



Utkast CF yttranden inför TN-mötet 2021-11-18

Cykelfrämjandets göteborgskrets vill ge nedanstående synpunkter till ledamöter i trafiknämnden inför sammanträde 18 november 2021.

Handlingar 7,8,10 – Lindholmsförbindelsen vid Linnéplatsen

Berör:

Handling - 7 Yrkanden gällande studerade alternativ på Linnéplatsen för Lindholmsförbindelsen

Handling - 8 Yrkande från Henrik Munck (-) gällande kulturresevat Slotsskogen

Handling - 10 Yrkande från Henrik Munck (-) gällande spårväg i Allétråket och Övre Husargatan

Vi menar att en underjordisk station för Lindholmsförbindelsen skulle göra framkomligheten för all trafik mycket bättre, inte minst för gående till Slotsskogen eller till hållplatserna, och för cyklister till alla cykelleder som möts vid Linnéplatsen. Sträckan i tråg skulle då hamna ur vägen söder om Linnéplatsen. En underjordisk station är också mindre styrd av exakt plats och riktning. Den kan läggas helt eller delvis under Linnéplatsens rondell.

För de alternativ till utförande som kan komma ifråga önskar vi att TK även redovisar vad de innebär för gåendes och cyklandes framkomlighet genom området. Lösningen för dem behöver ingå i beslutsprocessen.

Handlingar 9,11 – Yrkanden angående Operalänken

Berör:

Handling - 9 Yrkande från Henrik Munck (-) gällande kunskapsunderlag angående Operalänken

Handling - 11 Yrkande från Henrik Munck (-) gällande analys kring byggnation av Allélänken och Operalänken och analys gällande effekter på borttagen spårdragning på Södra Hamngatan kan ge på kanalmursprojektet

Vi uppskattar mycket om Operalänken kan befria Norra Hamngatan från spårvagnstrafik. Det är ett led i en möjlig cykelväg ända från Dämmet vid Göteborgs Energi, via Stampgatan, Drottningtorget, Norra Hamngatan till Cosmopol där den beslutade gc-bron kan leda vidare till Hugo Hammars Kaj. Med hjälp av TK:s redan skissade planer skulle hela den sträckan utom Drottningtorget kunna bli fri från spår.

Med flera spår i Kanaltorgsområdet är det dock viktigt att säkerställa god framkomlighet för cykel från Östra Hamngatan till Hisingsbron.

Handling 16 – Detaljplan vid Önneredsvägen

Berör handling - 16 Detaljplan för skola och bostäder med mera vid Önneredsvägen inom stadsdelarna Fiskebäck och Önnered

Önneredsvägen är en viktig ledsagare för cyklisters orientering. Men cykelbanan längs vägens västra sida lämnar Önneredsvägen vid Högskärgsgatan.

Det behövs en möjlighet att fortsätta längs Önneredsvägens västra sida ända upp till en ny plankorsning över Skattegårdsvägen. Där är Skattegårdsvägen uppdelad så man kan korsa en trafikriktning i taget. De som känner sig trygga med att istället cykla i tunnel bör få en förbindelse över till cykelbanan på Önneredsvägens östra sida.



Befintliga cykelleder visas i blått, de två föreslagna kompletteringarna i rött. Karta: Eniro.

Handling 17 – Bussdepån vid Järnbrott

Berör handling - 17 Svar på uppdrag från kommunfullmäktige gällande detaljplan för bussdepå vid Järnbrottsmotet

Vi är tacksamma för att lösningen ligger i linje med vårt förslag! Det är dock viktigt att signalregleringen och utformningen görs så att bussar inte riskerar att bli stående på cykelpassagen. Den risken är stor om biltrafiken inte är signalreglerad och bussar därför måste stå med fri sikt och vänta på en lucka. I så fall krävs någon annan lösning som säkerställer att bussar kan stå stilla utan att hindra pendlingsbanans cyklister.

Busstrafikens signalreglerade utfart från Marklandsgatan till Dag Hammarskjöldsleden är ett utmärkt exempel på bussprioritering med minimalt hinder för pendlingscykelbanan.

Handling 19 - Färjeläge vid bockkranen

Berör handling - 19 Svar på Göteborgsförslag 5253 - Färjeläge vid bockkranen

Vi förstår att potentialen för ett färjeläge vid Bockkranen inte är stor.

Däremot är den stor på andra sidan älven, både för Järntorget och Stigberget, enligt Trivectors utredning. Dessa platser anges också ha mycket god koppling till cykelvägnät. Men bägge har förlorat i kampen om älvförbindelser – färjan från Järntorget som flyttades, linbanan och nu senast Lindholmsförbindelsen. Därför behövs fler färjeförbindelser. Den som bäst skulle minska cykelavstånden är en färja över älven från Stigberget. Men då måste Oscarsleden överbryggas på något sätt. Gående har redan en gångbro, men Fiskhamnsmotet är idag inte lämpligt för cyklister pga all motortrafik till och från Stenaterminalen.

När kollektivtrafiken förbättras är det viktigt att även cykeltrafiken gynnas. Annars kommer en del cyklister och potentiella cyklister att välja bort cykeln.

Handling 20 – Färgade cykelbanor

Berör handling - 20 Svar på Göteborgsförslag 970 - Färgade cykelbanor för ökad säkerhet och trygghet

Vi ser stora fördelar med enhetligt färgade cykelbanor, men förstår att det blir dyrt att göra om hela Göteborg. Kostnadsuppskattningen för själva asfalten är dock troligen i överkant. Erfarenheter från Oslo visar att röd asfalt är 66 % dyrare än svart asfalt vid inköp i större kvantiteter.

Röd asfalt för cykelvägar bör i inledningsskedet främst användas i centrala Göteborg och i andra områden med många gående, t.ex. nära busshållplatser. Samtidigt bör färgen aldrig användas för gående, inte heller för oseparatorade gc-banor. Följ cykelbanan från Första Långgatan runt hörnet vid Svenssons i Lammhult och upp längs Linnégatan så blir det uppenbart hur färgens betydelse kan omintetgöras. Samma sak på Korsvägen där ledstråk för gående är planerade att färgas just i rött. Ska färgen fungera, är det viktigt att användningen renodlas.

Röd cykelväg är till hjälp för såväl cyklisten själv som för gående och bilister. Den hjälper cyklisten att hitta sin väg i komplexa gatubilder. Den visar kollektivresenärer att det finns bra cykelnät som man kan prova på. Det blir mer intuitivt för gående att skilja cykelbanor från gångbanor. Röd färg följer banan hela vägen och informerar inte bara i vissa punkter. Den tydliggör cykelboxar och cykelfält för bilister. Den visar bilisten var en cykelbana ansluter till blandtrafik, och den visar cyklister var de får egen bana igen.



Rödfärgad asfalt är en viktig del i Oslos framgångar som cykelstad. Foto: nab.no



Avenyn: Minskar högersvängsolyckor och tydliggör cykelbanan för kollektivresenärer. Foto: Eniro



Östra Hamngatan vid Kanaltorget. Mindre risk för blockerande bilparkering. Foto: Eniro



*Centralen: – Oj, där börjar en cykelbana! Den hade jag garanterat missat utan färgen.
Foto: Eniro*

Cykelfrämjandets Göteborgskrets i november 2021