

26007 – Trafikutredning Hamnkontoret Trollhättan

PM | 2026-10-05

Trafikutredning Hamnkontoret, Trollhättan

Version 1.1

AB Eidar

Trafikutredning Hamnkontoret Trollhättan

Trafikutredning Hamnkontoret, Trollhättan

PM

Version 1.1

Beställarorganisation

Daniel Ruus, AB Eidar

Uppdragsorganisation

Johanna Sandström

Niklas Tengheden

Kreera Samhällsbyggnad

Amiralsgatan 20

211 55 Malmö

Innehåll

1 Bakgrund och syfte	4
1.1 Avgränsning.....	4
2 Förutsättningar	5
2.1 Detaljplan för Hamnkontoret.....	5
2.2 Vägnät och reglering	5
2.2.1 Planerad ombyggnation av Strandgatan.....	7
2.3 Trafikflöden.....	7
2.4 Gång och cykel.....	9
2.5 Kollektivtrafik.....	10
3 Trafikalstring.....	11
3.1 Trafikalstringsverktyget.....	11
3.1.1 Användning restaurang.....	11
3.1.2 Användning detaljhandel.....	12
3.2 Referensberäkning	12
3.3 Sammantagen bedömning av trafikalstring	13
4 Parkeringsbehov	14
4.1 Beräkning baserad på parkeringsprogrammet	14
4.2 Möjligheter att anordna parkering, Hamnkontoret.....	15
4.2.1 Parkeringsplats för rörelsehindrade	16

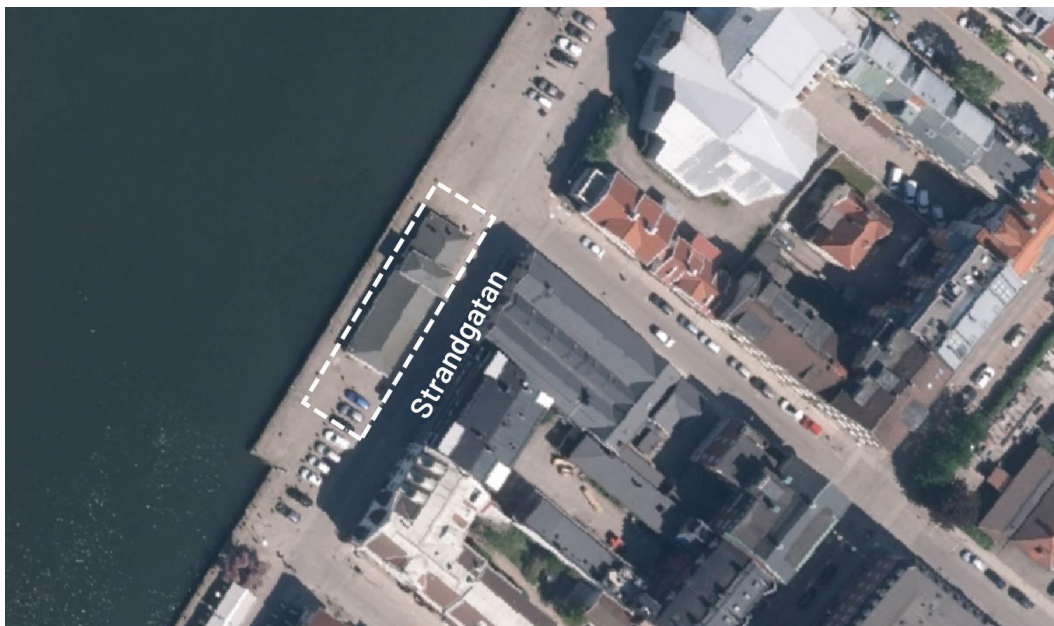
1 Bakgrund och syfte

Serviceförvaltningen har ansökt om planbesked för att möjliggöra en utbyggnad av den befintliga byggnaden Hamnkontoret, inom fastigheten Centrala staden 5:5 och Centrala staden 5:1. Ansökan avser att möjliggöra en utbyggnad av Hamnkontoret och en avstyckning av fastigheten. Fastigheten avses styckas av för att bilda en egen fastighet då den idag är en del av en större fastighet utmed kajen.

Syftet med trafikutredning är att klargöra trafiksituationen och de förutsättningar som finns för att genomföra detaljplanen. Detta inkluderar bland annat att utreda och beräkna trafikallstring samt tillkommande parkeringsbehov till följd av detaljplanen.

1.1 Avgränsning

Trafikutredningen omfattar detaljplanen för Hamnkontoret. Övriga förutsättningar/planer/förändringar i området tas i beaktande men utreds/bedöms inte.



Figur 1 Ungefärlig plangräns för Detaljplan för delar av Centrala staden 5:5 och Centrala staden 5:1, Hamnkontoret. källa: Trollhättans stad.

2 Förutsättningar

2.1 Detaljplan för Hamnkontoret

Detaljplan omfattar utbyggnad av befintligt Hamnkontor, inom fastigheten Centrala staden 5:5 och Centrala staden 5:1, genom att utöka byggrätten för centrumverksamhet vid Strandgatan i centrala Trollhättan.

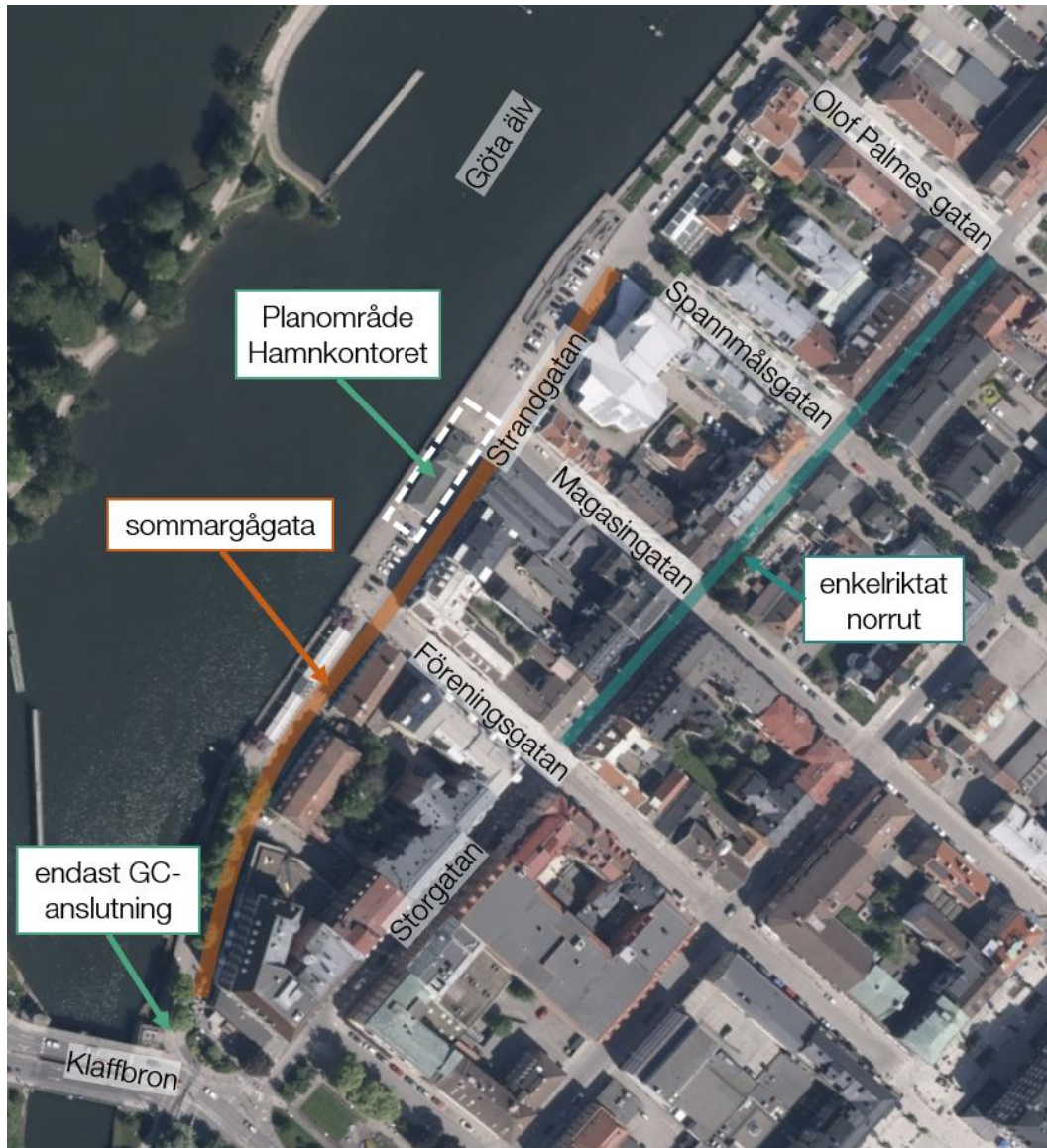
Kommunstyrelsen har beslutat om positivt planbesked (KS 2024-10-23 § 395).

Planområdet är beläget i centrala Trollhättan och omfattar ca 500 kvm. Fastigheten har tidigare använts som hamnkontor och magasin, samt för kontor, föreningslokal mm. I dagsläget står byggnaden tom. Planområdet angränsar till Göta älv och Strandgatan och fastigheten ägs av Trollhättans stad.

Detaljplanen innebär att fastigheten styckas av samt att byggrätten utökas, främst åt söder men även en mindre utökning åt norr. Befintlig byggnad är 275 kvm BTA och detaljplanen innebär en utbyggnad på 130 kvm BTA, vilket innebär att en total byggrätt på 405 kvm BTA. Användningen i detaljplanen planeras att regleras som centrumverksamhet (C). Trolig användning är restaurang men planbestämmelsen innebär att även andra centrumverksamheter möjliggörs. Kringliggande området inom befintlig detaljplan är oförändrat och regleras fortsatt som allmän platsmark.

2.2 Vägnät och reglering

Planområdet ligger längs Strandgatan, inom de mest centrala delarna av Trollhättan, intill Göta älv. Strandgatan utgör ett mycket viktigt stråk för gående, både boende och turister, framför allt sommartid. Det finns flertalet restauranger längs gatan med uteservering sommartid.



Figur 2 Översikt över området kring Hamnkontoret. Strandgatan regleras som gågata under sommaren.

Strandgatan sträcker sig mellan Klaffbron i söder och Staveredsgatan i norr. Sträckan mellan Klaffbron och Föreningsgatan i söder regleras med förbud mot motortrafik under 1 april - 30 september¹. Det finns ingen anslutning från Strandgatan för motortrafik till Klaffbron, utan endast en gång- och cykelförbindelse. Det finns avgiftsreglerad parkering längs hela Strandgatan². Parkering på ej anvisad plats längs gatan är inte tillåten³. Det finns även flertalet utfarter från privata parkeringsplatser/garage längs gatan.

¹ LTF 2017:00249, Trollhättans Stad

² LTF 2024:00103-00107, Trollhättans Stad

³ LTF 2024:00342, Trollhättans Stad

Sommartid regleras Strandgatan som gångata, från Klaffbron i söder och tre kvarter upp till Spannmålgatan, som kopplar an till befintligt gångstråk längs kajkanten. I samband med detta etableras uteserveringar på yta som vintertid nyttjas för parkering. Det kan på sikt bli aktuellt att denna reglering görs permanent det vill säga att sträckan utgör gångata hela året. Det finns dock inget beslut kring detta i dagsläget.

På gångata får motordrivna fordon inte föras annat än för att korsa den. Dock får motordrivna fordon föras på gatan för varuleveranser, transporter av gods eller boende, transporter av gäster till och från hotell eller motsvarande samt transporter av sjuka eller rörelsehindrade till och från adress vid gångatan.⁴ För den planerade verksamheten inom detaljplanen innebär detta att varuleveranser och avfallshantering får använda gatan även om den regleras som gångata. Genom lokal trafikföreskrift kan dock trafiken begränsas av trygghets- och säkerhetsskäl. Det kan tex göras med ett stannandeförbud under vissa tider på dygnet.

Storgatan, som går parallellt med Strandgatan, är enkelriktad norrut mellan Föreningsgatan och Olof Palmes gata.

2.2.1 Planerad ombyggnation av Strandgatan

Den planerade ombyggnationen av Strandgatan är i skrivande stund i ett tidigt skede och därmed är inget fastställt kring utformning, parkering och cykelparkering. Det är troligt att ombyggnationen kommer innebära fler cykelparkeringar än idag, men oklart var dessa kommer placeras. När det gäller parkering för rörelsehindrade (PRH) är det även oklart var dessa kommer placeras i samband med ombyggnationen.

2.3 Trafikflöden

Trollhättans stad har genomfört trafik- och hastighetsmätningar på Strandgatan, på sträckan utanför hamnkontoret, både under sommartid då gatan regleras som gångata samt vid ordinarie reglering:

Strandgatan vecka 19, 2025 (ordinarie reglering)

- ÅDT: 650 fordon/dygn
- medelhastighet 19 km/h
- 85-percentil 24 km/h

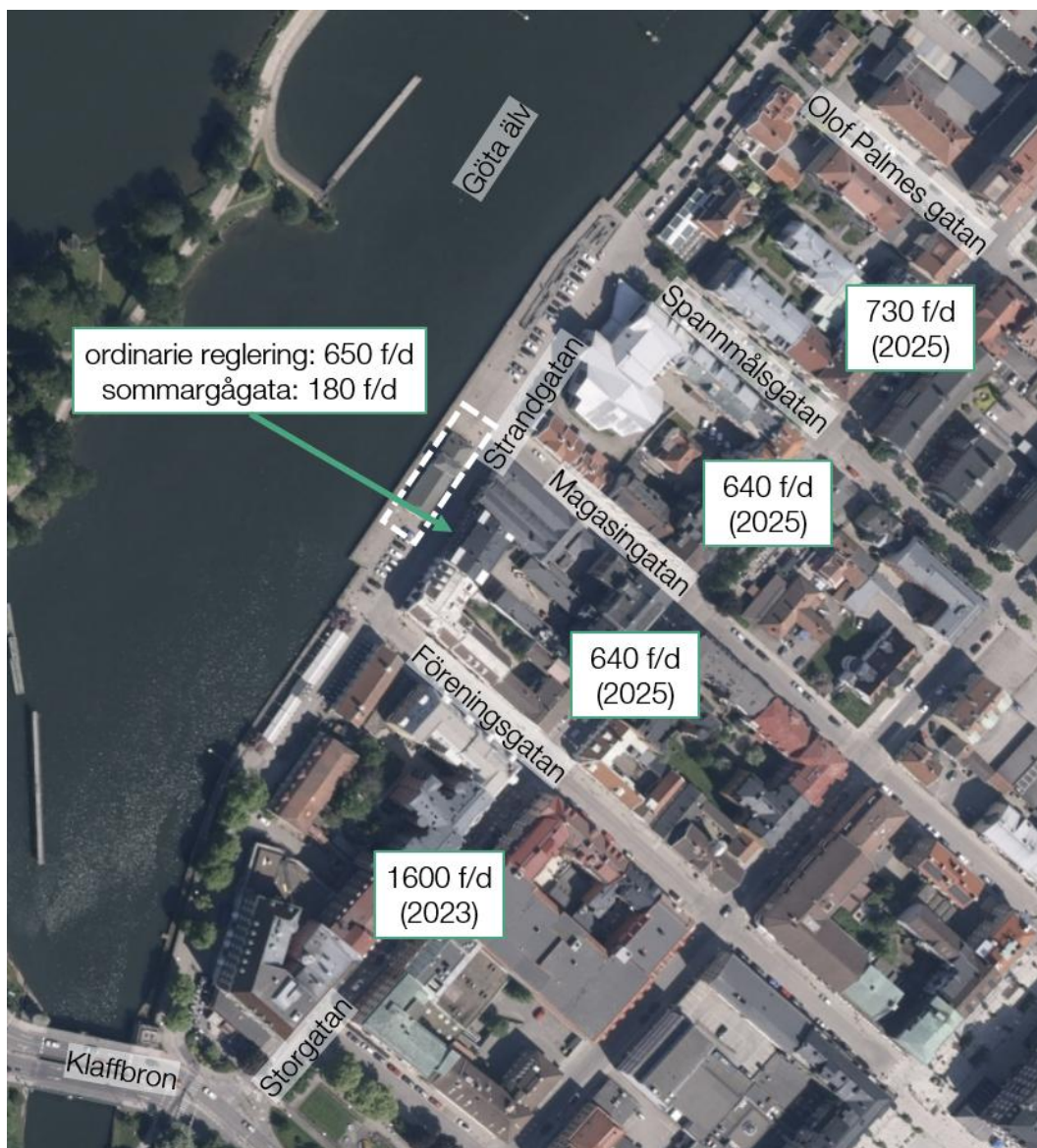
Strandgatan vecka 24, 2025 v 24 (sommargångata)

⁴ Trafikförordningen 2017:921, 8 kap 1§

- ÅDT 180 fordon/dygn
- medelhastighet 18 km/h
- 85-percentil 22 km/h

Som synes minskar trafikflödet markant till följd av omregleringen. Hastigheten sjunker också något, men ingen större skillnad.

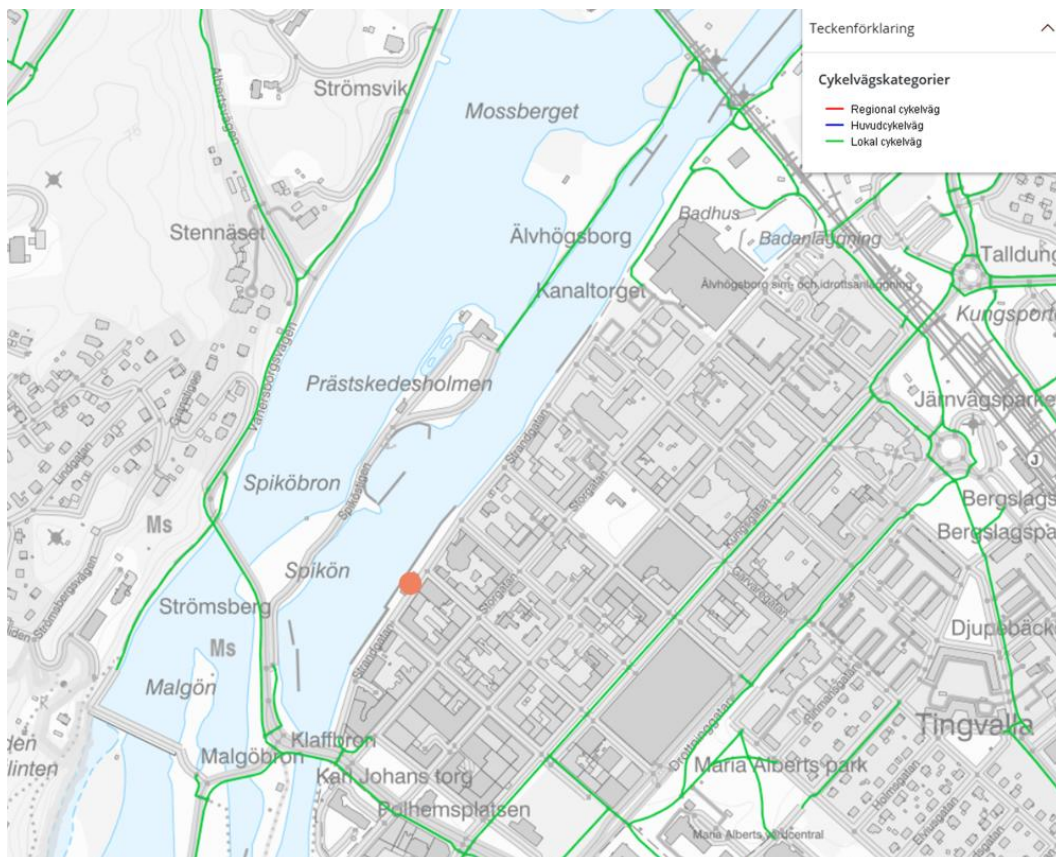
Kommunen har även genomfört mätningar på Storgatan, som går parallellt med Strandgatan. Trafikflödet uppgick till ca 1600 f/d mellan Klaffbron och Föreningsgatan v 17, år 2023 respektive ca 640-730 fordon/dygn mellan Föreningsgatan och Olof Palmes gata v 14, år 2025.



Figur 3 Trafikflöden på Strandgatan och Storgatan, enligt kommunens senaste trafikmätningar. (källa: Trollhättans stad)

2.4 Gång och cykel

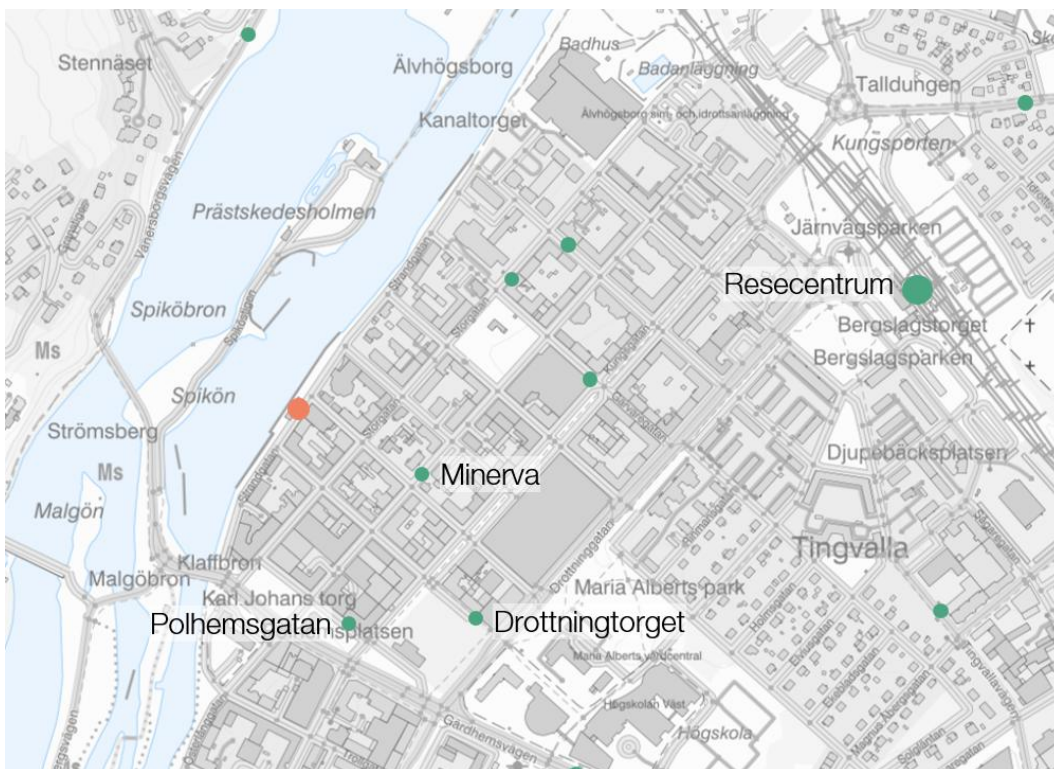
Planområdet ligger centralt i staden och har en god tillgänglighet för gående. Det finns gångstråk längs kajkanten längs Strandgatan. Separerat cykelnät i centrum finns främst längs de större vägarna; Torggatan och Drottninggatan. Cykling sker i övrigt i blandtrafik på gatorna i anslutning till planområdet. Storgatan som går parallellt med Strandgatan är enkelriktad. Den begränsningen medför att Strandgatan är ett viktigt cykelstråk.



Figur 4 Gång och cykelvägnät enligt NVDB. Lokala cykelvägar visas i grönt. Planområdets lokalisering visas i rött.

2.5 Kollektivtrafik

Planområdet ligger cirka 800 meter från Trollhättan resecentrum. De närmaste busshållplatserna är Minerva, Polhemsgatan och Trollhättan Drottningtorget. Hållplatsen Drottningtorget är en större hållplats med många linjer och ligger cirka 400 meter från Hamnkontoret. Hållplatsen Minerva ligger cirka 200 meter från Hamnkontoret. Denna trafikeras av linje 51 Bäckelyckeiparken-Stavre-Polhemsgatan som har timmestrafik som mest. Linjen angör Trollhättans resecentrum.



Figur 5 Busshållplatser kring planområdet. De närmsta hållplatserna är Minerva, Polhemsgatan och Trollhättan Drottningtorget. Planområdets lokalisering visas i rött.

3 Trafikalstring

Beräkning av trafikalstringen till följd av detaljplanen har gjorts med hjälp av Trafikverkets Trafikalstringsverktyg (version 1.11). Då detaljplanen syftar till att säkerställa markens lämplighet för centrumverksamhet har både användningen restaurang och detaljhandel beräknats.

Därtill har en referensberäkning gjorts utifrån den tilltänkta verksamhet som är restaurang samt antagen färdmedelsfördelning utifrån Resvaneundersökning Västra Götaland 2022-2023⁵.

3.1 Trafikalstringsverktyget

Beräkningen i trafikalstringsverktyget tar hänsyn till platsens centrala läge samt närhet till kollektivtrafik och tillgängligt gång- och cykelnät.

Beräkning har gjorts för användningen restaurang samt detaljhandel. Andra typer av användning som går under planbestämmelsen centrumverksamheten ger lägre trafikalstringstal än detaljhandel.

3.1.1 Användning restaurang

Beräkningen enligt trafikalstringsverktyget visar att verksamheten restaurang (405 kvm BTA) genererar ca **40 fordon/dygn**. Siffran inkluderar både anställda och besökare.

Färdmedelsfördelningen för restaurang är enligt trafikalstringsverktyget följande:

- 19 % med bil
- 5 % med kollektivtrafik
- 6 % med cykel
- 69 % till fots
- 1 % annat färd sätt

⁵ Resvaneundersökning Västra Götaland 2022-2023, Västra Götalandsregionen, <https://www.vgregion.se/regional-utveckling/statistik-och-analys/aterkommande-aktiviteter/resvaneundersokning/> [hämtad 2025-11-20]

3.1.2 Användning detaljhandel

Beräkningen enligt trafikalstringsverktyget visar att verksamheten detaljhandel (405 kvm BTA) genererar ca **100 fordon/dygn**. Siffran inkluderar både anställda och besökare.

Färdmedelsfördelningen för detaljhandel är enligt trafikalstringsverktyget följande:

- 35 % med bil
- 4 % med kollektivtrafik
- 10 % med cykel
- 51 % till fots
- 1 % annat färd sätt

3.2 Referensberäkning

Som jämförelse och känslighetsanalys har även en överslagsräkning gjorts utifrån den tilltänkta verksamheten restaurang avseende antalet sittplatser, tänkt verksamhet samt antagen färdmedelsfördelning. Antagande om färdmedelsfördelningen utgår från Resvaneundersökning Västra Götaland 2022-2023⁶ (RVU).

Vad gäller den tänkta verksamheten i Hamnkontoret så är ambitionen att få till ca 100 sittplatser inomhus och möjlighet för ca 70 platser på uteservering. Den primära inriktningen är att det är fokus på middag under kväll och helg men med möjlighet för lunch. Samtidigt är detta inget som kommer styras av detaljplanen.

Enligt Resvaneundersökning Västra Götaland 2022-2023⁷ är färdmedelsfördelningen vid resor med syfte ”egen fritidsaktivitet/nöje/motion” i Trollhättans kommun följande:

- 53 % med bil
- 17 % med kollektivtrafik
- 8 % med cykel
- 20 % till fots

⁶ Resvaneundersökning Västra Götaland 2022-2023, Västra Götalandsregionen, <https://www.vgregion.se/regional-utveckling/statistik-och-analys/aterkommande-aktiviteter/resvaneundersokning/> [hämtad 2025-11-20]

⁷ Resvaneundersökning Västra Götaland 2022-2023, Västra Götalandsregionen, <https://www.vgregion.se/regional-utveckling/statistik-och-analys/aterkommande-aktiviteter/resvaneundersokning/> [hämtad 2025-11-20]

- 2 % annat färdssätt

Notera att resans syfte är mycket brett och kan inte rakt av anses motsvara restaurang.

Följande antaganden ligger som utgångspunkt för den dimensionerande trafiksituationen för referensberäkningen:

- De 100 sittplatserna inomhus används fullt ut. De 70 platserna på uteservering används främst sommartid och då kan det antas att fler går och cyklar och därmed inte påverkar bilflöden så mycket.
 - Omsättningen antas vara en sittning över lunchen och två på kvällen vilket ger sammanlagt tre sittningar under en dag.
 - Andelen som reser med bil antas vara i enlighet med resor med syfte "egen fritidsaktivitet/nöje/motion" i Trollhättans kommun enligt Resvaneundersökning. Detta innebär att 53 % reser med bil.
 - Bilresorna antas i större utsträckning än genomsnittet utföras i samma bil. 2,5 personer per bil har antagits
 - 2 rörelser per bil, tur och retur
-
- Sammantaget ger detta $100 \cdot 3 \cdot 0,53 / 2,5 \cdot 2 = 127$ fordon per dygn

3.3 Sammantagen bedömning av trafikstring

Beräkning enligt trafikstringsverktyget ger **40 fordon/dygn** om användningen är restaurang och **100 fordon/dygn** om användningen är detaljhandel. Referensberäkningen för restaurang ger runt **127 fordon per dygn** exklusive anställdas resor.

Referensberäkningen utgår dock från resvaneundersökningen och andelen som reser med bil till "egen fritidsaktivitet/nöje/motion" vilket nödvändigtvis inte speglar resandemönster till restaurang i centralt läge. Det är troligt att resor till/från en restaurang generellt sett är kortare och i högre utsträckning genomförs till fots än exempelvis resor till fritidsaktivitet och andra nöjen. Särskilt med hänsyn till platsens centrala läge längs ett viktigt gångstråk samt med goda gång- och cykelförbindelser. Bedömningen är att andelen fotgängare är högre och andelen bil är lägre, än resultatet i RVU.

Referensberäkningen utgår också från att beläggningen i restaurangen är i princip full tre gånger om dagen vilket nödvändigtvis inte sker varje dag. Därmed är bedömningen att de framräknade 127 fordon per dygn är mer av ett maxscenario än något som uppstår varje dag. Blir det detaljhandel så är det troligt att trafikstringen hamnar i det högre spannet. Andra typer av användning som går under planbestämmelsen centrumverksamheten ger lägre trafikstringstal.

4 Parkeringsbehov

4.1 Beräkning baserad på parkeringsprogrammet

Inom utredningen har en beräkning av det tillkommande parkeringsbehovet till följd av utveckling enligt detaljplanen gjorts utifrån Trollhättans stads parkeringsprogram (2016)⁸. Detaljplanen syftar till att säkerställa markens lämplighet för centrumverksamhet och P-talet för ”Handel stadsbebyggelse” har använts för att beräkna parkeringsbehovet. Detta innebär 15 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA. Den nya byggrätten (405 kvm BTA) innebär således ett parkeringsbehov på 6 parkeringsplatser ($15 \cdot 405 / 1000$) enligt parkeringsprogrammet.

Då det bedrivits verksamhet i lokalen tidigare, finns det sedan tidigare ett parkeringsbehov kopplat till Hamnkontoret. Byggnaden har bland annat nyttjats för kontor, vilket enligt Trollhättans kommuns parkeringstal (14 platser per 1000 kvm BTA) innebär ett parkeringsbehov på 4 parkeringsplatser ($275 \text{ kvm} \cdot 14 / 1000$). Det finns befintlig avgiftsbelagd parkering längs Strandgatan men ingen av platserna är förhyrda för Hamnkontoret och kan därför inte avräknas från det nya parkeringsbehovet. Därtill kommer den utökade byggrätten sannolikt innebära att några av de befintliga parkeringsplatserna söder om Hamnkontoret kommer att tas i anspråk.

Tabell 1 Parkeringsbehov för befintlig byggnad med tidigare användning kontor samt den utbyggda byggrätten med användning handel/stadsbebyggelse, inom vilken restaurang ingår.

	BTA	Parkeringsstal bil platser/1000 kvm BTA	Parkeringsbehov antal platser
Befintlig byggnad – kontor	275 kvm	14 (kontor)	4
Hela byggnaden – restaurang	405 kvm	15 (handel stadsbebyggelse)	6

Det totala parkeringsbehovet för den nya verksamheten är 6 parkeringsplatser enligt parkeringstalen i parkeringsprogrammet.

Avseende cykelparkering anger parkeringsnormen att för butiker och restauranger i stadskärnan är den mest rationella lösningen att tillgodose behovet av cykelparkering på allmän plats. Beräkning av tillkommande behov av cykelparkering har därför inte genomförts.

⁸ Trollhättan parkeringsprogram 2016

4.2 Möjligheter att anordna parkering, Hamnkontoret

Utifrån platsens förutsättningar bedöms det inte vara möjligt att tillskapa det antal parkeringsplatser som parkeringsprogrammet anger inom egen fastighet utan behöver hänvisas till kringliggande allmänt tillgängliga parkeringar. Även andra liknande verksamheter längs med gatan löser sitt parkeringsbehov på detta sätt.

Regleringen gågata på Strandgatan, permanent eller endast under sommartid, innebär att besökande och anställda till Hamnkontoret inte kan parkera på fastigheten eller i direkt anslutning till den.

Sammantaget innebär detta att utgångspunkten för parkering till den tilltänkta verksamheten behöver hänvisas till kringliggande parkeringsplatser i exempelvis parkeringshuset Mercurius eller på anslutande gator. Parkering sker då i mån av plats.

Parkeringsplatserna på allmän plats är reglerade för att prioritera besökare och det går inte att garantera att platserna finns långsiktigt. Parkeringsavgifter eller tidsbegränsningar gör att platserna inte är attraktiva eller ens möjliga att använda för vissa behov, t.ex. om man är arbetstagare. Eftersom allmän plats är till för allmänhetens behov och behovet varierar över tid kan det inte garanteras att platserna finns kvar i sin nuvarande form i framtiden.

Parkeringsköp är ett av de verktyg som Trollhättans stad kan använda för att tillgodose en fastighets parkeringsbehov utanför den egna fastigheten. Enligt stadens riktlinjer innebär parkeringsköp att fastighetsägaren genom avtal med staden får tillgång till parkeringsplatser i en bestämd kommunal parkeringsanläggning. Parkeringsköp kan bland annat användas i samband med förtätning, där det inte är möjligt eller lämpligt att ordna parkering inom den egna fastigheten. Parkeringsköp är dock inte aktuellt i detta fall. En förutsättning för parkeringsköp är att det finns en befintlig eller planerad parkeringsanläggning som kan användas för att tillgodose fastighetens parkeringsbehov. Riktlinjerna anger att parkeringsköp ska avse parkeringsplatser i en kommunal parkeringsanläggning och att planering av exploatering och parkeringsanläggning behöver ske parallellt. Någon sådan parkeringsanläggning finns eller planeras inte i anslutning till planområdet som kan hänvisas till inom ramen för projektet. Parkeringsbehovet behöver därför hanteras på annat sätt.

Slutlig bedömning av vilka krav som ska ställas kring parkering görs i samband med prövning av bygglov.

4.2.1 Parkeringsplats för rörelsehindrade

Allmänt gäller när en byggnad ska uppföras på en obebyggd tomt ska det gå att ordna en parkeringsplats som är tillgänglig och användbar. (BFS 2024:13 - 2 kap. 6 §). För att kravet ska bedömas som uppfyllt är det avgörande om funktionen uppnås, det vill säga att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga självständigt kan använda parkeringsplatsen och komma tillräckligt nära byggnaden. Byggreglerna gäller specifikt för obebyggda tomter som ska förses med en eller flera byggnader. De går därmed inte att tillämpa rakt av för tomter som är bebyggda. Vid ändring av en befintlig byggnad ska parkeringsbehovet bedömas utifrån vad som är skäligt med hänsyn till bland annat tomtens förutsättningar.

I anslutning till aktuellt planområde finns en befintlig parkeringsplats för rörelsehindrad på allmän platsmark cirka 25 meter söder om Hamnkontoret. Parkering är tillåten under högst 4 timmar i följd under tiden vardag utom vardag före sön- och helgdag klockan 09.00 - 19.00. (LTF 1488 2023:00236).

Bedömningen är att denna även skulle kunna nyttjas i mån av plats för den aktuella verksamheten, på motsvarande sätt som parkering fungerar för omkringliggande restauranger och verksamheter längs gatan. Då denna ligger på allmän platsmark samt att gatan planeras att byggas om så kan dessa förutsättningar komma att förändras. Detta innebär att det inte är säkert att det kommer finnas en parkeringsplats inom lika nära avstånd som idag från Hamnkontoret. Nästa närmaste befintliga parkeringsplats för rörelsehindrade finns på Magasinsgatan cirka 100-120 meter från Hamnkontoret.