



**Tjänsteutlåtande**

Trafiknämnden  
2015-03-26  
Diarienummer 1495/11

**Trafikavdelningen**

Malin Månsson, Mattias Junemo  
Telefon 031-368 26 07, 031 368 26 29  
E-post: [malin.mansson@trafikkontoret.goteborg.se](mailto:malin.mansson@trafikkontoret.goteborg.se)  
E-post: [mattias.junemo@trafikkontoret.goteborg.se](mailto:mattias.junemo@trafikkontoret.goteborg.se)

**Cykelprogram för en nära storstad**

**Förslag till beslut**

Trafiknämnden föreslås besluta

- att upphäva Cykelprogram 1999
- att anta Cykelprogram för en nära storstad 2015-2025
- att förklara uppdraget 2011-06-15 § 148 för fullgjort.

**Sammanfattning**

Trafikkontoret fick under 2011 i uppdrag av trafiknämnden (2011-06-15 §148) att uppdatera och modernisera Göteborgs Cykelprogram från 1999. I uppdraget ingick att utvärdera programmet från 1999 samt undersöka om ett nytt cykelprogram behövdes tas fram. Utvärderingar av Cykelprogram 1999 visade på ett behov av att ta fram en ny samlad strategi för att öka cyklingen vilket har resulterat i bifogad förslagshandling - *Cykelprogram för en nära storstad 2015-2025* (se bilaga 1).

*Cykelprogram för en nära storstad 2015–2025* är en konkretisering av trafikstrategin. Trafikstrategin är vägledande för hur hela trafiksystemet och gaturummet i Göteborg ska utvecklas för att nå uppsatta mål.

Cykelprogrammet beskriver i sin tur hur cyklingens attraktivitet ska öka och bli ett konkurrenskraftigt färdmedel. Ledorden för cykelprogrammet är att det ska vara snabbt, enkelt och säkert att cykla. Målet är att tredubbla cykelresorna till år 2025. Det är ett utmanande men ändå inte ett orealistiskt mål.

Hur visionen och målen ska uppnås konkretiseras i fyra åtgärdsområden:

- infrastruktur
- drift och underhåll
- stöd och tjänster
- kommunikation.

Inom vart och ett av åtgärdsområdena presenteras planeringsprinciper eller inriktningar, samt aktiviteter för det framtida arbetet.

Cykelprogrammet ska fungera som underlag för planering av trafikkontorets verksamheter och budget. Utifrån cykelprogrammet ska mer detaljerade riktlinjer och handlingsplaner tas fram. Exempelvis en utbyggnadsplan som ska ligga till grund för långsiktiga och årliga investeringsplaner vilka trafiknämnden fattar beslut om. Dessutom ska riktlinjer för drift och underhåll ses över vilket i sin tur påverkar driftsbudgeten.

Cykelprogrammet beskriver också principer och prioriteringar för genomförandet och poängterar vikten av samverkan med många olika aktörer. För att säkra att rätt saker görs på rätt sätt ska uppföljningar göras.

Från 12 juni till 30 september var cykelprogrammet ute på remiss. Det kom in cirka 100 svar varav 60 var från privatpersoner. Majoriteten av remissvaren är mycket positiva och framhåller att planen är ambitiös och genomarbetad. Det finns dock en oro över att cykelprogrammets ambitioner inte uppnås i verkligheten.

Sammanfattningsvis har inga större revideringar gjorts utan enbart vissa förtydliganden och mindre tillägg utifrån de synpunkter som kommit in.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Cykelprogrammet får konsekvenser på en samhällsekonomisk, regional och kommunalekonomisk nivå. Dessutom kan den få en påverkan på en hushållsekonomisk nivå. Målsättningarna i cykelprogrammet är utmanande. Om de ska nås krävs utökade resurser till investeringar i mer och bättre cykelinfrastruktur, utökad drift och underhåll samt personella resurser.

Satsningar som leder till att fler cyklar är ofta samhällsekonomiskt lönsamma och kan ge en vinst till samhället genom förbättrad folkhälsa och minskad miljöpåverkan. Om cykelmöjligheterna blir bättre och cyklingens konkurrenskraft gentemot bilen ökar kommer troligtvis andelen bilresor att minska. Detta kan innebära att det kan krävas mindre satsningar på infrastruktur för bil. Med elcyklar ökar cyklingens konkurrenskraft ytterligare. Cykling har också mycket goda möjligheter att ersätta kollektivtrafikresor, särskilt de korta. Detta innebär att kapacitet i kollektivtrafiken frigörs. Dessutom bör det tilläggas att cykla är ett mycket billigt färd sätt ur ett hushållsekonomiskt perspektiv.

Här presenteras en grov bedömning av kostnaderna under 2015-2025 för att:

1. bygga ut och uppgradera pendlingscykelnätet och det övergripande cykelvägnätet i centrum och mellanstaden, i enlighet med funktionskraven
2. förbättra drift och underhåll enligt den föreslagna standarden
3. kommunicera för att förstärka bilden som cykelstad och förstärka värdet av övriga cykelåtgärder
4. utveckla stöd och tjänster som underlättar cykling.

## Infrastruktur

INVESTERINGAR 2015-2025	Kostnad (Mnkr)
CYKELVÄGNÄT, utbyggnad till föreslagen standard	1500
PARKERING, utbyggnad. Inklusivt cykelgarage	250
STORA OBJEKT, gång- och cykelförbindelse över Göta älv	500
Förbättring av belysning på pendlingscykelnätet	100

### Drift och underhåll

För att erbjuda god standard på cykelvägarna året om uppskattas kostnaderna öka med cirka 20 miljoner kronor årligen. Detta avser exempelvis vinterväghållning, sopning och beläggning.

### Stöd och tjänster

Uppskattad kostnad: 3–6 miljoner kronor årligen.

### Kommunikation

Uppskattad kostnad: 4–7 miljoner kronor årligen.

## Barnperspektivet

Att cykla är ett billigt transportsätt som kan användas från en relativt ung ålder. Genom att skapa en trygg, säker och lättbegriplig cykelinfrastruktur erbjuds unga möjligheten att förflytta sig lite längre sträckor på egen hand. I Cykelprogrammet poängteras vikten av att skapa ett sammanhängande cykelvägnät som ska uppfylla ett antal funktionskrav vad gäller just trygghet, säkerhet och orienterbarhet. Dessutom är det viktigt att skapa bredder på cykelbanor som tillåter säkra omcyklingar och utrymme för både långsamma och snabba cyklister. Genom att åstadkomma allt detta förbättras också ungas möjligheter att kunna cykla till skola och fritidsaktiviteter.

## Jämställdhetsperspektivet

Kvinnor och män i Göteborg cyklar lika mycket. Det är dock så att fler kvinnor än män använder kollektivtrafiken som sitt huvudfärdmedel. Genom att förbättra möjligheten att cykla samt att kombinera cykel och kollektivtrafik är positivt för både kvinnor och män. Det är dessutom viktigt att cykelinfrastrukturen upplevs som trygg och är säker för att cykling ska vara ett gott alternativ för så många som möjligt.

Kvinnor har i genomsnitt mindre disponibel inkomst än män och cykel är ett billigt färdmedel i förhållande till bil och kollektivtrafik.

## Mångfaldsperspektivet

Att skapa tillgång till hela staden för alla är en fråga om integration, och som ett billigt och tillgängligt färdmedel kan cykeln spela en viktig roll. Förutsättningen är att det finns trygga och säkra cykelvägar för flera typer av cyklister vilket också framhålls i cykelprogrammet. Genom att satsa på ett pendlingscykelnät med mycket god framkomlighet som knyter ihop

tyngdpunkter och målpunkter i hela Göteborg, skapas en mer konkurrenskraftig tillgänglighet med cykel för alla.

Den som äger en cykel måste ha tillgång till säker parkering vid hem, skola, arbete med mera. Cykelprogrammet sätter upp funktionskrav och planeringsprinciper för cykelparkering. Trafikkontoret har dock enbart rådighet över parkering på allmän plats och inte vid bostäder. Vid nybyggnation är det därför viktigt att ställa höga krav som även innefattar möjligheten att parkera olika typer av cyklar som exempelvis lastcyklar.

### **Miljöperspektivet**

Cykelprogrammets målsättning är att kraftigt öka antalet cykelresor genom att göra cyklingen mer attraktiv och konkurrenskraftig. Cykling har jämfört med bilresor många miljöfördelar - cyklar släpper inte ut några emissioner eller partiklar, de bullrar inte och cyklingen har i princip ingen klimatpåverkan. Fler cykelresor och färre bilresor skulle bidra till att uppfylla miljömålen för; *begränsad klimatpåverkan, god bebyggd miljö, frisk luft och bara naturlig försurning*. Cykelprogrammets mål och åtgärdsområden ligger i linje med åtgärderna i Miljöprogrammets handlingsplan.

### **Omvärldsperspektivet**

I arbetet med cykelprogrammet har cykelstäder i Europa och Sverige studerats. I ambitionsnivå och inriktning ligger cykelprogrammet i ett nationellt perspektiv i framkant. Om cykelarbetet i Göteborg utvecklas i enhetlighet med cykelprogrammet kommer det arbetet vara ett viktigt bidrag till andra städer och eventuellt nya nationella riktlinjer/handböcker.

Stefan Eglinger  
Trafikdirektör

Mikael Ivari  
Stf Avdelningschef, Trafik

Ma-Lou Wihlborg  
Avdelningschef, Trafikant, ITS/IT  
och analys

### **Bilagor**

#### *Bilaga 1*

Förslagshandling Cykelprogram för en nära storstad 2015-2025

#### *Bilaga 2*

Sammanställning av yttranden och synpunkter

## Ärendet

Trafikkontoret fick under 2011 i uppdrag av trafiknämnden (2011-06-15 §148) att uppdatera och modernisera Göteborgs cykelprogram från 1999. I uppdraget ingick att utvärdera programmet från 1999 samt undersöka om ett nytt cykelprogram behövdes tas fram. Utvärderingar av Cykelprogram 1999 visade på ett behov av att ta fram en ny samlad strategi för att öka cyklingen vilket har resulterat i Cykelprogram för en nära storstad.

## Framtagandet

Arbetet med uppdraget att följa upp cykelprogrammet från 1999 och ta fram ett nytta kan delas upp i tre delar.

### 1. Uppföljning av Cykelprogram 1999

Under 2012 gjordes ett antal uppföljningar; en sammanställning av Göteborgs cykelarbete, en utvärdering av organisation och arbetssätt för cykelarbetet, samt en BYPAD (Bicycle Policy AuDit) som är en metod för kommuner att skatta sitt arbete med att främja cykling. Uppföljningarna definierade ett utgångsläge och visade på ett behov av att ta fram en ny samlad strategi för att öka cyklingen.

Samtidigt förstärktes även dialogen med cyklister, genom bland annat Lätta ditt cykelhjärta, för att bättre få en bild av cyklisternas behov och önskemål.

### 2. Definition av nya strategier och målsättningar – förslag till ett nytt cykelprogram

Arbetet med att definiera nya strategier och målsättningar påbörjades våren 2013. Cykelprogrammet är en konkretisering av trafikstrategin vars mål och strategier har varit utgångspunkt för framtagandet. Arbetet organiserades i olika grupper med olika roller:

En *styrgrupp* med avdelningscheferna.

En *referensgrupp* med representanter från trafiknämnden samt Naturskyddsföreningen och Cykelfrämjandet deltog i dialogen med att definiera de nya strategierna och åtgärderna.

Flera olika *arbetsgrupper* på trafikkontoret arbetade fram mål, strategier och arbetssätt inom områdena samverkan, kommunikation, stöd och tjänster, drift och underhåll, cykling i byggsleden samt nät och utformning av cykelinfrastrukturen. I arbetet ingick också att göra omvärldsbevakningar och spaningar framåt.

Arbetet resulterade i ett förslag till ett nytt Cykelprogram.

### 3. Samråd och bearbetning av remissvar

Nämnden tog beslut om att skicka ut cykelprogrammet på remiss den 12 juni 2014. Handlingarna skickades ut till drygt 100 remissinstanser och fanns tillgängliga på webbplatsen [goteborg.se/cykla](http://goteborg.se/cykla) tillsammans med information om hur man lämnar synpunkter. Under remissperioden 12 juni till 30

september anordnades informationsträffar hos flera av remissinstanserna. Ett öppet möte för allmänheten och organisationer anordnades i Älvrummet. Dessutom bjöds stadsdelsnämnderna in till en workshop med fokus på barn och sociala konsekvenser.

Totalt har 100 yttranden och synpunkter kommit in varav 64 är från privatpersoner.

## **Remissynpunkter och bearbetning**

Majoriteten av remissvaren är mycket positiva och framhåller att planen i stort sett är ambitiös och genomarbetad. Sammanfattningsvis har därför inga större revideringar gjorts utan enbart vissa förtydliganden och mindre tillägg enligt nedan. Ett namnbyte har dock gjorts från Cykelplan till Cykelprogram.

Alla synpunkter som kommit in under remisstiden har bedömts och hanterats. Många synpunkter återkommer och har därför sammanfattats i teman. I bearbetningen av cykelprogrammet har vissa av dessa teman förtydligats och utvecklats, medan vissa inte har utvecklats då bedömningen gjorts att de redan behandlas i Cykelprogrammet eller ligger utanför programmets ansvarsområde.

Dessutom har vissa andra justeringar gjorts i Cykelprogrammet för att göra det mer läsvänligt och tydligt.

Nedan redovisas sammanfattningar av de teman som framkommit och i vissa fall lett till en bearbetning i cykelprogrammet. Alla teman med kommentarer samt sammanfattningar av varje remissvar finns redovisat i bilaga 2, *Sammanställning av yttranden och synpunkter*.

### **Prioriterad cykling från program till verklighet.**

Planeringsprinciper och åtgärder i programmet anses i stort sett bra och heltäckande.

Av remissvaren framgår att det måste finnas tydliga riktlinjer och handlingsplaner för hur cykling ska prioriteras och bli ett sammanhängande system när nya områden i staden planeras. Det ses som en utmaning att få till det fysiska utrymme som krävs för att uppnå funktionskraven, särskilt med kollektivtrafikens krav på prioriterad framkomlighet samt gåendes behov av avgränsade ytor.

*Bearbetning:* Ingen bearbetning är gjord. Cykelprogrammet är fördjupning av trafikstrategin som är vägledande för hur hela trafiksystemet och gaturummet ska utvecklas och vilka prioriteringar som bör göras. Cykelprogrammet beskriver vad som behöver göras för att öka cyklingens attraktionskraft samt hur det ska genomföras.

### **Prioritera inte bara centrala staden.**

Flera remissvar påpekar att cykelprogrammets satsningar på centrala staden ger intryck av att det inte ska satsas i andra områden. Flera menar att områden som har bristfälligt cykelnät och begränsad kollektivtrafik, får det ännu sämre – relativt sett – och att det kommer att bli ännu svårare att bryta bilberoende i dessa områden.

*Bearbetning:* I remissversionen föreslogs att centrala staden och pendlingscykelnätet ska prioriteras. Den prioriteringsordningen kvarstår men det har gjorts tydligare att pendlingscykelnätet ska knyta ihop tyngdpunkter och stora nålpunkter över hela Göteborg.

### **Cykelprogrammet fokuserar alltför mycket på arbetspendling.**

Vid sidan av arbetsresorna måste andra typer av cykelresor, som service- och fritidsresor, inkluderas i programmet anser flera remissinstanser.

*Bearbetning:* Pendlingscykelnätet är inte enbart för arbetsresor utan för alla typer av resor. Dess syfte och roll har förtydligats i programmet.

### **Komplettera programmet med resonemang om jämställdhet och jämlikhet.**

Flertalet stadsdelsnämnder menar att cykelprogrammet bör kartlägga fler hinder för cykling än enbart de funktionella; barriärer till cykling kan bero på socioekonomiska, kulturella eller trygghetsrelaterade faktorer som också måste beaktas.

*Bearbetning:* Programmet har kompletterats med ett avsnitt om hur sociala konsekvensanalyser ska göras i samband med genomförandet av programmet. Trygghet, säkerhet, orienterbarhet och tillgänglighet är viktiga faktorer för att skapa jämlika och jämställda cykelmöjligheter. Dessa faktorer har redan lyfts fram i cykelprogrammet men kopplingen till jämställdhet/jämlikhet har förtydligats.

### **Barnperspektivet måste förstärkas.**

Flera nämnder samt privatpersoner efterlyser ett tydligare barnperspektiv. Man menar att programmet fokuserar på arbetspendling vilket inte gynnar barn, fotgängare och långsammare cyklister.

*Bearbetning:* Cykelprogrammet har kompletterats med ett avsnitt som beskriver på vilket sätt barnperspektivet har beaktats i programmets åtgärdsområden. Detta görs genom att förklara på vilket sätt trygghet, säkerhet, god orienterbarhet och tillgänglighet är viktiga faktorer för att möjliggöra cykling för barn. Cykelprogrammet har också kompletterats med en ruta som beskriver en metod för hur Göteborgs Stad arbetar med barns skolvägar generellt.

### **Bristande trafik kunskap behandlas inte.**

Många tycker inte att det framgår tillräckligt tydligt i cykelprogrammet hur vi ska få trafikanter att enas om och följa gemensamma regler samt visa hänsyn. Trafikundervisning behövs på flera nivåer, till exempel bör skolan ta ett större ansvar för att alla får grundläggande trafikutbildning.

*Bearbetning:* För att främja ett gott trafikbeteende ser trafikkontoret inte det som den primära åtgärden att bedriva utbildning om trafikregler, utan att skapa ett bra trafiksystem. Genom bra och tydlig utformning för cyklister blir det lättare att följa trafikregler och skapa ett bra trafik klimat. Däremot arbetar redan trafikkontoret med att stötta skolor i deras trafikundervisning och tar ett helhetsgrepp kring barns skolresor – i cykelprogrammet visas exempel på detta arbete.

### **För lite om fördelarna för folkhälsa och miljö.**

Några nämnder och andra remissinstanser efterlyser en tydligare koppling mellan cyklingens positiva miljöeffekter och lokala miljö kvalitetsmål. Sociala resursnämnden med flera saknar ett fördjupat hälsoperspektiv knutet till socialt hållbar utveckling.

*Bearbetning:* Fördelarna med cykling har förtydligats i avsnittet ”Varför öka cyklingen?”. Det har även förtydligats att cykelprogrammet är en fördjupning av trafikstrategin som har sin utgångspunkt i mål och styrdokument på lokal, regional och nationell nivå.

### **Mät mål i relativa siffror, inte absoluta.**

Cykelprogrammets mål bör uttryckas med delmål och i relativa tal och ambitionsnivån bör höjas ytterligare. Hellre ett procentuellt mål än ett i absoluta tal skriver flera i sina remissvar.

*Bearbetning:* Ingen revidering har gjorts. Cykelprogrammet utgår från trafikstrategin där valet har gjorts att inte sätta ett specifikt mål för cykel utan har sagt att antalet resor med cykel och gång ska fördubblas till 2035.

### **Övrig bearbetning**

Cykelprogrammet har kompletterats med ett avsnitt om spårvagnstrafik som en planeringsförutsättning som visar på den intresse- och målkonflikt som finns mellan spårväg i staden och möjligheten att uppfylla de funktionskrav som ställs på cykelvägnätet i cykelprogrammet.

Dessutom har justeringar gjorts av planeringsprinciperna i programmet för att bättre anpassa dem efter lastcyklars behov.

### **Fortsatt arbete**

Efter beslut börjar ett intensivt arbete med att genomföra de aktiviteter som finns listade i Cykelprogrammet . Det innebär bland annat att ta fram en långsiktig investeringsplan för cykelvägnät och parkering, ta fram nya utformningsprinciper och en kommunikationsstrategi.

För att Cykelprogrammets intentioner ska följas och målen nås, behöver kunskapen om cykel frågor och cykelprogrammet höjas hos tjänstemän, entreprenörer och andra aktörer. Dessutom ska samverkan med andra förvaltningar, myndigheter och organisationer stärkas .

Metoder för kvalitetssäkring och uppföljning ska utvecklas för att säkra att åtgärder leder i riktning mot målen – att rätt saker görs på rätt sätt. Årligen ska indikatorer följas upp och redovisas för att säkra att utvecklingen går i rätt riktning.

Arbetet med dessa frågor har redan påbörjats och flera åtgärder finns med i verksamhetsplanen för 2015.