utformning av bottenvåningarna är avgörande för upplevelsen. Olika verksamheter och funktioner bidrar till att göra stadskärnan intressant, stimulerande och trygg att vistas i, men ibland saknas underlag för kommersiell eller offentlig service.

Med utgångspunkt i karaktären av de offentliga rummen som byggnaderna möter bör stadskärnan kunna delats in i tre karaktärer med olika gestaltungsprinciper: Aktivt, öppet och stilla gränssnitt. Det aktiva gränssnittet är kommersiell eller offentlig service som gärna får ta trottoaren i anspråk och spilla ut i gaturummet. Det öppna gränssnittet innehåller bottenvåningar med primärt bostadsinnehåll men med delar som har förhöjd bjälklagshöjd som används för mer aktiva boendefunktioner (tvättstuga, cykelparkering osv) om det inte finns behov av kommersiella lokaler för närvarande. Dessa kan omvandlas till lokaler i ett senare skede.

Det stilla gränssnittet är rent bostadsinnehåll men en medveten gestaltning av förgårdsmark och gränssnittet mellan bebyggelse och gata så att upplevelsen av att bostäderna märks i gaturummet och på så sätt skapar en upplevelse av trygghet.

Hur bottenvåningarnas bostäder möter gaturummet och hur de påverkar bostadskvalitéerna är viktiga faktorer att arbeta med i detaljplaneskedet. Bostäder på det nedre planet ligger traditionellt i det slutna stadskvarteret något högre upp än gatunivån, men efter som detta inte är en gångbar lösning behövs en bra balans mellan insyn och utblick i bostäderna på bottenvåningen, & olika lösningar beroende på om människor i gaturummet passerar nära fasaden eller en bit ifrån. Även placering och täthet mellan bostadsentréer är viktiga att faktorer att arbeta med.



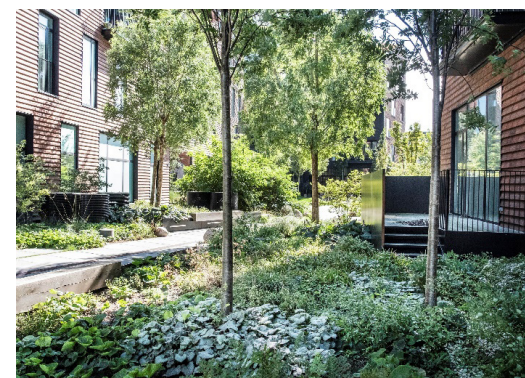
Exempel på aktiv bottenvåning, Malmö stad



Exempel på öppen bottenvåning, Pörner och Pettersson



Exempel på stilla bottenvåning, Malmö, Siegel arkitekter



Stilla bottenvåning, Krøyer plads, VLA och COBE



# 3.

## Utveckla den blågröna strukturen som ryggrad

Stadsgrönska kan bidra till hälsosammare, artrikare och mer resilienta livsmiljöer. Grönska och grönytor hantera många av de effekter av klimatförändringar som kommer bli vanligare och intensivare i framtiden såsom värmeböljor och översvämningar. I stadskärnan har en brist på tillgång till park identifierats, både närhet för boende och framtida slitage (rymligheten).

En ny park föreslås tillkomma samtidigt som befintliga parker utvecklas och kopplas samman. Detta för att tillgodose nuvarande behov och framtida befolkningsökningar samt att öka Kungälv's robusthet.

### FRAMGÅNGSNYCKLAR

- ⊕ Ta fram en Grönstrukturplan som grund
- ⊕ Utveckla parkernas värden och kvaliteter
- ⊕ Utveckla hur parker och gröna samband finansieras



Befintliga grönområden och parker samt schematisk illustration av ekosystemtjänster och kvaliteter

## GRÖNSTRUKTUR & EKOSYSTEMTJÄNSTER

Den ekologiska hållbarheten är grunden för allt levande. Människan är beroende av naturen och de tjänster; ekosystemtjänster, som den ger. Genom att inventera, analysera och planera för ekosystemtjänster skapas attraktiva, hållbara, resilienta och hälsosamma städer och tätorter. En utvecklad grönstruktur är positivt för att öka spridningskorridorerna för växt- och djurlivet. Klimatanpassning är en viktig åtgärd för Kungälv som drabbas hårt vid höga havsnivåer i kombination med höga flöden i älven. Genom att bearbeta landskapet med förändrade nivåer och översvämningssytor kan motståndskraften öka. Denna typ av landskap kan ha mångfunktionalitet så att sociala, kulturella värden samsas med de ekologiska.

### Utveckling av parker

Bäckparken går som ett stråk från älven i söder till Kongahälla i norr. Den är idag förhållandevis smal men behöver i framtiden innehålla fler funktioner för att möta den ökande användningen. Det betyder att den behöver breddas på vissa platser och programmeras annorlunda på andra. Förslagsvis kan en fotbollsplan på sikt anläggas i anslutning till Bäckparken i närheten av skolan för att göra grönstråket mer använt under större delen av dygnet och året.

Västra parken kommer att få ett intensivt användande i framtiden och behöver utvecklas för att kunna hantera markant ökat slitage. För att få ut mer av den grönska som finns föreslås att parker och grönområden kopplas ihop i större utsträckning. Det gör att man kan röra sig längre sträckor i grön miljö och på det viset uppleva parkerna större än vad de egentligen är. Om dessa kopplingar även kan göras som loopar så att en promenad inte behöver vara samma väg fram och tillbaka ökar denna effekt ytterligare.



Exempel på hårda och mjuka övergångar mellan land och vatten som kombinerar rekreativa och ekologiska funktioner (Tävlingförslag True Blue i Bergen, Norge, White Arkitekter).

Ytterligare en aspekt är att gröna stråk når ut till målpunkter utanför stadskärnan. Till exempel ligger Fontin i öster, Fars hatt/Bohus fästning i söder, Munkegårde i norr och Hasselskogen i väster. Den kanske viktigaste kopplingen av parker och grönområden är det föreslagna parkstråket mellan Bäckparken och Strandparken

### Utveckla älvkanten

I Kexfabriken finns potential att aktivera älvkanten ytterligare genom en bearbetning av kantzonen med trädäck och en biotopgestaltning med ökad andel växter. Om området skulle utökas mot nuvarande förslag finns även möjligheter att skapa skyfallsytor där vatten kan fyllas upp av regn för att sedan långsamt sippra undan. Detta kan skapa en naturlig dynamik i området.

## KVALITETER FÖR UPPLEVELSE I UTEMILJÖ

Storlek och form på parkmarken har betydelse för vad som kan rymmas och upplevas. Ett långsmalt parkstråk har minst kvaliteter och en rektangulär park på mer än 50 ha har flest värden. I det fortsatta planeringsarbetet bör det ingå en utredning om grönytornas storlek och kvaliteter. Utifrån forskning som handlar om vilka kvaliteter som människor uppskattar i offentliga utemiljöer så har åtta olika karaktärer definierats. I Kungälv äldre områden upplevs den första kvaliteten tydligt; en känsla av *kulturhistorisk miljö*. I olika delar finns tillgång till *allmänningar för festligheter*; ytor där olika evenemang kan ta plats över året; Kvaliteten *Lustgård* kommer sig av möjligheten att kunna njuta av omgivningarna och slappna av; att barnen kan leka fritt utan att de vuxna behöver oroa sig för tex trafikolyckor. När

trycket ökar på parker behöver kvaliteterna också öka. Det har konstaterats att det inte finns några kvartersparker i stadskärnan som har tillräckligt låga bullernivåer. För att åtgärda det föreslås att trafiken på framförallt Bäckgatan och Rökgatan för att Bäckparken ska få en lugnare ljudmiljö och kunna verka som en hälsofrämjande miljö genom stadskärnan. Att stärka och utveckla befintliga kvaliteter och att ha närhet mellan dem är positivt. Dock förtar vissa av dom varandra tex festlighet kontra vila och rofylldhet.

## LEKVÄRDEN

Då stillasittandet och en åldrande befolkning är framtida utmaningar bör grönstrukturen ge utrymme för sinnliga stråk som ökar attraktionen för aktiv transport men även för vistelse såsom lek. Begreppet lekotop utgår ifrån att förstå värdet av ekosystemtjänster i relation till lekvärde. Längs Bäckvägens å finns det stor potential i att utveckla spännande, stimulerande och roliga lekmiljöer. Parkstråk och parker bör ha fokus på att utvecklas för olika förmågor, alla åldrar och med olika grader av utmaningar så att det blir en rolig och rörelserik miljö. Lek i natur är mycket positivt då barnen använder sin egen kreativitet och lust till att upptäcka och skapa lekar. Lek i natur är mer jämlik och utvecklar barns balans och motorik, balanssinne och hälsa bättre än i traditionella lekplatsmiljöer. Positivt med natur är också mängden av löst material; jord, vatten, bark, pinnar etc som kan användas för fantasilekar och skapande. Trygga grönstråk som länkar samman till tillgängliga naturområden bör utvecklas.



Rörelserikt stråk, Bellahøj skole København



Grönstruktur på strandpromenad, Björvika, Oslo

# Medskick till färdplan

Utvecklingen av stadskärnan är omfattande, och planer och projekt pågår samtidigt och i olika skeden. Detta ställer höga krav på samordning och samarbete mellan pågående projekt under planskeden och utbyggnads-skeden. En färdplan ska ge stöd i styrning och ledning kring en sammanhållen och övergripande utveckling av stadskärnan.

Då dessutom flera aktörer är inblandade i utvecklingen och det faktum att stadskärnan redan idag är en boendemiljö, en plats för handel och service, är en kollektivtrafikknutpunkt ställer även det krav på samordning och samarbete inom projektet. Interna flyttkedjor och tillfälliga omflyttningar av verksamheter är nödvändiga för att området och knutpunkten ska fungera under tiden. Utveckling av området och dess delar kommer att pågå under lång tid och därmed kan en utbyggnadsplan vara bra att forma så investeringar i offentlig miljö och offentliga funktioner taktar boendeutvecklingen och så att livsmiljön och vardagen fungerar trots att delar av området står inför eller i ombyggnad.

## FÄRDPLAN

Syftet med en färdplan är att ge en översikt av planering och genomförande samt ge en inriktning för övergripande styrning och uppföljning av arbetet. En färdplan behöver uppdateras och formas löpande, och utöver att vara ett underlag för samordning och ledning, också kunna utgöra en möjlighet till prioritering och investering i olika utvecklingsområden.

Denna är ett medskick till kommunens arbete med en färdplan för stadskärnan, och den innebär inga beslut om att vidta eller starta specifika åtgärder, utan ska ses som ett diskussionsunderlag för kommande dialog och prioriteringsarbete inom kommunen.

## FRAMGÅNGSFAKTORER

1. Lokaliseringsstrategi för kommunens egna verksamheter för att stärka tyngdpunkternas identiteter
2. Öka andelen arbetsplatser vid Kongahälla/Oasen
3. Identifiera möjligheter med älven som destination
4. Ta fram strategi för mötet mellan bebyggelse och gator i bottenvåningar
5. Minska genomfartstrafiken med bil i stadskärnan. utred omledning av genomfartstrafik
6. Utveckla Uddevallavägen och Strandgatan till flerfartsgata
7. Utveckla Ytterbyvägen till lågfartsgata
8. Gestaltningprogram för visuellt tydligt samband mellan tyngdpunkter
9. Utveckla parkernas värden och kvaliteter, ta fram en grönstrukturplan som grund
10. Utveckla hur parker och gröna samband finansieras

I nuläget pågår planering i stadskärnan för förtätning av ca 6000 bostäder och många planarbeten pågår parallellt. Detta dokument behöver synkas med andra strategiska dokument för tex utbyggnad av skola och förskola samt utredningar om tillräckliga ytor för parker, klimatanpassning och grönstruktur.

En riktning behöver förankras politiskt för att nästa steg och kommande processer ska kunna fungera effektivt. Utvecklandet av arbetet med strukturplanen behöver förfinas och konkretiseras i alla delprojekt. Färdplanen behöver förnyas återkommande.



Tidslinje som visar utkast på frågor måste initieras/hanteras.

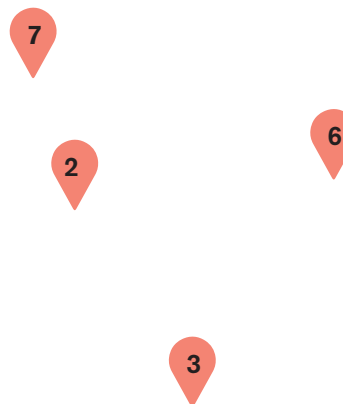
Förutom de fyra omvandlingsområdena finns följande exploateringsområden som är inom nära influensområde:

Mimerstaden  
Åseberget  
Ångegårde  
Komarken  
Arenaområdet  
Bäckparken

Dessa ger tillsammans:

6000 nya boende med täthet som stadskärnan idag  
11000 nya boende med täthet som stadskärnan sen  
1800 nya boende med täthet som del av Ytterby

<b>Pågående planprogram</b> 1. Kexstaden	<b>Samråd</b> 5. Klocktornet 1, 34 och 37 Sigillet 6. Kongahälla kvarter 14 och Nytorgsstaden - bostäder	<b>Pausat planarbete</b> 12. Liljedahl parkering
<b>Påbörjat planuppdrag</b> 2. Bostäder och centrum Rhodin 19 m.fl. 3. Kongahälla kv 17 4. Krabbetornet 13-17	<b>Laga kraft (under byggnation)</b> 7. Kongahälla 8. Kongahälla 9. Klocktornet 36 och Del av Gärdet 1:3 10. Båtmansgärdet 11. Klocktornet 35	





**KUNGÄLVS  
KOMMUN**

