

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-01-08

Diarienummer SMF-2024-02633

Handläggare

Alexandra Eriksson

Telefon: 031-368 24 33

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

Inriktningsbeslut för Slottsskogsgatan/ Ekedalsgatan mellan Mariaplan och Godhemsgatan

Förslag till beslut

Stadsmiljönämnden antar förslag till inriktningsbeslut för Slottsskogsgatan/Ekedalsgatan mellan Mariaplan och Godhemsgatan.

Sammanfattning

Under 2023 genomfördes byggnation av en semipermanent åtgärd längs Slottsskogsgatan/Ekedalsgatan mellan Mariaplan och Godhemsgatan inom projektet Pilotområde cykel. Göteborg Energi AB planerar utföra ledningsarbeten längs sträckan, vilket föranleder behov av ny beläggning. Ledningsarbetena bedöms skapa förutsättningar för fler träd och en ökad krontäckningsgrad samt utbyggnad av en permanent cykelbana.

Åtgärden omfattar enkelriktade cykelbanor längs båda sidor av Slottsskogsgatan/Ekedalsgatan, mellan Mariaplan och Godhemsgatan. Totalt rör det sig om cirka 700 meter cykelbana, 350 meter på vardera sida av gatan. Åtgärden innefattar tillika plantering av träd längs Slottsskogsgatan/ Ekedalsgatan. Goda och trafiksäkra cykelkopplingar ska säkerställas till alla befintliga anslutande vägar som det är tillåtet att cykla på. Belysning längs sträckan samt angoring till befintlig återvinningsstation ska ses över och åtgärdas vid behov. Möjlighet till ökade vistelsekvaliteter och grönyta ska utredas och säkerställas i möjlig mån.

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

Åtgärden har en bedömd totalkostnad för samtliga skeden om cirka 25 miljoner kronor. Kostnad för systemhandlingen beräknas till cirka 1 miljon 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).

Bedömd totalkostnad för åtgärden beräknas till cirka 25 miljoner kronor varav kostnad för systemhandling beräknas till cirka 1,0 miljon kronor. Kostnadsbedömningen baseras på nyckeltal/erfarenhetsvärden från tidigare genomförda projekt varför bedömd totalkostnad kan komma att justeras då systemhandlingen 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. Detta ger positiva miljökonsekvenser i form av minskade utsläpp och biltrafikflöden, vilket i sin tur medför en förbättring ur luftkvalitetssynpunkt. Om människor väljer cykeln minskar belastningen på resterande vägnät och på kollektivtrafiken samtidigt som det kan påverka folkhälsan positivt. En ökad andel resor med cykel 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.

I åtgärden ingår att plantera träd. En ökad krontäckning längs sträckan skapar möjlighet till ekosystemtjänster.

Bedömning ur social dimension

För att resor 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 cykeltrafik bidra till en ökad andel aktiva transporter.

På en övergripande nivå bidrar bättre förbindelser med cykel till en mer sammanhållen stad vilket motverkar segregation och otrygghet. En bra 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 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. En omDispositionering av gaturummet förbättrar tillika möjligheten för personer med funktionsvariationer att röra sig i gatumiljön.

Cykelprogrammet anger att "som princip ska planering och utformning av cykelnätet 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.

Aktuell åtgärd innebär att gaturummet omdisponeras varvid mer yta där människor vill vistas och röra sig möjliggörs. En mer attraktiv och inbjudande gestaltning bedöms bidra till att sträckan befolkas under olika tider på dygnet samtidigt som den knyts ihop bättre med omkringliggande gator.

Ärendet

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

Åtgärden har en bedömd totalkostnad för samtliga skeden om cirka 25 miljoner kronor varför inriktningsbeslut lyfts till nämnden för avgörande.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

Slotsskogsgatan/Ekedalsgatan, mellan Mariaplan och Godhemsgatan är identifierad som en saknad länk i det övergripande cykelnätet. Sträckan är en gata med genomfartstrafik för både gång, cykel och biltrafik som förbinder östra Majorna med västra Majorna runt Gråberget. Slotsskogsgatan/Ekedalsgatan har begränsade vistelsezoner och grönstruktur på allmän platsmark.

Under 2023 genomfördes byggnation av en semipermanent åtgärd längs Slotsskogsgatan/Ekedalsgatan mellan Mariaplan och Godhemsgatan inom projektet Pilotområde cykel. Åtgärden genomfördes utan schakt eller annan åverkan i marken för att genomförandet skulle vara kostnadseffektivt och att åtgärden vid behov skulle gå att återställa. Befintliga trottoarer behöll sin funktion och ingen ny mark togs i anspråk. Avsikten med semipermanenta åtgärder är att testa en funktion, utvärdera hur den fungerar samt möjliggöra en successiv förbättring av kvaliteterna till en permanent standard.

Utvärderingar av den semipermanenta åtgärden visar att cyklister anser att kvaliteterna för cykling har förbättrats. Cyklister med boendeparkering är mindre positiva än förbipasserande cyklister respektive cyklister utan boendeparkering. Genomförd parkeringsutredning visar att parkeringsbeläggningen på gatan ökade med 23 procentenheter, från 56% under 2018 till 79% under 2024. Ytan för parkering hade då minskat från fyra parkeringsrader längs gatan till två parkeringsrader.

Göteborgs Energi AB planerar utföra ledningsarbeten längs sträckan under 2025. Planerade ledningsarbeten föranleder behov av ny beläggning. Ledningsarbetena bedöms skapa förutsättningar för att flytta vissa ledningar vilket kan ge en möjlighet att säkerställa fler träd och öka krontäckningsgraden i samband med utbyggnad av en permanent cykelbana.

Syfte och innehåll

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

Utgångspunkt för åtgärden är sträckan enligt bild 1:



Bild 1. Röd markering illustrerar aktuell sträcka mellan Mariaplan och Godhemsgatan.

Åtgärden omfattar enkelriktade cykelbanor längs båda sidor av Slottsskogsgatan/Ekedalsgatan, mellan Mariaplan och Godhemsgatan. Totalt rör det sig om cirka 700 meter cykelbana, 350 meter på vardera sida av gatan. Åtgärden innefattar likaså plantering av träd längs Slottsskogsgatan/ Ekedalsgatan. Goda och trafiksäkra cykelkopplingar ska säkerställas till alla befintliga anslutande vägar som det är tillåtet att cykla på. Belysning längs sträckan samt angöring till befintlig återvinningsstation ska ses över och åtgärdas vid behov. Möjlighet till ökade vistelsekvaliteter och grönyta ska utredas och säkerställas i möjlig mån.

I projektet ingår att ta fram en teknisk lösning som möter dess mål och funktionskrav. 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 det senare fallet ska en uppdaterad kalkyl/bedömd totalkostnad tas fram.

Avsteg

Identifierat behov av avsteg från Teknisk Handbok är kopplat till körbanebredd där föreslagen körbanebredd sammanlagt är 5,5 meter för två körfält. Motivering till avsteg (Teknisk Handbok 3B + VGU): Anspråk för prioritering av gång, cykel och kollektivtrafik tillsammans med fartdämpande effekt. Förslag till avsteg från teknisk handbok har förankrats inom stadsmiljöförvaltningen.

Förvaltningens bedömning

Stadsmiljöförvaltningen bedömer att åtgärden ligger väl i linje med översiktsplanen, grönplanens, trafikstrategins samt cykelprogrammets mål och strategier.

Stadsmiljöförvaltningen ser 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.

En utbyggd cykelbana längs sträckan bedöms skapa bättre förutsättningar för cyklister att nå målpunkter på ett tryggt och trafiksäkert sätt samtidigt som den kan bidra till en ökad folkhälsa.

Åtgärden bedöms likaså bidra till att omfördela ytor och omdana befintliga gatumiljöer till förmån för vistelse, gående och cyklister samt till att ytor används till grönska/en ökad krontäckningsgrad.

Förvaltningen bedömer att åtgärden kan bidra till att värna gröna kilar samt till att den gröna infrastrukturen i den tätaste staden förstärks.

Stadsmiljöförvaltningen föreslår därmed att stadsmiljönämnden godkänner inriktningsbeslut för Slottsskogsgatan/Ekedalsgatan, mellan Mariaplan och Godhemsgatan.

Anders Ramsby

Förvaltningsdirektör

Josefine Johansson

Avdelningschef Planering och investering