

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-11-20

Ärendenummer SMF-2024-02345

Handläggare

Alexandra Eriksson

Telefon: 031-368 24 33

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

Genomförandebeslut för en pendlingscykelbana längs stråket Backaplan– Kärra, projektering och produktion

Förslag till beslut

Stadsmiljönämnden godkänner genomförandebeslut för en pendlingscykelbana längs stråket Backaplan–Kärra, inför start av projektering och produktion.

Sammanfattning

Stråket Backaplan–Kärra är inom ramen för cykelprogrammet, identifierad som en sträcka som bör byggas ut till en pendlingscykelbana. Pendlingscykelbanan som omfattar cirka 10 kilometer, ingår som en åtgärd i Ramavtal 7 storstad Göteborg (Sverigeförhandlingen).

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

Åtgärden har en bedömd totalkostnad för samtliga skeden om cirka 149,4 miljoner kronor (löpande prisnivå). Därtill kommer cirka 12 miljoner kronor (löpande prisnivå) vad avser belysning och tillgänglighetsanpassning av hållplatslägen vilket kommer att hanteras i separata genomförandebeslut. Kostnad för skeden projektering och produktion beräknas till cirka 146 miljoner kronor (löpande prisnivå). Kostnadsbedömningen baseras på en kostnadskalkyl som tagits fram inom ramen för aktuell genomförandestudie.

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 genomförandebeslut hanteras enligt förvaltningens rutin för avvikelshantering.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Åtgärden har en bedömd totalkostnad för samtliga skeden om cirka 149,4 miljoner kronor (löpande prisnivå). Därtill kommer cirka 12 miljoner kronor (löpande prisnivå) vad avser tillgänglighetsanpassning av hållplatslägen respektive åtgärdande av belysning vilket kommer att hanteras i separata genomförandebeslut. Kostnad för skeden projektering och produktion beräknas till cirka 146 miljoner kronor (löpande prisnivå).

Åtgärden finansieras till del genom Sverigeförhandlingen. Den statliga medfinansieringen uppgår till 25 procent av avtalad budget motsvarande 15 miljoner kronor, beräknat på en bedömd totalkostnad om 60 miljoner kronor. Den i Sverigeförhandlingen avtalade

kostnaden för åtgärden är angiven i 2016-års prisnivå och ska räknas om med hänsyn till förändringen i KPI. I löpande prisnivå motsvarar detta en bedömd totalkostnad om cirka 80 miljoner kronor. I löpande prisnivå uppgår medfinansieringen därmed till 20 miljoner kronor.

Kostnad för tillgänglighetsanpassning av hållplatslägen respektive åtgärdande av belysning ingår inte i Ramavtal 7 storstad Göteborg (Sverigeförhandlingen). Kostnadsbedömningen för berörda hållplatser samt aktuell belysningsåtgärd togs fram i samband med genomförandestudien. Kostnad för tillgänglighetsanpassning av hållplatslägen och kostnad för belysning finansieras inom ramen för Investeringsplan för stadsmiljönämnden 2021–2025 under investeringsområde Kollektivtrafik respektive reinvesteringsområde ”Belysning och energieffektivisering”.

Aktuell totalkostnadsbedömning grundas på en kostnadskalkyl som tagits fram inom ramen för genomförandestudien. Kostnadsbedömningen inkluderar bland annat ny beläggning och granitkantsten för hela pendlingscykelbanan samt ny separering mellan fotgängare och cyklister genom målad linje. Kostnadsbedömningen inkluderar även höjdjustering av befintlig gata, justering av befintliga brunnar och sättning av nya brunnar där behovet uppstår, aktuell kostnadsutveckling under de senaste åren samt kostnader för förorenade massor. Kostnader för hantering av förorenade massor finansieras genom kommunbidraget.

Aktuell kostnadsförändring härleds till den tidiga kostnadsbedömning som gjordes inför tecknandet av Ramavtal 7 storstad Göteborg (Sverigeförhandlingen). Den tidiga kostnadsbedömningen grundades på ett snittpris för utbyggnad av gång- och cykelbana vilken inte tog hänsyn till platsspecifika förutsättningar. Nu aktuell kostnadsbedömning innefattar hantering av befintligheter, ledningar etcetera, samordning med externa parter (Trafikverket, ledningsägare, fastighetsägare med flera), tillkommande åtgärder i gatan då körbana tas i anspråk, anpassning av gång- och cykelbanan till fastighetsanslutningar samt förorenade massor.

Genomsnittlig kapitalkostnad per år för åtgärden beräknas till cirka 5 miljoner kronor. Kapitalkostnaden finansieras genom kommunbidraget. Medfinansieringen genom Sverigeförhandlingen periodiseras på motsvarande sätt som kapitalkostnaden.

I syfte att få fram kapital som kan finansiera satsningar som bidrar till hållbar utveckling emitterar Göteborgs Stad gröna obligationer. Investeringsområde ”Gång- och cykeltrafik” är en av de åtgärder som finansieras genom gröna obligationer.

Åtgärdens bedömda totalkostnad (löpande prisnivå) ryms inom ramen för stadsmiljönämndens investeringsplan 2021–2025.

Bedömning ur ekologisk dimension

Sträckningen för aktuell pendlingscykelbana går delvis inom gammal industrimark med konstaterad förekomst av föroreningar i både fyllnadsmaterial och beläggning (asfalt). Bortforsling av asfalt och överskottsmassor medför merkostnader till följd av föroreningsinnehållet.

Inga väsentliga förändringar av miljöförutsättningar inom natur- och kulturmiljö har identifierats. Aktuell pendlingscykelbana planeras i huvudsak i anslutning till befintlig vägbana inom industriområden.

Aktuellt pendlingscykelstråk och justeringar på befintlig väg förväntas inte öka belastningen på recipienten jämfört med nuläget. Andelen hårdgjord yta bedöms i huvudsak vara den samma. Förutsättningarna för att fördröja och rena dagvatten bedöms inte förändras då sträckan som rustas upp i huvudsak ligger inom befintligt vägområde.

Flödesmängder eller flödesriktningar för dagvatten och skyfall bedöms inte förändras då tillkommande hårdgjord yta endast är liten och marknivåer förväntas förbli, i stort sett, oförändrade vid utbyggnaden av projektet.

Pendlingscykelbanan 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 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, rekreationsområden på ett effektivt och säkert sätt.

Planerad pendlingscykelbana går huvudsakligen genom industri- och handelsområden samt parallellt med E6. Längs alla delsträckor finns ett flertal arbetsplatser. Det rör sig främst om industri och handel men det finns även kontor. Det finns ett flertal butiker inom verksamhetsområdena längs Ringögatan, Exportgatan, Importgatan och Transportgatan. Längs Transportgatan finns också Bäckebo's handelsområde med omfattande detaljhandel för konsumenter. På Ringön finns det några nöjesverksamheter och föreningslokaler.

I anslutning till sträckan har inga bostäder, förskolor, skolor, vårdinrättningar, lekplatser eller besöksmål specifikt för barn eller äldre kunnat identifieras. Cykelbanan bedöms därför främst användas av vuxna, både för att besöka eller arbetspendla till handel och industri i området, och för att ta sig igenom området för att nå målpunkter i centrala Göteborg. Den planerade pendlingscykelbanan innebär att fotgängare och cyklister i framtiden har en bättre möjlighet att röra sig mellan målpunkterna utmed sträckan.

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 oskyddade trafikanter 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.

Bilaga 1: Genomförandestudie för pendlingscykelbana Backaplan-Kärre

Ärendet

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

Stråket Backaplan - Kärra har en bedömd totalkostnad för samtliga skeden om cirka 149,4 miljoner kronor (löpande prisnivå) varför genomförandebeslut lyfts till nämnden för avgörande.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

Stråket Backaplan - Kärra är inom ramen för cykelprogrammet, identifierad som en sträcka som bör byggas ut till en pendlingscykelbana. Pendlingscykelbanan ingår som en åtgärd i Ramavtal 7 storstad Göteborg (Sverigeförhandlingen). Pendlingscykelbanan ska enligt avtalet i Sverigeförhandlingen påbörjas 2023 och vara utbyggd innan 2027.

Sträckan har i nuläget en delvis utbyggd gång- och cykelinfrastruktur med hög standard. På delar av sträckan sker dock gång- och cykeltrafiken i blandtrafik samtidigt som det saknas gång- och cykelförbindelser till viktiga målpunkter och många korsningspunkter har låg standard.

Pendlingscykelbanans ungefärliga sträckning går från korsningen Hjalmar Brantingsgatan/Ringögatan via Ringön och Backa till Hisings Kärra. Sträckan går huvudsakligen genom industri- och handelsområden och delvis inom gammal industrimark med konstaterad förekomst av föroreningar i både fyllnadsmaterial och beläggning (asfalt). Delar av sträckan berör Göta älvs vattenskyddsområde.

Tidigare beslut och ställningstaganden

I april 2023 godkände stadsmiljönämnden inriktningsbeslut för en genomförandestudie av stråket Backaplan–Kärra (SMN 2023-04-28, §102 SMF-2023-01187).

Aktuellt inriktningsbeslut innefattade uppdrag att redovisa vilken standard som uppnås inom budgetramen samt vilken standard som uppnås om projektets budgetram justeras för att säkerställa den lösning som bäst uppnår de krav som finns i Teknisk handbok för samtliga trafikantkategorier. I det senare fallet ska en uppdaterad kalkyl/bedömd totalkostnad tas fram.

Syfte

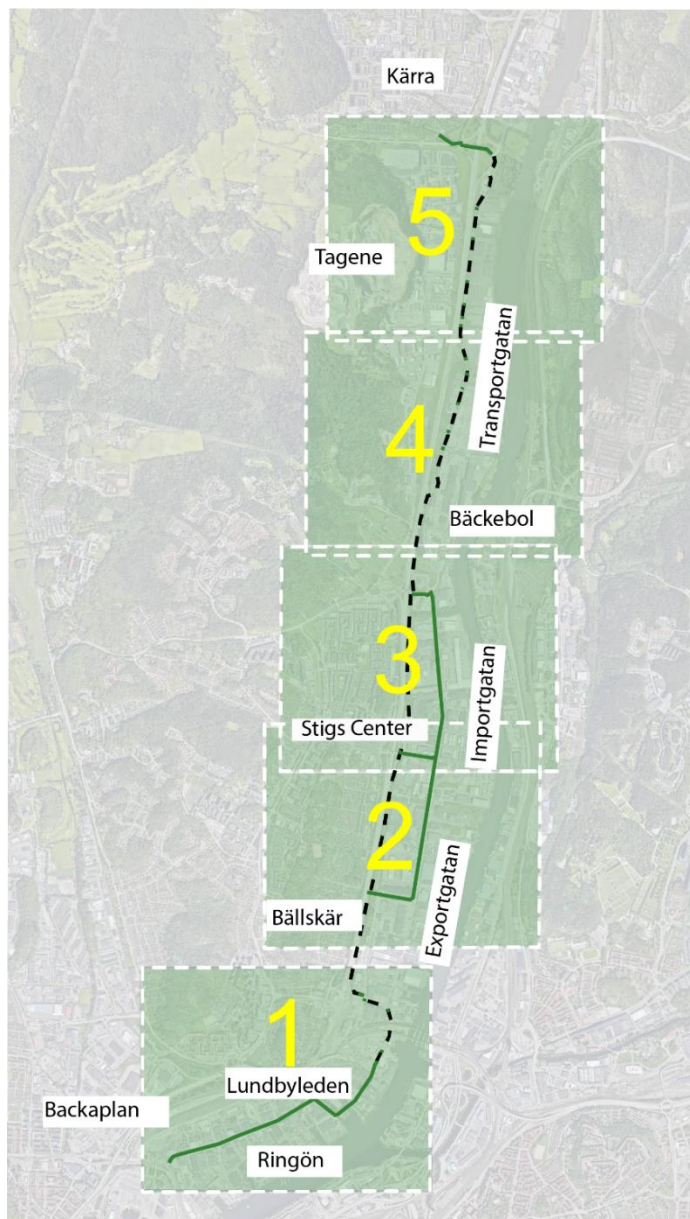
Åtgärdens syfte är att öka framkomligheten och tillgängligheten samt skapa en säkrare trafiksituation för cyklister men även för fotgängare.

Innehåll

Åtgärden innefattar en cirka 10 kilometer lång pendlingscykelbana längs stråket Backaplan–Kärra.

Ett **trafik- och gestaltungs-förslag** har tagits fram för sträckan. Trafikförslaget innebär att separata gångbanor på två meter och cykelbanor på tre meter anläggs längs största delen av sträckan. Genomgående cykelbana används generellt vid fastighetsanslutningar,

cykelöverfarter används generellt vid gatukorsningar och gångpassager anläggs i anslutning till busshållplatserna.



Figur 1: Stråkets delsträckor (1) Ringön, (2) Exportgatan, (3) Importgatan, (4) Transportgatan södra och (5) Transportgatan norra. Befintliga delar visas som streckad svart linje och delar där åtgärder föreslås visas som heldragen grön linje.

Måluppfyllnad och avsteg

Genomförandestudiens trafik- och gestaltungsforöslag uppfyller till största del kraven enligt Teknisk Handbok (TH) och standard för pendlingscykelnät. Trafikförslaget innebär dock ett antal avsteg från Teknisk Handbok. På delsträcka 1 behöver avsteg göras på grund av begränsat utrymme (smalare busshållplatser, väntytter och skiljeremsa än kraven i TH samt kombinerad gång och cykelbana vilket ej är godkänt för pendlingscykelnät). Även avstegen på de andra delsträckorna (bland annat längsgående parkeringsficka under 15 meter, cykelöverfart utan trygghetszon, stolpar, hinderfri bredd) sker på grund av begränsat utrymme. På vissa ställen innebär föreslagen lösning korsningsradier med mindre god alternativt ej godkänd standard eller dåliga siktförhållanden då aktuell

pendlingscykelbana följer befintlig gata och det saknas utrymme för utformningar med högre standard.

Illustration analys av måluppfyllnad delsträcka 1:

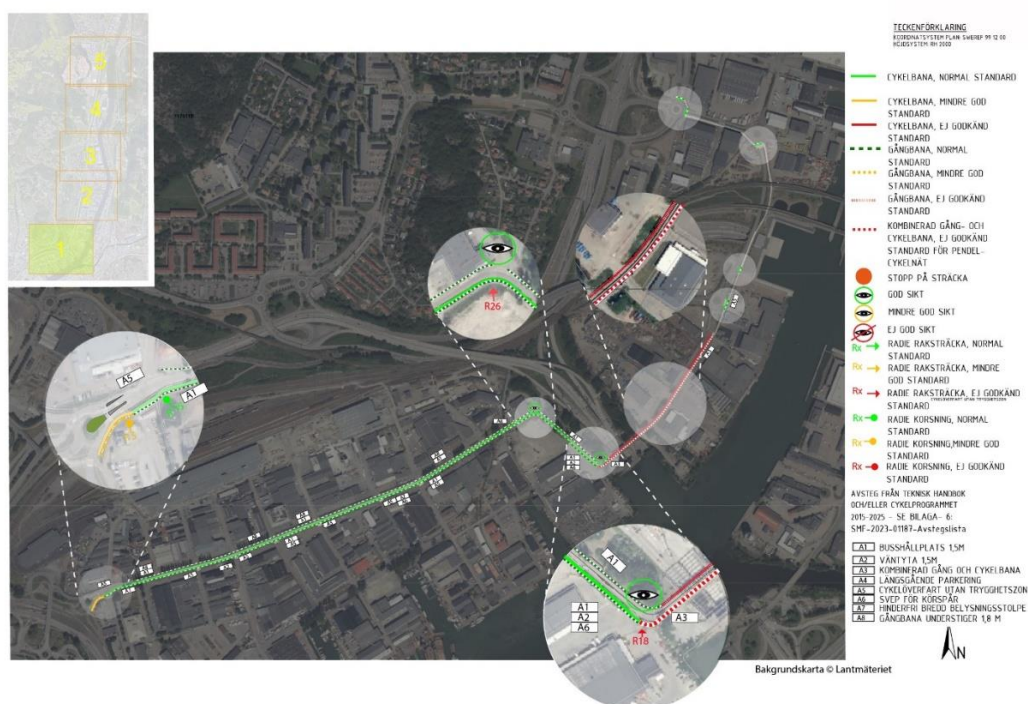


Illustration analys av måluppfyllnad delsträcka 2:

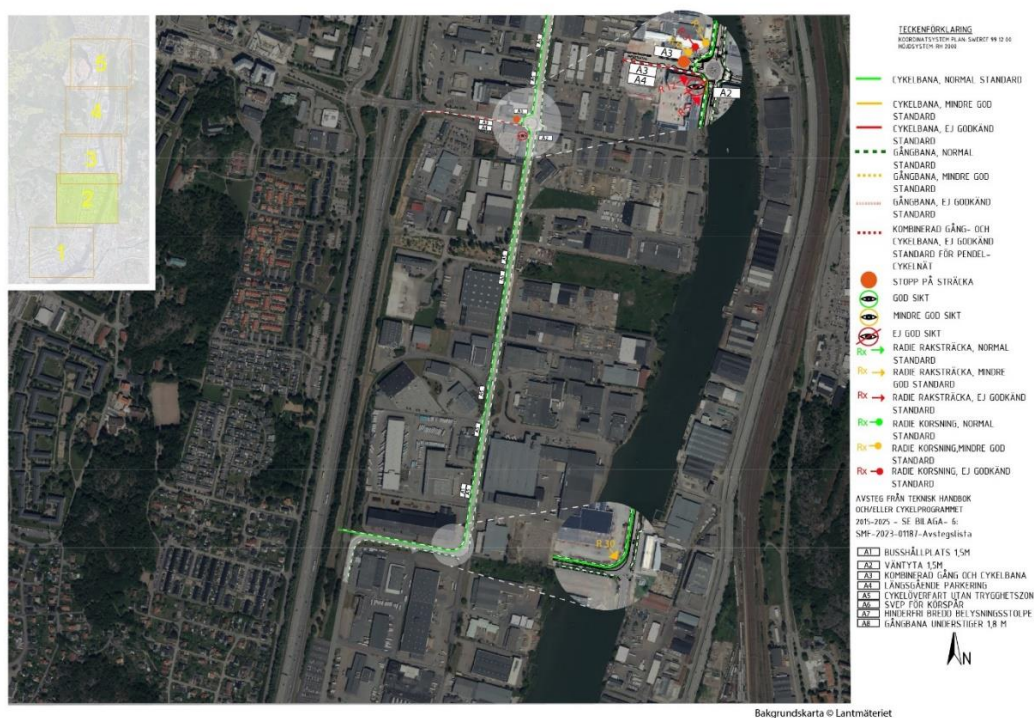


Illustration analys av måluppfyllnad delsträcka 3:

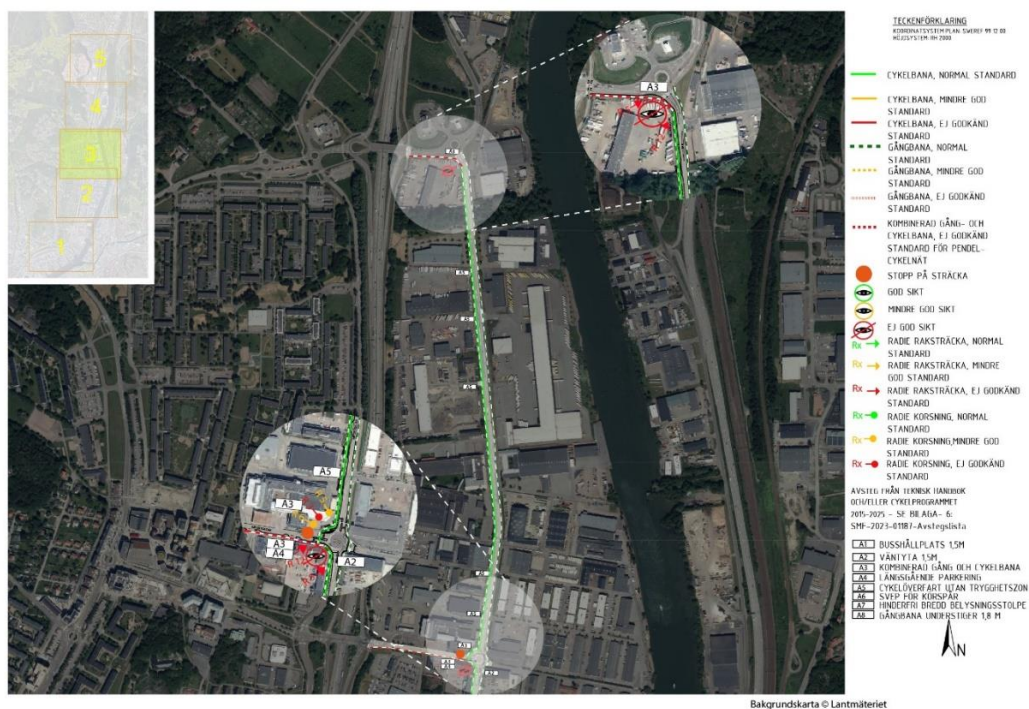
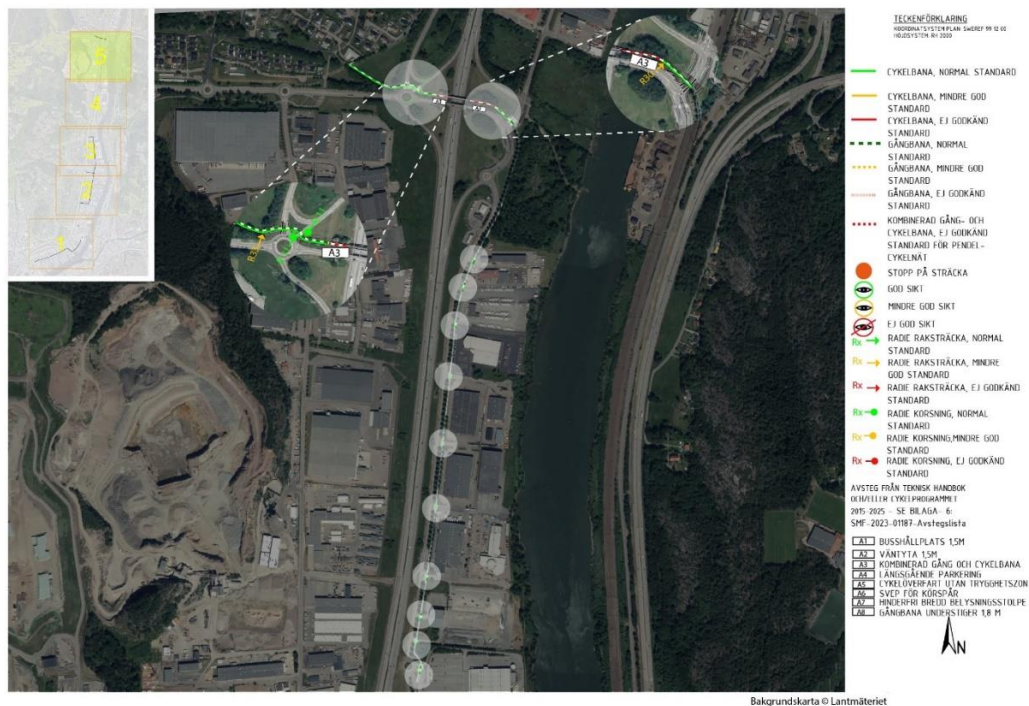


Illustration analys av måluppfyllnad delsträcka 4:



Illustration analys av måluppfyllnad delsträcka 5:



Risker

Risker som identifierats är att 1) trafikförslaget inte har fullt planstöd över hela sträckan; 2) markintrång på privata fastigheter behöver göras på några platser; 3) förorenade massor finns inom området; 4) förutsättningarna för att organisera trafik under byggtiden är utmanande; 5) det finns önskemål om samförläggning av ledningar längs delsträcka 2–4 som kan påverka tidplanen då arbetenas omfattning eventuellt ökar 6) trafik- och utformningsförslaget riskerar ogillas då vägbredden minskas.

Samordningsmöjligheter

Hållplatser: I samband med genomförandestudien har det identifierats behov av att tillgänglighetsanpassa hållplatslägen enligt gällande standard.

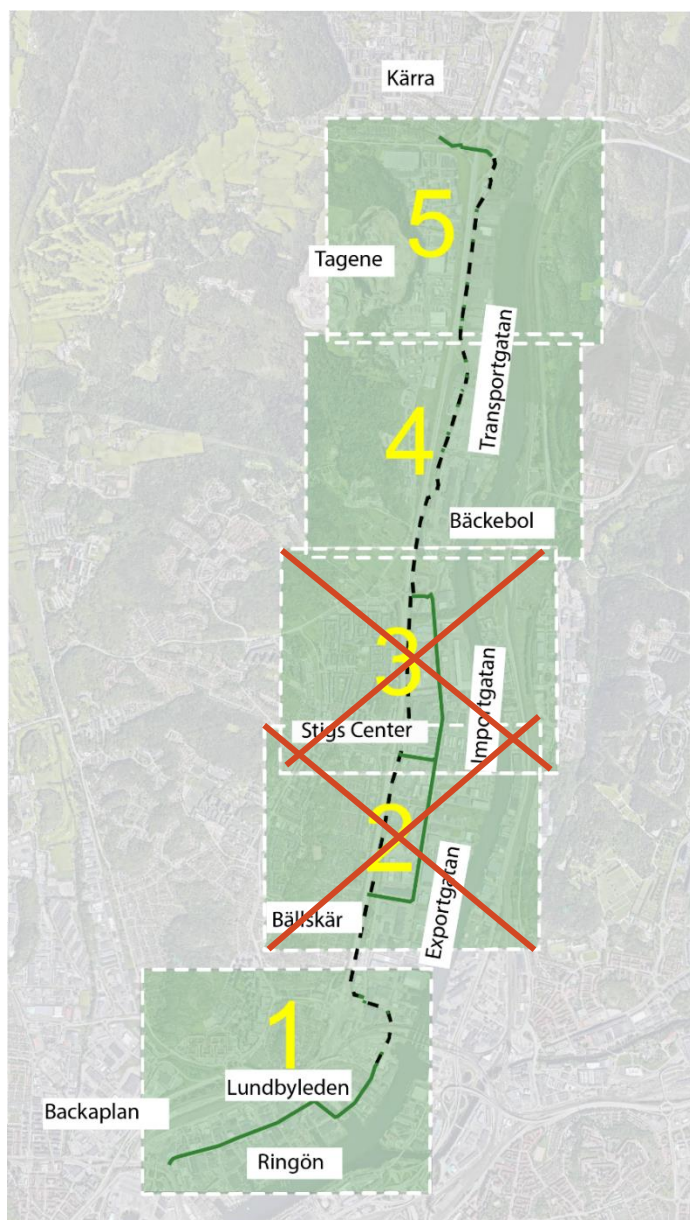
Ledningsförläggning: Göteborg Energi planerar utförande av ledningsförläggning för att möjliggöra laddstationer för tunga fordon i anslutning till befintliga verksamheter längs delsträcka Exportgatan respektive Importgatan.

Belysning: I samband med genomförandestudien har det identifierats en möjlighet att samplanera och utföra flytt av samt nyuppsättning av belysningsstolpar.

Träd: I samband med genomförandestudien har möjlighet att plantera träd identifierats.

Vägval

Mot bakgrund av att den bedömda totalkostnaden för åtgärden avviker från aktuellt inriktningsbeslut och Ramavtal 7 storstad Göteborg (Sverigeförhandlingen), har förvaltningen sett över möjligheten att minska kostnaderna för åtgärden i syfte att möta beslutad budget.



Figur 2: Möjlighet att minska åtgärdens totalkostnad genom att inte utföra åtgärd längs delsträckor (2) Exportgatan och (3) Importgatan. Befintliga delar visas som streckad svart linje och delar där åtgärder föreslås visas som heldragen grön linje.

Parallellt med delsträcka Exportgatan respektive Importgatan finns en befintlig gång- och cykelbana, dock inte enligt den standard som eftersträvas. På Exportgatan och Importgatan saknas idag gång- och cykelbanan varför cyklister tvingas cykla i blandtrafik med hög andel tung trafik. Om delsträckorna inte utförs uteblir möjligheten att förbättra trafikmiljön/trafiksäkerheten längs gatorna, att fånga målpunkter längs gatorna samt att uppgradera hållplatslägen och belysning. I tillägg missas möjlighet till samordnat utförande med Göteborg Energis planerade arbeten. Om delsträckorna inte utförs bedöms åtgärdens måluppfyllnad bli medelgod jämfört med hög i det fall alla delsträckor byggs ut i enlighet med trafik- och utformningsförslaget.

Bedömd totalkostnad för åtgärden om delsträcka Exportgatan respektive Importgatan inte utförs är cirka 55 miljoner kronor (löpande prisnivå) vilket kan jämföras med bedömd

totalkostnad för hela sträckan om cirka 80 miljoner kronor (löpande prisnivå), enligt Ramavtal 7 storstad Göteborg (Sverigeförhandlingen).

I det fall beslut om att inte genomföra hela sträckan fattas behöver förändringen förankras med Sverigeförhandlingens parter. Risk finns för att medfinansieringen påverkas.

Förvaltningens bedömning

Stadsmiljöförvaltningen bedömer att åtgärden ligger väl i linje med trafikstrategins och cykelprogrammets mål då åtgärden bidrar till att uppnå målet att bygga en sammanhängande och väl utformad cykelinfrastruktur genom att bland annat knyta samman start- och målpunkter. 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 bedömer likaså att åtgärden svarar mot aktuellt syfte, det vill säga att öka framkomligheten och tillgängligheten samt skapa en säkrare trafiksituation för fotgängare och cyklister.

Den aktuella åtgärden skapar ett sammanhängande och tydligt pendlingscykelstråk längs med sträckan. Cyklisters och gåendes framkomlighet förbättras genom att bredare och separata cykelbanor och gångbanor anläggs längs större delen av sträckan samt genom korsningslösningar där motorfordonsförare har väjningsplikt mot cyklande. För gående sker tillika en förbättring av framkomligheten genom att gångpassager anläggs i anslutning till busshållplatserna. Åtgärden bedöms inte påverka kollektivtrafikens eller andra motorfordons framkomlighet.

Åtgärden bedöms leda till en förbättring av trafiksäkerheten. Konfliktpunkter mellan motorfordon och cyklister samt mellan motorfordon och gående minskar genom utförande av genomgående cykelbana vid fastighetsanslutningar respektive cykelöverfarter vid gatukorsningar. Konfliktpunkter mellan gående och cyklister minskar genom att separata gångbanor och cykelbanor anläggs längs största delen av sträckan.

Stadsmiljöförvaltningen bedömer att åtgärden är genomförbar under förutsättning att intrång på fastigheter hanteras med avtal och intrång på arrenderade områden hanteras med omförhandling av arrendeavtal alternativt justering av trafikförslaget i mindre del.

Möjlighet till samordnat utförande vad avser belysning samt tillgänglighetsanpassning av hållplatslägen bedöms vara positivt för de som rör sig längs sträckan.

Den bedömda totalkostnaden är högre än befintlig budget men bedöms vara rimlig i förhållande till åtgärden.

Stadsmiljöförvaltningen föreslår att stadsmiljönämnden godkänner genomförandebeslut för åtgärden ”Pendlingscykelbana Backaplan–Kärre”, projektering och produktion.

Josefine Johansson

Avdelningschef,

Avdelning Planering och investering

Anders Ramsby

Förvaltningsdirektör,

Stadsmiljöförvaltningen