

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2023-11-13

Ärendenummer SMF-2023-06254

Handläggare

Alexandra Eriksson

Telefon: 031-268 24 33

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

Genomförandebeslut för Alfred Gärdes väg, projektering och produktion.

Förslag till beslut

I stadsmiljönämnden

Stadsmiljönämnden godkänner genomförandebeslut för åtgärden Alfred Gärdes väg inför start av projektering och produktion.

Sammanfattning

Alfred Gärdes väg är identifierad som en saknad länk i det övergripande cykelvägnätet. Åtgärden innefattar en övergripande gång- och cykelbana längs Alfred Gärdes väg delen Brudareossen till parkeringen Delsjöbadet södra, en sträcka på cirka 870 meter.

Bakgrunden till åtgärden är ett uppdrag från Trafiknämnden till Trafikkontoret innefattande utförande av en cykelbana utmed Alfred Gärdes väg om andra cykelprojekt drabbades av förseningar. Sedermera godkände trafiknämndens arbetsutskott skedesbeslut för en genomförandestudie.

Åtgärden har en bedömd totalkostnad för samtliga skeden om cirka 23,9 miljoner kronor (löpande prisnivå). Kostnadsbedömningen baseras på framtagna kalkyl i arbetet med genomförandestudie för åtgärden.

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

Bedömning ur ekonomisk dimension

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

Åtgärden har en bedömd totalkostnad för samtliga skeden om cirka 23,9 miljoner kronor (löpande prisnivå). Kostnadsbedömningen baseras på framtagna kalkyl i arbetet med genomförandestudie för åtgärden.

Eventuella kostnader för hantering av förorenade massor finansieras genom kommunbidraget.

Genomsnittlig kapitalkostnad per år för åtgärden beräknas till cirka 572 000 kronor. Kapitalkostnaden finansieras genom kommunbidraget.

Åtgärden har beviljats Statlig medfinansiering enligt förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.. Den statliga medfinansieringen uppgår till 5 995 000 kronor.

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.

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

Bedömning ur ekologisk dimension

Delsjöområdet är utsett till ett område av riksintresse för friluftsliv med Delsjöbadet i söder. Åtgärden ligger inom strandskyddsområde. Ansökan om strandskyddsdispens har beviljats. Anmälan om vattenverksamhet har lämnats till Länsstyrelsen och beslut väntas under december månad 2023.

En standardhöjning av gång- och cykelbanan bedöms stödja 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 genomförandet (till exempel krav på att ta fram en klimatkalkyl som ska uppdateras genom åtgärden).

Bedömning ur social dimension

På en övergripande nivå bidrar bättre förbindelser för fotgängare och cyklister 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 samt rekreationsområden på ett effektivt och säkert sätt. Detta ger framför allt barn och unga eller andra som saknar körkort en bättre möjlighet att själva röra sig i området.

För att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga ska kunna ta sig fram som gående på ett säkert sätt behöver det finnas möjlighet att ta sig fram på en separerad gångbana alternativt en separat gång- och cykelbana. I tillägg är det en förutsättning att platser där korsningsanspråk finns är tydliga och trafiksäkra. Detta bedöms säkerställas med aktuell gång- och cykelbana.

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 beslut om ekonomiska avvikelser för investeringsprojekt med en totalkostnad för samtliga skeden överstigande 20 miljoner kronor.

Alfred Gärdes väg har en bedömd totalkostnad för samtliga skeden om cirka 23,9 miljoner kronor (löpande prisnivå) varför genomförandebeslut lyfts till nämnden för avgörande.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

I ”*Cykelprogram för en nära storstad 2015 – 2025*” finns ett uttalat mål att tredubbla antalet cykelresor till år 2025 och en av åtgärderna för att uppnå detta är att bygga en sammanhängande och väl utformad cykelinfrastruktur.

Norrifrån längs Alfred Gärdes väg finns idag en övergripande gång- och cykelbana fram till och med Brudaremossen, därefter sker cykling i blandtrafik. Alfred Gärdes väg är identifierad som en saknad länk i det övergripande cykelvägnätet.

Området är ett stadsnära, populärt rekreativsområde och har flertalet målpunkter såsom badplats och idrottsanläggningar. Alfred Gärdes väg används flitigt av besökare till och från de många fritidsaktiviteterna, särskilt under sommarhalvåret.

Tidigare beslut och ställningstaganden

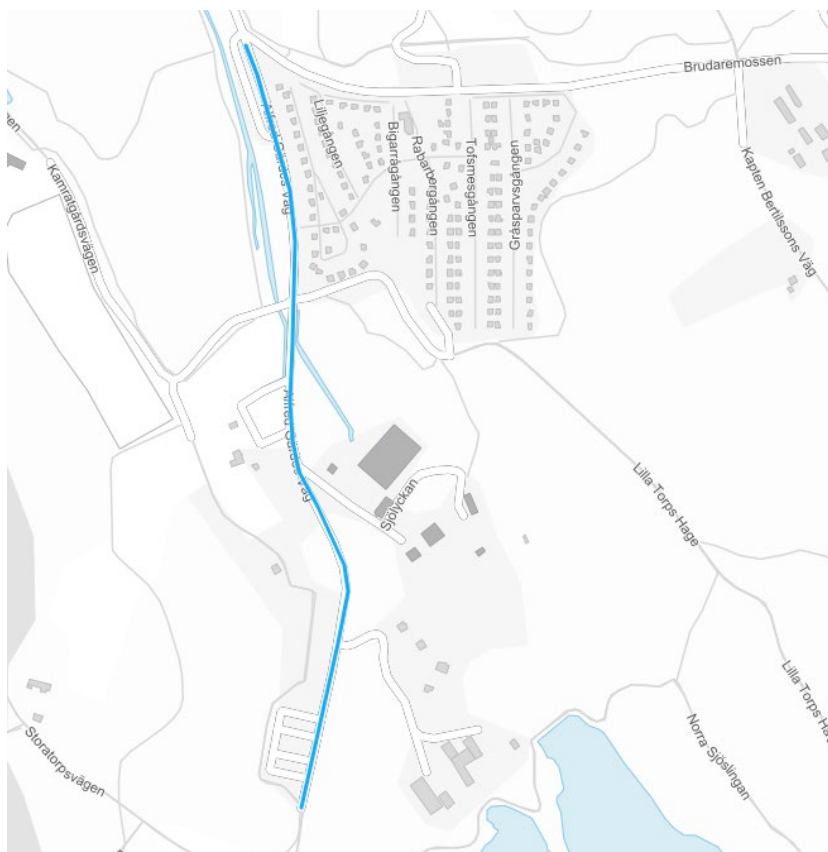
Trafiknämnden beslutade i mars 2019 (TN 2019-03-31 §118) att Trafikkontoret skulle ta fram ett förslag för hur sträckan Alfred Gärdes väg, från Delsjökolonin till Delsjön kan bereda plats för gång- och cykelväg. Vid trafiknämndens sammanträde i december 2019 återrapporterade trafikkontoret uppdraget (TN 2019-12-12; §473). Trafikkontoret fick i samband med återrapporteringen i uppdrag att genomföra den föreslagna cykelbanan utmed Alfred Gärdes väg om andra cykelprojekt drabbas av förseningar. I oktober 2021 (TNAU 2021-10-14 §94) godkände trafiknämndens arbetsutskott skedesbeslut för en genomförandestudie.

Syfte

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

Innehåll

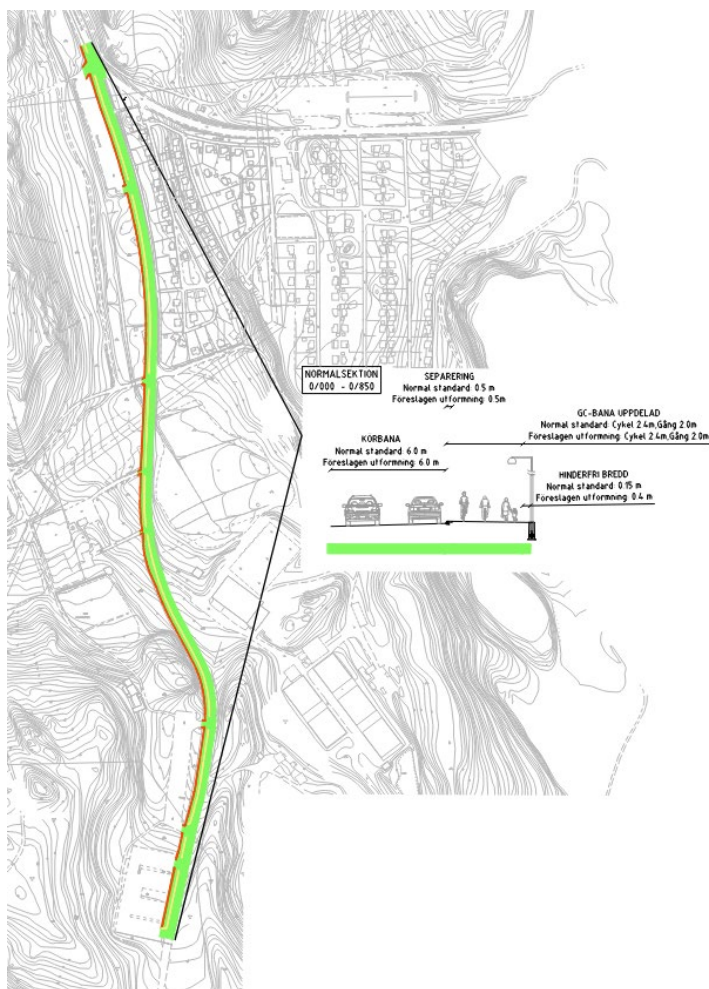
Åtgärden innefattar en övergripande gång- och cykelbana längs Alfred Gärdes väg delen Brudaremossen till parkeringen Delsjöbadet södra, en sträcka på cirka 870 meter. Goda och trafiksäkra cykelkopplingar ska säkerställas till alla befintliga anslutande vägar som det är tillåtet att cykla på. I åtgärden ingår att säkerställa fler cykelparkeringar i anslutning till parkeringen Delsjöbadet södra.



Figur 1: Blå markering avser aktuell sträcka om ca 870 meter. (Gokart 2021-09-10).

Aktuellt trafik- och gestaltungsforslag uppnår ställda funktionskrav/målstandard i Teknisk handbok. I fråga om körbanan så uppnår den normal standard för gata utan kollektivtrafiklinjer, bredden är dock tillräcklig för två bussar att mötas. Den uppdelade gång- och cykelbanan, separeringen mellan gång- och cykelbanan och körbanan samt separeringen mot fasta enstaka hinder, i detta fall belysningsstolpar, uppfyller likaså normal standard.

Den aktuella gång- och cykelbanan gör anspråk på befintliga parkeringsytor för bil (cirka 38 parkeringsplatser) och kommer ha en påverkan på antalet tillgängliga parkeringsplatser, särskilt under högsäsong när många besökare reser till platsen med bil. I delar föreslås dessa platser ersättas av cykelparkeringsplatser.



Figur 2. Grön markering anger att funktionskrav/målstandard enligt Teknisk handbok uppnås.

I trafik- och gestaltungsforlaget identifierade risker bedoms kunna hanteras inom ramen for atgarden.

Förvaltningens/bolagets bedömning

Stadsmiljöförvaltningen bedömer att aktuellt trafik- och gestaltungsforslag och genomforandet av detta, väl möter atgardens syfte, det vill säga att öka framkomligheten och tillgängligheten samt skapa en säkrare trafiksituation. Att framkomligheten och tillgängligheten förbättras for fotgängare och cyklister inklusive personer med nedsatt rörelseförmåga, gynnar tillgången till natur och rekreation for personer utan bil som önskar besöka Delsjöområdet. Tryggheten bedöms öka i och med att fotgängare och cyklister separeras från motorfordonstrafiken på den smala vägen.

Stadsmiljöförvaltningen bedömer i att atgarden ligger väl i linje med trafikstrategins och cykelprogrammets mål då atgarden 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.

En utbyggd cykelbana ger goda förutsättningar för en ökad cykeltrafik vilket på längre sikt möjliggör att fler väljer cykling framför transport med motorfordon. Stadsmiljöförvaltningen föreslår således att stadsmiljönämnden godkänner genomförandebeslut för Alfred Gärdes väg, projektering och produktion.

Kerstin Elias

Avdelningschef,

Avdelning Planering och investering

Anders Ramsby

Förvaltningsdirektör,

Stadsmiljöförvaltningen