

Yrkande

Centerpartiet

2024-04-18

Nytt ärende

Yrkande angående Genomförandebeslut Citybuss Norra Älvstranden etapp 1.1 och pendlingscykelbana Norra Älvstranden etapp 1, samt beslut om objektsgenomförandeavtal för Citybuss Norra Älvstranden

Förslag till beslut

I Exploateringsnämnden:

1. Exploateringsförvaltningen får i uppdrag att anpassa antaget Trafikförslag 2 gällande pendlingscykelbanan enligt yrkandet.
2. Exploateringsförvaltningen får i uppdrag att bedöma om föreslagna förändringar kräver ett nytt beslut i kommunfullmäktige.

Yrkandet

Kommunfullmäktige fattade den 2024-03-21 ett genomförandebeslut för Citybuss Norra Älvstranden etapp 1.1 och pendlingscykelbana Norra Älvstranden etapp 1, samt ett beslut om objektsgenomförandeavtal för Citybuss Norra Älvstranden. Beslutet innebar att Trafikförslag 2 för pendelcykelbanan valdes.

Genomförandebeslutet syftade i första hand på att bygga snabb och robust kollektivtrafik enligt citybusskonceptet från Målbild Koll 2035, som innebär separerade busskörfält som är dimensionerade efter framtida spårvägsdragning. Längs med citybusstråket finns ett utpekat pendelcykelnät enligt stadens cykelprogram. Även om cykelflödena är begränsade idag är det rimligt att anta att de kommer att öka som en följd av den exploatering som planeras vid Västra Eriksbergsgatan och Säterigatan. Stadens mål i cykelprogrammet är att cykeltrafiken ska tredubblas. Längsmed delar av sträckan är även gångbanan för smal enligt teknisk handbok.

Trafikförslag 2, som nämnd och förvaltning förordade och även ingick i det genomförandebeslut kommunfullmäktige fattade, innebär en avsevärd förbättring av cykelbanan för att i möjligaste mån uppnå de standarder som cykelprogrammet anger. Detta förslag innebär att samtliga kantstensparkeringar försvinner och ett betydligt antal träd avverkas. Trafikförslag 1 innebär att kantstensparkeringarna och träden blir kvar, men att cykelbanan och gångbanan i stort sett behålls med nuvarande bredd, vilket är under cykelprogrammets och teknisk handboks standard för pendelcykelbanor och gångbanor. Det innebär sämre framkomlighet och risk för konflikter för gående och cyklister.

Det finns en målkonflikt där uppfyllandet av cykelprogrammet ställs emot inslag som är viktiga för ett attraktivt stadsrum, biologisk mångfald och korttidsangöring för handel och

verksamheter. Vår bedömning är att den går att lösa på ett bättre sätt än de två trafikförslagen genom att väga in kvalitetsaspekterna för gång- och cykel samt bevarandet av fler träd och kantstensparkeringar.

Cykel- och gångbanorna ska ges en total bredd som aldrig understiger 5 meter (3 meter cykelbana, 2 meter gångbana), annars finns påtaglig risk för konflikter mellan trafikslagen om de angränsar varandra. Cykelbanan behöver dock inte en bredd som motsvarar cykelprogrammets största flöden enligt trafikförslag 2. Det ger utrymme för att begränsa påverkan på kantstensparkering och träd. Man kan också överväga någon form av cykelfartsgata på delar av sträckan om det går att förena med hög trafiksäkerhet, orienterbarhet och kvalitet för cyklister.

Bevarandet av kantstensparkering bör inriktas till de platser på sträckan som innehåller handel och verksamheter eller på annat sätt är i behov av korttidsangöring.

Huvudinriktningen ska vara att bevara majoriteten av de träd som föreslås att avverkas enligt trafikförslag 2, men att avverkning av enskilda träd kan medges om det är nödvändigt för att säkerställa total GC-bredd på 5 meter.

Aktuellt stråk har begränsade flöden biltrafik och den trafik som finns är framför allt lokal biltrafik med målpunkter i området söder om stråket, exempelvis bostäder och arbetsplatser. Mot bakgrund av det kan det vara värt att pröva att enkelrikta biltrafiken på hela eller delar av sträckan eller på annat sätt skapa ytterligare utrymme i syfte att bredda cykelbanan och bevara träd och kantstensparkering. Det går att studera lösningar från städer som på ett framgångsrikt sätt säkerställt en god tillgänglighet för bil, men prioriterat utrymme och framkomlighet för hållbara trafikslag, exempelvis Gent och Bryssel som tillämpat så kallade cirkulationsplaner. Resultaten i båda städerna har varit att hållbara trafikslag på kort tid kraftigt ökat som andel av det totala resandet.

Genom att bevara trädraden samtidigt som vissa kantstensparkeringar försvinner skapas förutsättningar för dagvattenhantering/växtbädd som projektet bör beakta. Samverkan behöver ske med stadsmiljöförvaltningen och stadsbyggnadsförvaltningen.