

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2023-05-19

Diarienummer SMF-2023-01292

Handläggare

Alexandra Eriksson

Telefon: 031-368 24 33

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

Reviderat genomförandebeslut för pendlingscykelbana längs Gamlestadsvägen delen Slakthusgatan – Hjällbo, projektering och produktion

Förslag till beslut

I stadsmiljönämnden

1. Stadsmiljönämnden godkänner reviderat genomförandebeslut för Gamlestadsvägen, Slakthusgatan - Hjällbo, projektering och produktion.

Sammanfattning

Åtgärden omfattar en cirka 4 kilometer lång pendlingscykelbana längs Gamlestadsvägen delen Slakthusgatan-Hjällbo. Under 2021 identifierades behov av att se över aktuellt trafikförslag då förvaltningen identifierade att önskvärda kvaliteter inte uppnåddes samtidigt som kostnaden inte bedömdes motsvara den tillkommande nyttan.

Förvaltningen har tagit fram ett reviderat trafik- och utformningsförslag för sträckan som visar att standarden för både gång- och cykelbana kan höjas så att mål enligt Teknisk handbok nås för nästan hela sträckan. I arbetet med att se över aktuellt trafik- och utformningsförslag har förslag till innehållsförändringar identifierats. Förslag till förändringar innefattar att Stenvalvsbron över Lärjeån respektive delen Lars Kaggsgatan – Nylösegratan utgår ur åtgärden samt att en ny gång- och cykelöverfart tillförs för att koppla ihop pendlingscykelbanan med befintlig cykelbana längs Agnesbergsvägen/Sandspåret.

Det reviderade trafik- och utformningsförslaget medför en kostnadsförändring jämfört med aktuellt skedesbeslut och däri bedömd totalkostnad. Den bedömda totalkostnaden för åtgärden beräknas till cirka 69,8 miljoner kronor (löpande prisnivå) varav kostnad för projektering och produktion beräknas till cirka 69 miljoner kronor (löpande prisnivå).

Den reviderade kostnadskalkylen föranleds av ökade kostnader för material (index och världsläge), trafikföringsprinciper, samförläggning av ledningar, bergsschakt samt behov av en mer omfattande projektering.

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

Bedömning ur ekonomisk dimension

Åtgärden återfinns i Investeringsplan för stadsmiljönämnden under investeringsområdet Gång- och cykeltrafik (investeringsplan 2021–2025).

I reviderat skedesbeslut från 2020 (TN 2020-02-06, § 24) beräknades bedömd totalkostnad till 32,8 miljoner kronor. Det reviderade trafik- och utformningsförslaget visar på en ny bedömd totalkostnad för åtgärden om cirka 69,8 miljoner kronor (löpande prisnivå) varav kostnad för projektering och produktion beräknas till cirka 69 miljoner kronor (löpande prisnivå).

Den reviderade kostnadskalkylen föranleds av ökade kostnader för material (index och världsläge), trafikföringsprinciper, samförläggning av ledningar, bergsschakt samt behov av en mer omfattande projektering.

Den bedömda totalkostnaden innefattar kostnader om cirka 6 miljoner kronor för ledningsförläggning som ska bekostas av berörda parter respektive cirka 6 miljoner kronor som avser saneringskostnader. Aktuella saneringskostnader bekostas genom kommunbidraget.

Stadsmiljöförvaltningen har för avsikt att söka medfinansiering för åtgärden genom stadsmiljöavtalet. Nästa ansökningsomgång är oktober 2023 – januari 2024.

För att få fram en uppskattad årlig driftkostnad har en schablonmässig kostnad om cirka 2 procent av kalkylerad totalkostnad för skedena genomförandestudie, projektering och produktion antagits. Framtida driftkostnad bedöms därmed till cirka 1,4 miljoner kronor/år.

Åtgärdens bedömda totalkostnad (löpande prisnivå) ryms inom ramen för stadsmiljönämndens investeringsplan 2021–2025.

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

Bedömning ur ekologisk dimension

Det aktuella området är idag utsatt för buller, luftföroreningar och vibrationer från närliggande bilväg, spårvagn samt tåg. Aktuell åtgärd förväntas inte påverka dessa nivåer. Trafik- och utformningsförslaget förväntas inte heller påverka trafikmängderna för motorfordon i området. En standardhöjning av gång- och cykelbanan ger goda förutsättningar för en ökad cykeltrafik vilket på längre sikt möjliggör 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

Investeringar i det hållbara resandet och en jämlik tillgång till transportslagen bidrar 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 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.

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.

Gamlestadsvägen, Slakthusgatan - Hjällbo har en ny bedömd total kostnad för samtliga skeden om 69,8 miljoner kronor varför reviderat genomförandebeslut lyfts till nämnden för avgörande.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

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.

Gamlestadsvägen, Slakthusgatan-Hjällbo (en sträcka om cirka 4 kilometer) är inom ramen för cykelprogrammet identifierad som en sträcka som bör byggas ut med en pendlingscykelbana. I dagsläget sker cykling i blandtrafik längs en större del av sträckan. Likaså saknas gångbana längs större delen av sträckan. Åtgärdens syfte är att öka framkomligheten och tillgängligheten samt skapa en säkrare trafiksituation för fotgängare och cyklister.

Trafiknämndens arbetsutskott fattade i december 2017 igångsättningsbeslut för genomförandestudie, projektering och byggnation av åtgärden. (TNAU 2017-12-15, §175). Genomförandestudien godkändes av Trafiknämnden i februari 2020 (TN 2020-02-06, §24) varefter skede projektering påbörjades. Under 2021 identifierades behov av att se över aktuellt trafikförslag då förvaltningen identifierade att önskvärda kvaliteter inte uppnåddes samtidigt som kostnaden inte bedömdes motsvara den tillkommande nyttan.

Innehålls- och kostnadsförändring

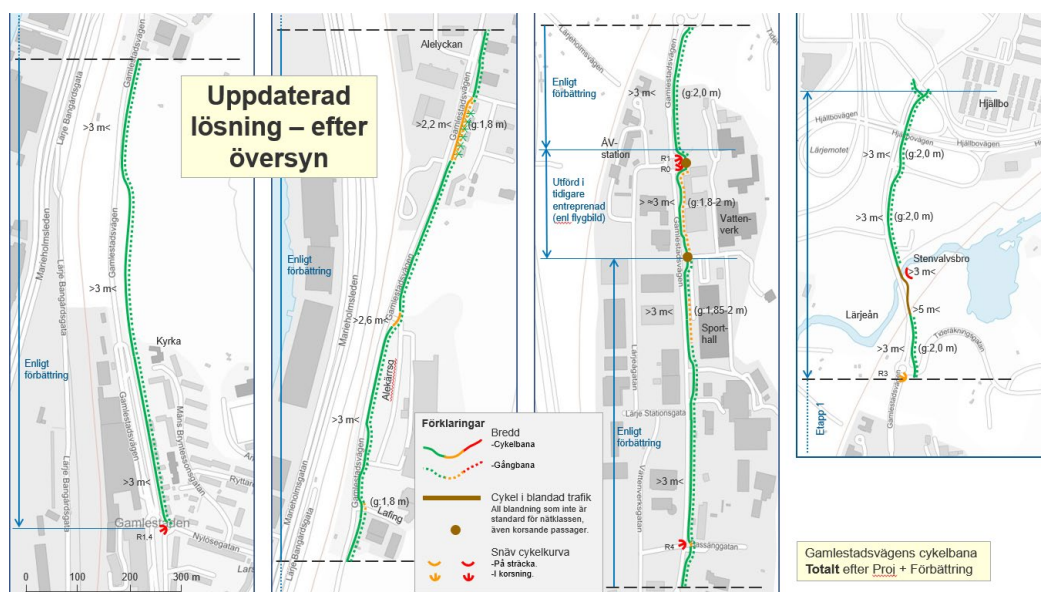
Förvaltningen har arbetat fram ett reviderat trafik- och utformningsförslag för sträckan. Det reviderade förslaget visar att standarden för både gång- och cykelbana kan höjas så att mål enligt Teknisk handbok nås för nästan hela sträckan (se figur 1).

I arbetet med att ta fram ett reviderat trafik- och utformningsförslag har förslag till innehållsförändringar identifierats:

- Stenvalvsbron över Lärjeån (Angered 16:1) är klassad som fornlämning enligt Riksantikvarieämbetets databas Fornsök och besitter kulturhistoriska värden. Stenvalvsbron föreslås utgå ur åtgärden då förvaltningen bedömer att den tillkommande nyttan inte motsvarar de ökade kostnader som följer av behovet av att värna brons kulturhistoriska värden.
- Pågående skyfallsutredning inom ramen för Gamlestaden etapp 2 ger förutsättningar för ett framtida utförande av delen Lars Kaggsgatan – Nylösegratan. För att inte påverka aktuell tidplan föreslås delen Lars Kaggsgatan – Nylösegratan utgå ur åtgärden för att i stället omhändertas inom detaljplan för Gamlestaden etapp 2 eller som ett separat projekt. Finansiering av sträckan föreslås belasta Stadsmiljönämndens investeringsplan.

- Ny gång- och cykelöverfart föreslås utföras i syfte att koppla ihop pendlingscykelbanan med befintlig cykelbana längs Agnesbergsvägen/Sandspåret.

Det reviderade trafik- och utformningsförslaget medför en kostnadsförändring jämfört med aktuellt skedesbeslut och däri bedömd totalkostnad. I projekteringsskedet och översynen av trafik- och utformningsförslaget har ökade kostnader för material, trafikföringsprinciper, samförläggning av ledningar, bergsschakt samt behov av en mer omfattande projektering, identifierats.



Figur 1: Aktuell sträckning och uppfyllelse av målstandard i och med reviderat trafik- och utformningsförslag. Grön markering anger att funktionskrav/målstandard avseende bredd samt kurvradier för gång- och cykelbana uppnås. Gul markering anger att mindre avsteg från funktionskraven/målstandard görs. Röd markering anger att stora avsteg från funktionskrav/målstandard görs. Brun markering anger att cykling sker i blandtrafik.

Förvaltningens bedömning

Stadsmiljöförvaltningen bedömer att aktuellt trafik- och utformningsförslag och genomförandet av detta, väl möter åtgärdens syfte, det vill säga att öka framkomligheten och tillgängligheten samt skapa en säkrare trafiksituation. Stadsmiljöförvaltningen bedömer vidare 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 Stadsmiljöförvaltningen att trafikmängderna för motorfordon i området inte kommer att påverkas. En utbyggd cykelbana ger goda förutsättningar för en ökad cykeltrafik vilket på längre sikt möjliggör att fler väljer cykling framför transport med motorfordon.

Stadsmiljöförvaltningen bedömer att den ökade kostnaden inte påverkar förvaltningens möjlighet till leverans inom investeringsområdet. Stadsmiljöförvaltningen föreslår därför att stadsmiljönämnden godkänner reviderat genomförandebeslut för Gamlestadsvägen, Slakthusgatan-Hjällbo, projektering och produktion.

Anders Ramsby

Förvaltningsdirektör

Kerstin Elias

Avdelningschef Planering och investering