

Bilaga 1: GFS Cykelväg Annedalsmotet-Götaplatsen

Vi uppskattar att förbättringar görs på denna pendlingscykelbana men har följande påpekanden, utpekade på följande bild från TU:

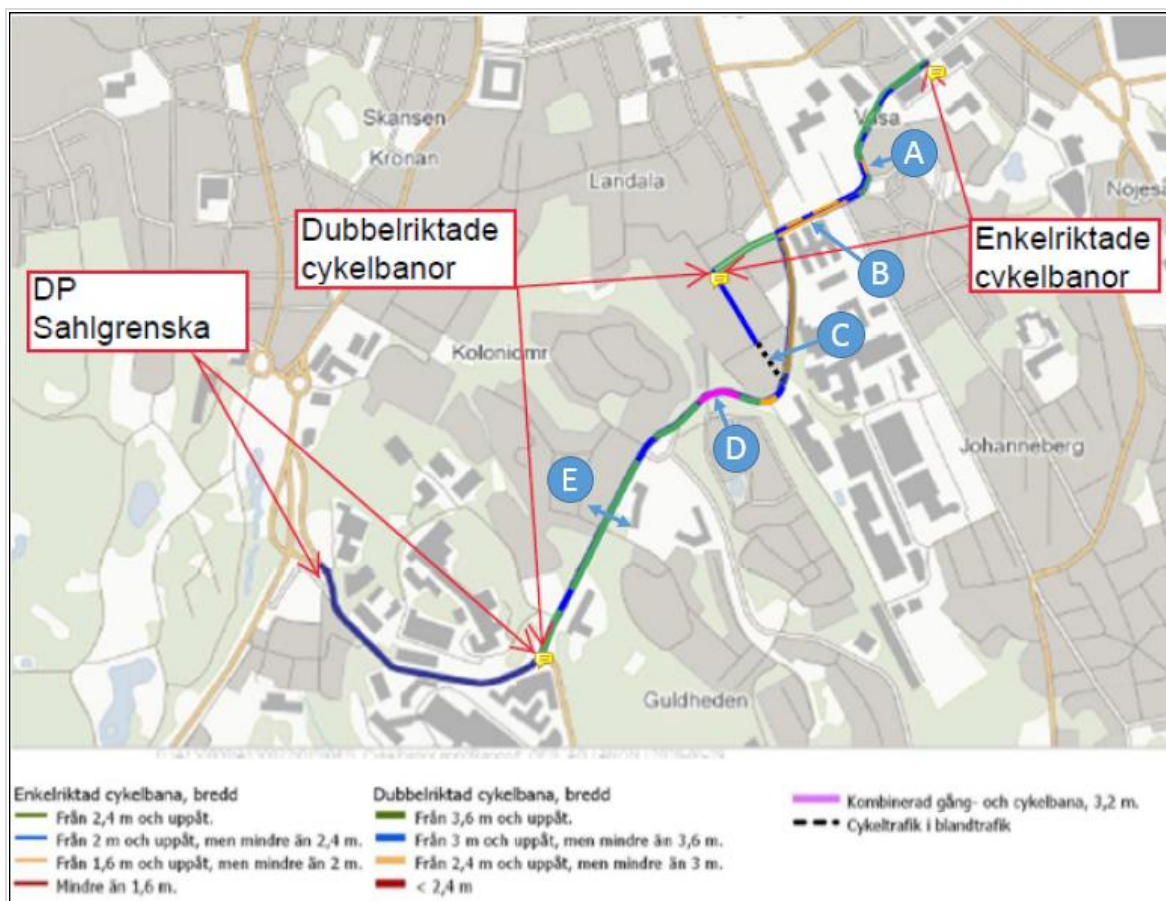


Bild från TU 2021-03-29 sid 11 med våra utpekade ställen A-E.

A: Här finns en ensam parkeringsficka för 10 min parkering mitt i en backe. Den har gjort cykelbanans bredd usel och linjeföringen farlig under många decennier. Fickans behov behöver därför starkt ifrågasättas. Den ligger dessutom mitt för en utfart från en parkering för runt 10 bilar inne på tomten. Se bild nedan.

B: Vi uppskattar mycket att Läraregatan får enkelriktade cykelbanor på båda sidor hela vägen till Landalagatan och förstår att Molinsgatans anslutning kräver dubbelriktning en kort sträcka. Men ett rykte säger att den nya banan på södra sidan utefter Vasa f.d. sjukhus inte kommer att bli av! Det skulle tvinga cyklister åt öster till flera extra rödljusstopp och tränga ihop all cykeltrafik på den norra banan som bara har bredd för enkelriktad trafik.

C: Blandtrafik på Landalagatans södra blindtarm med parkerade bilar överallt skapar otrygghet. Här behöver långsgående gatuparkering på östra sidan tas bort och ge plats för en cykelbana, helst upphöjd. Se bild nedan.

D: Smalt och oseparatorat mot gående under Egnahemsbron är inte acceptabelt. Här har pendlingscyklisterna satts längst ner i trafikslagspyramiden. Spårvagn och bil behåller sina ytor, och gående får mer än idag på grund av att förslaget vill ta bort nuvarande separering mot cyklister. Ett förslag kan vara att låta västergående biltrafik samsas med spårvägen den aktuella sträckan, kanske med ljusreglering.

Eftersom elbil i livscykelperspektiv belastar klimatet runt 8 gånger så mycket som cykel per personkilometer räknat på två personer i bilen och bensinbil 25 gånger¹, är det allvarligt att ge pendlingscykel sämst förutsättningar för att biltrafiken ska kunna flyta ostört, ja t.o.m. sämre än idag. Här är ändå en uppförsbacke där omkörningsbehovet är extra stort, inte minst när det finns elcyklar.

(1) Underlag för fordonsslagens klimatbelastning är sammanställt i ”Vilken trafik tål klimatet?” på <http://trafikistan.se/vilken-trafik-tal-klimatet/>

E: Guldhedsgatan är en lång barriär pga inhägnade spårvagnsspår och ingen korsning på 450 m mellan Wavrinskys plats och Medicinaregatan vid Mikrobiologen. Det finns bara en övergång för fotgängare med dubbla vändkors vid Dr Sahléns gata mitt på sträckan. Med cykelbana enbart på östra sidan fast Geovetarcentrum samt ett helt bostadsområde på västra behövs en cykelpassage.

Snäva svängar: (Ej utpekade i bild) Cyklar kräver mer bredd vid snäva svängar än vid färd rakt fram. Det gäller inte minst lastcyklar såsom Velove Armadillo och liknande för klimatsmart transport av varor i vår stad. Speciellt kritiskt är det vid hårnålskurvor såsom övergången från långsgående cykelbana till tvärgående cykelöverfart som kan ha innerradie 0 dm. Här behövs ökad bredd. Om det är svårt på cykelbanan pga standplan för gående, återstår extra bredd på själva överfarten. En bedömning av nödvändig bredd för att cyklar ska ha möjlighet att svänga inom sin egen planhalva behöver göras. Se bild nedan.

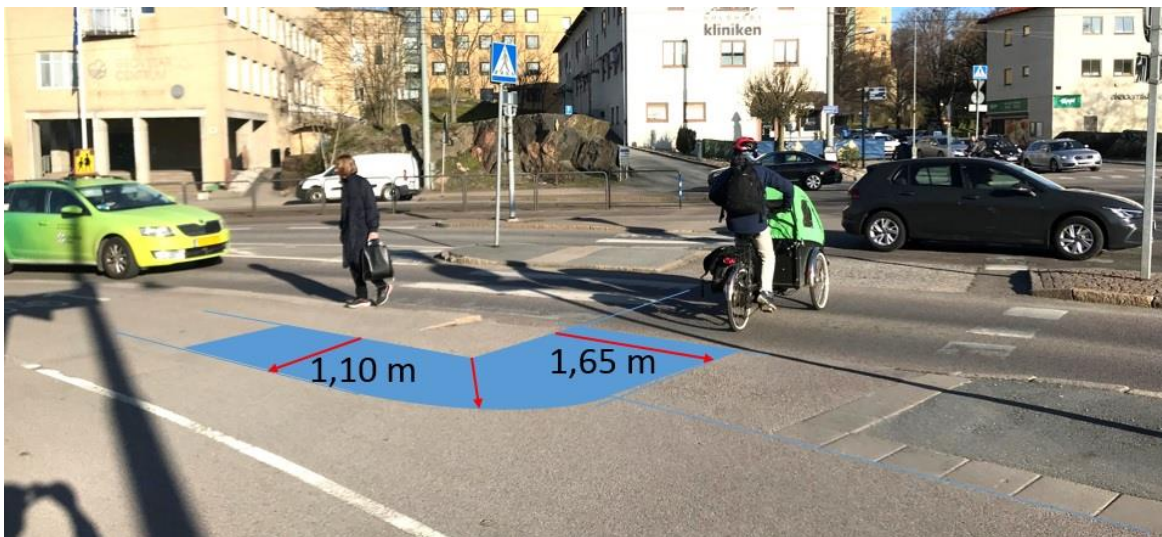
Illustrationer för A, C och Snäva svängar visas på nästa sida.



A: Den ifrågasatta parkeringsfickan. En bil kör ut från gårdens ca 10 parkeringar vilket därmed kan ifrågasätta behovet att ovanstående parkeringsficka.



C: Landalagatans blindtarm med 4 m bred cykelbana inritad.



***Snäva svängar:** Klarar lastcyklar och transportcyklar svängen inom egen planhalva? Exempel från pendlingscykelbanans sväng vid Wavrinskys plats södra del.*