



Göteborgs Stad

Trafikkontoret

2015-08-20

Dnr 2290/15

Handläggare:
Malin Månsson
Tel. 031-368 26 07

Göteborgsregionens kommunalförbund
Jonas Åker
Box 5073
402 22 Göteborg

Yttrande till Göteborgsregionens kommunalförbund över förslag till Strategi för ökad cykling i Västra Götaland

Cykelstrategin är ett stöd för Västra Götalandsregionen (VGR) och Trafikverket i arbetet med att prioritera, planera och bygga ut cykelvägnätet i länet.

Visionen för arbetet med cykelstrategin är: *Cykel, en del av det goda livet.*

Målsättningen är att cykelstrategin ska *skapa förutsättningar för ökad och säker cykling.*

Cykelstrategin pekar ut prioriteringsprinciper för att befintliga resurser för cykel i den regionala planen för transportinfrastruktur ska användas på bästa sätt. Vardagsresor till målpunkter i anslutning till tätorter, samt steg 1 och 2-åtgärder har prioritet ett. "Felande länkar och rekreations- och turistcykling har prioritet två. Det är kommunerna som i en ansökningsprocess föreslår cykelåtgärder och anslagen ska fördelas utifrån prioriteringsprinciperna och de projekt som bäst uppfyller målet om att skapa förutsättningar för ökad och säker cykling.

Cykelstrategin innefattar de delar av den regionala planen som rör cykelinvesteringar längs det statliga regionala vägnätet samt finansiering av steg 1- och 2-åtgärder. Strategin innefattar inte prioriteringar av de bidrag som kommuner kan söka till cykelvägar på kommunalt vägnät.

Yttrande från Göteborgs stad

Otydlig målsättning och prioritering

Målsättningen är att cykelstrategin ska: *Skapa förutsättningar för ökad och säker cykling.* I strategin står också att föreslagna åtgärder kommer att bedömas med hänsyn till de som bäst uppfyller målet om att skapa förutsättningar för

ökad och säker cykling. Målsättningen specificeras dock inte i strategin vilket gör att det blir svårt att förstå hur åtgärderna egentligen ska bedömas och prioriteras enligt de prioriteringsprinciper de satt upp. Vad som menas med förutsättningar för ökad och säker cykling borde förtydligas och definieras för att veta hur strategin ska tillämpas och prioriteringarna ska göras, samt för att kunna följa upp.

Det står också att viss hänsyn kommer att tas till geografisk spridning vid bedömningen av de åtgärder som kommunerna föreslår. Vad som menas med geografisk spridning borde förtydligas.

Prioriteringsprinciperna och avgränsning

Cykelstrategin är avgränsad till att enbart innefatta prioriteringsprinciper av cykelåtgärder för befintliga resurser i den regionala infrastrukturplanen, dock inte den del där kommuner kan söka till cykelvägar på kommunalt vägnät. Även denna del bör ingå då man i strategin då man slår fast att det är cykelresorna i tätort, och då ofta på de kommunala vägarna, där potentialen är som störst. Dessutom är *vardagsresor till målpunkter* högst prioriterat vilket ytterligare stärker vikten av ett bra cykelvägnät där kommunen är väghållare. Det är också av stor vikt att cykelvägar på regionalt vägnät kopplas ihop med det kommunala cykelvägnätet vilket är en fråga som inte innefattas i de föreslagna avgränsningarna eller prioriteringsprinciper. Otydliga prioriteringsprinciper för bidragen till cykelvägar på kommunalt vägnät leder till att fördelningsprocessen inte är synlig samt så ökar risken att åtgärder görs på platser där de inte har bäst effekt eller att det regionala cykelvägnätet inte hänger samman med det kommunala.

Strategi för att kombinera kollektivtrafik och cykel saknas

VGR är inte bara ansvarig för den regionala infrastrukturplanen utan även för kollektivtrafiken i regionen. Att göra det lättare och attraktivare att kombinera kollektivtrafik och cykel är en viktig fråga som skulle kunna ingå i cykelstrategin. I cykelstrategin pekas cykelvägar som förbättrar tillgängligheten till kollektivtrafik ut som ett av de högst prioriterade områdena att satsa på. Att underlätta kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik handlar också om cykelparkering, lånecyklar, möjligheten att ta cyklar på kollektivtrafiken och en bättre samordning av planeringen för de båda färdsattn. Alla dessa typer av åtgärder innefattas inte i strategins föreslagna syfte i att vara ett stöd i fördelningen av resurserna i infrastrukturplanen, men cykelparkeringar som normalt inte ses som en steg 1- och 2-åtgärd skulle kunna läggas till denna kategori i detta sammanhang.

Trafiksäkerhet

I avsnittet om cykelsäkerhet redovisas statistik över cykelolyckor på nationell nivå. Detta bör kompletteras med statistik från Västra Götalandsregionen.

Strategins mål är att skapa förutsättningar för ökad och *säker* cykling. Däremot så nämns inget om hur cyklingen ska bli säker och vilka krav som ska gälla. Hur garanteras att de cykelvägar som byggs också blir säkra?

Ur trafiksäkerhetssynpunkt bör cykelstrategin även inkludera finansiering av åtgärder längs det kommunala vägnätet eftersom det är i tätorter de flesta cykelolyckor sker.

Steg 1- och 2-åtgärder för att öka cyklingen

Det är bra att steg 1- och 2-åtgärder tas upp och att det poängteras att de ska vara ett komplement till infrastruktursatsningar.

Regional och mellankommunal samverkan saknas

För att öka cyklingen krävs sammanhängande cykelstråk. Dessa går ibland över kommungränser eller på väg med olika väghållare. Det är därför viktigt att arbeta för bättre planering och samverkan mellan kommuner, trafikverk och VGR. Detta är ett område som inte alls nämns i förslagsdokumentet. Den regionala och mellankommunala samverkan är inte bara viktigt för utbyggnadsplanering men också för att skapa en enhetlighet i vägvisning, drift och underhåll, utformning med mera.

Regionalt sammanhängande cykelvägnät

I strategin skriver man att det inte är motiverat att skapa ett sammanhängande cykelvägnät i hela regionen. Vi anser att det då är viktigt att arbeta för att skapa ett så stort sammanhängande cykelvägnät eller flera sammanhängande cykelvägnät i regionen som är motiverat. Västra Götalandsregionens roll tillsammans med kommunalförbunden kan vara att identifiera var och titta på hur de kommunala näten kan knytas ihop bättre. Strategin bör kompletteras med en djupare analys av "felande länkar" och saknade sträckor där potentialen för ökad cykling är hög.

Cykelstrategins genomförande och uppföljning

Det är bra att cykelstrategin beskriver hur nästa steg i genomförandet av strategin ska gå till. En cykelåtgärdsplan ska enligt strategin tas fram baserat på åtgärder som kommunerna föreslår. För att kunna göra en tydlig prioritering måste strategins målsättning och prioriteringsprinciper förtydligas. Det underlättar också för kommunerna när de ska föreslå projekt. Det är också önskvärt att samhällsekonomiska beräkningar görs.

Övrigt

Strategin nämner inte cykelns roll i andra infrastrukturprojekt. Hur kan, exempelvis, cykelns plats och framkomlighet säkras i andra projekt som till exempel när en väg byggs om till en 2:1-väg? Hur kan utbyggnaden av cykelinfrastruktur och andra cykelåtgärder gynnas av kravet på

åtgärdsvalsstudier? Även om dessa frågor ligger utanför strategins syfte skulle det vara relevant att få en bild av cykelns roll och möjligheter i hela den regionala planeringen.

En karta över det statliga regionala vägnätet längs vilket kommuner kan söka medel för hade varit önskvärt.

Sammanfattningsvis

Vi ser det som mycket positivt att en regional cykelstrategi tas fram och att kommunerna har bjudits in att delta i framtagandet.

Sammanfattningsvis kan man säga att cykelstrategin har otydlig målsättning och prioriteringsprinciper. Det blir därför oklart hur strategin ska tillämpas i praktiken. Dessutom är avgränsningen snäv och hur de frågor som hamnar utanför ska tas om hand beskrivs inte tydligt.

Cykelstrategins slutsats är att medlen i den regionala planen kommer att räcka till totalt 10 mil cykelväg under en period på 12 år. En analys gjord med hjälp av Kågessonmodellen visar på ett behov av cirka 44 mil cykelväg längs det regionala vägnätet vilket skulle ta 50 år att bygga ut om inte investeringstakten ökar. Eftersom resurserna är begränsade är det därför av stor vikt att åtgärder väljs där de gör störst nytta enligt strategins målsättning och prioriteringsprinciper.

Det finns inga motsättningar mellan den föreslagna strategin och Göteborgs stads cykelprogram, men i sin otydlighet går det inte att säga i vilken utsträckning strategin bidrar till att förstärka Göteborgs stads cykelprogram.

Hälsningar

Jörgen Einarsson
Avdelningschef Samhälle och planering