

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2025-12-18

Ärendenummer SMF-2025-02025

Handläggare

Alexandra Eriksson

Telefon: 031-368 24 33

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

Inriktningsbeslut för omdaning av Landsvägsgatan, Järntorget - Lilla Risåsgatan

Förslag till beslut

Stadsmiljönämnden antar inriktningsbeslut för omdaning av Landsvägsgatan, Järntorget-Lilla Risåsgatan inför start av fördjupad utredning.

Sammanfattning



Inriktningsbeslut handlar om att påbörja en fördjupad utredning, vilken ligger till grund för eventuellt genomförandebeslut (innefattar projektering och produktion).

Landsvägsgatans gångbanor är smala och av låg standard vilket påverkar tillgängligheten och skapar konflikter mellan fotgängare och cyklister. Det finns utbredda problem med sättningar i gatan och vatten ansamlas på flertalet ställen. Aktuella träd är antingen döda eller håller på att dö.

Åtgärden omfattar en omdaning av Landsvägsgatan mellan Järntorget och Lilla Risåsgatan. Aktuellt förslag innefattar bredare gångbanor med tillgänglighetsanpassat ytskikt, åtgärdande av tvärgående lutningar på gångbanorna, genomgående gångbanor i korsningspunkterna med tvärgatorna till Landsvägsgatan, tillskapande av sittplatser samt integrerad belysning (punktbelysning). Förslaget innefattar även plantering av träd/en ökad grönstruktur, tillskapande av cykel- och mikromobilitetsparkering samt åtgärder för att möjliggöra för framtida verksamheter i bottenplan på östra sidan av Landsvägsgatan.

Syftet med åtgärden är att öka den fysiska tillgängligheten, förstärka attraktiviteten för hållbara resor, öka krontäckningsgraden samt skapa en sammanhållen utformning i gångnätet.

Stadsmiljöförvaltningen bedömer att åtgärden ligger väl i linje med befintliga planer, mål och strategier.

Åtgärden har en bedömd totalkostnad för samtliga skeden om cirka 38,5 miljoner kronor. Kostnad för den fördjupade utredningen beräknas till cirka 2,0 miljoner kronor.

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 finansieras inom ramen för Stadsmiljönämndens budget för 2026.

Bedömd totalkostnad för åtgärden beräknas till cirka 38,5 miljoner kronor varav kostnad för en fördjupad utredning beräknas till cirka 2,0 miljoner kronor. Kostnadsbedömningen baseras på nyckeltal/erfarenhetsvärden från tidigare genomförda projekt varför bedömd totalkostnad kan komma att justeras då systemhandlingen färdigställts.

Förvaltningen planerar att genomföra en klimatkalkyl för att beräkna projektets klimatpåverkan och identifiera möjliga åtgärder för att minska negativ klimatpåverkan.

Eventuella kostnader för hantering av förorenade massor finansieras genom kommunbidraget.

I projektet ingår att ta fram en uppskattad årlig driftkostnad.

Genomsnittlig kapitalkostnad per år för åtgärden beräknas till cirka 1,4 miljoner kronor. Kapitalkostnaden finansieras genom kommunbidraget.

Om teknisk möjlighet till lösning inte bedöms 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 och ett minskat motoriserat vägtrafikarbete till förmån för resor till fots och med cykel. En ökad andel resor till fots och med cykel bidrar till en mer hållbar stad samt en mer attraktiv stadsmiljö med mer liv och mindre buller. En ökad andel resor till fots och med cykel är likaså bra för miljö och hälsa.

I åtgärden ingår att plantera träd/möjliggöra för en ökad grönstruktur. En ökad krontäckning längs sträckan skapar möjlighet till ekosystemtjänster.

Landsvägsgatan är i översiktsplanen utpekad som en skyfallsled med rekommendationen att funktionen ska beaktas vid förändring inom och i anslutning till området. Om funktionen inte kan bibehållas på platsen ska annan lösning säkerställas. En skyfallsled ska i detta fall kunna leda större flöden genom området samtidigt som dess yta fångar upp och håller kvar regnvattnet ett tag. Detta är ett sätt att skydda byggnader som ligger längre ned längs vattnets väg – i detta fall befintliga byggnader vid Järntorget. Möjlighet att fånga upp vatten bedöms möjliggöras exempelvis genom anläggning av infiltrerande grönytor för bland annat träd.

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 och att den fysiska tillgängligheten är god. 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 till fots och med cykel 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, parker med mera på ett effektivt och säkert sätt. En bättre möjlighet att röra sig mellan målpunkter ger framför allt barn och unga en bättre möjlighet att själva röra sig i området.

Att kunna sitta är ett behov som påverkar vistelsekvaliteten och kan vara avgörande för att äldre och personer med nedsatt rörelseförmåga ska kunna röra sig i stadens gångmiljöer. Belysning i anslutning till sittplatser bedöms bidra till att öka den upplevda tryggheten.

Aktuell åtgärd innebär att gaturummet omdisponeras varvid mer yta där människor vill vistas och röra sig möjliggörs. Möjligheten att plantera träd/öka krontäckningsgraden eller plantera annan växtlighet i gatans möbleringszoner samt en begränsning av yta dedikerad för motorfordon bedöms bidra till en ökad, upplevd attraktivitet, en mer hälsosam livsmiljö och en god ljud- och luftmiljö.

Beskrivning av ärendet

Ärendet

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

Åtgärden har en bedömd total kostnad för samtliga skeden om cirka 38,5 miljoner kronor varför genomförandebeslut lyfts till nämnden för avgörande.

Bakgrund

Göteborgs stad arbetar med stöd i flera styrdokument för att skapa bättre förutsättningar för gående. Såväl översiktsplanen som trafikstrategin pekar ut behovet av omDispositionering av yta till fördel för gående samt ökade vistelsekvalitéer. De innefattar likaså målsättningen att öka andelen resor som görs till fots. Gående är ett viktigt transportsätt både för kortare resor inom staden och som komplement och koppling till andra trafikslag.

Planeringsstödet *Gångvänligt Göteborg* pekar ytterligare ut vikten av en sammanhängande struktur även i gångnätet. För att främja gångvänlighet behöver nätet vara gent, finmaskigt och kontinuerligt utan plötsliga avbrott. Samtidigt behövs generösa ytor som lockar till att fler kan och vill gå men också möjliggör vistelse och grönska.

Landsvägsgatan är en viktig länk i centrala stadens trafiknät för gående och cyklister. Gatan förbinder bland annat Linnégatan med Kungsgatan över Järntorget och Esperantoplatsen. Landsvägsgatans gångbanor är smala och belagda med en äldre variant av gatsten vilket gör det svårt för till exempel rullstolsburna och personer med rollator att nyttja gångbanorna. Gångbanornas låga standard leder till att gående ofta använder cykelbanan vilket skapar konflikter och olycksrisker för båda parter. Huvuddelen av de registrerade olyckorna hänförs till gående. Endast i några fall har cyklister varit inblandade. Det finns utbredda problem med sättningar i gatan vilket skapar risk för fallolyckor samtidigt som vatten ansamlas på flertalet ställen. Det har funnits/finns 28 träd på Landsvägsgatan, de flesta är döda eller håller på att dö.

Syfte och innehåll

Syftet med åtgärden är att öka den fysiska tillgängligheten, förstärka attraktiviteten för hållbara resor, öka krontäckningsgraden samt skapa en sammanhållen utformning i gångnätet.

Åtgärden omfattar en omdaning av Landsvägsgatan mellan Järntorget och Lilla Risåsgatan

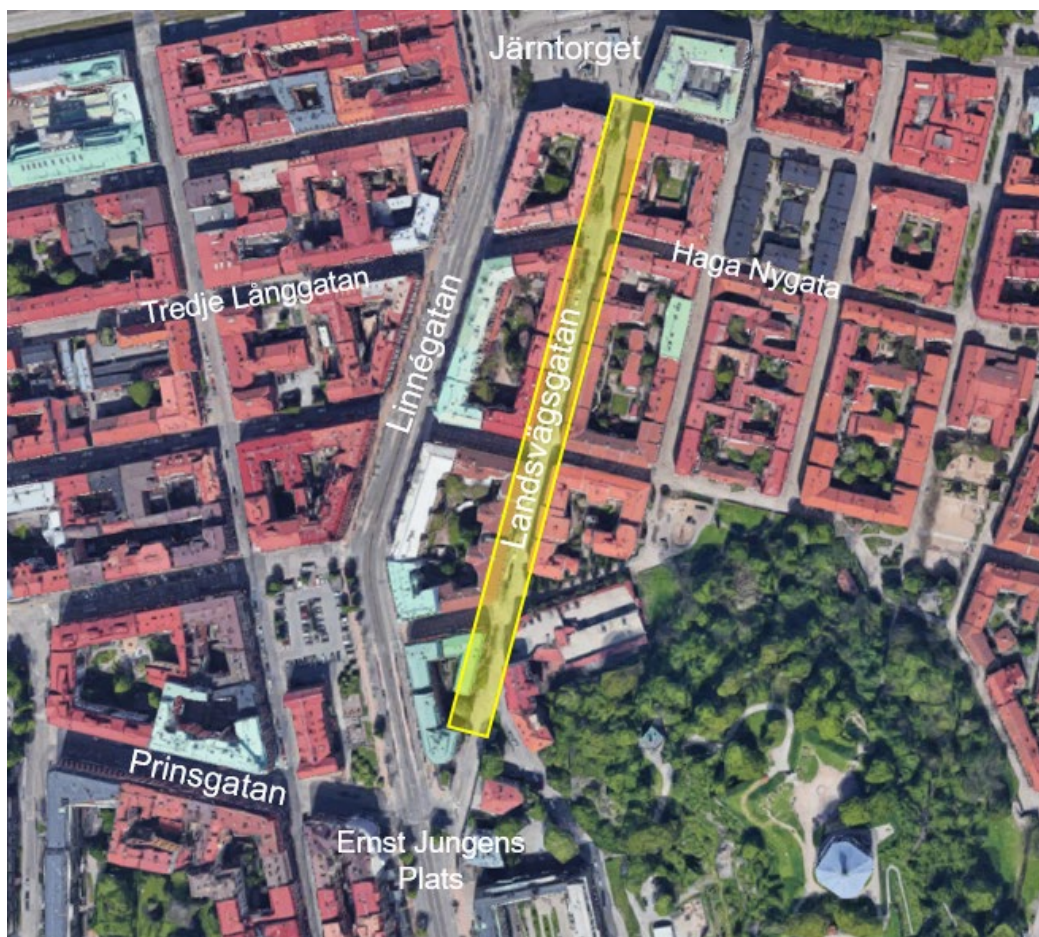
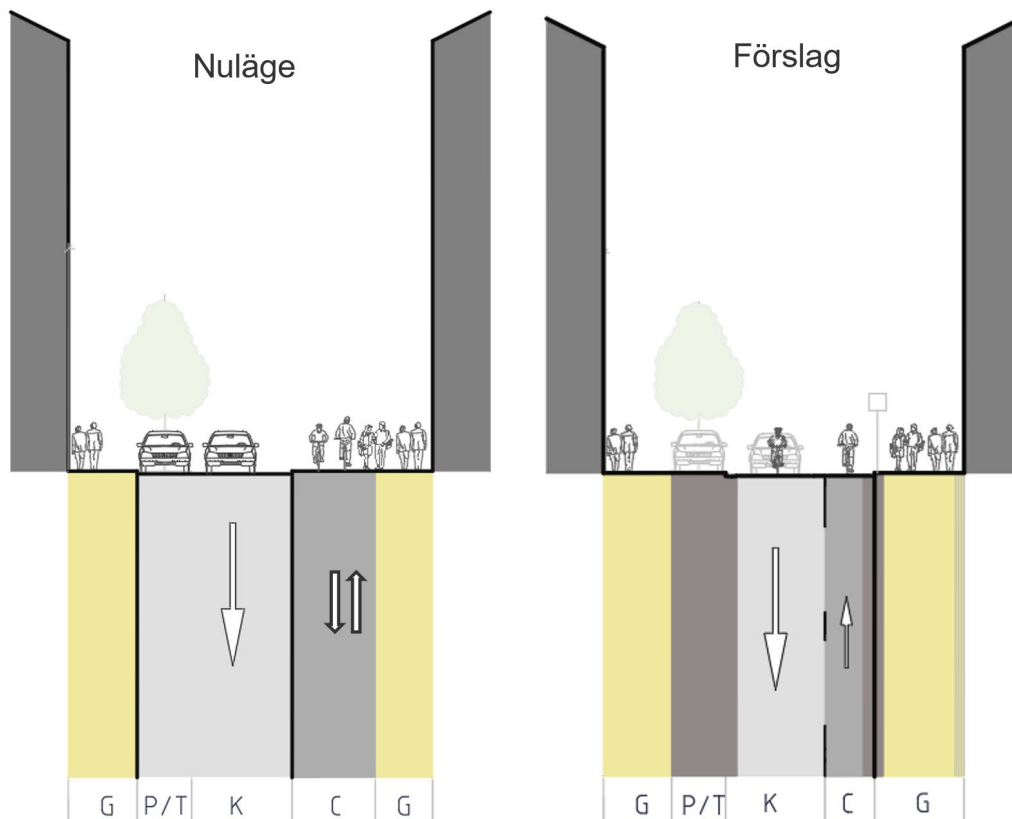


Bild 1. Illustrationsbild över åtgärdens geografiska avgränsning.

Åtgärden ska

- möjliggöra att den norra anslutningen till Landsvägsgatan upplevs som en trevlig entré till ett gångfartsområde, där det synliggörs att gående och cyklister är prioriterade i gaturummet.
- öka tillgängligheten och framkomligheten för gående längs med gatan. Detta uppnås genom bredare gångbanor med tillgänglighetsanpassat ytskikt, åtgärdande av tvärgående lutningar på gångbanorna samt genomgående gångbanor i korsningspunkterna med tvärgatorna till Landsvägsgatan.
- tillskapa sittplatser längs med gatan. Detta görs med fördel tillsammans med belysning som bidrar till att öka den upplevda tryggheten.
- inte bygga in parkeringsfickor för motorfordon i gatan. Parkering föreslås ske i samma höjd som planteringar/gångbanan på den västra sidan av gatan.
- skapa en grön stadsgata. Detta genom att bibehålla principen med en trädrad längs med gatan, men utgå ifrån en ny sektion och ersätta döda träd (samt utöka beståndet om möjligt) längs Landsvägsgatans västra sida. Om trädplantering ej bedöms möjligt på specifika platser föreslås annan grönstruktur möjliggöras för att öka infiltrationen och fördröja vattenflöden.
- tillskapa cykel- och mikromobilitetsparkering längs med gatan.

- säkerställa att korsningar längs gatan (likt idag) är hastighetsdämpade/upphöjda och anpassade för cyklister.



Figur 1. Sektionskiss nuläge och förslag för Landsväggsgatan.

Avsteg

- Föreslagen körbanebredd för motortrafiken är 3,1 meter. Detta är ett avsteg från Teknisk handbok 3DA Utrymme fordonstrafik, där 3,5 meter generellt rekommenderas.
- Föreslagen yta för träd och parkering är 1,9 meter vilket motsvarar befintlig lösning. Detta är ett avsteg från Teknisk handbok 3OB Trädplacering samt 3DE Bilparkering.

Aktuella förslag till avsteg från teknisk handbok har förankrats inom stadsmiljöförvaltningen.

Förvaltningens bedömning

Stadsmiljöförvaltningen bedömer att åtgärden ligger väl i linje med befintliga planer, mål och strategier. Åtgärden bidrar till ett väl gestaltat och tillgängligt gaturum där fler funktioner kan ta plats vilket gör att området höjer sin attraktivitet för fler. Åtgärden främjar attraktiviteten i att ta sig fram till fots men kan också bidra till en ökad komfort för cyklister genom högre släthet och en väl omhändertagen cykelparkering.

Föreslagen utformning möjliggör att yta som idag är dedikerad enbart till bilparkering i framtiden kan användas till något annat. Att inte bygga in parkeringsfickor medför att förslaget blir robust och att det är enkelt att få in andra kvalitéer i gaturummet om så önskas i framtiden.

Möjligheten att plantera träd/öka krontäckningsgraden eller plantera annan växtlighet i gatans möbleringszoner bedöms bidra till en ökad attraktivitet samt en mer hälsosam livsmiljö.

Stadsmiljöförvaltningen föreslår därmed att stadsmiljönämnden godkänner inriktningsbeslut för Landsvägsгатan, Järntorget-Lilla Risåsgatan.

Josefine Johansson

Anders Ramsby

Avdelningschef Planering och
investering

Förvaltningsdirektör