

CF kommentarer till TK inför TN-mötet 2022-05-20

Cykelfrämjandets göteborgskrets vill ge nedanstående kommentarer till handläggare på trafikkontoret kopplat till ärenden i trafiknämndens sammanträde 20 maj 2022.

Vi återger våra yttranden till TN för berörda ämnen men lägger till våra kommentarer till TK.

Handling - 9 Stadsmiljöplan inom Vallgraven

(Ansvarig handläggare på TK: Åsa Hagnestål)

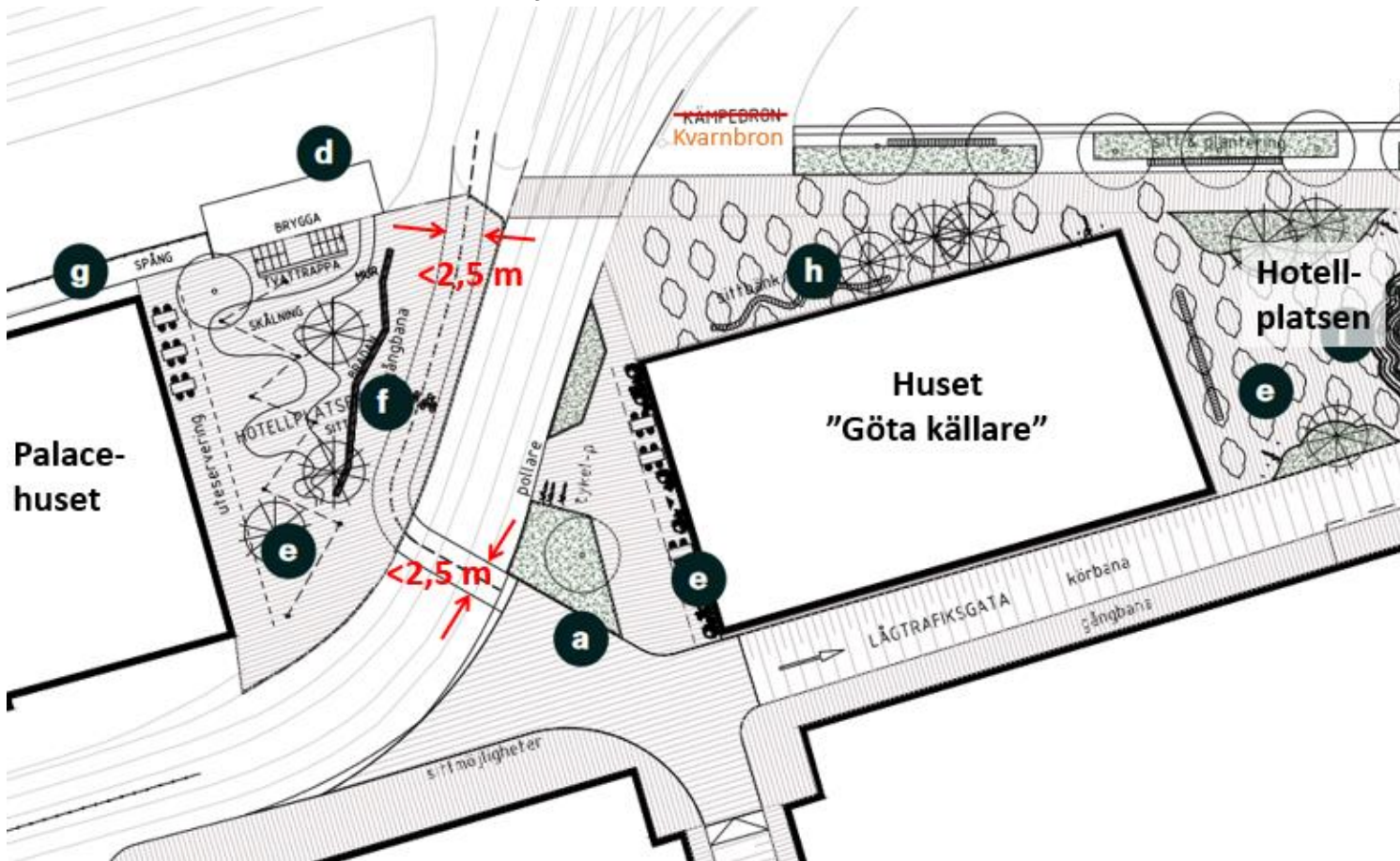
Gångvänligt tempo inom Vallgraven är en bra grundprincip. Men några leder genom området behöver utformas för cykling i mer än gångfart, på samma sätt som kollektivtrafik kommer att kunna köra fortare än gående. Vallgraven får inte bli en barriär för cyklister som behöver passera för att exempelvis nå Hisingsbron eller Hugo Hammars kaj.

Sträckan längs Norra Hamngatan har potential att bli den med högst cykeltrafik i Göteborg och därmed bidra stort till att nå målet om ett ökat cyklande och en hållbar stad. För att inte exkludera grupper som idag avstår från att cykla på grund av rädsla är det viktigt att sträckan utformas med cykelbanor separerade från motortrafik och med bredder enligt cykelprogrammet.

Illustrationerna i ”Bilaga 1 Stadsmiljöplan.pdf” är inte färdiga åtgärdsförslag, men vi vill i god tid peka på några brister. Här nämner vi dem bara helt kort, men utvecklar dem i bifogat dokument riktat till trafikkontoret:

- Smal cykelbana vid kvarnbron trots att mer utrymme finns och behövs.
- Risk för konflikter med gående pga usel sikt och förvirrande markering av cykelbana utanför Nordstan.
- Ingen cykelmöjlighet åt öster på Södra Larmgatan vid Pedagogen.

- Kommentar till TK om cykelbanan vid Kvarnbron



Våra markeringar på Bilaga 1 Stadsmiljöplan.pdf, sid 42

Cykelbanan är mycket smal. Detta är pendlingscykelnätets enda länk mellan Ullevi/Allén och Hisingsbron. Jämför med bredd enligt Teknisk handbok 3CB2. Mer utrymme finns, även på bron! Och i den skarpa kurvan behövs extra bredd för att cyklister ska kunna mötas där, även lastcyklar.

(Vi noterar att Kvarnbron i ritningen råkat kallas Kämpebron.)

- Kommentar till TK om cykelbanan utmed Nordstan



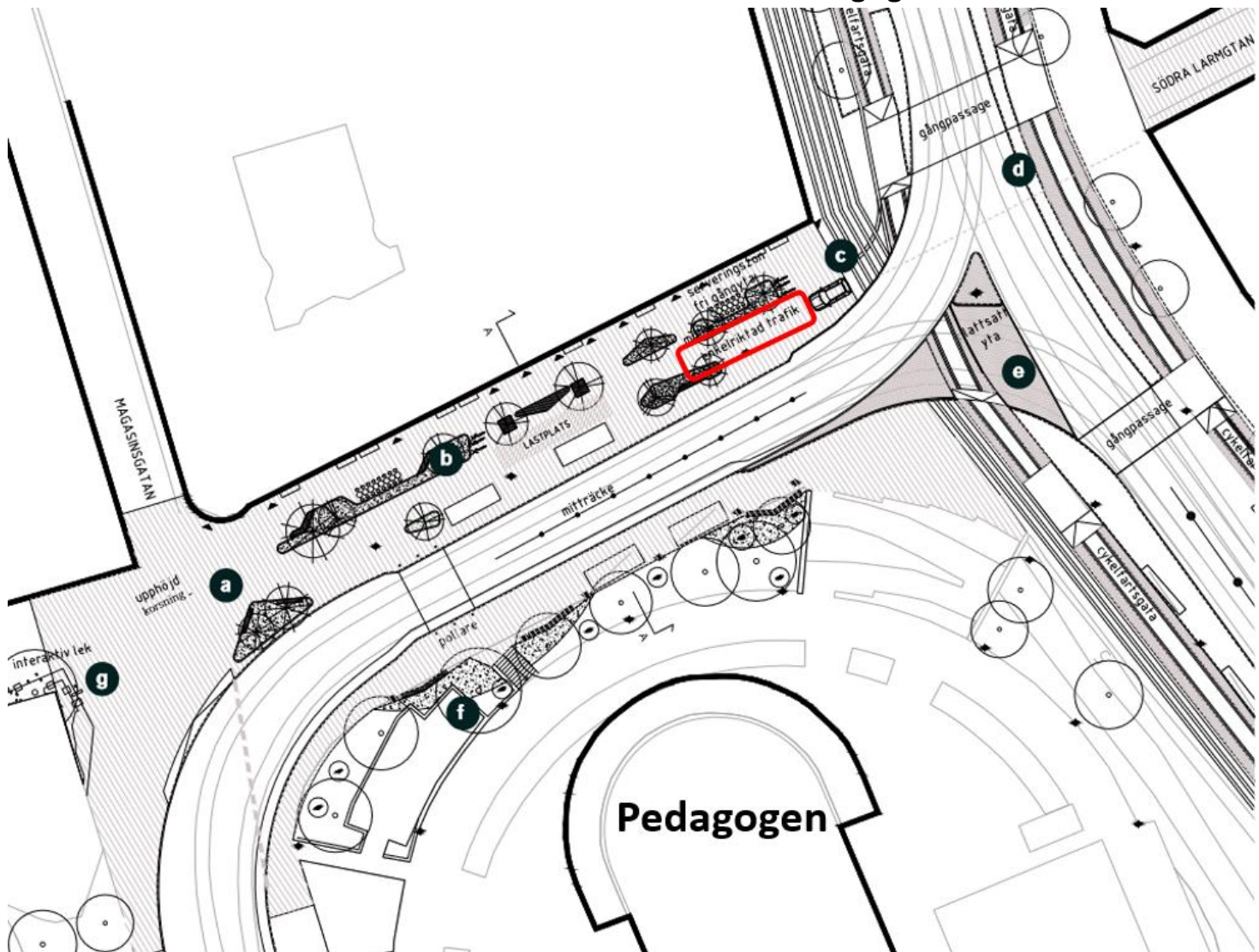
Bilaga 1 Stadsmiljöplan.pdf, sid 39

Gående från uteplatserna till vänster har skymd sikt mot cyklister. Dessutom är materialskillnaden mellan gång- och cykelytorna för dålig på höger sida och helt obefintlig på vänster sida. Detta skapar överraskningar och ett dåligt samspel mellan gående och cyklister.

Om man gör en visionsbild från vänstra fasaden, riktad mot kanalen till höger, blir det tydligt att gående kan uppfatta platsen helt annorlunda och inte märka att det finns en cykelbana.

Visionsbilden använder egna hitte-på-kantlinjer som är långt indragna på cykelbanan. Vi hoppas att de inte kommer att få passera TK:s nålsöga. Banan behöver istället VMF:s erkända kant- o mittlinjer! Östra Hamngatans diskreta cykelbana förbi Lejontrappan demonstrerar hur dåligt cykelbanor kan uppfattas av gående om de har udda design. De svarta zebralinjerna för cykel på Stenpiren likaså.

- Kommentar till TK om Södra Larmstråket vid Pedagogen



Bilaga 1 Stadsmiljöplan.pdf, sid 51: Södra Larmstråket vid Pedagogen.

Södra Larmstråket är viktig även för cyklister, om än på gåendes villkor. Men betyder texten "Enkelriktad trafik" på ritningen att man inte kommer att kunna cykla åt öster såvida man inte cyklar i spårvagnsspåren? Eller kan fordonsytan norr om spåren utformas så att den blir enkelriktad för motorfordon men dubbelriktad för cykel? På något sätt behöver trygg cykling åt öster bli möjlig.

Handling - 27 Utformning och reglering av korsningspunkter för cykeltrafik

(Ansvarig handläggare på TK: Malin Månsson)

Vi tycker att de nya principerna är jättebra! De är enkla, systematiska och bygger på enhetligt, vilket är avgörande för att trafikanterna ska förstå dem rätt och likadant överallt.

- Kommentar till TK om korsningspunkter för cykeltrafik

Genomgående cykelbana med hastighets säkring eller hjärtänder för motortrafik är att föredra framför cykelöverfart där så är möjligt



Cykelprogrammet sid 47: Exempel på utfart från Nederländerna med mjuk linjeföring för cyklisterna och tydlighet kring företräde och med linje för väjningsplikt för bilar gentemot cyklister.



Genomgående cykelbana i Lindholmsallén. Foto från Google maps.

På sidan 47 i Cykelprogrammet lyfts problemet med dagens lösningar med indragning av cykelbanan och medföljande tvära kurvor. Hur adresseras detta i denna nya inriktning för korsningspunkter mellan cykel och motorfordon?



Cykelprogrammet sid 47: Den lösning som används idag med indragning av cykelbanan medför tvära kurvor och otydligheter kring vem som har företräde.

Cykelfrämjandets Göteborgskrets i maj 2022