

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2020-01-07

Diarienummer 6125/17

Handläggare

Alexandra Erikson/Trafikkontoret/GBGStad

Telefon: 031-368 24 33

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

Genomförandestudie för Gamlestadsvägen, Slakthusgatan-Hjällbo

Förslag till beslut

I trafiknämnden:

1. Trafiknämnden godkänner genomförandestudie för pendlingscykelbana längs Gamlestadsvägen, Slakthusgatan-Hjällbo.
2. Trafiknämnden godkänner reviderat skedesbeslut för pendlingscykelbana längs Gamlestadsvägen, Slakthusgatan-Hjällbo med reviderad budget på 32,8 miljoner kronor för projektering och byggnation.

Sammanfattning

Trafiknämndens arbetsutskott fattade i december 2017 igångsättningsbeslut för genomförandestudie, projektering och byggnation av åtgärden. (TNAU 2017-12-15, § 175)

Trafikkontoret har färdigställt genomförandestudie för Gamlestadsvägen, Slakthusgatan-Hjällbo. Genomförandestudien utreder möjligheten att utföra en 4,1 kilometer lång pendlingscykelbana längs Gamlestadsvägen, Slakthusgatan-Hjällbo. Åtgärden har enligt genomförandestudien en bedömd totalkostnad för samtliga skeden om cirka 33,5 miljoner kronor, att jämföra med fördelad budget om 25 miljoner kronor genom igångsättningsbeslut i december 2017. Kostnad för projektering och byggnation beräknas i genomförandestudien till cirka 32,8 miljoner kronor

Då åtgärden har en bedömd totalkostnad för samtliga skeden överstigande 10 miljoner kronor ska, enligt gällande beslutsordning, trafiknämnden fatta beslut om godkännande av genomförandestudien.

Trafikkontoret bedömer att en byggnation av pendlingscykelbanan längs Gamlestadsvägen, ligger väl i linje med trafikstrategins och cykelprogrammets mål. Projektet bedöms ha positiva effekter utifrån den sociala dimensionen. Ur ett miljöperspektiv bedömer kontoret att trafikmängderna för motorfordon i området inte kommer att påverkas. En utbyggd pendlingscykelbana bedöms därtill ge goda förutsättningar för en ökad cykeltrafik. De risker som har identifierats bedöms kunna hanteras inom ramen för projektet.

Ett eventuellt framtida behov av reviderat skedesbeslut hanteras enligt trafikkontorets rutin för avvikelshantering.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Igångsättningsbeslut medgav 25 miljoner kr för genomförandestudie, projektering och byggnation av den aktuella åtgärden. Åtgärden återfinns i Investeringsplan för trafiknämnden under investeringsområde Cykeltrafikstaden (investeringsplan 2016–2019) respektive Resor med cykel (investeringsplan 2020–2023 version 2020).

Kostnad för projektering och byggnation beräknas i genomförandestudien till cirka 32,8 miljoner kronor. Total kostnad för skedena genomförandestudie, projektering samt byggnation beräknas i genomförandestudien till cirka 33,5 miljoner kronor att jämföra med fördelad budget om 25 miljoner kronor genom igångsättningsbeslut i december 2017.

Framtida underhållskostnad är beräknad till cirka två procent av investeringskostnaden, vilket mot bakgrund av aktuell genomförandestudie, motsvarar cirka 700 000 kronor.

Kostnadsavvikelsen ryms inom ramen för Trafiknämndens investeringsplan 2020–2023 version 2020.

Ett eventuellt framtida behov av reviderat skedesbeslut hanteras enligt Trafikkontorets rutin för avvikelshantering.

Bedömning ur ekologisk dimension

Trafikförslaget förväntas inte påverka trafikmängderna för motorfordon i området. En utbyggd cykelbana ger dock goda förutsättningar för en ökad cykeltrafik vilket på längre sikt möjliggör att fler väljer cykling framför transport med motorfordon. Om den nya gång- och cykelbanan bidrar till att fler väljer att cykla istället för att åka bil kan det ha positiva hälsoeffekter samt positiva miljökonsekvenser för området.

Det aktuella området är idag utsatt för buller, luftföroreningar och vibrationer från närliggande bilväg, spårvagn samt tåg. Aktuell åtgärd förväntas inte påverka dessa nivåer då den planerade utbyggnaden inte påverkar bilvägen eller spårvagnstrafiken.

Risk bedöms föreligga för påträffande av föroreningar vid schaktning intill väg samt tjärasfält där befintlig asfalt behöver schaktas. Längs del av sträckan bedöms befintliga bergskärningar påverkas. Ingrepp behöver göras på stenalvsbron över Lärjeån vilken besitter kulturhistoriska värden.

Under byggtid kan också lek- och häckningstider för djur i området komma att påverkas. Likaså riskeras träd att påverkas under utförande av cykelbanan varför åtgärder behöver vidtas för att minimera risken. Arbetsområdet ligger inom vattenskyddsområde Göta älv. Identifierade risker bedöms dock kunna hanteras inom ramen för projektet.

Bedömning ur social dimension

Gamelstadsskolan F-6 och Brandströmska Skolan Nylöse F-9 ligger inom cirka 500 meters radie från den aktuella sträckan. Den tydligt separerade gång- och cykelbanan ger stor rörelsefrihet för barn, dock skapar den omfattande motortrafiken längs sträckan en otrygghet för barn, främst i plankorsningar.

Längs sträckan finns flertalet målpunkter. I södra änden finns bostäder och verksamheter samt Nylöse kyrka. Vid handelsområdet finns inte bara livsmedelsbutiker utan också restaurang, lekland och spelbutik. Lite längre norrut på sträckan finns ett större industriområde med flertalet arbetsplatser, bland annat Alelyckans vattenverk. Här finns

också Alelyckans sportcenter, en återvinningscentral och ett kolonistugeområde. I norr ansluter Gamlestadsvägen till stadsdelen Hjällbo, vilket innebär målpunkter så som bostäder och Hjällbo centrum.

Aktuellt förslag innebär att oskyddade trafikanter har en bättre möjlighet att röra sig mellan målpunkterna utmed sträckan då en ny eller breddad gång- och cykelbana byggs. Detta ger framförallt barn och unga eller andra som saknar körkort en bättre möjlighet att själva röra sig i området.

Tillgänglighetsanpassningar av befintliga hållplatser och passager är gynnsamma för barn och andra oskyddade trafikanter, till exempel personer med rörelsenedsättning eller personer med barnvagnar, då de får förbättrade möjligheter att ta sig fram längs sträckan och att nyttja kollektivtrafiken. Vid gång- och cykelpassagerna planeras förhöjda cykelöverfarer vilket också ger en ökad prioriteringen åt de oskyddade trafikslagen, något som ytterligare förbättrar tillgänglighet och framkomlighet.

Vid den södra infarten till handelsområdet föreslås en mittrefug att byggas, vilket förbättrar tillgängligheten, trafiksäkerheten och tryggheten i korsningen. Den bidrar även till ökad framkomlighet för oskyddade trafikanter.

Förhållande till styrande dokument

Trafikstrategins respektive cykelprogrammets mål föreskriver att

- minst 35 % av resorna i Göteborg sker till fots eller med cykel år 2035 (Trafikstrategi),
- tre av fyra göteborgare ska tycka att Göteborg är en cykelvänlig stad år 2025 (Cykelprogram),
- antalet cykelresor år 2025 ska vara tre gånger så många som år 2011 (Cykelprogram).

Projektet bidrar till trafikstrategins och cykelprogrammets mål genom att utbyggnaden av pendlingscykelbanan understödjer invånarnas aktiva val av cykel som transportmedel. Projektet har potential att stödja målet om en tredubbling av antalet cyklister till 2025.

En utbyggd pendlingscykelbana medför att oskyddade trafikanter har en bättre möjlighet att röra sig utmed sträckan då en ny eller breddad gång- och cykelbana leder till att konfliktpunkter mellan cyklister och gående minskar. En viss inskränkning av bredden på cykelbanan har behövt göras på delar av sträckan. Då den dubbelriktade cykelbanans bredd får en varierande bredd på 2,4 - 3,0 meter uppfylls inte cykelprogrammets funktionskrav på pendlingscykelnätet längs hela sträckan.

Bilagor

1. Genomförandestudie Pendlingscykelbana Gamlestadsvägen, delen Lars Kaggsgatan – Agnesbergsvägen (2019-12-16)

Ärendet

Trafikkontoret har färdigställt genomförandestudie för Gamlestadsvägen, Slakthusgatan-Hjällbo, i enlighet med fattat igångsättningsbeslut för genomförandestudie, projektering och byggnation från december 2017. (TNAU 2017-12-15, § 175) Då åtgärden har en bedömd totalkostnad för samtliga skeden överstigande 10 miljoner kronor ska, enligt gällande beslutsordning, därför trafiknämnden fatta beslut om godkännande av genomförandestudien.

Beskrivning av ärendet

I *Cykelprogram för en nära storstad 2015 - 2025* finns ett uttalat mål att tredubbla antalet cykelresor till år 2025 och en av åtgärderna för att uppnå detta är att bygga en sammanhängande och väl utformad cykelinfrastruktur. I cykelprogrammet finns ett antal stråk utpekade som pendlingscykelstråk. Pendlingscykelnätet är tänkt att knyta samman stadens viktiga målpunkter. Cykelbanorna ska ha mycket god framkomlighet och få eller inga konflikter med andra trafikanter. De är till för alla typer av längre cykelresor, inte bara för arbetsresor. Nätet ska tillåta cyklister att färdas i olika hastigheter med god framkomlighet och säkerhet.

Gamlestadsvägen, Slakthusgatan-Hjällbo är inom ramen för cykelprogrammet identifierad som en sträcka som bör byggas ut med en pendlingscykelbana. Trafiknämndens arbetsutskott fattade i december 2017 igångsättningsbeslut för genomförandestudie, projektering och byggnation av åtgärden och en genomförandestudie har nu tagits fram för den aktuella sträckan.

Förvaltningens bedömning

Genomförandestudien utreder möjligheten att skapa en cirka 4,1 km lång pendlingscykelbana längs Gamlestadsvägen, mellan Lars Kaggsatan och Agnesbergsvägen. Genomförandestudien visar att planerat utförande av en helt separerad gång- och cykelbana längs Gamlestadsvägens östra sida är möjlig.

Den dubbelriktade cykelbanan beräknas få en varierande bredd på 2,4 - 3,0 meter längs hela sträckan och gångbanelängden beräknas få en varierande bredd på 1,8 - 2,5 meter. För att möjliggöra detta bedöms körbanelängden för motortrafiken behöva minskas på vissa delsträckor. Körbanemitteln på Gamlestadsvägen bedöms behöva flyttas och refuger justeras. Busshållplatserna längs sträckan föreslås byggas om och tillgänglighetsanpassas.

Längs sträckan finns ett flertal naturvärdesobjekt och skyddade områden, så som Natura 2000-område och riksintresse naturvård. Den planerade pendlingscykelbanan korsar en stenvalvsbro över Lärjeån som är en fornlämning och vattendraget är Natura 2000-område. Särskilda lov och dispenser krävs för intrång och påverkan på vatten och Natura 2000. Därtill finns fyra alléer längs med sträckan som omfattas av generellt biotopskydd där dispens krävs för intrång. En naturvärdesinventering (NVI) förstudienivå har tagits fram och 13 potentiella naturvärdesobjekt har observerats inom dess inventeringsområde. Fem av dessa naturvärdesobjekt har getts preliminär naturvärdesklass 2 eller högre, det vill säga högt eller högsta naturvärdesklass.

Fastighetsgränser/förvaltningsgränser mellan trafikkontoret och park- och naturförvaltningen, fastighetskontoret samt trafikverket behöver regleras på begränsade sträckor.

Den planerade utbyggnaden innebär en förbättrad framkomlighet och säkrare resväg för oskyddade trafikanter.

Risker

Identifierade risker som kan påverka projektet är bland andra:

- Risk för påträffande av föroreningar vid schaktning intill väg då spill, avgaser och partiklar från biltrafik finns samt risk för tjärasfalt där befintlig asfalt behöver schaktas.
- Risk för att lek- och häckningstider för djur i området kan komma att påverka byggtiden.
- Påverkan på vattendraget och fisk innebär en risk för att inte få tillstånd. Dels genom grumling och buller, men även generellt för inverkan på värdefullt vatten och Natura 2000 skyddat område.
- Träden i alléerna som riskerar att påverkas eller som kommer behöva tas ner och ersättas kräver ansökan om dispens hos Länsstyrelsen.
- Träd riskerar att påverkas av åtgärden då deras rotzon kan hamna inom vägområdet.
- Stenvalvsbron över Lärjeån (Angered 16:1) är klassad som fornlämning enligt Riksantikvarieämbetets databas Fornsök och besitter kulturhistoriska värden. Denna behöver därför ges särskild hänsyn och samråd med länsstyrelsen krävs för samtliga åtgärder på bron. Detta har initierats under aktuell genomförandestudie. I övrigt finns ingen känd arkeologi som förväntas påverka byggnationen.
- Arbetsområdet ligger inom vattenskyddsområde Göta älv.

Beroenden till andra projekt och åtgärder i staden

Åtgärden angränsar till projekten detaljplan för Utveckling av Alelyckans Vattenverk (BN0506/12) och detaljplan för Bostäder vid Gamlestadsvägen (BN0555/14) samt utbyggnad av cykelbana längs Agnesbergsvägen.

Trafikkontorets bedömning

Trafikkontoret bedömer att en byggnation av pendlingscykelbanan längs Gamlestadsvägen ligger väl i linje med trafikstrategins och cykelprogrammets mål. En utbyggd pendlingscykelbanan har potential att stödja målet om en tredubbling av antalet cyklister till 2025.

Projektet bedöms ha positiva effekter utifrån den sociala dimensionen såtillvida att oskyddade trafikanter ges bättre möjlighet att röra sig utmed den separerade gång- och cykelbanan samtidigt som tillgänglighetsanpassningar av befintliga hållplatser ger förbättrade möjligheter att nyttja kollektivtrafiken. Förhöjda gång- och cykelöverfarter bedöms därtill öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

Trafikkontoret bedömer att trafikmängderna för motorfordon i området inte kommer att påverkas. Inte heller trafiksäkerheten för motortrafiken förväntas påverkas av aktuell åtgärd. En utbyggd pendlingscykelbana bedöms ge goda förutsättningar för en ökad cykeltrafik vilket på längre sikt möjliggör att fler väljer cykling framför transport med motorfordon.

Ett antal risker som kan påverka projektet har identifierats. Dessa är bland annat risk för påträffande av föroreningar vid schaktning intill väg samt risk för tjärasfalt där befintlig

asfalt behöver schaktas. Andra risker är att lek- och häckningstider för djur i området kan komma att påverkas under byggtid, samt att träd riskerar att påverkas under utförande av cykelbanan. Arbetsområdet ligger inom vattenskyddsområde Göta älv. De identifierade riskerna bedöms dock kunna hanteras inom ramen för projektet.

Jenny Adler

Nils-Gunnar Ernstsson

Avdelningschef

T.f. Trafikdirektör