

2007-02-26 rev. 2007-11-07

justerad 2014-02-23/Ruth Arvidsson

2014-08-13 / Josefin Eklund

Detaljplan för Tjuvkil 1:7 m.fl. Matskärsområdet

Vägutredning

Innehåll:

- PM
- Bilaga 1 (planritning)
- Bilaga 2 (utdrag ur VGU)

PROJEKTERING
TEKNISK SERVICE

**KUNGÄLVS
KOMMUN**



ADRESS Filaregatan 15
442 34 Kungälv
TELEFON 0303-23 80 00 vx
FAX 0303-21 13 04
HEMSIDA www.kungalv.se

2007-02-26 rev 2007-11-07

Matskärsområdet

Detaljplan för Tjuvkil 1:7 m.fl.

Vägutredning

Uppdrag

Teknisk service, Projektering, har på uppdrag av Samhällsbyggnad, Bengt Casselblad utfört rubricerat arbete.

Bilagor

Bilaga 1: Planritning i skala 1:2000

Bilaga 2: Utdrag ur VGU

Orientering

Matskärsområdet, planområde för fritidsbebyggelse i Tjuvkil för ca 150 fastigheter, är beläget nordost om korsningen Marstrandsvägen Lv 168 – väg mot Kärna Lv 570, ca 20 km från Kungälv. Avsikten med planarbetet, är att efter avslutad planprocess kunna medge ett utökat byggande inom respektive fastighet och därmed ett tryggare helårsboende.

Befintliga anläggningar

Befintliga vägar har en varierande bredd mellan 2,5 och 3,5 m och är försedda med öppna diken, som ofta är djupa med branta slänter.

Vägarna är, med få undantag, asfalterade.

Vändplatser för backvändning med personbil finns som regel vid varje vägs slut. Dessa är som regel för trånga för normal backvändning med oljebil, sopbil eller liknande.

Mötesplatser med miniutförande, finns på några ställen, främst utefter första delen av Matskärsvägen.

Fartdämpande åtgärder i form av gupp finns på några ställen utefter första delen av Matskärsvägen.

Området är starkt kuperat, vilket medför svårigheter för rörelsehandikappade.

Sammanfattningsvis kan man säga att standarden är mycket låg.

Förslag till förändring av vägstandard

Vägverkets och Kommunförbundets publikation 2004:80 VGU ligger till grund för dimensionering och klassificering av vägsystemet.

Förutsättningar och innehåll

- Referenshastighet (planerad hastighet i området).
- Trafikflöde (antalet fordon under en given tidsperiod).
- Fartdämpande åtgärder i form av gupp eller liknande.
- Cyklar och gående på gemensam bana med biltrafiken.
- Vägsektioner.
- Mötesplatser.
- Öppna diken med vägtrummor.
- Vändplatser för backvändning.
- Anslutning till Marstrandsvägen.
- Trafiksäkrad gångpassage över Marstrandsvägen vid busshållplats.
- Mindre god standard för gång- och cykeltrafik (GC-trafik).
- Kostnader.

Referenshastighet

För att hålla trafiksäkerheten hög, krävs att referenshastigheten hålls lägre än 30 km/tim i hela området (VR 30).

Trafikflöde

Dimensionerande timtrafikflöde bedöms vara mindre än 100 fordon.

Fartdämpande åtgärder

För att hålla referenshastigheten lägre 30 km/tim, krävs fartdämpande åtgärder. Detta görs lämpligen genom gupp, sidoförskjutningar eller liknande. ~~Åtgärderna måste upprepas på var 100 – 150 m.~~ 13/8-14 B
Fartdämpande åtgärder utförs både på huvudvägar och längre lokalvägar.

Cyklar och gående på gemensam bana med biltrafiken

För att uppnå en relativt god standard för gång- och cykeltrafiken krävs breddning av vägsektionen inom i princip hela området. Breddningar görs så att Mindre god standard uppnås (utrymmesklass B).

Vägsektioner

Det förutsätts att fortsatt smal väg med mötesplatser skall gälla. Dock krävs att vägarna i princip breddas generellt. För att Mindre god standard skall uppnås krävs att Huvudvägarna breddas till min 3,7 m och att Lokalvägarna breddas till min 3 m.

Mötesplatser

Mötesplatser anläggs på ca var 200 m. Mötesplats utförs 20 m lång och 6 m bred. ~~Se bilaga 1.~~ 13/8-14 B

Öppna diken och vägtrummor

Vägslänter utförs lutning minst 1:3 för innerslänt och minst 1:2 för ytterslänt.
Trummor utförs med min diameter 300.

Vändplatser för backvändning

Vändplatser för backvändning med typfordon Los (oljebil, sopbil eller liknande) anläggs vid de flesta vägslut. Vändplatsers djup skall vara minst 15 m. Se bilaga 1.

Mindre god standard för gång- och cykeltrafiken

Trafikflödet för GC-trafiken bedöms vara låg, speciellt vid dimensionerande timtrafikflöde för bilar. Genom breddning av vägarna och sänkning av fordonshastigheten uppnås Mindre god standard beträffande trafiksäkerheten i hela området. Lokalvägarnas föreslagna bredd förutsätter inget möte med lastbil för Mindre god standard. När sådana möten uppstår, vilket är sällsynt, är standarden Låg.

Cykelparkering i anslutning till busshållplats

Cykelparkering för ca 20 cyklar föreslås nära nordöstra busshållplatsen vid Marstrandsvägen.

Matskärsvägens anslutning till Truskärsvägen

Anslutningen föreslås bli flyttad ca 40 meter åt väster i förhållande till ursprungsförslaget.

Matskärsvägens anslutning till Marstrandsvägen

Matskärsvägen breddas till 6 m på ca 30 m sträcka närmast Marstrandsvägen, förses med anständiga anslutningsradier och linjemarkering, för att undvika störningar i samband med av och påfarter från och till Marstrandsvägen.

Två meter breda gångbanor på ömse sidor om Matskärsvägen, på motsvarande sträcka som breddningen föreslagits. Gångbanorna ansluts till busshållplats resp. gångpassage.

Siktsträckor vid 5 m inryckning från Marstrandsvägen skall vara 100 m, vid 50 km/h.

Siktröjning krävs.

Trafiksäkrad gångpassage över Marstrandsvägen

För att säkerställa gångtrafiken till södergående busshållplats på Marstrandsvägen söder om vägkorsningen krävs en trafiksäkrad gångpassage. Trafiksäkrad korsning innebär bl.a.

Mittrefug och väl reflexmarkerade körbanekanter.

Stenskärsvägens anslutning till Marstrandsvägen

Stenskärsvägen breddas till 6 m på ca 20 m sträcka närmast Marstrandsvägen, förses med anständiga anslutningsradier och linjemarkering, för att undvika störningar i samband med av och påfarter från och till Marstrandsvägen.

Siktsträckor vid 5 m inryckning från Marstrandsvägen skall vara 100 m, vid 50 km/h.

Siktröjning och siktsprängning krävs.

Kostnader

Kostnaden för nya vägar, breddning av bef. vägar, mötesplatser, vändplatser, dikesombyggnader, nya trummor och gupp har bedömts till ca 6,5 milj.

Byggherrekostnader och oförutsett ingår med ca 25 %.

Teknisk service / Projektering

Gillis Olsson

13/8-14
B