

Yrkande
med instämmande av

Demokraterna, Moderaterna, Sverigedemokraterna
Liberalerna, Kristdemokraterna

2023-11-17

Ärende 16

Yrkande angående Genomförandebeslut Citybuss Norra älvstranden etapp 1.1 och Pendlingscykelbana Norra Älvstranden (Hisingsbron-Älvsborgsbron) etapp 1

Förslag till beslut

I Exploateringsnämnden:

1. Exploateringsnämnden föreslår kommunfullmäktige att fatta genomförandebeslut i enlighet med vad som framgår av ärendet avseende innehåll och tidplan för Citybuss Norra älvstranden etapp 1.1 och Pendlingscykelbana Norra Älvstranden (Hisingsbron-Älvsborgsbron) etapp 1 med justeringen att Trafikförslag 1 väljs för Pendelcykelbanan.
2. Exploateringsnämnden föreslår kommunfullmäktige att fastställa en projektbudget för Citybuss Norra älvstranden etapp 1.1 och Pendlingscykelbana Norra Älvstranden (Hisingsbron-Älvsborgsbron) etapp 1 med Trafikförslag 1 om 178 miljoner kronor varav 35,5 miljoner är riskreserv i 2016–01 års prisnivå. Göteborgs Stads del av ramen uppgår till totalt 47 miljoner kronor i 2016 års prisnivå.
3. Exploateringsnämnden föreslår kommunfullmäktige att ge exploateringsdirektör i uppdrag att teckna objektsgenomförandeaftal för kollektivtrafikobjekt Citybuss Norra älvstranden.
4. Exploateringsnämnden föreslår kommunfullmäktige att bemyndiga exploateringsnämnden att fatta beslut om eventuella framtida justeringar av objektsgenomförandeaftalet, förutsatt att den beslutade investeringsvolymen inklusive riskreserv ej överskrids.
5. Exploateringsnämndens beslut ersätter tidigare fattade beslut i exploateringsnämnden daterat 2023-05-22 (§142)

Yrkandet

När människor och gods ska transporteras genom staden och stadens gaturum uppstår ofrånkomligen behov av att väga mellan framkomlighet, hastighet, tillgänglighet, gaturummets gestaltning, stadsliv, grönstruktur, trafiksäkerhet, mm. Göteborg har varit framgångsrika med att tillämpa 1960-talet trafikseparerande principer med trafikleder utan kantsensparkerings och bilfria enklaver. På senare tid har denna inriktning alltmer kommit att ifrågasättas utifrån allt från trafiksäkerhet via tillgänglighet och barriärer till påverkan på stadslivet. Klassiska trafikintegrerade stadsgator för blandtrafik i lägre hastigheter genom stadsområden har fått en renässans.

Trafikförslag 2 för Pendlingscykelbana Norra Älvstranden, som föreslås väljas enligt tjänsteutlåtandet, har en allt för negativ påverkan på stadsrummet, stadsliv, befintliga gatutråd och tillgängligheten. Förslaget innebär att cykelbanan breddas från 3 meter till 4 meter på ett par delsträckor på bekostnad av träd och kantstensparkering, vilket förändrar gatans karaktär från en integrerad stadsgata till mer av en genomfartsled. Enligt

underlagen bedöms hastigheterna öka vilket även påverkar trafiksäkerheten för cykeltrafikanter negativt.

Befintliga träd behöver tas bort vilket innebär att äldre etablerade träd försvinner. Påverkan på träden och parkeringarna i Trafikförslag 2 bedöms enligt tjänsteutlåtandet strida mot rådande detaljplaners intentioner. Gaturummet upplevs på många ställen som ganska stort och öppet, och framför allt i väster, ganska odefinierat. De trädrader som finns utmed stora delar av sträckan hjälper dock till att bitvis skapa ett tydligare gaturum. Träd hjälper även till att ge skugga i gaturummet, vilket ger ett behagligare klimat och minskar behovet av att kyla bostäder och lokaler.

Trafikförslag 1 är mer varsamt med stadsrummet och bedöms enligt underlaget ge försumbara konsekvenser på stadskaraktären, miljö, hälsa och säkerhet samtidigt som det ger (något) förbättrad framkomlighet för cykeltrafikanter. Etablerade träd och kantstensparkeringen kan behållas. Trafikförslag 1 uppfyller förvisso inte Cykelprogrammets riktlinjer på cykelbanans bredd på hela sträckan, men vi anser att Cykelprogrammets ambitioner i den lokala tillämpningen måste vägas mot andra intressen så som stadsmiljö och gröna värden. Målbild Koll2035 anger att stråket ska byggas ut som en pendelcykelbana endast ”där det är möjligt”.

Genomförandestudien uppskattar kostanden för Trafikförslag 1 till 8,1 mnkr och för Trafikförslag 2 till 33,4 mnkr i 2022 års prisnivå. I investeringsbeslutet används 2016 års prisnivå och i denna prisnivå ger ett val av Trafikförslag 1 i stället för Trafikförslag 2 ca 13 mnkr lägre kostnad för Göteborgs Stad.

Sammantaget är Trafikförslag 1 en bättre kompromiss som ger ett bättre stadsrum och stadsliv. Det innebär även en lägre investeringskostnad genom att befintlig utformning i högre grad kan återbrukas. Befintliga större etablerade träd kan bevaras. Med Trafikförslag 1 fås dessutom en mer enhetlig bredd och standard på cykelbanan längs hela sträckan.