



Cykelfrämjandets yttranden inför TN-mötet 2021-09-23

Cykelfrämjandets göteborgskrets vill ge nedanstående synpunkter till ledamöter i Trafiknämnden inför sammanträde 23 september 2021.

Handling - 7 Göteborgs Stads inspel till Västtrafiks trafikplan 2023

Hur får vi de som börjat cykla under coronan att fortsätta cykla?

TU skriver på sid 7: ”*De kollektivtrafikresenärer som till exempel valt att ta cykeln bör fortsätta att cykla när pandemin är över, men det är viktigt att Göteborgs Stad och Västtrafik arbetar för att de som tagit bilen ska återvända till kollektivtrafiken*”.

Vi håller helt med, men efterlyser en strategi för att de som valt att ta cykeln verkligen ska vilja fortsätta cykla. Förbättringar i kollektivtrafiken som inte matchas av förbättringar för cykling kommer säkert att driva tillbaks cyklister till kollektivtrafiken. Planerade förbättringar för cyklister om 10 år kan inte heller konkurrera med förbättringar inom några månader för kollektivtrafiken.

Staden har redan i början av pandemin försökt hitta förbättringar för cykling, men då med det försvårande bivillkoret att man också ska kunna köra mera bil. Nu är förutsättningarna andra. Klimathotet är skarpare, vi har antagit ett 1,5-gradersmål, coronabilister behöver komma tillbaks till kollektivtrafiken och cyklandet ska öka. I livscykelperspektiv är en personkm i kollektivtrafik runt 3 gånger så klimatbelastande som på cykel. Värdet hämtat från elbuss vs trampeykel. Därför krävs en bra strategi för att inte förlora den ökade cykling vi fått. utan istället få den att öka mer.

Handling - 10 Yrkande från MP och V angående maxantal för elsparkcyklar

Förslaget är bra och kan bidra till att minska elsparkcyklarnas negativa påverkan på cyklisters framkomlighet och trygghet. Oslo(*) har nyligen genomfört detta.

Problemet med olämpligt parkerade elsparkcyklar kvarstår dock. Villkoren för polistillstånd för uthyrning av elsparkcyklar på offentlig plats borde utformas så att parkering i centrala Göteborg endast tillåts på avsedda parkeringsplatser och att parkering i övriga områden i centrala Göteborg blockeras genom geofencing.

(*) Oslo, *Elsparkecykler i hovedstaden forblir stengt*, se https://www.nrk.no/osloogviken/elsparkecykler-i-hovedstaden-forblir-stengt-1.15644521?fbclid=IwAR0kD1Bc6156J-jWqFXHt5R_9BbHmpecOhr9nElhVv7QHY1YEInPzpnPZUo

Handling - 14 Svar på fråga från (V) och (MP) angående genomfartstrafik på Linnégatan

Förslag för successiv omvandling av Linnégatan.

Enligt handling 16 har Köpenhamn minskat biltrafiken genom att ta bort 2-3 % av parkeringsplatserna varje år. Kan man göra något liknande på Linnégatan? Ta bort parkeringar längs ett kort avsnitt på Linnégatans ena sida och göra en första bit cykelbana där? Senare kan man förlänga den och till slut har hela gatan på bägge sidorna omvandlats.

Vid spårvagnshållplatser finns inte utrymme för både körbana och cykelbana. Vi ser åtminstone två möjliga lösningar på sådana ställen:

1: Låt cykelbanan övergå i cykelgata där alltså motorfordon får köra på cyklandes villkor. Om cykelbanan är upphöjd blir det en sned uppfart för bilar där cykelgatan börjar. Det blir en tydlig hastighetssäkring.

2: Eller gör som på Avenyn. Där det finns spårvagnshållplats måste biltrafiken svänga av och köra andra vägar innan de kan ansluta längre fram.

Varuleveranser måste beaktas. Lastbilar kan ges lastzoner på korsande gator. Men framförallt kan man bygga en omlastningsplats i trakten för att kunna leverera till hela Linnéområdet med cykeltransporter (Pling, Best, DHL). Lastcyklar kan stå i möbleringszonen mellan träden och lasta/lossa.

Handling - 17 Göteborgsförslag 7422 - Gång- och cykelbana direkt från Olskroken till Kruthusgatan

Vi ser den som en viktig förbindelse genom järnvägens långa barriär, och den blir ännu viktigare i takt med stadsutvecklingen. Vi ställer oss bakom att TK utreder möjligheterna.

Handling - 25 Genomförandestudie Engelbrektslänken - En ny spårvägslänk

TK har gjort gulmarkerade ändringar i GFS, men våra två synpunkter inför förra TN-mötet kvarstår:

1. Pendlingscykelstråket längs Skånegatan ges tvära svängar som försämrar komforten och ökar halkrisken vid halt underlag. Det behövs en lösning som prioriterar pendlingscykeltrafiken högre och som är mer lik körbanans bekväma kurvor.
2. Hur ska en dubbelriktad cykelbana längs Engelbrekts gatans norra sida vid Heden kunna kopplas till den redan byggda banan som går på södra sidan vid Vasakyrkan-Arkivgatan? Borde endera banan flyttas så att de kommer på samma sida?



Från detaljplanens illustrationsritning. Röd linje visar dagens cykelbana och orange visar förslaget med skarpa svängar.

Koppling till Vasakyrkan-Arkivgatan: GFS säger i en gulmarkerad ändring att den nya cykelbanan passar bra ihop med den vid Vasakyrkan-Arkivgatan. Men de ligger på olika sidor om Engelbrektsgatan och vi förstår inte hur de kan kopplas ihop. I GFS PM sägs att åtgärderna mellan Arkivgatan och Södra Vägen kommer att göras samtidigt som anläggandet av Engelbrektslänken, men det visas inte hur detta problem ska lösas. Vi efterlyser ett helhetsperspektiv för att TN ska kunna bedöma lösningen och fatta beslut.

Cykelfrämjandets Göteborgskrets i september 2021