

---

# PM Trafik- och utformningsförslag

## - exploateringsprojekt



## Detaljplan för utökning av Skogomeanstalten

2023-07-13

**Namn på uppdrag**

Detaljplan för verksamheter vid  
Lillhagsvägen inom stadsdelen Skogome

**Diarienummer**

SBF-202

**Beställare**

Specialfastigheter

Box 6073

102 32 STOCKHOLM

010-788 62 00

**Kontaktperson**

Göran Cumlin

**Konsult**

WSP Sverige AB

Ullevigatan 19, Göteborg

Box 13033, 402 51 GÖTEBORG

010 721 08 29

[stina.alexandersson@wsp.com](mailto:stina.alexandersson@wsp.com)

**Uppdragsansvarig**

Stina Alexandersson

**Handläggare**

Stina Alexandersson

# Innehåll

Bakgrund .....	4
Syfte .....	4
Geografisk avgränsning.....	4
Angränsande projekt.....	5
Planeringsförutsättningar.....	7
Trafiksystem och trafikdata.....	7
Gaturum och stadskarakter .....	11
Trygghet .....	11
Tillgänglighet .....	11
Trafiksäkerhet.....	11
Byggnadstekniska förutsättningar .....	16
Trafik- och utformningsförslag .....	17
Trafiksystem och trafikdata.....	17
Trafiksäkerhet.....	19
Förutsättningar för cykeltrafik.....	19
Förutsättningar för kollektivtrafik.....	19
Förhållanden under byggtiden.....	20
Dispenser, tillstånd och avtal.....	21

# Bakgrund

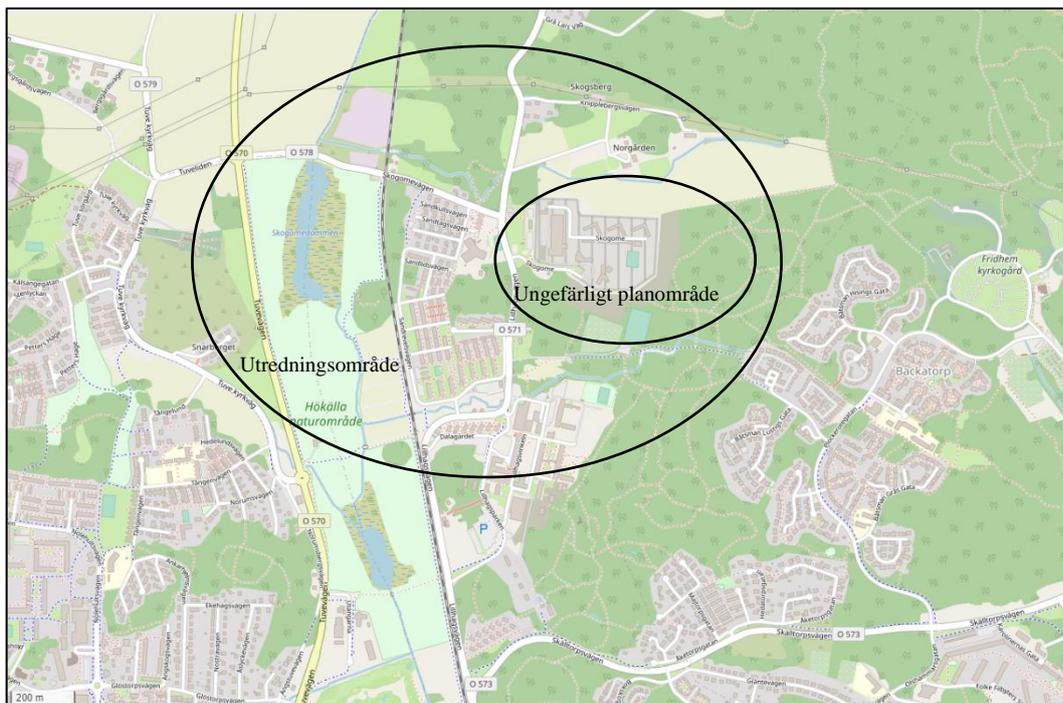
## Syfte

En detaljplan för att möjliggöra en utökning av Skogomeanstalten är under framtagande. Planområdet innefattar Skogomeanstalten och intilliggande mark. Detaljplanen ska pröva markens lämplighet för en anstalt med liknande verksamhet som idag, men där byggnadsytan fördubblas och det finns möjlighet för 80 % dubbelbeläggning. I nuläget är bedömningen att detaljplanen inte kommer att innehålla någon allmän platsmark. För mer information om detaljplanen, se planhandlingarna.

Syftet med denna utredning är att beskriva trafiksituationen kring planområdet och redovisa hur trafiksystemet kommer att påverkas av detaljplanens genomförande. Syftet är också att utreda behov av åtgärder i trafiksystemet till följd av detaljplanen samt att ta fram utformningsförslag för eventuella åtgärder.

## Geografisk avgränsning

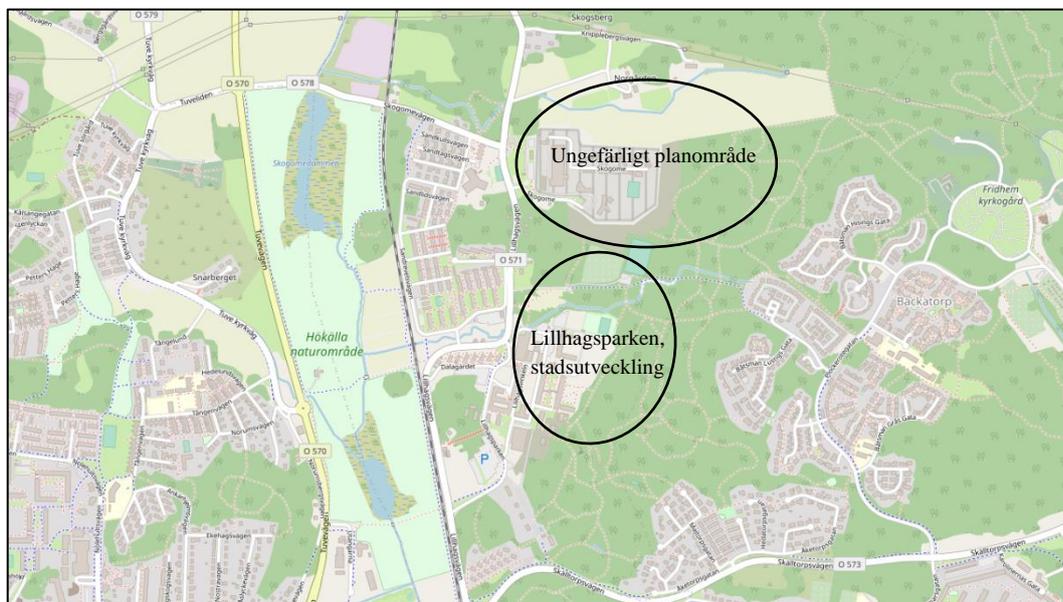
Detaljplanen ligger inom stadsdelen Skogome. Anstalten ligger på fastighet Skogome 2:2. I denna utredning inkluderas vägnätet närmast planområdet, särskilt intressanta för utredningen är vägarna Lillhagsvägen, Skogomevägen och Lerbäcksvägen.



Figur 1 Översiktbild. Ungefärligt planområde samt utredningsområde. Bakgrundskarta från [OpenStreetMap](https://openstreetmap.org), läs mer om rättigheter och bidragsgivare på [openstreetmap.org](https://openstreetmap.org) och på [opendatacommons.org](https://opendatacommons.org)

## Angränsande projekt

Stadsutveckling pågår vid Lillhagsparken, vilket kommer att påverka mängden människor som rör sig i området och skapa nya målpunkter. Detaljplanen för Lillhagsparken vann laga kraft 2015. Det kommer att ge högre trafikmängder av alla trafikslag på Lillhagsvägen, men förväntas främst påverka den södra delen av sträckan och inte den sträcka som går förbi planområdet. Området beräknas vara klart 2024 och kommer då att inrymma 900 bostäder, en förskola och fyra parker.<sup>1</sup>



Figur 2 Angränsande projekt. Söder om Skogomeanstalten pågår stadsutvecklingsprojektet Lillhagsparken. Det förväntas vara klart 2024. Bakgrundskarta från OpenStreetMap, läs mer på [openstreetmap.org](https://openstreetmap.org)

Det finns även angränsade projekt i Skogomeanstaltens absoluta närhet. Mellan Skogomeanstalten och Lillhagsvägen, ska Rättsmedicinalverket uppföra en ny byggnad för att bedriva sin verksamhet. Den ska inrymma 14 vårdplatser och en personalstyrka på omkring 90 personer. Verksamheten finns idag vid Dan Anderssons gata, Hisings backa. Antalet fordonsrörelser vid den befintliga verksamheten har under en vecka i februari 2023 uppmätts till 488, både in- och utpasseringar<sup>2</sup>. Då större delen av mätperioden var under sportlovsveckan, bedöms dessa trafikmängder vara lägre än normaltrafik. Antalet biltransporter för personal var 100 under måndagen den 20 februari, jämfört med 66 en vardag under sportlovet. Uppmätta trafikmängder har ökats med faktor 1,4 för att beräkna normaltrafik.

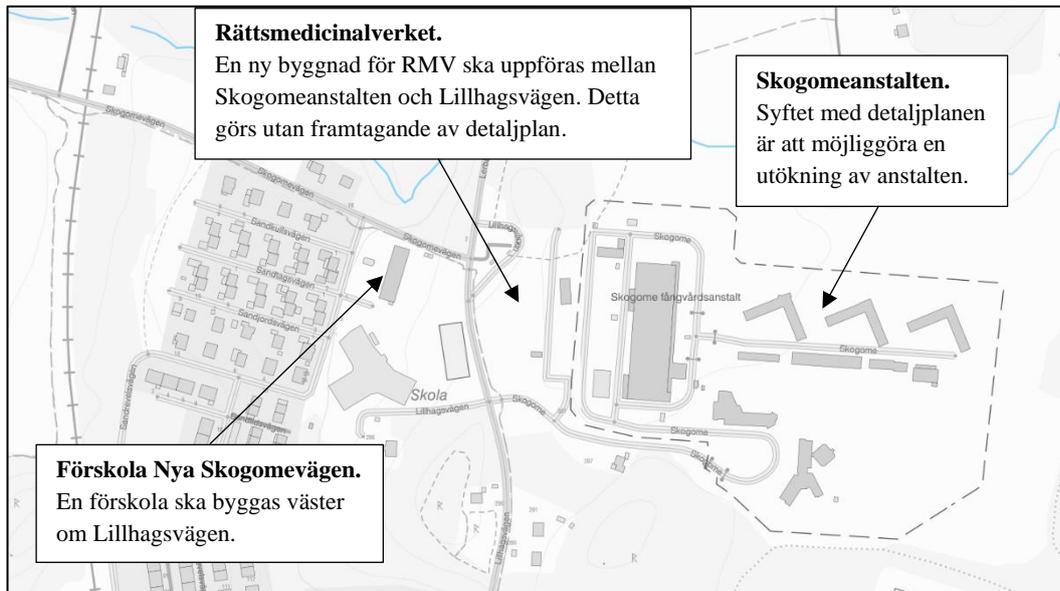
Kategori	Antal fordonsrörelser under mätperioden	Bedömt antal fordonsrörelser, normalvecka
Personal och besökare	400	563
Klienttransporter	18	25
Godstransporter	14	20
Mattransporter	14	20
Övrigt	42	59
<b>Totalt</b>	<b>488</b>	<b>687</b>

<sup>1</sup> Göteborgs stad, "Lillhagsparken", websida om stadsutveckling tillgänglig på [Lillhagsparken – Stadsutveckling Göteborg – Göteborgs Stad \(goteborg.se\)](https://www.goteborg.se/lillhagsparken). Information hämtad 2023-02-17

<sup>2</sup> Lennstrand, M, bitr. enhetschef, Rättsmedicinalverket Göteborg (2023-02-21) "Salix – fordonstransporter" Uppgifter erhållna per e-post.

Med att antagande att trafikmängden är fem gånger större under vardagar än helger, blir den bedömda vardagsdygnstrafiken till och från Rättsmedicinalverket 130 fordon per dygn, varav 6 % är tung trafik.

I Göteborgs stads Projektutvecklingsplan 2022, framtagen av fastighetskontoret 2022-04-21, nämns att en förskola ska byggas vid Nya Skogomevägen.<sup>3</sup> På platsen har det tidigare funnits en tillfällig förskola. Enligt uppgifter från Göteborgs stad är detta i ett tidigt planeringsstadium, och flera beslut behöver fattas och frågor utredas innan det kan bli en ny förskola på platsen<sup>4</sup>. Bedömningen i nuläget är att byggstart tidigast kan ske 2028.



Figur 3 Angränsande projekt i planområdets absoluta närhet.

<sup>3</sup> Göteborgs stad, fastighetskontoret (2022-04-21) *Projektutvecklingsplan 2022*. Sida 9. Tillgänglig på [Microsoft PowerPoint - Projektutvecklingsplan 2022.pptx \(goteborg.se\)](#)

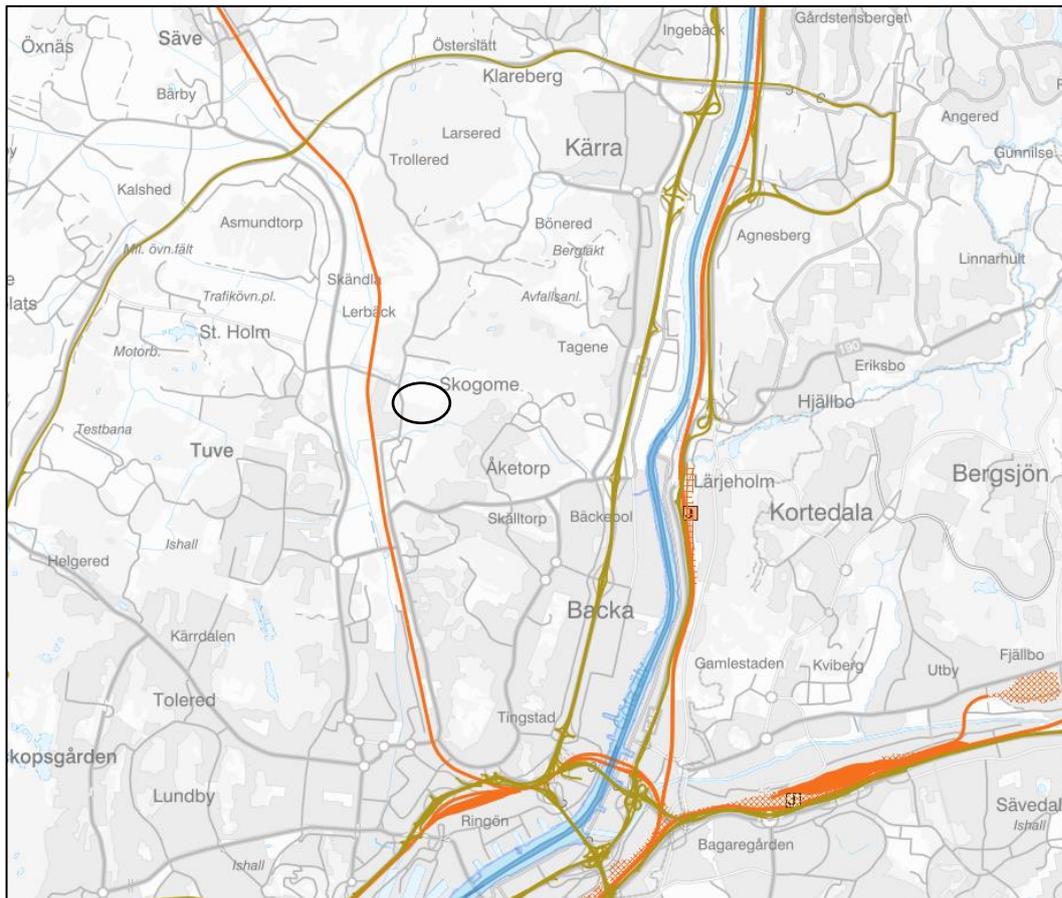
<sup>4</sup> Hüffmeier, Å, projektledare, Göteborgs stad (2022-03-24) "Förskola Nya Skogomevägen" Uppgifter erhållna per e-post.

# Planeringsförutsättningar

Det finns en befintlig verksamhet på platsen, nuvarande Skogomeanstalten, och det finns ett utbyggt vägnät, cykelnät samt kollektivtrafik. I denna trafikutredning ingår att bedöma om nuvarande trafiksystem kan hantera den tillkommande trafik som en utökning av anstalten medför samt att se om det finns några brister som bör åtgärdas i samband med exploateringen.

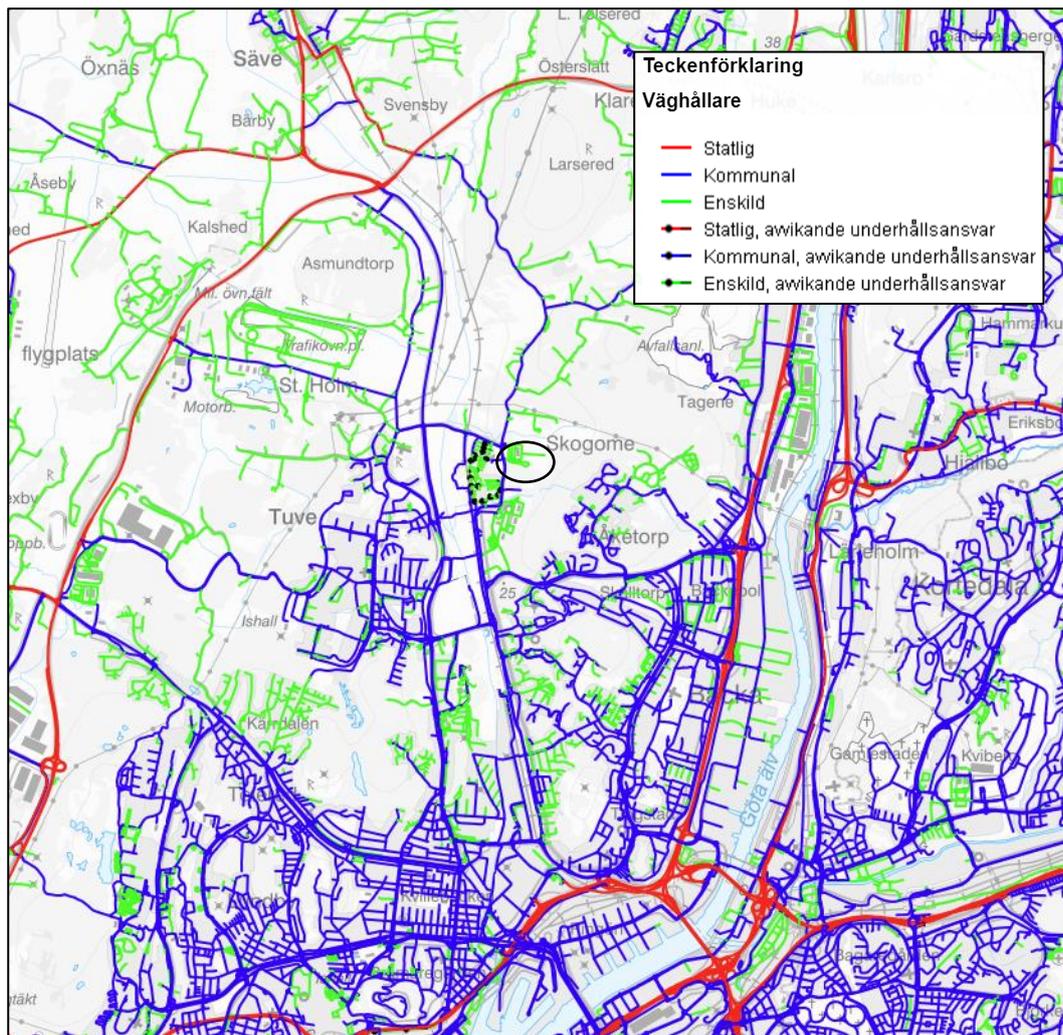
## Trafiksystem och trafikdata

De riksintressen för kommunikationer som finns kring planområdet är järnvägen väster om planområdet (Bohusbanan), Göta älv, Hisingsleden och E6, se Figur 4.



Figur 4 Riksintressen för kommunikationer. Karta hämtad från Trafikverkets tittskåp för riksintressen beslutade 2022-09-26, tillgänglig på Riksintressen (trafikverket.se). Planområdet markerat med svart ring.

Det finns kommunalt vägnät fram till planområdet, se Figur 5. Lillhagsvägen, Lerbäcksvägen och Skogomevägen är kommunala. Inom anstaltsområdet finns inga vägar öppna för allmänheten. Järnvägen är statlig.

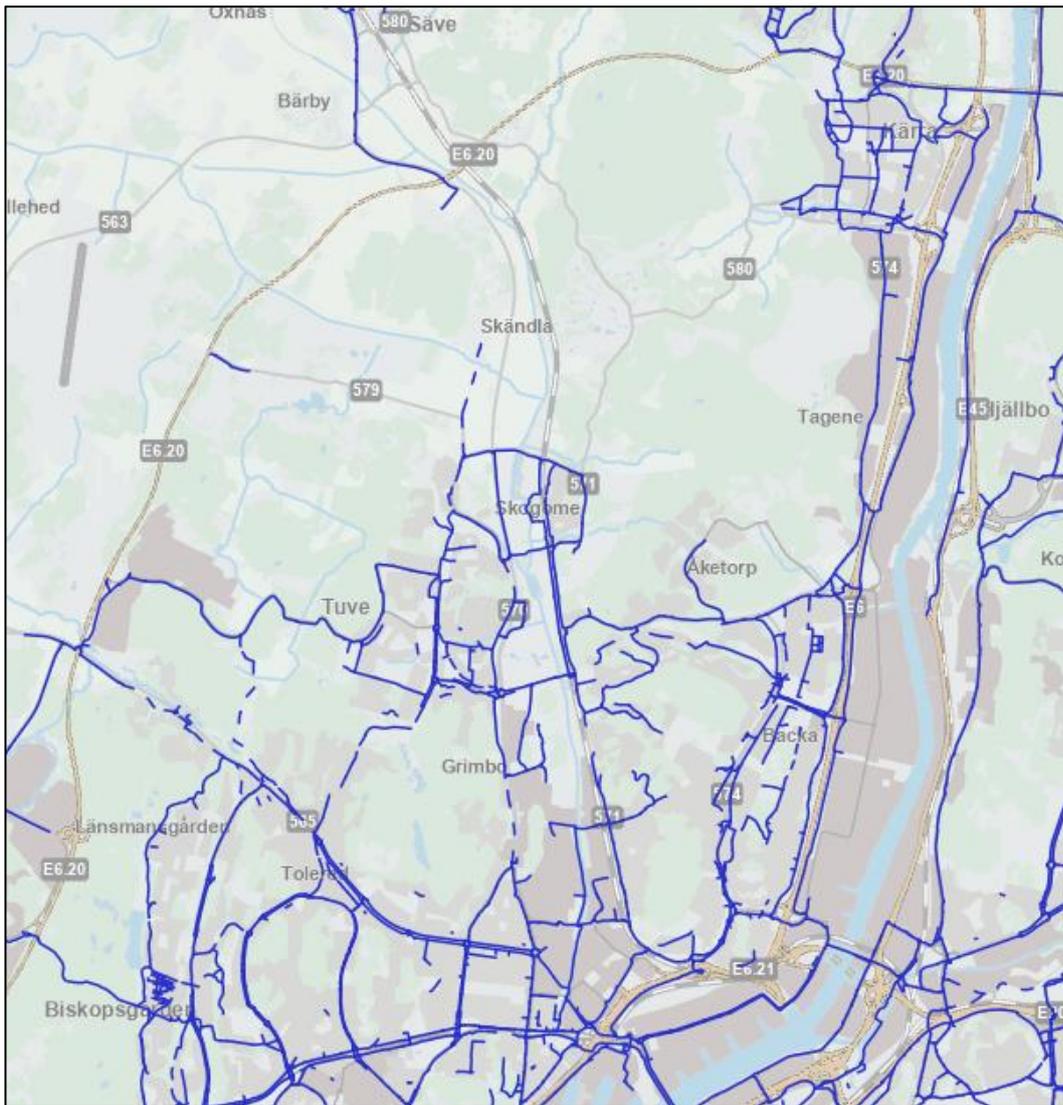


Figur 5 Väghållare. Planområdet ligger inom kommunalt vägnät, men de små lokalgatorna är enskilda. Karta från Nationell vägdatabas, NVDB. Planområdet markerat med svart ring.

Mängden motortrafik har mätts på Lillhagsvägen, Lerbäcksvägen och Skogomevägen se tabell nedan. Då trafikmängderna 2020 kan ha varit påverkade av coronapandemin, redovisas även en tidigare mätning för respektive punkt. Det finns inga uppgifter om mängden cykeltrafik i området.

Sträcka	År	ÅMVD	Tung	Hastighet, median	Hastighet, 85-perc
Lillhagsvägen	2020	2 600	390 (15%)	50	52
Lillhagsvägen	2015	3 200	360 (11%)	49	51
Lerbäcksvägen	2020	1 900	80 (4%)	51	53
Lerbäcksvägen	2017	2 400	80 (3%)	56	59
Skogomevägen	2020	2 000	140 (7%)	56	59
Skogomevägen	2015	1 600	130 (8%)	56	61

Cykelvägnätet är väl utbyggt kring planområdet med goda kopplingar söderut, mot centrala Göteborg. Det finns även gång- och cykelväg västerut, mot områdena Tuve och Tången. Däremot finns det inte kopplingar norrut, utan där hänvisas cyklister till blandtrafik. Behovet bedöms vara som störst söderut.



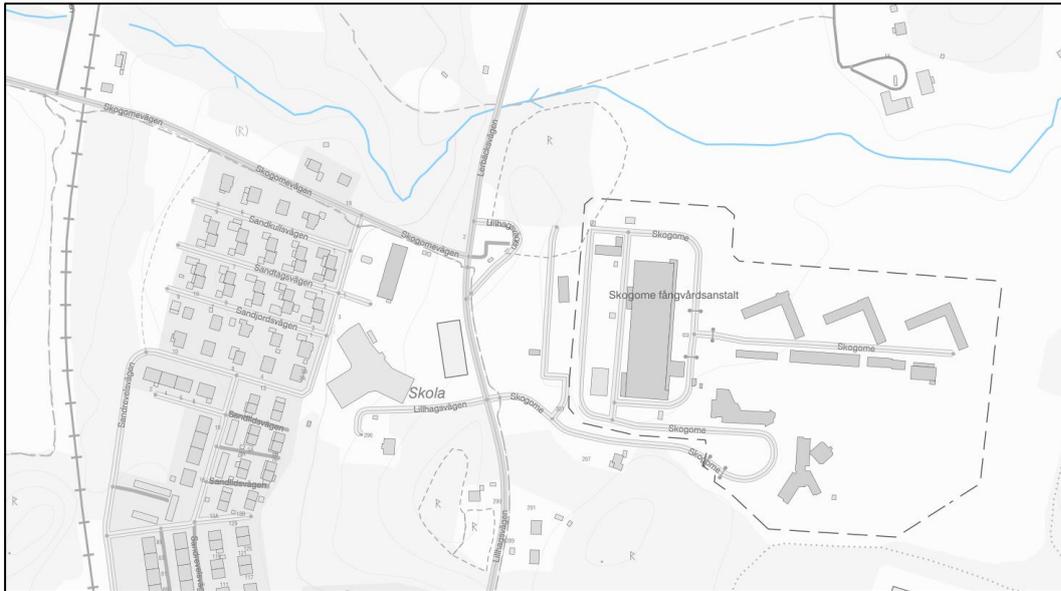
Figur 6 Cykelvägnät. Blå linjer visar cykelvägar i området. Karta hämtad från trafikenu, tillgänglig på <https://trafikenu/goteborg/>

Området trafikeras av busslinje 42, med ändhållplats Skogome. Hållplatsen har god standard och där finns parkeringsplatser avsedda för pendlarparkering. Bussen avgår var femtonde minut, in mot Hjalmar Brantingsplatsen.

Skogomeanstalten har i nuläget 120 parkeringsplatser. Enligt uppgifter från verksamheten varierar antalet parkerade bilar mellan 80 och 120, parkeringen är fullbelagd några gånger per vecka<sup>5</sup>.

Enligt uppgifter från verksamheten fördelar sig personalstyrkan över dygnet enligt följande: 50 % anländer kl. 7, 35 % anländer kl. 10 och 15 % anländer kl. 19. En dag där parkeringsytan är fullbelagd, 120 parkerade bilar, och en tiondel av de anställda antas göra en resa med privat bil även under dagen, genererar personalen totalt 310 fordonsrörelser. Till detta tillkommer tjänsteresor med tjänstebil, hantverkare, transporter och besökare. Totalt beräknas nuvarande anstalt alstra 350 fordonsrörelser per vardagsdygn, varav 3 % är tung trafik.

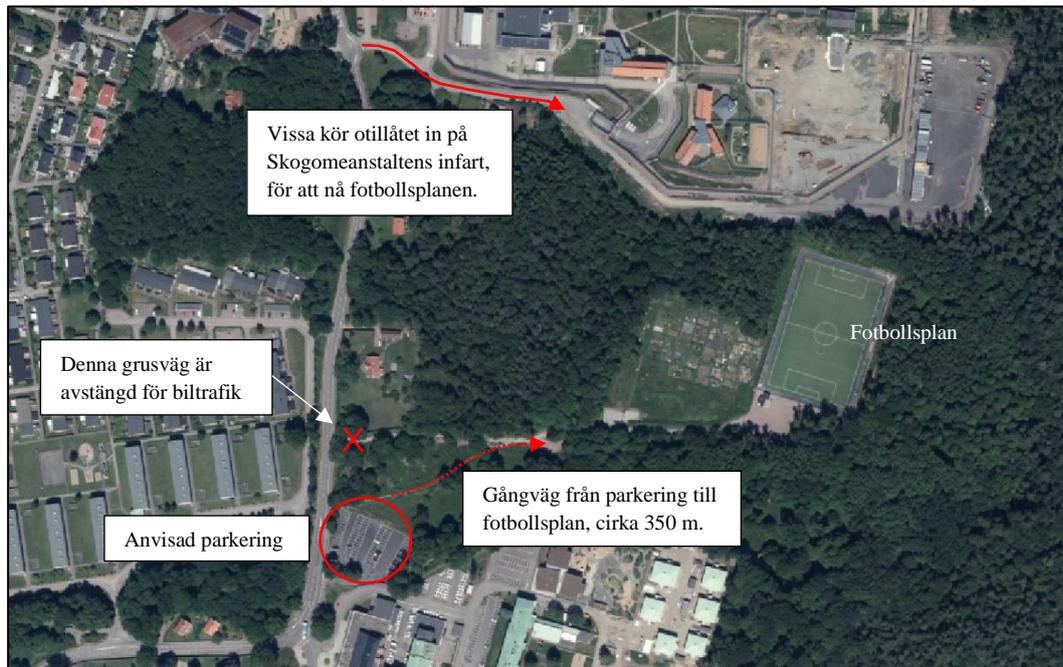
<sup>5</sup> Information erhållen vid möte med representanter för Kriminalvården, 2023-01-27 i Göteborg, samt vid telefonsamtal med representant för Kriminalvården 2023-05-27



Figur 7 Nuvarande anstalt syns till höger i bild, öster om Lillhagsvägen. Skogomeskolan ligger väster om Lillhagsvägen. Längst till vänster i bild syns järnvägen, med regional tågtrafik.

Nära planområdet, på andra sidan Lillhagsvägen, finns Skogomeskolan, en skola med 300 elever i årskurserna F till 6<sup>6</sup>.

Precis söder om planområdet har det nyligen anlagts en fotbollsplan. Verksamheten upplever bekymmer med hämtande och lämnande föräldrar, som inte tar hänsyn till de skyltar som berättar att allmänheten inte ska nyttja Skogomeanstaltens infart.



Figur 8 Fotbollsplanen söder om Skogomeanstalten bidrar till en del otillåten trafik på anstaltens infart.

<sup>6</sup> Göteborgs stad, "Skogomeskolan F-6". Websida om skolverksamhet, tillgänglig på [Skogomeskolan F-6 - Göteborgs Stad \(goteborg.se\)](https://www.goteborg.se/skolor/skogomeskolan-f-6). Information hämtad 2023-02-17

## Gaturum och stadskaraktär

Lillhagsvägen har karaktär av huvudvägnät, med väl tilltagen sektion och en gång- och cykelbana avskild från körbanan med kantsten och en rad plattor, se Figur 9.



Figur 9 Lillhagsvägen. Foto taget i riktning söderut, från en punkt cirka 100 m söder om infarten till Skogomeanstalten. Fotodatum 2023-02-17. I bilden till höger visas ungefärliga mått, uppmätta i Lantmäteriets digitala karttjänst Min karta.

## Trygghet

Gatorna kring planområdet har belysning. Det gäller även infarten till Skogomeanstalten. Hållplats Skogome ligger intill planområdet och är väl belyst. Inga brister i trygghet har identifierats. Det är dock viktigt att den nya byggnaden för Rättsmedicinalverket utformas på ett sådant sätt att fasaden mot busshållplatsen inte upplevs som en otrygg baksida.

## Tillgänglighet

Skogomeanstalten har i nuläget 2 parkeringsplatser för rörelsehindrade. Efter utökningen av verksamheten kommer det att finnas 3 parkeringsplatser för rörelsehindrade.

Den närliggande hållplatsen är tillgänglighetsanpassad och det finns möjlighet att ta sig från hållplatsen till verksamhetens infart utan att behöva passera några kanter, nivåskillnader eller branta lutningar.

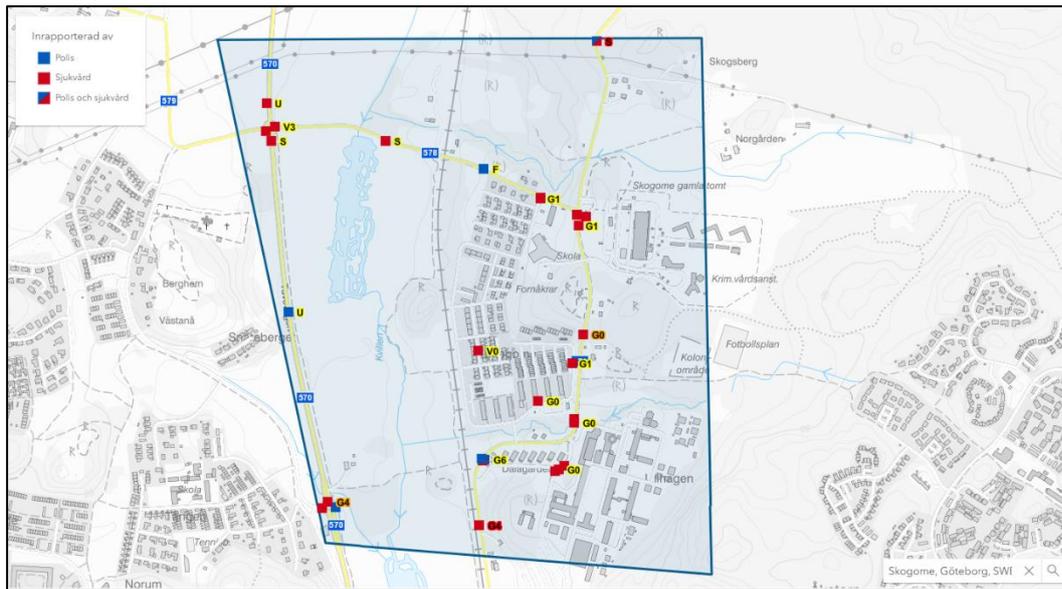
## Trafiksäkerhet

Över Bohusbanan finns två obevakade övergångar för fotgängare. Dessa innebär en olycksrisk, men förväntas inte påverkas av detaljplanen för Skogomeanstalten.

## Olycksstatistik

De senaste tio åren har det inom utredningsområdet skett ett trettiotal trafikolyckor som rapporterats in till Transportstyrelsens databas STRADA, se kartbild nedan. Två av dessa ledde till allvarliga personskador, en singelolycka med motorfordon och en olycka cykel-cykel. Av de olyckor som lett till måttliga personskador, sex stycken, har de flesta varit singelolyckor med fotgängare, det vill säga fallolyckor. Detta är den olyckstyp som är vanligast, och står för en tredjedel av alla inrapporterade olyckor i området. Näst vanligast är singelolyckor med cykel och därefter singelolyckor med motorfordon. Att

singelolyckor med fotgängare och cyklister står för det största antalet olyckor, stämmer överens med statistiken för kommunen som helhet<sup>7</sup>.

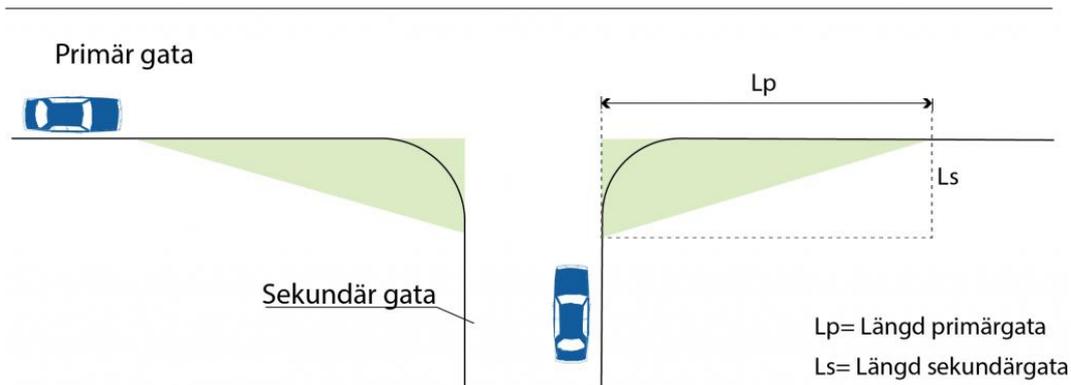


Figur 10 Rapporterade trafikolyckor i området, de senaste tio åren. Både polis- och sjukvårdsrapporterade olyckor. Uttag från Transportstyrelsens olycksdatabas STRADA.

### Sikt

Sikten vid utfarten från Skogomeanstalten har studerats vid platsbesök. Eftersom det är en utfart med relativt stor trafikmängd, bedöms sikten utifrån de riktvärden Göteborgs stad har för korsningar med väjningsplikt. Dessa finns i Göteborgs stads tekniska handbok. Lillhagsvägen har hastighetsbegränsning 50 km/h förbi utfarten. För att uppnå god standard behöver sikten vara minst 40 m i varje riktning längs Lillhagsvägen, för en bilist som befinner sig på den anslutande vägen. Gång- och cykelbanans passage är indragen.

<sup>7</sup> Göteborgs stad, Trafikkontoret (2022) *Trafik- och resandeutveckling 2021*. Dnr 00078/22. Tillgänglig på [Rapport Göteborgs Stad \(goteborg.se\)](https://www.goteborg.se)



Tabell Siktsräckor

Hastighet primärgata* (km/h)	God standard		Mindre god standard	
	Längd Lp primärgata* (m)	Längd Ls sekundärgata* (m)	Längd Lp primärgata* (m)	Längd Ls sekundärgata* (m)
Lågfart	10	3	7	3
30 km/h	17	5	10	3
40 km/h	25	5	17	3
50 km/h	40	5	30	3

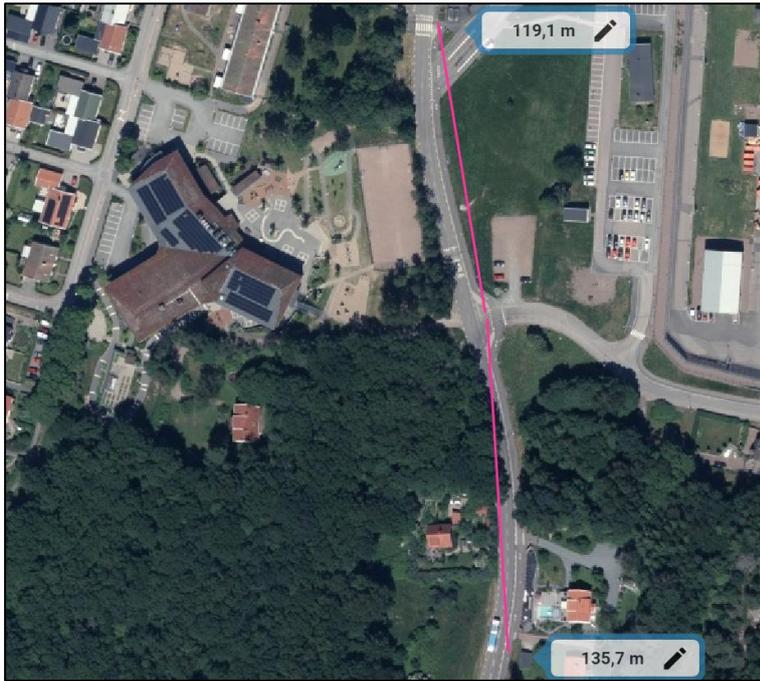
\*) Trafikkontoret avgör gatans klassning.

Figur 11 Riktvärden för sikt inom Göteborgs kommunala vägnät. Från Teknisk handbok 2022:3, avsnitt 3J Sikt.

I Figur 12 nedan visas siktförhållanden vid Skogomeanstaltens utfart. Den vita förrådsbyggnad som syns längre bort i bilden till vänster, ligger 135 m från utfarten. Den skylt för övergångsställe som syns längre bort i bilden till höger, ligger cirka 120 m från utfarten.



Figur 12 Sikt vid Skogomeanstaltens utfart. Till vänster: sikt söderut. Till höger: sikt norrut. Foton tagna från väntytta mellan gång- och cykelpassage och väjningslinje. Fotodatum 2023-02-17.



Figur 13 Sikt från väntyta mellan gång- och cykelpassage och väjningslinje, vid utfart från Skogomeanstalten. Karta från Lantmäteriets digitala karttjänst Min karta.

### Skolvägar

Skogomeskolan ligger nära planområdet. Det är viktigt att säkerställa att detaljplanen inte försämrar barns möjligheter att ta sig trafiksäkert till och från skolan. Gatorna närmast skolan, inklusive en del av Lillhagsvägen, har hastighetsbegränsning 30 km/h under dagtid. På Lillhagsvägen har trafiksäkerhetshöjande åtgärder vidtagits, i form av gupp, upphöjt övergångsställe samt att markeringar för 30 km/h och texten SKOLA finns på körbanan. Det finns gång- och cykelbana längs Lillhagsvägens östra sida.



Figur 14 Trafiksäkerhetshöjande åtgärder kring Skogomeskolan. Lillhagsvägen, riktning norrut. Skogomeskolan finns nedanför slänten, till vänster i bild. Fotodatum 2023-02-17.

För de barn som bor i området kring Sandreväsvägen, finns små lokalgator som kopplar till skolan. För de som bor kring Lillhagsparken, finns möjligheten att ta sig över

Lillhagsvägen via en så kallad annan ordnad passage i plan, med mittrefug och sedan vidare längs smågatorna väster om Lillhagsvägen. Alternativt kan de följa gång- och cykelbanan längs Lillhagsvägen upp till Skogomevägen, och där passera på det upphöjda övergångsstället. I Figur 15 nedan visas ett antal kopplingar som kan användas av barn som tar sig till fots och med cykel till Skogomeskolan. Det upphöjda övergångsstället vid Lillhagsvägen kan även användas av de som tar sig till skolan med kollektivtrafik. Utöver detta, kan det givetvis finnas fler kopplingar som används av skolbarn. Det upphöjda övergångsstället klassas som en trafiksäker passage, då bilisternas hastighet dämpas. De två passagerna med mittrefug längre söderut på Lillhagsvägen har en lägre trafiksäkerhetsstandard.

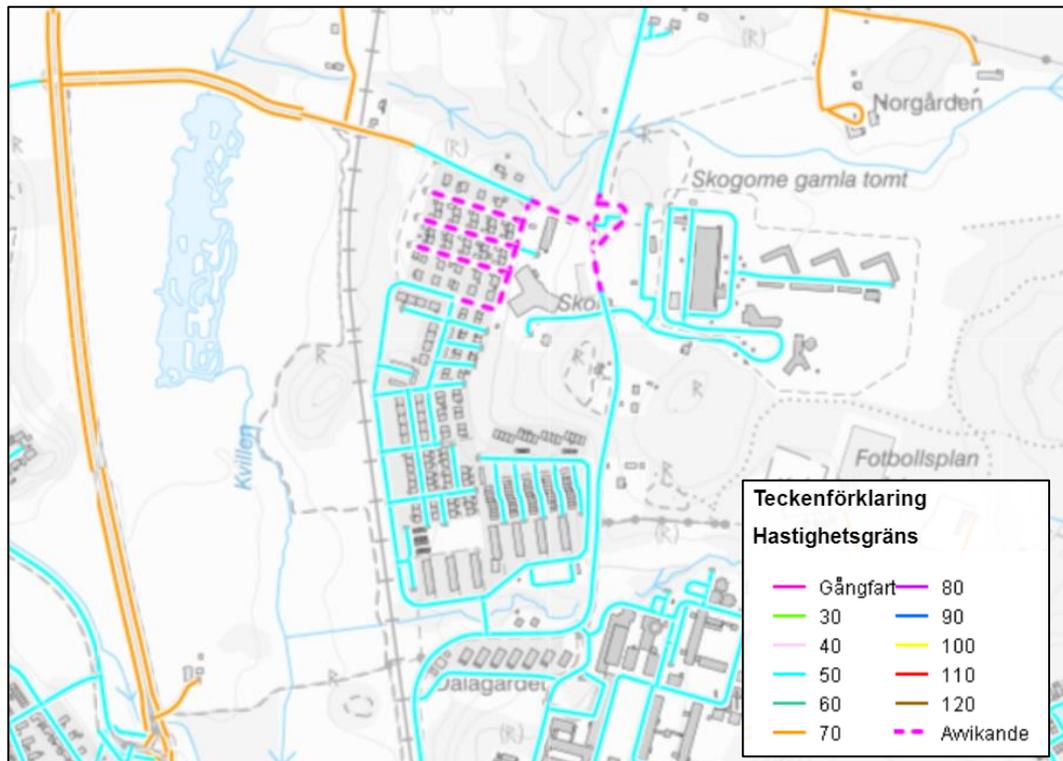


Figur 15 Viktiga kopplingar för skolbarn. Ortofoto från Göteborgs stad.

### Hastighet och hastighetsdämpande åtgärder

Intill planområdet finns två hastighetsdämpande åtgärder, ett gupp och ett upphöjt övergångsställe.

Gällande hastighetsgränser syns i Figur 16 nedan. Det som är markerat som "avvikande" är sträckor med reglering 30 km/h på dagtid, alla dagar kl. 6-21, se även Figur 14.



Figur 16 Hastighetsgränser. Karta från NVDB, Nationell vägdatabas.

## Byggnadstekniska förutsättningar

Ingen ny allmän plats föreslås inom detaljplanen. Därför är byggnadstekniska förutsättningar inte relevant för utbyggnad av allmän plats. När det gäller byggnationen inom kvartersmark, hanteras de byggnadstekniska förutsättningarna inom andra utredningar.

# Trafik- och utformningsförslag

I detta avsnitt beskrivs vilken påverkan detaljplanen förväntas ha på trafiksystemet och vilka eventuella åtgärder som föreslås.

## Trafiksystem och trafikdata

Den tillkommande verksamheten på Skogomeanstalten beräknas alstra omkring 820 fordon per dygn, övervägande del lätt trafik<sup>8</sup>. Den förväntas även ge ökning i cykeltrafik och antal kollektivtrafikresor.

Utöver den verksamhet som planeras inom detta projekt, tillkommer trafiken till och från Rättsmedicinalverket. Den beräknas alstra omkring 130 fordon per dygn. Även denna kommer att ge en ökning i cykeltrafik och kollektivtrafik. Observera att den uppdelning mellan personal och besökare som görs i tabellen nedan endast är schablonartad, då tillgängligt underlag ej särskiljer besökstrafik från personalens bilresor.

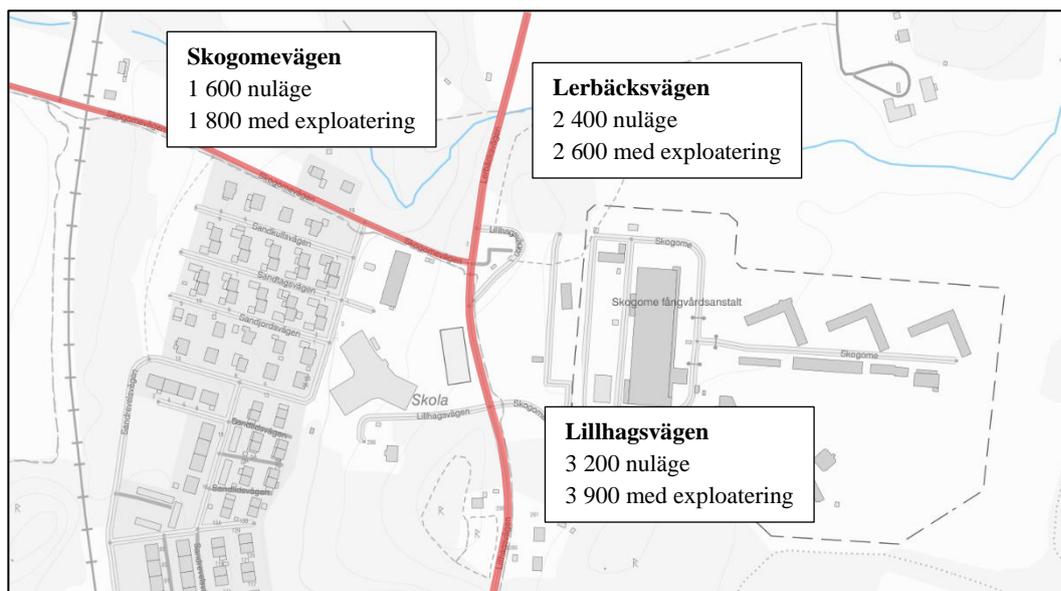
I tabellen nedan sammanfattas beräknad trafikbelastning från nuvarande och planerad verksamhet, per vardagsdygn.

	Nuvarande anstalt	Tillkommande anstalt	Tillkommande rättsmedicinalverk	Totalt
Personal	310	756	60	1 126
Besökare	10	30	52	92
Övrig lätt trafik	18	28	10	56
Tung trafik	10	2	8	20
Totalt	348	816	130	1 294

Trafikmängden till och från området förväntas öka från 350 fordon per vardagsdygn till 1 300 fordon per vardagsdygn när både Rättsmedicinalverket och tillbyggnaden av Skogomeanstalten är färdigställda och tagna i bruk.

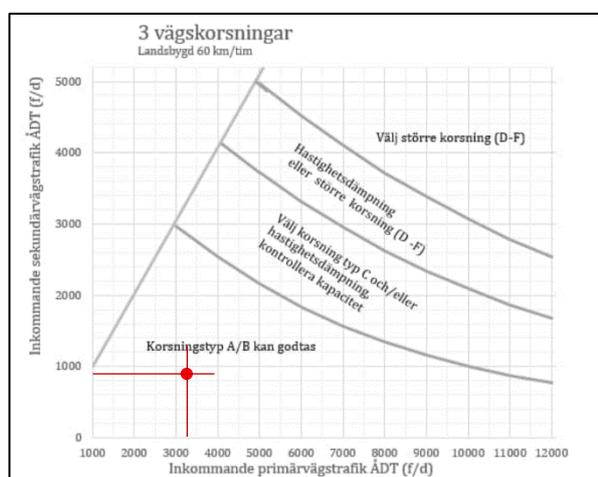
Den tillkommande motortrafiken förväntas främst belasta Lillhagsvägen (70 %), men till viss del även Skogomevägen (15 %) och Lerbäcksvägen (15 %). I Figur 17 nedan visas trafikflöden i nuläget och i ett framtida scenario, när Rättsmedicinalverket och Skogomeanstaltens utökning är tagna i bruk. För nuläge, används de trafikmätningar som genomförts innan coronapandemin. Observera att trafikmängderna kan bli större när området Lillhagsparken är helt utvecklat och förskolan vid Nya Skogomevägen är klar.

<sup>8</sup> Bedömning baserad på information erhållen från representanter för Kriminalvården vid möte i Göteborg 2023-01-27, telefonsamtal 2023-05-27 samt digitalt möte 2023-06-29



Figur 17 Trafikmängder i nuläget respektive med planerad exploatering – Rättsmedicinalverket samt en utökning av Skogomeanstalten. Tillkommande trafikmängd beräknas bli 950 fordon per vardagsdygn. Samtliga värden avrundas uppåt, till hundratal. Som nuläge gäller trafikmätning innan coronapandemin.

En översiktlig bedömning av korsningen Lillhagsvägen-Skogomevägen görs med hjälp av diagram för val av korsningstyp, från Trafikverkets rådgivande publikation VGU.<sup>9</sup> Inkommande trafik på primärvägen förväntas bli 3 250 ( $3\,900/2 + 2\,600/2$ ). Inkommande sekundärvägstrafik är 900. Korsningen hamnar med god marginal inom ”korsningstyp A/B kan godtas” vilket innebär att korsningen förväntas fungera bra även på sikt, om det fortsatt är en korsning med väjningsplikt utan svängkörfalt. Därmed föreslås inga förändringar i korsningen.



Figur 18 Diagram för översiktlig bedömning av lämplig korsningstyp. Från RÅD - VGU, sida 29. Korsningen Lillhagsvägen-Skogomevägen är markerad med röd cirkel.

Den trafikökning som sker på Skogomevägen belastar järnvägs-korsningen lite längre västerut. Trafikmängderna bedöms inte bli för stora för en plankorsning med signalsystem och bommar, och inga åtgärder föreslås med anledning av detaljplanen. Köer kan uppstå som blockerar de utfarter som finns nära plankorsningen, men detta anses vara acceptabelt. Utfarterna är från en parkeringsplats vid Hökälla naturreservat,

<sup>9</sup> Trafikverket (2022) RÅD – VGU, Vägars och gators utformning, s 9. TRV publikation 2022:003.

från ett materialupplag tillhörande Skanska samt en villautfart. Plankorsningar innebär dock alltid risker, och Trafikverket gör systematiska översyner av de plankorsningar de ansvarar för. Under 2023/2024 gör Trafikverket en översyn av Södra Bohusbanan, Göteborg-Uddevalla där även denna plankorsning ingår<sup>10</sup>.

Exploateringen kommer även att alstra gång-, cykel och kollektivtrafikresor. Enligt en resvaneundersökning som gjorts 2017 görs knappt hälften av arbetsresorna i göteborgsregionen med bil, en tredjedel med kollektivtrafik och resterande med cykel eller till fots<sup>11</sup>. Dessa färdmedelsandelar kan skilja sig åt mellan olika verksamheter och olika geografiska lägen. I detta fall, med hänsyn till att det är en dygnet-runt-verksamhet, görs en grov uppskattning om att 10 % av arbetsresorna till Skogomeanstalten görs med buss, 5 % med cykel och 5 % till fots. För både personal och besökare till Rättsmedicinalverket antas 30 % av resorna göras med buss, 10 % med cykel och 5 % till fots. Med dessa antaganden blir tillkommande trafik med buss, cykel och gång enligt tabellen nedan, per vardagsdygn.

	<b>Tillkommande anstalt</b>	<b>Tillkommande rättsmedicinalverk</b>	<b>Total trafikökning</b>
Bussresor	100	60	160
Cykelresor	50	20	70
Gångresor	50	10	60

### **Parkering**

För Skogomeanstalten planeras 360 bilparkeringsplatser och 60 cykelparkeringsplatser.

### **Trafiksäkerhet**

För att säkerställa att det fortsatt är god sikt vid anstaltens utfart, måste exploatören säkerställa att det inte anläggs något siktskymmande intill utfarten.

En annan säkerhetsfråga, dock ej kopplat till trafiksäkerhet, är den obehöriga trafiken på anstaltens in- och utfart. Göteborgs stad bör göra åtgärder för att hindra besökare till fotbollsplanen söder om anstalten att använda anstaltens in- och utfart. Detta kan göras genom att förbättra möjligheterna att ta sig till fotbollsplanen via kommunens mark, eller att tydligare informera besökarna hur de ska ta sig till och från fotbollsplanen.

### **Förutsättningar för cykeltrafik**

Det finns goda förutsättningar att ta sig till planområdet med cykel. Det behövs inga åtgärder för att utveckla cykelvägnätet. Däremot bör exploatören skapa goda förutsättningarna för den som cyklar att parkera cykeln vid målpunkten. Cykelparkeringar ska erbjuda goda låsmöjligheter och gärna väderskydd. Placeringen är viktig, och cykelparkeringar bör placeras så att de är lättåtkomliga, överblickbara och på ett sådant sätt att konfliktpunkterna mellan cykeltrafik och biltrafik minimeras.

### **Förutsättningar för kollektivtrafik**

Det finns goda förutsättningar att ta sig till planområdet med kollektivtrafik. Västtrafik bör följa utvecklingen, och om behov uppstår kan kapaciteten på linje 42 utökas.

<sup>10</sup> Trafikverket (2023) "Säkerhet vid plankorsningar" webbsida senast uppdaterad 2023-02-09. Tillgänglig på [Säkerhet vid plankorsningar - www.trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)

<sup>11</sup> Göteborgs stad, trafikkontoret (2018) *Resvaneundersökning 2017*. Västsvenska paketets rapport 2018:1.

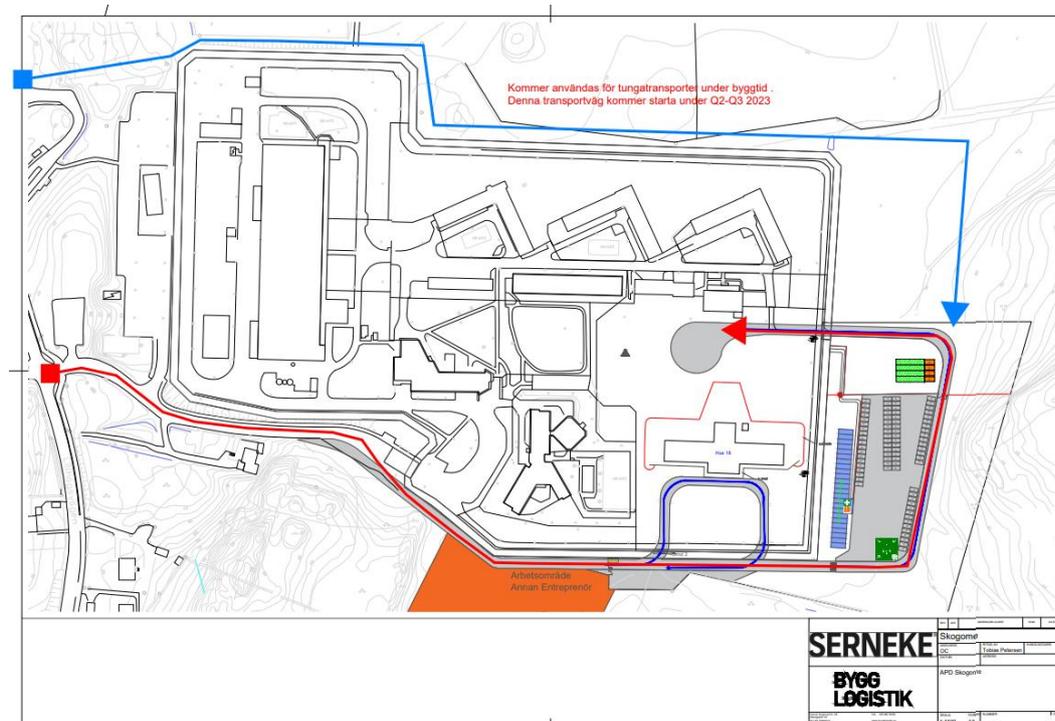
## Förhållanden under byggtiden

Den bygglogistik som krävs för tillbyggnaden av Skogomeanstalten finns specificerad i en logistikbilaga<sup>12</sup>. Samtliga aktörer inom projektet ska följa logistikbilagan. I denna finns direktiv om att leveranser ska vara föranmälda samt att leveranser sprids ut över dygnet för att inte störa pågående verksamhet mer än nödvändigt och för att kunna nyttja resurser för lastning, lossning och förflyttning inom arbetsplatsen effektivt. Invändigt gods ska i första hand levereras kvällstid, efter kl. 16.

Att styra en del av leveranserna till kvällstid gör att påverkan på Skogomeskolan minskas, då risken för trafikstörningar vid skoldagens start och slut minimeras.

Baserat på projektets tidplan har en leveranskurva tagits fram<sup>13</sup>. Av denna framgår att det kommer att vara som mest leveranser under vår och sommar 2025, med totalt 1 600 leveranser per månad, där både verksamhetens ordinarie leveranser och byggprojektets leveranser ingår. Detta motsvarar 73 leveranser per vardag.

En tillfällig transportväg ska anläggas norr om anstalten, se Figur 19. Infart blir strax norr om busshållplats Skogome, utfart blir via befintlig in- och utfart.



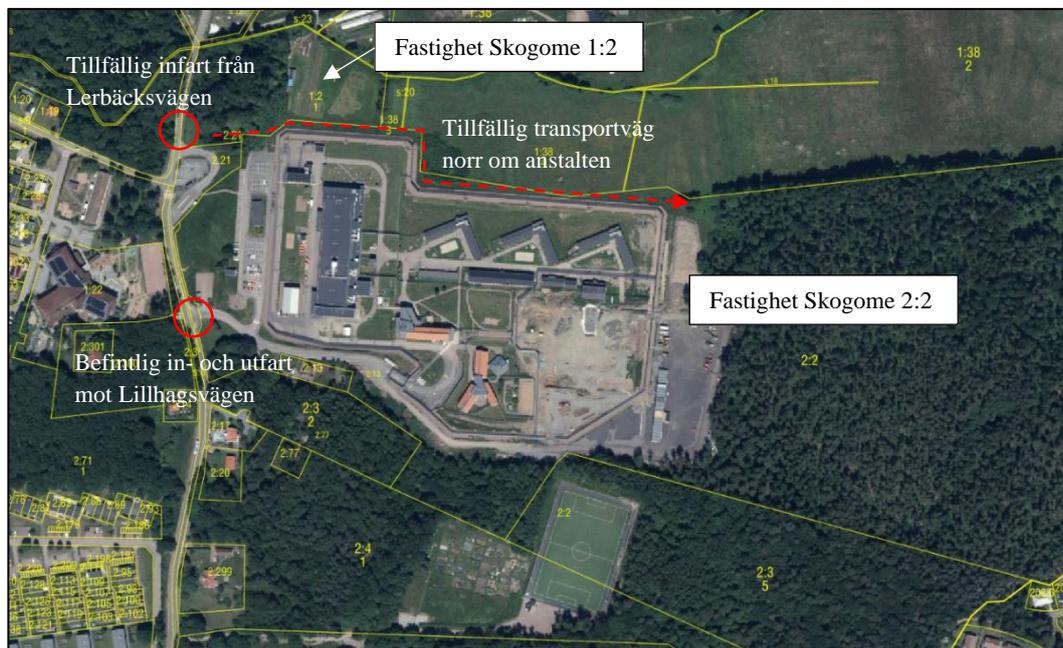
Figur 19 Principskiss för transportväg Skogomeanstalten. Framtagen av Tobias Petersen, Svensk Bygglogistik AB, 2022-08-19

<sup>12</sup> Jonsson, P-O, Serneke (2022) *Logistikbilaga Skogomeanstalten*. Version 04, datum 2022-09-05.

<sup>13</sup> Cederholm, O, Svensk Bygglogistik AB (2022) *Stresstest leveranser Skogomeanstalten*. Datum 2022-09-30

## Dispenser, tillstånd och avtal

Transportvägen kommer att korsa fastighet Skogome 1:2 och en tillfällig infart kommer att behövas från Lerbäcksvägen, se Figur 20 och 21. Avtal för detta bör upprättas.



Figur 20 Översikt, tillfällig transportväg och tillfällig infart från Lerbäcksvägen som påverkar annan fastighet. Schematiskt illustrerat. Karta från Lantmäteriets digitala karttjänst Min karta.



Figur 21 Den tillfälliga transportvägen kommer att ha infart från Lerbäcksvägen, vid det grönområde som syns till vänster i bild. Fotot är taget i riktning söderut på Lerbäcksvägen, strax norr om busshållplats Skogome. Fotodatum 2023-02-17.