

Diseröd

Kungälv kommun

Trafik- och bullerutredning



PM 2014-06-25

Beställare	Kungälv kommun
Projektledare	Ebbe Borg
Konsult	ÅF Infrastructure AB
Uppdragsledare, trafik	Malin Kärnhagen Wolff
Trafik	Åsa Nyqvist
Buller	Perry Ohlsson
Uppdragsnr	589677



Innehåll

1	BAKGRUND	1
2	KOMMUNAL PLANERING.....	1
3	BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN.....	2
3.1	Orientering och målpunkter	2
3.2	Vägnät	2
3.3	Kollektivtrafik.....	3
3.4	Gång- och cykelvägnät.....	4
3.5	Möjligheter till ett mer hållbart resande med cykel och kollektivtrafik	4
3.6	Trafikmängder och hastigheter.....	4
3.7	Vägstandard – lutningar och sikt.....	5
3.8	Trafiksäkerhet – olyckor	6
4	BULLER	7
4.1	Riktvärden för trafikbuller.....	7
4.2	Beräkningsmodell	7
4.3	Beräkningsresultat.....	8
5	FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER I DISERÖD	8
5.1	Tyfter	8
5.2	Centrumtomten.....	9
5.3	Den s k busstationstomten och Diserödsskolan	9
5.4	Diserödsvägen	9
5.5	Romelandavägen	10
5.6	Trafikmängder efter utbyggnad av bostäder, år 2020.....	10
6	REFERENSER.....	12

Bilagor

Bilaga 1	Målpunkter	
Bilaga 2	Trafikmängder år 2014	
Bilaga 3	Trafikmängder år 2020, efter utbyggnad	
Bilaga 4	Hastigheter och vägbredder	
Bilaga 5	Lutningar	
Bilaga 6	Övergripande cykelvägnät	
Bilaga 7	Bullerkarta, dygnsekvivalent ljudnivå - trafik år 2014	
Bilaga 8	Bullerkarta, maximal ljudnivå – trafik år 2014	
Bilaga 9	Bullerkarta, dygnsekvivalent ljudnivå – trafik år 2020	
Bilaga 10	Bullerkarta, maximal ljudnivå – trafik år 2020	
Bilaga 11	Trafikförslag, planritningar	ritningar nr -0201 och -0202

1 Bakgrund

Kungälv's kommun planerar att utveckla serviceorten Diseröd med nya bostäder och service. Många av invånarna i Diseröd arbetar på annat håll och kommunen önskar därför förbättra möjligheterna att resa till och från Diseröd till bl a Kungälv med kollektivtrafik och cykel. Kommunen arbetar med tre nya detaljplaner; Centrumtomten, den s k busstationstomten och Diserödsskolan samt Tyfter.

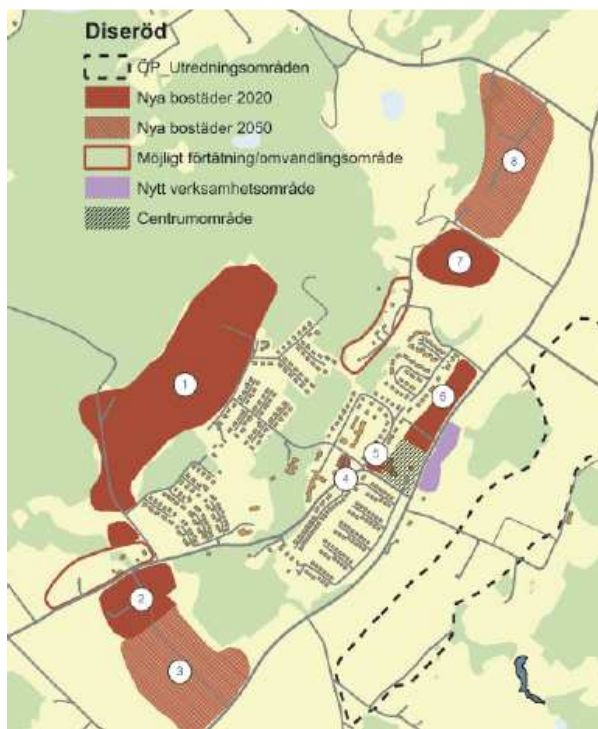
På Centrumtomten planeras cirka 35 nya lägenheter, förskola, allaktivitetshus, service och busstation. I anslutning till busstationen planeras även cykelparkering och pendelparkering som ett led att skapa goda möjligheter för hållbara transporter. I planarbetet ingår också en utredning av placering av befintlig återvinningsstation.

Diseröds skola planeras att byggas ut med bland annat en ny entrébyggnad som knyter ihop skolan med de nya centrumfunktionerna.

Ett nytt större bostadsområde i Diseröd, *Tyfter 1:19 m fl*, planeras. Inom området, som är beläget nordväst om befintlig bebyggelse, planeras ca 200-230 nya bostäder. Planprogrammet har varit ute på samråd under 2011. Kungälv's kommun planerar att kunna angöra området från väster via Alekärrsvägen och Olvonvägen. I en första utbyggnadsetapp kommer dock området att angöras från Diserödsvägen.

De tre detaljplanerna medför ett behov av att se över den befintliga infrastrukturen i Diseröd och undersöka möjligheter till kompletteringar och förbättringar av dagens vägnät.

2 Kommunal planering



Översiktsplanen 2010 pekar ut ett antal områden i Diseröd som är lämpliga för framtida bostäder. Kungälv's kommun har i nuläget valt att gå vidare med tre av dessa områden; den större planen Tyfter 1:19 m fl nordväst om Diseröd (nummer 1 på kartan) samt Centrumtomten och den s k busstationstomten och Diserödsskolan (nummer 4,5 och 6 på kartan).

Utbyggnadsförslag i översiktsplan 2010

3 Befintliga förhållanden

3.1 Orientering och målpunkter

Diseröd är beläget ca 7 km nordost om Kungälv's centralort, och har ca 1250¹ invånare. Utbudet av kommersiell och offentlig service är litet.

Byshopen som var lokaliserad till Centrumtomten är nedlagd sedan länge. Byggnaden revs i december 2012. *Bensinstationen*, på östra sidan av Romelandavägen, är också nedlagd sedan länge. Fastigheten tillhör privat ägare.

Diseröds återvinningsstation är belägen i anslutning till Diseröd centrum, väster om Romelandavägen.

Romesjön, nordväst om Diseröd, har en populär badplats. Platsen nås via Prästvågen och Alekärrsvågen.

Diseröds skola har idag lokaler norr om Diserödsvågen. På skolan finns för närvarande 14 klasser från förskoleklass till årskurs 6. I höjd med skolan ligger idag busshållplatsen Diseröd som är ortens ändhållplats för kollektivtrafiken med vändslinga. Förutom bussar i linjetrafik stannar även skolskjutsen här. I anslutning till hållplatsen finns en pendelparkering.



Diseröds skola och pendelparkering



Busshållplats Diseröd med vändslinga

Tyfters förskola ligger vid Diserödsvågen med sex avdelningar. En sjunde avdelning ligger norr om centrum, vid Almvågen.

Ekhaga äldreboende med 53 lägenheter är beläget ovanför Prästvågen, och angörs från Diserödsvågen.

Bilaga 1 till detta PM visar en översiktskarta med målpunkter för orientering.

3.2 Vågnät

Våg 625 Romelandavågen samt våg 626 Prästvågen är statliga vågar och har Trafikverket som våghållare. Resterande vågar är enskilda där vågföreningen i Diseröd är huvudman. Kommunen bidrar till drift- och underhåll.

¹ Folkmången i Diseröd var 1241 år 2010 enligt SCB.

Kungälv kommun har låtit bygga en gång- och cykelväg in till Kungälv. I anslutning till Diseröd löper denna längs med Romelandavägen.

Romelandavägen och Prästvägen är primära utryckningsvägar.



*Kommunal gång- och cykelväg längs Romelanda-
vägen, vy mot Diseröd*

Vy mot Kungälv

3.3 Kollektivtrafik

Befintlig kollektivtrafik

Busshållplats Diseröd med vändslinga är belägen utmed Diserödsvägen, i höjd med skolan. Övriga busshållplatser är lokaliserade till Prästvägen och Romelandavägen.

Kollektivtrafikförbindelser finns till Kungälv, Kareby och Lilla Edet men turtätheten är relativt låg. Sedan årsskiftet 2012/2013 har Västtrafik dragit in kvällsturerna till och från Kungälv.

Buslinje 308 trafikerar sträckan Grandalen-Diseröd-Kareby-Kungälv med 7 turer i vardera riktningen varje vardag. Tidigaste turen mot Kungälv avgår kl. 07.15 och den sista avgår kl. 17. Från Kungälv avgår sista bussen kl. 16.

Buslinje 422 trafikerar sträckan Lilla Edet-Skår-Diseröd-Kungälv med 13 turer varje vardag. Lördag och söndag har fyra turer vardera. På vardagar avgår den första bussen mot Kungälv kl. 06 och den sista avgår kl. 21, på helger kl. 10 respektive kl. 19. I motsatt riktning avgår sista bussen från Kungälv kl. 19 alla dagar.

Tre buslinjer fungerar som skolskjuts men kan nyttjas av allmänheten. Buslinje 918 trafikerar mellan Diseröd och Kungälv och linje 929 trafikerar mellan Dyröd – Diseröd – Kungälv – Ytterby. Linje 919 går mellan Diseröd – Stenhålt – Livelycke.

Framtida kollektivtrafik

Kungälv kommun satsar på kollektivtrafiken i linje med målbilden K2020 som har tagits fram av Göteborgsregionens kommunalförbund. Genom att kraftigt förbättra kollektivtrafiken är målet att kollektivtrafikresandet ska öka betydligt. Diseröd är en mindre knutpunkt som är viktigt för det lokala kollektivtrafiknätet. I Diseröd behöver tillgängligheten till kollektivtrafiken ökas genom satsningar på

tillgänglighetsanpassade hållplatser, pendelparkering samt säkra och attraktiva kopplingar för gående och cyklister. I anslutning till samtliga kommunens knutpunkter eftersträvas en hög bebyggelsestäthet.

I framtiden skulle kollektivtrafiken till och från Diseröd kunna trafikeras av befintliga linjer 308 och 402 men med något fler turer.

3.4 Gång- och cykelvägnät

Befintligt gång- och cykelvägnät

Bilaga 6 visar det övergripande cykelvägnätet i Diseröd, med separerade gång- och cykelvägar samt cykling i blandtrafik.

Prästvägen saknar separerad gång- och cykelväg. Längs med Diserödsvägen finns en separerad gång- och cykelväg på delar av sträckan. På de delar som saknar separerad gång- och cykelväg får cyklisterna cykla i blandtrafik. Längs med Romelandavägen finns sedan några år tillbaka en separerad gång- och cykelväg som leder in mot Kungälv.

3.5 Möjligheter till ett mer hållbart resande med cykel och kollektivtrafik

En förtätning och utveckling av Diseröd gör att det finns goda förutsättningar för ett mer hållbart resande. Genom att utveckla Diseröd med lokal service skapas goda förutsättningar för att resebehovet inte ökar utan snarare minskar jämfört med dagens situation. Idag saknas lokal service vilket innebär att de boende i Diseröd tvingas göra sina ärenden i närliggande tätorter. Cykeln blir även ett attraktivt alternativ för service- och fritidsresor när närservicen byggs ut.

Potentialen att överföra trafik från bil till cykel är störst för de korta resorna, framför allt resorna under fem kilometer. Särskilt avståndskänsliga är inköps- och serviceresorna medan arbetsresorna är mindre avståndskänsliga. I kombination med andra trafikslag, exempelvis kollektivtrafik, kan cykeln även vara en betydelsefull del i resan även för de längre resorna. Till Kungälvs centralort är det endast 7 km vilket innebär att cykeln är ett attraktivt alternativ för arbetspendling, främst under sommarhalvåret. I kombination med kollektivtrafik finns även goda förutsättningar för ett hållbart arbetsresande året runt.

3.6 Trafikmängder och hastigheter

Nulägesanalys, år 2013

Kungälvs kommun har inte utfört några trafikräkningar på vägarna i Diseröd. Trafikverket som är väghållare för Prästvågen och Romelandavågen har utfört punktvisa råkningar åren 2004 och 2005.

Bilaga 2 visar en nulågesanalys 2014 av trafikmångder på huvudvågnåtet i Diseröd. Knappt 2000 f/åmvd passerar Centrumtomten på Prästvågen, 4000 f/åmvd passerar densamma på Romelandavågen. Skoltomten passerar av ca 550 f/åmvd på Diserödsvågen.

Hastigheter

Bilaga 4 visar skyltade hastigheter och vägbredder på huvudvägnätet. Diserödsvägen och Prästvägen har smala sektioner på 5,5-6 m och hastigheter på 30-50 km/h. Romelandavägen har en bredare sektion på 6,5-7,5 m och den skyltade hastigheten är 70 km/h.

3.7 Vägstandard – lutningar och sikt

Höjdskillnaderna är stora i centrala Diseröd. Bilaga 5 visar aktuella lutningar. Översta delen av Diserödsvägen är flack för att sedan brantas upp till en lutning på över 10 procent i höjd med skolan. Även delar av Prästvägen är brant, upp till 8 procent. Nedersta delen av Diserödsvägen samt Romelandavägen är däremot flacka med lutningar på mindre än 3 procent.



Diserödsvägen, lutning över 10 procent

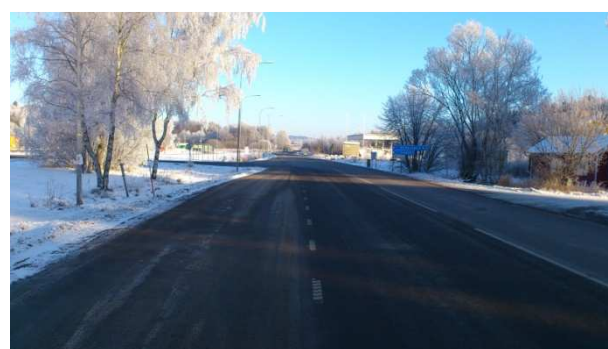


Prästvägen, lutning 5-8 procent

Sikten är god utmed Romelandavägen. Delar av Prästvägen kantas av bergskärningar vilka försvårar sikten. Diserödsvägens kraftiga lutning och slingrande vägdragnig försvårar också siktförhållandena.



Diserödsvägen, dålig sikt



Romelandavägen, god sikt

3.8 Trafiksäkerhet – olyckor

Enligt STRADA² har det under perioden 2003-2013 skett 24 olyckor inom utredningsområdet³. Flertalet av olyckorna inträffade på Romelandavägen, med koncentration till korsningen med Prästvägen. Olyckorna resulterade i fyra fall till svårt skadade. I samtliga av dessa olyckor var moped eller lätt MC inblandade.

Nr	Plats	Typ av olycka	Lindrigt skadad	Svårt skadad
1	Romelandavägen, korsningen med Prästvägen	Korsning	x	
2	Romelandavägen, i höjd med Alekläppen	Singel	x	
3	Prästvägen	Möte	x	
4	Romelandavägen, busshållplats Dösebackavägen	Möte	x	
5	Prästvägen, 50 m väster om Alekärrsvägen	Singel	x	
6	Prästvägen, 650 m väster om korsningen med Romelandavägen	Möte	x	
7	Romelandavägen, 70 m norr om korsningen med Prästvägen	Personbil/Moped		x
8	Prästvägen, 200 m väster om korsningen med Romelandavägen	Personbil/MC		x
9	Romelandavägen, korsningen med Prästvägen	Moped	x?	
10	Prästvägen	Gående halkade	x?	
11	Prästvägen	Moped	x	
12	Romelandavägen, korsningen med Prästvägen	Personbil/Moped		x
13	Romelandavägen, busshållplats Dösebackavägen	Singel	x	
14	Prästvägen	Möte	x	
15	Flädervägen	Moped	x?	
16	Romelandavägen, busshållplats Diseröds vägskäl	Upphinnande	x	
17	Jägarvägen	Moped	x?	
18	Romelandavägen, korsningen med Prästvägen	Lätt MC, korsning		x
19	Videvägen	Gående halkade	x	
20	Rönnvägen nedre	Gående halkade	x	
21	Romelandavägen GC	Cykel singel	x	
22	Romelandavägen GC	Moped	x	
23	Tyftervägen	Gående halkade	x	
24	Romelandavägen, 100 meter söder om korsningen med Prästvägen	Singel	X	

Olyckor mellan åren 2003-2013

² Transportstyrelsens olycksdatabas

³ Utredningsområdet innefattas av Romelandavägen, Prästvägen och Diserödsvägen inom Diseröd.

4 Buller

4.1 Riktvärden för trafikbuller

Riksdagen fastslog i samband med infrastrukturpropositionen 1996/97:53 riktvärden för buller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt nedan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Riktvärdena vid nybyggnation av bostäder redovisas i nedanstående tabell.

Utrymme	Högsta trafikbullernivå, dB(A)	
	Ekvivalentnivå	Maximalnivå
Inomhus	30	45 (nattetid)
Utomhus (frifältsvärden) Vid fasad På uteplats	55	70

Riktvärden⁴ för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder

4.2 Beräkningsmodell

Bullerberäkningar i denna utredning har utförts enligt den Nordiska beräkningsmodellen för vägtrafik (Naturvårdsverket rapport 4653) i beräkningsprogrammet SoundPlan version 7.1.

Den Nordiska beräkningsmodellen redovisar en situation med ljudspridning i samtliga riktningar vid neutrala eller måttliga medvindförhållanden (0-3 m/s) medvind eller vid motsvarande temperaturgradienter. Beräkningsmodellens giltighet är begränsad till avstånd upp till 300 m mätt vinkelrätt mot vägen. Osäkerheten hos beräknad ekvivalentnivå från vägtrafik kan bedömas med hjälp av uppgifter i rapport 4653 från Naturvårdsverket. Osäkerheten beror på avståndet från vägen och bedöms vara mindre än 1 dB på 50 m avstånd och upp till 3 dB på 200 m avstånd.

I beräkningsprogrammet har en sk terrängmodell konstruerats baserat på digitalt kartmaterial i projektet. Med utgångspunkt från höjdkurvor har en höjdsatt yta skapats. Vägar och hus har sedan placerats på den höjdsatta ytan. Genom att utnyttja en digital terrängmodell med väglinjer och byggnader inlagda erhålls en realistiskt avbildad ljudspridning från vägarna till omgivningen.

⁴ Infrastrukturpropositionen 1996/97:53

4.3 Beräkningsresultat

Beräkningar har gjorts för befintliga trafikmängder år 2014 samt för trafikmängder i utbyggnadsalternativet år 2020. Resultaten visas som dygnsekvivalent ljudnivå (L_{eq24h}) samt maximal ljudnivå (L_{Fmax}) i dB(A). Ljudnivåer är beräknade utomhus på höjden 2 m över mark. Ljudspridningen som redovisas med färgfält på kartorna redovisar en situation inklusive inverkan av ljudreflex i närmaste fasad (ej frifältvärde).

Bullerkartorna visas i bilaga 7-10.

5 Förslag till åtgärder i Diseröd

För att öka kollektivtrafikens attraktivitet behöver turtätheten ökas. Trafiken behöver även kompletteras med kvällsturer, vardagar och helger mot Kungälv centrum. Detaljplanerna för Centrumtomten samt den s k busstationstomten och Diserödsskolan inkluderar en nytt, attraktivt resecentrum, som ersätter nuvarande bussvändslinga vid skolan. Här kommer även anordnas pendelparkering och cykelparkering med väderskydd.

Detaljplanerna innefattar utbyggnad av gång- och cykelstråken för att underlätta cykling inom Diseröd, men också cykling för pendlare till busstationen för vidare transport med kollektivtrafiken till Kungälv och Göteborg.

5.1 Tyfter

Programmet för området föreslår en utbyggnad av 200-230 nya bostäder, varav 40-50 st kan byggas i en första etapp. Bebyggelsen kommer att vara småskalig med 1-2½ våningshus. Upplåtelseformen är blandad och området planeras bestå av både privatägda villor, radhus och parhus samt hyresrätter.

Området är planerat så att en mindre del av trafiken från området leds mot Diserödsvägen för att inte alstra onödig trafik inom området och skapa för långa körvägar. I den tidigare utredningen för Tyfter 1:19 m fl, som redovisas nedan, är Diserödsvägen så brant på stora delar av sträckan att den tillkommande trafiken behöver hänvisas till andra vägar om möjligt. Tillfart till området hänvisas till Olvonvägen och Alekärrsvägen där vägstandarden är god och lutningen är flack.

Olvonvägen dras om i ett nytt läge, ca 13 m ut från den befintliga bebyggelsen, för att minimera störningar och buller från den tillkommande trafiken. Tillfart till det nya bostadsområdet skapas från Olvonvägen i en naturlig svacka för att reducera behovet av bergsprängning i den befintliga bergsryggen mellan Olvonvägen och Tyfter 1:2 samt 1:3.

Tillfartsvägen via Olvonvägen hastighetssäkras med förhöjda gång- och cykelpassager och förhöjda korsningar.

Flera alternativ för tillfartsvägen har tidigare studerats men förkastats med hänsyn till branta lutningar och dålig vägstandard. Alternativet att dra tillfartsvägen från Olvonvägen genom bergsryggen har också förkastats med hänsyn till det stora ingreppet i berget och kostnaden det medför.

Biltrafiken från Tyfter delas upp mot Olvonvägen och Diserödsvägen, medan gång- och cykeltrafiken från hela området leds mot Diserödsvägen för den genaste vägen mot centrum.

Föreslagna åtgärder innefattar även att komplettera Diserödsvägen med en separat gång- och cykelväg uppe från Tyfter, förbi skolan och ner till centrum och busstationen.

Planritningar med trafikförslag visas i bilaga 11.

5.2 Centrumtomten

Centrumtomten omfattar utbyggnad av bostäder, förskola, trygga bostäder, lokal service, allaktivitetshus, resecentrum samt parkering. Planen möjliggör 30-39 lägenheter i 2-4 våningar lokaliserade längst österut i Diseröds centrum.

Förskolan planeras få 6 avdelningar och placeras strax väster om de nya bostäderna.

Centralt i Diseröd föreslås ett torg med ett aktivitetsstråk för lek, idrott och rekreation. Strax söder om torget föreslås en centrumbyggnad med matbutik, pizzeria, vårdcentral och trygga bostäder. Norr om torget föreslås ett allaktivitetshus med bibliotek, idrottshall, café och förenings-lokaler.

Den nya busstationen anläggs med en ny infart från Romelandavägen. Denna infart föreslås nyttjas av busstrafik samt allmän trafik till förskola och bostäder samt till den nya pendelparkeringen i anslutning till busstationen.

Bussarna kör in till busstationen från Romelandavägen och ut till Prästvägen för att förenkla körvägarna och undvika backrörelser. På busstationens ytor tillåts ingen allmän trafik utan denna hänvisas till förskolans angöring samt till pendelparkeringen. Oskyddade trafikanter leds förbi området på separata gång- och cykelstråk.

Pendelparkeringen som föreslås närmast Romelandavägen ges möjlighet att succesivt byggas ut till 100 platser. I anslutning till busstationen föreslås även en generöst tilltagen cykelparkering med väderskydd.

Den befintliga återvinningsstationen flyttas strax norr om pendelparkeringen.

5.3 Den s k busstationstomten och Diserödsskolan

Planen omfattar en utbyggnad av skolans lokaler samt nya bostäder. Skolan byggs ut för att möta ett ökande elevantal med en ny byggnad i tre plan. En ny entrébyggnad vänds mot Diserödsvägen. Ett nytt entrétorg anläggs också framför skolbyggnaden. Torget knyter samman skolan och centrum med idrott och bibliotek, samt busstationen.

På västra sidan av Diserödsvägen planeras för 51-60 lägenheter i 2-6 våningar höga hus. Dessa hus får parkering på tomtmark och utfarter till Diserödsvägen.

5.4 Diserödsvägen

Planen för den s k busstationstomten och Diserödsskolan tar den mark som idag används för bussvändlinga och pendelparkering i anspråk för att anlägga nya bostäder. Tillfarter anordnas mot Diserödsvägen.

Idag har busstrafiken besvärliga lutningar upp till den befintliga bussvändslangan. På delen från Prästvågen upp till Rönnvägen är lutningen upp mot 7 procent. I den nya planen får busstationen ett bättre läge nere vid Romelandavågen.

Ett sammanhängande gång- och cykelstråk anordnas utmed hela Diserödsvägen, uppe från Tyfter och ner till centrum och busstationen. Korsningen mellan Diserödsvägen och Prästvågen utformas med en mittrefug för att skapa en mer trafiksäker passage för de oskyddade trafikanterna. En förhöjd gång- och cykelpassage är inte möjlig på grund av den branta lutningen på vägen. Mittrefugen medför att Rönnvägens ena tillfart behöver stängas. På så sätt kan även en sammanhängande torgyta skapas från skolan och ner till centrum, utan att behöva korsas av trafik från Rönnvägen.

5.5 Romelandavågen

Korsningen mellan Romelandavågen och Prästvågen är olycksdrabbad. Romelandavågen är bred och hastigheterna höga.

De aktuella trafikmängderna motiverar att välja en korsning av större modell. Korsningen föreslås att byggas om till en cirkulationsplats för att höja trafiksäkerheten och framkomligheten. En cirkulationsplats i korsningen kan utformas på ett sätt som markerar en port till Diseröd.

Översiktsplanen 2010 visar planer på att utveckla ett verksamhetsområde på östra sidan Romelandavågen. När detta område tillkommer uppstår behov av en tillfartsväg och en passage över Romelandavågen som kan lokaliseras till cirkulationsplatsen.

5.6 Trafikmängder efter utbyggnad av bostäder, år 2020

Trafikalstringen i denna utredning är beräknad utifrån antal hushåll och typ av bebyggelse till 4 st rörelser per hushåll och dygn eftersom flera åtgärder planeras till fördel för att öka andelen cykel och kollektivtrafik. Kungälv kommun kommer att verka för att utöka kollektivtrafiken som ett bra alternativ till att åka bil till Kungälv och Göteborg.

Majoriteten av de boende i Diseröd har mål mot Kungälv centrum. Destinationsvalen skattas enligt följande:

Område	Trafik på Romelandavågen Fördelning av destinationer	
	Kungälv centrum (Romelandavågen sydväst)	Lilla Edet (Romelandavågen nordost)
Prästvägen	90%	10%

Destinationsval Romelandavågen

Område	Trafik på Prästvågen Fördelning av destinationer	
	Kungälv centrum	Kareby

	(Prästvägen österut)	(Prästvägen västerut)
Olvonvägen, Alekärrsvägen	90%	10%
Oxelvägen	90%	10%
Hemvägen	90%	10%
Diserödsvägen	90%	10%
Tyftervägen	90%	10%

Destinationsval Prästvägen

Enheten som används i detta sammanhang är *f/åmvd* (fordon per årsmedelvardagsdygn), det vill säga antal fordon som passerar en punkt under ett dygn som är representativt för genomsnittet ett visst år.

Kungälv kommun avser, som nämnts tidigare, att bygga 200-230 nya bostäder i området Tyfter 1:19 m fl. Området är planerat att mestadels alstra trafik på Olvonvägen/ Alekärrsvägen. Diserödsvägen kommer att få en mindre andel.

Tidigare trafikutredning för denna plan visar tillkommande trafikmängder på:

Olvonvägen/ Alekärrsvägen 720 f/åmvd
 Diserödsvägen 200 f/åmvd

Fördelningen av trafikmängder för Olvonvägen och Diserödsvägen är, som tidigare nämnts, ett resultat av tidigare skisser från planprogrammet till *Tyfter 1:19 m fl*. Området är initialt planerat så att en mindre del av trafiken från området leds mot Diserödsvägen och en större del hänvisas till Olvonvägen och vidare mot Alekärrsvägen.

Centrumtomten planeras att få 40 nya lägenheter vilket motsvarar 160 f/åmvd. Dessa har in- och utfart mot Romelandavägen.

Till *den s k busstationstomten* planeras ca 60 nya lägenheter, motsvarande 240 f/åmvd,, som får sin in- och utfart till Diserödsvägen.

Bilaga 3 visar trafikmängder på huvudvägnätet i Diseröd år 2020, efter utbyggnad. Knappt 3000 f/åmvd passerar Centrumtomten på Prästvägen och drygt 4000 f/åmvd passerar densamma på Romelandavägen. Skoltomten passerar av knappt 900 f/åmvd på Diserödsvägen.



6 Referenser

Kungälvs kommun

Kungälvs kommuns hemsida, www.kungalv.se

Översiktsplan 2010, antagen 2012-01-19

Trygghetsvandring Diseröd, protokoll 2012-10-28

Vision 2020 – Diseröds framtid, Ett material framtaget av Diseröds Framtidsgrupp, 2008-12-17

Trafik- och bullerutredning, Nya bostäder i Diseröd, Tyfter 1:19 m fl, Kungälvs kommun, ÅF 2012-10-31

PM Diseröd – En studie av service- och ekonomieffekter av en befolkningsökning, feb 2010-mars 2011

Trafikplan Kungälv, beslutshandling 2001-10-15

Cykelvägar i Kungälv 2005-2015 Styrdokument, 2006

Gestaltning av Diseröds centrum - Översikt, innehåll och stråk. Ideskisser 140306

Trafikverket

Vägar och gators utformning, VGU, Trafikverkets publikation 2012:179-181

Trafikverket Trafikflöden, www.trafikverket.se

Övrigt

Transportstyrelsen, STRADA Olycksdatabas, <https://strada.vv.se/stradauttag/index.aspx>

Västtrafik, www.vasttrafik.se

Statistiska Centralbyråns hemsida, www.scb.se