

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2026-05-13

Ärendenummer SMF-2026-00527

Handläggare

Alexandra Eriksson

Telefon: 031-368 24 33

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

Information om semipermanent cykelbana längs del av Vegagatan-August Kobbsgatan-Jungmansgatan

Förslag till beslut

Stadsmiljönämnden antecknar information om semipermanent cykelbana längs del av Vegagatan-August Kobbsgatan-Jungmansgatan.

Sammanfattning

Stadsmiljöförvaltningen, stadsbyggnadsförvaltningen och exploateringsförvaltningen har i uppdrag att skynda på åtgärder samt att lägga fram förslag på nya åtgärder som krävs för att staden ska uppnå de mål som finns för resandeutvecklingen i miljö- och klimatprogrammet och trafikstrategin.

Aktuell åtgärd innefattar anläggande av semipermanenta cykelbanor avgränsade med spikade kantstöd i kombination med enkelriktade, målade cykelfält (totalt cirka 800 meter). I samband med genomförandet tas en refug samt cirka 20 parkeringsplatser bort. Aktuella parkeringsplatser utgörs av boendeparkering kombinerat med 30-minutersparkering.

Stadsmiljöförvaltningen bedömer att åtgärden medför tydliga nyttor i form av förbättrad framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Åtgärden ligger också väl i linje med stadens inriktning om att främja hållbara trafikslag.

Stadsbyggnadsnämnden erhåller information om åtgärden vid sammanträde 2026-06-16.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Åtgärden finansieras inom ramen för Stadsmiljönämndens budget för 2026.

Bedömd totalkostnad för åtgärden beräknas till cirka 0,7 miljoner kronor.

Kostnadsbedömningen baseras på erfarenhetsvärden.

Eventuella kostnader för hantering av förorenade massor finansieras genom kommunbidraget.

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

Åtgärden har en bedömd totalkostnad för samtliga skeden om cirka 0,7 miljoner kronor varför genomförandebeslut fattas av stadsmiljöförvaltningen. Ett eventuellt framtida

behov av reviderat genomförandebeslut hanteras enligt förvaltningens rutin för avvikelshantering.

Bedömning ur ekologisk dimension

Gång-, cykel- och kollektivtrafik är mer yteffektiva trafikslag än biltrafik. En ökad prioritering av dessa färdssätt, i kombination med minskad biltrafik, kan frigöra mark för andra funktioner samt natur- och grönområden som bidrar med ekosystemtjänster och attraktiva livsmiljöer.

En sådan utveckling bedöms även ge flera samhällsnyttor, såsom minskad klimatpåverkan, lägre nivåer av buller och luftföroreningar samt minskade barriäreffekter för människor och djur. Detta bidrar till uppfyllandet av målen i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram, liksom till nationella miljö kvalitetsmål och de globala målen inom Agenda 2030.

Bedömning ur social dimension

En inriktning som främjar gång- och cykeltrafik samt ett robust kollektivtrafiksystem är en viktig förutsättning för stadens arbete med en jämlik stad, ett jämställt transportsystem samt goda livsmiljöer för barn.

Ett stärkt hållbart resande bidrar till mer jämlika möjligheter för personer i olika åldrar att röra sig i staden och har även betydelse för en god och jämlik hälsa. Luftföroreningar och buller påverkar barns livsmiljöer i större utsträckning än vuxnas.

I det nationella funktionsmålet för transportpolitiken anges att transportsystemet ska vara jämställt och svara mot kvinnors och mäns transportbehov på ett likvärdigt sätt. Att prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik kan bidra till detta, då dessa färdssätt ligger i linje med kvinnors generella resmönster och samtidigt gynnar resmönster hos barn och äldre.

Beskrivning av ärendet

Stadsmiljöförvaltningen, stadsbyggnadsförvaltningen och exploateringsförvaltningen har i uppdrag att skynda på åtgärder samt att lägga fram förslag på nya åtgärder som krävs för att staden ska uppnå de mål som finns för resandeutvecklingen i miljö- och klimatprogrammet och trafikstrategin.

Aktuell åtgärd påverkar antalet parkeringsplatser längs sträckan varför ärendet lyfts till stadsmiljönämnden för information.

Stadsbyggnadsnämnden erhåller information om föreslagen åtgärd vid sammanträde 2026-06-16.

Bakgrund

Stadsmiljöförvaltningen, stadsbyggnadsförvaltningen och exploateringsförvaltningen har i uppdrag att skynda på åtgärder samt att lägga fram förslag på nya åtgärder som krävs för att staden ska uppnå de mål som finns för resandeutvecklingen i miljö- och klimatprogrammet och trafikstrategin.

I februari 2025 återredovisade stadsmiljöförvaltningen uppdrag angående åtgärder med anledning av rapporten om trafik- och resandeutveckling 2023 samt inriktningsbeslut (stadsmiljönämnden 2025-02-07, §8, SMF-2024-01686). I samband med detta fick stadsmiljöförvaltningen i uppdrag att återkomma till nämnden för beslut om nya åtgärder inom ramen för inriktningsbeslutet som inte är i linje med redan fattade beslut eller styrdokument. Åtgärder som får stor påverkan ska nämndbehandlas.

Förutsättningar

Sträckan Vegagatan-August Kobbsgatan-Jungmansgatan utgör en central länk mellan Masthugget och övriga delar av innerstaden. Separerad cykelbana saknas längs hela sträckan. Sträckans kuperade topografi medför att cykelresor, särskilt i riktning från Prinsgatan upp mot Masthugget, upplevs som otillfredsställande. Detta återspeglas i återkommande inkomna synpunkter till förvaltningen. Problemställningen är särskilt framträdande på de delsträckor där cyklister hänvisas till att dela körbana med motorfordon i kombination med betydande längslutningar.

Nuvarande trafikflöden uppgår till cirka 3 500–6 200 (2025) beroende på delsträcka. Sträckan trafikförsörjs av busstrafik med en turtäthet om upp till var sjätte minut, vilket innebär en relativt hög andel tung trafik i jämförelse med andra liknande stråk

Syfte och innehåll

Syftet med föreslagen åtgärd är att öka framkomligheten och tillgängligheten samt skapa en säkrare trafiksituation för fotgängare och cyklister.

Åtgärden innefattar anläggande av semipermanenta cykelbanor, avgränsade med spikade kantstöd, i kombination med målade cykelfält i en riktning. Dessa anläggs på den västra sidan av en del av Vegagatan mellan Prinsgatan och August Kobbsgatan, längs den norra sidan av August Kobbsgatan samt längs den östra sidan av en del av Jungmansgatan.

Vidare ingår anläggande av en semipermanent cykelbana eller cykelfält i en riktning, norrut, längs den östra sidan av Vegagatan mellan Nordenskiöldsgatan och August Kobbsgatan. I samband med detta avlägsnas en långsträckt refug på aktuell sträcka.



Figur 1: Markerade sträckor som planeras få enkelriktade cykelbanor i uppförslänt. 1) markerar delsträcka längs Vegagatan mellan Prinsgatan och August Kobbsgatan (cirka 300 meter). 2) markerar delsträcka längs Vegagatan mellan Nordenskiöldsgatan och August Kobbsgatan (cirka 200 meter). 3) markerar delsträcka längs den norra sidan av August Kobbsgatan samt den östra sidan av en del av Jungmansgatan (cirka 300 meter). Totalt cirka 800 meter semipermanent cykelbana.

Genomförandet av åtgärden medför att cirka 20 parkeringsplatser längs Vegagatan tas bort. Aktuella parkeringsplatser utgörs av boendeparkering kombinerat med 30-minutersparkering. Merparten av parkeringsplatserna nyttjas för boendeparkering.

Åtgärden genomförs med en semipermanent utformning, vilket möjliggör framtida justeringar eller avveckling till en förhållandevis låg kostnad, om sådant behov uppstår.



Figur 2: Exempel på utformning. Det grå strecket markerar yta för spikade kantstöd. Aktuell bild är från del av Jungmansgatan.

Förvaltningens bedömning

Förvaltningen bedömer att den föreslagna åtgärden sammantaget bidrar till att uppfylla stadens mål avseende en mer hållbar resandeutveckling i enlighet med översiktsplanen, miljö- och klimatprogrammet samt trafikstrategin.

Ur ett ekologiskt perspektiv bedöms åtgärden ha positiva effekter genom att den bidrar till att minska beroendet av biltrafik. Detta kan på sikt leda till minskade utsläpp av växthusgaser, lägre bullernivåer och förbättrad luftkvalitet.

Ur ett socialt perspektiv bedöms åtgärden förbättra tillgängligheten och trafiksäkerheten, särskilt för cyklister, på en sträcka som i dagsläget upplevs som otrygg och svårframkomlig. Åtgärden bedöms därmed bidra till mer jämlika förutsättningar att röra sig i staden, inte minst för grupper som barn, äldre och personer som inte har tillgång till bil.

Förvaltningen konstaterar samtidigt att åtgärden innebär att cirka 20 parkeringsplatser tas bort, vilket kan medföra negativa konsekvenser för tillgängligheten till parkering för boende och besökare i området. Detta utgör en målkonflikt mellan olika intressen i gaturummet. Förvaltningen bedömer att minskningen ligger inom ramen för områdets planerade parkeringskapacitet.

Den semipermanenta utformningen innebär att åtgärden kan följas upp och vid behov justeras eller avvecklas till en begränsad kostnad. Detta minskar risken för oönskade långsiktiga konsekvenser och ger förvaltningen möjlighet att anpassa utformningen utifrån uppföljda effekter.

Josefine Johansson

Avdelningschef planering
och investering

Anders Ramsby

Förvaltningsdirektör