



**KUNGÄLVS
KOMMUN**



PM Aröd

Trafikutredning

2025-10-23 Kristina Hellström

Bakgrund och syfte

Aröd är en kustnära ort i Kungälv kommun som växt samman med Timmervik, en ort i Stenungsund. Aröd har från början varit ett fritidsområde där nu allt fler har valt att bosätta sig året runt. Inom programområdet för Aröd finns det ca 360 bostadshus varav hälften bedöms vara permanentbostäder och hälften fritidsbebyggelse. De åretruntboende är spridda till synes jämnt över programområdet. Den pågående utbyggnaden av kommunalt vatten och avlopp ger möjligheter till ökat åretruntboende/permanentboende.

Exploatering i området innebär större påverkan på det befintliga vägnätet. Om nya bostäder byggs genereras fler bilar på vägarna under alla tider på året. Då är det viktigt att framkomligheten och trafiksäkerheten inte blir sämre än den befintliga trafiksituationen.

En inventering och översiktlig trafikutredning för området gjordes 2006 och bedöms fortfarande gälla i stora delar och har kompletterats med detta PM.

Syftet med detta dokument är att ta fram olika förslag på utformning av väg 624 som tillåter olika grader av exploatering i området. Inom ramen för utredningen har även en principiell kostnadsanalys genomförts av föreslagna åtgärder, men den ingår inte i denna redovisning.

Förutsättningar

Kode är serviceort för Aröd och ligger ca 4 km bort. Där ligger skolor, handel och kommunal service. I Aröd finns inga skolor, förskolor eller andra verksamheter. Det planeras för en ny skola i Kode, som ska ersätta Tunge skola (årskurs 3–6), vilket för tillfället är den närmaste skolan till Aröd på Kungälvssidan.

Det finns ett förslag på en fördjupad översiktsplan för Kode, som är antagen men överklagad (april 2025). I FÖP Kode har en ny vision tagits fram för hur serviceorten Kode, samt dess grannbyar Aröd, Rörtången/Ödsmåls mosse och landsbygden ska utvecklas. Kode är ett stationssamhälle som ligger utmed ett av de prioriterade regionala huvudstråken i Göteborgsregionens strukturbild. Strukturbilden efterföljs i översiktsplanen 2010 där Kode är utpekad som en prioriterad ort för bebyggelseutveckling för att nå översiktsplanens övergripande mål om ett hållbart stationssamhälle. Uppdraget ska möjliggöra en utveckling av stationssamhället för att minska klimatpåverkan genom fler hållbara resor.

Trafikverket är väghållare för väg 624, som är en matargata in till området och försörjer Aröd trafikmässigt. Väg 624 är smal och slingrig, vägen är cirka 5,5 meter bred, men det finns sektioner som understiger 5 meter och på vissa sträckor är vägen smalare än 4 meter. I dagsläget kan inte en bil och buss mötas på stora delar av sträckan. Övriga vägar är enskilda vägar som förvaltas av vägföreningar och samfälligheter. Kommunen är inte väghållare för några vägar i området.

Norra Aröd nås delvis genom vägar som sträcker sig genom Stenungsunds kommun. Det finns en väg mellan Timmervik (Stenungsund) och Norra Aröd. Framkomligheten på denna väg är dock begränsad på grund av en vägbom. Nordöstra Aröd (Anneberg) har en väg som ansluter från Stenungsunds kommun.



Figur 1: Kartbild över Aröd. Statliga vägar är röda och enskilda vägar är gröna (NVDB, 2023).

Det finns inga befintliga gång- och cykelvägar i området. Oskyddade trafikanter hänvisas till att cykla i blandtrafik tillsammans med bilar och andra fordon.

Det finns två allmänna parkeringsytor till de kommunala badplatserna i Aröd. I övrigt sker parkering på respektive fastighet.

Aröd och Timmervik är en och samma tätort och uppfyller med invånarantalet Västtrafiks villkor för ett grundutbud nivå 2 med kollektivtrafik. Detta innebär att det finns en busslinje i området som kör 5 dubbelturer per vardag. Bussarna har svårt att vända nere vid den lilla vändplatsen i slutet av väg 624. De måste åka in en liten bit på enskild väg, vilket tidigare har varit ett problem, då medborgare ansett att bussen kör sönder deras grusväg.

Skolskjutsen ut till Aröd kör in både från Stenungsundshållet och Kungälvshållet (väg 624). Det finns ingen belysning och inga separerade gångbanor till hållplatserna, skolbarnen får gå på bilvägarna och dela trafikyta med olika fordon. Då det är smala vägar är det svårt för bussar att möta andra fordon, vilket innebär framkomlighetsproblem för skolskjutsen.

Olycksstatistik

Genom uttag från trafikolycksdatabasen STRADA har trafiksäkerhetssituationen i programområdet studerats. Informationssystemet i STRADA bygger på uppgifter från både polisen och sjukvården som rapporterar in skador och olyckor inom hela vägtransportsystemet. Uttaget gjordes för en tioårsperiod, från 2013 till 2022, inom aktuellt område.

Totalt har 18 personer skadats i trafikolyckor inom berört område under denna period varav fem skadades måttligt och 12 skadades lindrigt. Flera olyckor var singelolyckor på cykel med löst grus. Ett par olyckor har skett vid smala vägar där personbilar krockat då ena åkt över på motsatt körfält. Ett par olyckor har skett där två motorfordon fått möte i samband med oskyddade trafikanter, där gående blivit påkörda och hamnat i diket. Tre olyckor har skett i korsningar, där förarna inte sett den andre. Flertalet av olyckorna skedde på väg 616 och södra Arödsvägen.



Underlaget med trafikolyckor är inte tillräckligt omfattande för att kunna dra några slutsatser eller identifiera någon särskilt trafikfarlig plats i området.

Trafikflöden

De senaste trafikmätningarna som gjorts på väg 624 är från år 2024. Man använde sig av två mätpunkter som påvisade årsdygnstrafik (ÅDT) på 962 respektive 766. Aröd är en kustort med två kommunala badplatser, dit många åker för att bada. Trafiken under sommarhalvåret är betydligt högre än övriga året. Enligt Trafikverkets teoretiska medeldygnsflyde uppgick sommartrafiken till cirka 1800 respektive 1400 fordon per dygn under den absoluta högsäsongen år 2024 vilket är nästan en fördubbling jämfört med ÅDT.

Nollalternativ 2050

Nollalternativet för området utgår från de förhållanden som råder på platsen utan att exploateringen i området genomförs. För att få en korrekt jämförelse av nollalternativet och ett fullt utbyggt bostadsområde i Aröd görs en uppräknings av nuläget enligt Trafikverkets uppräkningsstal fram till år 2050. Uppräkningsstalen motsvarar en normal utveckling av området med befolkningsutveckling och utbyggnad av området. Detta har gjorts genom att använda uppräkningsstal från EVA för grupp 141 Stor-Göteborg, dit Kungälv tillhör (Trafikverket, 2024). Här förväntas personbilstrafiken öka med ca en procent per år.

Tabell 1

Årsdygnstrafik väg 624 år 2024, samt år 2050 utan exploatering i området.

Metod	ÅDT (fordon/dygn) år 2024	ÅDT nolläge år 2050 (fordon/dygn)
Trafikverkets uppräkningsstal	962	1214

Utbyggnadsalternativ 2050

Inom planprogram Aröd utreds möjligheter för befintliga tomter att omvandla deras fritidshus till eventuellt större permanentbostadshus. I samband med detaljplanläggning i omvandlingsområdena kan enstaka avstyckningar tillkomma. Det utreds även om det är möjligt med exploatering av nya områden.

För att se effekterna av hur trafiksystemet påverkas av nya bostäder, har beräkningar utgått från tre antagna exempel; 50, 100 och 150 nya bostäder. Detta görs med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg som är Trafikverkets verktyg för att beräkna trafikstring på gator. I verktyget fyller man i information kring faktorer som kollektivtrafikförutsättningar, lokalisering av området, cykelinfrastruktur, målpunkter i området mm.

Tabell 2

Årsdygnstrafik väg 524 år 2050, utifrån tre olika grader av exploatering av området.

Antal nya bostäder	ÅDT nya bostäder	Total ÅDT 2050
50	212	1426
100	424	1638
150	636	1850

Framtida trafiksäkerhet och framkomlighet på väg 624

I samband med att kommunalt vatten- och avlopp byggs ut i området utgår kommunen från att fler kommer permanent bosätta sig i området, vilket kommer leda till ökad trafik. Ökad trafik kan leda till försämrad trafiksäkerhet och framkomlighet på väg 624, därför behövs åtgärder för att höja trafiksäkerheten på vägen.

I tidigare trafikutredning redovisas en detaljerad beskrivning av väg 624 med både framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem. Som ett komplement till utredningen redovisas här förslag för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten på vägen vid en exploatering i området.

Förtätning leder till fler bilar och fler trafikrörelser i Aröd. Det förvärrar trafiksäkerhetssituationen för oskyddade trafikanter som får trängas med fler fordon på vägarna.

Om befolkningen i tätorten Aröd och Timmervik ökar från 926 invånare och passerar 1000 invånare, uppnår området nivå tre i Västtrafiks grundutbud. Det innebär 10 dubbelturer per vardag, samt tre dubbelturer per helgdag (se figur 2), vilket innebär att fler stora fordon kommer trafikera vägen framöver.

År 2024 blev sopbilarna längre, då ett nytt sophämtningssystem infördes, med fyrfacksbehållare. Även skolskjutsens fordon kan komma att bli fler eller större vid förtätning, då fler barn flyttar in. Eventuellt behövs också någon mer busshållplats för skolskjutsen, alternativt blir det längre gångväg för skolbarnen från de eventuellt nya exploaterade områdena, vilket i kombination med ökad trafik kan försämra trafiksäkerheten för skolbarnen.

Grundutbud från och till tätorter och i prioriterade stråk.

Grundutbudet omfattar enligt trafikförsörjningsprogrammet trafik mellan tätorter och kommunhuvudort (egen eller angränsande), trafik mellan olika kommunhuvudorter samt trafik i prioriterade stråk. Nivåerna i grundutbudet är beslutade i trafikförsörjningsprogrammet, det innebär att det är kravställda lägsta nivåer.

Nivå	Invånare	Utbud
1	200 – 499	2 dubbelturer per vardag + närtrafik
2	500 – 999	5 dubbelturer per vardag
3	1 000+	10 dubbelturer per vardag, 3 dubbelturer per helgdag

Figur 2: Grundutbud från och till tätorter och i prioriterade stråk, Västtrafik, 2023.

Förslag 1

Ingen omvandling eller exploatering av nya tomter genomförs. Detta förslag innebär att Trafikverket behåller väghållningen på vägen.

Det innebär dock att vägen fortsatt är smal och att bilar inte kan möta större fordon som bussar. Oskyddade trafikanter får fortsatt dela trafikyta med bilister. I det här förslaget blir kostnaderna för kommunen oförändrade.

Förslag 2

Omvandling är möjlig för befintlig bebyggelse samt enstaka avstyckningar inom befintliga bebyggelseområden kan prövas. Detta förslag innebär att Trafikverket behåller väghållningen på vägen och att kommunen bekostar utbyggnad av mötesplatser.

Konsekvenserna blir att vägen fortsatt är smal, men att större fordon kan mötas vid mötesplatser längs vägen. Rekommendationen är att man hela tiden kan se nästa mötesplats, samt att man använder sig av redan befintliga in- och utfarter som mötesplatser. Det är också viktigt att bredda vägen i kurvor för att säkra upp sikten, samt att man förstärker stödremsan längs hela sträckan, för att utöka möjligheten att ställa sig lite vid sidan av vägen. De oskyddade trafikanterna får fortsatt dela trafikyta med bilen, men på en väg där sikten vid snäva kurvor är förbättrad.

Se figur 3 för förslag på placering av mötesplatser, samt breddning och separeringslinje i kurvor.

I det här förslaget blir kostnaden för kommunen markinlösen, samt utbyggnad av mötesplatser, förutsatt att kommunen får tillåtelse att själva bygga åtgärderna på Trafikverkets väg.

Förslag 3

Omvandling är möjlig för befintlig bebyggelse samt enstaka avstyckningar inom befintliga bebyggelseområden kan prövas. Detta förslag innebär att kommunen tar över väghållningen av vägen och bekostar utbyggnad av mötesplatser mm.

Konsekvenserna blir att vägen fortsatt är smal, men att större fordon kan mötas vid mötesplatser längs vägen. Rekommendationen är att man hela tiden kan se nästa mötesplats, samt att man använder sig av redan befintliga in- och utfarter som mötesplatser. Det är också viktigt att bredda vägen i kurvor för att säkra upp sikten, samt att man förstärker stödremsan längs hela sträckan, för att utöka möjligheten att ställa sig lite vid sidan av vägen. De oskyddade trafikanterna får fortsatt dela trafikyta med bilen, men på en väg där sikten vid snäva kurvor är förbättrad.

Se figur 3 för förslag på placering av mötesplatser, samt breddning och separeringslinje i kurvor.

I det här förslaget blir kostnaden för kommunen övertagande av väg, markinlösen, utbyggnad av mötesplatser, samt årliga kostnader för drift och underhåll.

Förslag 4

Omvandling är möjlig för befintlig bebyggelse samt att både enstaka avstyckningar kan göras och även nya områden som är oexploaterade kan bli föremål för exploatering. Detta förslag innebär att kommunen tar över väghållningen av vägen och bekostar breddning av vägen till 6 meter.

Konsekvenserna blir att det inte längre är smalt på vägen, här kan två större fordon mötas utan problem. Oskyddade trafikanter får fortsatt dela trafikyta med bilister, men vid möte på vägen finns det mer plats för alla trafikanter, vilket ökar säkerheten för de oskyddade trafikanterna. Däremot kan en bred väg leda till högre hastigheter på vägen och därmed en försämrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

I det här förslaget blir kostnaden för kommunen övertagande av väg, markinlösen, byggkostnader för breddning av väg, samt årliga kostnader för drift och underhåll.



Figur 3: Kartbild över förslag på placering av 8 mötesplatser och breddning vid 4 kurvor på väg 624.

Slutsats

I ett landsbygdsområde som Aröd kommer bilen troligtvis alltid vara första transportalternativet för många boende. Det kommer att vara svårt att uppnå ett större hållbart resande. Att utöka antalet boende i området går inte i linje med de strategiska mål som finns i kommunens Mobilitetspolicy (2023) som säger att ny bebyggelse i första hand ska utvecklas i huvud- och sekundärstråk, samt i serviceorter för att stödja en attraktiv kollektivtrafik.

Mötesplatser förespråkas i stället för en bredare väg då det troligtvis håller nere hastigheten på vägen samt är betydligt billigare. Kommunen är inte väghållare för några andra vägar inom området. Det är inte ändamålsenligt att ansvara för en väg som ligger långt från andra kommunala vägar, då driftkostnaden blir extra höga.

Utifrån beräknad trafikalstring är kapaciteten inget problem på väg 624, däremot kan en ökad trafik av både personbilar och större fordon på väg 624 leda till mer trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem samt öka störningen för boende längs vägen. Det blir viktigt att utreda effekter av ökad trafik i varje kommande detaljplan, även för vägar utanför planområdet.

För att höja trafiksäkerheten och framkomligheten längs väg 624 förespråkas alternativ 2 (*Trafikverket behåller vägen och kommunen bygger ut mötesplatser*).