

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2025-01-07

Ärendenummer EXF-2023-00849

EXN 2025-02-03

Handläggare: Toomas Almqvist

Telefon: 031 – 368 26 23

E-post: toomas.almqvist@exploatering.goteborg.se

Innehållsförändring pendelcykelbana Norra älvstranden

Förslag till beslut

I exploateringsnämnden

1. Exploateringsnämnden godkänner innehållsförändring i projekt Citybuss och pendelcykelstråk norra älvstranden etapp 1.1, vilket innebär att den befintliga sträckningen av cykelbanan behålls.
2. Exploateringsnämnden förklarar uppdraget att återkomma till nämnden med förslag på olika möjliga detaljutformningar av pendlingscykelbana där befintliga träd påverkas i så liten utsträckning som möjligt, exempelvis genom förändrad utformning av körbana (EXN 2024-04-22, §116) för fullgjort.

Sammanfattning

Exploateringsnämnden beslutade 2023-11-20 (§ 290) att föreslå kommunfullmäktige att fatta genomförandebeslut för Citybuss Norra älvstranden etapp 1.1 och Pendlingscykelbana Norra Älvstranden. Kommunfullmäktige beslutade 2024-03-21 utefter nämndens förslag.

Exploateringsnämnden beslutade 2024-04-22 (§116) att ”Direktören ges i uppdrag att återkomma till nämnden med förslag på olika möjliga detaljutformningar av pendlingscykelbana där befintliga träd påverkas i så liten utsträckning som möjligt, exempelvis genom förändrad utformning av körbana.”

Förvaltningen har sedan beslutet arbetat med ärendet och föreslår nu en justering av innehållet utifrån nämndens uppdrag. Förslaget innebär att den befintliga sträckningen av cykelbanan behålls i stället för de 4 meter bredd som beslutades av kommunfullmäktige 2024-03-21.

Det nya förslaget till cykelbana har en mindre påverkan på de träd som finns längs med sträckningen samtidigt som förslaget innehåller en förbättrad säkerhet för cyklister och gående jämfört med idag. I och med att bredden på cykelbanan inte ökar jämfört med idag, ökar inte heller kapaciteten för antalet cyklister längs med stråket i den storleken som var planerad.

Vid beslut enligt förvaltningens förslag kommer innehållsförändringen att återspeglas till kommunfullmäktige i ordinarie uppföljning enligt avstämning med stadsledningskontoret.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Samtliga siffror i utlåtandet är i 2016 års prisnivå.

Förslag till ny utformning av pendelcykelbana innebär en investeringskostnad om totalt 10 miljoner kronor. Detta innebär minskad investeringskostnad med 12 miljoner kronor jämfört med beslutad pendelcykelbana 2024-03-21.

Tabell 1. Sammanställning beräknade kostnader för föreslagna åtgärder, prisnivå 2016.	Beslutad Pendelcykelbana KF 2024-03-21	Nytt förslag Cykelbana 2025-02-03
1. Anläggningsarbeten	13	6
2. Planering och projektering	1	0,5
3. Ersättningar	1	0,5
4. Projekt- och byggstyrning	2	1
5. Riskreserv 25%	4	2
Totalt, miljoner kronor (avrundat)	22	10
Kapitaltjänstkostnader år 1–10, cirka	0,8	0,3
Kapitaltjänstkostnader år 11–70, cirka	0,3	0,2

Figur 1. Skillnader i kostnader mellan beslutad pendelcykelbana och föreslagen cykelbana. Cykelbanan har en avtalad statlig medfinansiering om 25% genom Sverigeförhandlingen och kapitaltjänstkostnaderna är beräknade utifrån denna medfinansiering.

Drift- och underhållskostnaderna för förslaget bedöms som ungefär de samma för de nya förslaget jämfört med tidigare beslut.

Bedömning ur ekologisk dimension

Förvaltningens förslag innebär mindre förändringar i stadsmiljön jämfört med innehållet som beslutades i genomförandebeslutet 2024-03-21. I stället för att bredda cykelbanan längs med nästan hela sträckan Sannegårdsgatan – Kvarnpirsgatan, kommer dagens utformning bevaras. Detta innebär i princip ingen påverkan på de befintliga träden jämfört med utformningen som beslutades i kommunfullmäktige 2024-03-21. Beslutet 2024-03-21 innebar att befintliga träd skulle tas bort och nyplantering av träd skulle ske.

Bedömning ur social dimension

Trafiksäkerheten bedöms öka jämfört med sträckningen idag men jämfört med tidigare beslut 2024-03-21 bedöms trafiksäkerheten som likvärdig. Förbättrad trafiksäkerhet bedöms öka attraktiviteten för att transportera sig till fots och med cykel jämfört med idag, men jämfört med tidigare beslutad inriktning 2024-03-21 så bedöms attraktiviteten för att röra sig med cykel inte öka i samma utsträckning då bredden på cykelbanan inte ökar.

Eftersom gång- och cykelbanans utformning bevaras, kommer dagens långsgående parkeringar inte beröras och därmed kommer antalet långsgående parkeringar vara till antalet samma som idag.

Föreslagen innehållsförändring bedöms inte påverka kollektivtrafikens attraktivitet eller framkomlighet.

Samverkan

Förvaltningen har bedömt att facklig samverkan inte är aktuellt i detta ärende.

Ärendet

Exploateringsnämnden beslutade 2023-11-20 att föreslå kommunfullmäktige att fatta genomförandebeslut för Citybuss och Pendlingscykelbana Norra Älvstranden.

Kommunfullmäktige beslutade 2024-03-21 utefter nämndens förslag.

Exploateringsnämnden beslutade 2024-04-22 att "Direktören ges i uppdrag att återkomma till nämnden med förslag på olika möjliga detaljutformningar av pendlingscykelbana där befintliga träd påverkas i så liten utsträckning som möjligt, exempelvis genom förändrad utformning av körbana." Förvaltningen föreslår nu en justering av innehållet.

Beskrivning av ärendet

Genomförandebeslut i kommunfullmäktige mars 2024

Exploateringsnämnden beslutade 2023-11-20 (§ 290) att föreslå kommunfullmäktige att fatta genomförandebeslut innehåll och tidplan för Citybuss Norra Älvstranden etapp 1.1 och Pendlingscykelbana Norra Älvstranden. Kommunfullmäktige beslutade 2024-03-21 utefter nämndens förslag.

Beslutet innebar att förvaltningen skulle bygga ut ett citybusstråk och pendelcykelstråk längs med etapp 1.1:

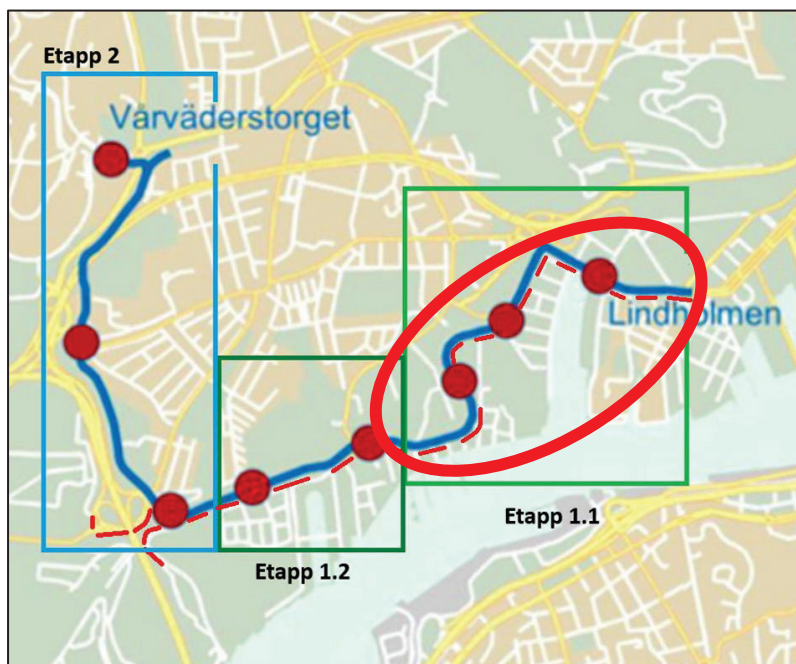


Bild 1. Övergripande bild över etappindelningarna för projekt för Citybuss och pendelcykelbana Norra Älvstranden

Uppdrag exploateringsnämnden april 2024

Exploateringsnämnden beslutade 2024-04-22 (§116) att "Direktören ges i uppdrag att återkomma till nämnden med förslag på olika möjliga detaljutformningar av pendlingscykelbana där befintliga träd påverkas i så liten utsträckning som möjligt, exempelvis genom förändrad utformning av körbana."

Förvaltningen har sedan beslutet arbetat med ärendet och föreslår nu en justering av innehållet där befintliga träd påverkas i så liten utsträckning som möjligt.

Förslag till justering gäller inte hela sträckningen utan cirka två tredjedelar av sträckningen, inringat i rött på bilden nedan:

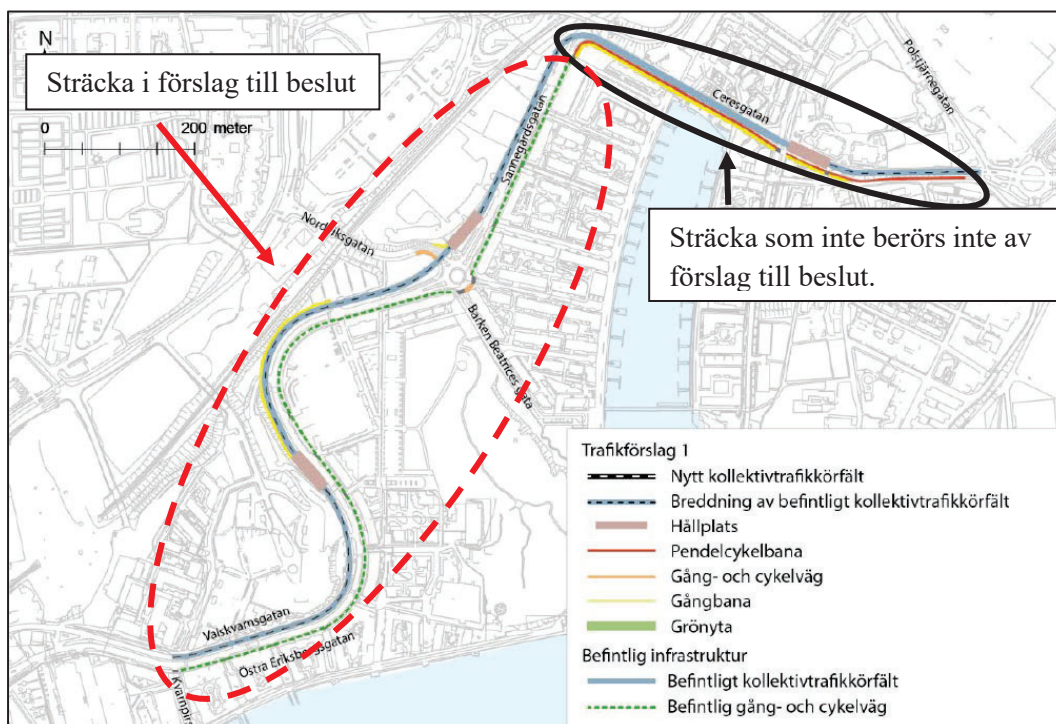


Bild 2. Bild över aktuell sträcka som är föremål för förslag till beslut.

Skillnaderna mellan det beslutade förslaget och det nya förslaget är sammanfattat i figur 2 nedan. Listade skillnader är utifrån dagens utformning av cykelbanan.

	Beslutad Pendelcykelbana KF 2024-03-21	Nytt förslag Cykelbana 2025-02-03
Kostnad (2016 års prisnivå)	22 miljoner kronor	10 miljoner kronor
Bredd på cykelbana	4 meter i princip hela sträckningen.	Befintligt bredd behålls.
Stadskaraktär	Befintliga träd tas bort. Nyplantering av träd.	Befintliga träd bevaras till stor del.
Tillgänglighet och framkomlighet	Förbättrad framkomlighet för cykeltrafikanter jämfört med idag.	Något bättre framkomlighet jämfört med idag. Sämre framkomlighet för cykeltrafikanter jämfört med tidigare beslut.
Miljö, hälsa, säkerhet	Äldre etablerade träd försvinner.	Befintliga träd bevaras till stor del.
Trafik, gator och torg	Parkeringsplatser tas bort.	Parkeringsplatser bevaras.
Trafiksäkerhet	Förbättrad trafiksäkerhet för cyklister och gående.	Förbättrad trafiksäkerhet för cyklister och gående.

Figur 2. Skillnader i förslag till utformning av cykelbanan.

Tidplan

Det förslag som beslutades 2024-03-21 har en planerad byggstart 2025 och planerades att vara färdigställt under 2026. På grund av statsbyggnadsförvaltningens utredning om framtida spårväg har byggstarten senare lagts.

Förslag i stadsbyggnadsnämnden om spårväg

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2024-12-19 att föreslå kommunfullmäktige om en innehållsförändring i projektet där spårväg byggs i det planerade citybusstråket delen Lindholmen-Eriksberg. Spårväg Lindholmen-Eriksberg bedöms enligt stadsbyggnadsförvaltningen kunna tas i drift omkring 2033. Om kommunfullmäktige beslutar om att förlägga spår i det planerade citybusstråket, kommer tidplanen för ombyggnation av cykelbanan att ses över.

Det finns samordningsfördelar med att avvakta med byggnation av pendelcykelbanan och utföra den tillsammans med planerade spårvägsutbyggnaden för sträckan. Förslag till ny cykelbana är dock inte beroende av utbyggnad av spårvägen vilket för att det finns möjligheter till att bygga cykelbanan innan en ny spårväg byggs.

Exploateringsförvaltningen återkommer under 2025 om tidplan för färdigställande av pendelcykelbanan. Bedömd byggtid för cykelbanan är 1–2 år.



Bild 3. Förslag till ny inriktning enligt förslag i stadsbyggnadsnämnden 2024-12-19: Spårväg Lindholmen - Eriksberg, buss Lindholmen – Bräcke - Biskopsgården samt buss i Andromedagatan. Den svarta linjen motsvarar spårväg och den blåa linjen buss.

Om beslut inte fattas

Om exploateringsnämnden avslår förvaltningens förslag till beslut sker ingen innehållsförändring jämfört med tidigare beslut. Detta innebär att den i kommunfullmäktige 2024-03-21 beslutade utformningen genomförs.

Förvaltningens bedömning

Förvaltningen föreslår att exploateringsnämnden beslutar om att ändra innehållet i projektet och att göra en mindre omfattande byggnation av cykelbanan. Det nya förslaget till cykelbana har en mindre påverkan på de träd som finns längs med sträckningen samtidigt som förslaget innehåller en förbättrad säkerhet för cyklister och gående jämfört med idag.

I och med att bredden på cykelbanan inte ökar jämfört med idag, ökar inte heller kapaciteten för antalet cyklister längs med stråket i den storleken som var planerad.

Förvaltningen bedömer att kapaciteten på sikt längs med sträckan eventuellt kan bli ansträngd i samband med att den detaljplan med 270 bostäder som stadsbyggnadsnämnden planerar att starta 2025 väster om etapp 1.1 är utbyggd. Förvaltningen bedömer dock att de åtgärder som finns med i det nya förslaget kan hantera en ökad mängd cyklister längs med sträckan.

Kristina Lindfors
Direktör exploateringsförvaltningen

Christer Niland
Avdelningschef stora projekt