

Strömstads kommun

► **PM**

Trafikanalys Handelsområde inklusive korsningen Oslovägen/Ringvägen

Uppdragsnr.: 01524031 Revision: 1.0 Datum: 2026-05-06



**PM**

Trafikanalys handelsområde  
Uppdragsnr.:01524031 Revision: 1.0

**Uppdragsgivare:** Strömstads kommun  
**Uppdragsgivarens kontaktperson:** Jimmy Magnusson  
**Konsult:** Norconsult Sverige AB  
**Uppdragsledare:** Per Persson  
**Handläggare:** Kim Enarsson, Catharina Rosenkvist

Revision	Datum	Beskrivning	Upprättat	Granskat	Godkänt
0.9	2026-04-30	Granskningshandling	CR	KE	
1.0	2026-05-06	Sluthandling	CR		

Detta dokument är framtaget av Norconsult som del av det uppdrag dokumentet gäller. Upphovsrätten tillhör Norconsult Sverige. Beställaren har, om inte annat avtalats, endast rätt att använda och kopiera redovisat uppdragsresultat för uppdragets avsedda ändamål.

## ► Innehåll

<b>1</b>	<b>Inledning</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Förutsättningar</b>	<b>6</b>
2.1	Trafikflöden	6
2.2	Trafiksituation handelsområde	8
2.3	Planerad utbyggnad inom detaljplan	10
<b>3</b>	<b>Tidigare utredningar</b>	<b>11</b>
3.1	Åtgärdsvalsstudie. Oslovägsrondellen, väg 176, Strömstad.	11
3.2	Trafik- och parkeringsutredning, Strömstad köpcentrum. Bränneriängen 7, 8 och ny 13	11
<b>4</b>	<b>Pågående planering parkeringsytor inom Bränneriängen 7</b>	<b>13</b>
<b>5</b>	<b>Analys kapacitet i korsningen väg 176/Ringvägen</b>	<b>14</b>
<b>6</b>	<b>Förslag åtgärder kopplat till framkomlighet korsningen väg 176/Ringvägen</b>	<b>16</b>
6.1	Ombyggnad av cirkulationsplats väg 176/Ringvägen	16
6.2	Ny korsning Mellbyvägen/Ringvägen	17
6.3	Effekter av föreslagna åtgärder	18
<b>7</b>	<b>Slutsats och fortsatt arbete</b>	<b>19</b>

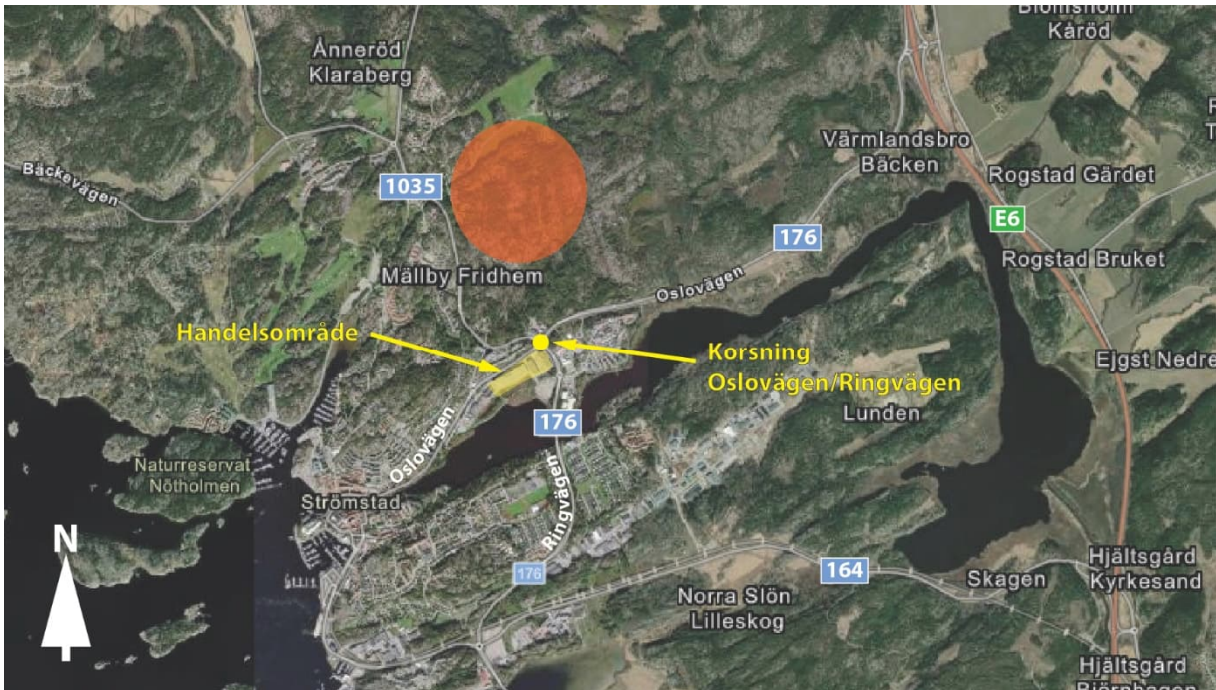


# 1 Inledning

Strömstads kommun planerar ett nytt bostadsområde Granithöjden. Området är beläget norr om tätorten och syftar till att möjliggöra en nyetablering av bostäder, grundskola samt förskola, se Figur 1.

Redan idag finns det problem med framkomlighet i korsningen Oslovägen/Ringvägen. Under högrafik, framför allt sommartid, växer köerna i anslutning till cirkulationsplatsen. Några gånger per år kan köerna bli så omfattande att de sträcker sig hela vägen ut till E6. Orsaken till köerna beror till stor del på trafiksituationen i anslutning till handelsområdet söder om Oslovägen.

Syftet med detta PM är att analysera trafiksituationen i handelsområdet samt i korsningen Oslovägen/Ringvägen samt föreslås åtgärder för att minska köerna.



Figur 1. Översikt. Ungefärligt läge för nytt bostadsområde Granithöjden är markerat med röd cirkel och korsning Oslovägen/Ringvägen samt handelsområdet är markerat med gult. Källa: Strömstads kommun.

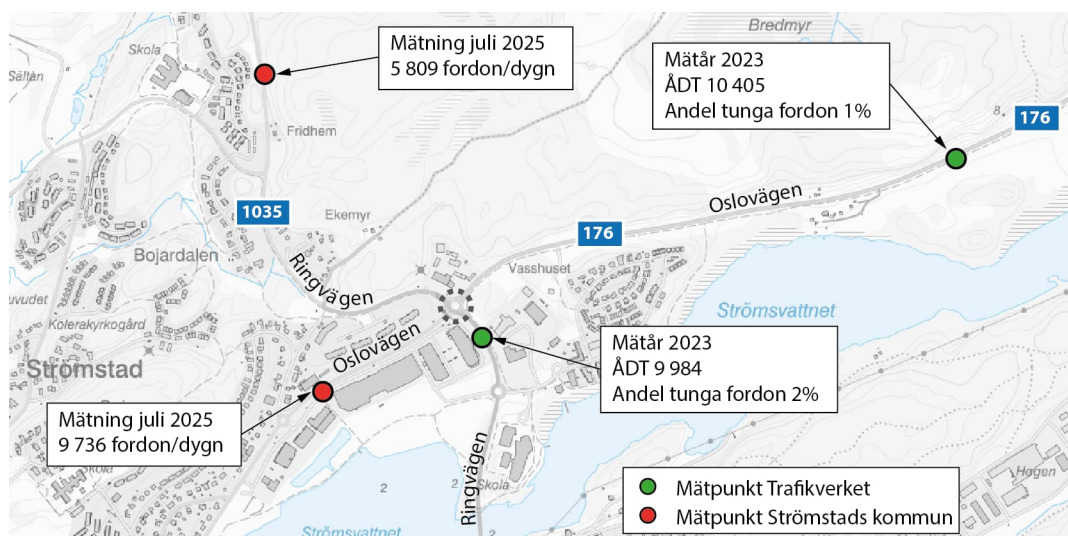
## 2 Förutsättningar

### 2.1 Trafikflöden

Oslovägen, väster om cirkulationsplatsen (korsningen Oslovägen/Ringvägen), samt Ringvägen, söder om cirkulationsplatsen är statliga vägar där Trafikverket är vägghållare. Ringvägen, norr om cirkulationsplatsen samt Oslovägen, väster om cirkulationsplatsen är kommunala vägar.

Trafikverket utför regelbundna mätningar på de statliga vägarna. På de berörda vägsträckorna genomförs mätningar ungefär vart fjärde år. Den senaste mätningen är från år 2023, se Figur 2. Årsmedeldygnstrafiken (ÅDT), var då 10 405 fordon/dygn på Oslovägen och 9 985 fordon/dygn på Ringvägen. Andelen tung trafik var cirka 1%.

Strömstads kommun har två mätpunkter, en på Ringvägen norr om korsningen med Kecalvägen och en på Oslovägen väster om den aktuella korsningen. Trafikflödet i punkterna mäts kontinuerligt och i Figur 2 och Tabell 1 redovisas resultatet från mätningar som genomförts under en månad i juli och september år 2024 samt år 2025.

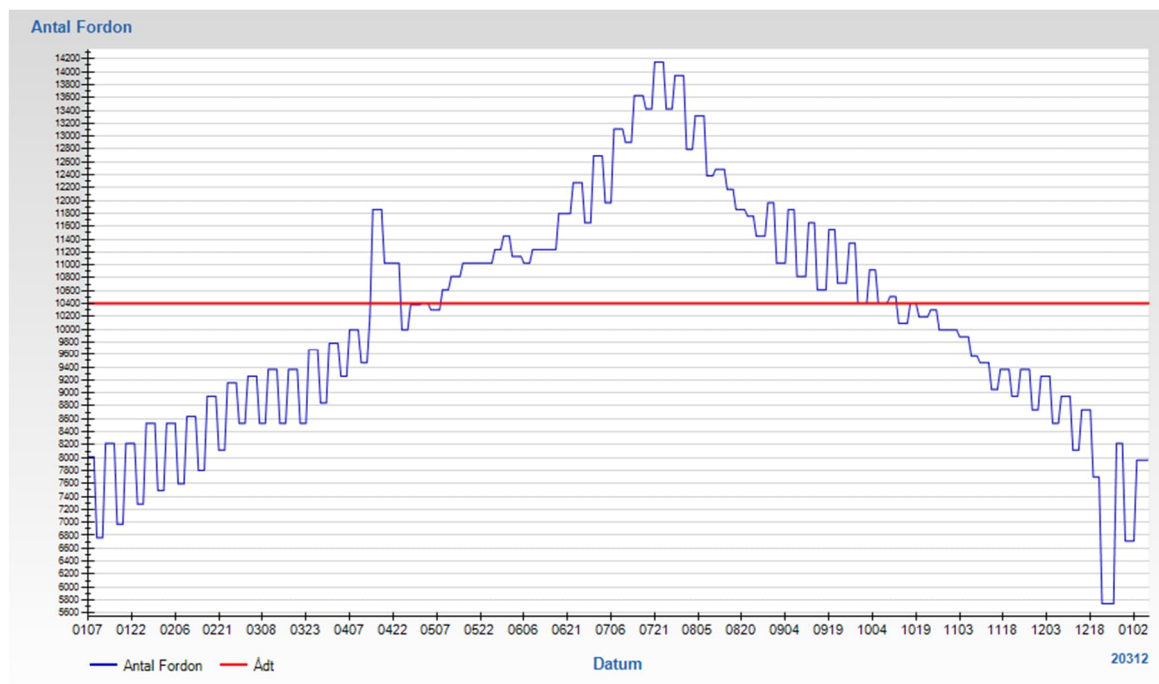


Figur 2. Uppmätta trafikflöden. Källa: Trafikverket och Strömstads kommun oktober 2025.

Tabell 1. Uppmätta trafikflöden. Källa Strömstads kommun, oktober 2025.

Mätpunkt	2024 (fordon/dygn)		2025 (fordon/dygn)	
	Juli	September	Juli	September
Ringvägen, norr om Kecalvägen	5 418	3 592	5 809	3 029
Oslovägen, väster om korsningen med Ringvägen	9 038	6 580	9 736	6 167

Trafikmängderna i området varierar kraftigt under året. Framför allt är det på under sommarmånaderna som trafiktopparna inträffar. Enligt Trafikverkets mätningar på Oslovägen kan trafikflödet vara cirka 1,4 gånger högre än ÅDT i juli månad. I Figur 3 redovisas Teoretiskt medeldygnslöde från Trafikverkets mätning år 2023. Under 2023 utfördes mätningarna i april, juni, september och december.



Figur 3. Teoretiskt medeldygnslöde från Trafikverkets mätning år 2023. Källa Trafikverket oktober 2025.

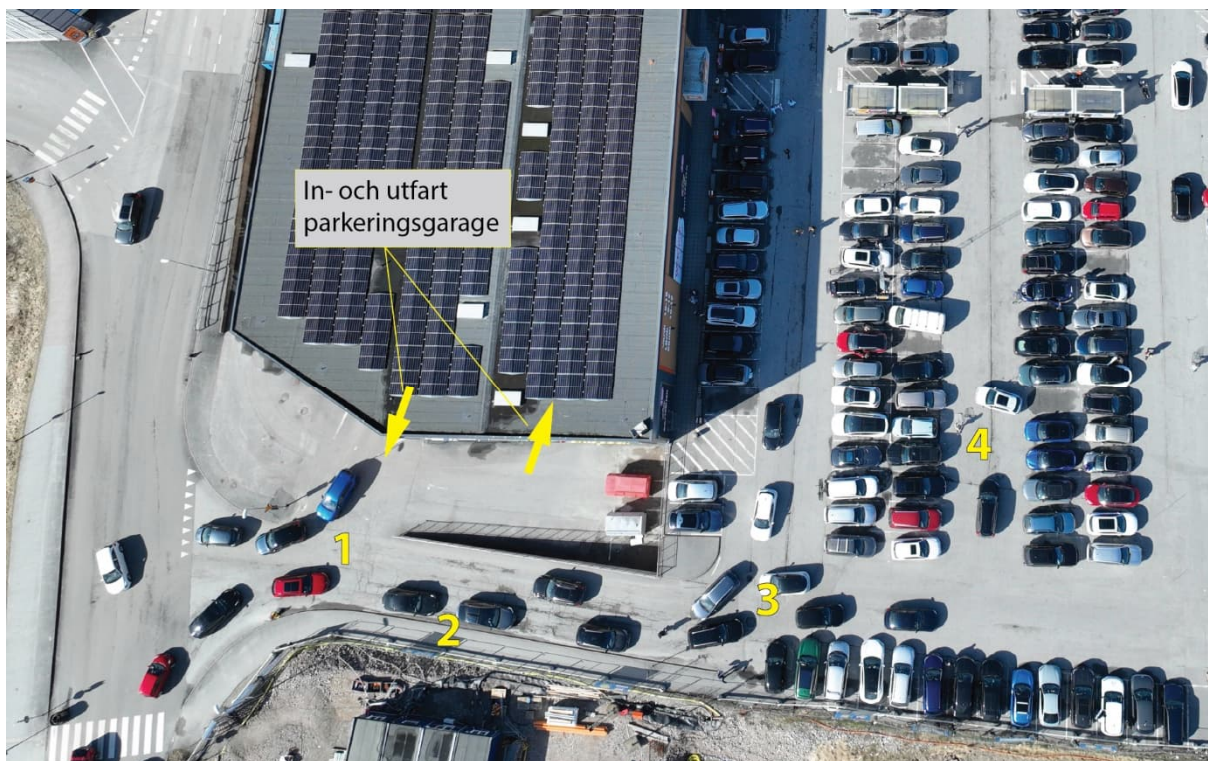
## 2.2 Trafiksituation handelsområde

De köer som idag uppstår på väg 176 i anslutning till cirkulationsplatsen i korsningen Oslovägen/Ringvägen beror till stor del på parkeringssituation inne på handelsområdet.

Handelsområdet har förhållandevis gott om parkeringsytor/parkeringsplatser men graden av nyttjande mellan de olika ytorna är ojämnt. De flesta besökarna vill parkera nära butikerna vilket medför att de platserna eftertraktade. Parkeringsytorna på Bränneriängen 7 är utformade som tvärparkering vinkelrätt mot körbanan. Avståndet mellan motstående parkeringsplatser är cirka 6,5 meter, se Figur 4.



Figur 4. Parkering Bränneriängen 7, Vy mot söder. Källa: Orvelin fastigheter.



Figur 5. Parkeringsytor Bränneriängen 7. Exempel på konfliktpunkter är markerat med gul siffra. Källa: Orvelin fastigheter.

I Figur 5 har fyra exempel på konfliktpunkter markerats med gul siffra. När det är mycket trafik bidrar trafiksituationen i konfliktpunkterna att köerna växer och när det är riktigt mycket trafik kan köerna fortsätta växa ända ut på väg 176 och vidare mot Blomsholmsmotet (E6). De fyra konfliktpunkterna som markerats i Figur 5 beskrivs nedan:

1. Fordon som svänger in mot Brännerivägen och ska åka in till parkeringsgaraget måste väja för trafik som kommer från parkeringsytorna inne på området. Köerna i riktning ut från området byggs på eftersom det under högtrafik kan vara svårt att svänga vänster ut på Lilla Oslovägen.
2. Personbilar som stannar för att ta upp eller släppa av passagerare stoppar upp bakomvarande fordon.
3. Fordon som ska svänga vänster in mot det första parkerings skeppet måste väja för fordon i som kör i motsatt riktning. Backande fordon från de tvärställda parkeringarna stoppar också upp fordon som ska in på parkeringsytorna.
4. Fordon som backar ut från parkeringsplats stoppar upp för fordon som söker parkeringsplats. Eftersom körytan är dubbelriktad är det inte självklart åt vilket håll man ska köra ut från parkeringsplatsen vilket kan skapa ett osäkert körbeteende.

Under sommarmånaderna används området även av husbilar, som parkerar inne på Bränneriängen. Eftersom dessa fordon är större och utrymmet är begränsat uppstår det ytterligare köbildning.

## 2.3 Planerad utbyggnad inom detaljplan

Under hösten 2025 påbörjades arbetet med att bygga en ny livsmedelsbutik (Lidl) i den södra delen av Bränneriängen 7, se



Figur 6. Område på Bränneriängen 7 som berörs av ny livsmedelsbutik. Källa: Strömstads kommun.

### 3 Tidigare utredningar

Handelsområdet samt angränsande infrastruktur har varit föremål för tidigare utredningar. Följande utredningar beskrivs i korthet nedan:

- Åtgärdsvalsstudie. Oslovägsrondellen, väg 176, Strömstad. Trafiksäkerhet och framkomlighet. TRV 2019/30055. 2019-12-20
- Trafik- och parkeringsutredning, Strömstad köpcentrum. Bränneriängen 7, 8 och ny 13. WSP. 2020-07-03

#### 3.1 Åtgärdsvalsstudie. Oslovägsrondellen, väg 176, Strömstad.

På uppdrag av Trafikverket genomfördes en åtgärdsvalsstudie för väg 176 mellan korsningen Oslovägen/Ringvägen (Oslovägsrondellen) och korsningen väg 176/väg 164 vid den södra infarten till Strömstad. Studiens huvudsakliga fokus var att identifiera åtgärder som kunde minska köproblematiken vid den norra infarten samt i korsningen Oslovägen/Ringvägen.

Mätningar av trafikflöden gjordes utifrån drönarfilming som genomfördes i juli 2019. Trafikflödena räknades sedan upp till år 2040.

Inledningsvis analyserades möjligheten att bygga ut cirkulationsplatsen i korsningen väg 176/Ringvägen med ett extra körfält. Trafikanalysen visade dock att en dubbelfilig cirkulationsplats inte skulle ge önskad effekt. I stället framkom att de långa köerna i hög grad orsakades av trafikflödena och utformningen av parkeringsytorna inom handelsområdet.

Förslag på omfördelning av parkeringsytorna analyserades och dessa visade på god potential att förbättra framkomligheten. Resultaten från Åtgärdsvalsstudien tydliggjorde därmed att åtgärder inom handelsområdet är avgörande för att minska köbildningen på väg 176 och förbättra trafikflödet i området som helhet.

#### 3.2 Trafik- och parkeringsutredning, Strömstad köpcentrum. Bränneriängen 7, 8 och ny 13

I samband med fortsatt utveckling av handelsområdet genomfördes en trafik- och parkeringsutredning<sup>1</sup> under sommaren 2020. Utredningen utgick bland annat från den trafikanalys som gjordes i åtgärdsvalsstudien från december 2019.

I trafikanalysen ökades det totala trafikflödet in/ut till Strömstad Köpcentrums parkering med 13%, vilket baserades på hur antal kvadratmeter bruttoyta, BTA, förväntades öka jämfört med BTA som då var utbyggt. Enligt detaljplanen fanns en utpekad byggrätt för Handel och kontor om 3 000 BTA i den södra delen. Trafikalstringen från byggrätten var inte med i den trafikanalys som gjordes i åtgärdsvalsstudien.

---

<sup>1</sup> Trafik- och parkeringsutredning Strömstads centrum. Bränneriängen 7,8 och 13. WSP. 2020-07-03.

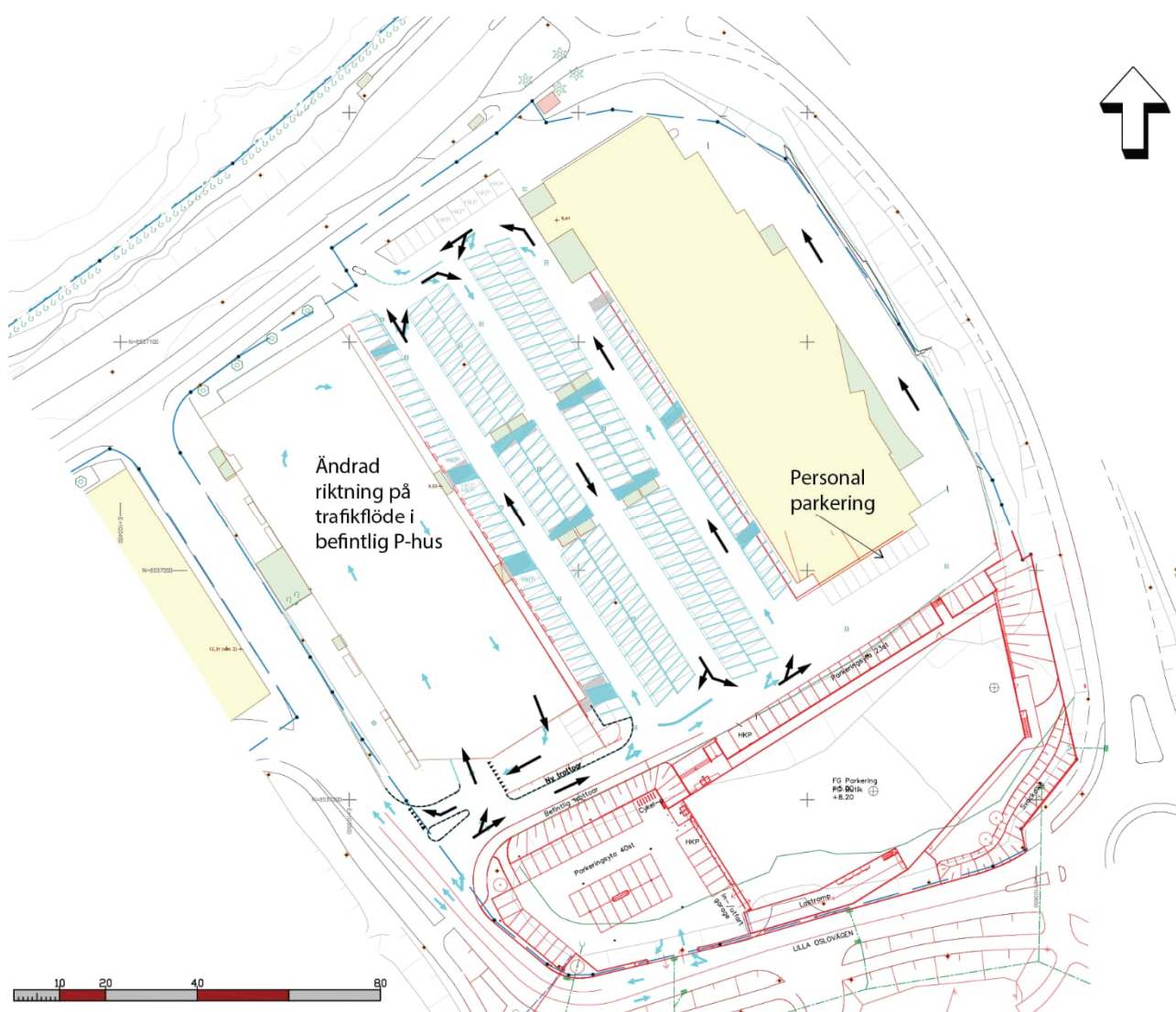
I trafiksimulering (mikrosimulering) som genomfördes ingick omdisponering av att parkeringsytorna på Bränneriängen 7 samt att infart till området sker via den södra anslutningen och utfart via den norra anslutningen.

Slutsatsen i trafikutredningen var att den nya parkeringsutformningen skapar tillräcklig kapacitet in mot parkeringsområdet för att köerna inte ska växa sig bakåt ut på det omkringliggande vägnätet.

I utredningen ingick inte analys av kapacitet i korsningen Oslovägen/Ringvägen.

## 4 Pågående planering parkeringsytor inom Bränneriängen 7

I samband med utbyggnad av ny livsmedelsbutik i den södra delen av Bränneriängen 7 planeras åtgärder som ska förbättra trafikflödet i handelsområdet. I Figur 7 framgår ett tidigt förslag på omdisponering av parkeringsytorna på Bränneriängen 7. Parkeringsplatserna snedställs och infart till parkeringsytorna sker via den södra anslutningen, Utfart sker i den norra delen av området. Flödesriktningen i det befintliga parkeringshuset justeras och utfart tillåts via den södra anslutningen men då endast högersväng ut på Lilla Oslovägen.



Figur 7. Skiss alternativ utformning parkeringsytor Bränneriängen 7. Arbetsmaterial. Källa: Orvelin Fasigheter.

## 5 Analys kapacitet i korsningen väg 176/Ringvägen

Vid dimensionering och analys av väganläggningar används servicenivån, uttryckt som belastningsgrad, för att beskriva kapacitet. Med kapacitet menas det största antal fordon som kan passera ett vägvagnsnitt och belastningsgrad är kvoten mellan aktuellt trafikflöde och kapacitet. Inriktningen är att vid nybyggnad ska väganläggningen utformas så krav avseende belastningsgrad uppfylls vid den trafikmängd som trafikerar anläggningen under dimensionerande timme (DH-dim) och maxtimme (DH-max). Dimensionerande timtrafik motsvarar oftast den 200:e mest belastade timmen under året och dimensionerande maxtimme den 30:e mest belastade timmen. Enligt Vägar och gators utformning (VGU) bör inte belastningsgraden under DH-dim överstiga 0,8 för en cirkulationsplats. Under DH-max bör belastningsgraden inte överstiga 1,0. Vid en belastningsgrad som är större än 1,0 kommer inte köerna för inkommande fordon hinna avvecklas utan köerna kommer att växa kontinuerligt.

I detta avsnitt redovisas de beräknade belastningsgraderna under maxtimme för prognosår 2045, med och utan exploatering av Granithöjden. I trafikflödena ingår också en utbyggnad av den södra delen av Bränneriängen 7 (cirka 3 000 BTA) enligt kapitel 2.3.

Beräkning av belastningsgraderna är utförda med verktyget Capcal.

Då inga mätningar av hur trafiken fördelar sig i korsningen genomförts i samband med detta PM har svängfördelningen som redovisas i den trafikanalys som gjordes i samband åtgärdsvalsstudie för Oslovägsrundellen använts. Eftersom kommunens mätpunkt på Ringvägen ligger norr om korsningen med Kebalvägen har även flödet på Ringvägen, norr om korsningen Oslovägen/Ringvägen, som redovisades i trafikanalysen använts. Samtliga flöden har räknats upp till år 2045 med Trafikverkets nu gällande trafikutvecklingstal<sup>2</sup>.

Enligt Trafikverkets mätningar är flödet under den dimensionerande timmen cirka 10% av det totala flödet under dygnet. I Figur 4 redovisas uppskattade svängflöden under en maxtimma prognosår 2045, samt tillkommande trafik från nytt bostadsområde Granithöjden.

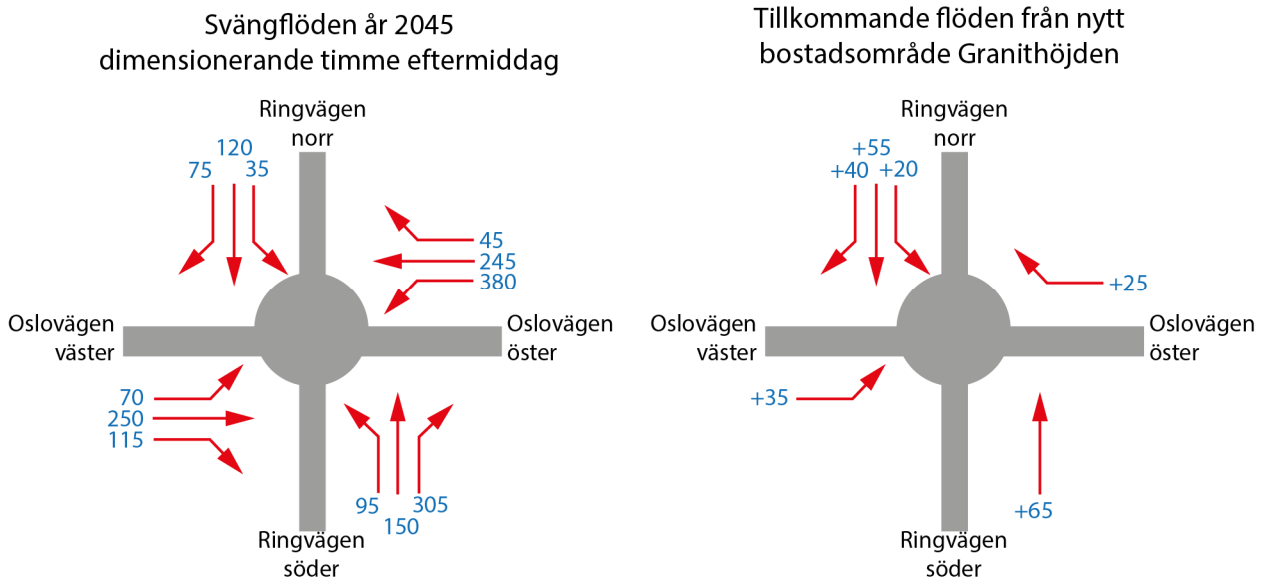
Den tillkommande trafiken från Granithöjden har beräknats till 2 700 fordon/dygn (ÅDT) enligt Trafikverkets trafikstringsverktyg<sup>3</sup>. I trafikstringsverktyget har angetts att området ligger på landsbygden, skattad färdmedelsfördelning med bil blir då cirka 81%. I kapacitetsberäkningen antas att 90 % av trafiken från Granithöjden väljer att åka via korsningen väg 176/Oslovägen.

Belastningsgraden i korsningen beräknas till cirka 0,5 år 2045, exklusive tillkommande trafik från Granithöjden, vilket innebär acceptabel framkomlighet. När Granithöjden byggs ut stiger belastningsgraden till 0,8 - 0,9 på Oslovägen. Det innebär att korsningen närmar sig sin kapacitetsgräns under den dimensionerande timmen, men fortfarande fungerar – med viss risk för kortare köer. Beräknade belastningsgrader framgår av Figur 9.

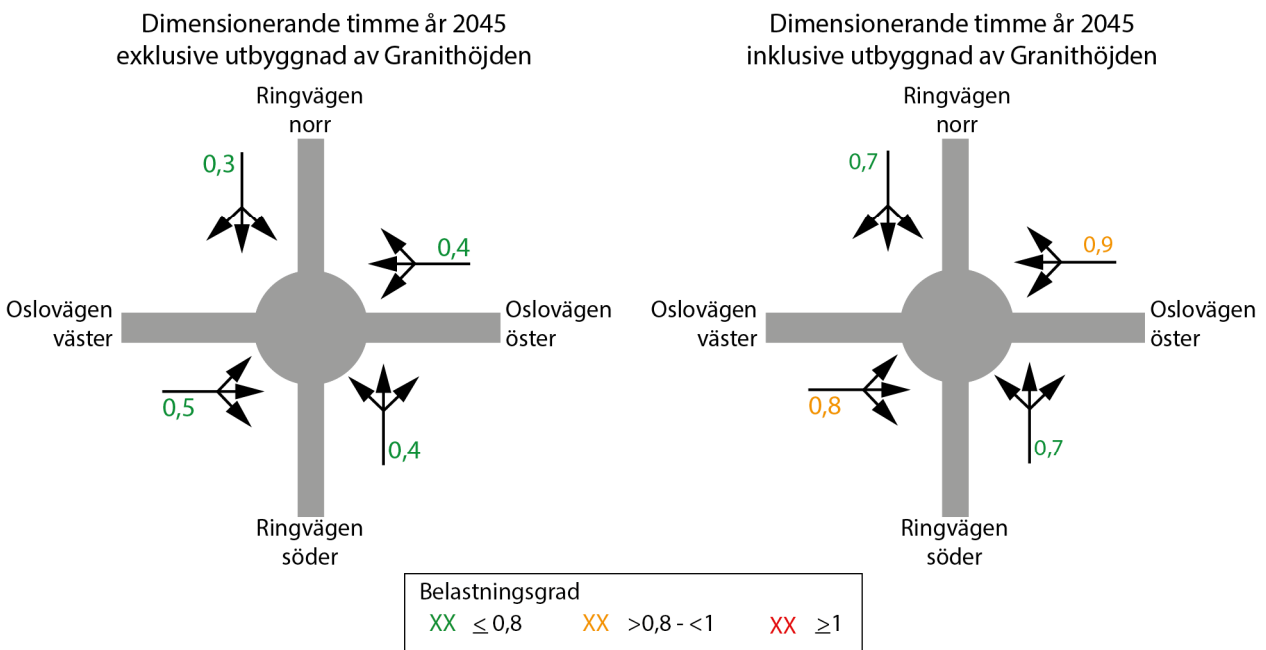
Den trafikökning som beräkningarna utgår från innebär en ökning av trafikflödet på väg 176 som ligger i nivå med den historiska ökningen av trafik enligt Trafikverkets mätningar.

<sup>2</sup> Trafikverkets basprognos 2024 (2024-04-19).

<sup>3</sup> Trafikstringsverktyget version 1.11. Trafikverket 2026.



Figur 8. Svängflöden under dimensionerande timme prognosår 2045 samt tillkommande flöden från nytt bostadsområde Granithöjden.



Figur 9. Belastningsgrad för dimensionerande timme år 2045 utan och med utbyggnad av Granithöjden.

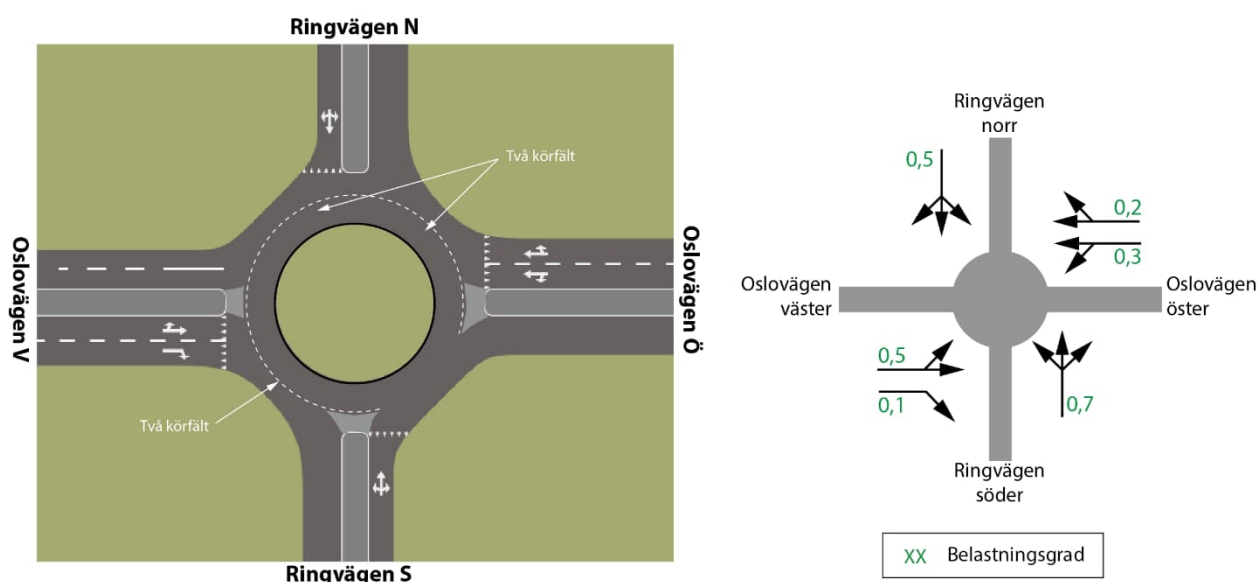
## 6 Förslag åtgärder kopplat till framkomlighet korsningen väg 176/Ringvägen

I denna utredning har följande två åtgärder studerats:

- Ombyggnad av cirkulationsplats väg 176/Ringvägen.
- Öppning av korsning Mellbyvägen/Ringvägen.

### 6.1 Ombyggnad av cirkulationsplats väg 176/Ringvägen

För att förbättra framkomligheten i korsningen föreslås att cirkulationsplatsen kompletteras med ytterligare körfält för inkommande trafik på Oslovägen i både västlig och östlig riktning, se Figur 10. En beräkning av kapaciteten visar på att belastningsgraden sjunker till 0,7 vilket innebär acceptabel framkomlighet.



Figur 10. Illustration av föreslagen ombyggnad av cirkulationsplats samt beräknade belastningsgrader.

För att ytterligare förbättra framkomligheten i korsningen skulle även den södra anslutning från Ringvägen kompletteras med ett körfält för högersvängande trafik.

## 6.2 Ny korsning Mellbyvägen/Ringvägen

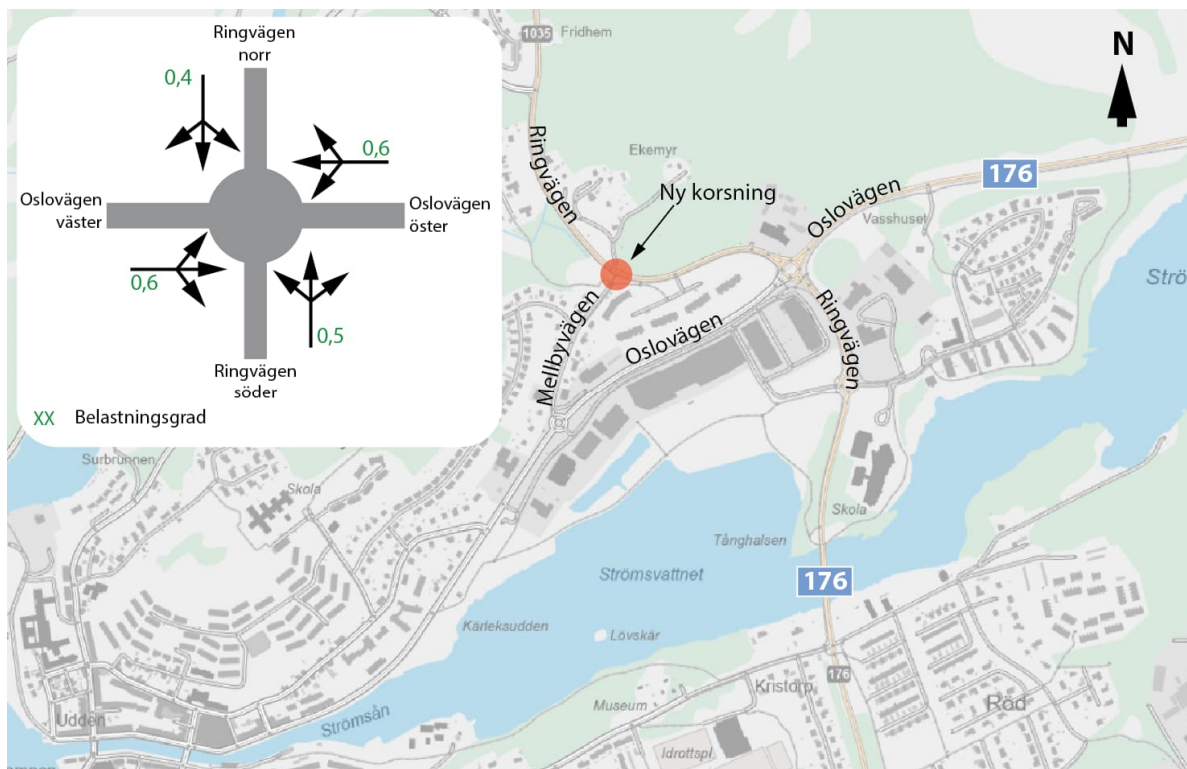
Alternativet innebär att Mellbyvägen ansluts till Ringvägen vilket öppnar för genomfartstrafik på Mellbyvägen, se Figur 11.

Genom att göra ett TomTom-uttag i anslutning till det aktuella området är det möjligt att analysera hur dagens trafik faktiskt fördelar sig och därmed uppskatta hur stor del av den framtida trafiken från Granithöjden som rimligen kan komma att välja Mellbyvägen i stället för Oslovägen.

TomTom är ett företag som utvecklar kartor, GPS-navigatorer och avancerade trafik- och positioneringstjänster. Företaget tillhandahåller även detaljerade och högupplösta rörelsedata baserad på anonymiserad GPS-information från ett stort antal fordon. Denna data möjliggör analyser av:

- Var fordon startar sina resor
- Var de slutar
- Vilka vägar de väljer
- Hur stor andel som passerar specifika länkar eller korsningar

Enligt analysen från uttaget bedöms cirka 20-25% av trafiken på Ringvägen välja att trafikera korsningen Mellbyvägen/Ringvägen i stället för korsningen väg 176/Oslovägen. Det innebär att belastningsraden i korsningen väg 176/Oslovägen sjunker till cirka 0,6 vilket innebär acceptabel framkomlighet.



Figur 11. Ny korsning Mellbyvägen/Ringvägen markerad med röd cirkel. Beräknade belastningsgrader framgår av grön text.

### 6.3 Effekter av föreslagna åtgärder

Att bygga om korsningen vid väg 176/Oslovägen innebär att kapaciteten förbättras i den nod där den största delen av trafiken redan passerar och där vägnätet är dimensionerat för högre flöden. En ombyggnad kan ge ökad trafiksäkerhet, kortare köer och en mer robust lösning för att hantera trafikökningar. Nackdelen är att åtgärden innebär en större investering och att framkomligheten påverkas under byggtiden.

Alternativet att anlägga en ny korsning på Ringvägen, som leder trafik via Mellbyvägen, skulle avlasta korsningen väg 176/Oslovägen och är desutom en mindre kostsam åtgärd. Samtidigt innebär detta att trafik flyttas in på en lokalgata som inte är utformad för genomfartstrafik eller högre trafikmängder. Detta kan leda till ökad buller- och miljöpåverkan för boende, försämrade trygghet för gående och cyklister samt en generellt lägre trafiksäkerhet. Mellbyvägen har dessutom begränsad kapacitet, vilket innebär att ökade trafikflöden riskerar att skapa nya framkomlighetsproblem i området. En ny korsning på Ringvägen innebär en något ökad olycksrisk, då fordon behöver korsa motriktat körfält. Detta påverkar trafiksäkerheten negativt, om än i begränsad omfattning.

## 7 Slutsats och fortsatt arbete

Sammantaget visar tidigare utredningar, trafikanalys och genomförda kapacitetsberäkningar i korsningen Oslovägen/Ringvägen att de föreslagna åtgärderna sammantaget bidrar till en mer effektiv trafikföring. Detta innebär att trafiksituationen förbättras och att risken för långa köer på väg 176 minskar.

De föreslagna åtgärderna sammanfattas nedan:

- Omdisponering av parkeringsytor inom Bränneriängen 7
- Tydlig skyltning till Systembolaget (både rakt fram samt vänster) på väg 176, öster om korsningen väg 176/Ringvägen.
- Infart till Bränneriängen 7 sker via den södra anslutningen och utfart sker i den norra delen av området.
- Ombyggnad av cirkulationsplats i korsningen Oslovägen/Ringvägen

Digitala skyltar som visar antal lediga parkeringsplatser vid infarten till handelsområdet kan dessutom ytterligare bidra till en effektivare trafikföring.

I kapacitetsberäkningarna har samtliga flöden räknats upp till år 2045 med Trafikverkets nu gällande trafikutvecklingstal. Bedömd trafikallsträng från Granithöjden samt ny livsmedelsbutik har sedan lagts till vilket innebär en viss överskattning eftersom ny exploatering till vissa delar beaktas i trafikutvecklingstalen.

Ett första steg när det gäller föreslagna åtgärder är att genomföra de åtgärder som berör handelsområdet. Dessa bör genomföras så snart som möjligt.

För att säkerställa ett aktuellt och tillförlitligt beslutsunderlag bör nya mätningar av svängflöden i korsningen Oslovägen/Ringvägen genomföras efter att den nya livsmedelsbutiken tagits i drift. Dessa mätningar bör ligga till grund för beslut om eventuell ombyggnad av cirkulationsplatsen.

Om alternativet att anlägga en ny korsning på Ringvägen väljs behöver ytterligare utredning genomföras för att säkerställa god trafiksäkerhet och framkomlighet på Ringvägen, framför allt med hänsyn till gående och cyklister.