

Cykelfrämjandets yttranden inför Trafiknämndens möte 210211

Cykelfrämjandets göteborgskrets har följande synpunkter till [Trafiknämndens möte 11 februari 2021](#).

Handling 11: MP, V yrkande om snöröjning

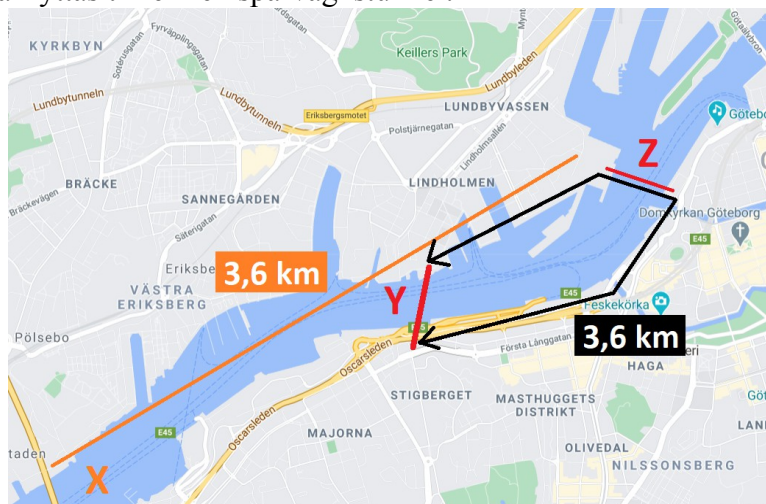
”Yrkande från (MP) och (V) om snöröjning för cykelframkomlighet”

- Bra yrkande som vi hoppas trafiknämnden ställer sig bakom. Snöröjningen har verkligen inte fungerat denna vinter, vilket har fått flera helårscyklister att ställa cykeln.

Handling 12: Förbindelse Lindholmen – Stigberget

”Bro eller tunnel mellan Lindholmen - Stigberget. Synpunkter från remissinstanser samt förslag till val av alternativ”

- Det är fortfarande behov av en fast cykelförbindelse mellan den planerade cykelbron vid Packhuskajen och Älvsborgsbron eftersom avståndet är 3,6 km. Vi vill att staden *i god tid* påbörjar planeringen av en ny cykelbro som kan byggas när Stena Line lämnar Masthuggskajen år 2035 så att ingen tid går förlorad.
- Fram till att broarna är färdiga behövs täta turer med gratisfärjan Älvsnabbare på de sträckor där det är behov för bro. För snabbare överfart bör färjorna trafikera sträckor rakt över älven.
- Linbaneprojektet hjälpte gående och cyklister att överbrygga älvens barriär. De missgynnas om pengarna flyttas till en ren spårvagnstunnel.



Älvens barriäreffekt med och utan en cykelbro vid Y. Tänk t ex Majorna – Lindholmen!

Handling 13: GC-bro från Packhuskajen

”Gång- och cykelbro mellan Hugo Hammars kaj och Packhuskajen – Inriktningsbeslut”

- Enligt trafikkontoret beräknas cykelbron vid Packhuskajen stå färdig först om 12 år. Som jämförelse tar det mer omfattande projektet Hisingsbron bara 8 år. Stadens trafik- och miljömål är i fara om cykelbron färdigställs så sent. Vi vill att förvaltningen anstränger sig att färdigställa cykelbron på kortare tid än Hisingsbron.
- Cykelbron stöder Vision Älvstaden: ”*Göteborg behöver knyts samman över älven genom att ersätta existerande barriärer med stadsmiljöer där stråk och stadsgator länkar samman staden. Älvstaden ska utformas till en innerstad där det är lätt att röra sig till fots.*”
- Det är extra viktigt att bron finansiering säkras nu när det inte blir möjligt att ta med cykel på en framtida linbana.
- Ett snabbt inriktningsbeslut, samt tillräckliga administrativa och ekonomiska resurser är viktiga så att Göteborg så fort som möjligt kan ta vara på de sociala, ekonomiska och miljömässiga effekterna av att knyta samman stadens centrala delar.
- Vi hoppas att trafiknämnden kan samlas om ett yrkande om att ett färdigställande om 8 år bör vara ett mål för förvaltningen att sträcka sig efter.

Handling 20: Upprustning av kanalmurar

”Upprustning av kanalmurar längs med Fattighusån och Stora Hamnkanalen – Inriktningsbeslut”

- Förvaltningen behöver visa mycket tydligare omsorg om cykeltrafiken under detta långvariga arbete. Här möts sex pendlingscykelstråk.

Handling 22: Bussdepån vid Järnbrott

”Planbesked för bostäder, skola verksamheter m.m. samt bussdepå nordväst om Järnbrottsmotet”

- Det är glädjande att trafikkontoret anger att en genare cykelbana närmare trafikmotet [likt den lösning Cykelfrämjandet förespråkar](#) är ett alternativ.
- Men den gena dragningen bör vara förstahandsvalet eftersom det handlar om en pendlingscykelbana, den undviker höjdskillnader och många kurvor, och den ger god sikt. Den gör även det mellanliggande området odelat och därmed mera användbart.
- Vi hoppas därför att trafiknämnden kan samlas om ett yrkande om att lösningen med en genare cykelbana närmare trafikmotet ska vara huvudalternativet i arbetet framåt.



Vårt förslag på dragning av pendlingscykelbanan. Eniros karta med detaljplanens plankarta ovanpå.

Handling 23: Ågrändsbron

”Godkännande av genomförandestudie för Ågrändsbron”

- Vi uppskattar den framförhållning för ökad cykeltrafik som uttrycks.
- Bron ansluter till en tunnel under Ullevigatan, vars branta och skymda svängar också är problematiska. Kan projektet ändra linjeföringen så att även det problemet minskar?

Handling 32: Hur hanteras inkomna synpunkter om cykel

”Svar på fråga från (MP) och (V) om omhändertagande av synpunkter på cykelfrågor”

- Vi håller helt med om att det är viktigt att balansera inkomna synpunkter mot långsiktigt arbete. Men allmänhetens ”öga” blir viktigare ju mindre förvaltningen själv kan övervaka trafikmiljön kontinuerligt. Vi är visselblåsare.
- Många anmälningar till kontaktcenter skickas till entreprenören i området. Problemet är att entreprenören inte behöver rapportera tillbaka så att ärenden kan bockas av. Det är helt upp till entreprenörens goda vilja att göra något. Och anmälaren vet normalt inte vilken entreprenör som ansvarar. Det behövs återkoppling.
- Kan trafikkontoret föra vissa anmälningar vidare till nämnden om de är viktiga men kräver extra resurser? De kan t.ex. påvisa behov av generella lösningar.

Cykelfrämjandets göteborgskrets februari 2021