ÅVS DHB
CYKELTRAFIK

Tematisk genomlysning av stadsomvandlingsområdet längs Dag Hammarskjöldstråket med fokus på struktur och lösningar för cykelnät

Ingår i projektet ÅVS Dag Hammarskjölds boulevard. Slutversion 11 -11-2020.

RAMBOLL Bright ideas. Sustainable change.

Projektnamn	**ÅVS Dag Hammarskjölds Boulevard**
Projekt nr	**1320034283**
Mottagare	**Trafikkontoret, Göteborgs Stad**
Typ av dokument	**Underlag till PM Trafik III**
Version	**Slutversion 1.1**
Datum	**2020-11-11**
Förberett av	**Vidar Glette**
Granskat av	**Linda Andersson**

Observandum:

Fördjupad översiktsplan för Högsbo-Frölunda har under år 2021 blivit en del av ny ÖP och redovisas inte längre som en separat handling. Benämningen FÖP Högsbo-Frölunda används dock i denna bilaga och avser samma planering som i ny översiktsplan för Göteborg benämns "fördjupning av översiktsplan för Högsbo-Frölunda"

RAMBOLL

INNEHÅLL

- Styrande dokument **4**
- Geografisk avgränsning **5**
- Olika typer av cykeltrafik **6**
- Frågeställningar **7**
- Övergripande mål **8**
- Övergripande struktur **9**
- Gatustruktur **10**
- Geografiska inriktningar **11**
  - Linnéplatsen – Slottsskogsvallen **12**
  - Marklandsgatan – Marconimotet **15**
  - Radiotorget – Järnbrottsmotet **18**
  - Radiotorget – Järnbrottsmotet (alternativ med hänsyn till befintliga ledningspaket) **20**
- Sammanfattning **21**
- Utformningsalternativ **22**

RAMBOLL

STYRANDE DOKUMENT

- Göteborgs Stad har flera strategidokument som stöd för sin stadsutveckling. Nedan presenteras kort de dokument som är särskilt relevanta i samband med utveckling av områdesspecifika lösningar och strategier:
- **Målbild Koll2035**
- **Göteborgs Stads trafikstrategi**
- **Cykelprogram för en nära storstad 2015-2025**
- **”Planeringsstödet Gångvänligt Göteborg”**
- Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad

RAMBOLL

GEOGRAFISK AVGRÄNSNING

Blå: omvandlingsområde för stadsboulevarden.

Prickad blå: möjlig påverkan på strukturer och markanvändning.

Vit: avgränsning, Program för Frölunda.

Prickad vit: inte en del av undersökningen i ÅVS DHB, men beskrivning av möjlig ombyggnad som hanteras i övriga utredningar.

RAMBOLL

OLIKA TYPER AV CYKELTRAFIK

Inledningsvis i genomlysningen gick diskussionerna kring skillnader mellan pendelcykeltrafik och annan cykeltrafik. Behoven för pendelcyklisterna kan se väldigt annorlunda ut för snabba cyklister jämfört med de som cyklar långsamt och rekreationsmässigt.

Snabba cyklister kan ofta ha mer gemensamt med motoriserade trafikanter när det gäller behov av effektiv utformning, raka sträckor och generösa svängradier, samt planskildhet för att hantera större flöden i korsningar utan större fördröjning.

Lokala, ”långsamma” cyklister har mer gemensamt med fotgängare, och kan i vissa fall samsas med dessa på samma yta.

I Teknisk handbok finns riktlinjer för dimensionering av cykelbanor för olika flöden. Ett syfte med genomlysningen är att få en bättre bild över var dessa flöden kan hamna, vilka stråk som kan vara aktuella för lokala och uppsamlande cykelvägar, och var de snabba och mest kapacitetsstarka cykelstråken bör hamna, med möjlighet att ta plats och uppnå en effektiv utformning som ger prioritet i möte med andra trafikslag.

FRÅGESTÄLLNINGAR

- Vilka stråk bör dimensioneras för pendelcykeltrafik?
  - Ena sidan av boulevarden, eller båda? Eller ett centralt stråk parallellt med spårvägen?
  - Var finns kopplingarna till pendelcykelstråk i omgivningen?
- Var ligger målpunkterna för Dag Hammarskjöldstadens cyklister?
  - Rörelse mot centrum, eller inom området? Hållplatser för kollektivtrafik viktigare som målpunkter i södra delen, medan flera i norra delen kan ta cykeln till sin slutliga målpunkt.

RAMBOLL

ÖVERGRIPANDE MÅL

- Trafikstrategi för en nära storstad, med olika indikatorer:
  - Färdmedelsandel
  - Restid
  - Prioritet i utformning

- Mål för området (FÖP) och för boulevarden
  - Bidra till en hållbar mobilitet, på lokal, kommunal och regional nivå
  - Bibehålla god framkomlighet för cykel i nord-sydlig riktning, men med viss förlängning av restid mot centrum (i utbyte mot ett mer attraktivt stråk, förbättrad restidskvot jämfört med bil)
  - Integrera östra och västra sidan och möjliggöra fler reserelationer

RAMBOLL

ÖVERGRIPANDE FUNKTION

- Från Trafiknätsplanen, flik Cykeltrafik
- Hela sträckan utgör en övergripande länk i cykelnätet

GATUSTRUKTUR

- Det övergripande gatunätet i området förväntas ligga kvar, med endast mindre anpassningar för att hantera ny höjdsättning (i förbindelse med ombyggnad av trafikplatser från dagens planskilda lösningar till nya korsningar i plan).
- Det innebär att gator som JA Wettergrens gata, Olof Asklunds gata och Victor Hasselblads gata kan tänkas ha en viktig lokal, uppsamlande funktion för både cykel- och biltrafik, och A Odhners gata / Marconigatan som genomfart i öst-västlig riktning.
- Med tillkommande bebyggelse och flera anspråk på detta gatunätet kan vägsektionerna behöva bräddas. Detta särskilt med tanke på att få tillräcklig plats för gående och cyklister längs vägen, men också med tanke på kollektivtrafik med buss.

RAMBOLL

GEOGRAFISKA INRIKTNINGAR

I följande genomgång delas området in i tre delar, med olika förutsättningar när det gäller geografisk läge/närhet till stadskärnan, omvandlingens omfång och riktning, kopplingar till kollektivtrafik och cykelnät, samt möjlig etapputbyggnad med ändrade förutsättningar över tid.

De tre olika delsträckorna i beskrivningen är:

- Linnéplatsen – Slottsskogsvallen
- Marklandsgatan – Marconimotet
- Radiotorget – Järnbrottsmotet

(Beteckningarna indikerar att gränsdragningen inte sker mitt i korsningarna, utan har en starkare koppling till kollektivtrafikens hållplatser och deras upptagningsområde).

RAMBOLL

LINNÉPLATSEN-SLOTTSSKOGSVALLEN

LINNÉPLATSEN-SLOTTSSKOGSVALLEN

(1) Linnégatan som möjlig gång- eller cykelfartsgata i framtiden, med kapacitet att hantera ett ökat cykeltrafikflöde (t.ex. i blandtrafik i befintliga körfält).

(2) Värt att behålla dubbelriktade cykelbanor på båda sidor i Övre Husargatan? Utan spårväg kan det finnas skäl att renodla/prioritera bredare stråk på västra sidan, men med nya spår kan en större barriär uppstå som gör den östra sidan mer intressant för pendelcykeltrafik.

(3) Förlägga passagen norr om bilkorsningen.

(4) Fortsatt möjlighet till cykeltrafik på den befintliga bilrampen kan vara intressant, särskilt för flödet mot väst via Slottsskogen.

(5) För att stärka tillgängligheten till Sahlgrenska för snabb cykeltrafik söderifrån kan en ny ramp vara aktuell (som kopplar på pendelcykelstråket längs boulevardens västsida).

(6) Ensidigt cykelstråk på Per Dubbsgatan sannolikt. Ny DP breddar utrymmet, men ligger kvar på södra/västra sidan.

RAMBOLL

LINNÉPLATSEN-SLOTTSSKOGSVALLEN

(7) Möjlighet till nytt GC-stråk genom Karlsrofältet, som delvis kan avlasta Apotekaregatan.

(8) Befintlig GC-bro kan fortfarande vara intressant för öst-västlig pendelcykeltrafik. Alternativet är att leda över denna cykeltrafik vid Botaniska.

(9) Svårt att få plats med (och integrera) ett pendelcykelstråk längs Änggården. Principen på denna sträckan att fördela flödet och leda över snabb cykeltrafik på Slottsskogssidan.

(10) Ombyggnad av Slottsskogens sydöstra entré med en genare entré för mjuka trafikanter.

(11) Potentiellt behov av ny korsning i plan med tanke på att kunna leda snabb cykeltrafik längs västra sidan förbi Änggården (enklare då den inte behöver korsa spår).

(12) Möjlighet att behålla ett planskilt pendelcykelstråk i befintligt utrymme längs spårvägen.

(13) Mellan Marklandsgatan och Änggården finns begränsat med korsningsanspråk och förutsättningar för pendelcykeltrafik på båda sidorna. Vid ombyggnad kan prioritet ges till västra sidan genom en breddning, t.ex. på bekostnad av smalare körfält.

RAMBOLL

MARKLANDSGATAN-MARCONIMOTET

MARKLANDSGATAN-MARCONIMOTET

(1) Även om en hållplats i boulevarden fortfarande kan vara aktuellt, verkar alternativet med ett samlat, västligt läge ge en mer effektiv lösning för pendelcykeltrafiken.

(2) Denna korsningsmöjlighet blir särskilt viktig om framkomligheten för snabb cykeltrafik på östra sidan reduceras. I annat fall finns möjlighet att fördela flödet på fler passager.

(3) Undvika korsningsutformning där pendelcykeltrafiken behöver svänga 90 grader. (Kan också gälla andre korsningar med bl.a. lokala cykelstråk).

(4) En principfråga kan vara huruvida snabba cyklister ska ledas genom parkstråk eller snarare i gaturum där det också finns biltrafik (sannolikt väljs sistnämnda).

(5) Befintlig ramp/bro möjliggör en planskild korsning som skulle kunna nyttjas till cykeltrafik. Intressant i relation till utveckling av skjutbanan? Ger större värde i relation till spårväg som ligger kvar i boulevarden än vid ett samlat stationsläge i väst.

MARKLANDSGATAN-MARCONIMOTET

(6) En principfråga kring om det kan vara aktuellt att dela upp korsande flöden, och låta vissa passager ske i andra korsningar för att skapa en enklare och mer robust trafiksituation i belastade korsningar i boulevarden. Har sannolikt ett mindre värde på platser som just denna, men möjligtvis intressant för t.ex. Marconimotet där både korsande spårväg och bussar kan spela in.

(7) Mycket av pendelcykeltrafiken förväntas ha riktning mot centrala staden. Möjlighet kan finnas att "avlasta" boulevarden genom att också nyttja parallella lokalgator, särskilt där dessa kan erbjuda en kortare resväg mot norr.

(8) Potentiellt viktig koppling för cykeltrafik inne i Flatås, både i nord-sydlig riktning via Högsbo sjukhus och mot boulevarden i öster via Verktumsgatan. Kan påverka utformning av anslutningspunkt eller kringliggande gator och korsningar.

(9) Intressanta kopplingar via Gruvgatan både mot Änggårdsbergen men också mot eventuell ny bebyggelse i DP Olof Asklund.

RAMBOLL

RADIOTORGET-
JÄRNBROTTSMOTET

RADIOTORGET-JÄRNBROTTSMOTET

(1) Kortast väg eller bäst framkomlighet (mest ”cykelvänlig”)? I fall som detta verkar det mer sannolikt att cyklister skulle vilja söka sig till ett snabbare och bredare pendelcykelstråk längs A Odhners gata snarare än att ta vägen längs gator med blandtrafik eller smalare cykelvägar och fler korsninar längs Olof Asklunds gata och J A Wettergrens gata.

(2) Lokal matning mot pendelcykelstråk. Huvudriktning mot norr, men ju längre söderut vi kommer ju viktigare blir tillgänglighet till hållplatser och andra målpunkter. Struktur och behov av kopplingar beror även på annan, kommande stadsutveckling i området.

(3) Två möjliga nya hållplatslägen undersöks. I båda fall kommer radiella gång- och cykelstråk vara aktuellt för inmatning av dessa trafikanter till spårvagnshållplatsen.

(4) Möjlighet till cykeltrafik på båda sidorna. Huvudflödet i norr.

(5) Möjlighet till cykeltrafik på båda sidorna? Huvudflödet i söder.

RAMBOLL

RADIOTORGET-JÄRNBROTTSMOTET

Ledningar för vatten och dagvatten kan påverka boulevardens läge och utformning, och därmed också cykelnätet. Söder om Radiotorget **(1)** innebär detta en möjlig lösning där cykelvägen möter ett brett parkstråk med öppen dagvattenkanal längs stråkets östra kant **(2)**. Detta möter ett ökat cykelbehov från omvandling i Östra Högsbo **(3)**. Det kan också vara av värde att förlänga den öppna dagvattenlösningen österut vid gc-kopplingar in i området, för att öka attraktiviteten längs dessa stråk **(4)**.

För pendelcyklister från västra sidan och söderifrån kan det bli aktuellt att erbjuda ett nytt stråk på västra sidan **(5)**, mellan befintlig bebyggelse på Antenngatan och tillkommande kvarter längs boulevarden. Detta skapar en mer effektiv linjedragning för cyklister som kommer söderifrån **(6)**. Även kopplingen mot Näsetvägen kan behöva göras mer effektiv **(7)**.

RAMBOLL

SAMMANFATTNING

- Cykeltrafikens plats i boulevarden handlar om prioritet, inte bara om ett viktigt anspråk som behöver ”adderas”.
- Prioritet till pendelcykeltrafikens framkomlighet kan innebära att andra trafikslag behöver prioriteras ner.
- Funktionen säkerställs inte bara genom bredden på stråken, men (kanske i ännu större grad) genom utformning av korsningar.
- Norra del av området goda förutsättningar för en hög andel cykeltrafik. Kan behövas flera stråk mot centrum. Cykeltrafiken kan här bidra till överflyttning av både kollektivresor och korta bilresor.
- Södra delen av området blir öst-västliga kopplingar och matning till boulevarden viktigt.

RAMBOLL

UTFORMNINGSALTERNATIV

- För att säkerställa hög framkomlighet för både cykel och spårväg behövs väldimensionerade cykelvägar både på östra och västra sidan.
- På östra sidan föreslås kompletterande stråk som avlastar boulevarden för cykelresor med målpunkt i centrum (t.ex. JA Wettergrens gata och Olof Asklunds gata).
- På västra sidan föreslås ett kompletterande cykelstråk i nord-sydlig riktning genom Flatås, där ombyggnad av Högsbo sjukhus kan innebära möjligheter till nya kopplingar.
- Vid korsande lokalgator (höger in/höger ut) föreslås cykelbanan fortsätta oavbrutet (se s.24).
- Vid större korsningar finns signalreglerade övergångsställen. Möjlighet till signalprioritet för cyklister i nord-sydlig riktning i kombination med spårvägen.

RAMBOLL

UTFORMNINGSALTERNATIV

- Att anlägga cykelstråk i anslutning till spårvägen centralt i boulevarden har undersökts, men anses inte som en önskvärd lösning baserat på:
  - Sämre tillgänglighet till stråket för cyklister från både östra och västra sidan
  - Ersätter inte behov av stråk på båda sidor för lokal cykeltrafik, och innebär därför ett ytterligare anspråk i sektionen på cirka 2,5 meter
  - Mer korsande cykeltrafik över körfält och spårbana, med risk för negativ påverkan på framkomlighet.
  - Signalprioritet för spårvägen som också gynnar medlöpande cykelbana kan innebära en säkerhetsrisk om cykelbanan går i direkt anslutning till spåren och cyklister som får grönt ljus väljer att svänga.

RAMBOLL

UTFORMNINGSALTERNATIV
KORSNING CYKEL/LOKAL BILTRAFIK

RAMBOLL

Kontakt
vidar.glette@ramboll.se

RAMBOLL Bright ideas. Sustainable change.