

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-03-25

Diarienummer SMF-2024-00698

Handläggare

Alexandra Eriksson

Telefon: 031-368 24 33

E-post: alexandra.erikson@stadsmiljo.goteborg.se

Inriktningsbeslut för gång- och cykelbana längs Lillebyvägen mellan Sävvisen och Sillvik

Förslag till beslut

Stadsmiljönämnden antar förslag till inriktningsbeslut för Lillebyvägen, Sävvisen-Sillvik.

Sammanfattning

Lillebyvägen mellan Sävvisen och Sillvik är identifierad som en saknad länk i det övergripande cykelnätet. Gång- och cykelbanan omfattar en sträcka på cirka 2 500 meter.

Syftet med åtgärden är att öka framkomligheten och tillgängligheten samt skapa en säkrare trafiksituation för fotgängare och cyklister.

Åtgärden har en bedömd totalkostnad för samtliga skeden om cirka 62,5 miljoner kronor. Kostnad för genomförandestudien beräknas till cirka 3,75 miljoner kronor.

Då åtgärden har en bedömd totalkostnad för samtliga skeden överstigande 20 miljoner kronor ska stadsmiljönämnden fatta inriktningsbeslut för åtgärden. Ett eventuellt framtida behov av reviderat inriktningsbeslut hanteras enligt förvaltningens rutin för avvikelshantering.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Åtgärden återfinns i Investeringsplan för stadsmiljönämnden under investeringsområde Gång- och cykeltrafik (investeringsplan 2021–2025 version 2024).

Bedömd totalkostnad för åtgärden beräknas till cirka 62,5 miljoner kronor varav kostnad för genomförandestudie beräknas till cirka 3,75 miljoner kronor. Kostnadsbedömningen baseras på nyckeltal/erfarenhetsvärden från tidigare genomförda projekt varför bedömd totalkostnad kan komma att justeras då genomförandestudien färdigställts.

Eventuella kostnader för hantering av förorenade massor finansieras genom kommunbidraget.

I projektet ingår att ta fram en uppskattad årlig driftkostnad

Om teknisk möjlighet till lösning inte bedöms genomförbar inom ram för bedömd totalkostnad ska projektet redovisa vilken kvalitet/standard som uppnås inom budgetramen. Projektet ska därtill redovisa vilken kvalitet/standard som uppnås om projektets budgetram justeras för att säkerställa den lösning som möter funktionskraven. I det senare fallet ska en uppdaterad kalkyl/bedömd totalkostnad tas fram.

Ett eventuellt framtida behov av reviderat inriktningsbeslut hanteras enligt förvaltningens rutin för avvikelshantering.

Bedömning ur ekologisk dimension

Åtgärden stödjer ett minskat användande av bil till förmån för resor med cykel och resor till fots. Detta ger positiva miljökonsekvenser i form av minskade utsläpp och biltrafikflöden, vilket i sin tur medför en förbättring ur luftkvalitetssynpunkt. Om människor väljer cykeln eller att transportera sig till fots minskar belastningen på resterande vägnät och på kollektivtrafiken samtidigt som det kan påverka folkhälsan positivt. En ökad andel resor med cykel och resor till fots bidrar till en mer hållbar stad inom fler aspekter. Det skapar exempelvis en mer attraktiv stadsmiljö med mer liv och mindre buller samtidigt som det är bättre för miljö och hälsa.

Åtgärden kan bidra till att minska utsläppen av växthusgaser från byggnation, drift och underhåll beroende på vilka krav som ställs på projektets genomförande (till exempel krav på att ta fram en klimatkalkyl som ska uppdateras genom åtgärden).

Bedömning ur social dimension

För att resor till fots och med cykel ska bli ett konkurrenskraftigt sätt att ta sig fram måste förutsättningarna vara goda. En grundläggande förutsättning är att det finns tillräckliga ytor att ta sig fram på. Genom investeringar i det hållbara resandet och med en jämlik tillgång till transportslagen kan en ökning av gång- och cykeltrafik bidra till en ökad andel aktiva transporter.

På en övergripande nivå bidrar bättre förbindelser till fots och med cykel till en mer sammanhållen stad vilket motverkar segregation och otrygghet. En bra gång- och cykelinfrastruktur underlättar också människors vardag genom att förbättra möjligheterna att ta sig till skola, arbete, mataffären, badplatser och rekreationsområden på ett effektivt och säkert sätt.

Aktuell åtgärd innebär att fotgängare och cyklister i framtiden har en bättre möjlighet att röra sig mellan målpunkterna utmed sträckan. Detta ger framför allt barn och unga eller andra som saknar körkort en bättre möjlighet att själva röra sig i området.

Cykelprogrammet anger att "som princip ska planering och utformning av cykelbananätet vara sådan att barn i 10–12-årsåldern kan cykla på egen hand". För att detta ska ske på ett tryggt och säkert sätt krävs det att trafikmiljön anpassas. Generellt gäller att de åtgärder som ger ökad trygghet, trafiksäkerhet, tillgänglighet, framkomlighet och orienterbarhet för övriga åldersgrupper i samhället är särskilt viktiga för barn. Detta innebär att gång- och cykeltrafiken är separerad sinsemellan samt att fotgängare och cyklister är separerade från motorfordonstrafiken i möjligaste mån. Det är även viktigt att dämpa hastigheten på sträckor med cykling i blandtrafik samt i korsningspunkter. Barn kan uppleva smala sektioner som särskilt otrygga. En god orienterbarhet i trafikmiljön är också extra viktigt för att underlätta för barn och unga.

Barn kan ha svårt att komma upp i samma hastigheter som vuxna cyklister. Därför är det viktigt att det finns möjlighet att göra säkra omkörningar på cykelbanorna. Precis som för övriga cyklister är det även viktigt för barn att underlaget på cykelbanan är jämnt.

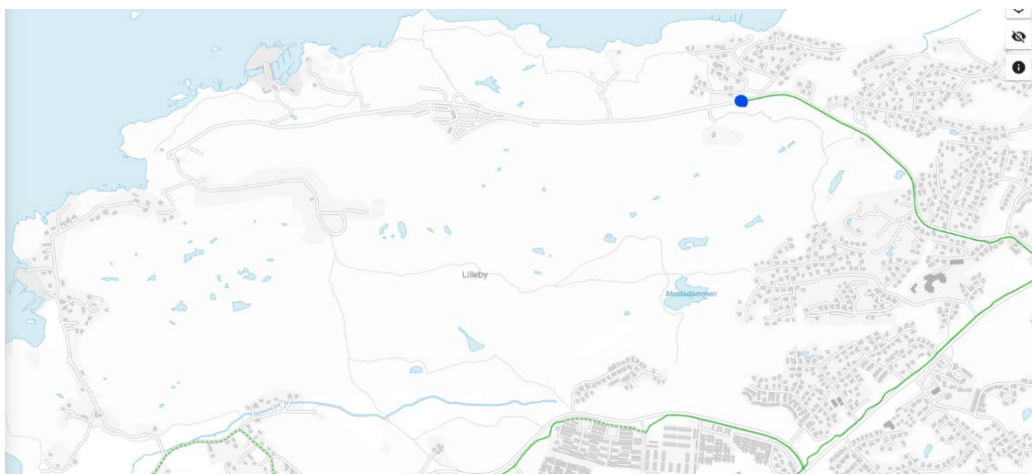
Ärendet

Enligt stadsmiljönämndens delegationsordning, ska stadsmiljönämnden fatta inriktningsbeslut, genomförandebeslut och ekonomiska avvikelser för investeringsprojekt med en totalkostnad för samtliga skeden överstigande 20 miljoner kronor.

Gång- och cykelbanan längs Lillebyvägen mellan Säv Viken och Sillvik har en bedömd totalkostnad för samtliga skeden om cirka 62,5 miljoner kronor varför inriktningsbeslut lyfts till nämnden för avgörande.

Beskrivning av ärendet

Lillebyvägen mellan Säv Viken och Sillvik är identifierad som en saknad länk i det övergripande cykelnätet. I dagsläget samsas fotgängare och cyklister i gatuutrymmet med motorfordon. På grund av det höga trafikflödet sommartid upplevs sträckan vara otrygg och trafikfarlig. Befintlig körbana är smal och möjliggör inte möte mellan två bilar i bredd samt cyklist. Den nuvarande utformningen medför att boende och besökare väljer att färdas med bil i stället för att gå eller cykla. Befintliga hållplatslägen längs sträckan är inte tillgänglighetsanpassade och gångpassager för att korsa vägen till och från målpunkter saknas.



Figur 1: Grön markering avser befintliga cykelbanor. Blå markering avser punkt från vilken cykling sker i blandtrafik då cykelbanelänk saknas. (Gokart 2024-02-27).

Åtgärden omfattar en sträcka på cirka 2 500 meter. Syftet med åtgärden är att öka framkomligheten och tillgängligheten samt skapa en säkrare trafiksituation för fotgängare och cyklister.

Utgångspunkt för genomförandestudien är utpekad sträcka enligt figur 2:



Figur 2. Grön markering omfattar aktuell sträcka mellan Säviken och Sillvik.

Aktuella funktionskrav kan innebära att teknisk handbok följs men också att standarden är högre för att det är motiverat i gatumiljön eller att avvägningar har gjorts för att hitta en bra balans där den angivna standarden i teknisk handbok inte kan följas. Eventuella avsteg från teknisk handbok samt andra invändningar på förslag till utformning har förankrats inom stadsmiljöförvaltningen.

Risker

- Bergschakt krävs för att få tillräckligt med yta för gång- och cykelbana längs med sträckan. Omfattningen av intrånget i berg behöver utredas och omhändertas inom ramen för aktuell genomförandestudie. Beroende på omfattning av bergschakt kan åtgärdens innehåll, kostnad och tid för genomförande komma att påverkas.
- Gång- och cykelbanan har i aktuellt förslag till utformning och lösning för sträckan placerats på södra sidan av Lillebyvägen i syfte att minimera intrång i naturområde norr om Lillebyvägen (med undantag för mindre intrång vid hållplatser och passager). Om intrång i Natura 2000-område inte är möjligt (krav på tillstånd genom Länsstyrelsen föreligger), behöver sektionen anpassas utifrån befintliga förhållande. Detta bedöms påverka åtgärdens innehåll, kostnad och tid för genomförande
- Föreslagen åtgärd medför markintrång vid Lilleby Camping. I aktuellt arrendeavtal finns en klausul om eventuellt markintrång. Dialog har förts med campingen i ett tidigt utredningsskede och nuvarande arrendator är positiv till åtgärden då den bedöms gynna campingens målgrupp. Aktuellt utformningsförslag kan dock komma behöva omarbetas i det fall överenskommelse om markingtrång inte accepteras alternativt om befintlig trädallé beslutas bevaras eller ersättas. Detta bedöms påverka åtgärdens innehåll, kostnad och tid för genomförande.

Förvaltningens bedömning

Stadsmiljöförvaltningen bedömer att åtgärden ligger väl i linje med trafikstrategins och cykelprogrammets mål. En utbyggd gång- och cykelbana längs Lillebyvägen bedöms bland annat skapa bättre förutsättningar för fotgängare och cyklister att nå målpunkter, så som badplatser och andra friluftsområden, på ett tryggt och trafiksäkert sätt. Detta bedöms i sin tur generera ett ökat antal hållbara resor, ett minskat trafikflöde längs med Lillebyvägen samt främja möjligheten till vistelse i naturnära fritidsområden som nås via

Lillebyvägen. Åtgärden bedöms därtill bidra till bättre parkeringsmöjlighet för cykel. Åtgärden bedöms inte ge någon nämnbar påverkan på framkomligheten för fordonstrafiken längs med Lillebyvägen.

Stadsmiljöförvaltningen bedömer att en sammanhängande och väl utformad cykelinfrastruktur är en viktig komponent i arbetet med att uppfylla målen om att tredubbla antalet cykelresor till år 2025 samt att tre av fyra göteborgare ska anse att Göteborg är en cykelvänlig stad. Stadsmiljöförvaltningen föreslår därmed att stadsmiljönämnden godkänner inriktningsbeslut för åtgärden ” Lillebyvägen, Sävviken - Sillvik”, genomförandestudie.

Anders Ramsby

Kerstin Elias

Förvaltningsdirektör

Avdelningschef Planering och investering