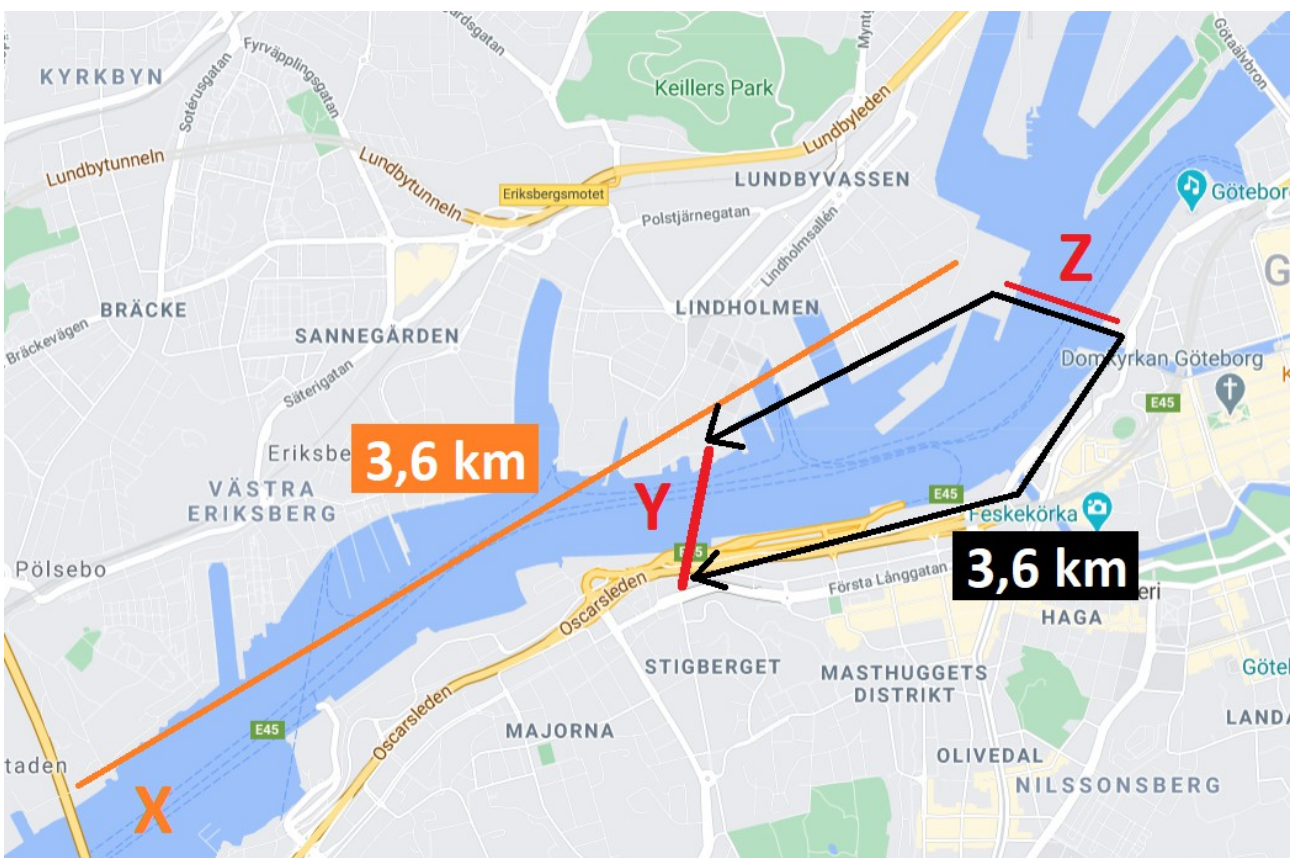


Cykelfrämjandet om Lindholmsförbindelsen och cykelbro



Älvens barriäreffekt med och utan en cykelbro vid Y för att förbinda Lindholmen med Stigberget. Bron möjliggör cykling mellan exempelvis Majorna och Lindholmen.

Överbrygga älvbarriären

Att överbrygga barriärer och korta avstånden är helt nödvändigt för att Göteborg skall uppnå stadens mål om ett ökat cyklande.

En högbro är jobbigare för cyklister att använda sig av eftersom höjden övervinns med pedalkraft och en lågbro är därmed det bästa alternativet för cyklister. Detta ger följande prioritering av alternativen:

1. Tunnel med cykelbro
2. Lågbro
3. Högbro
4. Tunnel

Om det blir tunnel så kvarstår behovet av att bygga en fast cykelförbindelse på sträckan ändå vilket gör att tunnel med egen cykelbro totalt sett har samma kostnad som lågbroalternativet med cykelbanor. Även om Stenpirsbron byggs kvarstår behovet av en cykelbro på sträckan Lindholmen-Stigberget eftersom Stenpiren och Älvsborgsbron cykelvägen är 5 km och 3,6 km fågelvägen (se karta). Mellan Lindholmen och Stigberget tar vägen via Stenpirsbron 12-13 min (3,6 km) med cykel trots att det bara är 600 meter fågelvägen. Cykelavstånden över älven blir för långa om inte både Stenpirsbron och cykelförbindelsen Lindholmen-Stigberget byggs. Det har avgörande betydelse, exempelvis för resande mellan Majorna och Lindholmen.

Cykelförbindelsen Lindholmen-Stigberget kan genomföras som en kollektivtrafiklågbro med cykelbanor eller en spårvägstunnel med egen cykelbro inom projektet. Om cykelförbindelsen exkluderas från projektet riskerar cyklingen att exkluderas från ännu ett stort projekt där det finns finansiering och leda till färre nya cykelförbindelser. Detta går emot trafikstrategins mål om ökat cyklande.

Färja blir alltid sämre än bro på grund av längre restid, väntetider och nattuppehåll. I trafikkontorets utredning har resandepotentialen för cykel framställts grovt felaktigt.

Tre alternativ

Närmare detaljer om de tre alternativen finns på stadens hemsida under rubriken "Brunnsbo–Linné via Lindholmen". Nedan följer ett sammandrag.

Alternativ A: Är en öppningsbar bro med en segelfri höjd på 12,5 meter i stängt läge. På Stigbergssidan byggs hållplatsen över Oscarsleden och alternativet ger möjlighet för cykel-och gångbanor på bron. Påverkar riksintresset för båttrafik på farleden och broöppningarna måste synkas med Hisingsbron. Preliminär kostnad: 4,6 miljarder kronor.

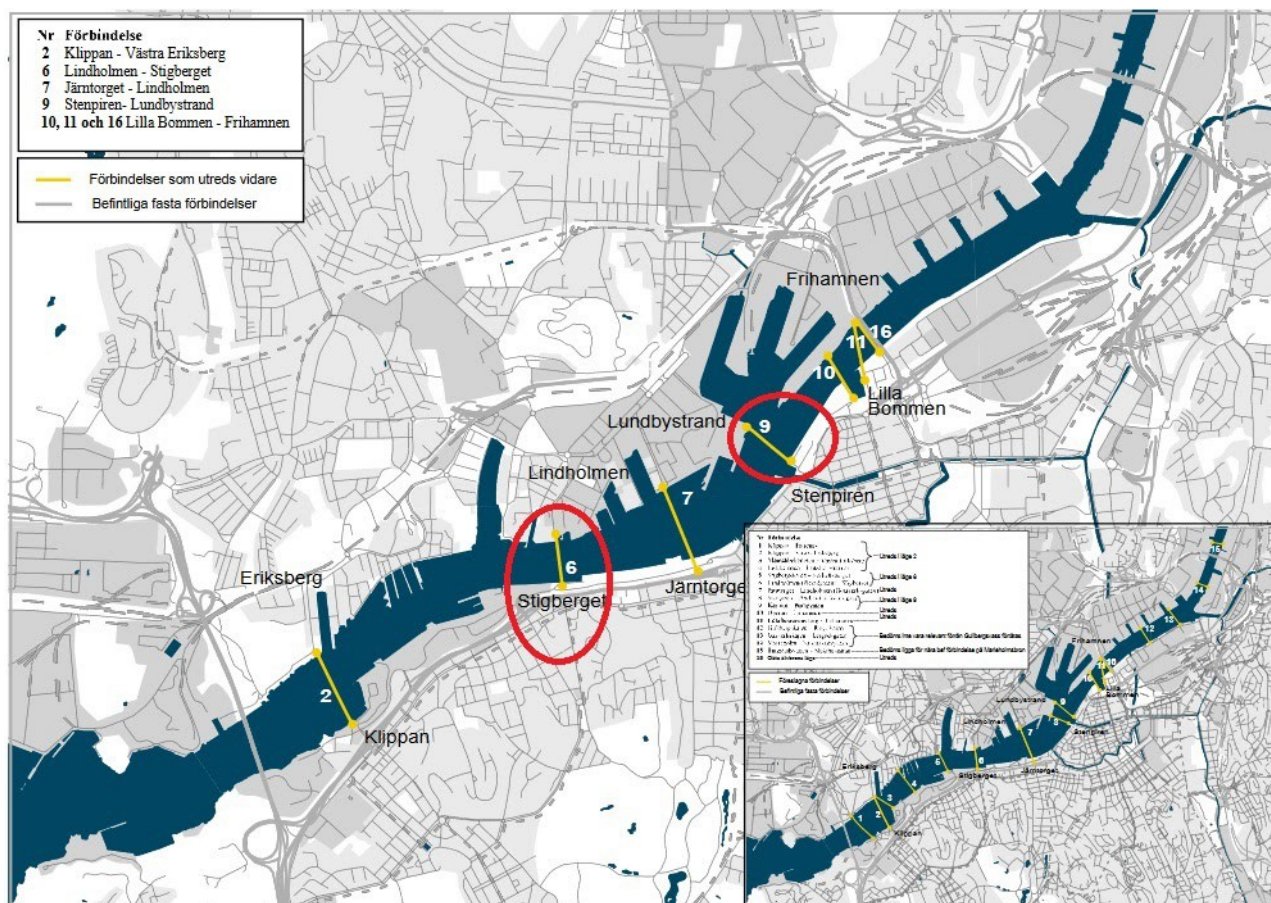
Alternativ B: En fast bro med segelfri höjd på 27 meter. Den höga höjden gör att rampen går längre in på Lindholmensidan och bron landar uppe vid Stigbergstorget. Bron gör en sväng för att bli lite längre så att spårvagnarna ska klara lutningarna. Efter hållplatsen vid Stigbergstorget går spårvagnen längs Bangatan och viker in i en tunnel i berget vid Djurgårdsplatsen. Även här finns möjlighet för gång- och cykel på bron. Preliminär kostnad: 4,1 miljarder kronor.

Alternativ C: En tunnel som går under älven. Går ner vid Backateatern i ett betongtråg som dyker ner under älven i en sänktunnel och går upp igen under Stenas Danmarksterminal i en bergtunnel till en hållplats vid Stigbergstorget, 35 meter under jord. Fortsätter sen i en bergtunnel till Linnéplatsen. Preliminär kostnad: 4,4 miljarder kronor.

Kostnaderna för kollektivtrafikförbindelse inklusive cykelförbindelse är hämtade från Trafikkontorets utredning (teknisk förstudie) i remisshandlingarna. Undantaget är kostnaderna cykelbron som kommer från utredningen av cykelbroar år 2017.

	A: Lågbro	B: Högbro	C: Tunnel + cykelbro
Pris (mkr)	4600	4100	4400
Cykelförbindelse tillägg (mkr)	295	360	427 (år 2017)
Totalpris (mkr)	4895	4460	4827

En tunnel med egen cykelbro beräknas alltså ha ungefär samma kostnad som lågbroalternativet totalt sett.



Karta från cykelbroutreringen. De röda cirklarna markerar Stigbergsbron och Stenpirsbron

Trafikkontoret håller på att utreda en egen cykelbro. Lundbystrand-Stenpiren (nummer 9 på kartan) är nu huvudalternativet.

I dagsläget går det gratisfärjor mellan Stenpiren och Lindholmen med en restid på 6 minuter med avgång var 6:e minut i rusningstid. De är i trafik ca kl 06:30-19:00 på vardagar och ca kl 11-16 på helgerna. Utöver detta går betalfärjan Älvsnabben varje timme, men bara fram till kl 23.

Restidsanalys

	Lundbystrand-Stenpiren (Z)	Lindholmen-Stigberget (Y)
Dagens resväg (via Göta älvbron)	14 min 3,8 km	23 min 6,8 km
Avstånd fågelvägen	400 m	600 m
Resväg med Stenpirsbron	2-3 min	12-13 min 3,6 km
Resväg med Stigbergsbron	12-13 min 3,6 km	3-4 min

Trafikkontoret utgår ifrån att tunnelalternativet inte medger en cykelförbindelse. Exempel från Nederländerna och [Norge](#) visar att det går att bygga cykeltunnlar men att det kostar mycket. Det kan vara svårt för Cykelfrämjandet att få gehör för något sådant.

Restidsanalysen visar att det behövs en fast cykelförbindelse Lindholmen-Stigberget och vi menar att det antingen kan uppnås genom en kollektivtrafiklångbro med cykelbanor eller en spårvägstunnel med cykelbro. Utmaningen med sjöfarten kan reduceras genom att staden nyttjar [klausulen](#) i avtalet med Stena Line som säger att det kan upphävas för stadsutveckling. Det går att kombinera sjöfart med öppningsbara lågbroar, vilket Marieholmsbron i Göteborg och Gropbron i Vänersborg är exempel på. I Trollhättan finns Olidebron som är en låg, öppningsbar bro för gång och cykel över kanalen där sjöfarten går.

Lyft inte ur cykelförbindelsen ur projektet

På [sidan 2 i tjänsteutlåtandet för remisshandlingarna](#) står det att “Analysen visar att frågan om en gång- och cykelförbindelse över älven även fortsättningsvis ska hanteras i befintligt cykelprojekt, med syfte att maximera nyttan för cyklister och minimera påverkan på sjöfarten.” Vi delar inte uppfattningen att nyttan för cyklister maximeras genom att halvera antalet nya fasta älvförbindelser för cykel. Cyklingen förlorar på att exkluderas från ännu ett stort projekt där det finns finansiering. För att säkerställa att cykelförbindelsen på sträckan verkställs skall den inte lyftas ur Lindholmsförbindelsenprojektet.

Felaktig framställning av resandepotential

[Översikten](#) för underlaget av remissen av förstudien på 43 sidor kan antas vara det dokument som de flesta nöjer sig med att läsa. Där står följande under rubriken “4.2 Nyttan med tilläggsfunktioner”:

“Vid bedömning av gång- och cykel som en del av Lindholmsförbindelsen så är det viktigt att väga påverkan av gång- och cykel på spårvagnsförbindelsen mot resandepotentialen för de olika trafikslagen vid Lindholmsförbindelsen (ca 2500 cyklister per dag jämfört med ca 20 000 – 34 000 spårvagnsresenärer).”

En granskning av de underliggande dokumenten som ligger till grund för denna mening visar att detta är en grovt felaktig framställning av fakta:

- Talet för cyklister är 20 år (!) äldre än det för spårvagnsresenärer. Talet för cyklister är från år 2017 och det för spårvagnsresenärer [år 2035/2040](#) vilket är väldigt stor skillnad i stad som

- växer och förväntas ha stor tillväxt av hållbart resande.
- Talet för cyklister gäller endast omförflyttning av existerande cyklister år 2017. Den valda analysmetoden beskrivs som “ett [nollsummespel](#), där antalet cyklister i analysen är konstant” och visar inte någon förändring i cyklandet som helhet. Den visar alltså hur många existerande cyklister år 2017 som brukar cykla på Göta Älvbron eller Älvsborgsbron som skulle välja den nya bron. Den visar inte på potentialen för att locka nya cyklister och att kalla det för resande potential är missvisande.

Detta sätt att räkna missgynnar cyklingen eftersom det idag sker fyra gånger fler resor med kollektivtrafik jämfört med cykel (30 % respektive 7 % av samtliga resor [år 2019](#)). Det missar också att cykeltrafiken till skillnad från kollektivtrafiken inte ökar i den takt som krävs för att nå målen i trafikstrategin. Denna utveckling förstärks om en fast cykelförbindelse inte byggs.

Cykelfrämjandets göteborgskrets oktober 2020