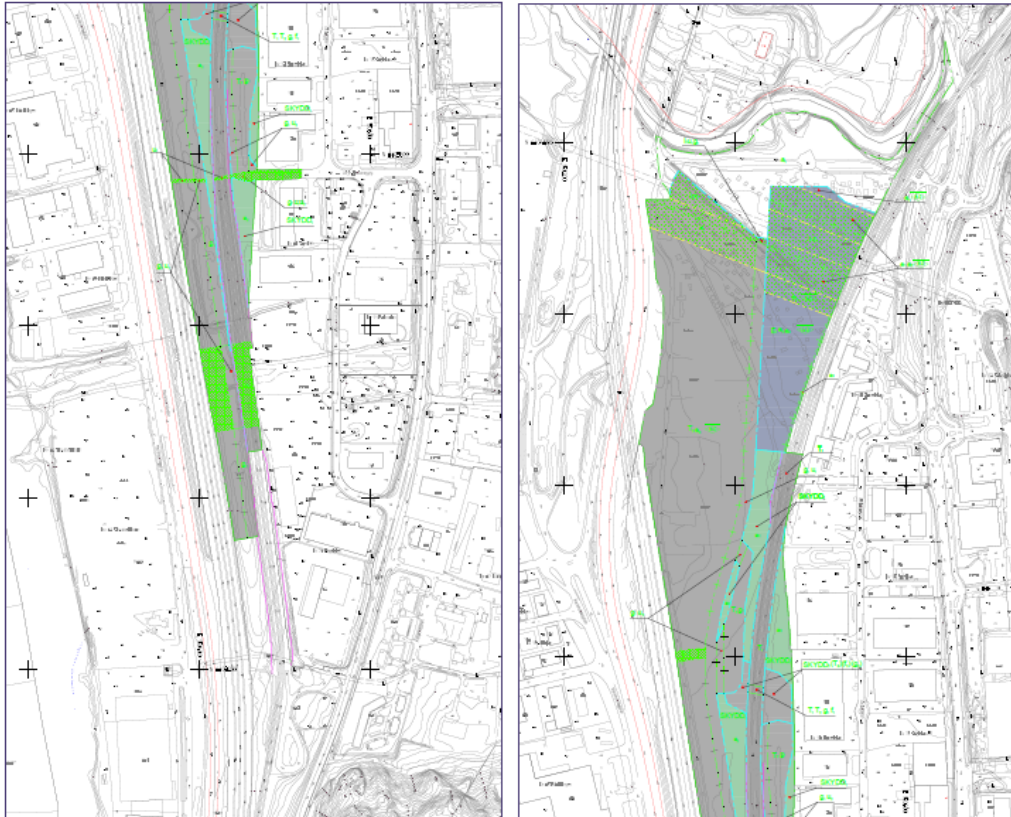


# PM Trafik- och utformningsförslag - exploateringsprojekt



## Lärje stationsgata

Detaljplan för järnvägsområde med mera i Lärje  
inom stadsdelen Gamlestaden i Göteborg

2022-06-17

**Namn på uppdrag** Trafik- och utformningsförslag för detaljplan för järnvägsområde med mera i Lärje inom stadsdelen Gamlestaden i Göteborg

**Diarienummer** 732/20



**Beställare** Trafikkontoret Göteborgs Stad

Box 2403  
403 16 GÖTEBORG  
Vxl 031-368 00 00

**Kontaktperson** Frida Leksell

**Konsultstöd ritningar** AFRY (ÅF Infrastructure AB)  
Grafiska vägen 2A, Box 1551  
401 51 Göteborg  
010-505 00 00  
[Info@afry.com](mailto:Info@afry.com)

**Uppdragsansvarig** Emma Wallberg

# Innehåll

Bakgrund .....	4
Syfte .....	4
Planeringsförutsättningar.....	6
Trafiksystem och trafikdata.....	6
Tillgänglighet .....	7
Förvaltning .....	7
Trafik- och utformningsförslag .....	8
Sektioner.....	9
Gaturum och stadskarakter .....	9
Trygghet .....	9
Tillgänglighet .....	9
Ställningstaganden och konsekvenser .....	10
Förtydliganden/medskick till projektering .....	10
Bilagor .....	12

# Bakgrund

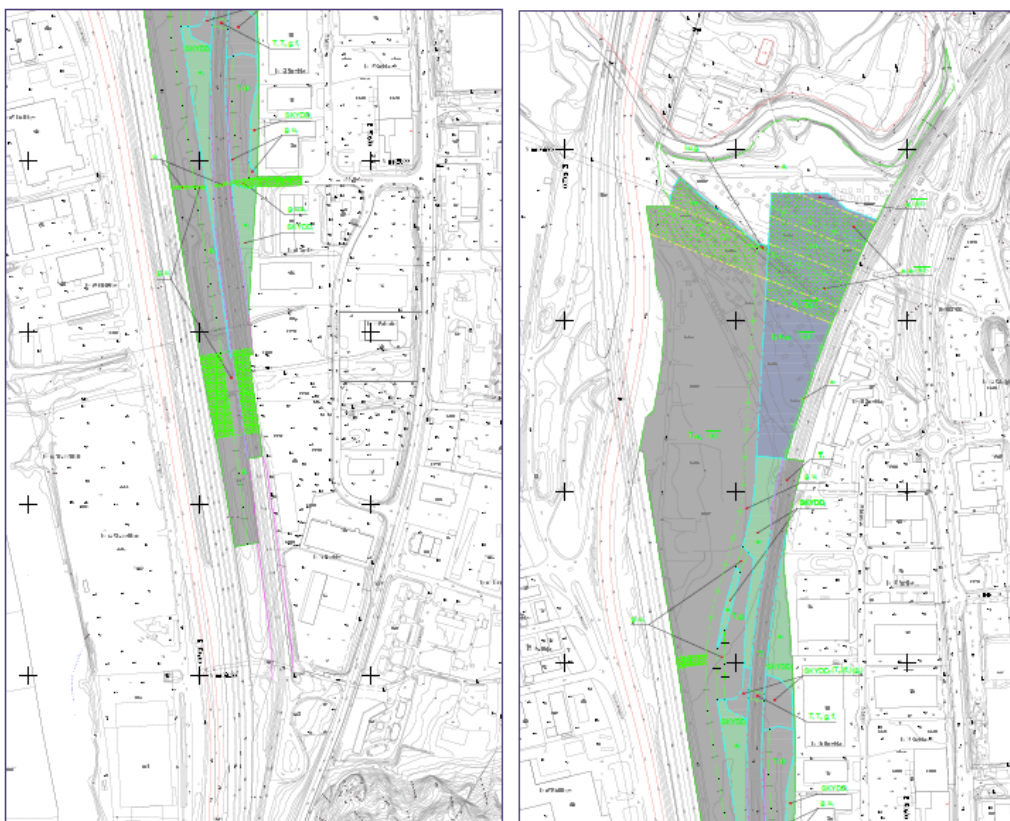
## Syfte

Planens syfte är att möjliggöra uppställningsspår för persontåg och två anläggningar kopplat till Alelyckans vattenverk samt ytor för skyfallshantering. Planen stödjer planerat naturreservat för Lärjeåns dalgång. Flytten av uppställningsspåren, från området nordost om Göteborgs Central till Lärje, möjliggör en fortsatt omvandling av Centralenområdet och den prioriterade Bangårdsförbindelsen.

Detaljplanen medger utbyggnad av nya uppställningsspår för tåg samt nya anläggningar för vattenverket Alelyckan. Planen säkerställer utrymme för allmänt dag- och skyfallsvatten

Kretslopp och vatten avser att exploatera marken med avsikt att bygga ut anläggningar för dricksvattenförsörjning samt ytor för förvaring av material, fraktioner och byggvagnar för förvaltningens byggavdelning.

Syftet med trafikförslaget är att utreda närliggande korsningspunkt Lärjeågatan/Lärje stationsgata med målet att uppnå god trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet.



Figur 1. Plankarteversion enligt 220620

Området är beläget väster om Alelyckans industriområde cirka 3 km norr om Gamlestadstorget. Marken inom området består av odlingsområde och naturmark. Området begränsas av Norge-/Vänerbanan, E45:an, Lärjeån och spårvägen.



Figur 2. Karta över detaljplaneområdet, markerat med orange streckad linje.

# Planeringsförutsättningar

Detaljplaneområdet innebär en ny användning av det tidigare naturområdet och koloniområdet väster om stadens spårväg, Angeredsbanan. Förslaget medger utbyggnad av nya uppställningsspår för tåg samt nya anläggningar för vattenverket Alelyckan.

Ny infartsväg till planområdet byggs från Lärje Stationsgata via ny bro över spårvägen. Infartsvägen blir 7 meter bred och cirka 500 meter lång. Höjdskillnader mellan Lärje Stationsgata, bro över spårvägen samt marken inom planområdet kommer att ge en maximal lutning om 6 procent. Infartsvägen är endast avsedd för Trafikverket, Kretslopp och Vatten samt för åtkomst till skyfallsanläggningen. Tillträde till området regleras med en bom öster om spårvägen.

Järnvägsanläggningen består av ankomst- och utdragsspår samt åtta uppställningsspår, med möjlighet till en framtida utbyggnad med ytterligare fyra uppställningsspår samt en plats i södra delen av området för en fekalieanläggning för tömning av tågtoaletter. Trafikverket uppskattar att exploateringen alstrar ungefär 10 personbilar per dygn.

Kretslopp och vatten avser att bygga ut anläggning för dricksvattenförsörjning samt ytor för förvaring av material, fraktioner och byggvagnar för förvaltningens byggavdelning. Kretslopp och vatten kommer ha daglig tillsyn av sina anläggningar men det ska inte utgöra ett fast arbetsställe. Kretslopp och vatten uppskattar att deras verksamhet kommer att alstra 75 fordon per dygn, med en övervägande del tunga fordon.

En ökad transportbelastning kommer att ske på Lärje Stationsgata via den nya infarten. Trafik kommer till största delen att utgöras av tung trafik men också i viss mån av personbilar.

## Trafiksystem och trafikdata

Detaljplaneområdet ligger i Lärje, på västra sidan av Gamlestadsvägen. Närområdet präglas av industrier, sällanköpshandel, idrottshallar och en av stadens återvinningscentraler. Idag nås området med bil endast från Gamlestadsvägen via den enskilda



Figur 3. Bron över Lärjeån (Foto: Sweco).

Lärjeholmsvägen och bro över Lärjeån. Vägen är inrättad som gemensamhetsanläggning där fastighetsägaren Higab samt kommunen och Trafikverket har andelar. Anlagd parkering finns inte.

Närmaste kollektivtrafikhållplats är belägen på Gamlestadsvägen ungefär 500 meter från planområdet via Lärjeholmsvägen. Tillgängligheten till området är begränsad för gångtrafikanter och cyklister.

Gällande hastighetsgräns på Gamlestadsvägens sträckning genom Lärje är 60 km/h. Trafikmängden på samma sträcka mättes år 2016 till 11 200 fordon per årsmedelvardagsdygn med 1 100 fordon i maxtimmen för båda riktningar. Andel tung trafik uppmättes samma år till sju procent av totaltrafiken. Medianhastigheten uppmättes till 59 km/h.

## Tillgänglighet

Tillgängligheten till området är i dagsläget begränsad för gångtrafikanter och cyklister. För biltrafikanter är tillgängligheten tillräckligt god men platsen saknar iordninggjorda parkeringsplatser.

## Förvaltning

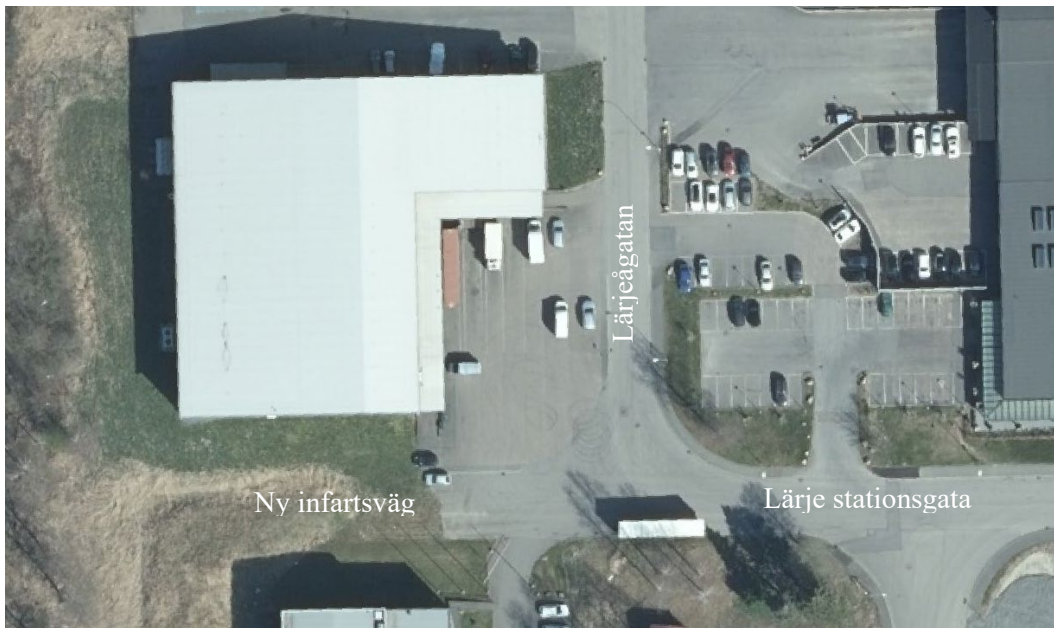
Nedan visas ett uttag ur förvaltningskartan. Gult innebär att marken förvaltas av trafikkontoret.



Figur 4 Uttag ur förvaltningskartan. (Gul=Trafikkontoret, Grön=Park och Natur, Blå=Fastighetskontoret)

## Trafik- och utformningsförslag

Exploateringen innebär ett ökat flöde i det västra benet av korsningen Lärje stationsgata och Lärjeågatan. I dagsläget fungerar utformningen då det inte är några fordon som ska västerut och den huvudsakliga svängrelationen är mellan det östra och norra benet. Enbart fordon till fastigheterna alldeles väster om korsningen går emot den huvudsakliga svängrelationen och dessa fordon är totalt sett få. Den nya exploateringen skapar nya förutsättningar genom att tillföra ett nytt flöde (ca 85 fordon) och en ny målpunkt i västra delen av korsningen. Den nya situationen riskerar att skapa en sämre trafiksäkerhet.



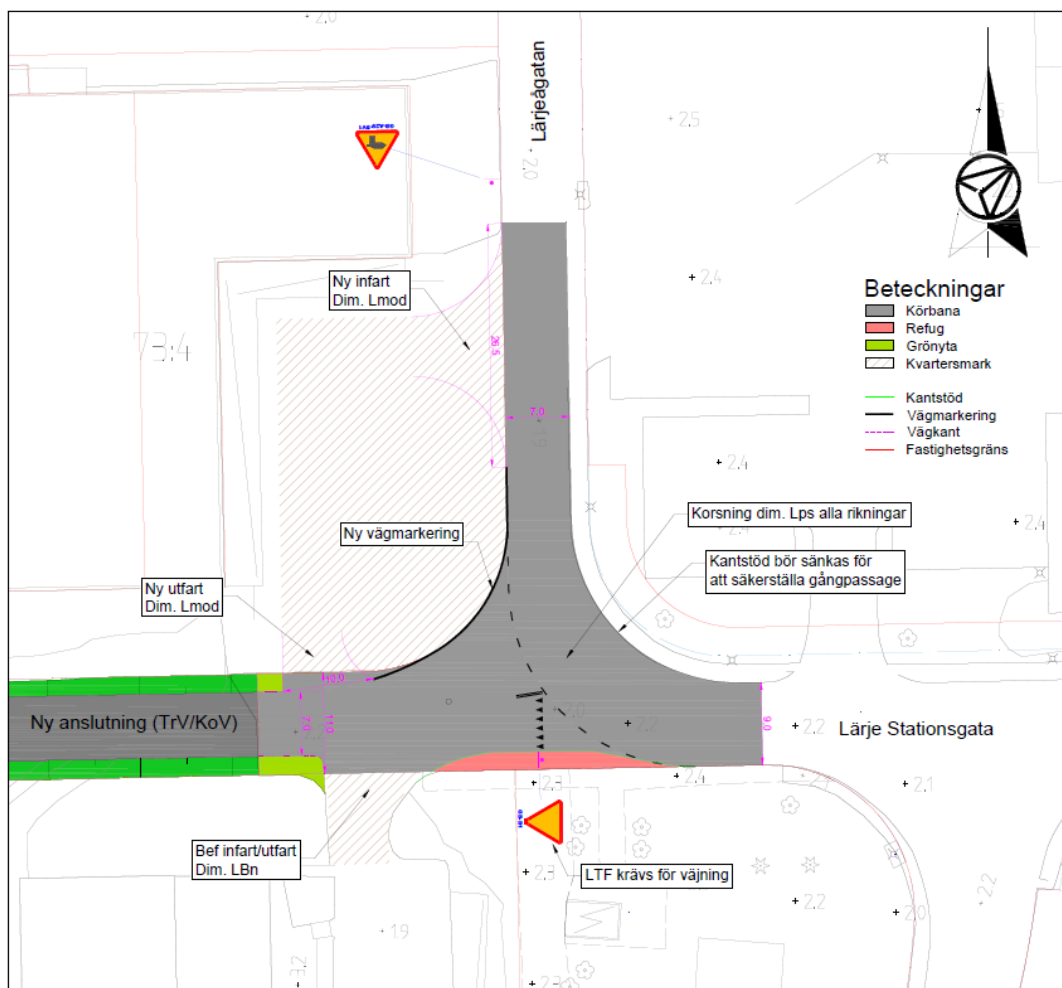
Figur 5 Ortofoto 2021 Gokart.se

I utformningsförslaget regleras korsningen med väjning för de fordon som kommer från den nya anslutande vägen, det vill säga det västra benet. Till detta krävs en lokal trafikföreskrift (LTF). Utformningen fungerar även om den inte regleras och det fortsätter vara högerregeln som gäller. På grund av svep från de större fordonen är det inte möjligt att anlägga en refug mellan körfälten på den västra anslutningen. En refug anläggs i södra delen av korsningen för att det västra benet ska möta korsningen lite mer vinkelrätt och skapa en trängre sektion. I dagsläget sker även uppställning av fordon i korsningen, vilket en smalare sektion även minskar risken för.

Fastighetsgränsen mot fastighet 73:4 kompletteras med vägmålning för att tydliggöra allmän platsmark samt tydliggöra gatans utbredning. Utan förtydligandet mot denna fastighet så saknar korsningen struktur. Fastigheten får två mer definierade in- och utfarter för att styra deras transporter.

Dagens bredder på gatorna bibehålls. Det västra benet smalnas av från korsningen och utmynnar i en 7 meters bred kvartersgata med bom. Bommen kommer att ligga på kvartersmark och se till att endast behöriga kommer in på det inhägnade området, väster om spårvägen.





Figur 6 Trafik- och utformningsförslag

Körspår har testats (se bilaga 1) och visar en acceptabel framkomligheten i korsningen givet de fordon som antas trafikera gatorna. För kurvan/korsningen har Lps och personbil använts som dimensionerande och för in- och utfarter har Lmod respektive LBn använts.

## Sektioner

Befintliga gator behålls med ursprunglig utformning. Typfordonen som har legat till grund för korsningen är P, personbil, Lps, lastbil med påhängande släp samt Lmod, lastbil med släpvagn av modultyp.

## Gaturum och stadskaraktär

Inga utredningar gällande detta har gjorts i samband med trafikförslaget.

## Trygghet

Inga utredningar gällande trygghet har gjorts i samband med trafikförslaget.

## Tillgänglighet

Exploateringen förväntas inte alstra gång- eller cykelresor i någon större utsträckning. De allra flesta besökare eller verksamma förväntas ta sig till området med motorfordon. Ett mindre antal förväntas ta sig med buss eller cykel. Det finns ett pendelcykelstråk längs Gamlestadvägen och på Lärje stationsgata går cykel i blandtrafik. Gångbana finns från

busshållplatsen till korsningen Lärje stationsgata och Lärjeågatan. Från korsningen behöver gångtrafikanter ta sig i blandtrafik till kvartersgatan.

## Ställningstaganden och konsekvenser

Exploateringen skapar en ny trafiksituation vid korsningen Lärje stationsgata och Lärjeågatan, vilket förväntas påverka trafiksäkerheten. Av den anledningen behöver korsningspunkten tydliggöras. Förändringen kan göras inom allmän platsmark men den påverkar angöringen till fastighet 73:4. Fordon har tidigare kunna angöra fastigheten längs med hela den öppna ytan mot angränsande gator. Trafikförslaget skapar nya in- och utfarter till fastigheten som tydliggör hur fordon ska agera i korsningen och styr angöringen till dem. In- och utfarterna får struktur genom vågmålning som löper längs fastighetsgränsen.

Enligt den grova kostnadsindikationen som tagits fram har kostnaden uppskattats till 90.000 kr i investeringskostnad. Åtgärden förväntas inte påverka drifts- och underhållsbudgeten nämnvärt.

En ny lokal trafikföreskrift behövs för att reglera väjningsplikt från den nya infartsvägen. Syftet är att prioritera flödet mellan det östra och norra benet av korsningen där det största flödet väntas. Påverkan på befintlig trafik förväntas därför inte bli så stor. Detta görs i projekteringen.

Trafikkontorets trafikanalysenhet gör bedömningen att kapaciteten vid Gamlestadsvägen/ Lärje stationsgata är tillfredsställande, även vid den ökade trafikallstring på ca 85 fordon per dygn. Skulle exploateringen alstring förändras markant kan det uppstå behov av att se över exempelvis vänstersvängkörväg från Gamlestadsvägen.

Den nya kvartersgatan som går västerut säkerställer tillgänglighet till exploateringen för räddningstjänsten. Det är viktigt att kvartersgatan är fri från hinder och att bomlösningen skapar åtkomst för räddningstjänsten.

## Förtydliganden/medskick till projektering

Fastigheten 73:4 har haft som önskemål att i gränsen mot deras fastighet måla en vägmarkering istället för att sätta dit kantsten. För att anlägga kantsten i fastighetsgräns behöver dessutom markhöjderna på kvartersmark på fastighet 73:4 anpassas. Av den anledningen har vägmarkering föreslagits i trafikförslaget. Däremot har Trafikkontoret i samråd med konsult bedömt att kantsten tillför större nytta för trafiksäkerheten och risk finns att en målad vägmarkering inte kommer att respekteras i lika stor utsträckning. I projekteringen behöver det i så fall säkerställas att dagvatten- och skyfallssituationen fungerar i och med den nya utformningen. Om man i projekteringen kommer överens med fastighetsägaren så är kantsten att föredra.

Antalet gångtrafikanter som korsar Lärjeågatan förväntas vara lågt. Däremot rekommenderas ändå projekteringen att se över en lämplig placering av fasad kantsten för att tillåta en tillgänglig passage någonstans norr om korsningen.

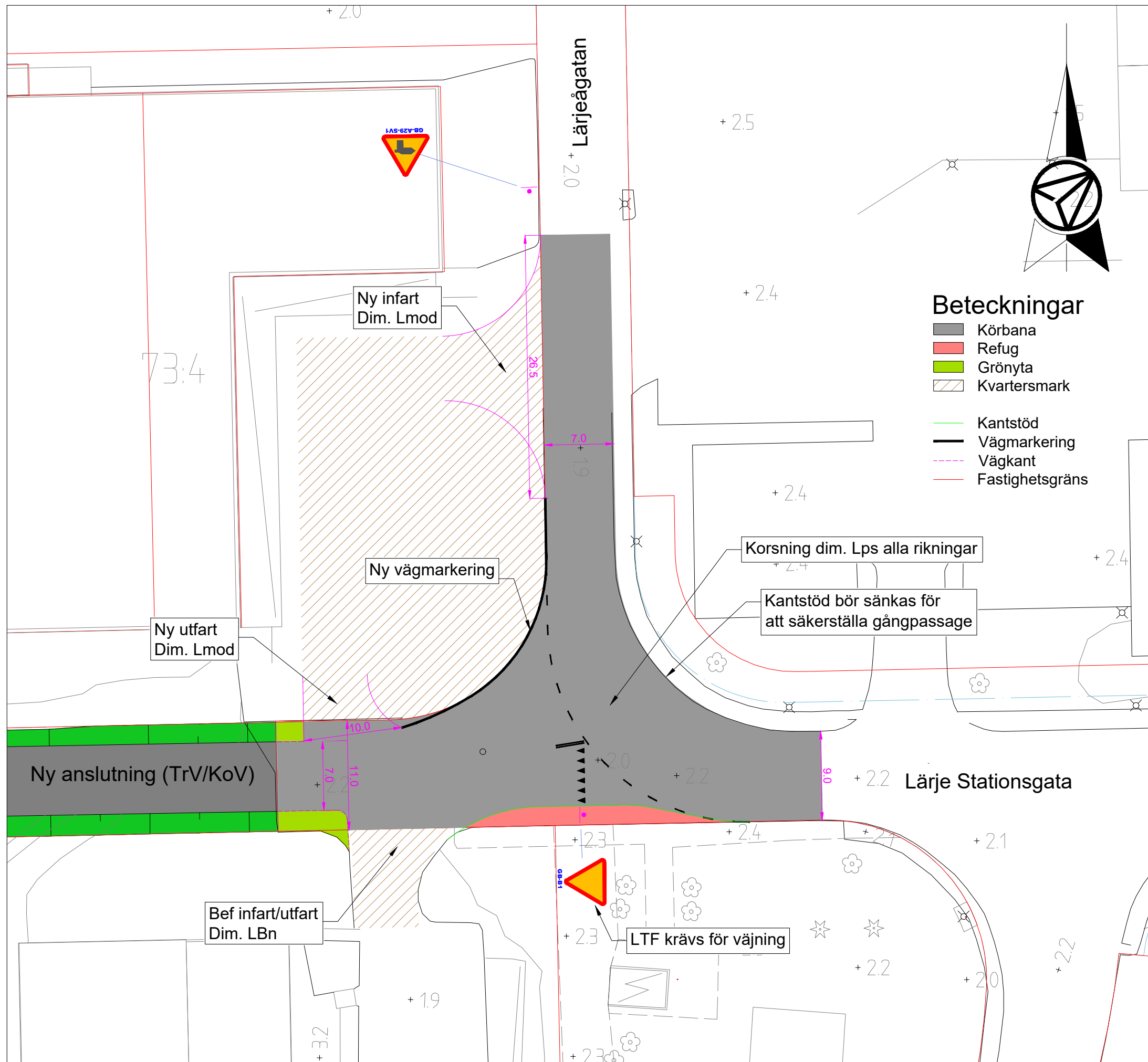
En ny lokal trafikföreskrift behövs för att reglera väjningsplikt från den nya infartsvägen. Skyltar behövs för att visa den prioriterade svängrelationen (A29. *Varning för vägkorsning där trafikanter på anslutande väg har väjningsplikt eller stopplikt*).

Utöver detta kan även behovet av parkeringsförbud utredas på Lärje stationsgata för att undvika uppställning av västgående fordon som annars kan blockera insvängande från Gamlestadsvägen.

# Bilagor

Bilaga 1. Lärje Stationsgata Trafikskiss och körspår\_220617

Bilaga 2. Grov kostnadsbedömning Trafikförslag Lärje Stationsgata\_220617



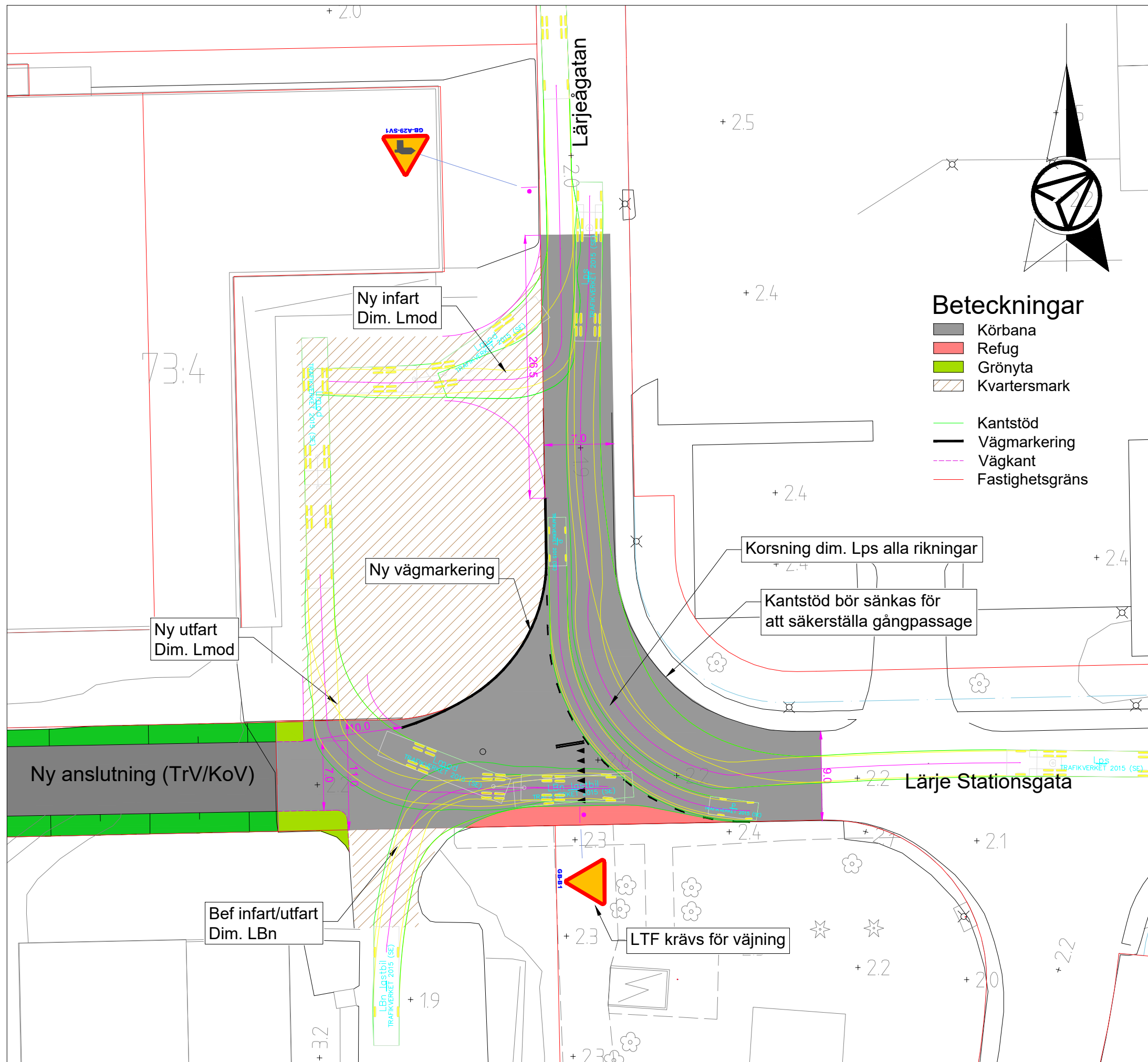
# Trafikskiss Lärje Stationsgata 1:400 (A3)

2022-06-17, E. Wallberg, AFRY

## Obs!

Skissen visar att korsningen regleras med vājning för de fordon som kommer från den nya anslutande vägen. Till detta krävs en lokal trafikföreskrift (LTF). Utformningen fungerar även om den inte regleras utan att det fortsätter vara högerregeln som gäller.

Pga. svep är det ej möjligt att anlägga en refug mellan körfälten på den västra anslutningen.



# Trafikskiss Lärje Stationsgata 1:400 (A3)

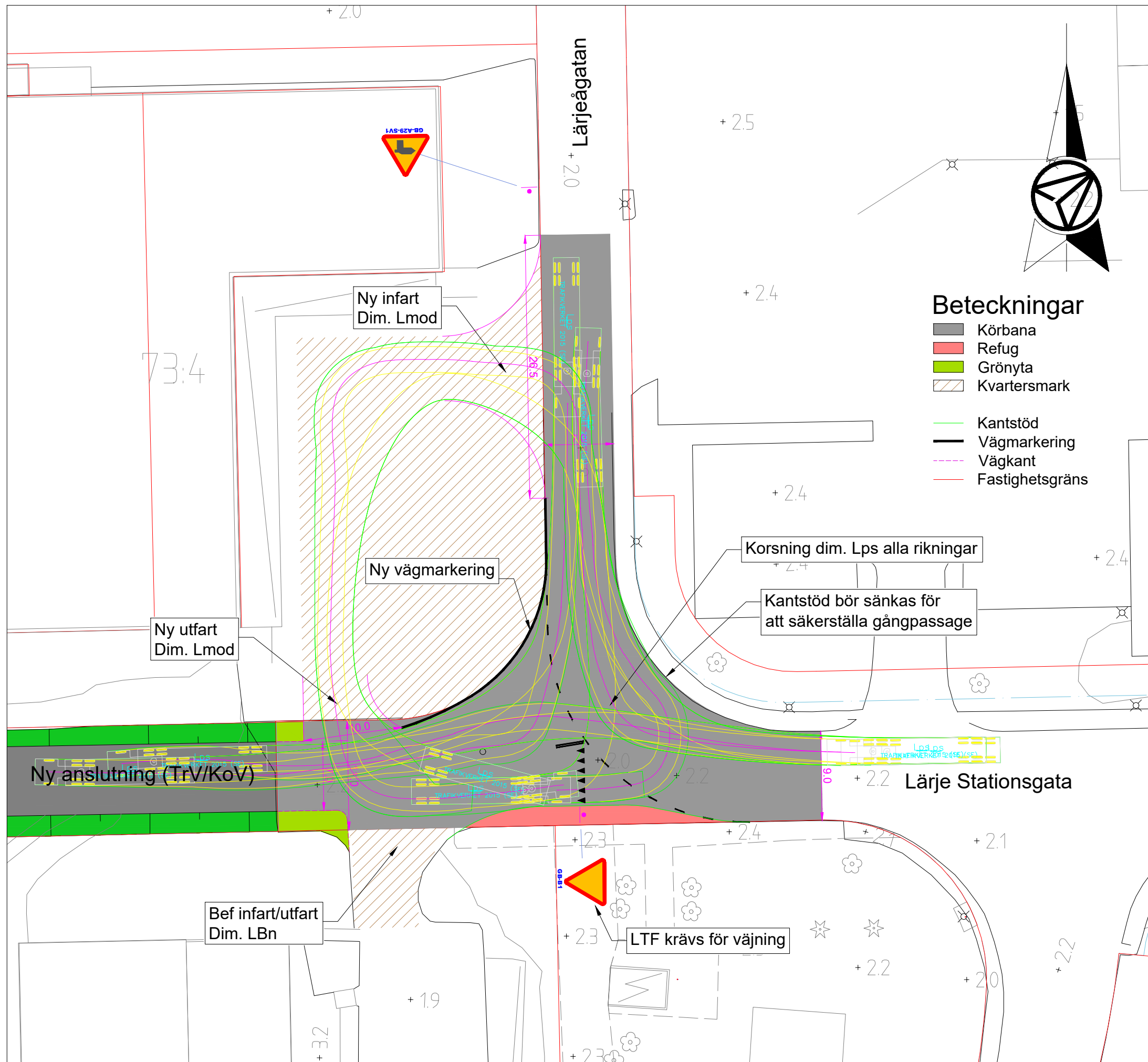
2022-06-17, E. Wallberg, AFRY

Körspår:

- Kurvan (dim Lps + P)
- In/utfarter (dim Lmod resp LBn)

## Beteckningar

- Körbana
- Refug
- Grönyta
- Kvartersmark
- Kantstöd
- Vägmarkering
- Väggkant
- Fastighetsgräns



# Trafikskiss Lärje Stationsgata 1:400 (A3)

2022-06-17, E. Wallberg, AFRY

Körspår:  
- Kritiska svängrörelser Lps

# Grov kostnadsbedömning

## Trafikskiss Lärje Stationsgata

Underlag: Trafikskiss, dat 2022-06-17

Kategori	å-pris	mängd	enhet	kostnad
Refug, asfalt	800	40	m2	32 000
Nya vägmärket	2500	2	st	5 000
Ny vägmärkning				15 000
Tillfälliga trafikanordningar				20 000
Total byggkostnad				72 000 kr
Projektering, byggledning - 15%				10 800 kr
Div. och oförutsatt - 10%				7 200 kr
<b>Total kostnad</b>				<b>90 000 kr</b>