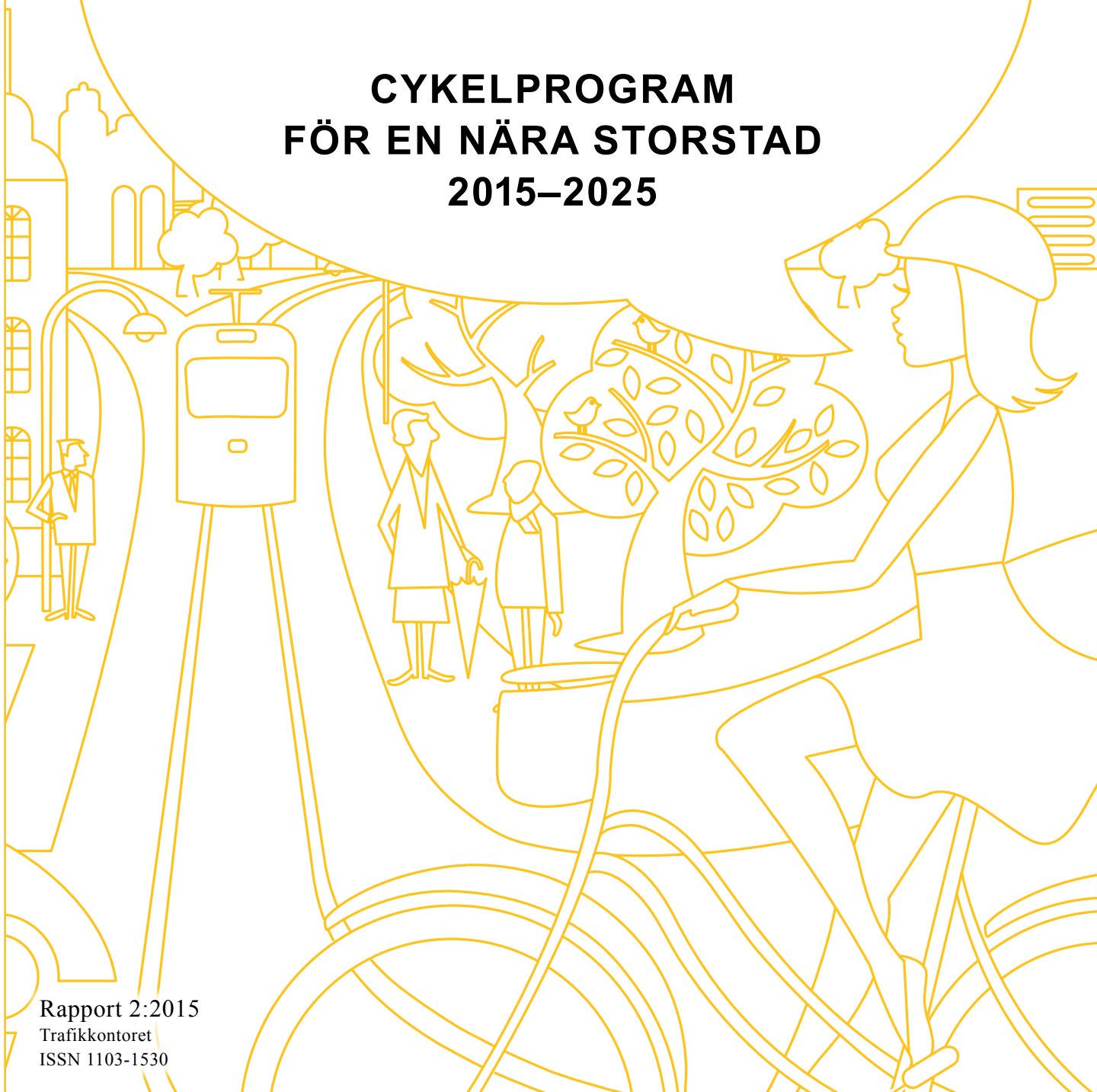




Göteborgs Stad
Trafikkontoret

SAMMANSTÄLLNING AV YTTRANDE OCH SYNPUNKTER

**CYKELPROGRAM
FÖR EN NÄRA STORSTAD
2015–2025**



2015-03-26

Trafikkontoret dnr 1495/11

ISSN 1103-1530

Rapportnummer 2:2015

Trafikkontorets projektledare: Malin Månsson och Mattias Junemo

Sammanställd av Malin Månsson, Mattias Junemo, Lillemor Bulukin (Appellera)

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING	5
1.1 REMISSFÖRFARANDET	5
1.2 MÖTEN OM REMISSVERSIONEN	5
1.3 INKOMNA YTTRANDE OCH SYNPUNKTER	5
2. SAMMANFATTNING MED KOMMENTARER	8
2.1 SYNPUNKTER PÅ CYKELPROGRAMMET	9
2.2 ÖVRIGA SYNPUNKTER	16
3. INKOMNA YTTRANDE OCH SYNPUNKTER	18
3.1 STATLIGA OCH REGIONALA MYNDIGHETER	18
3.1.1 Länsstyrelsen i Västra Götalands län	18
3.1.2 Göteborgsregionens kommunalförbund (GR).....	19
3.1.3 Kollektivtrafiknämnden, Västra Götalandsregionen	20
3.1.4 Trafikverket	20
3.1.5 Västtrafik	21
3.2 GRANKOMMUNER	22
3.2.1 Kungsbacka kommun	22
3.2.2 Mölndals stad.....	22
3.2.3 Partille kommun	22
3.3 STADSDELSNÄMNDER	24
3.3.1 Angereds stadsdelsnämnd.....	24
3.3.2 Askim–Frölunda–Högsbo stadsdelsnämnd	24
3.3.3 Centrumets stadsdelsnämnd	25
3.3.4 Lundby stadsdelsnämnd	26
3.3.5 Majorna–Linné stadsdelsnämnd	26
3.3.6 Norra Hisingens stadsdelsnämnd	27
3.3.7 Västra Hisingens stadsdelsnämnd.....	28
3.3.8 Västra Göteborgs stadsdelsnämnd.....	29
3.3.9 Örgryte–Härlanda stadsdelsnämnd	30
3.3.10 Östra Göteborgs stadsdelsnämnd	31
3.4 ÖVRIGA KOMMUNALA NÄMNDER OCH FÖRVALTNINGAR	33
3.4.1 Nämnden för konsument- och medborgarservice.....	33
3.4.2 Kulturnämnden.....	33
3.4.3 Miljö- och klimaternämnden	34
3.4.4 Park- och naturnämnden	35
3.4.5 Sociala resursförvaltningen.....	36
3.4.6 Stadsbyggnadsnämnden	36
3.4.7 Utbildningsnämnden	37
3.5 POLITISKA PARTIER	39
3.5.1 V, M, S, MP och FP i Byggnadsnämnden	39
3.5.2 (M) i Lundby stadsdelsnämnd	39
3.5.3 Vägvalet.....	39
3.6 KOMMUNALA BOLAG	41
3.6.1 Förvaltnings AB Framtiden.....	41
3.6.2 Göteborg Energi, GE	41
3.6.3 Göteborgs Hamn, GHAB	41
3.6.4 Göteborgs Stads Parkerings AB	41
3.6.5 Got Event	42
3.6.7 HIGAB.....	43
3.6.8 Renova.....	43

3.7 ORGANISATIONER	44
3.7.1 Cykelfrämjandets Göteborgskrets	44
3.7.2 Göteborgs Cykelförbund	45
3.8 PRIVATPERSONER	46

1. INLEDNING

1.1 REMISSFÖRFARANDET

Cykelprogram för en nära storstad 2015–2025 – remissversion, har under perioden 12 juni till 30 september 2014 varit ute på remiss. Handlingarna har skickats till drygt 100 remissinstanser (se sändlista).

Under remisstiden har handlingarna varit tillgängliga på webbplatsen goteborg.se/cykla. Där fanns även information om möjligheterna att lämna synpunkter via e-post eller brev.

Att cykelprogrammet var ute på remiss kommunicerades genom information på goteborg.se, i Göteborgs-Posten och under ett evenemang i samband med den bilfria dagen i september.

1.2 MÖTEN OM REMISSVERSIONEN

Under remisstiden bjöds föreningar och allmänhet in till ett öppet informationsmöte om cykelprogrammet i Älvrummet. Ett sjuttiototal personer kom för att lyssna.

Stadsdelsförvaltningarna bjöds in till ett särskilt seminarium om cykelprogrammet med fokus på sociala konsekvenser och barnperspektivet.

Totalt deltog 20 personer från stadsdelsförvaltningarna, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret.

Presentationer har gjorts på stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret och park- och naturförvaltningen, park- och naturnämnden samt Parkeringsbolaget. Dessutom har informationsmöten hållits på ett flertal myndigheter och intresseorganisationer.

1.3 INKOMNA YTTRANDE OCH SYNPUNKTER

Sammanlagt har 100 yttranden och synpunkter kommit in. Av dessa är tio från stadsdelsnämnder, sju från övriga kommunala nämnder och sju från kommunala bolag. Tre kranskommuner samt Göteborgsregionens kommunalförbund har svarat. Dessutom har länsstyrelsen, Trafikverket, Västtrafik och Västra Götalandsregionens kollektivtrafiknämnd kommit in med synpunkter. Svar har också kommit från ett politiskt parti, tre enskilda organisationer och totalt 64 privatpersoner. Varje inkommet yttrande finns sammanfattat i denna rapport.

Sändlista

Statliga och regionala myndigheter

Länsstyrelsen Göteborg
Trafikverket Region Väst
Länsordningspolisen/
Polismyndigheten Västra Götaland
Västra Götalandsregionen
Västrafik Göteborgsområdet
Transportstyrelsen

Grannkommuner och kommunförbund

GR, Göteborgsregionens kommunalförbund
Ale kommun
Härryda kommun
Kungsbacka kommun
Kungälv kommun
Mölndals stad
Partille kommun
Öckerö kommun

Politiska partier

Centerpartiet
Folkpartiet
Kristdemokraterna
Miljöpartiet
Moderaterna
Socialdemokraterna
Sverigedemokraterna
Vägalet
Vänsterpartiet

Stadsdelsnämnder

SDN Angered
SDN Askim–Frölunda–Högsbo
SDN Centrum
SDN Lundby
SDN Majorna–Linné
SDN Norra Hisingen
SDN Västra Göteborg
SDN Västra Hisingen
SDN Örgryte–Härlanda
SDN Östra Göteborg
SDN Angered

Facknämnder

Stadsbyggnadsnämnden
Fastighetsnämnden
Idrotts- och föreningsnämnden
Nämnden för konsument- och medborgarservice
Kretslopp- och vattennämnden
Kulturnämnden
Lokalnämnden
Miljö- och klimatnämnden
Park- och naturnämnden
Sociala resursnämnden
Trafiknämnden
Utbildningsnämnden
Färdtjänstnämnden

Organisationer och övriga remissinstanser

Naturskyddsföreningen i Göteborg
Chalmers tekniska högskola
Kulturgeografiska institutionen vid Göteborgs universitet
Mistra Urban Futures
Cykelfrämjandet
DHR
Handikappföreningarnas samarbetsorgan (HSO)
Synskadades Riksförbund (SRF)
Föreningen för barn, unga och vuxna med utvecklingsstörning (FUB)
Fotgängarnas förening
Sveriges kommuner och landsting
NTF
Västsvenska Handelskammaren
Innerstaden

Sändlista forts.

Kommunala bolag

Bostads AB Poseidon
 Boplats AB
 Familjebostäder i Göteborg AB
 Förvaltnings AB Framtiden
 Förvaltnings AB GöteborgsLokaler
 Got Event AB
 GREFAB
 GRYYAB
 Business Region Göteborg, BRG
 Gårdstensbostäder AB
 Göteborgs Egnahems AB
 Göteborg Energi AB
 Göteborgs Hamn AB
 Göteborgs Spårvägar AB
 Göteborgs Stads Bostads AB
 Göteborgs Stads Parkerings AB
 Göteborg & Co
 Gatubolaget
 HIGAB
 Liseberg AB
 Renova AB
 Älvstranden Utveckling AB
 Utveckling Nordost AB

Cykelnätverk

Chalmers
 CK Master
 Club global
 CSS
 Cykelfrämjandet
 Cykelåkeriet Tramperiet
 Duells
 Ecoprofile
 EcoRide AB
 Göteborgs universitet
 Hisingens CK
 Hyresgästföreningen
 Jordens vänner
 Komet Club Rouleur
 Koucky & Partners AB
 Lygnens vänner
 MoveByBike
 Naturskyddsföreningen
 Nishiki
 Smekab AB
 Sportson
 Studieförbundet
 Super Sustainable
 Svenska Cykelsällskapet
 YIMBY
 Åkes Sportservice
 Trafikistan.se
 Svenska Cykelförbundet

2. SAMMANFATTNING MED KOMMENTARER

Majoriteten av remissvaren är mycket positiva och framhåller att planen i stort sett är ambitiös och genomarbetad. Sammanfattningsvis har inga större revideringar gjorts av planen 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, även om inte alla enskilda synpunkter framgår av nedanstående sammanfattning. Många synpunkter återkommer och har därför sammanfattats i teman. Dessa teman presenteras här tillsammans med korta kommentarer med en beskrivning av vad som har reviderats i cykelprogrammet.

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

2.1 SYNPUNKTER PÅ CYKELPROGRAMMET

”Prioritera inte bara centrala staden.”

Flera remissvar, särskilt flertalet stadsdelsnämnder som Angered, Örgryte–Härlanda, Askim–Frölunda–Högsbo, Norra Hisingen och Västra Hisingen påpekar att cykelprogrammets satsningar på centrala staden ger intryck av att det inte ska satsas i andra områden. Flera svar framhåller Hisingen som förbisett i programmet och menar att områden, som till exempel norra Hisingen, 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. Bland andra stadsbyggnadsnämnden och sociala resursnämnden anser att cykelprogrammet också borde prioritera områden där många kör bil samt socioekonomisk utsatta områden.

Stadsdelsnämnden Västra Göteborg och Vägvalet skriver att cykling i förort också är viktig, och att cykelnätet där har större hål. Bra cykelvägar och cykelparkeringar vid förskolor och skolor, och möjlighet att byta till kollektivtrafik, underlättar för föräldrar att välja bort bilen.

Kommentar

Ingen direkt bearbetning är gjord, utan cykelprogrammets prioriteringsordning kvarstår. Prioriteringen grundar sig i trafikstrategins genomförandeprincip att prioritera inifrån och ut. Vi vill satsa där många cyklar för att klara kapaciteten och för att skapa bra framkomlighet och hög trafiksäkerhet. Det är flest cyklister och andra trafikanter i centrala staden och ökningen av cyklister och annan trafik är störst här. De centrala delarna behöver därför prioriteras för att hantera de ökande kraven på kapacitet så att alla får plats. Dessutom finns det fler konflikt-punkter här som måste åtgärdas. Pendlingscykelnätet är också prioriterat och täcker hela Göteborg. Ytterområdena har ofta ett relativt väl utbyggt cykelvägnät, och där finns också gator som är lämpliga att cykla på. Vid exploatering och ombyggnationer i andra områden kommer cykelbanor att byggas.

”Cykelprogrammet fokuserar alltför mycket på arbetspendling.”

Snabb arbetspendling i pendlingscykelnätet är bra för dem som har fysik för det, men den snabba cykeltrafiken utgör en fara för långsammare trafikanter och för barn, äldre och funktionsnedsatta. Det menar bland annat stadsdelsnämnden Örgryte–Härlanda samt några privatpersoner.

Vid sidan av arbetsresorna måste andra typer av cykelresor, som service- och fritidsresor, inkluderas i programmet anser miljönämnden, Got Event samt några privatpersoner.

Arbetsresor består ofta av flera, korta delresor med olika fordon och syften; till förskola med barn, till jobbet per cykel eller kollektivtrafik, hemåt via affärer, skola, bibliotek med mera. Det som för andra göteborgare utgör ett pendlingscykelnät, är för centrumborna lika ofta ett lokalt cykelnät, till exempel för vardagstransporter, påpekar stadsdelsnämnden Centrum.

Cykelnätet bör också passa för fritid, motion och rekreation och för turister framhåller Svenska Cykelsällskapet och länsstyrelsen. Särskilt evenemangsperspektivet behöver utvecklas anser Got Event.

De nya cykelbanorna bör inte ligga i direkt anslutning till större trafikleder, och befintliga bör skärmas av med hjälp av lämplig vegetation, skriver länsstyrelsen, och stadsdelsnämnden Västra Hisingen menar att cykelbanorna gärna får gå genom vackra omgivningar.

Kommentar

Cykelprogrammet fokuserar inte bara på arbetspendling utan cykelnätet, inklusive pendlingscykelnätet, är till för alla typer av resor. Detta har förtydligats i cykelprogrammet genom att ytterligare framhäva att pendlingscykelnätets syfte är att knyta samman kommundelscentra och andra större målpunkter som ligger längre ifrån varandra, med ett cykelnät som har extra god framkomlighet, oavsett typ av resa.

Cykelprogrammet prioriterar, förutom centrala staden, pendlingscykelnätet. Motivet till detta är att förbättra framkomligheten och möjliggöra snabba cykelresor i ett mer grovmaskigt cykelnät. Uppföljningar och dialog med olika intressenter visar på ett stort behov av bättre framkomlighet på cykelvägarna särskilt med tanke på att marknaden för elcyklar ökar. Ett pendlingscykelnät kommer att öka cykelns konkurrenskraft gentemot bilen för cykelresor utanför centrala staden.

Frågan om turismcykling behandlas inte i cykelprogrammet. Utgångspunkten är inte att skapa stråk för turister, men det system som skapas ska vara bra även för besökare.

”Barnperspektivet måste förstärkas.”

I cykelprogrammet prioriteras arbetspendling med cykel. Flertalet stadsdelsnämnder som Askim–Frölunda–Högsbo, Centrum, Östra Göteborg, Norra Hisingen, stadsbyggnadsnämnden samt privatpersoner efterlyser ett tydligare barnperspektiv. Man menar att programmets fokus på arbetspendling inte gynnar barn, fotgängare och långsammare cyklister. Det lokala cykelnätet är viktigt för barn, inte minst säkra cykelvägar till skola och förskola i alla delar av kommunen. Länsstyrelsen menar att mer behöver göras för att uppmuntra barn att cykla till skola och fritidsaktiviteter i stället för att bli skjutsade.

Cykelbanorna bör vara så breda att föräldrar och barn kan cykla två i bredd, påpekar nämnden för konsument- och medborgarservice samt flera privatpersoner.

Barn är inte trafikmogna, vilket planeringen måste ta hänsyn till.

Kommentar

Cykelprogrammet har kompletterats med ett avsnitt som beskriver på vilket sätt barnperspektivet har beaktats i programmets åtgärdsområden. Det finns rekommendationer som säger att barn är mogna att cykla på egen hand när de är 12 år. Cykelinfrastrukturen ska planeras utifrån den förutsättningen. Den tillförda texten förklarar på vilket sätt trygghet, säkerhet, god orienterbarhet och ett sammanhängande cykelvägnät är viktiga faktorer för att erbjuda unga möjligheten att cykla på egen hand. Hela programmet har beaktats ur ett trafik-säkerhetsperspektiv, vilket har utvecklats ytterligare och är en viktig förutsättning för att möjliggöra cykling i de flesta åldersgrupper. Dessutom poängteras vikten av att skapa bredder på cykelbanorna som tillåter säkra omcyklingar och utrymme för både långsamma och snabba cyklister så att alla grupper ska känna sig trygga. Cykelprogrammet förespråkar också en tydlig och enhetlig utformning vilken ska underlätta tolkningen av hur man ska bete sig i trafikmiljön. För barn och unga, liksom för alla andra, ska utformningen och trafikregleringen var sådan att det är lätt att göra rätt. Genom att åstadkomma allt detta förbättras också ungas möjligheter att cykla till skola och fritidsaktiviteter.

I remissversionen poängterades att särskild hänsyn ska tas till barns skolvägar och detta står kvar som en viktig princip. Cykelprogrammet har dock kompletterats med en ruta som beskriver hur Göteborgs Stad arbetar med barns skolvägar generellt.

”Bristande trafik kunskap.”

Många synpunkter handlar om bristande trafik kunskap och trafikvett: Hur få cyklister att cykla lagligt? Hur få gångtrafikanter att gå bara där de ska? Många storstadsbor skaffar aldrig körkort och missar därmed den kunskap som sprids i trafikskolor. Utan att veta särskilt mycket om vilka regler som gäller, befinner de sig ändå i trafiken, som fotgängare, cyklister eller passagerare. Det framgår inte tillräckligt tydligt i cykelprogrammet hur vi ska få trafikanter att enas om och följa gemensamma regler. Trafikundervisning behövs på flera nivåer, till exempel bör skolan ta ett större ansvar för att alla får grundläggande trafikutbildning. Frågan hur vi ska få trafikanter att enas om gemensamma hänsynsregler har inte fått tillräckligt utrymme i cykelprogrammet.

Ovanstående synpunkter framhåller bland andra stadsbyggnadsnämnden, Göteborg Energi, nämnden för konsument- och medborgarservice, Göteborgs Cykelförbund samt flera privatpersoner.

Kommentar

För att främja ett gott trafikbeteende ser trafikkontoret inte det som en primär åtgärd att bedriva utbildning om trafikregler; istället bör man skapa ett bra trafiksystem. Genom bra och tydlig utformning för cyklister blir det lättare att följa trafikregler och att skapa ett bra trafik klimat. Detta är något som redan framhålls i cykelprogrammet.

Trafikkontoret arbetar redan med att stötta skolor i deras trafikundervisning samt arbetar med att ta ett helhetsgrepp kring barns skolresor – i cykelprogrammet har exempel på detta arbete lagts till.

Trafikkontoret jobbar också brett kommunikativt med att förmedla budskapet att ett gott trafik klimat är något alla trafikanter kan bidra till. I en kampanj under 2014 som riktades till alla trafikanter kommunicerades begreppet ”trafik-intelligens” eller ”TQ” i syfte att uppmärksamma frågan. Hur detta arbete kan utvecklas är dock en alltför specifik fråga för att ta med i cykelprogrammet.

”Komplettera programmet med resonemang om jämställdhet och jämlikhet.”

Flertalet stadsdelsnämnder som Angered, Majorna–Linné, Östra Göteborg, Norra Hisingen, Centrum med flera, nämnden för konsument- och medborgarservice samt några privatpersoner 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.

Kommentar

Trygghet, säkerhet, orienterbarhet och tillgänglighet är viktiga faktorer för att skapa jämlika och jämställda cykelmöjligheter. Dessa faktorer har redan lyfts fram i cykelprogrammet och beskrivs som funktionskrav för cykelvägnetet.

Att övervinna kulturella faktorer för cykling behandlas inte i programmet utan bygger på insatser från stadsdelarna, där trafikkontorets roll kan vara att bistå med stöd.

I cykelprogrammet har ett tillägg gjorts som poängterar vikten av att det sociala perspektivet ska få inverkan på hela processen när cykelprogrammet ska realiseras. Metoden för detta beskrivs och det kan handla om att, i samarbete med stadsdelen, samla in information om cyklisternas behov när en utbyggnadsplan ska tas fram eller att genomföra sociala konsekvensanalyser i trafikförslag.

”För lite om fördelarna för folkhälsa och miljö.”

Miljönämnden samt nämnden för konsument- och medborgarservice efterlyser en tydligare koppling mellan cyklingens positiva miljöeffekter och lokala miljö-kvalitetsmål. Sociala resursnämnden saknar ett fördjupat hälsoperspektiv knutet till socialt hållbar utveckling. Cyklisterna bör premieras för att de inte belastar miljön, och för att de rör på sig, anser flera privatpersoner. Idag är det bilisterna som gynnas med skatteavdrag och företagsbilar, trots att de dessutom utsätter cyklisterna för såväl dålig luft som höga bullernivåer.

Kommentar

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 i delmål och i relativa tal och ambitionsnivån bör höjas ytterligare. Hellre ett procentuellt mål än ett i absoluta tal, skriver bland andra länsstyrelsen, kulturnämnden och en privatperson.

Kommentar

Cykelprogrammet är en fördjupning av trafikstrategin som har satt andelsmål för alla trafikslagen. Trafikstrategin har då valt att inte sätta ett specifikt mål för cykel utan har sagt att antalet resor med cykel och gång ska fördubblas till 2035. Med tanke på att det gjordes relativt få resor med cykel jämfört med gång 2011, som är det basår som trafikstrategin räknar från, bör mängden cykelresor ha större potential att öka än resor till fots.

”Poängtera vikten av att minska konflikterna mellan fotgängare och cyklister.”

Fotgängare och cyklister kommer ofta i konflikt med varandra när cykelbana och gångstråk löper parallellt utan effektiva avgränsningar. En utformning behöver utvecklas som gör korsningspunkterna mellan gående och cyklister säkrare. Det skriver bland andra stadsdelsnämnderna Centrum, Östra Göteborg, Örgryte-Härlanda samt park- och naturnämnden och några privatpersoner.

Många poängterar vikten av att det är bättre att bygga fler enkelriktade cykelbanor och att gående och cyklister ska vara separerade, det vill säga: bygg inte gemensamma cykel- och gångbanor. Gångbanor måste ha lika bra standard som cykelbanor så att gående inte frestas att välja den slätare och mindre halkiga cykelbanan, framhåller kulturnämnden, stadsdelsnämnderna Lundby, Örgryte-Härlanda och Centrum, Vägvalet, Cykelfrämjandet samt ett antal privatpersoner.

Kommentar

Att lösa den här problematiken är en tydligt uttalad ambition i cykelprogrammet. Detaljerade förslag på utformningar kommer att tas fram inom aktiviteten att uppdatera Teknisk handbok.

”Prioriterad cykling från program till verklighet.”

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

Men 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. Det menar bland andra miljönämnden och Mölndals stad.

Övergripande samordning behövs för att pågående cykelbanebyggen inte ska avvika helt från cykelprogrammets intentioner. Flera vittnar om röriga och svåra trafiksituationer som uppstått på grund av att trafiken planerats vid skilda tidpunkter och av olika aktörer. Att förankra programmet inklusive detaljerade planer och årliga handlingsplaner i alla led i staden ses som en utmaning. Genomförda projekt kan behöva ses över med cykelprogrammets glasögon, hävdar Mölndals stad samt några privatpersoner.

Cykelprogrammets intentioner får inte kollidera med tidigare styrdokument och riktlinjer, beträffande parkering, cykelparkering och säkerhet vid byggnation, påpekar Förvaltnings AB Framtiden.

Kommentar

Inga revideringar görs; cykelprogrammet beskriver redan vad som behöver göras för genomförandet.

Cykelprogrammet är en fördjupning av stadens trafikstrategi. Trafikstrategin är vägledande för hur hela trafiksystemet och gaturummet i Göteborg ska utvecklas. Inom ramen för implementeringen av trafikstrategin ska riktlinjer och stöd tas fram för hur prioritering i gaturummet ska göras. Cykelprogrammet i sin tur beskriver hur cyklingens attraktivitet ska öka och påtalar behovet av utrymme.

För att säkra att cykelprogrammets intentioner och funktionskrav uppnås, ska mer detaljerade riktlinjer i form av checklistor och utformningsprinciper tas fram, i enlighet med de aktiviteter som presenteras i cykelprogrammet. Detta är viktigt för att säkerställa en mer enhetlig och sammanhängande utformning. I detta ingår att höja kunskapen på alla nivåer om cykelprogrammets intentioner och mer detaljerade krav.

Uppföljningar dels för att säkerställa att funktionskraven uppnås, dels för att förbättra cykelplaneringen poängteras också i cykelprogrammet.

2.2 ÖVRIGA SYNPUNKTER

”Lastcyklar och elcyklar spås ökad användning.”

Det framgår inte av programmet om det beräknade utrymmesbehovet på cykelbanor och parkeringar har anpassats efter mer utrymmeskrävande cykeltyper. Cykelprogrammet borde utreda hur en ökad användning av elcyklar påverkar cyklandet, och ta hänsyn till att ökad användning av elcyklar medför särskilda krav på laddningsmöjligheter, bredare banor för högre hastigheter och säkrare parkering med mera. Detta är synpunkter som framförs av länsstyrelsen, Trafikverket, miljönämnden, utbildningsnämnden, Göteborgs Parkerings AB, stadsdelsnämnden Centrum, Cykelfrämjandet, Vägvalet, Mölndals stad samt av ett flertal privatpersoner.

Kommentar

Pendlingscykelnätet såsom det beskrivs i cykelprogrammet ska utformas så att det är möjligt att cykla i 30 km/h och hålla en medelhastighet på 20 km/h. Syftet är bland annat att skapa bra stråk för elcyklar. Justeringar har gjorts i planeringsprinciperna för att bättre anpassa framkomligheten efter lastcyklars utrymmesbehov.

”Kollektivtrafik och cykel.”

Resenären måste kunna ta med cykel i kollektivtrafiken och det måste finnas cykel-parkeringar vid hållplatser för alla som vill cykla en bit och åka kollektivt en annan. Det understryker kollektivtrafiknämnden, stadsbyggnadsnämnden, Göteborgs Parkerings AB, stadsdelsnämnderna Lundby och Östra Göteborg samt Vägvalet, Cykelfrämjandet, Svenska cykelsällskapet samt flera privatpersoner.

Kommentar

Västtrafik/Västra Götalandsregionen ansvar för att hantera möjligheten att ta med cykel i kollektivtrafiken. Trafikkontoret kan dock påtala behov och önskemål. Cykelprogrammet understryker redan vikten av att kombinera cykel och kollektivtrafik, bland annat genom att man ska kunna ta med cykeln till hållplatser och perronger, samt att cykelparkeringar ska finnas vid hållplatserna.

”Lånecyklar bör finnas även utanför centrum.”

Lånecyklar bör finnas även utanför centrum och gärna innefatta el- och lastcyklar. Det framhåller kulturnämnden, politiska ledamöter i stadsbyggnadsnämnden (i ett särskilt yttrande), stadsdelsnämnderna Lundby, Örgryte–Härlanda, Östra Göteborg och Västra Göteborg samt Göteborgsregionens kommunalförbund och en privatperson.

Kommentar

Ett lånecykelsystem håller på att utredas och en expansion blir aktuell vid ny upphandling av lånecykelsystem.

”Samverkan”

Trafikkontoret måste samordna cykelprogrammets intentioner med andra myndigheter och företag för enhetlig standard och underhåll. Det är viktigt med samråd och samarbete mellan förvaltningarna, skriver Förvaltnings AB Framtiden, Got Event, park- och naturnämnden samt stadsdelsnämnden Norra Hisingen. Mölndals stad framhåller att det är avgörande med brett stöd på politisk nivå, inom förvaltningarna, bland externa aktörer och hos en bred majoritet av medborgarna.

Göteborgsregionens kommunalförbund och kollektivtrafiknämnden skriver att gemensamma utvecklingsprojekt mellan kommuner och kollektivtrafiknämnden/Västrafik med fokus på cykel och kollektivtrafik är en förutsättning för att öka resandet med båda trafikslagen. Även ett regionalt samarbete, i syfte att skapa ett gemensamt pendlingscykelnät med enhetlig standard, måste till.

Kommentar

Cykelprogrammet poängterar vikten av samverkan och tillägg har gjorts för att poängtera vikten av regional samverkan. Redan idag pågår ett samarbete med bland annat kranskommuner, Göteborgsregionens kommunalförbund och Trafikverket. Detta samarbete kan dock förbättras och utvidgas till andra intressenter. Det ska också nämnas att det pågår ett arbete med att ta fram en regional cykelplan för Västra Götalandsregionen.

3. INKOMNA YTTRANDE OCH SYNPUNKTER

I detta kapitel presenteras en sammanfattning av varje remissvar som kommit in.

3.1 STATLIGA OCH REGIONALA MYNDIGHETER

3.1.1 Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Beredning

Vad som anges nedan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning vid en avvägning mellan olika framförda synpunkter.

Övervägande

Göteborgs Stads förslag till cykelprogram för en nära storstad 2015–2025 har en hög ambitionsnivå med en tredubbling av antal cykelresor fram till år 2025. Länsstyrelsen är dock tveksam till om just antal cykelresor är den viktigaste måttenheten för exempelvis miljö och klimat. Där är andel cykelresor av större betydelse. En tredubbling av antalet cykelresor är här liktydigt med en ökning från 6 till 12 procent. Samtidigt förväntas det totala resebehovet öka med 27 procent. 12-procentmålet för cyklandet fanns redan år 2012. Därför borde nuvarande förslag till cykelprogram kunna sikta högre. Antal cykelresor har redan ökat med 10 procent per år. Vidare antyds att nivån är låg i jämförelse med exempelvis Malmö och Köpenhamn. Malmö har redan dubbelt så stor andel cykelresor som målet i Göteborgs cykelprogram år 2025.

Mot denna bakgrund anser länsstyrelsen att kommunen kan höja cykelprogrammets ambitionsnivå för cyklandet, samt utveckla cykelprogrammet när det gäller stadens luft, trafiksäkerhet, mellankommunal samordning, klimatanpassning, cykelturism, lastcykel, cykelparkering, tillgänglighet, attitydförändring, energihushållning, samt koppling till annan infrastruktur och kollektivtrafik, enligt nedan.

Motiv för bedömningen

Stadens luft En ökad cykelandel i Göteborg är positivt ur luftkvalitetsperspektiv. Halterna av luftföroreningarna är ofta som högst under vinter och vårvinter. Det vore därför positivt för luftkvaliteten om sommarcyklisterna i större utsträckning kunde få att cykla på vintern.

Cykelbanor bör inte förläggas i direkt anslutning till större trafikleder för att klara Naturvårdsverkets miljökvalitetsnormer för luft. De befintliga cykelbanorna vid stora trafikleder kan skärmars av med hjälp av lämplig vegetation. Det som bör undvikas är växter som orsakar pollen och en försämring av luftombytet med mera. Växterna behöver också vara tåliga för luftföroreningar.

Trafiksäkerhet Länsstyrelsen anser att cykelprogrammet mycket förtjänstfullt berör trafiksäkerheten, men den kan utvecklas i fråga om barns resväg till och från skola och fritidsaktiviteter. Det är bra för hälsa, miljö och klimat om barn kan cykla till skola och fritidsaktiviteter. Föräldrar som skjutsar sina barn med bil bidrar till mer trafik, vilket kan leda till att fler skjutsar sina barn till skolan med bil, vilket ytterligare kan förvärra trafiksituationen. Kommunen får gärna utveckla hur cykelprogrammet kan bidra till att bryta denna onda cirkel.

Mellankommunal samordning Det pågår större stadsutvecklingsprojekt i Fässbergsdalen och Mölndalsåns dalgång. Länsstyrelsen anser att cykelprogrammet kan bli tydligare för att ha betydelse för stadsutvecklingen i Fässbergsdalen och Mölndalsåns dalgång.

Klimatanpassning Länsstyrelsen anser att cykelprogrammet kan ha en klimatanpassad cykelstrategi. Med ett förändrat klimat förväntas fler och intensivare regn och då kanske fler ställer cykeln hemma för att åka bil eller kollektivtrafik. Långvarig värmebölja, kan också påverka cykelanvändningen.

Cykelturism Cykelplanen har tydligt fokus på arbetspendling, men är något tunn i avseende på cykelturism. För cykelturismen är andra frågor viktiga, än de för arbetspendlingen. En tjänst som exempelvis Styr & Ställ kan vara populär i denna målgrupp. Det är viktigt att lånecyklarna har god koppling till kollektivtrafik och turiststråk.

Lastcykel Cykelutvecklingen går fort i Sverige. I cykelprogrammet omnämns att potentialen för ökad cykelanvändning är störst för korta resor, men lastcykeln kan bli ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. I cykelprogrammet saknas dock en strategi för ökad användning av lastcykel, vilka kräver större utrymme än vanlig cykel.

Cykelparkering Länsstyrelsen är positiv till att kommunen tar fram en cykelparkeringsplan. Hur en sådan ska förhålla sig till kommunens parkeringsnorm måste vara tydligt. En cykelparkeringsplan måste också ta hänsyn till lastcyklars krav på parkeringsutrymme.

Tillgänglighet Tillgänglighet är en viktig faktor för att få fler att använda cykel och längre upp i åldern. Det finns olika hjälpmedel, såsom elcyklar eller cykelhissar. Cykelplanen bör utvecklas när det gäller tillgänglighet.

Attitydförändring Länsstyrelsen är positiv till kommunens avsikt att ta fram en kommunikationsstrategi för ökad cykelanvändning.

Energiushållning Cykeln är ett positivt transportmedel ur energihushållningssynpunkt, och kan bidra till att minska transportsektorns negativa miljöpåverkan. Cykelplanen skulle kunna belysa energieffektiva och miljövänliga drift- och underhållsmetoder för cykelinfrastruktur.

Koppling till övrig infrastruktur och kollektivtrafik Cykelplanen kan utveckla hur cykelinfrastrukturen ska fungera tillsammans med övrig infrastruktur och kollektivtrafik. Det kan handla om möjligheten att byta mellan trafikslag eller ta med cykeln i kollektivtrafiken.

3.1.2 Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)

Överväganden

Göteborgs Stad presenterar ett mycket genomarbetat plandokument. Det är lättillgängligt och strukturerat på ett sätt som kommer att underlätta spridning och förankring av planens åtgärdsområden och aktiviteter. Vision och mål är ambitiösa men på intet sätt orealistiska. GR känner sig övertygad om att cykelplanen lägger en god grund för att skapa en attraktiv cykelstad och ett kraftigt ökat cyklande. Det är tillfredsställande att cykelplanen betonar vikten av att utgå ifrån cyklisternas specifika förutsättningar och behov, samt att arbetet ska ske i dialog med alla intressenter.

De fyra åtgärdsområdena balanserar varandra och bildar en helhet som saknats tidigare och innebär stora förbättringar för dem som dagligen arbetar med cykelfrågor, även utanför den egna kommunen. I GR:s ”Strukturbild för Göteborgsregionen” betonas vikten av att gemensamt verka för att skapa en attraktiv och lättillgänglig

regional kärna. Göteborgs Stads cykelnät är i hög grad sammanvävt med flera av kranskommunernas cykelinfrastruktur och kommer därför att påverkas av cykelplanens genomförande.

GR instämmer i att ett gott pendlingscykelnät, med god framkomlighet kan göra cykel än mer konkurrenskraftigt för pendlingsresor även på längre sträckor. Särskilt i och med introduktionen av elcyklar. Det finns goda förutsättningar för ökad regional cykelpendling, särskilt mellan Göteborgs Stad och dess grannkommuner. En utökad samverkan överlag kring cykelinfrastruktur mellan de närmaste kommunerna är en viktig åtgärd för en ökad cykelpendling. Ett ökat regionalt perspektiv i kommunala cykelstrategier är en förutsättning för detta och skulle kunna förtydligas något i Göteborgs Stads cykelplan.

Cykelparkeringar och andra tjänster i form av till exempel låncyklar måste ses med ett regionalt perspektiv.

GR ska verka för att utveckla kommunövergripande cykelplanering och cykelstråk och därmed få invånarna i Göteborgsregionen att cykla mer. GR ser fram emot ett fortsatt gott samarbete med och aktivt deltagande från Göteborgs Stad i det kommande regionala cykelplanarbetet.

3.1.3 Kollektivtrafiknämnden, Västra Götalandsregionen

Ökad cykling kan avlasta kollektivtrafiken i högtrafik. Många av dagens relativt korta resor med kollektivtrafik kan med fördel utföras av cykel eller gång. Detta skulle medföra ledig kapacitet för nytillkomna resenärer under vissa perioder. På grund av säsongvariationerna för cykel, med låg andel cykling vintertid, blir vinterperioden dimensionerande för kollektivtrafiken. Ökad cykling under vintern kan vara gynnsam.

Det är viktigt att fortsätta arbetet med att koppla ihop kollektivtrafik och cykel. Styr & Ställ är ett bra exempel på detta som borde kunna utvecklas vidare. Västtrafik har uppdrag att se på hur ”hela resan” med kombinerade resor kan utvecklas. Cykelplanens ambition att utveckla stödjande tjänster passar bra ihop med detta. Det är positivt att förslaget pendlingscykelnät innefattar kollektivtrafikens knutpunkter. Gemensamma utvecklingsprojekt mellan kommuner, kollektivtrafiknämnden och Västtrafik är en förutsättning för att öka resandet med både cykel och kollektivtrafik.

Även om cykelplanen är framtagen med Göteborg i fokus är det viktigt att se över kommungränserna. Cykelresornas längd har en potential att öka och ett regionalt sammanhängande cykelnät är en förutsättning. Detta är också viktigt för utvecklingen av besöks- och turistnäringen där cykelturismen har stor potential. Att finna samverkansformer med angränsande kommuner är därför viktigt.

Västra Götalandsregionen har påbörjat ett arbete med en regional cykelplan för att skapa en gemensam målbild som stöd för prioritering och planering av cykelåtgärder på det regionala vägnätet.

3.1.4 Trafikverket

Övervägande

Som helhet tycker Trafikverket att cykelplanen är ett bra och genomarbetat förslag som täcker in de nödvändiga åtgärder som bidrar till att skapa en attraktiv cykelstad. Man ser också positivt på målet att öka andelen cyklister, eftersom det gynnar både miljö och hälsa.

De fyra åtgärdsområden som cykelplanen pekar ut bidrar till en attraktiv cykelstad. Att cykelresan blir enklare, snabbare och säkrare bidrar till att nå målen för cykelplanen.

Eftersom cykelutvecklingen går fort framåt i Sverige vill Trafikverket belysa behovet av att göra plats för många sorters cyklar. Lådcyklar och cykelkarror kräver större utrymme än vanliga cyklar och det framgår inte av planen om det beräknade utrymmesbehovet på cykelbanor och parkeringar har anpassats efter dessa cykeltyper.

3.1.5 Västtrafik

Cykeln är, liksom kollektivtrafiken, ett miljövänligt och hälsosamt alternativ till att resa med bil. Cykelresan utgör ofta en del i en resekedja, ihop med kollektivtrafik, varför det är viktigt att man med cykel kan nå kollektivtrafikens hållplatser på ett säkert och tryggt sätt. Det är också viktigt att man kan parkera sin cykel vid hållplatsen utan att känna oro för stöld och skadegörelse. Här ser Västtrafik fram emot en fortsatt dialog med Göteborgs Stad.

Västtrafik vill poängtera riskerna med att i för hög grad blanda kollektivtrafik och cyklar. Spårvagnsspår utgör en stor fara för cyklister vilka riskerar köra ner i spåret och skada sig.

Genomgående cykelbanor som förläggs i direkt anslutning till hållplatser utgör en otrygghetsfaktor för väntande kollektivtrafikanter, i synnerhet om de utformas så som vid Svingeln. Det är därför av yttersta vikt att man, om man inte helt kan separera trafikantlagen, utformar cykelbanan så att det tydligt framgår att man här måste visa stor hänsyn till varandra.

3.2 GRANNKOMMUNER

3.2.1 Kungsbacka kommun

Från protokollet

Kommunstyrelsen har inget att erinra mot Göteborgs förslag till Cykelplan för en nära storstad 2015–2025 och översänder tjänsteutlåtandet som sitt yttrande.

3.2.2 Mölndals stad

Överväganden

Tekniska nämnden anser att cykelplanen är mycket genomtänkt, tydlig och i linje med Göteborgs nyligen antagna trafikstrategi. Göteborgs cykelnät är i hög utsträckning integrerat med Mölndals cykelnät. Det innebär att även Mölndal påverkas av Göteborgs cykelplan. Cyklisterna bryr sig inte om kommungränser, och de planeringsprinciper som ska gälla för Göteborgs pendlingscykelstråk kommer att behöva fortsätta in i Mölndal.

Cykelplanens åtgärdsområden, bör kunna vara en god grund för att skapa en attraktiv cykelstad och kraftigt öka cyklandet. I planen läggs förhållandevis stort fokus på infrastruktur, vilket förmodligen är rätt tänkt, då en infrastruktur som ger mycket goda förutsättningar för cykling är en grundsten för att lyckas.

Cykelplanen utgår från cyklisternas behov och slår därefter fast hur infrastrukturen behöver utformas och byggas. Det är sannolikt helt rätt sätt att jobba på. Det är positivt att planen lyfter fram framkomlighet och tillgänglighet för cyklister och ger dessa aspekter lika hög prioritet som trafiksäkerhet. Att cyklister tydligt beskrivs som ett eget trafikslag, med andra behov och förutsättningar än både bil- och gångtrafik är bra. Att funktionskrav även för nya typer av cykeltrafik som till exempel elcyklar och lådcyklar beaktas är bra och viktigt.

Det är bra att trafikkontoret inte nöjer sig med det som byggts tidigare, utan också föreslår förbättringar av det redan byggda. En liknande inriktning kommer sannolikt bli nödvändig i framtiden även för Mölndal, eftersom motsvarande brister i det befintliga cykelnätet finns även här.

Tekniska nämnden kan se två huvudsakliga utmaningar för att lyckas med cykelplanen. Den första är att få cykelplanen brett förankrad. Den andra utmaningen är att i praktiken få till det fysiska utrymme som krävs för att uppnå funktionskraven.

När det gäller prioritering mellan biltrafik och cykel, förefaller Göteborg att prioritera det senare, särskilt i innerstaden. En svårare avvägning blir den mellan cykeltrafiken och kollektivtrafiken. Det blir svårt att få till det attraktiva cykelnätet så länge som kollektivtrafikens stamnät konkurrerar om samma ytor. Att skapa tillräckliga och tydligt avgränsade ytor även för gående är också en utmaning som måste hanteras.

Från protokollet

Tekniska nämnden översänder tjänsteutlåtandet som eget yttrande över Göteborgs Cykelplan för en nära storstad 2015–2025.

3.2.3 Partille kommun

Överväganden

Utredningen har ett ambitiöst mål och tar ett helhetsgrepp. Cykelplanen är konsekvent genomförd och bör ge ett bra underlag för Göteborgs planering. Den påverkar även Partille kommuns invånares möjligheter att på ett bra sätt kunna ta med sig cykel över kommungränsen. Samtidigt ställer detta ett indirekt krav på att Partille möter upp med

en god infrastruktur på sin sida av kommungräns. Några områden som kan vara särskilt intressanta att samverka kring kan vara drift och skötsel av cykelvägnätet samt utformning, vägvisning, kommunikation och kartdata.

Partille kommun håller på att ta fram en egen cykelplan. Fasta mätpunkter för cyklar håller på att installeras och Partille delar gärna med sig av den informationen.

Partille ser en möjlig förlängning av Göteborgs pendlingsstråk som tar slut vid Östra sjukhuset, vidare till södra Sävedalen.

Från protokollet

Kommunstyrelsen översänder tjänsteutlåtandet som sitt eget yttrande.

3.3 STADSDELSNÄMNDER

3.3.1 Angereds stadsdelsnämnd

Överväganden

Cykling varken bullrar eller försämrar luftens kvalitet och har positiva effekter för hälsa och välbefinnande. I cykelplanen saknas dock ett resonemang kring vilka prioriteringar som behöver göras och hur cyklandet ska utvecklas, utifrån de olika bebyggelsestrukturer och sociala förutsättningar som finns i staden.

- Varför ska stadens centrala delar och pendlingscykelnätet prioriteras?
- Hur och varför ger det störst effekt?
- Hur stödjer detta den sociala hållbarheten i ett hela staden-perspektiv.

Det saknas också resonemang kring cykling utifrån ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv samt resonemang kring barn och cykling.

För en socialt hållbar stadsutveckling är det viktigt för Angered att det övergripande cykelstråket utvecklas och prioriteras. För att koppla ihop de olika stadsdelarna och minska barriärer och för att öka tryggheten i de befintliga stråken. Till exempel behövs ett nytt övergripande stråk utvecklas mellan Angered centrum och Hammarkullen via Spadegatan och Hålskogsgatan. Det är också viktigt att pendlingscykelstråk till Olofstorp prioriteras.

Från protokollet

Nämnden tillstyrker fortsatt arbete med cykelplanen och översänder tjänsteutlåtandet som sitt eget yttrande.

3.3.2 Askim–Frölunda–Högsbo stadsdelsnämnd

Överväganden

Stadsdelsnämnden anser att de fyra åtgärdsområden som tas upp i cykelplanen är mycket relevanta och genomarbetade, men att cykelplanen bör kompletteras med tydligt framåtsyftande utveckling, visionära lösningar och förslag.

Utbyggnaden av pendlingscykelnätet, förbättrad drift och underhåll, kommunikation av cykelstaden samt utvecklingen av stöd och tjänster, kommer att kräva ett omfattande tillskott av resurser. Utöver rena investeringskostnader krävs extra ekonomiska resurser för trafikförslag, utredning, pilotstudier och ytterligare personella resurser. För stadsdelsförvaltningens del kan det innebära personella resurser för samverkan.

Då barn och ungdomar är en viktig grupp som cyklar anser nämnden att planen kommer att medföra ökad tillgänglighet och trygghet för barn och ungdomar att cykla. Dock vill nämnden betona att cykelplanen behöver kompletteras med barnperspektiv.

Nämnden anser att det är viktigt att fokusera på arbetspendlingen, men önskar att cykelplanen kompletteras med den sociala dimensionen, upplevelsen av att cykla. Göteborg är också en stad att semestra hemma i. Detta ställer högre krav på att kunna ta sig exempelvis till grönområden, sjöar och havet. Det är viktigt att prioritera cykelbanor även utanför de centrala delarna, och till förskolor/skolor, annan kommunal service, köpcentra och idrottsområden.

Nämnden betonar vikten av att samplanera cykelbanor med exempelvis väg- och tunnelbyggen så det inte behöver kompletteras i efterhand.

Nämnden föreslår att man höjer nivån på åtgärderna för cykelinfrastruktur, och att staden utreder möjliga ställen där man kan bygga cykelbanor på höjden, över och under

mark. Att bygga i fler nivåer skulle kunna bidra till mer sammanhängande cykelinfrastruktur, öka attraktionskraften och tryggheten och motverka onödiga omvägar och stopp.

Cykelplanen vill uppmanera fler att cykla under vinterhalvåret. Nämnden förslår att man ser över om vissa sträckningar har potential att ha väderskydd och värmeslingor som också skulle minska behovet av snöröjning och sopning.

Nämnden anser att kommunikation är mycket viktig och att den kommande kommunikationsstrategin måste ange ansvar och resurser tydligt.

Från protokollet

Stadsdelsnämnden tillstyrker remissen gällande förslag till Cykelplan för en nära storstad 2015–2025 med de synpunkter som framgår av nämndens övervägande. Tjänsteutlåtandet översänds som stadsdelsnämndens eget yttrande.

3.3.3 Centrums stadsdelsnämnd

Överväganden

Förbättrade möjligheter för cykling i Göteborg påverkar dem som bor i Centrum på flera sätt eftersom både pendlingsnät och övergripande nät skär genom stadens centrala delar och därför påverkar stadsdelens invånare på flera, oavsett om man cyklar eller inte. Det är viktigt ta hänsyn till att dessa cykelstråk också utgör nära boendemiljö för invånare i den täta blandstaden. Det som för andra göteborgare utgör ett pendlingscykelnät eller övergripande nät, är för den som bor i centrum lika ofta ett lokalt cykelnät för vardagstransporter. Det kan vara svårt för barn och ovana cyklister.

Frågor kring trafiksäkerhet för barn och konflikter mellan gående och cyklister bör få hög prioritet när planen ska genomföras. I det fortsatta arbetet bör också fler aspekter kring cykling utöver arbetsresor lyftas fram.

Planen redovisar inte bakgrunden till att just 12 procent är målbild.

Det är mycket positivt att stort fokus läggs på åtgärder inom drift och underhåll.

För att undvika konflikter mellan cyklister och gående måste också gångytorna utformas så att det är lätt och bekvämt att färdas där – det är en ständig källa till otrygghet och irritation när rullstolar, barnvagnar, rullatorer, cyklar, rullväskor och mopeder framförs på cykelbanorna.

Kvinnors vardagsresor sker mer per cykel och till fots än mäns. Kvällstid upplever en fjärdedel av de kvinnor som är ute otrygghet, jämfört med mindre än en tiondel av männen. Cykelvägnätet måste ha god belysning, dras där det finns överblick och tunnlar bör undvikas för att cyklandet ska kännas tryggt. Cykelparkeringar som behövs i centrala lägen måste smälta in i stadsmiljön, upplevas som trygga och samtidigt inte utgöra nya barriärer.

Det är bra att planen lyfter framkomlighet per cykel som en viktig fråga under byggsleden. Det är samtidigt viktigt att nya områden som permanent eller tillfälligt reserveras för cykling lokaliseras och utformas på ett sätt som inte försämrar centrumbornas vardagsmiljö.

Nämnden anser att följande frågor behöver studeras vidare i det kommande arbetet:

- Hur ska den täta blandstaden vara tillräckligt trafiksäker för barn?
- Hur kan staden arbeta med beteendeförändringar hos cyklister för att åstadkomma större trafiksäkerhet?
- Hur kan staden samverka med privata aktörer för bra cykelparkering på kvartersmark? Större ytor för parkering av cyklar och cykelkärror konkurrerar också om barnens lektyta vid förskolor och skolor.

- Hur kan en cykelplan bidra till att skapa samband inom staden? Kan smart dragna cykelstråk bidra till integration mellan närliggande områden?
- Cykelvägar borde utvecklas som inte enbart vänder sig till vardagens nyttocyklister, för att göra cykling till en del av det urbana friluftslivet och underlätta en aktiv fritid?
- Hur kommer elcyklar och andra typer av nya fordon påverka vilka som vill cykla, vilka sträckor man cyklar och själva trafikmiljön på cykellederna?

Från protokollet

Stadsdelsnämnden tillstyrker förslag till Göteborgs Stads cykelplan – Cykelplan för en nära storstad 2015–2025 och översänder tjänsteutlåtandet som sitt eget yttrande.

3.3.4 Lundby stadsdelsnämnd

Övervägande

Kvinnor cyklar i regel mer än män. Därför är det extra viktigt att beakta trygghetsaspekterna vid utformning av cykelvägar och cykelparkeringar. Det är bra att särskilt fokus läggs på barns möjlighet att cykla säkert och tryggt till skola och andra målpunkter.

För att klara de mål och åtgärder som nämns i cykelplanen krävs omfattande ekonomiska resurser.

För att cykel ska vara ett fullgott alternativ till bil och kollektivtrafik är det väsentligt att cykelbanorna har ett tillfredställande underhåll under hela året så att cykling inte behöver vara säsongsbetonad.

För att ytterligare öka cykelns användning borde man utreda möjligheten till att kunna ta med sig cykel på bussar och spårvagnar. Man borde även utvidga Styr & Ställ till att också omfatta de centrala delarna av Hisingen.

Satsningen på cykeltrafik får inte påverka gåendes plats i staden och gaturummet på ett negativt sätt, då man i många fall konkurrerar om samma ytor. För att det inte ska bli konflikter mellan gående och cyklister bör cyklisterna separeras med tydlig fysisk avgränsning och mer jämsställas med biltrafiken, framförallt när det gäller pendelcykelnätet och det övergripande cykelnätet.

Det finns en stor brist i de nord-sydliga tvärförbindelserna i Lundby i kopplingen ner mot Lindholmen i Inlandsgatans förlängning. Det är viktigt att man här skapar en innovativ lösning för hur man ska korsa, under- eller överbrygga Lundbyleden och Hamnbanan. Utöver detta borde man bygga ut pendelcykelnätet mellan Björlandavägen, Wieselgrensplatsen och Lindholmen.

Det är angeläget att det skapas fler gång- och cykelförbindelser över älven.

Kartorna i handlingen borde vara mer detaljerade och tydligt visa ställningstaganden.

Från protokollet

Förslag till Cykelplan för en nära storstad 2015–2025 tillstyrks under förutsättning att framförda synpunkter beaktas. Tjänsteutlåtandet översänds som nämndens eget yttrande.

3.3.5 Majorna–Linné stadsdelsnämnd

Överväganden

Stadsdelsnämnden är positiv till förslaget och tillstyrker det i dess helhet med beaktande av nedanstående synpunkter.

Nämnden bedömer att säkrare cykling och fortsatta satsningar på åtgärder för cykelinfrastruktur kommer att på sikt ge samhällsekonomiska vinster i form av bland annat bättre miljö och förbättrad folkhälsa.

En socialkonsekvensanalys (SKA) bör genomföras även i utvecklingen av det övriga cykelvägnätet, inte bara det lokala nätet.

Många barn känner sig osäkra och otrygga i trafiken. Många uppger i enkät att det är först i och med körlektioner för bilkörkort som de fått utbildning i trafikregler. Nämnden vill därför lyfta in behovet av trafikutbildning i förskola och skola i cykelplanen för att förbereda barn och unga för cykelstaden Göteborg.

Trafiksystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Därför förordar nämnden att ett jämställdhetsperspektiv integreras i alla led av beslutsfattande, planering och utförande av cykelplanen.

Nämnden understryker vikten av att cykelplanen främjar cykelpendling genom föreslagna åtgärder: främja samt utveckla så kallad multimodalitet (byte mellan till exempel cykel, bil, kollektivtrafik på delsträckor), snabbcykelbanor, trygga cykel-parkeringar vid kollektivtrafikknutpunkter samt enhetlig skyltning och belysning av cykelvägar. Skyltningen bör likna vägskytningen för övriga fordon och vara sådan att det på längre avstånd syns vart man ska svänga.

För att underlätta att ta med cykel på tåg och bussar anser nämnden att föreslagna åtgärder i cykelplanen behöver kompletteras med information och påtryckningar på kollektivtrafiktransportörer.

Nämnden betonar betydelsen av att få offentliga, privata och ideella aktörer och andra berörda i genomförandet av cykelplanen.

Från protokollet

Stadsdelsnämnden tillstyrker remissen gällande Cykelplan för en nära storstad 2015–2025 med de synpunkter som framgår av nämndens överväganden. Tjänsteutlåtandet översänds som nämndens eget yttrande.

3.3.6 Norra Hisingens stadsdelsnämnd

Överväganden

Stadsdelsnämnden är positiv till cykelplan för Göteborg 2015–2025. Planen är gedigen och välarbetad och tar fasta på övergripande arbete för att åstadkomma ökad kvalitet för cyklister och ökad cykling generellt. Planen listar också konkreta aktiviteter som behöver genomföras för att nå dessa mål, och detta gör planen till ett konkret och användbart planeringsinstrument. Nämnden delar trafikkontorets bedömning av framgångsfaktorer och åtgärdsområden. Och lämnar nedan synpunkter på en övergripande nivå.

Nämnden ser en potentiell konflikt mellan utbyggnad av pendlingscykelnätet – som ska ha hög framkomlighet och snabbhet – och gångtrafikanter.

Inom de kommande tio åren förväntas Norra Hisingen få ett mycket stort tillskott på bostäder, vilka behöver knytas ihop med befintliga områden genom en kraftig utbyggnad av GC-nätet. Nämnden menar att strategier saknas för hur stadens perifera delar ska hanteras. Cykelplanens starka fokus på cykelfrämjande åtgärder inifrån och ut riskerar att drabba Norra Hisingen extra hårt då stadsdelen har stora arealer som ligger utanför Mellanstadens avgränsning. Områden med dåliga kopplingar och begränsad kollektivtrafik får med cykelplanens uttalade inriktning det relativt sett ännu sämre. En aktiv dialog med stadsdelarna som har kunskap om lokala förhållanden är därför mycket viktig.

Skolor i norra Skogome och Säve ingår inte i cykelplanens prioriterade områden. Där är gång- och cykelresor ibland rent av trafikfarliga, vilket leder till bilberoende och att föräldrar skjutsar barn i högre utsträckning än vad som är önskvärt. Denna fråga

behöver lyftas i rapporten och barnperspektivet i cyklandet behöver i vissa fall ges företräde oavsett geografisk plats. Det är viktigt att cykelplaneringen samordnas med planeringen av kollektivtrafiken, så att föräldrar kan cykla till och parkera cykeln vid förskola eller skola, och sedan fortsätta med kollektivtrafiken.

Det finns också andra viktiga perspektiv som nämnden hade önskat att rapporten hade behandlat, exempelvis jämställdhetsaspekter och folkhälsosfaktorer. Det kan finnas skäl att tro att män pendlingscyklar i högre grad. Att prioritera pendlingsnätet skulle därmed gynna män. Ett jämställdhetsperspektiv kan även kopplas till barnperspektivet; förbättrade cykelmöjligheter till skolor och förskolor gynnar i högre grad kvinnor eftersom de i större utsträckning ansvarar för omsorg om barnen.

Nämnden menar att det är mycket viktigt att cykelbanors standard och underhåll samordnas med alla ansvariga kommunala och statliga förvaltningar.

Nämnden anser att breda kommunikations- och dialoginsatser bör göras. Inte bara i centrala Göteborg utan också i områden där cyklandet är lågt men där det finns potential. Trafikpedagogiskt arbete med skolor framstår här som särskilt viktigt. Kommunikationsinsatserna behöver också utvärderas för att synliggöra vad de faktiskt lett till och vilka insatser som har störst effekt. Nämnden konstaterar också att planen inte beskriver vilka aktörer som ska arbeta med kommunikationsaktiviteter och dialog kring utvecklandet av cyklandet.

Från protokollet

Stadsdelsnämnden tillstyrker förslaget till Cykelplan för en nära storstad 2015–2025 under förutsättning att nämndens synpunkter beaktas. Tjänsteutlåtandet översänds som nämndens eget yttrande.

3.3.7 Västra Hisingens stadsdelsnämnd

Övervägande

Stadsdelsnämnden ser mycket positivt på att en ny cykelplan har tagits fram och ser fram emot att få uppleva Göteborg som en attraktiv cykelstad. Följande bör beaktas:

- Cykelplanen bör kompletteras med en tidplan, som översiktligt beskriver när i tiden olika åtgärder planeras och i vilka områden.
- Områden med stor andel av befolkningen som använder bil dagligen, liksom socioekonomiskt utsatta områden, bör prioriteras när planen genomförs.
- Fler personer än cyklisterna, såsom fotgängare och bilister, bör få framföra sina synpunkter.
- Det bör tydliggöras hur hänsyn ska tas till barn, äldre och personer med synskada eller annan funktionsnedsättning vid utvecklingen av cykelvägnätet.
- Framkomligheten för cyklisterna bör särskilt i stadens centrala delar och i områden med mycket biltrafik vägas mot säkerhet och trygghet för de gående. När valet står mellan cykelfartsgator och smalare cykelbanor, bör hänsyn tas till riskerna med att ”blanda” barn med biltrafik.
- Det bör framgå hur Göteborg planerar att samarbeta med kranskommunerna i utvecklingen av cykelvägnätet.
- Det framgår inte tydligt om Torslanda är tänkt att ingå i den geografiska prioriteringen mellan år 2015 och 2025, vilket nämnden ser som nödvändigt.

- Cykelplanen genomsyras av tanken ”*bäst för flest*”. Nämnden vill gärna se att hänsyn också tas till ett bredare hållbarhetsperspektiv, där resan ses som en upplevelse till exempel så kallade ”scenic routes”.
- Det bör framgå hur Göteborg planerar att samarbeta med kranskommunerna i utvecklingen av cykelvägnätet. Allt fler väljer att investera i en el-cykel, vilket ger nya förutsättningar att ta sig långa sträckor med cykel.

Nämnden påpekar att följande åtgärder inte omhändertas i cykelplanen:

- Vindskydd längs Älvsborgsbron.
- Bättre skydd mot stenskott längs 70-sträckor mellan cyklist (på cykelbanor) och bilister.
- Vad som gäller vid cykling i naturen.

Följande åtgärder är endast delvis omhändertagna:

- Höghastighets-cykelbanor ska vara separerade från fotgängare och gärna ha hastighetsskyltar.
- Destinationsskyltarna bör ses över. Det är till exempel oklart vad som menas med ”centrum”.
- Dålig säkerhet för motionscyklist på landsvägar särskilt när det saknas vägrenar.
- Cykelbanor ska placeras bakom busskurer, inte framför.
- Styr & Ställ till Hisingen.
- Fler pumpstationer och cykelverkstäder – helst i alla primärområden.
- Jämna och hårdgjorda ytskikt *både* på gångbana och på cykelbana, annars finns risk att fotgängare väljer cykelbanan.

Nämnden har följande synpunkter och önskemål till det fortsatta arbetet i tre områden i Västra Hisingen där åtgärder behövs i det lokala cykelvägnätet:

- Cykelbanor vid skolor i Björlanda och pendlingscykelväg från Björlanda mot Göteborg och Volvo/Göteborgs hamn. Göteborg stad skulle kunna göra en besparing genom att anlägga cykelbanor och underhålla dessa istället för att låta skolskjutsarna fortsätta.
- Ny sträckning från södra Torslanda till Volvo, via hamnen i stället för att cykla längs med Torslandavägen.
- Lilleby camping. En separat cykelbana ska dras hela vägen fram till campingen och cykelbanan borde fortsätta hela vägen till Sillviksbadet.

Från protokollet

Stadsdelsnämnden tillstyrker förslaget till cykelplan med synpunkter och översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som sitt eget yttrande.

3.3.8 Västra Göteborgs stadsdelsnämnd

Överväganden

Nämnden är positiv till cykelplanens förslag och anser att de främjar cykelpendling, vilket i sin tur har potential att minska biltrafiken och öka folkhälsan. De planeringsprinciper för cykelvägnätet som anges löser många problem.

Nämnden välkomnar mer ändamålsenlig och enhetlig skyltning av cykelvägar såsom att vägvisning ska vara synlig före korsning och att skyltar inte ska skymma varandra. De som cyklar långa sträckor och håller ett högre tempo skulle behöva skyltning som syns på längre avstånd. Önskvärt är också tydliga avståndsangivelser i kilometer.

Vad som behöver utvecklas i cykelplanen är främst hur man löser problemen med kommunikationen mellan olika trafikslag, trafikutbildning och hänsyn i trafiken. Detta är extra viktigt när cyklister med olika hastighet ska samsas på cykelbanorna. De ”mjuka” delarna som handlar om hur vi ska få trafikanter att enas om gemensamma hänsynsregler har inte fått tillräckligt utrymme i cykelplanen. Nämnden vill betona vikten av att barn och ungdomar har tillgång till trafikutbildning.

En annan grundläggande förutsättning för trygg och säker trafik är att cyklister använder säkerhetsutrustning som reflexer och hjälm samt iakttar nykterhet.

En viktig fråga som rör barn och trafik är det ökade antalet bilar runt förskolor och skolor. Det är vanligt att föräldrar skjutsar barn och ungdomar, vilket ökar risken för olyckor, vilket i sin tur gör att ännu fler väljer att skjutsa. Det finns inte mycket skolledningarna kan göra för att bryta denna onda cirkel. Kanske kan trygga cykel-parkeringar bidra till att fler föräldrar lämnar bilen hemma.

Lånecykelsystemet Styr & Ställ behöver utökas med cykelstationer på fler ställen än i den absoluta innerstaden.

Från protokollet

Stadsdelsnämnden tillstyrker förslaget under förutsättning att nämndens synpunkter beaktas och översänder tjänsteutlåtandet som eget yttrande.

3.3.9 Örgryte-Härlanda stadsdelsnämnd

Överväganden

Stadsdelsnämnden välkomnar en ny cykelplan. Planen har dock stort fokus på pendlingscykelnätet och centrala staden, vilket är områden där barn sällan cyklar. Barn rör sig mer i det lokala cykelnätet, som enligt cykelplanen först på sikt kommer att prioriteras.

Cykelplanens åtgärder riskerar att separera områden som redan idag har sämre förbindelser med övriga staden. Satsningar på främst innerstaden kan också ge känslan av bortprioritering av andra områden och öka segregationen.

Nämnden anser att en av de mest angelägna åtgärderna är effektiv separering mellan cyklister och fotgängare. Nämnden är tveksam till om det är lämpligt att blanda cyklister och fotgängare på pendlingscykelnätet överhuvudtaget, då tanken är att medelhastigheten där ska vara hög.

Nämnden anser att cykelfartsgator är en bra lösning som bör användas mer än bara i undantagsfall. I innerstaden där bilarnas hastighet ändå är låg är det mer lämpligt att blanda bil- och cykeltrafik, än att ha fotgängare och cyklister bredvid varandra.

En annan mycket viktig åtgärd är att minska de ologiska avbrotten på cykelbanorna. Ett exempel är Redbergsvägen där cykelbanan försvinner när man närmar sig Olskroks-torget, vilket ger upphov till trafikfarliga situationer med cyklister på trottoarer och övergångställen.

Nämnden ser positivt på att cykelnätet delas in i olika klasser, men är kritisk till att det lokala cykelnätet beskrivs vagt och inte kommer att inventeras förrän ”på sikt”. Det lokala cykelnätet är viktigt för att barn och unga på ett säkert sätt ska kunna gå och cykla, exempelvis till skolan. Bra cykelvägar och cykelparkeringar vid förskolor och

skolor kan också underlätta för föräldrar att välja bort bilen.

Vidare är det viktigt att beakta möjligheten för övriga trafikanter att korsa cykelbanor där cyklister förväntas ha hög hastighet. För barn, äldre eller funktionshindrade som inte rör sig så snabbt utgör sådana banor barriärer.

Nämnden ser positivt på fler gång- och cykelförbindelser över Göta älv och vill även lyfta fram att förbindelser över motorleder är av största vikt för att skapa genhet mellan områden och stadsdelar.

Att centrala staden och pendlingscykelnätet prioriteras är logiskt men målgrupper och områden där ökad cykling skulle kunna göra stor nytta missas därmed. Många av stadens mest biltäta områden ligger i ytterområdena, inte alltid nära pendlingscykelnätet. Då viljestyrd planering beskrivs som en framgångsfaktor blir den valda prioriteringen, att satsa där det redan är många cyklister, motsägelsefull.

Förslaget med olika typklasser av cykelparkeringar och tillhörande funktionskrav anser nämnden är mycket bra. En problematik finns dock i att säkerställa att parkeringar även på privat mark etableras.

Cykelplanens ambition att erbjuda cyklister mycket god framkomlighet även vid byggsleden är klok.

Nämnden är också positiv till att cykelplanen, utöver cykelvägnät och parkeringar, tar upp stöd och tjänster och kommunikation som viktiga delar för att öka cyklingen. Tjänster som cykelapp, cykelpumpar och Styr & Ställ är mycket uppskattade och bör utvecklas och göras tillgängliga för fler. Även när det gäller kommunikation är det viktigt att tänka brett och inte enbart rikta sig till cyklister i innerstaden. Att kommunikation och trafikpedagogiskt arbete riktat till skolor ska utökas ytterligare är positivt.

Samverkan med andra aktörer är viktig, men nämnden saknar att grannkommuner och Västrafik inte lyfts fram. Många av dem som förväntas cykelpendla bor i andra kommuner, och för deras resa krävs att cykelvägnätet och skyltning är sammanhängande och av hög kvalitet även utanför Göteborgs Stads gränser.

Från protokollet

Stadsdelsnämnden fastställer förvaltningens förslag till yttrande avseende Cykelplan för en nära storstad 2015–2025 och översänder tjänsteutlåtandet som sitt eget yttrande.

3.3.10 Östra Göteborgs stadsdelsnämnd

Överväganden

Stadsdelsnämnden ser många goda förslag i cykelplanen och har framför allt synpunkter kring det sociala perspektivet med syfte att förstärka möjligheten för alla göteborgare att ta del av cykelstaden Göteborg.

Nämnden betonar att ett mångfaldsperspektiv bör genomsyra cykelplanen på ett tydligare sätt. Det är angeläget att möjliggöra, tillgängliggöra och underlätta cykling och liknande färdmedel som ett hållbart transportmedel för *alla* göteborgare.

Det är önskvärt att tydligare utreda fler barriärer till cykling än enbart de funktionella, såsom socioekonomiska, kulturella och trygghetsrelaterade faktorer.

Barnperspektivet i cykelplanen är svagt. I få av de föreslagna satsningarna nämns barns särskilda behov. Det bör tydliggöras när sociala konsekvensanalyser och barnkonsekvensanalyser ska genomföras, även för det övergripande cykelvägnätet samt pendelcykelnätet.

Nämnden menar att det är viktigt att trafikkontoret under cykelplanens genomförande för en aktiv dialog med stadsdelarna som har kunskap om lokala förhållanden. Nämnden stödjer att framkomlighet och flyt kan säkras för olika typer av cyklar och

även större eldrivna rullstolar.

Nämnden stödjer förslaget att ta fram riktlinjer för trygghet och trafiksäkerhet. Det finns dock en potentiell konflikt mellan hög framkomlighet och hastighet på pendlingscykelnätet och gångtrafikanter.

Nämnden anser att det är nödvändigt med fortsatt god funktion och kommunikation under byggsleden.

Nämnden ställer sig positiv till en fortsatt utveckling av låncykelsystem, och ser behov av en utökning till mellanstaden, samt möjlighet att ta med cykel på kollektivtrafiken.

Nämnden önskar en utredning kring hur staden kan arbeta mer aktivt med att erbjuda ovana och resurssvaga cyklister möjligheter till introduktion och utbildning.

Nämnden ser positivt på utvecklandet av den beteendepåverkande kommunikationen och vill framhålla vikten av att även rikta sig mot vuxenskolor, såsom SFI, för att introducera nya göteborgare till cykling.

Nämnden stödjer behovet av att upprätta en kommunikationsstrategi som säkerställer att insatser kommuniceras tydligt med sammanhängande språk, budskap och tonalitet.

Från protokollet

Nämnden tillstyrker förslaget till cykelplan med synpunkter och översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som sitt eget yttrande.

3.4 ÖVRIGA KOMMUNALA NÄMNDER OCH FÖRVALTNINGAR

3.4.1 Nämnden för konsument- och medborgarservice

Överväganden

Nämnden ser positivt på trafikkontorets cykelsatsning. En sak som bör utredas är mopeder och dess inverkan på miljön för cyklister. Mopeder har ofta tvåtaktsmotorer som släpper ut stora mängder oförbrända kolväten. Många mopeder körs dessutom betydligt fortare än 30 km/h varför mopedtrafiken leder till en försämrad cykelmiljö och säkerhet.

Det är viktigt att det finns goda utrymmen för att passera andra trafikanter på cykelbanorna.

Trafiksignaler som visar hur lång tid det är kvar till omslag ger möjlighet för cyklister och andra trafikanter att anpassa hastigheten så att de når fram till korsningen lagom till grönt ljus.

Generellt bör man se över hinder vid sidan av cykelbanorna. Cykelbanor som avgränsas med en hög gatustensskant mot den ena kanten och ett fast räcke på andra sidan, kan utgöra en fara för cyklisterna.

I cykelplanen har inte avrinningsaspekten tagits upp. För att cykelvägnäten ska fungera även efter ett häftigt regn så måste cykelvägbanan snabbt torka upp.

Vid planering och ombyggnation av cykelnäten måste tas hänsyn till barnen och att det finns god plats att cykla tillsammans med barn på ett säkert sätt.

Nämnden ser jämställdhetsperspektivet som ett viktigt argument att genomföra cykelplanen genom alla delar av Göteborg. Alla ska ha samma förutsättningar att ta sig snabbt, enkelt och säkert inom Göteborg, var de än bor. Cykelbanorna bör även vara tillgänglighetsanpassade.

Alla göteborgare kan inte cykla. Vi ser att cykelutbildning och information skulle kunna ge möjlighet för fler att använda cykeln som färdmedel.

Cykelplanen medför inga direkta ekonomiska konsekvenser för nämndens vidkommande. Däremot kan Kontaktcenter hjälpa till att sprida information och kunskap.

Från protokollet

Nämnden för konsument- och medborgarservice översänder tjänsteutlåtandet som eget yttrande.

3.4.2 Kulturnämnden

Överväganden

Nämndens synpunkter på cykelplanen är följande:

- Nuläge och målvärde bör beskrivas i siffror och kompletteras med delmål för att ta reda på hur utvecklingen ser ut under den 10-åriga planperioden.
- Mått och indikatorer är ottydliga i planen.
- Stadens topografi och förekomsten av räls i vägbanan behöver beskrivas för att klarlägga de svårigheter som finns för cyklister.
- Säkerhetsriskerna vid mötande trafikslag, mellan nyttotrafik såsom bussar och spårvagnar, och cyklister samt gångtrafikanter, behöver utredas ytterligare.
- Förslag till bredder på cykelbanor kan komma att konkurrera med viktiga kulturmiljöer, framförallt i stadens centrala delar.

- Antalet låncyklar för kortare resor behöver utökas.
- Det är av stor vikt att separering mellan gående barn och cyklister sker i så stor utsträckning som möjligt. Idag är det vanligt att fotgängare och cyklister samsas om samma utrymme.

Utbyggnaden av pendlingscyklingsnätet, förbättrad drift och underhåll, kommunikation av cykelstaden samt utvecklingen av stöd och tjänster, kommer att kräva ett omfattande tillskott av resurser.

Från protokollet

Kulturnämnden tillstyrker förslaget till cykelplan och översänder förvaltningens yttrande som sitt eget.

3.4.3 Miljö- och klimatnämnden

Överväganden

Cykelplanen går till största del väl i linje med de lokala miljö kvalitetsmålen, miljöprogrammet och klimatstrategiska programmet. Flera miljö kvalitetsmål, däribland *Begränsad klimatpåverkan*, *Frisk luft* och *God bebyggd miljö* tjänar på ökad cykling. Både miljöprogrammet och det klimatstrategiska programmet innehåller åtgärder och strategier kring ökad cykling. Vi saknar dock kopplingen till samhällsplaneringen i planen i linje med strategin *Planera för ett energi- och transporteffektivt samhälle*.

Cykelplanens fyra åtgärdsområden täcker in alla nödvändiga aspekter för att skapa den attraktiva cykelstaden. Utöver kopplingen till den fysiska planeringen och dess övergripande ambition om att skapa en tät, tillgänglig, funktionsblandad stad genom korta avstånd till service, handel, mötesplatser och andra vardagliga funktioner.

Varför anges målet om ökad cykeltrafik i absoluta mått och inte som andel cykelresor? Målet bör vara att andelen bilresor ska minska till förmån för cykling och inte bara att öka cyklingen, vilket i princip skulle kunna innebära att bilresandet samtidigt ökar. Att minska andelen bilresor till förmån för bland annat cykling finns med som viktiga delar både i miljöprogrammet och i det klimatstrategiska programmet.

Kopplingen till den fysiska planeringen saknas och tydliga riktlinjer för hur cykling ska planeras i nya områden efterfrågas. Det viktigaste för att cykelplanen ska lyckas är att ta fram de riktlinjer, handlingsplaner etcetera som ingår i cykelplanen, för att arbetet med den ska bli så konkret som möjligt för dem som ska genomföra dess olika delar.

Inkluderas de cykelbanor som park- och naturförvaltningen sköter drift och underhåll av i planen? Det bör vara självklart att cykelplanen och aktiviteterna för drift och underhåll i den gäller både för trafikkontoret och för park- och naturförvaltningen i linje med åtgärden i miljöprogrammet.

Bättre samverkan med kranskommunerna behövs, för att infrastruktur, drift och underhåll etcetera ska bli mer enhetlig för de cykelbanor som går över kommungränserna.

Cykelplanen tar inte upp potentialen för lastcyklar/lådcyklar, samt möjligheten att använda funktionskraven för cykelparkering på privat mark.

Pendlingsresorna är mycket viktiga, men service- och fritidsresorna är nästa stora område att arbeta med när det gäller minskat bilresande. Då är infrastruktur, drift och underhåll etcetera för cykelbanor som kan ta människor till viktiga service- och fritidsresmål en viktig förutsättning.

Cykelplanen borde göra tydligare kopplingar till de positiva miljöeffekterna av cykling samt de lokala miljö kvalitetsmålen och miljöstrategiska dokumenten.

Från protokollet

Miljö- och klimatanmnden tillstyrker Cykelplan för en nära storstad 2015–2025 under förutsättning att nämndens synpunkter beaktas.

3.4.4 Park- och naturnämnden

Överväganden

Park- och naturnämnden ser stora fördelar med att ta fram en riktlinje för cykling i staden men vill belysa vikten av samråd och samarbete mellan förvaltningarna i det fortsatta arbetet. Målet bör vara en gemensam standard för alla cykelbanor på allmän plats.

Vissa miljöer finns i första hand till för fotgängare och motionärer och i vissa naturområden och historiska parker bör inte cykling ske på bekostnad av dessa.

De cykelbanor som förvaltas av park- och naturförvaltningen har idag samma standard som trafikkontorets på vintern men inte annars. Det kommer att krävas extra resurser för att öka skötseln under barmarkssäsongen för att nå trafikkontorets nivå. Bättre beläggning och hantering av salt är andra exempel på kostnadsdrivande faktorer.

När nya cykelstråk ska anläggas på park- och naturförvaltningens ytor behöver extra investerings- och driftmedel tillskjutas även till park- och naturförvaltningen. Detsamma gäller då befintliga gångstråk på park- och naturförvaltningens ytor ska uppgraderas till cykelstråk.

Nämnden har följande synpunkter:

- Klargör vilka cykelbanor som innefattas av cykelplanen.
Om det så kallade lokala cykelnätet också ska innefattas av förslagen i cykelplanen behöver dessa cykelbanor inventeras på bland annat park- och naturförvaltningens ytor.
- Separering av gång- och cykelbanor.
Park- och naturnämnden understryker vikten av en separering av fotgängare och cyklister där så är möjligt.
- Cykling i parker och naturområden.
Vissa miljöer finns i första hand till för fotgängare och motionärer och i vissa naturområden och historiska parker bör inte cykling ske på bekostnad av dessa. I naturområden är gång- och cykelvägar i regel grusbelagda, och cykelplanens förslag på standard för vinterväghållning blir här svåra att uppfylla. Belysning av cykelvägar i naturområden är heller inte alltid lämpligt med hänsyn till djurliv.
- Utbyggnad av cykelnätet.
Förslag till utbyggnad av det övergripande cykelnätet kräver noggrant övervägande i de fall sträckorna är tänkta att gå igenom naturområden eller parker.
- Förbättrad samordning av cykelfrågor.
Cykelbanor förvaltas i första hand av trafikkontoret men många förslag innefattar cykelbanor som ligger på mark som förvaltas av park- och naturförvaltningen. Många cykelfrågor behöver samordnas mellan förvaltningarna.
 - Planering av nya cykelbanor bör i tidigt skede samrådats med park- och naturförvaltningen.
 - Cykelplanen föreslår att en beskrivning av omgivande ytor tas fram till den tekniska handboken. Detta bör ske i nära samarbete med park- och naturförvaltningen.

- Samordnade inventeringar av standard, skyltar och trafiksäkerhet är nödvändiga.
- Enkätförfrågningar, trafikmätningar av gång- och cykeltrafik och andra dialoger med allmänheten kring gång- och cykelfrågor bör också samordnas mellan trafikkontoret och park- och naturförvaltningen.

Från protokollet

Park- och naturnämnden tillstyrker Cykelplan för en nära storstad och översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande.

3.4.5 Sociala resursförvaltningen

Överväganden

Förvaltningen anser att cykelplanen är genomtänkt och tar upp många goda tankar och förslag på hur staden ska bli mer attraktiv som cykelstad. Vi vill dock tydligare knyta cyklingen till den socialt hållbara staden och till hälsoaspekten. Ett förslag är samverkan med sjukvården där cykling skulle kunna skrivas ut på recept, ett annat är att i kommunikationen kontinuerligt visa på den hälsohöjande effekten.

Cykelplanens fyra åtgärdsområden för att uppnå målen och visionen för en attraktiv cykelstad täcker in alla nödvändiga aspekter för att skapa den attraktiva cykelstaden. Det är svårt att bedöma om cykelplanens planeringsprinciper och åtgärder räcker för att göra Göteborg till en attraktiv cykelstad, men planen är ambitiös och verkar heltäckande.

Förvaltningen saknar ett fördjupat hälsoperspektiv knutet till socialt hållbar utveckling. Den aspekten borde finnas med och visa på den förbättring i hälsa och livsvillkor som cykling kan medföra. Det borde göras speciella satsningar på cykling i mer ”utsatta” områden där ohälsan är stor, för att bidra till den sociala hållbarheten i staden. En annan tanke är att arbetslösa kan få praktikplatser/jobb som ambulerande cykelreparatörer.

Förvaltningen ser också gärna att det går att hyra cykelvagnar och sulkyer, att det finns många cykelkaféer och kul rutter, som ”Gothenburg by bike”, till olika sevärdheter.

Att bygga ut infrastrukturen är en avgörande faktor – inte minst i centrala staden. Brunnsparken är oerhört ”svårscyklad”. Det ska vara lätt att cykla och svårt att köra bil i Göteborg!

Från protokollet

Förvaltningsdirektören beslutar att översända tjänsteutlåtandet som svar på remissen Göteborg Stads cykelplan.

3.4.6 Stadsbyggnadsnämnden

Övervägande

Stadsbyggnadsnämnden ser mycket positivt på förslaget till cykelplan och välkomnar ett fortsatt gemensamt arbete. En stark koppling till strategin för utbyggnadsplanering är positiv. Planförslaget bör dock kompletteras och förtydligas på följande områden:

- **Helhetssyn** Man måste finna möjlighet att anpassa lösningar efter lokala förutsättningar. Ett exempel på en åtgärd som löser ett problem men samtidigt skapar ett nytt problem är separering med en mittremsa mellan gångbana och cykelväg. För gatan och trafikmiljön som helhet kan det vara problematiskt att dra in träden nära fasaderna. Det blir små träd eller väldigt breda gångbanor. Cyklarna närmast biltrafiken (och grönskan närmare fasaden) ger ett

större öppet trafikrum och då finns risk att man tappar en del fartdämpning som ett tätare gaturum hade gett.

- **Koppling till andra trafikslag** En infrastruktur anpassad till cyklisternas krav på god framkomlighet och hög trafiksäkerhet fordrar ett gott samspel mellan olika trafikarter. Kan utbildning i skolorna och på annat sätt tas upp i planen? Idag tar färre människor körkort och får inte trafikkunskap den vägen. I många av cykelstäderna är cykeltrafiken en tydlig del av kollektivtrafiken och det är möjligt att ta med cykeln ombord. Det är önskvärt att komplettera planen med hur sådana lösningar skulle se ut i Göteborg.
- **Stadsbyggnadskvaliteter, värden och karaktärer** Stadsbyggnadsnämnden anser att en cykelplan bör beakta stadsbyggnadskvaliteter parallellt med att funktionella och tekniska kvaliteter behandlas. Här bör samverkan ske med utgångspunkt från Trygg, vacker stads policyer för hur gator, torg och parker ska markbeläggas, möbleras och ljussättas.
- **Rumsliga samband och mobilitet** Cykelvägnätet ingår i en helhet som gör cyklandet varierat, upplevelserikt och kulturellt begripligt. Cykelplanen föreslår bredder och hastigheter, men även linjeföring, siktlinjer och sekvenser av rumsliga samband under förflyttning har betydelse och behöver uppmärksammas.
- **Människan i centrum och upplevelsevärden** Stadsbyggnadsnämnden stöder avsikten att säkerställa de grundläggande kraven på framkomlighet och flyt i vägnätet. Samtidigt bör även människans upplevelsemässiga och sociala/kulturella prioriteringar vid valet av färdmedel uppmärksammas. Forskning har visat att de tre faktorer som stimulerar kraftigast till cykling är gena vägar, grönska och skönhet.
- **Cykelplanen saknar ett barnperspektiv** Kan barn över huvudtaget cykla säkert i det övergripande cykelvägnätet? Hur kan föräldrar transportera små barn på cykel på ett säkert sätt? Även folkhälsoperspektivet behöver kompletteras och utvecklas. Planförslaget prioriterar centrala delar och pendlingscykelnätet. Det kan dock finnas anledning att överväga prioriterade åtgärder för cykling i områden där bilinnehavet är lägre och/eller hushållen inte har tillgång till bil och där kunskapen om cykling kan vara mindre.
- **Konkretisering i planarbetet** Stadsbyggnadsnämnden betonar vikten av att konkretisera riktlinjer för detaljplanarbetet och att olika normer, vägledningar och planer omfattas av samma helhetssyn.

Cykelplanen kommer att innebära ekonomiska konsekvenser för staden i form av investeringar och drift. Även planarbetet kommer att kräva större resurser till en början. Å andra sidan kan åtgärderna leda till samhällsekonomiska vinster i form av förbättrad hälsa, bättre integration, mindre utsläpp och buller samt att yta frigörs.

Från protokollet

Byggnadsnämnden översänder stadsbyggnadskontorets yttrande som eget yttrande.

3.4.7 Utbildningsnämnden

Överväganden

Utbildningsnämndens synpunkter på cykelplanen är positiva och instämmande. En cykelplan kan få fler att välja cykeln, vilket främjar hälsa. Eftersom cykeln är ett billigt

transportmedel kan en cykelplan som underlättar för fler att ta sig fram säkrare, tryggare och snabbare med hjälp av cykel bidra till en ökad jämställdhet. I ett barnperspektiv kan cykelplanen med sin betoning på ökad säkerhet och begriplighet i trafiken bidra till en förbättrad miljö för barn och ungdomar.

Ökad trafiksäkerhet är också bra för barn och unga och gör miljön tryggare för dem.

Ökade och bättre parkeringsmöjligheter och service i anslutning till skolor är en positiv möjlighet. Förutom grundläggande krav på låsmöjligheter ska väderskyddade platser kunna erbjudas. För skapandet av till exempel cykelgarage på Campus Lindholmens område krävs samordning med andra aktörer. Nämnden ställer sig positiv till planering av cykelgarage med duschmöjligheter. Vidare instämmer nämnden i att det är viktigt att utreda möjligheten till service som laddning av elcyklar, möjligheter till inlåsnings, cykelreparationer etcetera i anslutning till framtida cykelgarage.

Kommunikationsstrategier för att få fler att välja cykeln är också av betydelse. Skolan en viktig arena för detta och nämnden ser gärna aktiviteter riktade mot skolorna för att påverka de unga att välja cykeln som transportmedel.

Det är positivt att man i planen utgår från en central finansiering i det långsiktiga arbetet som cykelplanen innebär.

Från protokollet

Utbildningsnämnden tillstyrker cykelplanen.

3.5 POLITISKA PARTIER

3.5.1 V, M, S, MP och FP i Byggnadsnämnden

V, M, S, MP och FP i byggnadsnämnden anser att det är mycket bra att staden tar ett samlat grepp om cykel frågan och lämnar följande synpunkter:

- Konceptet med planskilda korsningar mellan gående och cyklister bör användas med försiktighet och alltid med de gående i gatuplan, för att undvika otrygga gångtunnlar.
- En målad linje räcker inte för att separera cyklister från gående. Några centimeters nivåskillnad är effektivare. Kombinerade gång- och cykelbanor i pendlings- och det övergripande cykelnätet är tveksamt av trafiksäkerhets- och framkomlighetsskal.
- Enkelriktade dubbelfiliga cykelbanor bör bara användas där det är lätt att korsa gatan.
- Styr & Ställ bör finnas på fler platser. Låncyklar bör finnas året runt, med vinterdäck på vintern. Man ska kunna låna cyklar under längre tid, kanske tre timmar per gång. I Västtrafiks biljetter bör även låncykel ingå.

3.5.2 (M) i Lundby stadsdelsnämnd

Cykel är ett bra färdmedel som alternativ till bil och kollektivtrafik. Det är viktigt att det är smidigt att ta sig fram som cyklist i Göteborg. Men detta får inte innebära att bilen nästan försvinner från innerstaden. Om det inte på ett smidigt sätt går att ta sig fram med bil i innerstaden kommer många att göra sina inköp i ytterområdena, vilket kommer att innebära att många småbutiker läggs ner i innerstaden. Göteborg skulle då ur turistsynpunkt bli en oattraktiv stad.

Om cyklar ska kunna påverka trafikljusen så att cykeln har ”grön våg” kommer det att innebära att bilarna kommer att stå stilla ännu längre vid trafikljus eftersom kollektivtrafik och gångtrafikanter redan idag har företräde. Detta är ur miljösynpunkt helt felaktigt. En bil släpper ut betydligt mer skadliga ämnen när den går på tomgång och när den accelererar.

3.5.3 Vägvalet

Vägvalet är mycket positivt till cykeln som transportmedel. Vi vill att fler göteborgare väljer att cykla. Den bästa metoden för att åstadkomma det är att förbättra cykelinfrastrukturen, inte att försämra infrastrukturen för bilen. Det är viktigt att planen omsätts i instruktioner om hur cykelinfrastruktur ska byggas. Vi vill att cykling genomsyrar hela kedjan i processen; från politiker, kommuntjänstemän till upphandling och entreprenörer.

Cykelplanen är välskriven och genomarbetad med hög ambitionsnivå vad beträffar utvecklingen av Göteborg som cykelstad. Vi har tidigare i vårt remissyttrande över trafikstrategin vänt oss mot begreppet *viljestyrd planering* som bas för stadens utveckling. Vems vilja talar vi om? Tjänstemännens, trafiknämndens eller uppdragsgivarnas/ väljarnas? Samma invändning finns för cykelplanen.

Bra infrastruktur och drift/underhåll är mycket viktigare för att öka cyklandet än de mjuka delarna som kommunikation och stöd/tjänster.

På flera håll i cykelplanen nämns att främjandet av cykel som transportmedel ska prioriteras. Slutsatsen blir att andra transportsätt ska nedprioriteras, vilket är olyckligt. Alla transportsätt måste utvecklas parallellt och alla har sitt berättigande. Inskränkningar för övriga trafikslag i stadens centrum måste ske med yttersta varsamhet. Handlare i centrum känner redan av sviktande försäljning på grund av begränsningar för kunder

och leverantörer. Göteborgs Stad får inte ensidigt låsa sig fast vid en alltför snäv transportstruktur.

Ambitionen att höja andelen cykelresor till 21 procent år 2025 är för hög. Det måste finnas en realistisk möjlighet att nå målen.

Ett antal centrala och ändamålsenliga cykelparkeringar i centrala staden bör byggas för att undvika kluster av cyklar framför entréerna till butiker och andra besöksinrättningar.

Det måste vara enkelt för föräldrar att med cykel och cykelkärra skjutsa sina barn till förskolan. Cykelkärran lämnas sedan parkerad utanför skolan över dagen och används sedan vid hemfärd på eftermiddagen.

Gång- och cykeltrafik är inte ett och samma trafikslag. Gång- och cykeltrafik ska tydligt separeras, inte bara i den fysiska verkligheten, utan också i budget och beslut.

De tekniska delarna i planen, såsom att klart separera cykelbanor från gångbanor, att om möjligt inte dubbelrikta cykelbanor och att vinterväghålla cykelbanor är i stort okej. Men det saknas en diskussion om lastcyklar och cykelkärror.

Cykelfartsgator bör endast accepteras där andra lösningar inte är möjliga. Främsta argumentet mot cykelfartsgator är att trafikslagen i första hand ska separeras. Cykelfartsgator saknar stöd i gällande trafikförordning. Inga fler cykelfartsgator bör byggas innan ny lag har arbetats fram.

Det ska vara självklart att ta med cykeln i kollektivtrafiken.

Elcykeln blir allt vanligare på Göteborgs gator och cykelbanor. Längre pendlingsavstånd blir möjliga med cykel med elmotor. Cykelplanen måste utöka det prioriterade området för att ta hänsyn till detta. Att cykelpendla från Torslanda till Lundby eller till och med centrala staden är mycket realistiskt.

Det är viktigt med ett sammanhållande cykelnät med kranskommunerna, framförallt mot Mölndal och Partille. Samarbetet med dessa städer måste utökas när det gäller både ny infrastruktur och underhåll.

3.6 KOMMUNALA BOLAG

3.6.1 Förvaltnings AB Framtiden

Framtidenkoncernen omfattar sju dotterbolag. Detta svar är koncerngemensamt för samtliga dotterbolag. Framtiden ställer sig positiv till förslaget om cykelplan för en nära storstad med beaktande av följande synpunkter:

Målet att tredubbla cykelresorna till år 2025 är tufft men ändå inte orealistiskt.

Framtidenkoncernen förväntar sig att Göteborgs Stads parkeringsnorm från 2011 eventuellt revideras för att undvika risken för instruktioner med olika innehåll. Vidare förväntas att cykelplanens planeringsprinciper för cykelparkering vävs in i befintliga instruktioner om hur planering av cykelparkering och säkerhet ska ske vid nyproduktion och ombyggnad.

3.6.2 Göteborg Energi, GE

Göteborg Energi berörs på två sätt i frågor som berör infrastrukturella planer, dels som stadens energibolag och dels som arbetsgivare i staden.

I infrastrukturella frågor berörs GE som ägare till infrastruktur kopplad till sitt distributionsnät. Utbyggnaden av cykelbanor och hanteringen av samspelet mellan dessa och GE:s anläggningar och nät torde inte innebära några speciella problem. GE vill dock vara delaktigt i det fortsatta arbetet med infrastrukturprojektet.

Som arbetsgivare ser GE mycket positivt på cykelplanens mål att göteborgarna ska uppfatta Göteborg som en cykelvänlig stad. Ett mål i förslaget till kommande affärsplan för GE är att GE ska bli en cykelvänlig arbetsplats. Då många av företagets medarbetare bor i kranskommunerna, ser GE det som viktigt att staden samarbetar med regionen för att skapa ett enhetligt, regionalt pendlingscykelnät.

Som arbetsgivare mår GE om sina anställdas säkerhet, vilket inbegriper anställdas pendlings- och arbetsresor med cykel. Det har framkommit synpunkter från anställda om cyklisters allmänt bristande kunskaper i trafikregler. Inom ramen för cykelplanen önskar GE därför se ett ökat fokus på kunskapshöjande insatser avseende trafikregler riktat mot medborgare i Göteborg och kranskommuner.

3.6.3 Göteborgs Hamn, GHAB

Enligt cykelplanen behövs ytterligare gång- och cykelförbindelser över älven för att klara kraven på genhet. Göta älv anses vara en barriär som gör att färdvägen till andra sidan älven blir lång. Göteborgs Hamn anser att placering av gång- och cykelförbindelser över älven måste studeras noggrant så att den inte får en betydande negativ påverkan på sjöfarten i älven. Tillräckligt stort avstånd mellan broar plus att de inte placeras där fartyg girar är viktiga säkerhetsparametrar att ta hänsyn.

GHAB anser att det är viktigt att vid detaljutformning av cykelbanor i närheten av Göta älv se till att stark eller störande belysning inte påverkar fartygens möjligheter att navigera säkert i farleden. Det är viktigt att hänsyn till detta tas även under anläggningsfasen.

3.6.4 Göteborgs Stads Parkerings AB

Övervägande

Parkeringsbolagets övervägande har huvudfokus på förändrade resvanor och mobilitet i allmänhet och på cykelparkering i synnerhet.

Bolaget ser positivt på att en cykelplan har arbetats fram. De fyra åtgärdsområdena som cykelplanen pekar ut täcker många olika aspekter för att skapa den attraktiva cykelstaden.

Det är viktigt att sätta in cykeln och cykling i samband med andra resesätt i staden. Ibland är det en och samma person som i olika delar av sin resa använder olika färdmedel. Det vore bra att kunna koppla sitt Västtrafikkort till Styr & Ställ eller ta med cykeln på kollektivtrafiken. Kollisioner mellan cyklist och fotgängare är inte ovanliga och måste följas upp. Hur påverkar fler lastcyklar, mopeder och vespor utformandet av cykelbanor och parkering?

Genom att göra en nyttoanalys av cykelplanen utifrån bland annat folkhälsoperspektiv och miljöperspektiv kan nyttan värderas mer vilket också ger möjligt till utveckling av kostnadsbedömningen.

En annan fördjupning av planen skulle kunna vara en undersökning av köpkraften beroende på hur man kommer in till centrum och till evenemangsområdet.

Bolaget menar att kommunikationen en förutsättning för att lyckas. Genom att samordna kommunikationskanaler, till exempel appar och hemsidor, bättre kan cykelplanen genomföras. Kommunikation är också viktig för att skapa attitydförändringar och främja nya resvanor.

För att lyckas med cykelplanen krävs eventuellt komfortmätningar oftare än vart tredje år på pendlingsnätet och vart femte år på övriga nät.

Det är viktigt att trafikkontoret, Parkeringsbolaget och Västtrafik diskuterar roller och ansvar för cykelparkeringar. Bolaget ser sig som en aktiv del i det fortsatta arbetet med att ta fram stadens gemensamma utbyggnadsplan av cykelparkering, men bolaget ser som sin främsta uppgift att i första hand erbjuda långtidsparkeringar.

Att Parkeringsbolaget är ett aktiebolag ställer i sig krav på en långsiktigt ekonomisk hållbarhet och Göteborgs Stad är tydlig med att bolagets investeringar, vad gäller parkering för cykel och bil, ska ske utan bidrag från ägaren. Det gör att lönsamhet är en aspekt som behöver beaktas. Cykelplanen undersöker inte möjligheten till att ta betalt av cyklisten för ett låsbart utrymme. Bolaget anser att cykelplanen borde ta ställning till huruvida det finns möjlighet att få cyklisten att bekosta en del av investeringen. Risken är att om det är gratis i början, kan bli väldigt svårt att ta ut en kostnad längre fram. I andra svenska städer finns exempel där cyklisten är beredd att betala mellan 50–100 kronor per månad för ett låst cykelutrymme.

Från protokollet

Styrelsen översänder tjänsteutlåtanden som sitt eget yttrande.

3.6.5 Got Event

Övervägande

Got Event tycker generellt att förslaget är väl genomarbetat och bra, men saknar evenemangsperspektivet!

Cykelplanen lägger generellt fokus på cykling som transportsätt för arbetspendling, men förutsättningar och förenklingar för andra anledningar till att transportera sig med cykel borde också inkluderas. Vid stora evenemang kan delar av staden där det normalt går att cykla och parkera sin cykel, att utgöras av evenemangsområde. Det innebär att det är en mycket större mängd människor i rörelse på området eller att området kanske är stängt för genomfart. Då behöver cykeltrafiken, precis som biltrafiken, ledas om och tillfälliga tillgängliga cykelparkeringar upprättas. Det rör sig vanligtvis om ett mycket mer koncentrerat och större behov av cykelparkering under ett evenemang, än vanligtvis. Tillfälliga möjligheter till korttidsparkering av cykeln under evenemanget bör erbjudas på lämpliga ställen i anslutning till evenemangsområdet, för att undvika att cyklar parkeras på ett sätt som förhindrar framkomligheten. Under större evenemang är det

ibland även så att kollektivtrafiken påverkas, vilket bör samordnas med genomförandet av cykelåtgärderna vid evenemanget.

Tillfälliga korttidsparkeringar bestående av flyttbara cykelställ borde vara ett funktionskrav i cykelplanen.

Evenemangsperspektivet kan förverkligas som information om tillfälliga åtgärder under ett evenemang, cykelparkering eller omledning av cykeltrafik, bakas in i som en del i de tjänster eller den kommunikation som vanligtvis används för cykelkommunikation.

3.6.7 HIGAB

HIGAB har tagit del av rubricerad plan och ser positivt på förslaget.

3.6.8 Renova

Allmänna synpunkter

Renova anser att cykelplanen är ett bra initiativ för att skapa en bättre miljö och framkomlighet i Göteborgs innerstad.

En utökad kollektivtrafik och en bättre infrastruktur för cyklister och gående tillsammans med ekonomiska styrmedel som trängselskatt och parkeringspolicy bör innebära att biltrafiken och antalet parkerade personbilar på stadsgatorna minskar. Även om en bilfri innerstad inte är ett uttalat mål i stadens trafikstrategi och cykelplan så välkomnar vi alla initiativ som väsentligt underlättar framkomligheten för våra renhållningsfordon.

Stadens vägar och gator ska ge rum åt många olika funktioner och intressen. Många transporter som sker med motorfordon, som till exempel avfallstransporter är nödvändiga för stadens funktion och kan inte begränsas. Renova anser att framkomligheten i centrala Göteborg redan i dag är besvärlig för bolagets personal och fordon. Detta medför också stress hos hämtningspersonalen.

Hämtning av avfall från fastigheter i stadsmiljö innebär nästan alltid att renhållningsarbetare måste korsa gång- och cykelbanor. En utbyggnad av cykelbanor och ett ökat antal cyklister kan innebära att konfliktytorna och olycksriskerna mellan cyklister och renhållningsarbetare ökar. Ett åtgärdsområde som nämns i cykelplanen är till exempel att öka och tydliggöra separeringen mellan cyklister och fotgängare. Det är viktigt att denna separering inte innebär hinder genom till exempel kanter, planteringar eller nivåskillnader eftersom det försvårar transport av sopkärl från hämtstället till sopbilen. Samtidigt som man planerar stadens infrastruktur för att underlätta en ökad cykeltrafik måste man också ta hänsyn till de yrkeskategorier som använder stadsrummet som sin dagliga arbetsplats.

Avfallshanteringen ska integreras i stadsplaneringen. Tyvärr verkar det ändå som om frågor om avfallshantering ofta kommer upp för sent i planprocessen och då är det oftast svårt att komma med förslag av strukturell karaktär. Åtgärder som måste vidtas i efterhand; tekniska, arbetsmiljömässiga eller annat, blir ofta med nödvändighet krångliga och mer kostsamma än åtgärder som diskuteras redan på planeringsstadiet.

3.7 ORGANISATIONER

3.7.1 Cykelfrämjandets Göteborgskrets

Cykelfrämjandets Göteborgskrets ser en tydligt ökad ambitionsnivå i den nya cykelplanen vilket är mycket positivt och har följande huvudsynpunkter:

- Håller hela kedjan, från idé och policydokument till slutlig utformning för cyklistens behov?
- Har man förståelse för cyklistens behov att komma från A till B utan att tvingas acceptera låg standard på infrastruktur som inte råkar tillhöra ett visst "nät"?

Åtgärdsområdena är helt i enlighet med Cykelfrämjandets kunskap. När det gäller trafiksäkerheten för cyklister riskerar skrivningar att bli missvisande när inte hälsokriterierna kommenteras.

Det finns en generell skepsis mot nya lösningar för cyklister. Genomförandet är kanske den viktigaste biten i planen, men hur vi kan lita på att hela kedjan mellan plan och implementering håller? Det behövs otroligt tydliga anvisningar för hur intentionerna i planen ska kunna fullföljas, samt löpande kontroll och uppföljning.

Synen på ett särskilt "cykelnät" är inte särskilt offensiv. Cyklister vill dörr till dörr, precis som alla andra. Därför måste varje gata i staden omfattas av ett cykelperspektiv. Det duger inte att mötas av en snövall för att cykelnätet tagit slut, eller att den senaste vägen till jobbet känns direkt farlig för att den inte är en del av detta "nät".

En viktig planeringsprincip som saknas är "Skapa sociala attraktiva förbindelser". Man ska kunna välja mellan genhet, upplevelser och trygghet. Då ökar cyklandet.

Funktionskraven är utmärka, särskilt igenkänningsfaktorn. Enhetlighet i utformningen är mycket viktig för att skapa ett bra samspel i trafiken. Pendlingscykelnätet bör aldrig delas med gående, även om de gående är få. Beträffande standardbredder saknas diskussion kring lastcyklar och cykelkärror, breddcykling etcetera. Dubbelriktade cykelbanor kan bara accepteras på sträckor med mycket små flöden av cyklister. Ökad enkelriktning förutsätter att flera gator behöver kompletteras med ytterligare en cykelbana. Cyklister ska också kunna korsa gatan vid behov.

De vanligaste dödsolyckorna orsakas av högersvängande lastbilar. Dags för restriktioner för lastbilstrafik? Hörnrefuger måste vara norm överallt där det är möjligt.

Förhöjda passager är utmärka, men måste förhöjas någon meter före överfarten för att ge fartdämpande effekt. Även gångbanorna måste vara släta och utan kanter vid överfarter. Annars går folk på cykelbanorna.

Belysning på cykelbanor och trottoarer är viktigare än belysning för motortrafiken och måste prioriteras i skogsområden och där korsande biltrafik förekommer. I korsningar bör självlysande material testas för att öka trafiksäkerheten. Det måste finnas väderskydd samt belysning av själva cyklarna på långtidsparkeringar.

Skrivningen om att ta hänsyn till olika cykeltyper är lysande och bör få tydlig tyngd vid genomförandet.

Sopsaltning förordas före flisning av cykelbanor, om vädret tillåter.

Kommunikationen med cyklisterna är relativt välutvecklad i Göteborg. All cykelkommunikation bör vara enkel, lustfylld och positiv utan pekpinnar.

Det måste finnas möjlighet att ta med cykeln på spårvagnen. Pilotprojekt kan genomföras på linjerna till Angered.

"Grön våg" för cyklister på pendlingsstråken bör diskuteras i planen.

3.7.2 Göteborgs Cykelförbund

Göteborgs Cykelförbund är mycket positiva till en cykelplan med höga och mätbara ambitioner som har goda förutsättningar att lyckas.

Det saknas en bit om att cykeln är ett utmärkt verktyg för konditionsträning. Det behövs alltså mer utrymme för cykelträning. I en attraktiv cykelstad bör alla som använder cykel som tävlings- och träningsredskap ha möjligheter att utöva sin verksamhet. En viktig del av cykelträning på landsväg är cykling i grupp. Tjusningen med cykel som träning ligger till stor del i hur fort man kan åka i grupp jämfört med när man färdas ensam. Därför behövs vägar eller slingor där cykelträning i grupp är sanktionerad. Det bör också finnas tillgång till fler och längre mountain bike-slingor att träna på.

Det behövs en tydligare separation av gångtrafikanter och cyklister. Men det är inte bara gångare, som inte följer trafikreglerna, utan också andra cyklister som cyklar lite hur som helst. Dessutom tillkommer hästar, rullskidåkare och rollerblades-åkare. Alla måste ha sin plats i trafiken men det måste också etableras trafikregler även på cykelbanor. Vilken sida av cykelvägen ska en rullskidåkare åka på eller ska han inte vara där alls. För många upplevs vägen idag som mycket säkrare än cykelbanan eftersom man vet vilka trafikregler trafikanterna där använder.

3.8 PRIVATPERSONER

Anders Larsson

Anders Larsson anser att cykelplanen verkar fångat det mesta för att uppnå den ”kvalitativa kontinuitet” som cyklandet saknar idag. Några saker saknas dock:

- Undvik att man måste vända blicken bakåt för att få ögonkontakt med biltrafiken före passage i rondeller (när cykelbanan löper parallellt med vägbanan) för att på så sätt minska risken att köra på hinder som skyltar och stenkanter.
- Ställ stora krav på att bra sikt för pendlingscykelnätet vid korsning med biltrafik (undvik skräckexemplet korsningen Stockholmsgatan mot rondellen under Partihallsförbindelsen för cyklister cyklande längs E20 från öst till väst mot Olskroken).
- Undvik brunnslock och galler mitt i kurvor eftersom de blir väldigt hala när det blir våta.
- Undvik brunnslock och galler överlag mitt i cykelbanan då de med tiden medför skador på fälgarna.
- Undvik reparationer med långsgående skarvar i asfalteringen då det är lätt att cykeln spårar i skarven mellan gammal och ny asfalt.
- Undvik farthindrande gatstenar och liknande i cykelbanan, då plog oftast fastnar i dessa och försämrar snöröjning.
- Ifrågasätt om man måste ha kantig granit som kantsten istället för mer rundad betongkantsten.
- Informera på trafikljusstolparna om bötesbelopp för att cykla mot rött ljus.

Andreas Hansson

Andreas Hansson tycker att cykelplanen är en mycket välarbetad och bra remiss och att det mesta täcks in. Glädjande med referenser från andra städer där cykelnätet är mycket mer utbyggt och fungerar väl.

”Logik i orienteringen”. För någon som aldrig cyklat på en sträcka är det mycket svårt att finna rätt väg i Göteborg. Skyltarna måste ha likartad utformning överallt. Destinationen ska visas överst. Skyltarna bör placeras före korsningen och inte i korsningen.

Cykelmotorvägar som i Köpenhamn vore önskvärt. Beläggningen, det vill säga asfalten, är mycket dålig i dag. En snabbare cykel utan ballongdäck, slår fruktansvärt i alla grova skarvar och hål i cykelbanan. Cykelundergångar under gatukorsningar är ofta branta och blir som farthinder för cyklar. Det vore bättre om höjdskillnaderna förlades till bilvägarna.

”*Separerade banor*”; för cyklister och fotgängare. Hellre delade vägar mellan cyklister och bilar under förutsättning att cykelbanorna är tydligt uppmärkta med färg som inte bli hal vid väta.

Andreas Roth

Andreas Roth tackar för en mycket omfattande plan för ett än mer omfattande arbete.

Cykelplanen har låtit bilen bli norm för kommunikation. Många gator är inte gjorda för att cykla på. I andra fall råder stor otydlighet kring dragningen av cykelbanor. Tänk istället blandtrafik som är sanktionerad uppifrån. Cykelfartsgatan är lite som att

återinföra trafiken som den var förr: Här får alla vara. Ju mer blandtrafik med gående, cyklister, mopedister, ju större otrygghet. Om man däremot cyklar eller kör lätt moped i trafik hjälper det till att sänka tempot i trafiken vilket ju är bra inne i en stad.

Normen för en fotgängare är en pigg och rask person med bra orienteringsförmåga och förståelse för stadens hierarkier. Men tänk små barn, äldre och människor med funktionsvariationer. Trottoaren är deras enda trygga väg till skolor, service och aktiviteter. Därför är det av yttersta vikt att dessa förblir just trygga.

Göteborg som stad borde signalera tydligt att nu är vi i Göteborg – staden i utveckling. Här tänker vi nytt. Här samsas vi i trafiken. Principen om tillgänglighet råder. Vi tänker på barn, äldre och människor med funktionsvariationer inte som avvikare utan som medmänniskor med samma rättigheter som oss andra. Cykelplanen smyger här. Göteborg är en kuperad stad med berg, det blåser och regnar. Kanske blir vi aldrig den där självklara cykelstaden som Amsterdam eller Köpenhamn. Men vi kan vara den mänskliga staden. Den staden där människor möts och utbyter idéer, ser varandra och blir sedda. Låt inte snabb biltrafik inne i stadskärnan vara norm.

Anita Hosp

Anita Hosp har barn i Johannebergsskolan. Det saknas cykelväg dit.

Anna Rossander

Anna Rossander tycker att planen överlag är bra och önskar varmt lycka till!

Cykelplanens fyra åtgärdsområden täcker in alla nödvändiga aspekter för att skapa den attraktiva cykelstaden.

Finansiering av cykling jämfört med bil kan man se över. Kanske kan den kompletteras med förmåncykel, ersättning för cykelresa med mera. För varje cyklist rullar en bil mindre på gatorna, cyklister belastar luften mindre, sjukvården mindre, bullermiljön mindre etcetera. Idealt vore om man kunde dra av för cykelkostnader till och från arbetet för att markera att cykling till jobbet är rätt och bra. Idag signalerar skattereglerna att bil (förmånsbil) är rätt och bra.

Stenflis är livsfarligt för en cyklist i backar och kurvor. Cykelbanan i slutet av Per Dubbsgatan från Sahlgrenska ner mot Dag Hammarsköldsleden består av en S-formad kurva som är brant både i sidled och höjdd. Den är hopplös hela vintern på grund av allt grus.

Den nya dubbelriktade cykelbanorna på Övre Husargatan fungerar dåligt. Det blir ofta kö bakom en lite långsammare cyklist och det är lika vanskligt att cykla om där som att köra om med bil på en landsväg. Flödet hade varit mycket smidigare om hela bredden användes åt ett håll och de snabbare kunde cykla om, trots att några då skulle vara tvungna att korsas gatan.

Det vore önskvärt om cykelbanorna blir som en röd tråd med röd gatufärg i korsningar överallt i staden. Bra också om skyltning och linjer inte bara upphör hux flux.

Arne Lundgren

Arne Lundgren tycker att det cyklas som aldrig förr på trottoarerna. Vad gör man för att få cyklisterna (och mopedisterna!) att sluta använda trottoarerna?

Bengt Medbo

Bengt Medbo tycker att cykelplanen ser mycket bra ut på papperet. Men i verkligheten bryter man ofta mot principen att ytskikten ska vara jämna. Detta gäller både för nya och ombyggda cykelbanor med en yta delvis av gatsten, samt för tillfälliga vägar förbi byggarbetsplatserna. Gatsten blir också hala vid regn och en mycket stor trafikfara för cyklisten.

Björn Hultqvist

Björn Hultqvist har vissa problem med snabba sidledsflyttningar och med balansen, varför han måste fokusera blicken på var han sätter fötterna. Varför inte satsa proportionerligt lika mycket pengar på att förbättra trafiksituationen för fotgängare, som för cyklister? Även cyklister är ju av och till fotgängare och en satsning på fotgängare skulle i viss utsträckning även gynna gående cyklister och gående bilister.

På Linnégatan finns ett antal ljusreglerade övergångsställen där man kan korsa gatan utan risk att bli påkörd. Men innan man står säkert på trottoaren måste man ta sig över en cykelbana, som inte regleras av något övergångsställe för fotgängare. Varför gäller inte ljussignalerna även för cyklister? Inte särskilt många cyklister tycks ha noterat, att cykelbanorna på Linnégatan är enkelriktade.

Emelie Carlsbecker och Johannes Berglind Söderqvist

Emelie Carlsbecker och Johannes Berglind Söderqvist undrar varför vägskyltarna som indikerar cykelväg visar en cyklist utan hjälm och inte med.

Christian Walleräng

Christian Walleräng vill först och främst välkomna en cykelplan med stora och välbehövda infrastrukturförbättringar. Det finns många delar som är bra i cykelplanen. Framförallt det fokus som ligger på ett väl förgrenat cykelvägnät som genomsyras av framkomlighet, komfort och tillgänglighet. Även drift och underhållsförslagen skapar goda förutsättningar för att Göteborg ska bli en attraktiv cykelstad år 2025.

Ett bättre och ett bredare perspektiv som tar hänsyn till den förväntade fortsatta ökningen av användandet av elcykel saknas dock. Detta kommer påverka behovet av bra och säkra cykelvägar för olika hastigheter och distanser. Ett flertal punkter i cykelplanen behöver också fördjupas och utvecklas:

- De stora miljöfördelar som cykelresor innebär ska tydligare nämnas som en anledning till varför en satsning på cykel är viktigt
- Cykelplanen bör inte ensidigt fokusera på pendlingsresor till och från arbetet utan innefatta alla slags cykelresor. Genom elcykling blir cykling mer attraktivt för fler nya målgrupper och för längre resor. Detta ökar kapacitetskraven och behoven av långa sammanhängande rutter med nya viktiga knutpunkter
- Elcykeln uppnår högre hastigheter fortare än en konventionell cykel. Hastighetsskillnaderna bland cyklister förväntas därmed att öka. Detta ökar kraven på cykelinfrastrukturens bredd för säkra omkörningar.
- Användandet av elasticyklar och cykelkärror till elcyklar kan öka. Detta ställer krav på en bred cykelinfrastruktur där det inte existerar några infartshinder till cykelbanorna
- Elcyklar kan vara dyrare än konventionella cyklar. Detta ökar kraven på stöldsdydd vid cykelparkeringarna.

Dusan Sesevic

Dusan Sesevic föreslår ett studiebesök till Malaga för att se hur fint det blir när man stänger av innerstaden för biltrafik.

Ellen Isacson

Ellen Isacson pendlar in till Göteborg varje dag från Bohus via Eriksdal. Att cykla på gamla E6:an (Ellesbovägen), är ingen dans på rosor. Det finns ingen vägren och den lagliga hastigheten varierar från 30 till 70 km/h, men verkligheten är en annan; det är som att cykla på en racerbana. Mörkercykling är inte att tänka på. Hon har testat att cykla på bondens matarväg på andra sidan av motorvägen. Med små modifieringar borde denna väg kunna bli ett utmärkt alternativ för cyklande till och från Kungälv.

Eric Blomberg

Eric Blomberg anser att man måste se till att dagens cyklister håller sig till lagar och förordningar.

Erik Andersson

Erik Andersson har några förslag som skulle underlätta mycket för cyklisterna i centrala stan.

1. Bygg tvåfilig cykelväg över korsningen Stampgatan–Skånegatan/Folkungagatan vid Ullevi. På Ullevigatan mot Odinsplatsen måste man nu korsa två spårvagnsspår och flera trafikljus för att komma över Skånegatan. Sen ska man vänta på grönt ljus för att korsa Ullevigatan och fler spårvagnsspår. Sen är det ett trafikljus till för att korsa Stampgatan. Slutligen ännu ett trafikljus för att korsa Folkungagatan.
2. Cykelvägen på Odinsgatan in mot centrum tar abrupt slut vid baksidan på Posthotellet. Då får man antingen promenera eller cykla mot trafiken på Åkareplatsen (enkelriktad) och sen cykla ut på Stampgatan bland alla spårvagnar. Fast då kommer man till Drottningtorget där det inte finns någon vettig plats för cyklar. Cykelvägen återupptas igen precis utanför huvudingången till Centralstationen.
3. Vid Kungssportsplatsen i riktning mot Avenyn: Vänstersvängen in på cykelvägen längs med kanalen/Bältesspannarparken är livsfarlig!

Eva Laweson

Eva Laweson tycker att de flesta cyklister gör som de vill. Trots att det finns cykelväg i båda riktningarna på Västra Hamngatan cyklar många på trottoaren.

Eva Kull

Eva Kull påpekar flera problem för cyklister i Hammarkullen: Bygghuset Woody i Hammarkullen är en arbetsplats med truckar, lastbilar och stressade bilförare som ska lasta eller lossa material. Mellan tunnelundergången och Woody finns en klubb av något slag med bilar som framförs i hög fart sida vid sida. Det finns också en väg som används av många barn och vuxna som ska till Gunnilse fotboll eller motionsslingan. Det är en väldigt kort bit men farlig. En gång- och cykelbana, som i backen upp till Woody från Hjällbo, kopplad till cykelbanan som går bort till Hammarkullerondellen, vore bra.

Francisco Cortina

Francisco Cortina anser att det saknas flera nödvändiga länkar och stråk för att centrala stadens cykelvägnät ska fungera bra. Det är viktigt att nyckelkompletteringar finns med i ett dokument som ska visa visionen om cyklande i framtidens Göteborg. Särskilt viktig är stråket Odinsgatan–Centralstationen–Brunnsparken–Norra Hamngatan–Skeppsbron.

Fredrik Beckius

Fredrik Beckius älskar att det går att cykla runt i Göteborg, men tror vi kan bli ännu mycket bättre som cykelstad. I samband med Västsvenska paketet kan man bygga massor av nya cykelbanor, och äntligen separera gångtrafikanter, och göra cykeln till ett självklart val framför bilen när man ska transportera sig i staden.

Gabriel Björkner

Gabriel Björkner höjer ett pekfinger för buller: Tänk på bullernivån för cyklister, exempelvis mellan Marklandsgatan och Botaniska. Skrikande spårvagnar på ena sidan och Dag Hammarskjöldseden på andra. Samma sak vid Sahlgrenska, Älvsborgsbron, Götaälvbron.

Försök också undvika att ha för många backar. Det verkar som om man bygger vägar och hus på plana områden och drar cykelbanorna runt på höjderna, eller genom en djup tunnel under väg, alternativt över ett högt mot.

Hans Müller

Hans Müller undrar om Hisingen räknas till Göteborg? På Lindholmstorget och Eriksberg fanns ett väldigt bra fungerande låncykelsystem tills för tre år sedan. Småföretagare använde Lundby Mobility Centres företagscyklar dagligen. Den möjligheten försvann när en massa låncykelstationer infördes i centrala Göteborg. Varför?

Helen Carlsson

Helen Carlsson är livrädd för att cykla mellan Tuve och Säve. Särskilt under den mörka årstiden.

Henrik Forsgren

Henrik Forsgren cyklar till och från jobbet varje dag. Cykelbanorna behöver definitivt byggas ut och det är viktigt att separera cyklandet från andra trafikslag. Medelhastigheten är viktig för att cykeln ska bli ett seriöst transportmedel i vardagen.

Även cykelbanornas kvalitet är väsentlig. Norra Gubberogatan, norrut, mot Redbergsplatsen, liknar en sämre tvättbräda. Söderut, från Redbergsplatsen, är hastigheten högre. Att cykla på den trånga cykelbanan är mycket otäckt; parkerade bils dörrar öppnas helt plötsligt, gående vet inte var det är gångbana respektive cykelbana, folk kommer ut ur fastigheten och kliver bara rätt ut i cykelbanan utan att se sig för, ibland med hund i långt koppel. Dessutom används cykelbanan längs fastigheten ibland som upplag eller parkeringsplats.

Ett speciellt problem i Göteborg är spårvagnsspåren, speciellt om man har en cykel med lite smalare däck. Få bort korsningar där cyklar ska köra över spåren med liten vinkel!

Det är viktigt att höja kompetensnivån bland dem som cyklar. Många saknar trafik-kunskap. I en ideal värld borde cykelkörkort krävas. Då kanske man kunde slippa folk som cyklar på trottoarer, inte håller till höger, mörkercyclister och cyklister som inte rättar sig efter trafikmärken och trafikljus.

Det är mycket viktigt att separera gående från cykelbanorna, speciellt när många går och hanterar sin mobiltelefon med lurar på sig.

Henrik Johansson

Henrik Johansson anser att pendlingscykelnätet borde omfatta även sträckan från Skra Bro via Björlandavägen till korsningen med Hisingsleden vid Östergårde. Vilka ambitioner finns för den inte utbyggda cykelsträckan mellan Björlanda Kile och Lilleby? Den borde påbörjas omgående med tanke på att en utbyggnad av Skra Bro med nytt centrum är planerad.

Ian Fiddies och Karl Nyman

Ian Fiddies och Karl Nyman anser att cykelplanens intentioner kan bli ett klart lyft för cykling i Göteborg. Att tredubbla antalet cykelresor är ett rimligt men inte särskilt ambitiöst mål och kanske räcker inte denna cykelplan till för att uppnå det.

Fokus på framkomlighet istället för säkerhet är mycket positivt och kommer troligtvis även att förbättra cyklisternas säkerhet. Planen innehåller många förslag till förnuftiga åtgärder. Särskilt positiv är övergången till enkelriktade cykelvägar och allgrönt för cykeltrafiken vid signalstyrda korsningar.

Den starkaste kritiken mot cykelplanen gäller den totala frånvaron av jämställdhetstänkande. Jämställdhet ska genomsyra all stadsplanering, vilket även bör gälla cykelplanen.

Gammalmodig transportplanering har genom tiderna främjat de produktiva resorna (kopplade till arbete och genomförda av män) på bekostnad av andra resor. Cykelplanen gör inget för att bryta den traditionen. Notera bland annat att cykelplanen prioriterar pendlingscykelstråk istället för det lokala cykelnätet.

Möjligheterna att cykla två i bredd behandlas inte i cykelplanen vilket är ett tydligt tecken på brist i jämställdhetstänkande. Föräldrar vill gärna cykla i bredd med sina barn.

Korta avstånd är en fördel i en bra cykelstad. Om Göteborg får växa så att cykelavstånden ökar, kommer cykelandet inte att öka.

Det borde finnas kommunala cykelkök i alla stadsdelar, där man kan få låna verktyg och få råd om cykelunderhåll. Med cykelutbildning kan även vuxna lära sig att cykla. Alla har inte lärt sig som barn.

Ingrid Olsson och Ingvar Olsson:

Ingrid och Ingvar Olsson anser att man inte får glömma bort delar av Göteborg som Gunnesby vid Kongahällavägen. Göteborg behöver verkligen ta sig an trafiksituationen för alla oskyddade trafikanter längs Kongahällavägen, där många trafikincidenter inträffar.

Joakim Ekendahl

Joakim Ekendahl har med glädje tagit del av cykelplanen och har följande synpunkter:

Det saknas ett åtgärdsområde som kan kallas "trafikkultur för en attraktiv cykelstad". Det uppstår ofta konflikter som mellan de tre trafikslagen bilister, cyklister och fotgängare. Ingen infrastruktur i världen kan skapa en god cykelmiljö utan en god trafikkultur.

Cykelplanen anger att år 2025 tycker tre av fyra göteborgare att Göteborg är en cykelvänlig stad. Detta mål måste förtydligas annars löper man risken att hamna i en tolkningsdiskussion om måluppfyllelsen.

- För att realisera ”cykling som en angelägenhet för alla!” är det nödvändigt att tydligt utveckla hur ökad cykling är bra för alla.
- Cyklingen ingår ofta som en del i en längre resa och därför måste det finnas säkra cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken.
- Snabbcyklande cyklister har mer gemensamt med biltrafik än fotgängare. Det kan ibland vara värt att låta cykeltrafiken dela utrymme med biltrafiken, förutsatt att det är väldigt tydligt för alla vad som gäller under dessa sträckor.
- En standard för kurvor skulle välkomnas och, förutom lämplig radie, även inbegripa krav på fri sikt.
- Cyklister bör prioriteras vid korsande utfarter.
- Många cyklister cyklar hellre på bilvägen i nedförsbackar med skarpa indragningar.
- ”Allgrönt” för cyklister är en god idé och det skulle kunna inrättas på prov i några korsningar redan nu. Det borde också vara möjligt att svänga vänster utan att behöva invänta grönt ljus två gånger.
- I stråk med omfattande cykeltrafik bör man överväga svängfil.
- Vägvisningssystemet bör utvecklas så att skyltarna exempelvis inte skymmer varandra. Stora informationstavlor om cykelvägnet vid infarterna vore bra för cykelturister.
- Det bör finnas säker och väderskyddad cykelparkering vid pendelparkeringar. Skydd för regn och blåst vid cykelparkeringar är eftersträvt, medan skydd för kyla är kostnadsdrivande och omotiverat.
- Evenemangsplanering bör även inbegripa cykelparkeringar.
- Det bör bli möjligt att i mobilappen Cykelstaden och på kommunens hemsida skriva längre felanmälningstexter samt bifoga fler än en bild.
- Det vore önskvärt om någon kommunal förvaltning fick i uppdrag att arbeta för förbättrade möjligheter att ”göra sig i ordning” efter cykelturen.
- Cykelpumparna som placerats ut, borde fungera för såväl Dunlopventilen (vanlig ventil), Schrader (bilventil) och Presta (racerventil).
- Det är synd att till exempel områden som Röda Sten inte ingår i Styr & Ställs område.
- Det bör övervägas om inte cykling i trafikmiljö är något som bör inlemmas i skolarbetet.

Joel Ottosson

Joel Ottosson anser att målen för framtidens cykel-Göteborg är bra, men för låga.

Att cykla i Göteborg är ofta otryggt: varken bilister, fotgängare, byggare eller andra cyklister respekterar cyklisterna. Det känns som att bilen prioriteras, och att cykeln inte är ett ”riktigt” fordon. Cykelns status måste höjas. Innerstaden måste bli bilfri för att Göteborg ska kunna bli en attraktiv cykelstad.

I sak är förbättringsområden i cykelplanen bra. Samtidigt kan det kännas lite konstigt att det byggs nya cykelbanor nu som går i helt på tvärs mot målen för framtiden. Det skulle behövas en mer övergripande samordning.

Johan Bergström

Johan Bergström på Wästbygg AB har följande synpunkter på Cykelplanen:

Låt en referensgrupp av intresserade cyklister vara delaktiga i projektering och fungera som "bollplank" vid planering och utformning av cykelinfrastruktur (cykelbanor, överfarter, trafikljus, cykelparkeringar, med mera) – men också delaktiga i uppföljning/utvärdering och utprovning på plats, då en cykelbana/cykelpassering skett. Detta för en snabb och direkt "erfarenhetsåterföring" och en ständig förbättring.

Anlägg en cykelbana längs hela Morängatan på Strömmensberg ända från Härlandavägen till Ånäsfältet. Cykelbanan som går vid Redbergsplatsen, längs Östra kyrkogårdens staket är för smal – något måste göras – snart sker en olycka.

Johan Erlandsson

Johan Erlandsson tycker att det finns en genuin probleminsikt i cykelplanen. Följande förslag till ytterligare förbättringar framställs:

- Vedertagna mått saknas. Andel cykelresor rekommenderas. Oberoende uppföljning efterlyses.
- Vinsterna i form av resurser och energi nämns inte. Mindre energiförbrukning skulle minska behovet av ful-el.
- Transportsnål stads- och samhällsplanering behandlas inte. Kortare avstånd minskar transportbehoven. Externa köpcentrum kräver bil. En blandstad har stor tillgänglighet till arbetsplatser, service och kulturutbud på korta avstånd. Idag flyttar många barnfamiljer ut från ett trafikerat centrum och får på köpet ett mycket större transportbehov i förorten.
- För mycket fokus på pendlingsresor. Många service- och fritidsresor skulle kunna göras med cykel om förutsättningarna och motivationen finns.
- Det saknas säker parkering för dyra och stora cykelekipage hemma.
- Cykelfartsgator fungerar inte så bra i praktiken.
- Sänk farten till 30 där det finns gående och cyklister, gatubanta och inför väjningsplikt. Det skulle öka flytet effektivare än signalreglering.
- Pendlingscykelnätet bör snöröjas kort före rusningstrafiken.
- Tillfälliga hinder på cykelbanorna i form av parkerade bilar, byggnadsmaterial med mera är ett problem.
- Cykelbanors tillstånd behöver kollas och underhållas ofta. Hål repareras, växtlighet tuktas.
- Bra möjligheter att rapportera in fel och brister i cykelinfrastrukturen borde inrättas. Inklusivt återkoppling; vad händer nu och när.
- Informera om nyheter och förändringar på cykelfronten.

Johan Flanke

Johan Flanke uppskattar alla nya cykelbanor som kommit de senaste åren. Särskilt de norr om Nordstaden och vid Operan. Fortsätt med det goda jobbet! Dessutom:

- Ordna tydligt markerade cykelbanor runt Brunnsparken, Drottningtorget och Åkareplatsen. En central cykelring skulle kunna vara ett koncept.
- Ge cyklarna grön våg genom Nya allén. Där har det blivit så bra med den nya cykelbanan.

- Cykelbana önskas längs Karl Johansgatan, mellan Hemköp och församlingshemmet.
- Rensa cykelparkeringarna från kvarlämnade cyklar. Samla dem på ett ställe där de kan hämtas inom ett halvår. Efter det kan de bästa cyklarna skänkas till nyanlända flyktingar.

Johan Nilsson

Johan Nilsson anser att cykelplanen är mycket bra, att de fyra åtgärdsområdena täcker in alla nödvändiga aspekter och att planens principer och åtgärder kan skapa en attraktiv cykelstad.

Cykelplanen borde vara tydligare för korsningspunkterna mellan cykeltrafik och övrig trafik. Det bör både finnas korsningar där cykeltrafiken är prioriterad på en obruten cykelbana och andra där gångtrafiken är prioriterad genom ett övergångsställe. Det bör vara tydligt för alla vad som gäller.

Kalle Forsberg

Kalle Forsberg saknar text om last/lådcyklar. Det känns som en trend som kommer öka. Vill själv köpa en sådan för transport till dagis men är rädd att den är så bred att den upptar hela cykelbanan.

Det finns ingen pendelcykelväg på Odinsgatan–Friggagatan. Det är mycket genare att cykla där än att cykla längs med Ullevigatan över Skånegatan, över Mölndalsån, ner i viadukt och sedan längs med ån för att till slut komma bort mot Redbergsplatsen.

Möjligheterna att ta sig till centralstationen bör förbättras. Nu finns ingen naturlig väg de 100 metrarna från GP-huset till centralstationen.

Kalle Hederos Eriksson

Kalle Hederos Eriksson anser att förordet är slarvigt skrivet. Det saknar den skarpa och beslutsamhet som kan krävas i ett strategiskt dokument.

Begreppet ”cyklisterna” bär med sig en känsla av homogenitet i cyklistkollektivet. Även om många cyklister har likartade behov är det lika viktigt att betona heterogeniteten bland cyklister.

Relativt mål. I cykelplanen anges ett absolut mål om en tredubbling av antalet cykelresor till 2025 jämfört 2011. Ett andelsmål är bättre för att mäta hur den totala resandeutvecklingen ser ut. Kalle Hederos Eriksson förespråkar ett mål om 25 procent år 2025. Det innebär att andelen cykelresor ska öka med drygt 10 procent per år i genomsnitt.

Den kommande kommunikationsstrategin verkar lägga för stort fokus på monolog istället för på dialog. Åtgärder kan förslagsvis inbegripa följande:

Ett mer utvecklat system för mottagande av synpunkter. Det ska vara enkelt att följa vad som händer med förslag och synpunkter.

En större närvaro där cyklister finns, till exempel en officiell närvaro i Facebook-gruppen ”Cykla Göteborg”?

I cykelplanen finns referenser till källor, men fler källor skulle skänka planen större trovärdighet och förenkla en granskning.

Andelen cykelresor har inte ökat som önskat sedan förra cykelplanen. En möjlig orsak är att cykelarbetet inte haft tillräckligt hög status. Föreliggande cykelplan saknar en tydlig strategi för att inte samma misstag ska begås igen.

Det borde framgå tydligare att underlaget på gångbanan måste vara minst lika jämnt som underlaget på cykelbanan när banorna ligger i direkt anslutning till varandra, så att incitamentet minskar att ta barnvagnar, rullväskor med mera på cykelbanan.

Belysningen på cykelbanan borde alltid vara bättre eller lika bra som på intilliggande kommunal väg.

Avsnittet om vägvisning borde kompletteras med följande:

- Större text på skyltarna.
- Lägre placering.
- Bättre belysning av skyltarna där det saknas belysning i övrigt.
- Skyltning till närmaste cykelparkering och närmaste station för lånecyklar.

Funktionskrav för lokala cykelvägnätet borde kunna utarbetas redan nu. Det skulle ge en helhet till funktionskraven för cykelvägnätet i stort.

Karl Zander

Karl Zander tycker att förslaget är väl underbyggt och återspeglar vad som är problematiskt med cykling i Göteborg. Det skulle underlätta genomförandet av cykelplanen att i appen Cykelstaden ha röstnavigering i resplaneraren. Då blir det lättare att hitta rätt när man tar cykeln till ett okänt område.

Kim Weinehammar

Kim Weinehammar tackar för en bra cykelplan, men anser att det är för lite fokus på stöldskyddande åtgärder och lättillgängliga cykelrum, med full insyn, där det går att låsa fast cykeln.

Insatser för att öka barns cyklande saknas också. Inrätta cykelskolor och lånecyklar även för barn eller för skolor. Att börja cykla tidigt i livet är en förutsättning för att fortsätta cyklandet som någonting naturligt i vuxen ålder.

Skapa cykelöverfartssäkra zoner över spårvagnsspåren, utan risk för att fastna med däck.

Lars Eriksson

Lars Eriksson tycker att bilvägar utan vägren borde prioriteras, exempelvis Kongahällavägen mellan Torslanda och Säve, som inte har någon vägren alls! Norrleden, som skyltas som lämplig cykelväg har bitvis ingen vägren, men bilarna kör fort. Tuvevägen likaså. Faktum är att norra Hisingen i stort sett saknar cykelvägar.

Vid byggen har man börjat arrangera "chikaner" för passerande cyklar och gångtrafikanter, med syfte att sänka farten. Och det gör man nog, men man irriterar samtidigt och minskar säkerheten. Även när det inte finns byggtrafik under helger, finns "chikanerna" kvar trots att ingen verksamhet pågår. Om byggtrafik förekommer ska ansvaret läggas på bygget!

Många cyklister vet inte hur man bär sig åt i trafiken. Det är dags för polisen att börja lappa cyklar som kör mot rött, kör mot enkelriktat, kör på trottoarer, inte har reflexer, lampor eller ringklockor, kör hänsynslöst och utsätter andra för fara.

Vid felanmälning av cykelsträckor, kan man få höra att det inte är stadens mark och därför inte stadens ansvar. Ska man verkligen behöva jaga fatt på fastighetsägaren själv? Fixa ett sätt att hantera detta.

Lars van der Heeg

Lars van der Heeg framhåller att det fortfarande finns mängder av människor som cyklar mot cykelvägarnas köriktningar vid broar och enkelriktade cykelvägar utmed exempelvis Linnégatan. Om polisen skulle bötfälla tillräckligt många cyklister och göra det tillräckligt "oplanerat" så skulle det hjälpa. Bötfäll även bilister, containerägare och

företagare som ställer sig olovligen på cykelvägar. Det gäller även arbetsfordon från trafikkontoret!

Reglera tydligare hur byggarbetsplatser har rätt att begränsa cykelvägar och bötfull de ymniga överträdelser som sker med bockar och koner. Allt ansvar kan inte ligga på cyklister att hålla sig undan utan även på byggaren och byggarens leverantörer.

Inför enhetlig skyltning, märkning och enhetlig grundtanke för cykelvägarnas dragningar. Enhetlig och avvikande färg på underlaget är troligen väl värd sin högre utgift. Kanske också en nivåskillnad till bilväg och trottoar (cykelränna) så att det är enklare att se och stanna kvar på cykelvägen utan att pendla mellan filer.

Leif Olsson

Leif Olsson vill trycka mer på vikten av avgränsning mellan fotgängare och cyklister. Största problemet med att cykla till obekanta platser är storleken på texten. Man ska kunna läsa den på håll. De gamla skyltarna var mycket bättre.

Då nya cykelbanor planeras måste cyklister vara remissinstans med vetorätt.

Varför är trafikljusen i korsningar så olika gjorda för cyklister. Vissa gav grönt ljus samtidigt för både bilister och cyklister som skulle rakt fram, medan både svängande och rakt fram-körande bilister fick grönt ljus på samma gång på andra ställen, medan cyklisterna "belönades" med två signaler som inte gav grönt samtidigt. Det skulle inte bli någon större försämring för svängande bilister att passera korsningen samtidigt med rakt fram-fordonen, medan det skulle göra stor skillnad för cyklisterna att bara få ett potentiellt stopp.

Linda Martinsson

Linda Martinsson gratulerar till ett fantastiskt jobb med den nya cykelplanen och lämnar samtidigt några synpunkter. Hon är mycket glad över målsättningen i stort och prioriteringen av olika nivåer på cykelnät och cykelparkeringar. Bättre cykelparkeringar, bättre omledning och skyltning vid vägarbeten samt bättre utrymme och plats för omkörningar på cykelbanorna, behövs för att öka cyklandet i Göteborg.

Implementeringsstrategi och styrmedel bör dock utvecklas. De avgör om planen blir vackra ord eller förändring på riktigt.

Det är dags för en entydig, jämn beläggning utan halkrisk på hela cykelnätet, så både cyklister och fotgängare ser direkt vad som är cykelbana, oavsett var man rör sig. Även korsningarna med biltrafik bör styras upp.

Kommunen kan överväga en informationsinsats för att öka kunskaperna om gällande trafikregler.

Styrdokumentet till byggprojekt måste ställa krav på cykeltänkande och någon form av uppföljning. Omledningar för cykel och fotgängare måste planeras för alla skeden av projekten, dokumenteras och följas upp. Ett moment kan inte få starta innan omledningen är klar. Skyltning bör komma upp minst en vecka före omledningen och även visa när arbetet ska vara avslutat. Skyltar för bilister får absolut inte placeras på cykelbanan. Skyltningen ska visa hur såväl bilister, fotgängare som cyklister ska ta sig fram och var deras led går.

Buskagen kring alla cykelbanor (en meter från cykelbanan och två meter upp) ska klippas två gånger per år. Ett annat regelverk för cykelsnöröjningen än för bilarna. Oerhört viktigt att undvika frusen modd. En sida på nätet med information om cykelbaneläget vore förstås helt underbart!

Väderskydd över cykelparkeringar är ett krav i Göteborg. Inte ett tak flera meter upp utan ett lågt tak, och en vägg för att skydda mot slagregn och yrsnö.

Marcus Grelsson

Marcus Grelsson tycker att cykelplanen ser jättespännande ut. Men det vore bra med ett antal skölj- och tvättstationer för cykelvård.

Det borde också informeras om är att cyklister inte har företräde då cykelbana korsar bilväg. Många cyklister verkar anse att de har samma rättigheter som fotgängare vid övergångsställe. När man nu dessutom alltmer målar cykelbanan röd i samband med korsningar verkar cyklisten ännu mer övertygad om att det bara är att trampa på och att bilisterna har skyldighet att stanna.

Mari Leion

Mari Leion anser att cykelförbindelserna i Säve är fullständigt värdelösa. Allt som finns är en liten bit cykelväg längs Kongahällavägen. Det går inte att på ett säkert sätt ta sig till Tuve eller till Kärra, inte heller till centrum. Barn kan inte cykla säkert till Glöstorpsskolan utan är hänvisade till buss eller bil.

Mari-Ann Kristoffersen

Mari-Ann Kristoffersen uppmanar trafikkontoret att lära cyklisterna hur de ska ta hänsyn till andra cyklister och gående. Det är dags att se till att inte bara de i tajta cykelbyxor, hjälm och cykelglasögon som ligger framåtlutade över cykelstyret och bara kör på ska kunna vistas på cykelbanan.

Marika Mårtensson

Marika Mårtensson önskar en utbyggd cykelbana i Säve då det inte finns säker väg att cykla på här ute.

Martin Ström

Martin Ström menar att en sak som ingen nämner är placeringen av trafikljuset. I dag är det så att om man cyklar fram till knappen så har man halva cykeln i den korsande vägbanan och ögonen förbi trafikljuset. Vissa stolpar har tryckknappen en liten bit in mot cykelbanan på ett slags lång hållare, men det räcker inte. Själva trafikljuset måste placeras på andra sidan korsande vägbana, precis som för bilar och gångtrafikanter. Sista 15 metrarna innan ett trafikljus borde det även finnas ett staket att hålla sig i medan man väntar eftersom många kör med clips på pedalerna.

Ett annat stort problem är kollektivtrafikens chaufförer, som är hänsynslösa och respektlösa, framförallt när de svänger.

Mikael Andersson

Mikael Andersson påpekar följande brister:

- Ågången är farlig för fotgängare. Många cyklister som kommer farande som jehun från Olskroken och Willinsbron.
- Många cyklister i korsningen Ågången/J Sigfrid Edströms gata cyklar över på gångbanan, med risk för fotgängare att bli påkörd. Belysningen i den korsningen är också svag.
- Kronorättarens väg mellan Rösered och Gårdsten saknar trottoar, vilket är till förtret för främst hundrastare och joggare.
- von Utfallsgatan mellan Gamlestadvägen och viadukten över Sävenäs rangerbangård saknar cykelbana.

Mikael Yousefi

Mikael Yousefi upplever att cykelsträckan över Älvsborgsbron inte känns säker. Separeringen av cykelbanan och bilvägen borde kunna bli säkrare med ett högre, genomskinligt räcke så att cyklister och bilister kan se varandra. Ett sådant räcke skulle göra att cyklister undviker att få grus och stenskott på sig från bilar och lastbilar.

Niklas Claesson

Niklas Claesson uttrycker stor glädje över att läsa cykelplanen och se nya linjer från trafikkontoret och staden. Verkar som den nya cykelplanen vill satsa på cykelinfrastrukturen. Bra jobb!

Han förutspår en cykelboom. I cykelplanen nämns ingenting om möjligheten att åka och storhandla med lastcykel, att skjutsa barn till olika aktiviteter och utflykter med lastcykel eller cykelkärra. Cykelplanen borde lyfta fram fler fördelar med att cykla; ökad trivsel, minskad trängsel, hållbar stadsmiljö, minskade koldioxidutsläpp, mindre buller, bättre luftkvalitet, hälsofördelar, kul, billigt, snabbt och säkert.

Cykelinfrastrukturen samt drift och underhåll har varit under all kritik i Göteborg. Niklas påpekar:

- Öka och tydliggör separering mellan cyklister, gående och bilister med röd asfalt.
- Bygg om cykelpassager till nya cykelöverfarter.
- Cykelvägarnas skick påverkar komfort och olycksrisk.
- Anpassa cykelvägarna till lastcyklar. Gör dem så breda att lastcyklar och elcyklar kan köra om och så att föräldrar kan cykla bredvid sina barn.
- Möjligheten till säker parkering av dyra och stora cyklar/cykelkärror saknas.
- Snöröjning måste fungera bra på alla sträckor, inte bara på pendlingscykelnätet. Använd saltning eller saltlake även på övergripande cykelnätet.
- Styr & Ställ är bra, men det borde finnas möjlighet att hyra en cykel i en vecka, vilket skulle föra cykelturismen framåt.
- Västsvenska paketet och andra stora stadsbyggnadsprojekt borde göra det lämpligt att utföra bra cykelinfrastruktur redan från början.
- Hisingsbron borde ha enkelriktade cykelbanor som är skilda från gående.
- Västlänkens stationer och resecentrum i Gamlestaden och Skeppsbron borde ha cykelgarage samt bra cykelbanor som är enkelriktade cykelbanor och skilda från gående. Det borde också vara möjligt att ta med cykeln ombord på kollektivtrafiken.
- Gående från spårvagn till resecentrum bör korsa cykelbanan planskilt, särskilt vid Skeppsbron, som är en av de platser där det cyklas mest.
- Hur mäta kvaliteten på cykelvägarna? Uppföljning borde innefatta funktionskrav som hastighetsstandard, framkomlighet och flyt, möjligt att cykla i olika hastigheter, komfort, orienterbarhet och igenkänning, genhet, trafiksäkerhet och trygghet.

Nina Bergström

Nina Bergström tycker att Göteborg är en bra cykelstad. Men det finns ett stort problem nämligen fotgängarna, som inte respekterar cykelbanan. Räcken att hålla sig i vid trafikljus, mjuka svängar, med mera, spelar mindre roll så länge som man som cyklist

är fullt sysselsatt med att kryssa mellan gångtrafikanterna som går mitt på cykelbanan. Cykelbanorna måste på mer tydligt sätt separeras från gångbanorna.

Per Hammarsson

Per Hammarsson kommenterar detaljutformningen av cykelbanorna i stadens ytterområden som förläggs utmed befintliga 50/70-vägar: De byggs ofta förhöjda i förhållande till vägbanan och avgränsas med kantsten i betong. Se exempel utmed gamla Boråsvägen mot Mölnlycke/Landvetter. Det vore bättre att som i Belgien/Holland ha cykelbanan i samma nivå som resten av vägbanan, gärna färgad i annan kulör. Med cykelbana och körbana i samma nivå blir passagen förbi ett hinder smidig och okomplicerad.

Per Löthgren

Per Löthgren anser att det behövs nytänkande hos berörda parter om vintervägunderhåll. Enligt Trafikverket orsakas cirka 20 procent av alla singelolyckor av flis och grus på torrt underlag. I Göteborg grusar man vanligtvis direkt efter första snöfallet och sedan kan gruset bli liggande i cirka fem månader, oavsett snö. Att använda flis och grus som halkbekämpning fungerar bara när marken är snötäckt. Cykelbanor borde sopas rena kontinuerligt under hela vinterhalvåret.

Peter Berggren

Peter Berggren föreslår att stadens hyrcyklar successivt byts ut till elcyklar. Laddning bör ske genom solcellstak som placeras ovanför befintliga cykelställ.

Peter Törnbrink

Peter Törnbrink anser att cykeltrafiken ska vara ett snabbt, enkelt och säkert att pendla.

För att göra Göteborg mera attraktiv bör skärgården göras mer turistvänlig även för cyklisterna. Nu kommer man fram till Saltholmen via en ganska komplicerad sträcka med mycket trafik. Drömmen vore att kunna cykla kustnära hela vägen från Lilla Bommen ut till Saltholmen, genom att fortsätta rakt fram förbi Sjömagasinet, under Älvsborgsbron vid Röda Sten och vidare på den befintliga cykelvägen som sträcker sig kustnära hela vägen fram till Tånguddens småbåtshamn, där cykelbanan helt stannar upp utan någon naturlig förklaring. Där behövs en kort, ny cykelbana.

Eftersom statliga Fortifikationsverket på Tångudden ska utöka sin verksamhet med cirka 300 anställda vore det en fördel om det fanns en fungerande cykel- och gångbana.

Pär Nilsson

Pär Nilsson påpekar att en viktig länk i pendlingscykelnätet, nämligen cykelbanan längs Hisingsleden (E6.20) från Vädermotet till Volvo RA missas i cykelplanen. Dessutom borde pendlingscykelnätet inbegripa cykelbanor från alla väderstreck till det som är stadens största privata arbetsgivare.

Älvsborgsbron (Trafikverkets ansvar), som cykelplanen inräknar i pendlingscykelnätet, sköts avsevärt sämre med vinterväghållning, sopning och städning. Samma krav bör gälla för alla cykelbanor.

Roger Magnusson

Roger Magnusson hoppas att lågbron kommer snart. Man blir svettig. Han vet folk som inte cyklar på grund av den höga bron.

Rolf Broberg

Rolf Broberg tycker att cykelplanen är ett imponerande verk. Planens fyra åtgärdsområden täcker in alla nödvändiga aspekter. Planens principer och åtgärder kan skapa en attraktiv cykelstad. Men det finns en risk för polarisering mellan trafikanter.

- Håller hela samarbetskedjan? Många parter och personer måste dra åt samma håll. Samma trafikregler bör gälla för alla förvaltningar i staden.
- Eftersläpning ger fel signaler. Gamla planer måste fräschas upp före genomförandet, om nya styrdokument tillkommit.
- Ryms all cykelparkering? Centrum är fullt av cyklar redan.
 - Maximera antalet ramlåsningslägen per meter.
 - Minimera oavsedd användning.
 - Locka cyklisterna att tänja på närhetsbehovet.
- Enkelriktade bättre Det är viktigt att cykelbanorna juridiskt sett verkligen blir enkelriktade, att det syns tydligt för alla och även att det går hyfsat lätt att ta sig över till den motsatta banan när man vill vända.
- Idé för lättare omkörning. Omkörning kräver mer bredd än möte. En idé är att belägga enkelriktade cykelbanor med något olika material på höger och vänster del. Höger del kan vara lite slätare för att attrahera cyklisterna. Då skulle vänster del bli fri för omkörare.
- Förhindra evigt rödljus. Kollektivtrafiken kan stjäla alla gröntiderna för cyklisterna. Det måste finnas en gräns för hur många omlopp cyklisterna ska tvingas stå över.
- Inga tvetydiga korsningar. Renodla gestalterna. Gör dem få, tydliga och omöjliga att förväxla. Det är viktigt att vara tydlig, samstämmig och konsekvent.
- Alla behöver samspela. Alla parter behövs: Utformningen måste hjälpa oss. Lagarna måste hjälpa oss. Ordningsmakten måste hjälpa oss. Och vi trafikanter måste förstås också göra vårt bästa.

Rolf Gustafsson

Rolf Gustafsson anser att cykelplanen markerar en positiv förändring till cykling, även om den inte kan ändra åratals misstroende i ett slag. Han menar också att:

- Det 12-procentiga målet för cykelresorna är alltför lågt.
- Att separera gående från alla slags fordon är bra. Låt cyklar och andra fordon köra på samma väg. Cykelbanor bör alltid vara enkelriktade. Det måste finnas tillräckligt med cykelparkeringar. Undvik omledningar förbi byggen och se istället till att det går att cykla förbi.
- Cykelbanor måste underhållas kontinuerligt, både vad gäller beläggning och växtlighet i närheten.
- Värdet av stöd, tjänster och kommunikation överskattas ofta. Det räcker om infrastruktur och underhåll ordnas. Beträffande kommunikation behövs mer öppenhet och transparens: Tala om vad du ska göra, gör vad du har sagt, tala om vad du har gjort.
- Korsningar bör utformas enhetligt, annars skapar det bara förvirring.

- Det finns regler för hur byggtreprenörer ska få verksamheten och trafiken att fungera samtidigt. Men de följs ofta inte. Inför kännbara påföljder.
- Sätt inte upp bommar och andra hinder på cykelbanorna.

Rolf Sjöberg

Rolf Sjöberg efterlyser en cykelbana på Krossvägen vid Torsviken i Torslanda till Arendal.

Rustan Carlström

Rustan Carlström föreslår:

- Fartdämpande hinder för cyklar.
- Fler cykelfartsgator med 30 km/h för bilar i hela city.
- Minska parallella cykel- och gångbanor.
- Märk ut cykelbanorna med annan färg när de gränsar till gångbana.
- Många fler cykelpoliser.
- Farthinder före korsning och när gående korsar.
- Gör cyklingen långsammare och säkrare innan total anarki råder såväl cyklister emellan som mellan olika trafikgrupper.

Sven-Erik Ekedahl

Sven-Erik Ekedahl anser att högsta prioritet bör vara ett säkert cykelvägnät på Norra Hisingen, framför allt runt Säve. Tuvevägen, Kongahällavägen och Kornhallsvägen är smala, högt och snabbt trafikerade och saknar vägren. Det är för stort fokus på pendling in till Göteborgs centrum. Med en cykelbana utmed Norrleden och Hisingsleden skulle Volvo-anställda kunna cykla från Angered och Kärra.

Varför är trottoarerna så höga, undrar han också. Cyklister som kör nära en trottoar löper risk att fastna med trampan på kantstenen.

Större samverkan mellan förvaltningarna inom Göteborg efterlyses. Nyligen anlades en grusad gångväg utmed våtmarksområdet mellan Tuve och Skogome. Med lite god vilja hade man också fått in en 1,5 km lång cykelbana utmed Tuvevägen mot centrum, från rondellen vid Skogomevägen/Tuvevägen.

Tobias Noborn

Tobias Noborn tycker att cykelplanen har bra och ambitiösa mål, men påpekar att Göteborgsregionen är tillräckligt liten för att även grannkommuner ska komma i fråga när det gäller cykelpendling. Genom att förlänga pendlingscykelstråket fram till Partille kommun kan man knyta Sävedalen, Partille centrum och eventuellt det växande Öjersjö-området på ett säkrare och mera tillförlitligt sätt.

Thomas Bergén

Thomas Bergén hänvisar till Solar Roadways trafikleder med inbyggd belysning, trafikinformation, snöröjning med mera som drivs av solenergi. Tekniken är innovativ och skulle revolutionera utvecklingen av cykelbanor och vägbanor i Göteborg!

Vilma Kaukoranta

Vilma Kaukoranta påpekar att det finns flera ställen i Göteborg där cyklisterna är tvungna att stanna varje gång de vill över en bilväg. Det vore bra om cyklisterna också

fick grönt ljus automatiskt, precis som bilarna. Inte bara en kort stund, utan så att man hinner över hela korsningen.

Göteborg behöver också elcykelpooler och lastcykelpooler. Då behöver man inte bil för att storhandla eller flytta mindre möbler etcetera. Styr & Ställ är jättebra, men man kan behöva hyra en cykel för lite längre tid än ett par timmar.

Yann Hervy

Yann Hervy anser att cykelplanen ser riktigt bra ut, men att den har missat en viktig uppmuntrande åtgärd för att öka transportcyklingen och det är att få fler att motionscykla. Kan man få fler att motionscykla kommer transportcyklingen sedan som en självklarhet för de allra flesta som har ett rimligt avstånd till jobbet. Vi får friskare människor och en renare stad. Han menar också att staden bör:

- Lätta upp bestämmelser om cykling i naturreservat, främst Delsjöområdet men även Vättlefjäll. Lokala föreskrifter förbjuder cykling i skogen där. Skärp inte heller bestämmelser kring cykling i andra naturreservat.
- Bygg en velodrom, gärna inomhus som tillåter cykelträning året runt.

Åsa Fyrberg

Åsa Fyrberg föreslår att förbättra säkerheten i trafiken genom att bygga cykelbanan som en separat körbana, hela vägen längs Norra Älvstranden, speciellt omfattande stråket Lindholmen, Sannegårdshamnen och Eriksberg.

