

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2025-03-10

Ärendenummer SMF-2025-00264

Handläggare

Ann Karlsson, Alexandra Erikson

Telefon: 031-368 47 32, 031-368 24 33

E-post: ann.karlsson@stadsmiljo.goteborg.se

alexandra.erikson@stadsmiljo.goteborg.se

Genomförandebeslut för citybuss Bergsjön och Kortedala samt anslutande gång- och cykelbanor

Förslag till beslut

1. Stadsmiljönämnden antar genomförandebeslut för Citybuss Bergsjön och Kortedala, inför start av projektering och produktion.
2. Stadsmiljönämnden antar genomförandebeslut för gång- och cykelbanor i anslutning till citybuss Bergsjön och Kortedala, inför start av projektering och produktion.
3. Stadsmiljönämnden ger stadsmiljöförvaltningen i uppdrag att genomföra upphandlingar och inköp samt teckna de avtal som krävs för att genomföra citybuss Bergsjön och Kortedala samt anslutande gång- och cykelbanor.

Sammanfattning

Bergsjön och Kortedala är områden med hög befolkningstäthet och ett stort beroende av kollektivtrafik. Nuvarande spårvägsnät är kapacitetsmässigt ansträngt, och det finns brister i tillgängligheten och tryggheten vid flera hållplatser. Bergsjövägen skapar idag en "barriäreffekt" då det saknas sammanhängande gång- och cykelstråk längs sträckan.

Åtgärden omfattar åtta busshållplatser och korsningar i Bergsjön och Kortedala samt en utbyggnad av cirka 2 600 meter gång- och cykelbana längs sträckan. Hållplatserna är belägna längs det nya stråket och omfattar nybyggnad av två hållplatser, ombyggnad av fyra hållplatser samt flytt av två hållplatser. Goda och trafiksäkra cykelkopplingar ska säkerställas till alla nya samt befintliga hållplatslägen. I åtgärden ingår därtill att säkerställa utbyggnad av cykelparkeringsplatser samt trygghetsskapande åtgärder.

I Göteborgs Stads budget för 2023 fick stadsmiljönämnden, i samverkan med exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden, i uppdrag att belysa nya infrastrukturprojekt ut ett nyttokostnadsperspektiv samt klimatberäkna alla infrastrukturella investeringar. Som en del av detta uppdrag kommer förvaltningen att genomföra en fullständig klimatkalkyl för projektet med Trafikverkets verktyg "Klimatkalkyl".

Åtgärden bedöms ha positiva effekter inom samtliga tre dimensioner. Ekonomiskt innebär det en stor investering men förväntas ge långsiktiga effekter på de ekonomiska aspekterna av en nära och sammanhållen stad. Ekologiskt bidrar det till hållbart resande men har begränsad påverkan på ekosystemtjänster. Socialt innebär projektet ökad tillgänglighet, trygghet och integration i ett område med behov av stärkt sammanhållning.

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

Bedömning ur ekonomisk dimension

Åtgärden bidrar till att stärka hållbara resmöjligheter till, från och mellan några av stadens målpunkter. En förbättrad kollektivtrafik respektive gång- och cykeltrafik kan bidra till kortare restider, ökad rörlighet och bättre arbetsmöjligheter. För lokala näringsidkare kan förbättrade kommunikationer öka tillgängligheten för kunder och anställda. Projektet skapar bättre förutsättningar för kollektivtrafiken och minskar belastningen på spårvagnsnätet, vilket kan leda till kostnadsbesparingar genom färre förseningar och mindre slitage. På sikt kan ombyggda hållplatser leda till lägre underhållskostnader, men ökade ytor innebär högre driftskostnader.

Förvaltningen avser att genomföra en fullständig klimatkalkyl för att beräkna projektets klimatpåverkan och identifiera möjliga åtgärder för att minska utsläpp av växthusgaser. Eftersom detta är en ny process för förvaltningen är det svårt att uppskatta den exakta kostnaden. Tillkommande kostnad för möjliga åtgärder uppskattas till cirka 1–5 miljoner kronor.

Åtgärden har en bedömd totalkostnad för samtliga skeden om cirka 101–105 miljoner kronor inklusive kostnader för genomförandestudie om cirka 2 miljoner kronor (löpande prisnivå). Totalkostnaden innefattar cirka 66–68 miljoner kronor kollektivtrafikåtgärder (löpande prisnivå) samt cirka 33–35 miljoner kronor (löpande prisnivå) gång- och cykelåtgärder. Kostnad för skeden projektering och produktion beräknas till cirka 99–103 miljoner kronor (löpande prisnivå).

I den stråkstudie som låg till grund för inriktningsbeslutet låg fokus främst på kollektivtrafikåtgärder. Kostnader för gång- och cykelåtgärder uppskattades endast översiktligt, utan en detaljerad analys. Genomförandestudien har nu gett en mer noggrann bild av behoven och omfattningen av gång- och cykelåtgärder, vilket har lett till en högre kostnadsbedömning jämfört med inriktningsbeslutet. Den nu aktuella kostnadsbedömningen baseras på en detaljerad kostnadskalkyl som tagits fram inom ramen för genomförandestudien. Kostnadsökningen i förhållande till inriktningsbeslutet beror på:

- Ökad detaljeringsgrad och omfattning: Inriktningsbeslutet grundades på stråkstudien från 2022, som på en övergripande nivå identifierade behov av förbättringar vid hållplatser, korsningar samt gång- och cykelvägar. Genomförandestudien har analyserat dessa åtgärder mer ingående, vilket har lett till fler och mer omfattande åtgärder än tidigare uppskattat.
- Utökad projektinriktning: Nya aspekter har tillkommit, såsom trygghet och tillgänglighet, säkrare skolvägar samt åtgärder för att minska barriäreffekter.

Åtgärden finansieras till del genom Regional plan. Den statliga medfinansieringen uppgår till 50 procent av bedömd totalkostnad för byggnation (maximalt 13 miljoner kronor) vid tre av hållplatserna (Atmosfärsgatan, Tideräkningsgatan och Månadsgatan).

Genomsnittlig kapitalkostnad per år för åtgärden beräknas till cirka 3,6 miljoner kronor. Kapitalkostnaden finansieras genom kommunbidraget.

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.

Åtgärden finansieras inom ramen för Stadsmiljönämndens budget för 2025.

Bedömning ur ekologisk dimension

Projektet syftar till att främja hållbara transportmedel. Åtgärden stödjer ett minskat användande av bil till förmån för resor med kollektivtrafik samt resor med cykel och 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.

Ekologiska konsekvenser kan sammanfattas enligt följande:

- Klimatstrategiska mål: Projektet stödjer Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram genom att ge förutsättningar för att minska biltrafikens andel och öka andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång.
- Miljömål och ekosystemtjänster: Projektet innebär viss påverkan på befintliga grönområden vid hållplatser och gång- och cykelvägar, men bidrar marginellt till stärkt biologisk mångfald och utbyggnad av gröna stråk.
- Hållbara transportlösningar: Projektet syftar till att minska barriäreffekter och underlätta för hållbart resande, vilket kan minska utsläpp från fossildrivna fordon på sikt.

Sammanfattningsvis innebär projektet en positiv påverkan på klimat- och hållbarhetsmålen men har en begränsad direkt inverkan på biologisk mångfald.

Miljömässiga utmaningar och åtgärder

Projektets sträckning går genom ett område exploaterat under 1960–70-talet, där förekomst av förorenad mark och tjärsfalt kan påverka både byggkostnader och tidplan. Planerade åtgärder vid Bergsjöbadet ligger inom strandskyddszonen och kräver dispens.

I Bergsjön omges bebyggda områden av grönområden och skog, där skyddsvärda träd identifierats på flera platser. Hänsyn måste också tas till hackspettens häckningsperiod, vilket kan medföra tidsmässiga begränsningar för byggnationen.

Projektet innebär en marginell ökning av grönytor, då vissa hårdgjorda ytor omvandlas till grönska med träd och buskar. Inga större ansamlingar av dagvatten eller lokala lågpunkter har identifierats, och förändringar i flödesmängder eller flödesriktningar bedöms som obetydliga. Befintliga och planerade skyfallsåtgärder påverkas inte av vägbanans utformning.

Åtgärden kan bidra till att minska utsläppen av växthusgaser från byggnation, drift och underhåll genom att ställa krav på projektets genomförande. Under projektering ska därför en fullständig klimatkalkyl genomföras, för att minska projektets utsläpp av

växthusgaser. Klimatkalkylen genomförs med Trafikverkets verktyg 'Klimatkalkyl' och kommer att fungera som ett underlag för beslut om materialval och byggmetoder.

Bedömning ur social dimension

Bergsjön byggdes ut på 1970-talet enligt SCAFT-normerna, med en ringled, Bergsjövägen, som omsluter området och matar in trafik via återvändsgator. Bergsjövägen är utformad som ett rent transportrum, för smidig fordonstrafik med breda körbanor och få korsningar för oskyddade trafikanter och på vissa sträckor, en bred gräsbevuxen refug mellan körfälten.

Åtgärdens syfte är bland annat att binda samman staden med snabb och pålitlig kollektivtrafik, skapa ett sammanhängande stråk för gång och cykel samt minska Bergsjövägens barriäreffekt vilket bedöms bidra till en mer sammanhållen och jämlik stad i enlighet med Göteborgs Stads program för jämlika livsvillkor och jämlik hälsa 2025–2030.

Sammanhållen stad och integration

Göteborg är en segregerad stad och projektet syftar till att stärka kopplingarna mellan Bergsjön och övriga stadsdelar. På en övergripande nivå bidrar bättre förbindelser till en mer sammanhållen stad vilket motverkar segregation och otrygghet.

Aktuell kollektivtrafikförbindelse samt en bra gång- och cykelinfrastruktur underlättar människors vardag genom att förbättra möjligheterna att ta sig till arbete, utbildning och service på ett effektivt och säkert sätt, vilket bidrar till en integrerad stad.

Trygghet och tillgänglighet

Hållplatser placeras vid befolkade platser för ökad trygghet. Områden som idag upplevs som otrygga, exempelvis Bergsjösvägen och Stora Björn, ses över vad gäller belysning och siktlinjer. Bergsjön och Kortedala är kuperade områden med relativt stora höjdskillnader vilket innebär en utmaning för att skapa tillgängliga kopplingar för gång- och cykeltrafikanter, framför allt vid hållplatserna Atmosfärgatan och Stora Björn.

Aktuell åtgärd innebär att fotgängare och 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.

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.

Medborgardialog och identitet

Platserna ska utformas för att stärka områdets identitet och bidra till en attraktiv stadsbild. Under projektering planeras dialoger genomföras med invånare i olika åldrar och bakgrunder för att fånga upp de boendes vardagliga rutiner och aktiviteter och säkerställa att platserna utformas efter invånarnas behov. Stora Björn och Atmosfärgatan är exempel på platser där sådana dialoger planeras.

Hållplatsanpassningar utifrån sociala behov

- Merkuriusgatan: Fokus på barnfamiljer, skola och förskolor.

- Bergsjödalen: Närhet till idrottshall, viktig för ungdomars fritid.
- Bergsjösvängen: Förbättrad belysning för att minska otrygghet.
- Atmosfärgatan/Bergsjöbadet: Koppling till friluftsområde, ökad trygghet och tillgänglighet.
- Stora Björn: Förbättring av ett undanskymt hållplatsläge.
- Tideräkningsgatan och Månadsgatan: Nya hållplatser som underlättar rörlighet i området och ökar tillgången till kollektivtrafik för fler grupper.
- Bellevue: Stödjer välfungerande gång- och cykelstråk i bostadsområdet.

Sammanfattningsvis innebär projektet ökad tillgänglighet, trygghet och integration i ett område med behov av stärkt sammanhållning.

Samverkan

Samverkan med fackliga organisationer är inte aktuellt i detta ärende.

Bilagor

1. Genomförandestudie, GFS Citybuss Bergsjön-Kortedala, 2025-02-07

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.

Åtgärden har en bedömd totalkostnad för samtliga skeden om cirka 101 – 105 miljoner kronor (löpande prisnivå) varför genomförandebeslut lyfts till stadsmiljönämnden för avgörande.

Enligt delegationsordningen ska stadsmiljönämnden även ta ställning till upphandlingar som överskrider 50 miljoner kronor. Då upphandlingen för att genomföra citybuss Bergsjön och Kortedala samt anslutande gång- och cykelbanor överstiger 50 miljoner kronor lyfts beslutet till stadsmiljönämnden för avgörande.

Beskrivning av ärendet

Motiv för projektets genomförande

Göteborgs Stad har genom Målbild Koll2035 fastslagit en långsiktig utveckling av kollektivtrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille. En del av detta arbete är att införa ett nytt koncept för busstrafik, Citybuss, vilket ska skapa stabila och snabba busslinjer med hög kapacitet och tydliga linjesträckningar, liknande spårvagnstrafikens funktion.

Bergsjön och Kortedala är områden med hög befolkningstäthet och ett stort beroende av kollektivtrafik. Nuvarande spårvägsnät är kapacitetsmässigt ansträngt, och det finns brister i tillgängligheten och tryggheten vid flera hållplatser. En förbättrad kollektivtrafik och kortare restider stärker kopplingarna mellan stadsdelar och bidrar till social hållbarhet i en segregerad stad.

Bergsjövägen skapar en "barriäreffekt" då det saknas sammanhängande gång- och cykelstråk. Två av korsningarna och hållplatserna är kopplade till det pendlingscykelnät som pekas ut i översiktsplanen. De övriga korsningarna och hållplatserna ligger i områden med bristfällig gång- och cykelinfrastruktur. Aktuell sträcka är identifierad som en saknad länk i det övergripande cykelvägnätet.

I budget 2023 gav kommunfullmäktige stadsmiljönämnden i uppdrag att verka för alternativa kommunikationer i området.

Projektet syftar till att avlasta spårvägen, öka tryggheten vid hållplatser, minska barriäreffekter samt främja hållbart resande genom bättre kopplingar mellan kollektivtrafik samt gång- och cykelvägar. Syftet är tillika att öka framkomligheten och tillgängligheten samt skapa en säkrare trafiksituation.

Tidigare beslut och ställningstaganden

- Trafiknämnden antar 2014-02-06 "*Göteborg 2035, Trafikstrategi för en nära storstad*" (§ 44 0894/11)
- Trafiknämnden antar 2015-03-26 "*Cykelprogram för en nära storstad 2015–2025*" (§ 48 1495/11)
- Kommunfullmäktige antar 2018-03-22 "*Målbild Koll2035*", som lägger grunden för Citybuss-konceptet (§ 34 1065/17).

- Kommunfullmäktige godkänner 2020-09-10 ”*Handlingsplan 2020–2024*” för genomförandet av Koll2035 (§ 21 0845/20).
- Kommunfullmäktige beslutar 2022-11-24 om ”*Budget 2023 och flerårsplaner 2024–2025*” (§ 5 0068/22)
- Stadsmiljönämnden fattar 2023-08-24 ”*inriktningsbeslut*” för en genomförandestudie om Citybuss Bergsjön Kortedala (§ 188 2023-02783).

Innehåll

Projektet är beläget i Bergsjön och Kortedala, i nordöstra Göteborg och sträcker sig längs Mercuriusgatan (via Ljusårvägen), Bergsjövägen, Almanacksvägen ner till Kortedalavägen (se Figur 1). Aktuellt trafik- och gestaltningsförslag omfattar insatser för att förbättra framkomligheten för kollektivtrafik, gång- och cykelinfrastruktur samt trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet. Den totala sträckan för de åtta hållplatserna är cirka 7 000 meter och den totala sträckan för aktuella gång- och cykelbanor är cirka 2 600 meter.

I projekteringen ingår att genomföra en fullständig klimatkalkyl för att kvantifiera och minska utsläpp av växthusgaser. Beräkningen utförs med Trafikverkets verktyg 'Klimatkalkyl' och kommer att utgöra underlag för beslut om materialval och byggmetoder. Klimatkalkylen är en del av förvaltningens arbete med att genomföra det uppdrag Stadsmiljönämnden, i samverkan med Exploateringsnämnden och Stadsbyggnadsnämnden, fick i budget 2023 – att belysa infrastrukturinvesteringar ur ett nyttokostnadsperspektiv samt klimatberäkna dem.

Kollektivtrafikåtgärder

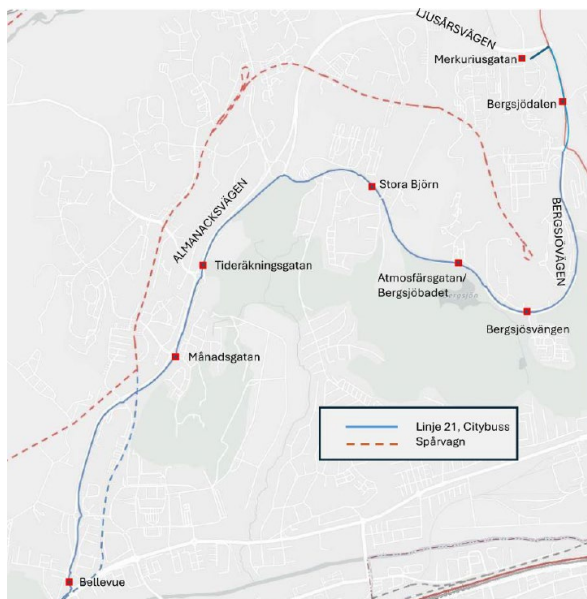
- Två helt nya hållplatser skapas, vid Tideräkningsgatan och Månadsgatan
- Två hållplatser flyttas ut till vägen, vid Atmosfärgatan/Bergsjöbadet och Stora Björn.
- Fyra hållplatser anpassas för 25 meter långa bussar, vid Mercuriusgatan, Bergsjödalen, Bergsjösvängen och Bellevue.
- Alla hållplatser förses med pollare för cykelparkering.

Gång- och cykelåtgärder

- Nya och anpassade gång- och cykelvägar vid Mercuriusgatan (cirka 360 meter), Atmosfärgatan/Bergsjöbadet (cirka 215 meter), Tideräkningsgatan (cirka 900 meter), Stora Björn (cirka 820 meter) och Månadsgatan (cirka 300 meter).

Trygghetsskapande åtgärder

- Förbättrad belysning vid samtliga hållplatser, samt gång- och cykelstråk.
- Frigjorda ytor vid hållplatser förses med sittplatser och grönområden.
- Säkra övergångsställen och tydligare trafiklösningar.



Figur 1 Visar sträckning och platser aktuella för åtgärden

Risker

Genomförandestudien för projektet "Citybuss Bergsjön och Kortedala" identifierar flera risker som kan påverka projektets genomförande och framgång:

- Markförvärv och tillståndprocesser kan orsaka förseningar. Strandskyddsdispens vid Bergsjöbadet utgör en särskild risk, eftersom det kan leda till att planerade åtgärder inte kan genomföras.
- Byggbkostnader och leveranstider kan påverkas av marknadsläget.
- Trafikpåverkan under byggtiden kan leda till framkomlighetsproblem, särskilt vid hållplatser och utryckningsvägar.
- Större förekomst av förorenade massor på området än förväntat kan påverka tidplan och byggbkostnader.
- Hackspettens häckningsperiod på vissa platser måste beaktas, vilket kan fördröja projektet.

Samordningsmöjligheter

Projektet omfattar flera beroenden till ledningsägare inom området, inklusive Kretslopp och vatten, Skanova och Göteborgs Energi. Ledningar för vatten, avlopp, telekom, el, belysning och fjärrvärme påverkas av planerade åtgärder och kräver samordning för att minimera driftstörningar och säkerställa funktionalitet.

Det finns samordningsvinster med att projektera och bygga gång- och cykelbanor samt hållplatser samtidigt.

Förvaltningens bedömning

Stadsmiljöförvaltningen bedömer att åtgärden ligger väl i linje med översiktsplan för Göteborg, Göteborgs Stads program för jämlik hälsa och livsvillkor 2025–2030, Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030, Trafikstrategi för en nära storstad samt Cykelprogram för en nära storstad 2015–2025. Genom investeringar i infrastruktur och trygghetsåtgärder skapas bättre förutsättningar för hållbart resande och en mer

sammanhållen stad. Åtgärden bedöms ha stor positiv inverkan på såväl invånare som stadens trafiksystem.

Citybuss Bergsjön Kortedala är en central del av Göteborgs arbete för att förbättra kollektivtrafiken och stärka social och ekologisk hållbarhet.

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

Stadsmiljöförvaltningen föreslår stadsmiljönämnden att godkänna genomförandebeslut för citybuss Bergsjön och Kortedala respektive anslutande gång- och cykelbanor utifrån stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande samt godkänna de upphandlingar och avtal som behövs för åtgärden.

Josefine Johansson

avdelningschef
planering och investering

Anders Ramsby

förvaltningsdirektör
stadsmiljöförvaltningen