

CF yttranden inför TN-mötet 2022-02-10

Cykelfrämjandets göteborgskrets vill ge nedanstående synpunkter till ledamöter i trafiknämnden inför sammanträdet 10 februari 2022.

Handling - 9 Åtgärdsvalsstudie Dag Hammarskjölds boulevard

Säröbanan är ett viktigt pendlingscykelstråk som nu riskerar att bli uppsplittrad med fler korsningar. En plan för fortsatt effektiv framkomlighet med cykel behövs; till exempel skulle cykelvägen kunna gå i ett eget stråk utanför Dag Hammarskjöldsboulevarden med en [grön väg](#) (finns bland annat i Köpenhamn) eller att korsande fordon får väjningsplikt. Förslag på olika åtgärder beskrivs på [Boulevard utan cykelhinder](#).

Handling - 18 Göteborgs Stads inriktning avseende avgiftsfri färjetrafik

Mycket positivt att Pumpgatan-Stenpiren föreslås bli avgiftsfri. Det lindrar älvens barriäreffekt fram till att den nya cykelbron står färdig

Handling - 22 Göteborgsförslag 11496 - Ta ett helhetsgrepp kring Redbergsplatsen

- På västra sidan saknas cykelbana och på östra sidan är gående och cyklister ihopklämda på en underdimensionerad yta.
- Dagens utformning av Redbergsplatsen utgör en barriär för cykling i östra Göteborg och motverkar målet om ökad cykling. Vi föreslår därför att trafikkontoret utreder Göteborgsförslag 11496.

Handling - 31 Halvtidsuppföljning av cykelprogrammet

Prioritering ej i linje med trafikstrategin

Det framkommer att resurser prioriterats till stora infrastrukturprojekt för motortrafik och bostadsprojekt på bekostnad av cykelsatsningar (sid 26). Prioriteringen är inte i linje med trafikstrategin eftersom cykeln prioriteras så lågt.

Åtgärder görs ej där de har störst nytta

Cykelsatsningar i centrala staden har bortprioriterats eftersom där pågår många stadsutvecklingsprojekt (sid 4). De centrala delarna är just det som cykelprogrammet har velat prioritera (se cykelprogrammet sid 82), eftersom det gynnar flest cyklister och påverkar flest att börja vardagscykla. Men planerna för stadsutvecklingen gör tvärt om.

Nuvarande stadsutveckling hotar cykling

Det finns flera exempel på hur pendlingscykelleder blir sämre just i de centrala delarna:

- [Skeppsbrons](#) pendlingscykelbana blir snarast ett gångfartsområde, likt Stenpiren och Gamlestads Torg.
- Centralenområdets stora cykelbarriär förvärras av Hisingsbrons [anslutningar](#). Områdets ökande flöden av gående och kollektivtrafik ställer också högre krav på tydligt definerade cykelstråk.

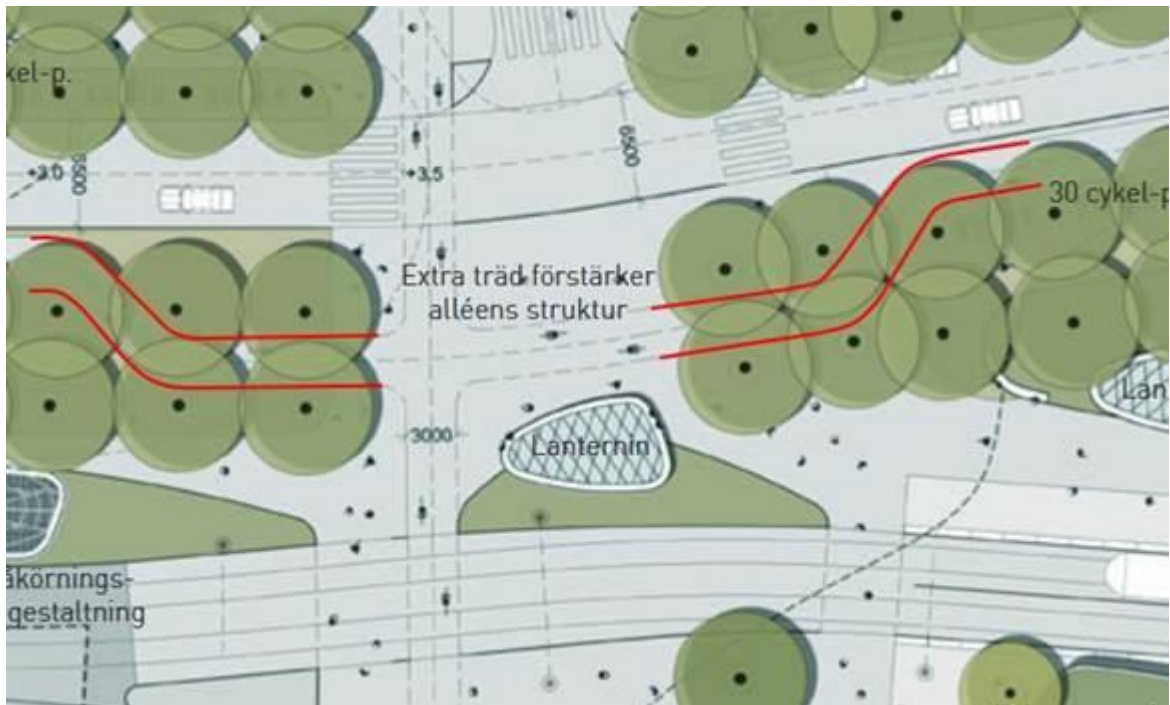
- I Allén vid Haga station får cyklister skarpa svängar in mellan träden och överraskar därmed gående mer.
- Vid [Korsvägen](#) får pendlingscyklister gångfartsområde och stora omvägar eller fler korsanden av körbanor än nödvändigt.
- Vid Opalen kommer pendlingscyklister på [Skånegatan tvingas svänga](#) in på Engelbrektskorsvägen ett stycke fast de ska rakt fram.
- I arbetet med Bangårdsviadukten lyfts kollektivtrafikprogrammet målbild koll 2035 fram medan cykel och cykelprogrammet inte nämns alls.

Cyklister kan inte få prioritet överallt, och i centrala delar är målkonflikterna störst. Men stadsutvecklingen prioriterar inte alls det glesa pendlingscykelnätet så som cykelprogrammet föreskriver. Det skjuts lättvindigt åt sidan så fort något annat behövs. Det är ingen bra väg mot ett ökat vardagscyklande.

Infrastruktur- och stadsutvecklingsprojekten har potential att öka cyklingen (sid 26). Men denna potential går förlorad idag eftersom planerande och genomförande sett från ett cykelperspektiv är bristfälligt. Dessutom håller drift, underhåll och omdirigeringar alldeles för dålig kvalitet, vilka är viktiga för att påverka cyklandet på kort sikt (sid 13).



Planerad utformning av nya Skeppsbron. En del av Stenpiren skymtar till höger. Att det går en pendlingscykelbana mellan husen i öst-västlig riktning syns varken här eller i visionsbilderna. Allt ser ut som ett gångfartsområde. Beskrivs i [Skeppsbron vs cykelpendling](#).



Vinnande förslaget för station Haga ger Alléns pendlingscykelbana skarpa svängar mellan träden och för in dem mitt bland gläntans fotgängare. Beskrivs i [Hagastationens cykelbanor](#).

Bristande underhåll

På sid 5 står det att vinterväghållningen fått en kvalitetshöjning genom införandet av saltningen och påföljande minskning i användning av stenflis. Vår uppfattning är dock att de senaste två vintrarna har inneburit en återgång till stenflis med påföljande försämring av vinterväglaget på cykelbanorna.

Bristande kompetens och genomförande

På sidan 35 står att "...kunskapen och kompetensen måste höjas i alla led för att uppnå cykelprogrammets intentioner." För att hantera denna situation behövs en kontrollmekanism som säkerställer nivån hos de som är verksamma på stadens cykelbanor.

Cykelfrämjandets Göteborgskrets i februari 2022