

Besiktning av Kungsladugårdsgatan

Cykelfrämjandet Göteborg

2023-12-29

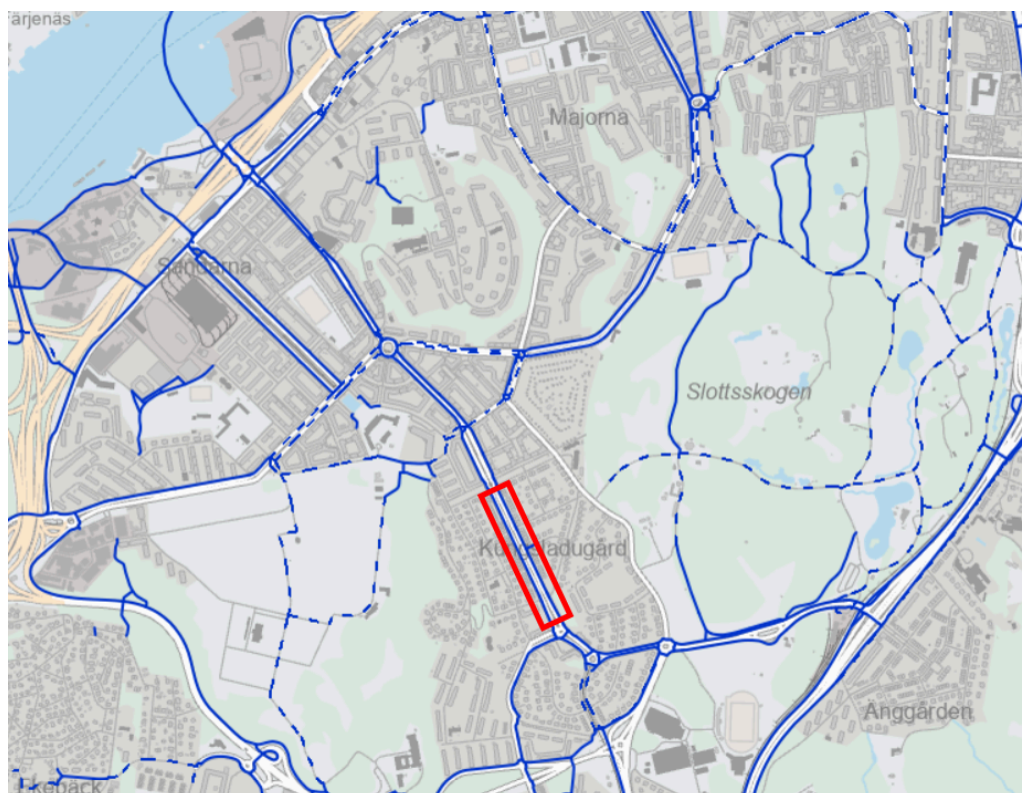


Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	2
Sammanfattning	3
Förslag till åtgärder	4
Brådiskande åtgärder.....	4
Mindre brådiskande åtgärder.....	8
Önskade åtgärder i anslutning till projektområdet.....	9
Bilaga 1: Granskning av genomförandestudien	11
Bredd.....	11
Separering.....	11
Korsningspunkter.....	11
Bilaga 2: Granskning genom besiktningssrunda 2023-10-09	13

Sammanfattning

Cykelfrämjandet i Göteborgs trafikutskott har granskat den år 2024 färdigställda cykelbanan längs Kungsladugårdsgatan, mellan Högsbogatan och Ståthållaregatan. Sträckan är enligt "Cykelprogram för en nära storstad" en del av pendlingscykelnätet och bör hålla standard därefter. Ombyggnaden av den granskade sträckan färdigställdes under våren 2023. Vi har valt att granska processen från genomförandestudiens (GFS) rapport till den färdiga cykelbanan och jämföra med teknisk handbok 2023:2 och Cykelprogram för en nära storstad.



Det granskade området markerat med rött på karta från OpenStreetMap.

Generellt är det här en väl utformad sträcka med många bra kvaliteter. Vi ifrågasätter dock att kravet på bredd sänktes redan i genomförandestudien. Cykelbanan är enkelriktad, vilket vi är positiva till då det förenklar korsningspunkter och samverkan med andra trafikanter. Nackdelen med enkelriktade cykelbanor är att det kan förekomma en del "laxande" (cyklande åt fel håll). För att minska detta hade fler möjligheter för cyklister att korsa körbanan och spåren varit bra. Cykelbanans linjeföring är, förutom några undantag, rak. Separeringen mellan cyklister och bilar har väsentligen förbättrats, med den nya dörrzonen. Även separeringen mot gående fungerar bra med hjälp av rändalen, som tydligt markerar var gränsen går. Här hjälper även träden till genom att leda gående och cyklister på varsin sida. För att förbättra tydligheten skulle antalet målade cykelmyror behöva ökas. De bör vara så nära varandra att de med lätthet kan ses var man än befinner sig. Belysningen av cykelbana och trottoar är på vissa ställen bristfällig, då trädskronorna skymmer ljuset. En annan placering av armaturerna skulle ge bättre belysning.

I fortsättningen av detta dokument föreslår vi åtgärder för att öka kvaliteten på sträckan. De mest brådskande problemen att åtgärda är en stolpe för nära cykelbanan, svängfest i en korsning och en sträcka som understiger minsta tillåtna bredd.



Ortofoto på Kungsladugårdsgatan (Högsbogatan-Ståthållaregatan) från GFS sidan 7.

Förslag till åtgärder

Brådskande åtgärder

Bör åtgärdas direkt när kännedom finns om felet eftersom olycksrisk förekommer.

Stolpe vid Klintens väg

Stolpe "herr gårman" östra sidan vid hållplatsen Klintens väg. Stolpen är kloss an (0 m från) cykelbanan, där cykelbanan dessutom redan är smal, cirka 1,5 m. Avståndet till skylten skall vara minst 0,4 m för att uppnå god standard enligt teknisk handbok¹.

¹ Teknisk handbok 2023:2 [3CH1.2 Hinderfri bredd – cykelbana/gång- och cykelbana](#)



Skylden bör kunna monteras på ett annat sätt. Exempelvis kan vägskyldens placering bibehållas men stolpen flyttas närmare vägbanan, såsom är gjort på västra sidan av samma spårvagnshållplats. Alternativt kan skylden monteras på en stolpe som står i rännan mellan cykelbanan och gångbanan och sträcker sig ut över cykelbanan. Helst skulle ett större grepp göras här för att få en bredare cykelbana samt en tydligare och säkrare passage för gångtrafikanter.

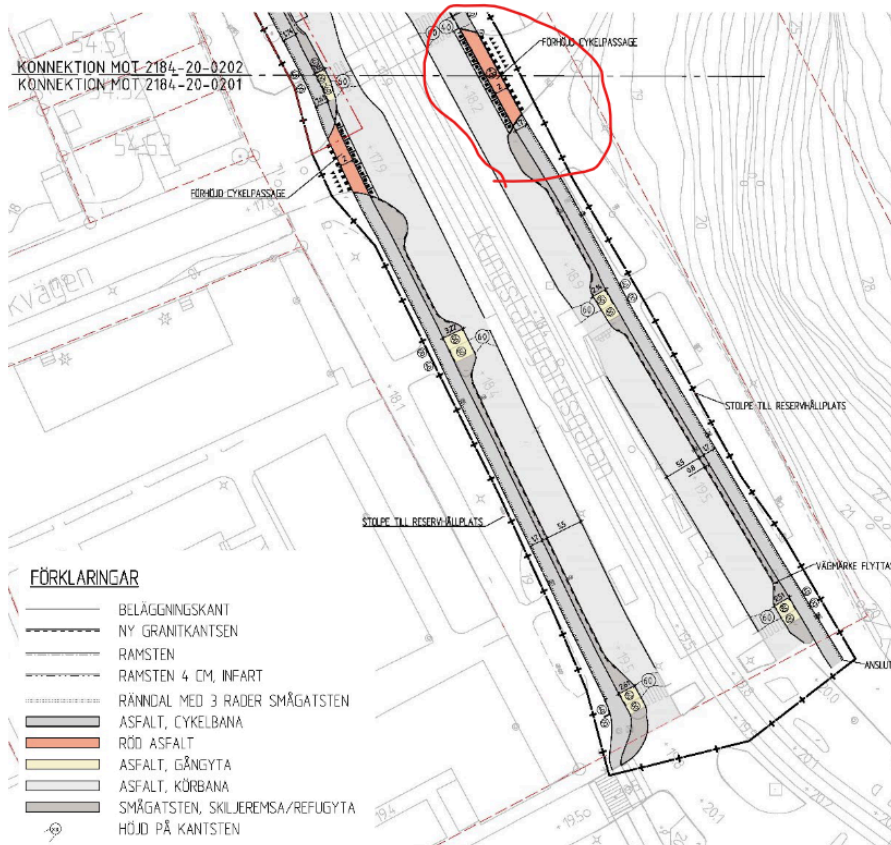
Korsning med Sundhagsgatan

Cykelbanan vid Sundhagsgatan har byggts om så att det numera är en svängfest, trots att detta lyfts fram som en dålig lösning i stadens cykelprogram (sid. 47).

Tidigare var det rak linjeföring förbi korsningen (bild från GFS:en):



GFS:en sidan 41-42 visar att denna raka variant var tänkt att behållas:



Den nya lösningen fungerar dåligt. Svängarna är svåra att ta på ett vettigt sätt med cykel. Det finns risk att cyklisten måste koncentrera sig så mycket på var hen ska cykla att det hämmar samspel med biltrafik och gångtrafikanter. Förutom att öka svårighetsgraden ökar de tvära svängarna halkrisken vid vinterväglag. Fotgängare som passerar över korsningen längs Kungsladugårdsgatan hamnar naturligt på cykelbanan på ytan norr om korsningen då det är den genaste vägen.



Korsningen behöver göras om så att cykelbanan går rakt, utan svängfest. När korsningen byggs om kan man passa på att uppgradera den till upphöjd genomgående cykelbana, enligt de nya riktlinjerna. Då kan även gångbanan vara rak och det är mindre risk för att gående och cyklister hamnar på samma ytor. För att öka säkerheten i korsningen bör, om möjligt, kurvradierna för korsande motorfordon göras skarpare, detta gäller även korsningen med Snäckvägen.

Här behövs det också en uppdatering av teknisk handbok då den inte överensstämmer med cykelprogrammet. I teknisk handbok står det följande under 3IE Övergångsställe och cykelöverfart: "Cykelöverfarter bör dras in 5 meter så att det får plats en personbil mellan cykelöverfarten och väjningslinjen vid den korsande körbanan." Detta behöver ändras i teknisk handbok då det inte följer beskrivningen av linjeföring på sid 47 i Cykelprogram för en nära storstad.

För smalt vid Ståthållaregatan



På västra sidan i anslutning till övergångsstället som korsar Kungsladugårdsgatan och går parallellt med Ståthållaregatan är cykelbanan endast 1,3 meter bred. Det understiger det minimimått på 1,6 meter som genomförandestudien fastslog (GFS sid 35). Det bryter också med minimikraven i teknisk handbok som anger att i trånga miljöer där normal standard inte kan uppnås ska den cyklingsbara öppningen förbi ett hinder inte understiga 1,5 meter.² Vi vill att denna flaskhals på cykelbanan åtgärdas så snart som möjligt.

Mindre brådskande åtgärder

Fel som bör åtgärdas vid nästa ombyggnation på platsen.

- På över 50 % av sträckan uppnås inte teknisk handboks minimimått på 2 meters bredd för enkelriktade pendlingscykelbanor. Vid nästa stora omdaning av hela gatan inklusive spårvägens anläggning föreslår vi att detta rättas till så att målen för framkomlighet och trafiksäkerhet nås. Tillräcklig bredd är viktigt för säkra omkörningar och tillgängligheten för lastcyklar.
- De dagvattenbrunnar som finns med jämna mellanrum i ränn dalen som delar av cykel- och gångbanan är av två olika modeller av betäckning (brunnslöck). På västra sidan, den etapp som byggdes först, har en betäckning av smalare typ använts som helt får plats inom bredden för ränn dalen. På den östra sidan har istället en något bredare betäckningstyp använts vilket medför att betäckningen överskrider ränn dalens bredd och sticker ut något i gång- och cykelbanan. Det tar några centimeter av en på vissa platser redan smal cykelbana och skapar dessutom en liten grop i asfalten precis i kanten. För tre- eller flerhjuliga cyklar samt cykelkärror medför det att cykelbanans hela bredd inte går att använda. Vi rekommenderar därför att betäckningarna vid nästa omasfaltering byts ut till den smalare sorten.

² Teknisk handbok 2023:2 [3CH1.2 Hinderfri bredd – cykelbana/gång- och cykelbana](#)

- Enkelriktade cykelbanor har flera fördelar och är något vi generellt förordar. De har dock några utmaningar som måste hanteras, en sådan är närhet till målpunkter i motsatt färdriktning. En anslutning för cyklister att korsa över Kungsladugårdsgatan skulle vara bra på två platser för att minska "laxande" cyklister på de enkelriktade cykelbanorna. En plats är spårvagnshållplatsen Klintens väg där cyklister nu tvingas cykla i slalom över gångpassagen. Den andra platsen är i höjd med Sundshagsgatan/Snäckvägen. Där nyttjar cyklister i dagsläget övergångsstället och gångpassagen över spåret. Den är dock sidoförskjuten i förhållande med korsningen vilket skapar onödiga svängfester.
- Fler cykelmyror kan bidra till minskat "laxande", att färre fotgängare och bilar uppehåller sig i cykelbanan. Effekten av fler cykelmyror kan dessutom förstärkas genom att de placeras på ett mer genomtänkt sätt, t.ex. i direkt anslutning till korsningspunkter. Teknisk Handbok behandlar detta där det bland annat står: "Cykelsymbol används på cykelbanor för att visa cyklister var de ska befinna sig och för att visa andra trafikanter var de kan förvänta sig cyklister."³ Vår tolkning av teknisk handbok är att det bör vara cykelmyror på alla platser det behövs för att det skall vara tydligt vad som är cykelbana. Från många delar av den nybyggda cykelbanan går det inte att se en cykelmyra. Vi tycker därför att det har målats för få cykelmyror på sträckan.

Önskade åtgärder i anslutning till projektområdet

Anslutningarna till de nylagda cykelbanorna är bristfälliga i båda ändarna. Dessa ligger förvisso utanför projektområdet men borde tas i beaktande för snar förbättring.

- I korsningen vid Ståthållaregatan finns det gott om utrymme att göra cykelbanan rakare, tydligare och genare genom att ta av gräsytan i mitten av korsningen. Vid ombyggnationen gjordes gräsytan större, i syfte att få ner hastigheten på motorfordon, men har också biverkan att cykelbanan är krokig och smal. Här skulle andra hastighetsdämpande åtgärder för motortrafik kunnat väljas istället. I syfte att knyta ihop sträckan Högsbogatan-Ståthållaregatan med sträckan Godhemsgatan-Mariaplan och skapa en homogen lösning på hela sträckan från Högsbogatan till Mariaplan skulle cykelbanan kunna fortsätta mellan trädraderna och körbanan upp mot Godhemsgatan. Som en bonus för stadsmiljön och de boende på denna sträcka skulle förträdgårdar kunna skapas/återskapas längs fasaderna mellan Ståthållaregatan och Godhemsgatan. Precis i anslutningen till korsningen vid Ståthållaregatan är två av de smalaste delarna av de nybyggda cykelbanorna, med en bredd på 1,65 m på smalaste stället. Detta kan åtgärdas i samband med ombyggnationen av detta stråk.
- Även korsningen vid Högsbogatan har stor utvecklingspotential. Det finns gott om plats att göra en lösning som gör korsningen genare och säkrare. Här skulle ett större grepp och en optimering av ytorna vara bra. Bäst vore att jobba med hela sträckan bort till Margretebergsgatan och att lägga stor vikt vid ytan utanför Ica Toppen. Ytan är i dagsläget trång och har en otydlig avdelning mellan cyklister och gående som skapar många konflikter och farliga situationer. Med en

³ Teknisk handbok 2023:2

<https://tekniskhandbok.goteborg.se/3-utformning/3o-vagmarken-och-vagmarkering/3oe-vagmarkering/>

flytt av spårvägens kontaktledningsstolpar bör yta kunna frigöras och användas till fotgängare och cyklister.

Bilaga 1: Granskning av genomförandestudien

Bredd

Cykelbanan planerades att bli för smal (GFS Kungsladugårdsgatan Högsbogatan-Ståthållaregatan 2020-12-03):

“Ett minsta mått på 1,6 meter för cykelbanan föreslogs i samråd med Trafikkontoret.”
“Målen för framkomlighet och trafiksäkerhet kunde inte uppfyllas helt i trafik- och utformningsförslaget, då erforderligt breddmått enligt Teknisk Handbok inte kunnat uppnås längs hela sträckan. Minsta mått är där angivet till två meter för enkelriktade pendlingscykelbanor med mindre än 500 cyklister per maxtimme. Sträckan Slättgårdsgatan-Sundshagsgatan på östra sidan uppnår ca 1,9 – 2,2 meter i bredd, medan resterande delar uppnår 1,7 – 1,9 meter i bredd.”

Det ska byggas pendlingscykelbana men ändå väljes på planeringsstadiet en minimibredd som är för liten för att uppfylla kraven för pendelcykelbana enligt teknisk handbok. För flöden under 500 cyklister per dygn skall minimibredden vara två meter. Istället väljs minimimåttet för den lägre klassen *övergripande cykelnät*. “En bedömning gjordes att cykelbanan inte skulle vara mindre än minimimåttet för det övergripande cykelvägnätet i Teknisk Handbok (mindre än 500 cyklister per maxtimme) och därav föreslogs minimimåttet till 1,6 meter.” Utöver detta har ingen mätning av antalet cyklister gjorts vilket gör att vi inte vet hur många cyklister per maxtimme sträckan har. Rändalen placeras utanför trädraden trots att den hade kunnat placeras i linje med denna. Hade detta gjorts hade cykelbanans minimimått kunnat bli 1.96 m, och därmed nästan tangera kraven på bredd. På sidan 59 i GFS:en framgår: “Även om placering innanför trädraden i typsektion 4 var fördelaktig eftersom den gav mer plats åt cykelbanan bedömdes i samråd med Trafikkontoret att avvattningen var högre prioriterad än cykelbanans bredd.” Avvattningen och höjder hade istället kunnat lösas med höjjusteringar i en större del av gatusektionen.

Det framgår ytterligare andra delar av GFS:en att det planerade utförandet inte uppnår tillräcklig bredd. På sidan 43 framgår det till exempel att: “På flera delsträckor kommer inte bredden på cykelbanan att nå upp till två meter, vilket även fortsatt kommer innebära begränsade möjligheter till säkra omkörningar.”

Separering

Separeringen har planerats att bli bättre än det tidigare utförandet. Bland annat går det att läsa på sidan 44 i GFS:en att: “Förslaget innebär att trafiksäkerheten och tryggheten kommer att höjas för cyklister. Detta då potentiella konflikter kommer att minska mellan bilister och cyklister när cykelbanan höjs upp och skiljeremsan blir bredare samt får en tydligare utformning med avvikande markmaterial.” samt “Det faktum att gångbanan och cykelbanan hamnar i samma nivå kan medföra ökad risk för att fotgängare uppehåller sig på cykelbanan och vice versa.”

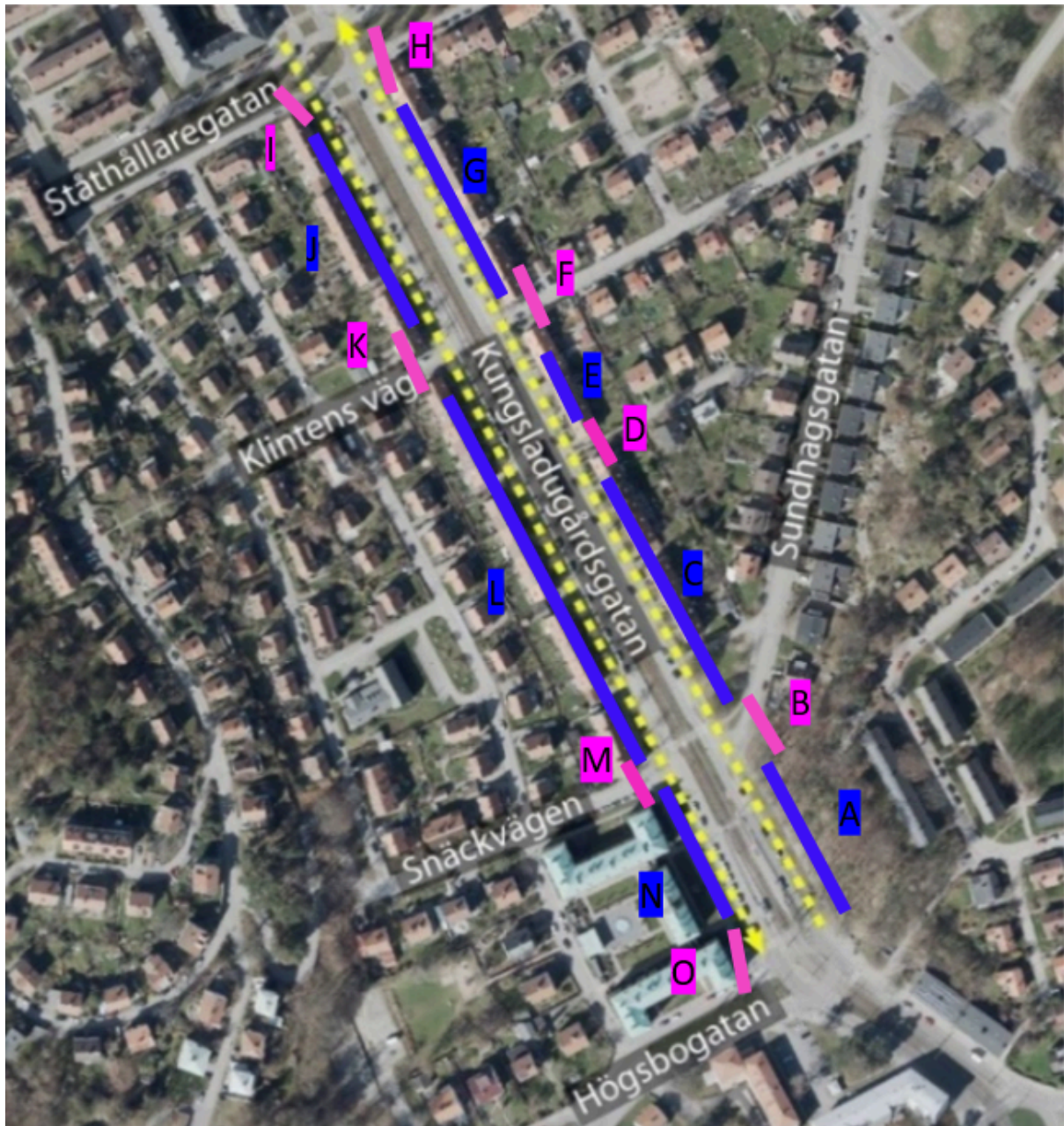
Korsningspunkter

Ritningen på sidan 40 i GFS:en visar att passagerna vid korsningar ska vara rak även efter ombyggnationen och att “I samtliga korsningar har cykelpassager valts framför cykelöverfart. Detta innebär att bilister vilka korsar cykelpassagen behöver sänka hastigheten och ta hänsyn till cyklister på eller i anslutning till passagen. Bilister kommer dock inte ha väjningsplikt för cyklister, vilket är fallet vid cykelöverfarter.” (Sid 5). Vad vi vet har GFS:en skrivits före de nya riktlinjerna som säger att det ska vara

cykelöverfarter eller genomgående cykelbana i alla korsningar i framtiden. Det framgår också att den nya lösningen ska bli säkrare genom att "Bilister som måste korsa cykelbanan för att angöra radhusen måste sänka hastigheten i större utsträckning än innan på grund av nivåskillnaden mot cykelbanan." (Sid 44)

Bilaga 2: Granskning genom besiktningsrunda 2023-10-09

För att granska de olika platserna genomfördes en besiktningsrunda som startade vid Högsbogatan i söder, på östra sidan upp till Ståthållaregatan och tillbaka till Högsbogatan på västra sidan. Bilden nedan visar platser som behandlas i punkterna nedan.



A: Högsbogatan-Sundhagsgatan



1,95 till 2,0 m bred

OK jämnhet på beläggningen.

Mycket smal gångbana med en remsa till en bred gångbana. Oklart hur man ska gå egentligen. Vore det inte bättre med en bredare gångbana längs med cykelbanan och en liten minipark till höger? Området till höger används redan idag som en minipark. Det sitter ofta folk på bänkarna, speciellt soliga eftermiddagar.



Norra övergångsstället Högshögatan hpl: otydlig separering mot gående. Vägmarkering saknas där rännal saknas samt till vänster mot gåendes väntyta. Som det är byggt kommer många fotgängare till/från Sundshagsgatan att gå den genaste vägen på cykelbanan istället för att runda gräsplätten. Även här vore det bra med en gångbana precis bredvid cykelbanan istället för in mot träden.

B: Korsning Sundhagsgatan



1,9 till 2,0 meter bred i svängfest - mer behövs för att kompensera för utrymmet som svängen tar.

Otydlig separering mot gående. Vägmarkering saknas - gående genar över cykelpassagen och cykelbanan.

För generösa svängradier för högersvängande motorfordon.

C: Sundhagsgatan-Slättegårdsgatan GC



1,8 till 2,0 m bred

Rak

Bra med cykelmyror vissa delar

Något ojämn beläggning.

Brunnsbetäckning i rännviden sticker ut utanför rännviden.

D: Slättgärdsgatan GC



1,8 m bred.

Rännal upphör under ett parti. Linjemålning som separerar gångbanan från cykelbanan saknas där rännal saknas.

E: Slättgärdsgatan GC-Klintens väg

1,8 m bred som blir 1,55 m närmare övergångsstället vid Klintens väg.

Ojämn beläggning.

F: Klintens väg



Bredd på 1,55 m är trångt. Herrgårmanstolpe står kloss an cykelbanan. Otydlig separering mot gående då avskiljare mellan gång- och cykelbana saknas efter att rännedal upphört samt mot väntytan vid övergångsstället. Underlaget är extra ojämnt här. Brunn som sticker ut utanför kantstenen runt trädet.

G: Klintens väg-Ståthållaregatan

1,7 till 1,8 m bred
Ojämn beläggning.
Rakt

H: Korsning Ståthållaregatan



2,0 m bred vid övergångsställe och 1,7 m bred i svängfest - mer behövs för att kompensera för utrymmet som svängen tar. Onödigt kantiga och skarpa svängar. Det vore lämpligt att minska på rondellen genom att ta av gräsytan för att mjuka upp svängarna. Hastighetsdämpande åtgärder för motorfordon kan lösas på annat sätt. Rännalen upphör och separering med vägmarkering mot gångbana och väntyta vid övergångsställe saknas.

VÄSTRA SIDAN

I: Korsning Ståthållaregatan



Svängfest

1,3 till 1,65 m bred. Separering mot väntyta vid övergångsställe saknas. Onödigt kantiga och skarpa svängar. Det vore lämpligt att minska på rondellen genom att ta av gräsytan för att mjuka upp svängarna. Hastighetsdämpande åtgärder för motorfordon kan lösas på annat sätt.

J: Ståthållaregatan-Klintens väg

1,6 m bred

Många brunnar i cykelbanan

OK jämnhet på beläggningen

K: Klintens väg korsning



4,10 m bred körbana vid hpl. Är det möjligt att smalna ner för att ge mer utrymme till cykelbana?

1,60 m vid övergångsställe

Bra separering från gående

Bättre herrgåmanstolpeplacering jämfört med östra sidan, avstånd 50 cm

En av flera cykelpassager som inte är upphöjda

L: Klintens väg-Snäckvägen

1,65 m bred hela vägen

OK jämnhet på beläggnigen.

M: Snäckvägen korsning



För generös svängradie för högersvängande bilar. Bred cykelpassage och korsande motorfordon skapar otrygghet för cyklister. Cykelpassagen inte tillräckligt upphöjd?

N: Snäckvägen-Högsbogatan



1,6 m bred.
Cykelmyror saknas
Rak
OK jämnhet

O: Korsning Högsbogatan



Brutal svängfest
1,4 m som smalast, under minimimåttet i teknisk handbok.