

Projektdirektiv

Process Investera och Reinvestera

Södra vägen, Nya Allén - Engelbrektsgatan

Genomförandestudie



Diariennr: SMF-2023-03676

Datum: 2023-06-27

Godkänd av: Rune Andersson Projektägare

Mottagen av: Per Carlberg Projektledare

Innehåll

1.	Bakgrund	3
1.1.	Beskriv åtgärdens bakgrund	3
1.2.	Beskriv projektets bakgrund	3
1.3.	Tidigare beslut och ställningstagande	4
2.	Förväntningar	4
2.1.	Åtgärdens syfte	4
2.2.	Projektets syfte	4
2.3.	Koppling till realisering av nyttor och effektmål	5
2.4.	Övriga förväntningar på projektet och dess resultat	5
2.5.	Ramar och förväntningar på arbetet i kommande fas	6
3.	Påverkande omgivning	6
3.1.	Intressenter	6
3.2.	Beroenden till andra projekt och åtgärder i staden	6
4.	Projektets ramar och innehåll	7
4.1.	Innehåll	7
4.2.	Avgränsningar	8
4.3.	Tidsram	8
4.4.	Resurser	9
4.5.	Ekonomi	9
4.5.1.	Kostnadsram	9
4.5.2.	Finansiering	9
4.6.	Prioriteringar inom projektet	9
4.7.	Risker	10
4.8.	Möjligheter	10
4.9.	Övrigt	10
5.	Organisation, rapportering och överlämning	10
5.1.	Val av sätt att styra och leda arbetet för projektet	10
5.2.	Styrning och ledning	10
5.3.	Uppföljning	10
5.4.	Överlämning och godkännande	11
6.	Referenser	11
7.	Ändringshistorik	12

1. Bakgrund

1.1. Beskriv åtgärdens bakgrund

”Cykelprogram för en nära storstad 2015 – 2025” är en fördjupning och konkretisering av stadens trafikstrategi, ”Trafikstrategi för en nära storstad”. I cykelprogrammet finns ett uttalat mål att tredubbla antalet cykelresor till år 2025. En av åtgärderna för att uppnå detta är att bygga en sammanhängande och väl utformad cykelinfrastruktur.

En väl utformad cykelinfrastruktur är grunden för snabb, enkel och säker cykling i staden. Grundläggande är att cykelvägarna inte ska ha obegripliga avbrott, att det ska gå att cykla till alla målpunkter och att utformningen av infrastrukturen ska motsvara cyklistens behov av framkomlighet, komfort, trygghet och säkerhet.

Cykelvägnätet i staden delas in i tre nätklasser: pendlingscykelnät, övergripande cykelvägnät och lokalt cykelvägnät.

Södra vägen är en utpekad länk i pendlingscykelnätet som idag har ett högt flöde av cyklister och fotgängare. Cykelprogrammet och den bristanalys av cykelvägnätet som är gjord visar att Södra vägen är högt prioriterad att skapa en ökad kapacitet och bättre framkomlighet för cyklister utifrån dess läge i staden, att det är ett pendlingscykelstråk och mängden cyklister i förhållande till dagens bredd.

1.2. Beskriv projektets bakgrund

Under 2021 fick dåvarande Trafikkontoret (TK) i uppdrag att se över och öka framkomligheten för gående och cyklister genom centrala staden. I det läget påbörjades ett arbete med att forma en önskvärd trafikstruktur inom ett område som avgränsas av Nya Allén – Korsvägen – Örgrytemotet – Ullevi. I det arbetet undersöktes möjligheten att bygga en struktur med primärt enkelriktade cykelbanor, däribland Södra vägen. Detta är en struktur som bedöms öka framkomligheten längst gatan, inte minst för att möjliggöra anslutningar till de redan pågående projekten Korsvägen och Engelbrektslänken. I dessa projekt utgick man från en befintlig dubbelriktad struktur vilket gjorde att cykelkvaliteterna blev låga då tillräckliga ytor för både gående och cyklister inte finns att tillgå.

Planeringsarbetet sammanföll med att Higab önskade en samverkan med dåvarande Stadsbyggnadskontoret (SBK), TK och Park- och naturförvaltningen (PoNF) för att se över området vid Dicksonska palatset. De planerade en stor renovering och omdaning av byggnaden och hade intressen i att även omdana allmänplats runt omkring sin fastighet. Det visade sig att deras intressen och inriktningen i en annan trafikplanering sammanföll och det fanns goda möjligheter att samverka.

Det finns även ett stort önskemål från cyklister om att hitta en lösning på den gegga som uppstår i Gamla Allén när det regnar. Under många år har både TK och PoNF (PoNF förvaltar den ytan) fått hantera klagomål på att man blir relativt smutsig när man cyklar under våta förhållanden.

Längs Södra vägen finns idag en enkelriktad cykelbana. På delar av sträckan saknas cykelbana och där sker cykling i blandtrafik. Södra vägen är en utpekad länk i pendlingscykelnätet.



Figur 1: Grön markering avser befintliga cykelbanor. Röd markering avser sträcka där cykling sker i blandtrafik då cykelbanelänk saknas. (Gokart 2022-05-04).

1.3. Tidigare beslut och ställningstagande

I och med besluten att genomföra Korsvägen och Engelbrektslänken skapas behov av att lösa korsningarna mot Södra vägen. Problemen som uppstår är att befintlig planering av Södra vägen inte är lämplig i förhållande till de nya anspråken som Korsvägen och Engelbrektslänken har. De är betjänta av en enkelriktad cykelstruktur längs Södra vägen för att kunna lösa anslutande korsningspunkter

Trafiknämnden gav också trafikkontoret i uppdrag att öka framkomligheten för gång och cykel i centrala staden, detta är ett resultat av det arbetet

2. Förväntningar

2.1. Åtgärdens syfte

Åtgärdens syfte är att öka framkomligheten och tillgängligheten samt skapa en säkrare trafiksituation för fotgängare och cyklister.

2.2. Projektets syfte

Syftet med projektet liksom för åtgärden, är att öka framkomligheten och tillgängligheten samt skapa en säkrare trafiksituation för fotgängare och cyklister. Som ett led i detta ska

projektet ta fram en genomförandestudie för en pendlingscykelbana och en gångbana längs Södra vägen mellan Nya Allén och Engelbrektsgatan.

Genomförandestudien ska skapa en bra plattform för fortsatt projektering och byggnation.

2.3. Koppling till realisering av nyttor och effektmål

Projektets påverkan på trafikstrategins effektmål	
Effektmål	Påverkan
Antalet resor med cykel ska öka. ¹	Positiv
Antalet resor till fots ska öka. ¹	Positiv
Antalet kollektivtrafikresor ska öka. ²	Vet ej/ej relevant
Antalet bilresor ska minska. ³	Positiv
Restiden mellan två målpunkter är maximalt 30 minuter för bil och kollektivtrafik ³	Vet ej/ej relevant
Gång är det mest attraktiva färdssättet i stadsmiljöer ⁴	Positiv
Gaturummen i stadsmiljöer är attraktiva att vistas i. ⁵	Positiv
Antalet döda och skadade ska minska. ⁶	Positiv
Transporttider på väg och järnväg till och från viktiga industri- och logistikområden ska inte öka. ⁷	Vet ej/ej relevant
Godstransporternas påverkan på luftkvalitet, buller och förurning ska minska. ⁸	Vet ej/ej relevant
Göteborg ska vara ledande inom klimatsmarta godstransporter. ⁹	Vet ej/ej relevant

2.4. Övriga förväntningar på projektet och dess resultat

Åtgärdens systemmål är att

- höja standarden för gående, cyklister samt skapa goda vistelsekvaliteter längs sträckan.
- återanvända befintligt material och överväga semipermanenta lösningar där så är möjligt för en så resurssnål omvandling som det går.
- skapa en helhet längs hela sträckan

¹ Minst 35 procent av resorna i Göteborg sker till fots eller med cykel år 2035,

² Minst 55 procent av de motoriserade resorna i Göteborg sker med kollektivtrafik år 2035

³ Restiden mellan två godtyckliga tyngdpunkter eller målpunkter är maximalt 30 minuter för bil och kollektivtrafik

⁴ Senast år 2035 anser minst xx procent av göteborgarna att gång är det mest attraktiva sättet att röra sig i innerstaden och i andra stadsmiljöer

⁵ Senast år 2035 anser minst xx procent av göteborgarna att gaturummen i innerstaden och i andra stadsmiljöer är attraktiva att vistas i.

⁶ Antalet dödade, allvarligt och måttligt skadade i Göteborgstrafiken ska minska med 75 procent fram till 2020 jämfört med 2010

⁷ Transporttiderna och variationen i transporttider på väg och järnväg till och från viktiga industri- och logistikområden ökar inte och ligger år 2035 kvar på 2014 års nivåer.

⁸ Godstransporternas påverkan på luftkvalitet, buller och förurning ska minska jämfört med 2014 års nivåer.

⁹ Göteborg ska anses vara Nordens bästa logistikläge i ledande rankingar samt allmänt ansedd som ledande inom klimatsmarta transporter.

- bygga på och stärka de stadsmiljökvatiteter som finns idag (bebyggelsestruktur, vegetation, stenstad).
- skapa en grön stadsgata genom att bibehålla träd och addera vegetation. Arbeta utifrån att öka ekosystemtjänster och grönytefaktor.
- belysning och ljussättning - skapa en helhet för gatan kopplat till rumslighet och detaljer (utöver funktionskrav)
- skapa eller möjliggöra en sammanhängande struktur som fortsätter från Korsvägen till Nya Allén (ytiskt, utrustning, vägvisning och dylikt)
- skapa en genomgående princip för gång, cykel, kollektivtrafik, angöring och möblering
 - tvärpassager för gående och cyklande som kopplar ihop stadens övriga gatunät.

2.5. Ramar och förväntningar på arbetet i kommande fas

Klicka eller tryck här för att ange text.

3. Påverkande omgivning

3.1. Intressenter

Åtgärdens intressenter är bland andra Göteborgs stads förvaltningar och bolag (t.ex. Higab), Västtrafik, exploatörer, verksamheter, fastighetsägare samt boenden längs med sträckningen.

3.2. Beroenden till andra projekt och åtgärder i staden

Beroende finns i relation till

- Engelbrektslänken – ny spårväglänk. (Att planerad cykelbana på sträckan Nya Allén/Parkgatan till finns på plats när Engelbrektslänken byggs är en förutsättning för att få till korsningen Engelbrektskatan/Södra vägen ur ett signaltekniskt perspektiv.)
- Engelbrektskatan, Kungsporsavenyen – Södra vägen (Planerad cykelbana ansluter till den nu aktuella sträckan.)
- Station Korsvägen (Västlänken)

4. Projektets ramar och innehåll

4.1. Innehåll

Projektet ska utreda möjligheterna till och förutsättningar för enkelriktade cykelbanor längs ömse sidor av Södra vägen mellan Nya Allén och Engelbrektsgatan, en sträcka på cirka 500 meter vilket ger en total sträcka om cirka 1 000 meter. Förslag till utformning har tagits fram¹⁰. Projektet ska utgå ifrån aktuellt utformningsförslag, kvalitetssäkra och fortsätta detaljutformning av föreslagen lösning. Nedan följer en summering av de större strukturella förändringarna som projektet innebär enligt utformningsförslaget. Förslag redovisas kvartersvis.

Södra vägen: Nya Allén – Parkgatan

Fem körfält blir tre. Enkelriktade cykelbanor. Nya angoringsplatser på östra sidan mot Dicksonska palatset. Befintlig vägportal utgår. Alternativt vägvisningssystem tas fram inom genomförandestudien.

Parkgatan: Kungsportsavenyn – Södra vägen

Tre körfält blir två. Trottoar anläggs utmed Charles Felix Lindbergsplats. Nytt signalreglerat övergångsställe som korsar Södra vägen anläggs i förlängningen av den nya trottoaren längs Parkgatan.

Gamla Allén: Nya Allén – Parkgatan

I genomförandestudien ses val av ytskikt över. Samverkan ska ske med Higab med anledning av renoveringen av Dicksonska palatset.

Södra vägen: Parkgatan – Vasagatan

Busshållplatserna anläggs i saxat läge (i stället för dagens hållplatser som ligger mitt emot varandra). Genomförandestudien behöver undersöka om Västrafik har behov av det östra hållplatsläget. Om inte det behövs ska trafikförslaget omformas och optimeras för cykel. En särskild skiss finns för detta. Enkelriktade cykelbanor på båda sidor av gatan (OBS: Eventuellt cykelfält på den västra sidan strax efter Parkgatan i södergående riktning). Korsningspunkterna anläggs som genomgående gång- och cykelbanor. Möjligheten att placera nya träd vid Parkgatan och vid Vasagatan enligt principutformningen ska undersökas.

Södra vägen: Vasagatan – Engelbrektsgatan

Vid Engelbrektsgatan ska fem körfält bli tre (två busskörfält och ett södergående bilkörfält) Enkelriktade cykelbanor på varje sida. Vid Kristinelundsgatan – tre körfält blir två till fördel för bredare gång-, vistelse och planteringsytor.

¹⁰ Södra vägen, åtgärdsbeskrivning, 2022-11-02



Figur 2: Blå markering avser aktuell sträcka om ca 500 meter på ömse sidor om Södra vägen mellan Nya Allén och Engelbrektsgatan. (Gokart 2022-05-04).

Goda och trafiksäkra cykelkopplingar ska säkerställas till alla befintliga anslutande vägar som det är tillåtet att cykla på.

I projektet ingår att ta fram underlag för en lösning som möter åtgärdens systemmål och platsmål samt funktionskraven i befintlig åtgärdsbilaga. Om aktuell 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 aktuell åtgärdsbilaga. I det senare fallet ska en uppdaterad kalkyl/bedömd totalkostnad tas fram.

De i åtgärdsbeskrivningen angivna funktionskraven kan innebära att teknisk handbok följs men också att standarden är högre för att det är motiverat i en viss gatumiljö, 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 och dokumenterats i bilaga ”Södra vägen, avvägningar och avsteg”.

4.2. Avgränsningar

Klicka eller tryck här för att ange text.

4.3. Tidsram

Skede	År	År
Genomförandestudie	2023	2024

Projektering	2024	2024
Produktion	2025	2025

4.4. Resurser

Klicka eller tryck här för att ange text.

4.5. Ekonomi

4.5.1. Kostnadsram

Kostnadsbedömningen för åtgärden är cirka 40 miljoner kronor varav 1,2 miljoner kronor för projektet (genomförandestudie). Bedömningen baseras på en kostnadsanalys i tidiga skeden. Analysen bygger på referens- och erfarenhetsvärden från tidigare projekt som värderas i en förenklad form enligt successivmetoden. Bedömd totalkostnad kan komma att justeras då genomförandestudien färdigställts.

Eventuell kostnad för sanering finansieras genom kommunbidraget. Behov av driftskod aktualiseras om saneringskostnaderna överstiger 50 000 kronor. En driftskod och investeringskod skapas för projektet i samband med investeringsanmälan

Skede	År 2023	År 2024	År 2025
Genomförandestudie	0,5	0,7	
Projektering		4	
Produktion			34,8

4.5.2. Finansiering

Åtgärden återfinns i Investeringsplan för trafiknämnden under investeringsområde Gång- och cykeltrafik (investeringsplan 2021–2025 version 2023).

Eventuella kostnader för hantering av förorenade massor finansieras genom kommunbidraget.

I projektet ingår att ta fram en uppskattad årlig driftkostnad.

4.6. Prioriteringar inom projektet

Prioritering: 1 Innehåll 2 Tid 3 Kostnad

Prioriterat för projektet är att få till en bra lösning längs sträckan. Prioriterat är att skapa ett sammanhängande och tydligt cykelstråk med hög trygghet och trafiksäkerhet. Projektet behöver samordnas i tid med projekt Engelbrektslänken.

4.7. Risker

Framdriften av det här projektet är beroende av utvecklingen av både Engelbrektslänken och Korsvägen, risker där kan därför spilla över på aktuell åtgärd längs Södra vägen.

4.8. Möjligheter

Åtgärden skapar möjligheten att fortsätta utveckla Gamla Allén när cyklarna inte framförs där.

4.9. Övrigt

I planering och utvärdering av aktuell sträcka ska ”Handledning vid planering och utvärdering av cykelstråk” användas som stöd.

5. Organisation, rapportering och överlämning

5.1. Val av sätt att styra och leda arbetet för projektet

Projektet bedöms ha medelhög komplexitet (”Protokoll för klassificering av åtgärd” daterad 2023-06-16.)

5.2. Styrning och ledning

Portföljägare:	Anders Ramsby
Projektagare:	Rune Andersson
Projektledare	Per Carlberg

5.3. Uppföljning

Uppföljning sker enligt Stadsmiljöförvaltningens ordinarie rutiner.

5.4. Överlämning och godkännande

Genomförandestudien ska efter kvalitetssäkring av dess resultat/innehåll (görs av projektledare och projektägare) lämnas till Enhet Investeringsplanering för vidare beredning.

6. Referenser

Dokument-id + namn	Beskrivning
Södra vägen, åtgärdsbeskrivning	Åtgärdsbeskrivning (ppt) daterad 2022-11-02
Södra vägen, avvägningar och avsteg	Beskrivning av avvägningar och eventuella avsteg från teknisk handbok. Avvägningar och eventuella avsteg har beretts av Daniel Sjölund, Park- och trafikplanering.
Handledning vid planering och utvärdering av cykelstråk.	Handledningen består av en checklista där cykelprogrammets funktionskrav brutits ned och förtydligats i grön/gul och röd nivå.
Protokoll för klassificering av åtgärd	Protokoll daterat 2023-06-16
Ange dokument-id + namn.	[Ange beskrivning]

7. Ändringshistorik

Datum	Version	Beskrivning	Ändrat av
2023-05-04	0.1	Första utkast	Alexandra Erikson
2023-05-19	0.2	Andra utkast efter utkast till åtgärdsbeskrivning (word-fil).	Alexandra Erikson
2023-06-05	0.3	Inarbetade synpunkter från Daniel Sjölund och Malin Månsson.	Alexandra Erikson
2023-06-09	0.4	Uppdaterat namn på projektledare.	Alexandra Erikson
2023-06-13	0.5	Uppdaterat 6. Referenser.	Alexandra Erikson
2022-06-22	0.6	Uppdaterat 4.5.1 Kostnadsram samt 5.1 Val av sätt att styra och leda projektet.	Alexandra Erikson
2023-06-26	0.7	Uppdaterat 4.5.1 Kostnadsram efter framtagna projektkalkyl.	Alexandra Erikson
2023-06-27	0.8	Uppdatering av avvägningar/avsteg efter samtal med Daniel Sjölund.	Alexandra Erikson
2023-06-27	1.0	Direktiv för godkännande/mottagande	Alexandra Erikson

DATUM OCH SIGNATUR

Projektagare, signatur

Datum

Projektledare, signatur

Datum