

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2022-01-05

Diarienummer 05708/21

**Handläggare**

Maria Lundin/Trafikkontoret/GBGStad

Telefon: 031 368 28 75

E-post: maria.lundin@trafikkontoret.goteborg.se

## Svar på yrkande från (V), (MP) och (S) angående yttrande från Cykelfrämjandet

### Förslag till beslut

I trafiknämnden

1. Trafiknämnden förklarar uppdraget att väga in de synpunkter som Cykelfrämjandet inkommit med i framtida arbete (TN 2021-08-27, § 359) för fullgjort.
2. Trafiknämnden översänder trafikkontorets tjänsteutlåtande till Cykelfrämjandet för kännedom.

### Sammanfattning

Till trafiknämndens sammanträde 2021-08-27 inkom Cykelfrämjandet med ett yttrande på ett antal ärenden och projekt som nämnden behandlade vid sammanträdet.

Trafikkontoret fick i samband med detta i uppdrag att, i fortsatt arbete med aktuella projekt, väga in de synpunkter som Cykelfrämjandet inkom med.

Cykelfrämjandet lämnade synpunkter på tre geografiska platser som behandlades vid trafiknämndens sammanträde i augusti. De hade också två frågor som besvaras i detta ärende.

### Bedömning ur ekonomisk dimension

Trafikkontoret har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension. Ekonomiska konsekvenser vid förändring av enskilda projekt hanteras inom ramen för det arbetet.

### Bedömning ur ekologisk dimension

Trafikkontoret har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension. Ekologiska konsekvenser vid förändring av enskilda projekt hanteras inom ramen för det arbetet.

### Bedömning ur social dimension

Trafikkontoret har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension. Sociala konsekvenser vid förändring av enskilda projekt hanteras inom ramen för det arbetet.

### Bilagor

1. Protokollsutdrag Trafiknämnden 2021-08-27 § 359

2. Yrkande från (V), (MP) och (S) angående yttrande från Cykelfrämjandet
3. Synpunkter från Cykelfrämjandet inför trafiknämndens sammanträde 2021-08-27

## Ärendet

Trafikkontoret redogör i ärendet för hur de synpunkter som cykelfrämjandet inkom med till trafiknämndens sammanträde den 27 augusti 2021 har omhändertagits samt svarar på de frågor som Cykelfrämjandet ställde i sitt yttrande. Trafiknämnden föreslås besluta uppdraget fullgjort och översända trafikkontorets tjänsteutlåtande till Cykelfrämjandet för kännedom.

## Beskrivning av ärendet

Till trafiknämndens sammanträde 2021-08-27 inkom Cykelfrämjandet med ett yttrande på ett antal ärenden och projekt som trafiknämnden behandlade vid sammanträdet. Trafikkontoret fick i samband med detta i uppdrag att, i fortsatt arbete med aktuella projekt, väga in de synpunkter som Cykelfrämjandet inkom med.

Cykelfrämjandet lämnade synpunkter på tre geografiska platser som behandlades vid nämndens sammanträde i augusti. De hade också två frågor som besvaras i detta ärende. Cykelfrämjandets yttrande återges kort nedan och återfinns i sin helhet i bilaga 3, Synpunkter från Cykelfrämjandet inför trafiknämndens sammanträde 2021-08-27.

### Godkännande av genomförandestudie Gatuanläggningar inom Centralenområdet

Cykelfrämjandet menar att utformningen av Hisingsbrons anslutningar har gjort området till en större barriär med långa restider för cykel. Förslaget i genomförandestudien innebär fler stopp och ökad barriäreffekt. Cykelfrämjandet menar att det är högprioriterat att det blir smidigt att ta sig fram i området och vidare till andra destinationer på cykel. Detta kan ske genom färre konfliktpunkter, grön våg, väjningsplikt för motortrafik i möte med cyklister och/eller planskildhet.

### Godkännande av genomförandestudie Engelbrektslänken - en ny spårvägslink samt Yttrande över detaljplan för spårväg i Engelbrektsgatan mellan Södra Vägen och Skånegatan

Cykelfrämjandet menar att föreslagen pendlingscykelbana utmed Skånegatan försämras med tvära svängar som försämrar komforten och ökar halkrisken vid halt underlag. De efterfrågar en lösning som prioriterar pendlingscykeltrafiken högre och som är mer lik körbanans bekväma kurvor. Cykelfrämjandet vill också veta hur en dubbelriktad cykelbana längs Engelbrekts gatans norra sida vid Heden ska kunna kopplas till den redan byggda banan som går på södra sidan vid Vasakyrkan och om någon av cykelbanorna kommer att flyttas så att de kommer på samma sida.

### Svar på uppdrag från trafiknämnden gällande genomförandestudie Per Dubbsgatan

Cykelfrämjandet menar att träden som skiljer cykelbana från gångbana tar för mycket bredd och att en yttnål separeringsmetod bör användas, exempelvis nivåskillnad plus materialskillnad. De menar dessutom att in- och utfarten i öster kan leda till missförstånd och olyckor då cykelbanan där ändrar plötsligt riktning i en knäck som kan få bilister att tro att cyklister inte tänker korsa utan fortsätta svänga in i området.

### **Fråga - Ny trafiklösning vid Lillhagsvägen**

Den nya trafiklösningen vid Finlandsvägen/Lillhagsvägens järnvägs korsning har många brister. Det saknas vägbom för gång- och cykeltrafikanter, vägvisningen är fel och det är cykling mot enkelriktat.

- Varför är det så illa genomfört? Hur leder åtgärderna till förbättrad säkerhet för gång- och cykeltrafikanter?

### **Fråga - Nya brister på Hisingsbron**

Den nyöppnade västra cykelbanan på Hisingsbron är 4,5 m bred, vilket är bra. Men vid fastlandssidans brofäste smalnar den plötsligt av till 3 meter vid trots att man behöver mer bredd vid sväng. För biltrafiken har man gjort tvärtom – breddat i svängen.

- När kan denna brist tänkas vara åtgärdad?

## **Förvaltningens bedömning**

Trafikkontoret har sammanställt information om och hur förvaltningen kan omhänderta Cykelfrämjandets synpunkter i fortsatt arbete samt svarar på de frågor som Cykelfrämjandet ställde i sitt yttrande till trafiknämnden.

### **Godkännande av genomförandestudie Gatuanläggningar inom Centralenområdet**

Trafikkontoret kan delvis ta Cykelfrämjandets synpunkter i beaktande när det gäller signalreglering av cykel i området för att tillgodose mer gröntid. Det är en komplex trafiksituation där stora flöden av gångtrafikanter och kollektivtrafik måste prioriteras. Projektet tror att en bangårdsförbindelse skulle kunna minska bil och kollektivtrafik i området och därmed kunna ta bort behovet av signaler. Det skulle leda till en ökad framkomlighet för cykeltrafik i korsningar. Då det i området är ett stort antal trafikanter är det viktigt ur trafiksäkerhetspunkt att hålla hastigheten även på cykel nere. När det är så stora flöden av oskyddade trafikanter blir det på bekostnad av framkomligheten av kollektivtrafiken om inte korsningarna signalregleras. Det är en tät innerstad med behov av kopplingar och korsningar för gående med tydliga gångstråk från Västlänkens stationsuppgångar till kringliggande fastigheter. Det är svårt att bygga någon form av planskildhet då grundläggning i området är ett problem med tanke på Västlänkens grunda placering och stora utbredning. Det finns helt enkelt inte plats under mark.

Projektet bygger dubbelriktade och bredare gång- och cykelvägar som ger en flexibel valmöjlighet att ta sig från Hisingsbron till Stenpiren samt Boulevarden där projektet bygger ut gång- och cykelvägar på båda sidor mot Gullbergsvass. Därför blir valmöjligheterna större än tidigare för cyklister. Området i Centralen är en målpunkt för cykeltrafiken men man ska också kunna passera igenom området effektivt. Projektet är i startskede för projektering och kan i nuläget inte presentera tillgängligheten mer preciserat. Projektet kommer att ta synpunkterna i beaktande i vidare projektering.

### **Svar på uppdrag från trafiknämnden gällande genomförandestudie Per Dubbsgatan**

Granskning för detaljplanen för vård och forskning vid Per Dubbsgatan inom stadsdelen Änggården i Göteborg pågick mellan 2021-03-24 – 2021-04-27 och det är inte längre möjligt att beakta inkomna synpunkter inom detaljplan eller genomförandestudie. Detaljplanen vann laga kraft 2022-01-05.

Trafikkontoret och park- och naturförvaltningen har bedömt att grönska i detta stadsrum är av yttersta vikt. Träden ingår i den kompensation för biotopskyddade träd som görs. Det är också ett effektivt sätt att skilja de två olika typerna av oskyddade trafikanter åt. Den sammanvägda bedömningen av ovan parametrar, utifrån ett hela-stadenperspektiv, är att grönskan behövs och därför har prioriterats i stadsrummet. Trädgroparna är i enlighet med teknisk handbok och har minskats så mycket det går med tanke på rotvolym. Växtbäddarna är framtagna utifrån principritningar och riktlinjer i teknisk handbok.

Projektering av gaturummet kommer att starta 2024-25 och byggnation kommer att påbörjas något eller några år senare beroende på exploatörernas framdrift. Det finns många olika krav som i möjligaste mån ska tillgodoses vilket medför många och svåra kompromisser men projektet tar med sig synpunkterna i fortsatt arbete.

### **Godkännande av genomförandestudie Engelbrektslänken - en ny spårvägsänk samt Yttrande över detaljplan för spårväg i Engelbrektsgatan mellan Södra Vägen och Skånegatan**

Trafikkontoret tittar fortsatt på en lösning för framkomlighet för cykel i området. En anledning till att trafikkontoret inte har planerat in en separat genomgående cykelbana är att korsningen är hårt trafikalt belastad. Den komplexa signalregleringen i korsningen gör att det inte går att ha en separat reglering för enbart cyklister.

Som cykelfrämjandet skriver är cykelbana byggd på den södra sidan från Aschebergsgatan ner till Avenyn. Nu planeras för enkelriktad cykelbanan på såväl den västra som den östra sidan av Södra vägen vilket samordnas med projekt Korsvägen. I korsningen kommer överfarterna, öst till väst liksom väst till öst, vara dubbelriktade.

### **Fråga - Ny trafiklösning vid Lillhagsvägen**

I samband med olyckan vid Finlandsvägen/Lillhagsvägens järnvägs-korsning den 8 mars 2021 inledde trafikkontoret en dialog med Trafikverket om vilka åtgärder som var nödvändiga att göra i korsningen. Många av de åtgärder som trafikkontoret anser nödvändiga går inte att utföra förrän 2023 då Trafikverket har ett inplanerat spårstopp i samband med ombyggnation av korsningen Lillhagsvägen/Minelundsvägen. Trafikkontoret valde att göra mindre, så kallade fas 1-åtgärder, omgående medan de större, så kallade fas 2-åtgärder, kan utföras i samband med det inplanerade spårstoppet.

#### *Fas 1 åtgärder*

Då det inte finns utrymme för bommar för gående och cyklister på båda sidor om korsningen har trafikkontoret valt att behålla den södra passagen och stänga den norra. Detta innebär att det blir lite trängre för gående och cyklister som nu måste samsas på en sida. Lösningen främjar trafiksäkerheten men försämrar framkomligheten vid passagen.

Väjningsregleringen i korsningen har ändrats så att det numera är en svängande huvudled (Finlandsvägen och norrut på Lillhagsvägen). I samband med detta har även farthinder byggts för att säkerställa låg hastighet. Detta gjordes för att förhindra att de som kommer från Finlandsvägen fastnar på spåret när de väjer för bilar på Lillhagsvägen.

Trafikkontoret missade inledningsvis att justera cykelvägvisningen i samband med omläggningen. Detta åtgärdades under september 2021.

Trafikverket och trafikkontoret förvaltar anläggningar inom samma område men eftersom det finns regler för arbete i närheten av spår, beslutades att Trafikverket skulle utföra

åtgärderna i direkt närhet till spåren medan trafikkontoret ansvarade för åtgärderna runt omkring. Trafikkontorets åtgärder utfördes i juni 2021 och Trafikverket påbörjade sina åtgärder under hösten 2021. Vid ett platsbesök gjort av trafikkontoret 13 januari 2022 konstaterades att Trafikverket fortfarande inte är klara med de åtgärder de ska göra. Enligt uppgifter från Trafikverket ska anläggningen, den 21 februari 2022, vara färdigställd men har ännu inte tagits i bruk.

### *Fas 2-åtgärder*

Åtgärderna syftar till att möjliggöra för Trafikverket att bygga en så kallad helbomsanläggning. Detta innebär att skapa plats så att bommar kan byggas för alla passager och åt alla håll i järnvägs korsningen. Korsningen kommer att breddas för att skapa nödvändiga refugitytor att placera bommar på. Korsningen kommer även signalregleras för att öka trafiksäkerheten.

Trafikkontorets planerar att flytta gång- och cykelbanan som går längs med Finlandsvägen till den södra sidan för att minska antalet korsningsanspråk på Finlandsvägen då de flesta målpunkter ligger på vägens södra sida. Planen är också att öka standarden på gång- och cykelbanan.

### **Fråga - Nya brister på Hisingsbron**

Cykelbanan vid västra brofästet på fastlandssidan smalnar av från 4,5 till 3 meter av två anledningar. Hastigheten vid brofästet behöver sänkas då cykelbanan här korsas av gående. Avsmalningen är också en anpassning till den kommande gång- och cykelbanan västerut som har 3 meters bredd för respektive trafikantslag.

Kerstin Elias

Kristina Lindfors

Avdelningschef

Trafikdirektör