

Cykelfrämjandets yttrande till SMN 2025-02-07

Vi har granskat handlingar som berör cykeltrafiken i staden och har valt att lämna kommentarer på denna punkt:

Handling 8. Återredovisning av uppdrag angående åtgärder med anledning av rapporten om trafik- och resandeutveckling 2023 samt inriktningsbeslut

Handlingsplanen för 2025 anger fem prioriterade områden. De ska öka andelen gång, cykel och kollektivtrafik, samt grönska, krontäckning och attraktiva stadsmiljöer. Områdena innebär stora möjligheter för vardagscykling, men även risker:

Omdisponering av yta: Det kan göra trafikmiljöer tryggare så att fler känner sig bekväma att välja cykel och gång, och så att föräldrar låter sina barn cykla eller gå till skola, kompisar och aktiviteter. Men det finns en besvärlig konkurrens om yta mellan våra viktigaste cykelstråk och utbyggd snabb kollektivtrafik. De behöver ofta samma sträckningar. Risken är stor att separata spår, separata bussfiler och ytkrävande hållplatsområden lämnar minimala bredder, krokiga omvägar och hindrande sidbyten till cykelpendlarna som trots det förväntas öka.

Hastighet: Sänkt hastighet gynnar gång, cykling och barns frihet. Men det måste också synas på gatan vilken hastighet som är avsedd. Kör man förbi hundratals olika fartskyltar är det snart omöjligt att hålla reda på vad som gäller där man för tillfället är. Då blir det opålitligt för de oskyddade.

Styrning: En samordnad, övergripande styrning är viktig, bland annat för att värna pendlingscykelbanors sträckning i tidiga planeringsskeden oavsett vilken förvaltning som ansvarar. Detaljplaner riskerar dessutom att ha ett frimärksperspektiv som utgår från nuvarande omgivning och som kan skapa hinder för den långsiktiga utvecklingen. Detta kan bidra till att hela Lindholmsallén samt dess fortsättning västerut mot Eriksberg och Biskopsgården inte blivit bättre för pendlingscyklister än som på bilder på nästa sida:



Lindholmsallén: Smal pendlingscykelbana rakt mot hindrande trappa och nålsöga vid skymmande pelare trots att detta är Göteborgs allra bredaste allé.



Ceresgatan: Fyller detta kraven på en högprioriterad pendlingscykelbana till Biskopsgården?



Sannegårdsgatan: Den smala pendlingscykelbanan går tätt intill portar och gångremsa. Samtidigt finns bilparkeringar som knappt används.



Husport ut mot Östra Eriksbergsvägen. Skygglappsutformning och diverse skarvar i ytan. Är det tydligt hur mycket av detta som är pendlingscykelbana?

— Cykelfrämjandet i Göteborg