

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2023-09-26

Diarienummer SMF-2023-03676

Handläggare

Alexandra Eriksson

Telefon: 031-368 24 33

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

Inriktningsbeslut för Södra vägen, Nya Allén - Engelbrektsgatan

Förslag till beslut

I stadsmiljönämnden

1. Stadsmiljönämnden godkänner inriktningsbeslut för Södra vägen, Nya Allén - Engelbrektsgatan.
2. Stadsmiljönämnden förklarar uppdraget att återkomma till nämnden med information om hur denna åtgärd sammanbinder och samverkar med övriga projekt i området. Samt även att ge nämnden ett tvärsnitt på den fysiska trafiken längs denna dragning (både nu varande och den framtida) (SMN 2023-08-24, § 190) som fullgjort.

Sammanfattning

Sträckan Södra vägen, Nya Allén - Engelbrektsgatan är en utpekad länk i pendlingscykelnätet. Besluten att genomföra Station Korsvägen (Västlänken) och Engelbrektslänken – ny spårvägs-länk förändrar förutsättningarna längs stråket och omöjliggör dagens lösning varför helheten behöver ses över för att lösa ut en bra och kontinuerlig standard längs stråket från Korsvägen till Nya Allén. För att få fler att välja cykeln i sin vardag ses detta stråk som ett av de viktigaste i staden att höja standarden på.

Åtgärden omfattar en sträcka på cirka 500 meter längs ömse sidor av Södra vägen vilket ger en total sträcka om cirka 1 000 meter. Syftet med åtgärden är att öka framkomligheten och tillgängligheten samt skapa en säkrare trafiksituation för fotgängare och cyklister. Genom att förlägga cykelbanorna uppe på gatan bedöms den kulturmiljöskyddade allén kunna skyddas och utvecklas samtidigt som Hedens ytor bedöms kunna kompletteras med ett cirka 7 300 kvadratmeter stort parkstråk för gående, vistelse, möten, lek, rekreation, evenemang samt kommersiell verksamhet.

Åtgärden har en bedömd totalkostnad för samtliga skeden om cirka 40 miljoner kronor. Kostnad för skede genomförandestudie beräknas till cirka 1,2 miljoner kronor. Bedömningen baseras på en kostnadsanalys i tidiga skeden. Bedömd totalkostnad kan komma att justeras då genomförandestudien färdigställs.

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 trafikinämnden under investeringsområde Gång- och cykeltrafik (investeringsplan 2021–2025 version 2023).

Bedömd totalkostnad för åtgärden beräknas till cirka 40 miljoner kronor varav kostnad för genomförandestudie beräknas till cirka 1,2 miljoner kronor. 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.

Eventuella kostnader för hantering av förorenade massor finansieras genom kommunbidraget.

I projektet ingår att ta fram en uppskattad årlig driftkostnad

Om aktuellt förslag till lösning inte anses 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 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.

Gamla alléns trädmiljöer är värdefulla ur flera perspektiv och har höga ekologiska värden. Åtgärden skapar nya förutsättningar som förbättrar trädens livsmiljöer vilket bedöms vara positivt ur en ekologisk dimension.

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.

Aktuell åtgärd innebär att oskyddade trafikanter 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.

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. 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 ekonomiska avvikelser för investeringsprojekt med en totalkostnad för samtliga skeden överstigande 20 miljoner kronor. Åtgärden har en bedömd totalkostnad för samtliga skeden om cirka 40 miljoner kronor varför inriktningsbeslut lyfts till nämnden för avgörande.

2023-08-24 återremitterade Stadsmiljönämnden ärendet till förvaltningen (§190 SMF-2023-03676) med uppdraget att återkomma till nämnden med information om hur denna åtgärd sammanbinder och samverkar med övriga projekt i området samt även att ge nämnden ett tvärsnitt på den fysiska trafiken längs denna dragning (både nuvarande och den framtida).

Beskrivning av ärendet

Sträckan Södra vägen, Nya Allén - Engelbrektsgatan är en utpekad länk i pendlingscykelnätet. Södra vägen utgör ett centralt cykelstråk i ett större system som kopplar cyklande från Mölndal, Landvetter, Kallebäck och Östra Göteborg in till centrum och fördelar ut cyklande till starka cykelstråk och målpunkter såsom Chalmers/Sahlgrenska, Vasagatan och Allén. För att få fler att välja cykeln i sin vardag ses detta stråk som ett av de viktigaste i staden att höja standarden på. Besluten att genomföra Korsvägen och Engelbrektslänken förändrar förutsättningarna längs stråket och omöjliggör dagens lösning varför helheten behöver ses över för att lösa ut en bra och kontinuerlig standard längs hela stråket (från Korsvägen till Nya Allén).

För att kunna svara mot den förväntade, ökade mängden cyklister är det viktigt att ett stråk som detta uppfyller de kvalitetskrav som cykelprogrammet ställer. Exempel på krav är att ytskiktet är jämnt, att bredderna är tillräckliga, att cykelbanan är väl separerad, att trafiksäkerheten i korsningar ses över, att trängre passager hanteras samt att fler cyklister kan magasineras vid trafiksignaler med mera.

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



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).

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

Aktuella funktionskrav 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.

Beroende finns i relation till

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

Framdriften av åtgärden är beroende av utvecklingen för Engelbrektslänken och Korsvägen. Risker där kan spilla över på aktuell åtgärd längs Södra vägen.

Förvaltningens bedömning

Genom att förlägga cykelbanorna uppe på gatan bedöms den kulturmiljöskyddade allén kunna skyddas och utvecklas samtidigt som Hedens ytor bedöms kunna kompletteras med ett cirka 7 300 kvadratmeter stort parkstråk för gående, vistelse, möten, lek, rekreation, evenemang samt kommersiell verksamhet. Ytan motsvarar en parkyta motsvarande Bältespännarparken eller en yta som är tre gånger så stor som parken i Brunnsparken. Den större genomströmningen som de cyklade bidrar med uppe på gatan bedöms gagna de verksamheter (skola, butiker och restauranger) som verkar där. Tillika bedöms gatan bli tryggare när fler använder den.

Stadsmiljöförvaltningen bedömer övergripande att åtgärden leder till standardförbättringar där framkomligheten, tillgängligheten och trafiksäkerheten för cyklister och fotgängare förbättras. Likaså bedöms förutsättningarna för att skapa goda vistelsekvalitéer längs sträckan vara goda.

Stadsmiljöförvaltningen bedömer i tillägg 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.

Anders Ramsby

Förvaltningsdirektör

Kerstin Elias

Avdelningschef Planering och investering