



Remissvar på Förstudie ny cykelbana Hönedalsvägen/Östra Kaserngatan

Cykelfrämjandet Kristianstad arbetar för att tillvarata alla cyklisters intressen. Det berör dem som använder cykeln för kommunikations-, turist-, rekreations- och motionsändamål.

Inledning

Cykelfrämjandet Kristianstad har fått ta del av förstudie för ny cykelbana Hönedalsvägen/Östra Kaserngatan mellan Kanalgatan och Snapphanevägen. Förstudien är utarbetad av konsultföretaget Ramböll och beskriver förutsättningarna på plats, ger fyra olika förslag på utformning samt avslutar med en rekommendation av ett av förslagen.

Förslagen är som följer

1. Cykelväg på norra sidan
2. Cykelväg på norra sidan, byt plats med bilparkering
3. Cykelväg på södra sidan
4. Bättre förutsättningar för cykling i blandtrafik

Av de givna alternativen föreslår Ramböll förslag nummer fyra.

Sammanfattning

Cykelfrämjandet Kristianstad förordar alternativ "två plus" där man kombinerar en väl tilltagen dubbelriktad cykelbana av hög kvalitet på norra sidan med åtgärder från förslag fyra som förbättrar trafiksäkerheten och gatumiljön för övriga trafikanter.

Resonemang

Nuläge

Vi delar Rambölls analys att gatans nuvarande breda utformning med blandtrafik inte är en säker miljö för cyklande. Bilister håller ofta högre hastighet än tillåtet och genar i kurvan vid Villandsgatan. I analysen anges gatubredden till mellan 9,5-11 meter men mätningar på plats visar att gatubredden, om man inkluderar trottoarerna som är en del av gaturummet, är hela 16,5 meter vid ingången från Kanalgatan och 13,5 meter vid ingången från Snapphanevägen.

Alternativ "två plus"

Cykelfrämjandet Kristianstad föreslår att man anlägger en dubbelriktad cykelbana av hög kvalitet på norra sidan av sträckningen, så som alternativ två skissar upp och omdisponerar de vinkelräta parkeringsplatserna utmed fastigheten Lyckans Höjd 18. Detta är vad som behövs för att visionerna från kommunens Trafikplan, där man prioriterar cykel på sträcka och i korsning, blir verklighet.

"två plus"

Alternativ "två plus" kombinerar den utmärkta dubbelriktade cykelbanan från förslag två med dämpande åtgärder för biltrafiken, som gör gaturummet vänligare för alla trafikanter. Vår bedömning är att gatan är så bred att detta är möjligt.

Cykelbanan utförs på den norra sidan enligt alternativ två. Vid passage av de vinkelräta parkeringarna ser man till att parkeringarna inte korsar cykelbanan, se nedan om parkeringar. Efter kurvan vid Hönedalsvägen blir vägen något smalare och här kan man behöva slopa gatuparkering på ena sidan för att få plats med både cykelbana, gatuparkering och dubbelriktad biltrafik.

För att möjliggöra för passage med cykel till Åldermannagatan och Villandsgatan behöver separationen av cykelbanan öppnas upp i korsningarna.

Anslutning Kanalgatan

I alternativet "två plus" utgör den nya dubbelriktade cykelbanan en naturlig fortsättning på cykelbanan på Östra Kaserngatan mellan Kanalgatan och Norretullsvägen, som i dagsläget håller relativt hög kvalitet med separation på sträcka från biltrafiken. Korsningen över Kanalgatan görs upphöjd för biltrafiken och med genomgående cykelväg som ansluter till Kanalgatans planerade nyutformning. Stråket kan i Norretullsvägens ände senare anslutas mot Vattentornsvägens planerade nya cykelbana och därmed utgöra en bra länk mellan Egna hem och Rättscentrum samt eventuella nybyggen däromkring.

Anslutning Snapphanevägen

I Hönedalsvägens östra ände, över Snapphanevägen, behöver man hitta en bra lösning där cykelbanan kan tryggt fortsätta över Snapphanevägen och ansluta till Hönedalsvägen på andra sidan som är en gata med blandtrafik. Cykelfrämjandet Kristianstad har idag inget förslag mer än att den dubbelriktade cykelbanan som anläggs bör fortsätta relativt rakt över Snapphanevägen och avslutas direkt efter korsningen. Vid studier på plats kunde vi konstatera att bilister på Snapphanevägen norrifrån som svänger in på Hönedalsvägen österut gör svängen långt söder om nuvarande övergångsställe. Det finns därför goda möjligheter att flytta övergångsstället och ha en ny cykelöverfart som inte innebär en kraftig gir norrut som dagens placering av övergångsstället innebär.

Parkeringarna

De vinkelräta parkeringarna som hör till fastigheten Lyckans Höjd 18 måste omdisponeras på ett sådant sätt att deras nyttjande inte korsar cykelbanan. Vi anser inte att en enskild fastighetsägare ska kunna ta en så lång sträcka i anspråk som hindrar det offentliga rummets nyttjande till annat, vilket bilparkeringen i sitt nuvarande utförande gör.

Omdisponeringen kan delvis ske inom fastigheten och resterande platser kan ordnas som kantparkeringar i fickor mellan planteringar, så som Ramböll skissar upp i alternativ fyra. Fastigheten tillhör det kommunalt helägda fastighetsbolaget AB Kristianstadsbyggen; goda möjligheter för dialog och samordning bör därmed finnas mellan Kristianstads kommun och fastighetsägaren för en omdisponering av platserna.

En annan möjlighet som kan bibehålla fler parkeringsplatser på gatan kunde vara att parkeringarna utförs enligt alternativ två, söder om den dubbelriktade cykelbanan, men läggs i 45-graders vinkel mot färdriktningen på norra sidan av vägen, på sådant sätt att man endast kan köra in i fickorna när man färdas nordväst på Östra Kaserngatan. Eventuellt vinner man lite utrymme med vinklade parkeringar på bekostnad av antal parkeringar men vi saknar detaljkunskap om hur mycket utrymme vinklade parkeringar kan spara.

Gaturummet

Rambölls alternativ fyra föreslår ett antal åtgärder för att göra gaturummet trevligare och mer tillgängligt. Det finns ingenting som utesluter dessa åtgärder även med en separat dubbelriktad cykelbana som förslag "två plus".

Korsningen med Villandsgatan görs upphöjd så som alternativ fyra föreslår. Man kan även göra korsningen med Åldermannagatan upphöjd för att lugna ner trafiken på den raka Östra Kaserngatan.

Gatuparkeringarna delas upp i mindre parkeringsfickor om två-tre platser med planteringar emellan så som alternativ fyra föreslår. Detta skapar en lugnare miljö och många möjligheter för gående att korsa gatan. Planteringarna nyttjas till nya träd. Träden bidrar till gaturummets trevnad, områdets attraktivitet, välbehövlig skugga till cykelbanan, minskar biltrafikens upplevelse av gatubredden och ligger i linje med kommunens klimatplan att öka krontäckningen inom tätorterna. Vid det smalare partiet utmed Hönedalsvägen kan man behöva ha parkeringsfickor och planteringar bara på en sida av vägen.

Varför inte blandtrafik?

Anledningarna till att vi inte stödjer Rambölls alternativ fyra med blandtrafik är flera.

Dels ökar man inte trafiksäkerheten och tryggheten för cyklister tillräckligt även om man utför hastighetsdämpande åtgärder på sträckningen i form av upphöjda korsningar och avsmalningar av vägen.

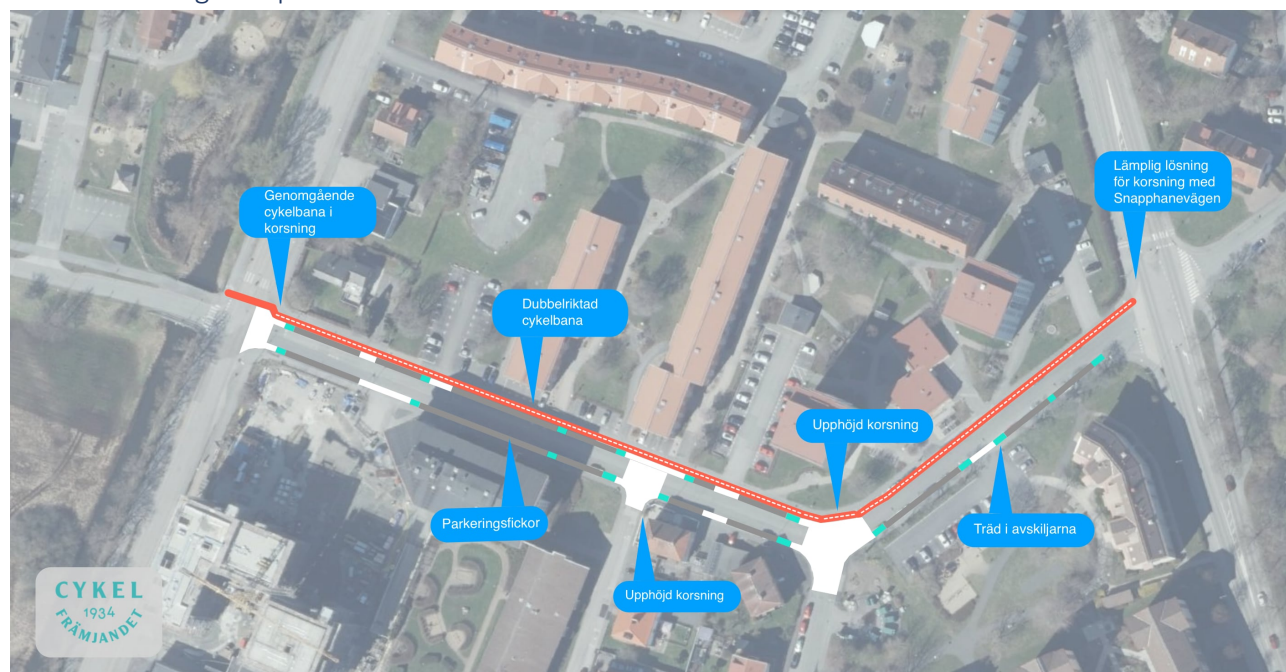
Upphöjda korsningar är obehagliga för cyklister vars fordon saknar stötdämpning; små lätta fordon som skramlar och skakar vid tvära kanter som upphöjda korsningar utgör. Särskilt problematiskt är upphöjningar och kanter för lådcyklar med barn eller last i, där det är direkt obehagligt för barn i lådan att åka över tvära upphöjningar och kanter. Detta dämpar även cyklisterna hastighet vilket knappast kan vara avsikten när man vill göra gatan cykelvänligare.

Avsmalningar har en dokumenterad positiv verkan för biltrafikens hastighetsefterlevnad men resultatet för cyklisters säkerhet och trygghet blir inte automatiskt positivt. En smalare gata med kantparkerade fordon gör att cyklisterna får hålla sig längre mot mitten av vägen, bort från de parkerade bilarnas dörrar som kan öppnas när som helst. Detta gör att cyklisterna känner sig "ivägen" för biltrafiken, blir stressade med en bil bakom och gärna cyklar nära de parkerade bilarna i alla fall med olycksrisk som följd.

Dels blir det inte tydligt att man prioriterar cykling på sträckan, det blir ännu en gata där man bygger in konflikten mellan trafikslagen i en blandtrafikmiljö trots att man i detta läge har en chans att göra en riktigt bra lösning för alla, där trafiken i möjligaste mån är separerad och tydligt markerad så alla förstår var man ska befinna sig.

Illustrationer

Översikt förslag "två plus"



Sektion Östra Kaserngatan, Streetmix

