

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2023-03-24

Diarienummer SMF-2023-01187

Handläggare

Alexandra Eriksson

Telefon: 031-368 24 33

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

Inriktningsbeslut för en pendlingscykelbana längs stråket Backaplan - Kärra, genomförandestudie

Förslag till beslut

I stadsmiljönämnden

Stadsmiljönämnden godkänner inriktningsbeslut för Backaplan - Kärra, genomförandestudie.

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). Syftet med åtgärden är att öka framkomligheten och tillgängligheten samt skapa en säkrare trafiksituation för cyklisterna men även för fotgängare.

Åtgärden har en bedömd totalkostnad för samtliga skeden om cirka 60 miljoner kronor (2016-års prisnivå). Kostnad för skede genomförandestudie beräknas till cirka 2,3 miljoner kronor (2016-års prisnivå).

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 60 miljoner kronor varav kostnad för genomförandestudie beräknas till cirka 2,3 miljoner kronor. 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. Kostnadsbedömningen för åtgärden är angiven i 2016-års prisnivå och ska räknas om med hänsyn till förändringen i KPI.

Eventuella kostnader för hantering av förorenade massor finansieras genom kommunbidraget.

I projektet ingår att ta fram en uppskattad årlig driftkostnad

Om teknisk möjlighet till lösning inte bedöms genomförbar inom ram för bedömd totalkostnad ska projektet redovisa vilken standard som uppnås inom budgetramen. Projektet ska därtill redovisa 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.

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

Bedömning ur ekologisk dimension

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.

Aktuell pendlingscykelbana 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.

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

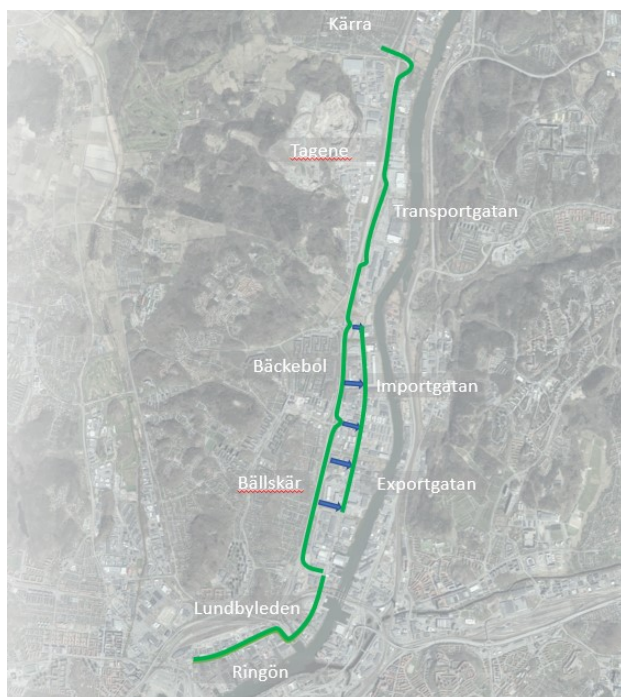
Enligt stadsmiljönämndens delegationsordning, ska stadsmiljönämnden fatta inriktningsbeslut, genomförandebeslut och ekonomiska avvikelser för investeringsprojekt med en totalkostnad för samtliga skeden överstigande 20 miljoner kronor.

Stråket Backaplan - Kärra har en bedömd totalkostnad för samtliga skeden om cirka 60 miljoner kronor (2016-års prisnivå) varför inriktningsbeslut lyfts till nämnden för avgörande.

Beskrivning av ärendet

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). Pendlingscykelbanan ska enligt avtalet i Sverigeförhandlingen påbörjas 2023 och vara utbyggd innan 2027.

Syftet med åtgärden är att öka framkomligheten och tillgängligheten samt skapa en säkrare trafiksituation för cyklister men även för fotgängare. Utgångspunkt för genomförandestudien är utpekad sträcka enligt nedan:



Figur 1. Grön sträckning markerar aktuell korridor och blå pilar markerar kopplingar från korridoren till industriområdet.

Förvaltningens bedömning

Stadsmiljöförvaltningen bedömer att åtgärden leder till standardförbättringar för främst cyklister. Separationen mellan fotgängare och cyklister blir bättre på sträckan vilket gynnar båda grupperna då åtgärden leder till att konfliktpunkter mellan cyklister och gående minskar.

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