

Halvtidsuppföljning av Cykelprogram för en nära storstad 2015–2025



Innehållsförteckning

Sammanfattning	2–8
Inledning och bakgrund	3–10
1. Målen	11–18
1.1 Mål: 2025 har antalet cykelresor tredubblats	11
1.2 Mål: 2025 tycker tre av fyra göteborgare att Göteborg är en cykelvänlig stad	15
1.3 Mål: Antalet omkomna och skadade ska minska	17
2. Status på de fyra åtgärdsområdena	19–36
2.1 Infrastruktur – bygg en sammanhängande och väl utformad cykelinfrastruktur	19
2.2 Drift och underhåll	27
2.3 Stöd och tjänster	30
2.4 Kommunikation	32
2.5 Genomförande enligt cykelprogrammet	34
2.6 Sammanfattningsvis	35
3. Status på aktiviteter	37–60
3.1 Aktivitetsplan	37
3.2 Sammanfattningsvis	60
4. Slutsats	61–63
4.1 Pågående stadsutveckling	61
4.2 Ekonomiska resurser	62
4.3 Organisatoriska förutsättningar och medvetenhet	62
4.4 Konkurrens om utrymme och målkonflikter	62
4.5 Regelverket	63

Sammanfattning

I mars 2015 antog trafiknämnden Cykelprogram för en nära storstad 2015–2025 (2015-03-26 §48). Cykelprogrammet utgår från och konkretiserar mål och strategier i Trafikstrategi för en nära storstad som antogs i trafiknämnden 2014.

I cykelprogrammet som ska gälla fram till 2025 står att en större uppföljning och revidering bör genomföras år 2020.

En uppföljning har gjorts under 2021 men bedömningen är att cykelprogrammet fortfarande är aktuellt och inte bör revideras.

Uppföljningen innehåller tre delar:

1. Status och analys av målen.
2. Beskrivning av status och översiktlig analys av fyra åtgärdsområden som pekas ut i cykelprogrammet.
3. Status på föreslagna aktiviteter i cykelprogrammet.

Målen – så har det gått

I Cykelprogram för en nära storstad finns två mål uppsatta;

- år 2025 har antalet cykelresor tredubblats,
- år 2025 tycker tre av fyra göteborgare att Göteborg är en cykelvänlig stad.

Dessutom förhåller sig programmet till målsättningen att antalet omkomna och skadade ska minska.

Målet i cykelprogrammet om ett **tredubblat cyklande** till 2025 (från 2011) bedöms inte realistiskt att nå.

År 2011 gjordes ca 73 000 cykelresor per vardagsdygn till, från och inom Göteborg och år 2020 uppskattades antalet vara ca 115 000. Detta motsvarar en ökning om 57%.

De är svårt att säga i vilken utsträckning cykelprogrammets åtgärder haft en effekt hittills. Det är lättare att se effekter av omvärldsfaktorer som trängselskatt, fler elcyklar, ombyggnationer, corona och ökad befolkning.

Målsättningen i cykelprogrammet är att **75 procent av göteborgarna ska tycka att Göteborg är en cykelvänlig stad** år 2025.

Utgångsåret 2013 höll 42 procent av de intervjuade med om påståendet att Göteborg är en cykelvänlig stad. I senaste undersökningen år 2020 tyckte 41% att staden är cykelvänlig, vilket är en nivå som varit relativt konstant sedan mätningarna startade 2008.

Det är inte troligt att målet uppnås till 2025. Nyckeltalet verkar dock inte inverkar på mängden cykelresor.

De mål som formulerats i Trafiksäkerhetsprogram för 2010–2020 är **att antalet omkomna och skadade i trafikmiljön i Göteborg ska minska** med 75% fram till 2020, med basår 2010. Cykelprogrammet säger därutöver att antalet skadade cyklister ska minska samtidigt som antalet cykelresor tredubblas.

Målet om antalet dödade och skadade cyklister ska minska har inte uppnåtts.

Status på de fyra åtgärds-områdena – så ligger vi till

Cykelprogrammet ringar in fyra åtgärdsområden som tillsammans ska öka cyklingens attraktionskraft och bidra till att nå målet med tredubblad cykling och bli en attraktiv och säker cykelstad:

- Infrastruktur – bygga en sammanhängande och väl utformad cykelinfrastruktur.
- Drift och underhåll – säkra god standard på cykelvägarna året om.
- Stöd och tjänster – erbjuda stöd och tjänster som underlättar cykling och ökar färdmedlets attraktionskraft.
- Kommunikation – förstärka bilden av Göteborg som cykelstad med hjälp av kommunikation.

Här beskrivs vad som har gjorts inom respektive åtgärdsområde i förhållande till cykelprogrammets intentioner vad gäller omfattning och innehåll.

Infrastruktur – bygg en sammanhängande och väl utformad cykelinfrastruktur

En väl utformad cykelinfrastruktur är grunden för säker, enkel och framkomlig cykling i staden. Cykelvägarna får inte ha obegripliga avbrott, det ska gå att cykla till alla målpunkter. För att uppnå detta måste cykelvägnätet förbättras och funktionella cykelparkeringar byggas vid målpunkter.

En slutsats är att cykelinfrastrukturen inte har byggts ut och förbättrats i den omfattning som var ambitionen i cykelprogrammet. Trafikkontoret har inte fullt ut klarat att genomföra alla de investerings- och exploateringsuppdrag som totalt ligger på trafiknämnden. En utmaning är resurssättning till följd av konkurrens om personella resurser i alla led, såväl hos staden, konsulter och entreprenörer.

De fysiska åtgärder som gjorts, utöver utbyggnad i exploateringsprojekt, ligger till stor del i linje med de prioriteringar som definierats. Störst fokus har legat på utveckling av pendlingscykelnätet. Åtgärder i de centrala delarna av staden har dock varit få på grund av de stora stadsutvecklingsprojekt som planeras och genomförs här. Varje år genomförs dessutom flera mindre trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder i cykelvägnätet.

Att utveckla och konkretisera stödjande underlag utifrån cykelprogrammets intentioner för att säkra en högre kvalitet på den cykelinfrastruktur som byggs

har bedömts som viktigt. Tyvärr har det arbetet inte gjorts i den takt som önskas.

Drift och underhåll – säkra god standard på cykelvägarna året om

Cyklennätet måste ha god standard året om så att cyklisten oavsett årstid kan cykla på ett säkert och bekvämt sätt. Det förutsätter en hög drift- och underhållsstandard på cykelvägnätet.

Jämn beläggning är viktigt. En mätning av beläggningens jämnhet och komfort på cykelbanor år 2013 visade att cirka 60 % hade bristfällig eller oacceptabel komfort. Beläggningsarbetet på cykelbanor har från 2020 ökat kraftigt och en strategi med tillsatta medel för att komma tillrätta med eftersatt underhåll på stadens vägnät finns fram till år 2025.

Vad gäller vinterväghållning, flisupptagning, vårstädning och sopning så är slutsatsen att flera av kriterierna har införts på i princip samma nivå som föreslagits i cykelprogrammet. Vad gäller vinterväghållningen är införandet av saltningen och därmed minskad användning av stenflis en stor kvalitetshöjning för cyklister.

Kvaliteten på utförandet av vinterväghållningen har visat sig ha vissa brister. Därför har ett antal åtgärder införts för att kvalitetssäkra utförandet.

Stöd och tjänster – erbjud stöd och tjänster som underlättar cykling och ökar färdmedlets attraktionskraft

Stöd och tjänster är ett område med hög utvecklingstakt och spänner över såväl digitala som fysiska tjänster. Sedan cykelprogrammet antogs har trafikkontoret lanserat ett nytt lånecykelsystem (2020), en ny version av appen Cykelstaden (2021), öppnat en cykelparkeringsanläggning vid Gamlestadens resecentrum, samt satt ut ett antal cykelpumpar och en cykelservicevägg.

Utvecklingen av stöd och tjänster är nära sammankopplat med större utvecklingstrender som rör digitalisering och tjänstefiering. Uthyrningen av elsparkcyklar är ett uttryck för detta. Erfarenheten från elsparkcyklarna visar tydligt att staden behöver inriktningar och verktyg för att påverka utvecklingen av ”externa” mobilitetstjänster i våra offentliga rum i en riktning som ligger i linje med uppsatta mål.

Kommunikation – förstärk bilden av Göteborg som cykelstad med hjälp av kommunikation

Genom åren har trafikkontoret genomfört en hel del kommunikativa insatser och utvecklat koncept. Denna attityd- och beteendepåverkande kommunikation har till stor del prioriterats ned och även ändrat karaktär till följd av minskade resurser, nytt fokus och ändrade förutsättningar. Sedan cykelprogrammet antogs har både förutsättningar och kanaler för att kommunicera förändrats, vilket har gjort att det är svårare att nå fram med budskapen idag.

Kommunikationen görs istället i mindre omfattning och uteslutande genom egna kanaler. Typen av cykelkommunikation har därmed också förändrats.

Strategin idag är främst att i större utsträckning verka genom andra.

Status på aktiviteter

Inom varje åtgärdsområde presenteras i cykelprogrammet aktiviteter av övergripande karaktär som syftar till att i stort definiera vad som behöver göras för att implementera programmet.

Utifrån aktiviteterna görs varje år en planering och prioritering som sedan presenteras i *Handlingsplan för cykel*. På så sätt hålls cykelprogrammets definierade aktiviteter hela tiden aktuella.

Status på de olika aktiviteterna redovisas med en färg enligt tabellen nedan.

	Klart
	Genomförs kontinuerligt enligt plan
	Åtgärden påbörjad eller sker mer eller mindre kontinuerligt. Finns förbättringspotential/utvecklingsmöjligheter
	Åtagandet kvarstår

	Aktivitet	Status
1.	Infrastruktur	
1.1	Detaljerade trafiktekniska lösningar och riktlinjer ska tas fram för utformningen av det framtida cykelvägnätet. Dessa ska föras in i Teknisk handbok.	
1.2	Det befintliga cykelvägnätets sträckor och korsningar ska kartläggas och bedömas utifrån funktionskraven.	
1.3	En utbyggnads- och uppgraderingsplan för sträckor och korsningar i cykelvägnätet ska tas fram utifrån inventeringen. Planen ska beakta barnperspektivet och sociala konsekvensanalyser ska genomföras.	
1.4	En plan ska tas fram för hur trafiksignaler ska anpassas till cyklisters behov av framkomlighet och flyt.	
1.5	Riktlinjer för utformning och placering av cykelvägvisning ska tas fram.	
1.6	En belysningsplan med riktlinjer för ljuskomforten samt en utbyggnadsstrategi ska tas fram.	
1.7	Föreskrift för byggteknik av cykelvägar, bland annat för att säkerställa jämna cykelbanor, ska utvecklas.	

1.8	En djupare studie och omvärldsbevakning av cykel och spårväg ska göras för att exempelvis klargöra målkonflikter, avvägningar och möjliga lösningar.	
1.9	En cykelparkeringsplan för utformning, placering och utbyggnad ska tas fram.	
1.10	Arbeta in övergripande krav och funktioner som innebär att vi säkerställer cykel som ett eget transportslag under byggskedet. Efter utvärdering ska krav och funktioner förfinas och arbetas in i förfrågningsunderlag och styrdokument.	
1.11	Utveckla tillfälliga framkomlighetslösningar för cyklisterna som underlättar/tydliggör färdvägen för cyklisterna och gör cykel till ett säkert transportmedel under byggskedet.	
1.12	Ta fram ett informations- och utbildningspaket riktat till entreprenörer och bygglidare och trafikkontorets personal om cykel under byggskedet.	
1.13	Utveckla nya kanaler för trafikinformation till cyklisterna, till exempel Trafik Göteborg.	
2.	Drift och underhåll	
2.1	Upprätta en utbildningsplan för ledningsägare och deras entreprenörer. Genomgången utbildning ska vara ett krav för att få utföra arbeten inom gatu- och spårområden i Göteborg.	Ej aktuell
2.2	Utredda möjligheten att ta fram ett gemensamt system där samtliga inrapporterade fel eller brister läggs in. Detta system ska vara publikt och vara tillgängligt via exempelvis mobilapp eller internet.	
2.3	Skärpa riktlinjerna för drift- och underhållsarbetet och anpassa dem så att de stämmer överens med cykelplanens prioriteringar och intentioner.	
2.4	Fortsätta att utveckla rutiner för hur kvalitetssäkring av drift- och underhållsarbetet ska utföras och dokumenteras.	
2.5	Ta fram riktlinjer och mål för drift och underhåll av trafiksignaler utmed cykelvägnätet.	
3.	Stöd och tjänster	
3.1	Fortsätt utvecklingen av låncykelsystemet Styr & Ställ. Undersök möjligheterna till ytterligare koppling till kollektivtrafiken.	
3.2	Fortsätt utvecklingen av cykelreseplaneraren och reseplaneraren i trafiken.nu	
3.3	Tillhandahåll öppen data till marknaden för att stimulera utvecklingen av appar etc.	
3.4	Fortsätt att utveckla de sätt på vilka brister i cykelvägnätet kan inrapporteras.	
3.5	Utredda möjligheten till service som laddning av elcyklar, möjligheter till inlåsning, cykelreparationer etc i anslutning till framtida cykelgarage.	
3.6	Se över behovet av fler cykelpumpar och annan service som underlättar och stödjer cyklisten under resans gång.	
3.7	Utveckla cykelkartan vidare med inriktning mot olika typer av cykling till exempel gröna rutter och turismcykling.	
3.8	Medverka till nya goda cykelexempel som lastcykelpooler, som driver utvecklingen framåt och stimulerar nya beteenden.	
4.	Kommunikation	
4.1	Ta fram en övergripande kommunikationsstrategi	
4.2	Ta fram förslag till aktiviteter som stöttar en utvecklad imagekommunikation.	
4.3	Ta fram förslag till hur produktkommunikationen ska utvecklas, bland annat utifrån utbyggnaden av cykelinfrastrukturen, under byggscheden, utveckling av stöd och tjänster samt olika former av drift och underhållsåtgärder.	
4.4	Förvalta och utveckla kontaktnät med organisationer, arbetsgivare, cyklister med flera.	

4.5	Fortsätt att utveckla den beteendepåverkande kommunikationen bland annat genom arbete inom Göteborgs Stad (som arbetsgivare) och mot andra arbetsgivare, skolor, studenter, föreningar och andra intressenter.	
4.6	Inhämta kunskap och sprida kunskap om Göteborg som cykelstad nationellt och internationellt via konferenser, seminarier och skrifter.	
4.	Genomförande	
5.1	Utveckla mått och indikatorer för uppföljning av verksamheten och genomförda åtgärder.	
5.2	Utveckla nya metoder för mätning av cykelresor, till exempel genom appar.	
5.3	Ta fram en plan för kunskapsöverföring och utbildning.	
5.4	Ta årligen fram en handlingsplan för cykel med utgångspunkt från cykelplanen.	
5.5	Följ upp cykelprogrammet årligen och redovisa i ett cykelbokslut.	
5.6	Genomför en större uppföljning och revidering år 2020.	
5.7	Utveckla formerna för samverkan på trafikkontoret, med stadens förvaltningar och bolag och med externa aktörer.	

Slutsats

Sammanfattningsvis så har mycket av det som tas upp i cykelprogrammet påbörjats, om än i en långsammare takt än planerat. Omfattningen av genomförandet är främst beroende av tillgången till personella resurser. I gaturummet finns konkurrens mellan många olika behov och önskningar inom ett begränsat utrymme, vilket påverkar möjligheten att skapa god cykelinfrastruktur.

Arbetssätt, medvetenhet och kompetens har dock utvecklats sedan 2015 vilket bär för bättre förutsättningar att utveckla en attraktiv cykelstad framöver.

Inledning och Bakgrund

I mars 2015 (2015-03-26 §48) antog trafiknämnden *Cykelprogram för en nära storstad 2015–2025*. Cykelprogrammet utgår från, och konkretiserar mål och strategier, i *Trafikstrategi för en nära storstad* som antogs av trafiknämnden 2014. I cykelprogrammet som ska gälla fram till 2025 står att en större uppföljning och revidering bör genomföras år 2020. Denna rapport utgör denna större uppföljning av cykelprogrammet.

Uppföljningen syftar till att ge en helhetsbild av status på måluppfyllnad och vad och hur mycket som har gjorts av det som pekas ut i cykelprogrammet, samt av vad det finns för behov av att göra ytterligare.

Rapporten innehåller tre delar:

1. Status och analys av målen.
2. Beskrivning av status och översiktlig analys av fyra åtgärdsområden som pekas ut i cykelprogrammet.
3. Status på föreslagna aktiviteter i cykelprogrammet.

Bedömningen är att Cykelprogrammet inte bör revideras ännu. Programmet är fortfarande aktuellt och relevant, och en revidering skulle kräva en större omarbetning av cykelprogrammet då det i sin nuvarande form inte ligger i linje med Göteborgs Stads riktlinjer för styrande dokument. Det finns dock några saker som inte är helt aktuella i cykelprogrammet, nya regleringsformer som cykelöverfarter och cykelgata till exempel, dessa fanns inte när programmet skrevs. Detta bedöms dock inte som problematiskt då mer detaljerade stöd och riktlinjer hålls uppdaterade och aktuella i trafikkontorets tekniska handbok.

Cykelprogram för en nära storstad 2015–2025

Cykelprogrammet har satt upp en vision:

Göteborg är en attraktiv cykelstad. Cykeln är ett konkurrenskraftigt färdmedel – det är snabbt, enkelt och säkert att cykla till målpunkter nära och långt bort.

Dessutom definieras två mål samt att cykelprogrammet ska arbeta utifrån, det tidigare, Trafiksäkerhetsprogrammets mål om trafikolyckor:

- 2025 har antalet cykelresor tredubblats.
- 2025 tycker tre av fyra göteborgare att Göteborg är en cykelvänlig stad.
- Antalet omkomna och skadade ska minska

Cykelprogrammet ringar in fyra åtgärdsområden som tillsammans ska öka cyklingens attraktionskraft och bidra till att nå målet med tredubblad cykling och bli en attraktiv cykelstad:

- Infrastruktur – bygga en sammanhängande och väl utformad cykelinfrastruktur.
- Drift och underhåll – säkra god standard på cykelvägarna året om.
- Stöd och tjänster – erbjuda stöd och tjänster som underlättar cykling och ökar färdmedlets attraktionskraft.
- Kommunikation – förstärka bilden av Göteborg som cykelstad med hjälp av kommunikation.

Inom varje åtgärdsområde beskrivs ett önskat läge. De kvaliteter cykelinfrastrukturen ska ha förtydligas i Cykelprogrammet som funktionskrav. Planerings- och utformningsprinciper beskriver i sin tur vad som krävs för att uppnå funktionskraven. Även inom de andra åtgärdsområdena definieras strategiska inriktningar.

Inom varje åtgärdsområde finns en rad aktiviteter definierade. Aktiviteterna syftar till att bestämma vad som behöver göras för att genomföra cykelåtgärder i enlighet med cykelprogrammets intentioner. Aktiviteterna har som mål att förbättra arbetssätt och höja kvalitén på leveranserna snarare än att visa på omfattning och innehåll på det som ska levereras.

I cykelprogrammet beskrivs dessutom vad som ytterligare krävs för en lyckad implementering såsom samverkan, kvalitetssäkring och uppföljning. Dessutom föreslås en rad genomförande-principer som ska vara ett stöd i att prioritera bland alla behov som finns. Aktiviteter finns föreslagna.

1 Målen – så har det gått

I Cykelprogram för en nära storstad finns två uppsatta effektmål. Dessutom förhåller sig cykelprogrammet till och ska bidra till att mål gällande trafiksäkerhet kan uppfyllas.

Mål:

- 2025 har antalet cykelresor tredubblats.
- 2025 tycker tre av fyra göteborgare att Göteborg är en cykelvänlig stad.
- Antalet omkomna och skadade ska minska

1.1 **Mål: 2025 har antalet cykelresor tredubblats.**

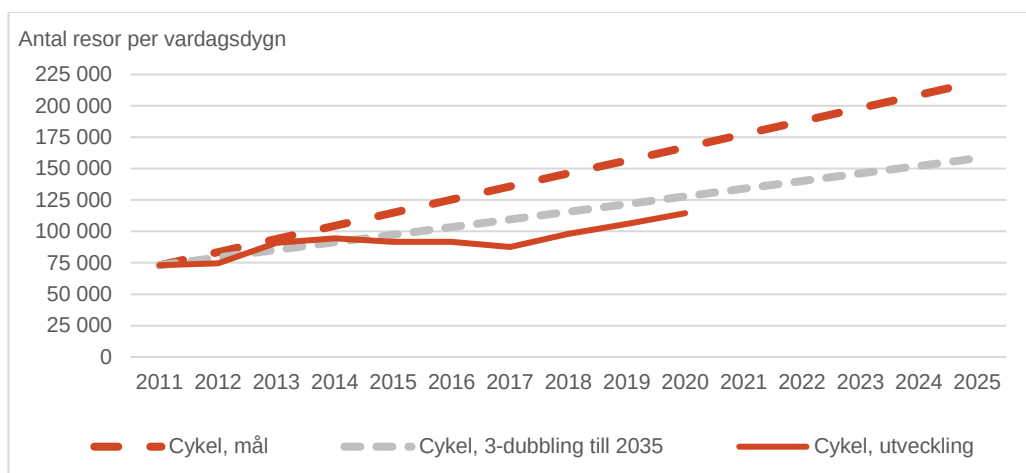
Målet i cykelprogrammet är att antalet cykelresor i Göteborg ska tredubblas till år 2025 jämfört med år 2011. Målet gäller resor på vardagar och utgår från det effektmål som är satt i trafikstrategin, som säger att minst 35 procent av resorna i Göteborg sker till fots eller med cykel år 2035.

1.1.1 **Målet om ett tredubblat cyklande till 2025 från 2011 års nivå bedöms inte realistiskt att nå.**

År 2011 gjordes ca 73 000 cykelresor per vardagsdygn till, från och inom Göteborg och år 2020 uppskattades antalet vara ca 115 000. Detta motsvarar en ökning om 57% mellan år 2011 och 2020. Om vi tänker oss att mål-året istället är 2035 (som är mål-året i trafikstrategin) så skulle cykelutvecklingen hittills ligga i linje med målsättningen. Det är också mer logiskt att tänka sig att mål-året är detsamma för alla trafikslag annars blir det oklart hur cyklingen önskas utvecklas efter 2025.

Cykelutvecklingen beräknas på förändringen i antalet cykelpassager i våra mätstationer på vardagar.

Utveckling och mål för cykel, antal cykelresor per vardagsdygn

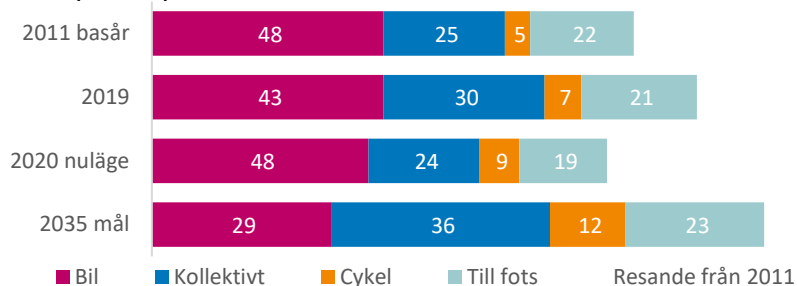


Utveckling av cyklande 2011-2020. Tänkt utveckling mot målet i cykelprogrammet 2011-2025. Tänkt utveckling 2011-2025 med målsåret 2035 istället för 2025 för tredubblad cykling.

Cykelprogrammets och trafikstrategins mål innebär att 12% av resorna görs med cykel år 2035. År 2020 var cykelandelen 9% jämfört med 7% år 2019.

Största orsaken till ökningen av cykelandelen var att kollektivtrafiken och resandet totalt minskade (pga. pandemin), inte att cyklandet ökade.

Antal resor och färdmedelsfördelning 2011 (basår), 2019, 2020 och 2035 (målår).



Staplarnas bredd visar antalet resor med olika färdstätt och siffrorna i staplarna visar andelen resor med färdstättet (procent).

1.1.2 Vad ligger bakom ökningen av cykelresor?

De är svårt att säga i vilken utsträckning cykelprogrammets åtgärder haft en effekt hittills. Det är lättare att se effekter av omvärldsfaktorer som trängselskatt, fler elcyklar, ombyggnationer, corona och ökad befolkning. Kollektivtrafiken har dock huvudsakligen tagit hand om det ökade resbehovet före pandemin. Det har också varit svårt att följa upp och mäta cyklandet och här finns ett utvecklingsbehov. De fasta mätpunkterna är förhållandevis få och flera har blivit påverkade av byggnationer. Läs vidare i kapitel 3 under aktivitet 5.

Under coronapandemin var den initiala effekten 2020 ett ökat cyklande och att göteborgarna trodde att de skulle cykla mer efter pandemin. Sedan skärptes restriktionerna om distansarbete och under 2021 har det gjorts färre resor med cykel jämfört med 2020. Det är först ett tag efter att restriktionerna tas bort som

vi kommer kunna se hur resandet, inklusive cyklandet, utvecklas. Bedömningen är att resandet stabiliseras på en lägre nivå (alla färdssätt), bland annat på grund av distansarbete och att det till viss del kompenseras av exempelvis lokala cykelresor som inte fångas i mätpunkterna.

1.1.2.1 *Infrastrukturens påverkan på cyklandet*

För att uppnå målet är infrastrukturåtgärder viktiga men tar lång tid att förverkliga och ger därför effekter först när de är klara. Det krävs dessutom många åtgärder som tillsammans utgör en avsevärd förbättring. Detta innebär att cykelutvecklingen snarare förväntas vara S-formad än linjär i förhållande till förbättrad kvalitet på cykelinfrastrukturen.

Som går att läsa i kapitel 2 så har dessutom inte cykelinfrastrukturen förbättrats i den takt som var önskvärt enligt cykelprogrammet. En trolig slutsats är att de infrastrukturåtgärder som byggts för cykel sedan 2015 inte har bidragit till det ökade cyklandet i någon större omfattningen. Effekten av förbättrad infrastruktur kan troligtvis förväntas först när fler åtgärder har genomförts och då tillsammans bidrar till en mer omfattande förbättring. Kortsiktiga åtgärder som drift och underhåll och säkra goda omledningar vid byggnation, är därför extra viktigt under tiden som byggnationerna pågår.

1.1.3 **Vad påverkar graden av cykling och möjligheterna att nå målet?**

Cykelprogrammet beskriver vad som krävs för att erbjuda enkla, snabba och säkra cykelmöjligheter året om och där du kan parkera din cykel på ett bra sätt. Att erbjuda en bra och väl underhållen cykelinfrastruktur är en hygienfaktor för att cyklingen ska kunna öka, men det är inte tillräckligt.

Sammanfattningsvis bör en utvärdering av målet att trefaldiga cykelresanden belysas utifrån tre aspekter:

- Kvalitet på cykelinfrastrukturen: Graden av genomförande av cykelprogrammets mål, strategier och intentioner. Det är detta som denna rapport tar upp.
- Potentialen/tillgängligheten med cykel: Hur stor andel kan nå arbete, skola, service och andra viktiga målpunkter med cykel inom en rimlig tid. Denna tillgänglighet påverkas av markanvändningen i staden som till exempel hur tätt vi bygger, funktionsblandning, men även topografi och omfattning av barriärer i staden.
- Cykelns konkurrenskraft jämfört med andra trafikslag. Cykelns konkurrenskraft påverkas kraftigt av punkterna ovan men även hur attraktivt och enkelt det är att färdas med andra trafikslag.

Denna uppföljning omfattar endast cykelprogrammet det vill säga den blå cirkeln.



Cykelprogrammet utgår från trafikstrategin som i sin tur utgår från en rad politiskt antagna styrdokument på nationell, regional och lokal nivå. Stadsplaneringen behöver ske utifrån ett helhetsperspektiv, där trafikplanering är ett av flera medel för att uppnå en fungerande och attraktiv stad. Utbyggnadsstrategin är till exempel ett medel för att skapa förutsättningar för fler att resa mindre och resa hållbart. Trafikstrategin har därför tagits fram i en integrerad process med strategi för utbyggnadsplanering och grönstrategi. Tillsammans utgör dessa dokument en viktig del av den strategiska planeringen av staden till år 2035, med syfte att precisera mål och strategier från 2009 års översiktsplan.

För att cykelprogrammets mål ska nås räcker det inte med att genomföra cykelprogrammets intentioner och att förbättra kvaliteten på cykelinfrastrukturen utan det förutsätter att utvecklingen av staden i övrigt går i linje med övriga stadsutvecklingsstrategier.

För att nå målet om ökad cykling krävs att potentialen för fler att kunna cykla ökar det vill säga att fler får närmre till viktiga målpunkter såsom service och arbetsplatser. Det kan uppnås genom exempelvis förtätning eller förbättrad genhet genom att på olika sätt överbrygga barriärer. Viljan att cykla hela eller delar av en resa påverkas också av konkurrenskraften dvs hur attraktiva de olika färdssätten upplevs i fråga om till exempel hastighet, enkelhet och kostnad. Eftersom ytan i staden är begränsad förutsätter ökad yta till cykling att yta för andra anspråk minskar.

Förutom ovannämnda finns det individuella aspekter som påverkar en persons färdmedelsval. Det kan röra sig om inställning och attityd till cykling, nöjdhet med nuvarande färdssätt, familjekonstellation, om man *kan* cykla, arbetstider, tillgång till och förutsättningen att äga cykel, om man upplever sitt närområde tryggt, bensinpris och så vidare.

1.1.4 Utvärdering av trafikstrategin – med avseende på effektmål 1 och 2

År 2020 (dnr 1035/18) redovisade Trafikkontoret, enligt två uppdrag, en utvärdering om trafikstrategins effektmål E1 (minst 35 % av resorna i Göteborg sker till fots eller med cykel år 2035) och E2 (minst 55 % av de motoriserade resorna i Göteborg sker med kollektivtrafik år 2035) är möjliga att nå till år 2035 (TN 2018-03-13, § 69), samt en tydlig analys över vilka åtgärder som behöver prioriteras för att nå dessa effektmål (KF budget 2019).

Trafikstrategins mål är anpassade till 2-gradersmålet. Stadens nya Miljö- och klimatprogrammet siktar mot att vi ska klara 1,5-gradersmålet, som då krävs betydligt mer kraftfulla åtgärder.

Slutsatsen från utvärderingen är att det är möjligt, men svårt, att nå trafikstrategins effektmål 1 och 2 till år 2035.

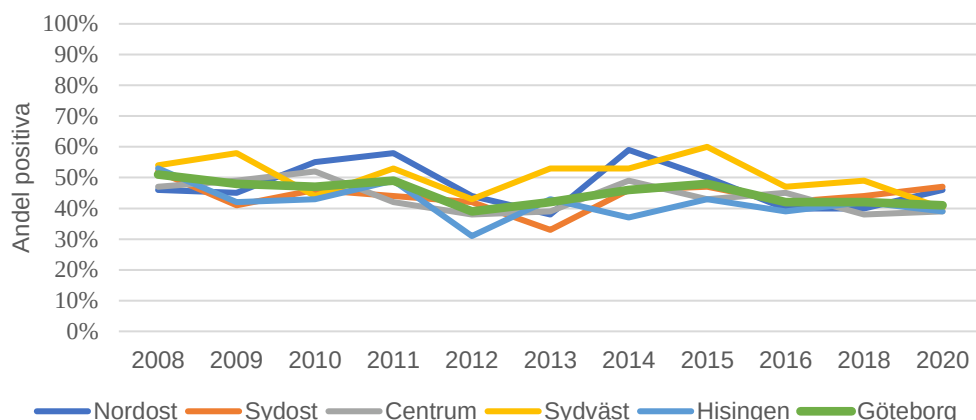
Enligt utvärderingen har Stadens förvaltningar inte haft ett tydligt uppdrag att aktivt arbeta med åtgärder för att minska biltrafiken. Detta är sannolikt huvudanledningen till att utvecklingen för biltrafik inte följer den i trafikstrategin angivna utvecklingen. För att ändra på utvecklingen kommer det att krävas kraftfulla åtgärder av en annan typ än vad som använts hittills och det innefattar även åtgärder som direkt syftar till att minska biltrafiken till, från och inom Göteborg.

Åtgärderna för att minska biltrafiken handlar både om att påverka färdmedelsval och att frigöra yta från biltrafiken till gång, cykel och kollektivtrafik.

1.2 Mål: 2025 tycker tre av fyra göteborgare att Göteborg är en cykelvänlig stad

Målsättningen i cykelprogrammet är att 75 procent av göteborgarna ska tycka att Göteborg är en cykelvänlig stad år 2025. Utgångsåret 2013 höll 42 procent av de intervjuade med om påståendet att Göteborg är en cykelvänlig stad. I senaste undersökningen år 2020 tyckte 41% att staden är cykelvänlig, vilket är en nivå som varit relativt konstant sedan mätningarna startade 2008.

I vilken omfattning upplever du att Göteborg är en cykelvänlig stad?



Sedan tidigare vet vi att fler män än kvinnor tycker staden är cykelvänlig, samt fler yngre än äldre. Andelen har varierat mellan områdena men Sydost och Nordost har legat högt under hela perioden, och Hisingen lägre. Andelen som tycker staden är cykelvänlig varierar inte särskilt stort mellan högfrekventa, lågfrekventa och icke-cyklister, även om en ökad polarisering kan anas bland icke-cyklisterna.

Sett till vilka faktorer i undersökningen som påverkar uppfattningen om staden som cykelvänlig så är uppfattningen om trafiksäkerhet och cykelbanornas generella standard viktigast. Även uppfattningen om flöde, att Göteborg arbetar för att öka cyklingen och cyklande stadsdel är viktigt.

Nordost sticker ut i undersökningen med lägst cykeltillgång, längst cyklande, men högre andel som tycker att staden är cykelvänlig. Att inte fler cyklar trots goda förutsättningar kan bero på att Nordost ligger långt från centrum, har en yngre befolkning eller på kulturella skillnader. Det kan också bero på att metoden ger sämre representativitet. Därför bör undersökningsmetoden i området ses över inför kommande mätningar.

Det är inte troligt att målnivån om att 75% av göteborgarna tycker att staden är cykelvänlig tills 2025 uppnås.

Eftersom nyckeltalet varit konstant trots ökat antal cykelresor och flera förändrade förutsättningar för cyklister, t ex omfattande omledningar av trafiken eller introduktionen av elsparkcyklar är det lätt att dra slutsatsen att nyckeltalet inte inverkar på mängden cykelresor i någon större omfattning. En mer rimlig slutsats är att sambandet är komplext, vilket gör det svårare att avgöra vad som krävs för att nå målet, och också vilken effekt det en uppnådd målnivå kommer att ha på cykelutvecklingen.

1.3 Mål: Antalet omkomna och skadade ska minska

Cykelprogrammet har inte formulerat något eget mål kopplat till trafiksäkerhet. Istället hänvisas till målet i Trafiksäkerhetsprogram för 2010–2020. Målet är att antalet omkomna och skadade i trafikmiljön i Göteborg ska minska med 75% fram till 2020, med basår 2010. Cykelprogrammet säger därutöver att antalet skadade cyklister ska minska samtidigt som antalet cykelresor tredubblas.

Målet om att antalet dödade och skadade cyklister ska minska har inte uppnåtts.

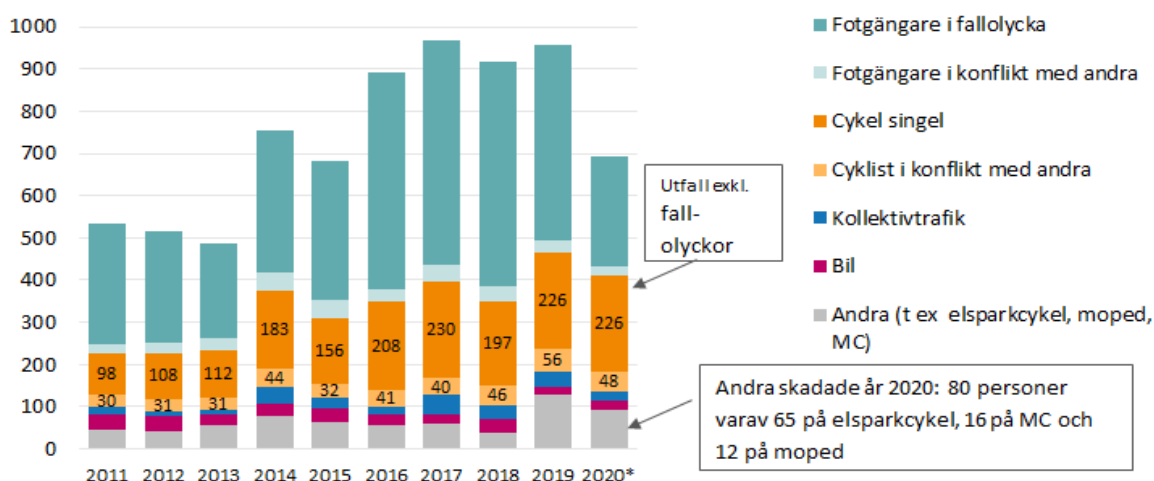
Målet för skadade avser måttligt och allvarligt skadade personer. Uppföljning sker årligen med statistik från STRADA (Transportstyrelsen)¹. Skadade cyklister redovisas uppdelat på cykel singel och cykel i konflikt med andra.

I genomsnitt har en cyklist om året dödats i vägtrafiken mellan år 2010 och 2020. Det går inte att säga om det skett en ökning eller minskning över tid. 7 cyklister dödades i kollisionsolyckor (varav 6 med tungt fordon) och 4 i singelolyckor. Män och äldre är överrepresenterade i dödsolyckorna.

Omkomna	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totalt
Cykel	0	1	2	1	1	0	3	0	0	2	1	11

I genomsnitt skadades ca 250 cyklister måttligt eller allvarligt årligen under perioden år 2015–2019, varav 80% i singelolyckor. Åren innan är antalet skadade som rapporterats lägre, men det beror till stor del på att akutsjukhusen rapporterade i lägre grad, inte på att färre cyklister skadades. Antalet skadade år 2020 är preliminärt.

Utveckling av antalet måttligt och allvarligt skadade 2001–2020



Vanliga orsaker till singelolyckor är ojämnheter, halka pga snö/is, löst grus, löv och vatten. Det är fler cyklister som skadas relaterat till vägarbete och byggutfarter på senare år, främst i singelolyckor.

¹ STRADA polis och/eller sjukhus används för omkomna och Strada sjukhus för skadade.

Kollisionsolyckor mellan cyklister har också blivit vanligare, liksom kollisioner mellan cyklister och tunga fordon (lastbilar och bussar). Personbil är dock i särklass vanligaste motparten i cyklisters kollisioner med motorfordon.

Flest cyklister omkommer och skadas under sommarhalvåret och i morgon- och eftermiddagstrafiken, dvs när cyklandet är som störst oavsett olyckstyp.

Upplevelsen av trafiksäkerhet skiljer sig från skadebilden där huvudsakliga problemet är singelolyckor. För omkomna i trafiken är det större samstämmighet mellan upplevelse och olycksbild. En av de viktigaste faktorerna för att staden ska upplevas som cykelvänlig är att det är trafiksäkert att cykla.

2 Status på de fyra åtgärdsområdena – så ligger vi till

Cykelprogrammet ringar in fyra åtgärdsområden som tillsammans ska öka cyklingens attraktionskraft och bidra till att nå målet med tredubblad cykling och bli en attraktiv cykelstad:

- Infrastruktur – bygga en sammanhängande och väl utformad cykelinfrastruktur.
- Drift och underhåll – säkra god standard på cykelvägarna året om.
- Stöd och tjänster – erbjuda stöd och tjänster som underlättar cykling och ökar färdmedlets attraktionskraft.
- Kommunikation – förstärka bilden av Göteborg som cykelstad med hjälp av kommunikation.

Inom varje åtgärdsområde beskrivs ett önskat läge. Här beskrivs vad som har gjorts inom respektive åtgärdsområde i förhållande till cykelprogrammets intentioner vad gäller omfattning och innehåll.

2.1 Infrastruktur – bygg en sammanhängande och väl utformad cykelinfrastruktur

En väl utformad cykelinfrastruktur är grunden för säker, enkel och framkomlig cykling i staden. Cykelvägnätets roll är att både knyta ihop stadens stadsdelar och kranskommuner med cykelvägar (pendlingscykelstråk) samt skapa god tillgänglighet med cykel inom stadsdelarna (övergripande cykelvägnät). Det ska dessutom gå att cykla säkert ända fram till målpunkten (lokalt cykelvägnät). Cykelvägarna får inte ha obegripliga avbrott, det ska gå att cykla till alla målpunkter och utformningen av infrastrukturen ska motsvara cyklistens behov av framkomlighet, komfort, trygghet och säkerhet.

I arbetet med framtagandet av Cykelprogrammet framkom det tydligt att det befintliga cykelvägnätet har stora brister avseende exempelvis framkomlighet, tydlighet och orienterbarhet, bredder och separering mellan fotgängare och cyklister. Det framkom också att cyklisters orienterbarhet och enkelhet inte har prioriterats i planeringen av cykelvägar där fokus till stor del har varit på trafiksäkerhet.

En viktig slutsats i Cykelprogrammet är därför att cyklisters framkomlighet och enkelhet måste prioriteras mycket högre och att cykelvägnätet ska planeras utifrån alla tre kvaliteterna - snabbt, enkelt och säkert.

För att uppnå cykelprogrammets intentioner och nå målet att öka cyklingen, och samtidigt minska risken för olyckor, måste cykelvägnätet förbättras – både bygga ut saknade länkar för att skapa bättre tillgänglighet för flera samt förbättra kvaliteten på befintligt cykelvägnät.

Cykelinfrastrukturen är inte bara cykelvägnätet utan också möjligheten att parkera cykeln. Cykelparkeringar ska erbjuda tillgänglighet till målpunkter samt möjligheten att kombinera olika trafikslag.

För att uppnå de kvaliteter på cykelvägnätet som definierat i cykelprogrammet behöver följande typer av fysiska åtgärder göras:

- Bygga ut felande och nya länkar som saknas.
- Bygga om cykelstråk så att de uppnår funktionskraven i cykelprogrammet
- Göra mindre fysiska åtgärder för att förbättra framkomligheten, komforten och trafiksäkerheten längs befintliga stråk.
- Bygga fler samt förbättra befintliga cykelparkeringar.

Behoven av att både bygga ut och förbättra cykelvägnätet är många därför har en brist- och behovsanalys av cykelvägnätet gjorts. Behoven har sedan grovt prioriterats i tre kategorier. Med utgångspunkt i Cykelprogrammets genomförande-principer har trafikkontoret definierat följande grunder för prioritering i investeringsplaneringen:

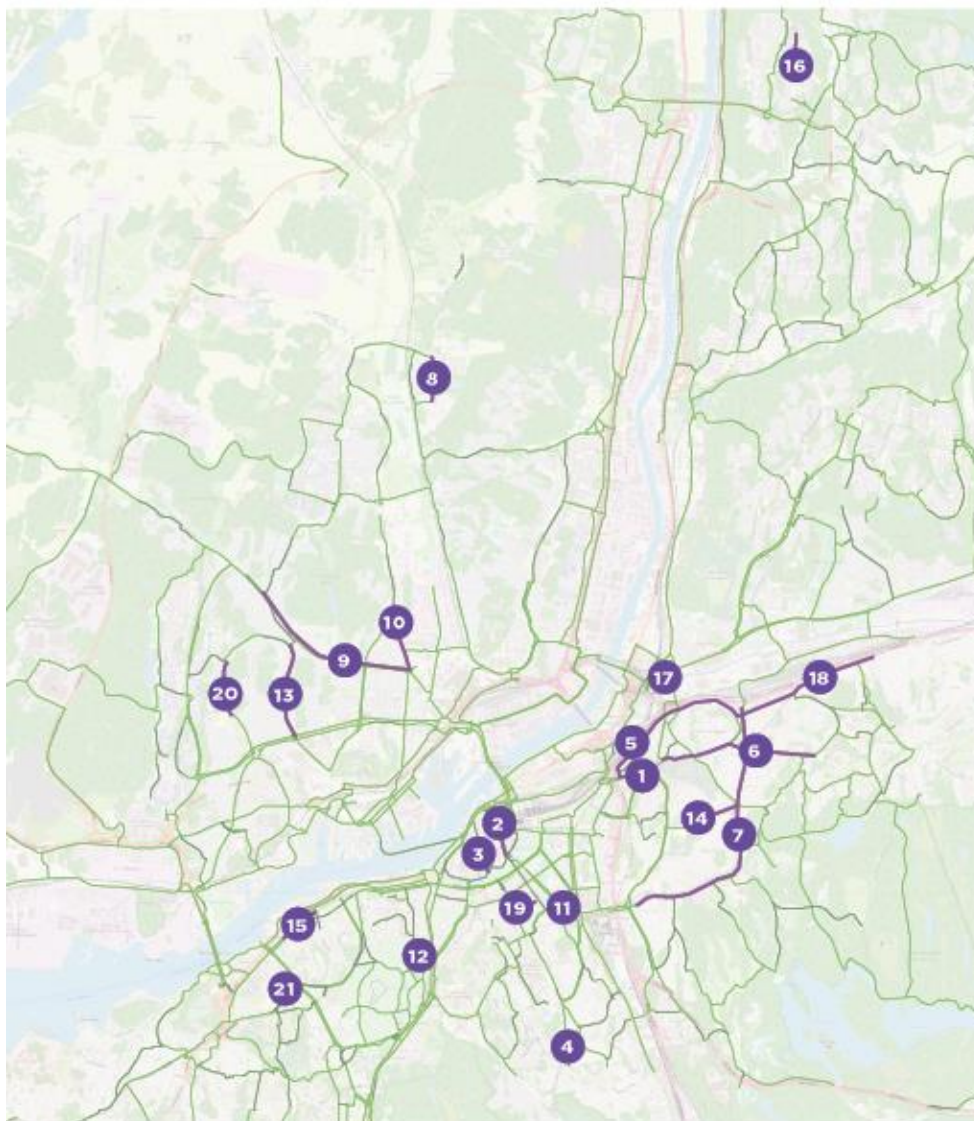
- **Ingångna avtal:** Exempelvis så har trafikkontoret beviljats medel för utvecklingen av ett antal pendlingscykelstråk inom Sverigeförhandlingen.
- **Överbryggande av barriärer** – Stor betydelse för genheten för att korta avstånd och därmed öka potentialen för fler att kunna cykla.
- **Korta saknade länkar** – Stor effekt med små medel.
- **Pendlingscykelvägarna** – Knyter ihop stadens tyngdpunkter/stadsdelar och grannkommuner med cykelvägar av extra god kvalitet. I takt med att elcyklingen och lastcyklar ökar blir också detta näts betydelse allt viktigare.
- **Centrala staden** - I centrala staden är cykel ofta det snabbaste sättet att förflytta sig och är därmed ett konkurrenskraftigt alternativ till andra färdmedel. Det är också här som flödena är som störst. Däremot är cykelinfrastrukturen bristfällig på flera ställen och inte dimensionerad för de ökande cykelflödena.
- **Samordning av åtgärder:** För att få bättre effekt och synlighet av fysiska åtgärder förespråkas att åtgärder samlas geografiskt längs med längre stråk eller områden, i den mån det är relevant. Dessutom bör åtgärder av olika karaktär samordnas om det finns effektiviseringsvinster, som till exempel att passa på att bygga en cykelbana i samband med att en annan åtgärd görs. Det kan också handla om att prioritera att genomföra åtgärder i samband med utbyggnad av detaljplaner som inte ingår i planen i syfte att skapa en bättre helhetslösning.

Det byggs även ut cykelinfrastruktur inom exploateringsprojekt men de är då beroende av exploateringsläge och styrs inte av utbyggnadsplanen men ska ta hänsyn till de behov av nya cykelkopplingar eller uppgradering av cykelvägnätet som identifierats i underlaget.

2.1.1 Investeringar i cykeltrafikstaden 2015–2021 - Innehåll

De investeringar som har gjorts i cykelvägnätet sedan cykelprogrammet antogs ligger till stor del i linje med de prioriteringar som satts upp.

Cykelinvestering 2015-2021



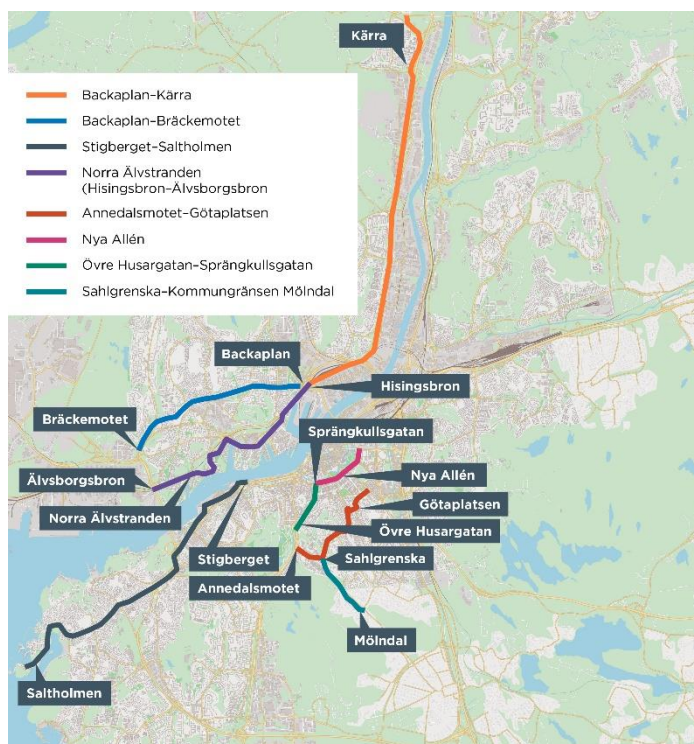
Cykelinvestering 2015–2021	
1.	Redbergsvägen, delen Danska Vägen-Kobbarnas Väg: Cykelfartsgata. Pendlingscykelstråk.
2.	Östra Hamngatan: Cykelfartsgata. Övergripande cykelväg.
3.	Västra Hamngatan: Cykelfartsgata. Övergripande cykelväg.

4.	Gibraltargatan, mellan Mossens idrottsanläggning och Doktor Forselius Backe: Ny cykelbana. Övergripande cykelväg.
5.	Martin Anderssons Gata: Ny cykelbana. Pendlingscykelstråk.
6.	Härlandavägen/Torpagatan, delen Örngatan-Rosendalsgatan: Uppgradering av pendlingscykelstråk
7.	Delsjövägen/Munkebäcksgatan: Uppgradering av pendlingscykelstråk.
8.	Lillhagsvägen, mellan Lillhagsparkens norra entrégata – bussvändhållplatsen vid Skogomeanstalten: Ny cykelbana.
9.	Björlandavägen, delen Swedenborgsplatsen-Sankt Olofsgatan: Uppgradering av pendlingscykelstråk.
10.	Tuvevägen, delen Swedenborgsplatsen -Wieselgrensplatsen: Pendlingscykelstråk.
11.	Södra Vägen, delen Berzeliigatan-Olof Wijksgatan: Uppgradering av del av cykelbana.
12.	Rosengatan: Ny cykelbana. Övergripande cykelväg.
13.	Toredalsgatan, delen Hjalmar Brantingsgatan-Tolereds-gatan: Ny cykelbana. Övergripande cykelväg.
14.	Kärralundsgatan, delen Ulfspärregatan-Delsjövägen: Ny cykelbana. Övergripande cykelväg.
15.	Karl Johansgatan delen Kustgatan-Såggatan: Cykelfartsgata. Övergripande cykelväg.
16.	Gårdstensvägen, delen Muskotgatan mot Pimpinellagatan i höjd med ny utfart: Ny cykelbana. Övergripande cykelväg.
17.	Cykelparkeringshus vid Gamlestadens resecentrum: Inrymmer plats för 600 cyklar.
18.	E20, Olskroken-Fräntorp: Uppgradering av pendlingscykelstråk.
19.	Engelbrektsgatan delen Aschebergsgatan-Arkivgatan: Ny cykelbana. Övergripande cykelväg.
20.	Långströmmsgatan (exploatering): Uppgradering av gång- och cykelbana. Övergripande cykelväg.
21.	Mariagatan, delen Marialplan-Älvsborgsgatan: Cykelfartsgata. Övergripande cykelväg.

2.1.1.1 Pendlingscykelnätet

Utbyggnad och förbättring av *pendlingscykelnätet* har dominerat investeringarna. Flera åtgärder och också koncentrerats i östra Göteborg enligt principen att *samordna åtgärder*. På Hisingen har också flera åtgärder genomförts och fler planeras de närmsta åren. Utbyggnad av pendlingscykelnätet kommer fortsatt ta stor plats i investeringsplaneringen framöver. Göteborgs stad har beviljats medel inom Sverigeförhandlingen (*ingångna avtal*) för utveckling av åtta stråk enligt kartan nedan.

Pendlingscykelstråk som fått finansiering av Sverigeförhandlingen



2.1.1.2 Centrala Göteborg

I centrala Göteborg har dock få åtgärder genomförts. Detta beror dels på att flera infrastrukturprojekt pågår och bedömningen har varit att trafiksystemet inte klarar av fler trafikpåverkande projekt samtidigt, dels på att de största bristerna och behoven på cykelvägnätet är komplicerade att lösa och kräver lösningar som omfattar flera trafikslag över ett större område – ett exempel är cykelstråk genom Brunnsparken som blir möjligt först om spårvägen tas bort på Norra Hamngatan. Dessutom finns i flera fall beroende till utvecklingsprojekt under planering, som till exempel Centralen-området, spår i Nya Allén och Bangårdsviadukten. Därför har trafikkontoret börjat arbeta med så kallade trafikområdesplaner i syfte att ta ett helhetsgrepp.

2.1.1.3 Korta saknade länkar

I arbetet med *Brist och behovsanalys av cykelvägnätet* har flera korta saknade länkar identifierats. Ett antal av dem ligger med i investeringsplanen och planering har påbörjats.

2.1.1.4 Överbryggande av barriärer

Att planera och genomföra någon form av koppling över eller under en barriär tar ofta lång tid. Att skapa fler gång- och cykelkopplingar över Göta älv har sedan länge varit ett önskemål. Hösten 2021 fattade Kommunfullmäktige beslut om att starta en genomförandestudie för att bygga en gång- och cykelbro mellan Packhusplatsen och Hugo Hammars kaj.

Exempel på behov av broar:

- Ågrändsbron planeras att bytas ut till en bredare och mer funktionell bro med bättre framkomlighet och trafiksäkerhet.
- I samband med utvecklingen av Kallebäck har det identifierats ett behov av en gång- och cykelbro över E6 mellan Kallebäck och Ica Maxi. Möjligheten att genomföra den inom föreslagen tid är dock osäker till följd av planerad utveckling av järnvägen.
- En gång- och cykelbro mellan Svingeln/Olskroken och Skansen Lejonet är ett annat behov som har identifierats och bedöms bidra till genare kopplingar.



Gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj

Längd: drygt 300 m

Bredd: minst 8 m

Höjd: 6-7 m över vattenytan, öppningsbar del för passerande fartyg

Kostnadsram: 900 miljoner kronor

Tidsram: I drift senast 2033

Syfte: Syftet med gång- och cykelbron är att skapa ett mer finmaskigt och sammanhängande gång- och cykelnät över Göta älv, som ur detta perspektiv är en stor barriär. Vidare är syftet att möjliggöra för ett mer hållbart resande i centrala Göteborg och på så sätt bidra till stadens mål om att Göteborg år 2050 har en hållbar och rättvis utsläppsnivå av växthusgaser.

2.1.1.5 Cykelparkering

Trafikkontoret ansvarar för byggnation av cykelparkering på offentlig plats främst vid målpunkter men även i närheten av hållplatser i centrum. Vid hållplatser utanför centrum där man ser ett behov av en långtidsparkering av sin cykel byggs väderskyddade cykelparkeringar i samarbete med Västtrafik där Västtrafik står för kostnaden av cykeltak och pollare medan trafikkontoret står för projektering och utförande.

Behovet av cykelparkering har inventerats i alla stadsdelar, under 2015 och 2016 med hjälp av sommarjobbare. En fördjupad inventering och behovsanalys gjordes i centrum och Angered år 2019 som visade att behovet av cykelparkeringar i centrum är stort men det är svårt att hitta ytor på mark som förvaltas av trafikkontoret. Utifrån dessa underlag samt andra inkommande

behov har mellan 300 och 700 cykelparkeringsplatser byggts per år, med undantag för 2018.

Cykelparkeringsanläggningar vid kollektivtrafikknutpunkter är något nytt för Staden. 2019 öppnades den första anläggningen med närmre 600 platser i Gamlestaden och planering för underjordiska garage pågår vid Västlänkenstationerna Haga och Korsvägen. Planeringen för en lösning vid Västlänken i Centralenområdet har inte kommit lika långt.

I *Riktlinjer för mobilitet och parkering* i Göteborg som antogs av Byggnadsnämnden 2018, finns krav på antalet cykelparkeringar som måste byggas vid nybyggnation av bostäder och verksamheter som kräver detaljplan och bygglov. De cykelparkeringar som byggs ska uppfylla kvalitetskrav gällande fysiskt utrymme, stöldsäkerhet, väderskydd och tillgänglighet (Läs mer under aktivitet.1.9).



Cykelparkeringshuset vid Gamlestadens resecentrum öppnade 2020.

2.1.1.6 Framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder

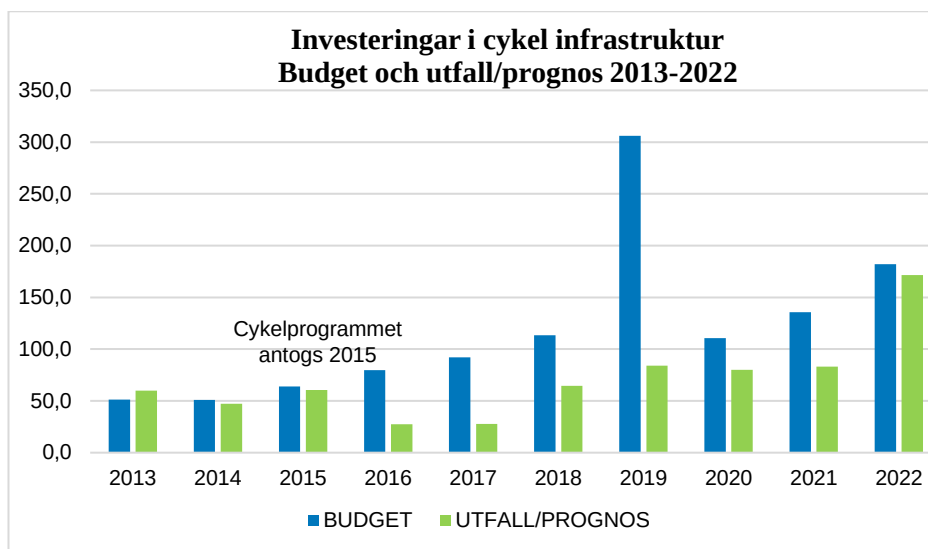
Mindre framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder har utförts på många platser i staden. Sedan 2018 har åtgärder gjorts på över 200 punkter. Exempel på åtgärder är att sänka kantsten, justera refuger, förbättra vägmarkering och skyltning, samt sätta upp räcken vid trafiksignaler, justera brunnar, flytta fasta hinder intill cykelbanor mm. Andra åtgärder som gjorts är bland annat att förhöja cykelpassager, sätta upp vägräcken mellan cykelbana och gata, bredda och förlänga korta sträckor av cykelbanor för att knyta ihop cykelbanor.

2.1.2 Investeringar i cykeltrafikstaden 2015–2021 - omfattning

I cykelprogrammet görs bedömningen att cykelinfrastrukturen behöver kompletteras och förbättras, för att skapa förutsättningar att uppnå en

sammanhängande och väl utformad cykelinfrastruktur för att kunna nå uppsatta mål.

Efter att Cykelprogrammet antogs 2015 ökade investeringsbudgeten för cykelstaden kraftigt. Från ungefär 50 miljoner kronor per år till ungefär 400 miljoner kronor under planperioden (2016–2019). Trafikkontoret har, utifrån prioriteringar och tillgängliga resurser, inte haft möjlighet att bygga ut cykelinfrastrukturen i enlighet med investeringsplanen eller enligt cykelprogrammets önskade nivåer.



2.1.2.1 Möjlighet till genomförande

Möjligheterna att genomföra föreslagna åtgärder och upparbeta tillgänglig investeringsvolym påverkas av flera faktorer. En anledning till detta var att den ökade investeringsbudgeten för cykel sammanföll med en kraftig ökning av investerings- och exploateringsmedel på trafikkontoret i stort, och många stora utvecklingsprojekt var under planering. Kontoret har inte fullt ut klarat att genomföra alla de investerings- och exploateringsuppdrag som ligger på trafiknämnden. En utmaning som identifierats är konkurrens om resurser i alla led, såväl hos staden, konsulter och entreprenörer. Det har varit svårt att rekrytera nyckelkompetenser i nödvändig omfattning.

Det fastställdes även i trafiknämndens budget 2018, en prioriteringsordning avseende trafiknämndens investeringsplan. Kontentan av aktuell prioriteringsordning är att resurser fördelats till genomförandet av stora infrastrukturprojekt, såsom Västlänken, Hisingsbron, Marieholms förbindelsen, Götaleden, KomFram Göteborg och utbyggnaden av bostadsprojekt istället för till åtgärder inom cykeltrafikstaden. Detta påverkar möjligheten att avsätta personella resurser för genomförande av en rad åtgärder identifierade i cykelprogrammet inklusive genomförandet av cykelinvesteringarna.

Samtidigt öppnar infrastruktur- och stadsutvecklingsprojekten upp för bra möjligheter att skapa goda förutsättningar att öka cyklingen i framtiden. Flera planer innebär både en förtätning i centrala lägen och därmed en ökad potential

för fler att cykla samtidigt som det finns en god möjlighet att bygga en cykelvänlig infrastruktur från början.

Trafikkontoret ser också att åtgärder tenderar att dra ut på tiden och att färdigställande av de olika åtgärderna därmed förskjuts i tid. Till del påverkas tid för genomförande av extern part. Kontoret noterar samtidigt att kostnaderna ökar för ett antal åtgärder.

Utöver trafikkontorets investeringsprojekt så har cykelbanor byggts ut i ett stort antal exploateringsprojekt de senaste åren. Hur omfattande cykelbaneutbyggnaden har varit inom dessa projekt är inte kartlagt.

2.1.3 Ökad kvalitet?

Cykelprogram för en nära storstad 2015–2025 betonar vikten av att öka kvaliteten på cykelinfrastrukturen. En kvalitetshöjning, som i hög grad prioriterar framkomlighet och enkelhet utifrån cyklisternas behov, är nödvändig för att öka cykelns konkurrenskraft.²

De kvaliteter cykelinfrastrukturen ska ha förtydligas i Cykelprogrammet som funktionskrav. Planerings- och utformningsprinciper beskriver i sin tur vad som krävs för att uppnå funktionskraven. Dessa har sedan förts in i trafikkontorets tekniska handbok. I vissa fall behöver dessa principer utvecklas och konkretiseras ytterligare för att bli användbara verktyg i planeringen. En del av detta arbete är färdigt medan annat pågår. Andra delar har inte påbörjats. Dessutom tillkommer nya frågor i takt med att kunskapen ökar eller att regleringsformer ändras, som till exempel möjligheten att reglera gator som cykelgata.

Att utveckla stödjande underlag för att säkra en högre kvalitet på den cykelinfrastruktur som byggs har bedömts som viktigt. Tyvärr har det inte gjorts i den takt som önskas till följd av brist på kompetens inom exempelvis området trafikutformning.

Det är också viktigt att ställa sig frågan om den cykelinfrastruktur som byggts sedan 2015 uppfyller cykelprogrammets funktionskrav och planeringsprinciper?

Svaret är – till en viss del, men vi vet inte fullt ut i vilken utsträckning alla delar är uppfyllda.

Cykelprogrammet innebär att cyklingen behöver prioriteras högre i planeringen och utförande än tidigare. För det krävs ny kunskap och verktyg för att omsätta kunskapen i praktiken hos alla som är delaktiga i att utreda, planera, projektera och bygga cykelinfrastruktur – både konsulter och personal på trafikkontoret och andra planerande förvaltningar. Att bygga upp denna kunskap och skapa en acceptans tar tid. Att ta fram de stödjande underlagen är en del av detta arbete. En annan svårighet är konkurrens mellan flera olika anspråk i gaturummet

² Cykelprogram för en nära storstad 2015–2025, Göteborgs stad, 2015, s 18

vilket innebär att kompromisser behöver göras, som i sin tur påverkar kvaliteten.

Det har inte heller funnits något systematiskt sätt att tydligt dokumentera och visa avsteg från cykelprogrammets funktionskrav. Detta ska införas.

2.2 Drift och underhåll – säkra god standard på cykelvägarna året om

Cykelnätet måste ha god standard året om så att cyklisten oavsett årstid kan cykla på ett säkert och bekvämt sätt. Det förutsätter en hög drift- och underhållsstandard:

- god vinterväghållning,
- väl sopade cykelbanor,
- klippning av störande växtlighet,
- tydliga markeringar,
- bra belysning, samt
- jämn beläggning på cykelbanorna.

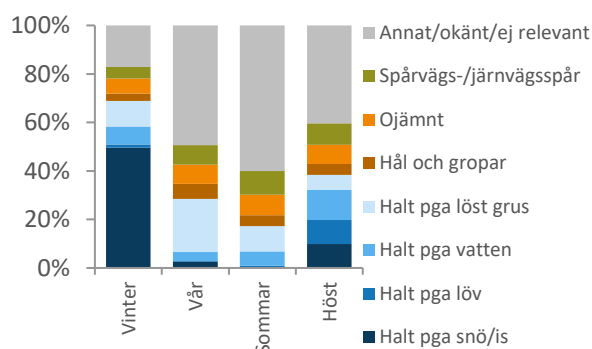
Enligt trafikkontorets cykelundersökning 2018 uppgav 45 % av cyklisterna att de var nöjda med underhållet av cykelbanorna, motsvarande siffra bland de som cyklar elcykel var 33 %. Det ska också nämnas att andelen elcyklister ökar.

2.2.1 Drift och underhåll och cykel-singelolyckor

Ungefär 80 % av alla cykelolyckor är singelolyckor. Tidigare fördjupade studier av singelolyckor visar att cyklisterna framförallt skadas under sommarhalvåret och i morgon- och eftermiddagstrafiken. Antalet olyckor med cykel hänger samman med cykelflödet. Det sker, relativt till antalet cykelresor, lika många olyckor oavsett årstid. Anledningen till olyckor på vintern är bl. a på grund av halka, snö och is.

Orsaker övriga årstider är ojämnheter, halka på grund av löst grus, löv och vatten, men även okända faktorer. Ca hälften skadas på gång- och cykelväg och merparten av olyckorna sker där det är kommunal väghållare (63%), följt av okänd (26%), enskild (9%) och statlig (1%) väghållare.

Orsaker vid cykelsingelolyckor med allvarligt, måttlig och lindrigt skadade 2010–2015



Datakälla: STRADA sjukhus, Transportstyrelsen. Orsaker vid cykelsingelolyckor med allvarligt, måttlig och lindrigt skadade 2010–2015 *Vinter=december-feb, vår=mars-maj, sommar=juni-aug, höst=sept-nov

2.2.2 Jämnare beläggning på cykelvägar

Idag har staden 545 kilometer separat cykelbana som motsvarar 1.8 miljoner kvadratmeter beläggning. En mätning av beläggningens jämnhet och komfort år 2013 visade att cirka 60 % hade bristfällig eller oacceptabel komfort. På grund av att endast en procent av cykelvägnätet har underhållsbelagts per år under en längre tid så bedöms andelen med bristfällig beläggning vara ännu större idag. Under 2022 planeras en ny mätning av beläggningens jämnhet och komfort.

För att komma ikapp med underhållsskulden kopplat till beläggning har beläggningensbudgeten totalt ökat med ungefär 150–200 %, dessutom har särskilda medel riktats till just cykelbanor. En beläggningsstrategi för hela staden har antagits och medel för att komma till rätta med eftersatt underhåll finns avsatt för 2020–2025.

Kvadratmeter bana med ny beläggning					
	2020	2019	2018	2017	2016
Cykelbana kvm/år	46 785	11 543	19 754	21 119	15 338
Gångbana kvm/år	58 175	49 400	35 598	17 915	10 687
Vägbana kvm/år	560 062	701 260	416 042	127 453	133 233

2.2.3 Vinterväghållning, sandupptagning och sopning

Det finns en potential att öka cyklingen vintertid. Ungefär 2 av 3 cyklister väljer bort cykeln på vintern. Vanligaste orsakerna är vädret och näst vanligast är oro för halka. Enbart hälften av cykelresorna tappas dock eftersom de som cyklar på vintern, cyklar mycket.

Vad gäller vinterväghållning, flisupptagning, vårstädning och sopning så är slutsatsen att flera av kriterierna har införts på samma nivå som föreslagits i cykelprogrammet. Vissa på en högre och någon enstaka på en lägre och en med prioritering av centrum generellt istället för nivå. Prioritering av pendlingscykelnätet har skett. Vad gäller vinterväghållningen är införandet av saltningen och därmed minskad användning av stenflis en stor kvalitetshöjning för cyklister.

Kvaliteten på utförandet av vinterväghållningen har visat sig ha vissa brister. Därför har ett antal åtgärder införts för att kvalitetssäkra utförandet (Se aktivitet 2.4). Förhoppningen är att vi kan förbättra oss och få en högre kvalitet i utförande av vinterväghållningen framöver.

Tabell: Förslag på kriterier för vinterväghållning, flisupptagning, vårstädning och sopning enligt cykelprogrammet jämfört och status på införande år 2021

	Pendlingscykelnät		Övergripande och lokalt cykelvägnät	
	Cykelprogrammet	Status 2021	Cykelprogrammet	Status 2021
Snöröjning – startkriterium	2–3 cm	Enligt cykelprogram	2–3 cm	Enligt cykelprogram
Snöröjning – färdigställande efter avslutat snöfall	≤ 4 timmar	≤ 6 timmar	≤ 6 timmar	Enligt cykelprogram
Halkbekämpning – åtgärd	Saltning eller saltlake vid lämplig väderlek, annars stenflis.	Enligt cykelprogram	Spridning av stenflis.	Högre än cykelprogrammet: Saltning eller saltlake vid lämplig väderlek, annars stenflis.
Halkbekämpning – när	Oavsett tid på dygnet.	Enligt cykelprogram	Oavsett tid på dygnet.	Enligt cykelprogram
Sandupptagning vid barmark under vintersäsong	Vid fortsatt mildt väder enligt femdygnsprognosen i de fall flis använts.	Enligt cykelprogram	Ingen åtgärd.	Högre än cykelprogrammet: Vid fortsatt mildt väder enligt femdygnsprognosen i de fall flis använts.
Sandupptagning på våren	Före 1 april.	Vårstädning börjar så snart väderprognosen tillåter det men senast 15 april. Senast den 30 april ska alla gc-banor vara rena.	Före 15 april.	Högre än cykelprogrammet: Vårstädning börjar så snart väderprognosen tillåter det men senast 15 april. Senast den 30 april ska alla gc-banor vara rena.
Maskinsopning under barmarkssäsong	1 gång var 7:e dag under perioden 16 april till 30 november.	1 gång var 7:e dag i centrum och var 14:e dag i övriga Göteborg under perioden 16 april till 30 november. Vid behov utförs extra sopning av löv.	1 gång var 14:e dag under perioden 1 maj till 30 november.	1 gång var 7:e dag i centrum och var 14:e dag i övriga Göteborg under perioden 16 april till 30 november. Vid behov utförs extra sopning av löv.

Då plogas gatan		
	Snöröjning startar senast vid ett snödjup på	Ska vara klart inom (efter avslutat snöfall)
Huvudvägnät	2–3 centimeter	6 timmar
Hållplatser	2–3 centimeter	6 timmar
Cykelbanor/gångvägar	2–3 centimeter	6 timmar
Branta bostadsgator	2–3 centimeter	6 timmar
Bostadsgator	5 centimeter	12 timmar

2.2.4 Övrig drift och underhåll

Stadens cykelbanor får i allmänhet kontinuerlig tillsyn och besiktning varje eller varannan månad, beroende på område. Minst en besiktning av cykelvägnätet per år görs med cykel. Tillsynen gäller vägmarkeringar, vägmärken, vägvisning, cykelställ, hinder och gropar i beläggningen.

Växtligheten ska besiktigas minst tre gånger per säsong. Kraven på åtgärds tid varierar enligt en upprättad åtgärds prioritering. Måluppfyllelsen ligger i linje eller är skarpare än det som föreslås i cykelprogrammet.

Minst en besiktning per år av skyltarna ska utföras kvällstid för att tillgodose att vägmärken, vägvisningsmärken etc. uppfyller den reflektion och synbarhet som anges i Teknisk Handbok.

2.3 Stöd och tjänster – erbjud stöd och tjänster som underlättar cykling och ökar färdmedlets attraktionskraft

Stöd och tjänster är ett område med hög utvecklingstakt och spänner över såväl digitala som fysiska tjänster. I cykelprogrammet konstaterades:

Som verksamhet är utvecklingen av stöd och tjänster riktade till cyklister relativt ny och under uppbyggnad. Utvecklingen av de stöd och tjänster som finns idag har skett utifrån en efterfrågan från cyklisterna och utifrån de möjligheter som teknikutvecklingen skapat. Det fortsatta arbetet ska ske på samma sätt. Principen är att stötta med stöd och tjänster för cyklistens planering före cykelresan, under själva resan och efteråt, när resan är slut.³

Sedan cykelprogrammet antogs har trafikkontoret lanserat ett nytt låncykelsystem (2020), en ny version av appen Cykelstaden (2021), öppnat en cykelparkeringsanläggning vid Gamlestadens resecentrum, satt ut ett antal cykelpumpar och en cykelservicevägg med möjlighet att tvätta sin cykel, den är placerad vid Delsjövägens pendlingscykelstråk.

Upphandlingen och etableringen av det nya låncykelsystemet (Styr & Ställ) har krävt stora personella resurser och sedan elsparkcyklarna lanserades i staden i större skala (2019) har stort fokus legat på att hantera dessa.

2.3.1 Analys och framåtblick

Utvecklingen av stöd och tjänster är nära sammankopplat med större utvecklingstrender som rör digitalisering och tjänstefiering. Uthyrningen av elsparkcyklar är ett tydligt uttryck för detta. Att användarna av stadens låncykelsystem Styr & Ställ hellre väljer flexibla alternativ såsom månadskort och enkelresor snarare än årskort till förmån för ett mer flexibelt resande är ett annat exempel. Det ska nämnas att det även finns bilpools i

³ Cykelprogram för en nära storstad 2015–2025, Trafikkontoret, 2015, s. 69

Göteborg. I andra städer har företag också startat uthyrning liknande elsparkcykeluthyrning av andra mobilitetslösningar såsom cyklar och mopeder.

Tjänstefiering av olika mobilitetserbjudanden tros av många bedömare komma att slå igenom stort⁴. Trafikkontoret kan i dagsläget inte säga exakt vad det kommer att innebära för staden. Elsparkcyklar räknas dock som cyklar och ska därför utnyttja cykelinfrastrukturen, vilket kan komma att innebära förändrade krav vad gäller utrymme och trafiksäkerhet.

Kopplat till detta pågår också utvecklingen av mobilitet som tjänst (MaaS). MaaS syftar till att föra samman flera olika mobilitetslösningar i en tjänst, såsom bilpool, låncyklar, kollektivtrafik, m.m. Oftast samlas tjänsterna i en app som användaren har i sin mobiltelefon. Syftet är att underlätta för användaren genom att samla alla tillgängliga mobilitetslösningar på ett och samma ställe. De MaaS-initiativ som bedrivs i Göteborg idag är huvudsakligen kopplade till bostäder eller verksamheter.

Det som är gemensamt för ovan nämnda trender är att det i regel är initiativ från externa och oftast privata aktörer. Till skillnad från de flesta cykeltjänster som finns idag, där det är Göteborgs Stad som är avsändare. Elsparkcyklarna drivs av privata aktörer men där staden lägger stora resurser på att driva utvecklingen i rätt riktning. Erfarenheten från elsparkcyklarna visar tydligt att staden behöver inriktningar och verktyg för att påverka utvecklingen av ”externa” mobilitetstjänster i våra offentliga rum i en riktning som ligger i linje med uppsatta mål kopplat till trafik, tillgänglighet, stadsmiljö, miljö, hälsa, m.m.



^{4 4} SKR 2020, smart mobilitet och mobilitetstjänster så kan kommuner och regioner arbeta

2.4 Kommunikation – förstärk bilden av Göteborg som cykelstad med hjälp av kommunikation

En väl utformad cykelinfrastruktur med hög standard året om är grunden för att öka cyklingen. Kommunikation och påverkan på ett systematiskt, uthålligt och genomtänkt sätt kan bidra till att öka värdet av satsningar i infrastruktur och bidra till att realisera den potential för ökad cykling som finns.

Genom åren har trafikkontoret genomfört en hel del kommunikativa insatser och utvecklat koncept, bland annat under paraplyet *Lätta ditt cykelhjärta* och *Nya vägvanor*.

Denna attityd- och beteendepåverkande kommunikation på trafikkontoret har till stor del prioriterats ned och även ändrat karaktär till följd av kraftigt minskade resurser och nytt fokus.

2.4.1 Cykelkommunikation och kampanjer

Aktiviteter som har försvunnit eller minskat sedan 2015 är kampanjer, anordnande eller deltagande i olika event såsom trafikantveckan, Göteborgsgsirot, cykeluppmuntran vid cykelbanor, dialog på stan med cyklister, annonsering och egen webbsida för cyklister mm. Dessutom finns det inte längre några ekonomiska resurser för ren cykelkommunikation och kampanjer.

Kommunikationen görs istället i mindre omfattning och uteslutande genom egna kanaler såsom sociala medier (exempelvis Facebook och Trafik Göteborg) och goteborg.se. Typen av cykelkommunikation har därmed också förändrats och fokus ligger idag nästan uteslutande på produktkommunikation. Det betyder att vi kommunicerar vad vi rent fysiskt bygger för cykelinfrastruktur, tjänster som appen cykelstaden och Styr & ställ, eller hur vi sköter drift och underhåll. Trafikkontoret kommunicerar också mål och planer för cyklingen, resultat av studier som kan vara av intresse. Vi är dock mer aktiva med att svara på debattartiklar och insändare idag än tidigare.

Trafikkontorets kommunikation totalt har dock inte minskat utan är till större del kopplad till de utvecklingsprojekt som görs. Där ingår ofta cykling på något sätt. För att få ett mer enhetligt cykelbudskap har ett kommunikationsunderlag kring visioner, mål och strategier för cyklingen i Göteborg tagits fram.

2.4.2 Beteendepåverkande arbete

Trafikkontoret har utvecklat och drivit beteendepåverkande arbete mot olika målgrupper; arbetsgivare, skolor och direkt till göteborgaren genom åren. Detta arbete har minskat i omfattning och ändrat fokus. Deltagandet i koncept som cykelvänlig arbetsplats och På egna ben har minskat. I vilken grad detta beror på minskat intresse från potentiella deltagare eller på minskade resurser till aktiv införsäljning är svårt att säga. Det finns fortfarande intresse för prova-på-kampanjer som testcyklister och Vintercyklisten. Dessa är effektiva men når en begränsad grupp.

I och med minskade resurser till det beteendepåverkande arbetet över åren, är strategin idag främst att verka genom andra. Det innebär att vi erbjuder arbetsgivare rådgivning och stöd i att driva frågan kring ett ökat hållbart resande bland deras medarbetare. Det handlar om att kartlägga nuläge, hitta potentialer, planera för åtgärder, stötta vid genomförandet. Att verka via andra genom rådgivning är ett arbetssätt som indirekt når en stor målgrupp och skulle kunna utvecklas.

2.4.3 Analys och framåtblick

Sedan cykelprogrammet antogs har både förutsättningar och kanaler för att kommunicera har förändrats.

Antalet kommunikationskanaler i etern har ökat men också differentierats så pass mycket att det är svårare att nå fram med budskap idag. Antalet kanaler har vuxit, framförallt i sociala medier. De har även differentierats. Förr såg ”alla” på tablå-TV, nu har alla sin egen kanal. Det gör det svårare att tala om homogena grupper när medielandskapet är så individualiserat.

Kommunikation kan inte heller ersätta fysiska byggnationer och förbättringar på cykelbanorna, det vill säga vi kan inte skapa förväntningar genom kommunikation utan att uppfylla dem i verkligheten. Efter att vi tagit fram och redovisat vårt cykelprogram skapades det förväntningar på hur cykelstaden skulle komma att utvecklas. Reaktionen från cyklisterna är idag att cykelprogrammets intentioner och löften inte är uppfyllda. Därför är det viktigast att först och främst leverera bra förutsättningar att cykla.

Sammanfattningsvis så kan man säga att jobba med kampanjer har blivit svårare och att effekterna är osäkra. Istället bör kommunikation i högre grad kopplas till verkliga förutsättningar när vi förbättrar och förändringar.

Även när det gäller företagsrådgivning och beteendepåverkan så är bedömningen att den får störst effekt om den kopplas ihop med utveckling och förändring av infrastrukturen.

Det finns därför ett behov av att klargöra vilken roll vi vill att kommunikationen ska fylla, dvs vad kommunikationen ska bidra med för att stödja de övergripande verksamhetsmålen. De förväntningar vi skapar med kommunikation måste infrias.

2.4.3.1 Dialog

Att på olika sätt föra dialog med cyklister och potentiella cyklister är fortfarande viktigt, för att exempelvis förstå behov på olika nivåer, skapa förtroende och lära oss av varandra. Att genomföra meningsfulla dialoger är inte alltid lätt, hur de görs kan och bör variera, beroende på syfte. Dialog är ett område som kan och bör utvecklas men kräver resurser och ökad kompetens.

2.5 Genomförande enligt cykelprogrammet

Cykelprogrammet har ett avsnitt om själva genomförandet. Där definieras bland annat aktiviteter för att underlätta genomförandet. Status på aktiviteterna redovisas i nästa kapitel under punkten 5 i tabellen.

Programmet tar upp **genomförande-principer** som stöd för prioritering av åtgärder:

Principerna för att genomföra cykelprogrammet är:

- Prioritera centrala delar och pendlingscykelnätet.
- Samordna åtgärder.
- Planera för god koppling till kollektivtrafiken.
- Planera för god framkomlighet i byggskeden.

De tre översta principer har utvecklats vidare i uppdraget att ta fram en utbyggnadsplan för cykelvägnätet som kan läsas om i kapitel 2.1. samt genomförts rent praktiskt i planering och utbyggnad av cykelparkering vid kollektivtrafik.

Vad gäller att planera för god framkomlighet i byggskeden beskrivs delar av det arbetet i redogörelsen av aktiviteter i nästa kapitel. En slutsats är att det finns behov av förbättringar.

Det står också att **kunskapen och kompetensen** måste höjas i alla led för att uppnå cykelprogrammets intentioner. Detta är ett arbete som ständigt måste pågå men inte varit så intensivt som önskat till följd av att trafikkontorets resurser till stor del har fokuserat på att hantera pågående stadsutvecklingsprojekt. Läs vidare i kapitel 3, aktivitet 5.3.

För ett bättre genomförande nämns **samverkan** som en viktig faktor:

- internt inom trafikkontoret
- bland stadens förvaltningar och bolag
- bland externa enskilda aktörer
- bland externa offentliga aktörer.

Mycket samverkan pågår kontinuerligt men kan bli bättre, framförallt samverkan med enskilda aktörer. Läs vidare i kapitel 3, aktivitet 4.4 och 5.7.

En verksamhetsövergripande utvecklingsgrupp för cykel på trafikkontoret träffas ungefär sex gånger om året för att årligen ta fram och samordna genomförandet av en handlingsplan. Planen utgår från de aktiviteter som tas upp i cykelprogrammet och som redogörs för i kapitel 3, samt ytterligare identifierade behov och uppdrag. Gruppen identifierar också åtgärder eller områden som behöver undersökas vidare. Läs vidare i kapitel 3, aktivitet 5.

2.6 Sammanfattningsvis

Sammanfattningsvis så genomförs åtgärdsområdena enligt Cykelprogrammet men inte alltid i den takt som varit önskvärd för att uppnå de kvaliteter och funktionskrav som definierats i programmet.

Området infrastruktur ligger långt ifrån önskade nivåer men omfattningen av genomförandet inom området har ökat de senaste åren och arbetssätten har förbättrats.

Området drift och underhåll har i stort infört de föreslagna nivåer på kriterier för utförande som föreslagits i programmet och kommer att fortsätta att utvecklas. Kvaliteten på utförande har inte alltid levt upp till önskvärda nivåer. Därför har ett antal åtgärder införts för att kvalitetssäkra utförandet.

Området stöd och tjänster är under stor förändring och har de senaste åren dominerats av upphandlingen av ett nytt låncykelsystem och att hantera effekterna av elsparkcyklar.

Området kommunikation är också under stor förändring till följd av minskade resurserna men också förändrade förutsättningarna att kommunicera i och med det förändrade medielandskapet.

Indikatorer som årligen följs upp

Cykelmått	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Antal kilometer ny/ombyggd cykelväg/ cykelinfrastruktur	12	6	4	3	2	5	4,4	5,8
Antal kilometer cykelväg med ny beläggning	9	12	9	6	8,5	8	4,5	19
Antal cykelställ totalt	10 000	10 300	10 600	11 000	11 500	11 500	12 000	12 700
Antal nya cykelställ	420	300	300	400	500	50	500	700

3 Status på aktiviteter

Inom varje åtgärdsområde i cykelprogrammet presenteras aktiviteter av övergripande karaktär som syftar till att i stort definiera vad som behöver göras för att implementera programmet. Aktiviteterna har som mål att förbättra arbetssätt och höja kvalitén på trafikkontorets leveranser snarare än att visa på omfattning och innehåll på det som ska levereras.

De aktiviteter som definierades i cykelprogrammet har i genomförandet ofta brutits ner i flera delaktiviteter och i vissa fall anpassats för att bli mer relevanta. I princip alla aktiviteter är också av karaktären att de kontinuerligt måste arbetas med, det vill säga de blir aldrig klara. Utifrån aktiviteterna och delaktiviteterna görs varje år en planering och prioritering av dessa och som sedan presenteras i *Handlingsplan för cykel* tillsammans med ytterligare definierade behov av utveckling, tillkommande uppdrag och fysiska åtgärder som ska planeras ska genomföras under året. På så sätt hålls cykelprogrammets definierade aktiviteter hela tiden aktuella.

Status på de olika aktiviteterna redovisas med en färg enligt tabellen nedan. I text beskrivs sedan kort vad som har gjorts samt eventuella planer och behov för framtiden.

	Klart
	Genomförs kontinuerligt enligt plan
	Åtgärden påbörjad eller sker mer eller mindre kontinuerligt. Finns förbättringspotential/utvecklingsmöjligheter
	Åtagandet kvarstår

3.1 Aktivitetsplan

	Aktiviteter i Cykelprogram för en nära storstad	Kommentar
1.	Infrastruktur	
1.1	Detaljerade trafiktekniska lösningar och riktlinjer ska tas fram för utformningen av det framtida cykelvägnätet. Dessa ska föras in Teknisk handbok.	De kvaliteter cykelinfrastrukturen ska ha förtydligas i Cykelprogrammet som funktionskrav. Planerings- och utformningsprinciper beskriver i sin tur vad som krävs för att uppnå funktionskraven. Dessa har sedan förts in i trafikkontorets tekniska handbok. I vissa fall behöver dessa principer utvecklas och konkretiseras ytterligare för att bli användbara verktyg i planeringen. En del av detta arbete har gjorts eller pågår. Andra delar har inte påbörjats. Dessutom tillkommer nya frågor i takt med att kunskapen om cykling ökar eller att regleringsformer ändras eller tillkommer som till exempel möjligheten att reglera gator som cykelgata. <i>Exempel på områden som har utvecklats:</i> Ett område som prioriterats och har utvecklats är hur separering av fotgängare och cyklister bör se ut i olika miljöer samt principer som rör tydlighet, markering och materialval i interaktionspunkter mellan fotgängare och cyklister. Detta har förts in i teknisk handbok och kommer på olika sätt kommuniceras under 2021.

		Arbetet är inte klart utan råd för vissa delar ska förtydligas och exempellösningar illustreras. Rekommendationer för när cykelfartsgata är en lämplig utformningslösning har tagit fram och förts in i teknisk handbok. Rekommendationerna bygger på utvärderingar av cykelfartsgator i Göteborg samt råd för cykelgator i Tyskland och Nederländerna. Numera finns cykelgata som en ny regleringsform. <i>Exempel på områden där utveckling pågår:</i> Ett arbete för att ta fram och illustrera rekommendationer för att förbättra väglledning och orienterbarhet för cyklister i framförallt befintligt cykelvägnät pågår. Väglledning och riktlinjer, för val och tillämpning av lämplig regleringsform och utformning i olika typer av korsningspunkter mellan cyklister och motorfordon, håller på att tas fram. Fortsatt fördjupning och förtydligande av principer för utformning av interaktionspunkter mellan fotgängare och cyklister. <i>Exempel på områden i behov av utveckling:</i> Cykelgata är en ny form av reglering med ett nytt vägmärke som infördes den 1 december 2020. Författningstexten som tar upp krav på reglering av cykelgata beskriver hur en cykelgata ska skyltas men ger inte några rekommendationer för lämplig utformning eller användningsområde. Erfarenheter från cykelfartsgatorna i Göteborg samt från cykelgatorna i andra städer visar att utformningen samt stråkets funktion och lämplighet som cykelgata är viktiga faktorer för en lyckad lösning. Ett förtydligande för hur, när och var cykelgata ska tillämpas samt hur de ska utformas i olika miljöer bör på sikt tas fram.
1.2	Det befintliga cykelvägnätets sträckor och korsningar ska kartläggas och bedömas utifrån funktionskraven.	Utbyggnadsplanering av cykelvägnätet Trafikkontoret fick 2017 i uppdrag från trafiknämnden att ta fram en utbyggnadsplan för cykelinfrastrukturen. Inom det arbetet gjordes en brist- och behovsanalys av cykelvägnätet i Göteborg och som sammanställdes i Underlag till långsiktig utbyggnadsplan för cykelinfrastruktur. Syftet var att grovt identifiera brister i kvaliteten i det befintliga cykelnätet samt identifiera saknade länkar för att sedan klassificera och grovt prioritera behovet av förbättringar. Det utpekande övergripande cykelvägnätet i Göteborg omfattar idag ungefär 85 mil, exklusive många mil lokala cykelbanor. Det var mycket tydligt att en stor del av det befintliga övergripande cykelvägnätet har brister i jämförelse till intentionerna i Cykelprogrammet. Eftersom alla åtgärder inte kan göras på en gång och allt kan inte göras överallt måste prioriteringar göras. Prioriteringen ska ske dels utifrån var cyklisternas behov av snabb, enkel och säker cykling är som störst, dels utifrån var i staden insatserna ger störst effekt, utifrån målet med ökad cykling. Prioriteringen behöver också ta hänsyn till andra pågående och planerade stadsbyggnadsprojekt. I arbetet med Utbyggnadsplan för cykelinfrastruktur definierades följande grunder för prioritering: • Ingångna avtal: Exempelvis så har trafikkontoret beviljats medel för utvecklingen av ett antal pendlingscykelstråk inom Sverigeförhandlingen. • Överbryggande av barriärer – Stor betydelse för genheten för att korta avstånd och därmed öka potentialen för fler att kunna cykla. • Korta saknade länkar – Stor effekt med små medel. • Pendlingscykelvägarna – Knyter ihop stadens tyngdpunkter och grannkommuner med cykelvägar av extra god kvalitet. • Centrala staden - I centrala staden är cykel ofta det snabbaste sättet att förflytta sig. Målet med utvecklingen av cykelvägnätet är att erbjuda ett sammanhängande cykelvägnät som är väl utformat, det vill säga att det upplevs som enkelt och säkert att cykla. För att nå målet görs följande typer av åtgärder: • Utbyggnad av saknade länkar – korta eller långa • Kvalitetshöjning av befintligt cykelvägnät genom ombyggnation.
1.3	En utbyggnads- och uppgraderingsplan för sträckor och korsningar i cykelvägnätet ska tas fram utifrån inventeringen. Planen ska beakta barnperspektivet och sociala konsekvensanalyser ska genomföras.	

		Kvalitetshöjning genom mindre åtgärder på befintligt cykelnät. För att identifiera åtgärder görs bland annat inventeringar stråkvis. Det byggs även ut cykelinfrastruktur inom exploateringsprojekt men de är då beroende av exploateringsläge och styrs inte av utbyggnadsplanen men ska ta hänsyn till de behov av nya cykelkopplingar eller uppgradering av cykelvägnätet som identifierats i underlaget. I samband med utbyggnadsplanen har inte någon barn- eller socialkonsekvensanalys gjorts. Bristerna och behoven har pekats ut oavsett var i staden de finns. De identifierade behoven i utbyggnadsplanen för cykelvägnätet fungerar som underlag till investeringsplanen. I takt med att staden förändras, förändras också behoven vilket innebär att prioriteringar och inspelen av åtgärder till investeringsplanen regelbundet måste ses över. Detta är ett löpande arbete.
1.4	En plan ska tas fram för hur trafiksignaler ska anpassas till cyklister behov av framkomlighet och flyt.	Det har inte tagits fram någon plan eller annat stödjande underlag för att förbättra eller säkra att trafiksignaler anpassas efter cyklister behov och platsens förutsättningar. Vissa utredningar har gjorts för att testa olika lösningar och hitta lämpliga arbetssätt. En investeringspott tillsätts årligen i syfte att förbättra befintliga trafiksignaler för cyklister. Inventera och identifiera behov: Under 2016/2017 gjordes en inventering för att identifiera fördröjningspunkter i korsningar på pendlingscykelnätet och möjligheter till förbättring. Inventeringen gjordes längs fem pendlingscykelstråk. På stråken har cykelresor utförts av rekryterade testcyklister. Dessa har registrerat sin resa med hjälp av appen Cykelstaden. Resorna är utförda både i hög- och lågtrafik. I efterhand intervjuades testcyklister om sina upplevelser. Platsbesök och analyser har gjorts av trafikkontorets sakkunniga inom utformning och trafiksignaler. Genom projektet har vi haft med oss kompetens som svarar på kundsynpunkter och är uppdaterad på aktuella problemlatser och möjliga platser för åtgärder. Vi har även bitt cyklister om tips via stadens Facebook-sida. Åtgärdslista: En bruttolista med åtgärderna från underlaget enligt ovanstående, samt med förslag som inkommit under projektets gång, har hållits ständigt uppdaterad i projektgruppen. Åtgärder som ansetts möjliga och nyttiga (enligt gruppens samlade erfarenheter) har kostnadsuppskattats och sedan utförts eller stängts pga orimligt hög kostnad. Lärdomar: Det har varit svårt att identifiera platser som är möjliga att åtgärda. Åtgärder i befintliga signaler blir dessutom ofta kostsamma. Behov av fortsatt utveckling: Det finns ett fortsatt behov av någon form av riktlinjer för att cykelanpassa trafiksignaler men också där det är möjligt hitta alternativ till trafiksignal. Ett annat problem kopplat till trafiksignaler är att dimensionera och bygga tillräckligt stora och lämpliga väntytor för cyklister som stannat vid en trafiksignal. Bättre vägledning för att planera väntytor behövs. Det arbetet påbörjas hösten 2021.
1.5	Riktlinjer för utformning och placering av cykelvägvisning ska tas fram.	<i>Status och behov av utveckling</i> Cykelvägvisningen är utbyggd i hela Göteborg. Den behöver ständigt underhållas och inventeras för att vara uppdaterad. Det finns dock problem med hur cykelvägvisningsskyltarna utformas och placeras. Exempelvis visar inte skyltarna

		avstånd till mål och är i vissa fall svåra att se på grund av placering och att skyltarna skymmer varandra. Det finns förslag på utformning av en ny typ av cykelvägvisningsskylt. Det kräver samtidigt att antal mål vi skyltar till behöver minska och att en plan för införande tas fram. Detta kräver ett större arbete som inkluderar en uppdatering och uppgradering av befintliga data över cykelvägvisningen. Det finns också behov av att förtydliga vägledning och/eller vägvisning på det så kallade pendlingscykelstråket. Ett helhetskoncept för pendlingscykelstråk i Göteborg finns ännu inte framtaget. Cykelprogrammet och teknisk handbok definierar ungefärlig dragning och krav på utformning. Det saknas dock ett koncept för kompletterande vägledning och visuella uttryck. Det kan handla om namnsättning av stråk, färgsättning och kompletterande skyltning. Detta behövs för att svara mot funktionskravet om god orienterbarhet och hög igenkänning. Konceptet kan sedan implementeras i samband med utbyggnaden/standardhöjning av pendlingscykelnätet.
1.6	En belysningsplan med riktlinjer för ljuskomforten samt en utbyggnadsstrategi ska tas fram.	Riktlinjer och krav på ljuskomforten för cykelbanornas olika nätklasser finns framtaget och infört i teknisk handbok. Test av olika typer av belysningsarmatur längs ett cykelstråk har gjorts i syfte att hitta den belysning som av användarna upplevs som bäst. Belysning har succesivt byggts ut längs cykelvägar som tidigare saknat belysning helt. Idag har alla kända cykelbanor belysning och om brister identifieras så åtgärdas det. Det pågår ett projekt för att energieffektivisera all belysning vilket innebär att armatur byts ut även längs cykelvägnätet. Den nya armaturen ska även ge god ljuskomfort enligt de krav som är satta. Det finns också krav på att belysningen ska vara styrbar och larma när de är ur funktion vilket ska ge kortare åtgärdstider. Alla gång och cykeltunnlar kommer, under 2021, ha ny förbättrad belysning. En underhållsplan för belysning håller på att tas fram. <i>Behov av fortsatt utveckling:</i> Identifiera och åtgärda platser som är behov av förbättrad belysning. Idag görs det genom inkomna ärenden. Det finns dock risk för att ärenden inte är representativa för behovet i hela staden.
1.7	Föreskrift för byggt teknik av cykelvägar, bland annat för att säkerställa jämna cykelbanor, ska utvecklas.	En utredning har gjorts med syfte att ta fram förslag på hur en högre och mer hållbar jämnhetsnivå kan uppnås på cykelbanor. Kraven har skärpts för ökad jämnhetsnivå vid utläggning för långsgående schakter vid återställning efter arbete i banor. Dessa krav har förts in i Teknisk Handbok hösten 2021. <i>Behov av fortsatt utveckling:</i> Utredningen gällande jämnhetsnivå bör uppdateras med ny kunskap och trafikkontorets krav och föreskrifter bör uppdateras. Utveckla och införa skärpta krav för tvärgående schakter för att få ett ännu bättre återställande även här Fortsatt arbete med att säkerställa att arbeten som utförs i cykelbanorna har tillstånd genom systemet Nystart där även garantibesiktningar kan följas upp för att säkerställa att återställningen blir utförd på rätt sätt samt har möjlighet att kontrolleras.

1.8	En djupare studie och omvärldsbevakning av cykel och spårväg ska göras för att exempelvis klargöra målkonflikter, avvägningar och möjliga lösningar.	Cykling kan dra nytta av spårvägen - dess prioritet i vägnätet samt möjligheten att samplanera cykel med spårväg. Men, det finns också problem och målkonflikter som behöver hanteras. Hittills har trafikkontorets studier fokuserat på säkerhetsaspekten kopplat till cyklister vid spårövergångar. Det finns också behov av att vidare studera hur spårväg och cykel på bästa sätt kan samspela i stadsutrymmet och skapa goda förutsättningar för varandra. En väg framåt skulle kunna vara att göra en omvärldsbevakning och titta på länder som har spårväg och en god cykelkultur så som Nederländerna. Både Köpenhamn och Uppsala, som är städer med hög cykling, planerar att bygga spårväg och Lunds spårväg är nystartad. För Göteborg är det intressant att lyssna av kring deras kring hög cykling i kombination med spårväg.
1.9	En cykelparkeringsplan för utformning, placering och utbyggnad ska tas fram.	Trafikkontoret ansvarar för cykelparkering på offentlig plats samt vid hållplatser tillsammans med Västragötalandsregionen. <i>Exempel på åtgärder som har genomförts:</i> Krav på utformning och placering finns framtagna med syfte att erbjuda funktionella, säkra cykelparkeringar på rätt plats. Detta finns specificerat och infört i trafikkontorets tekniska handbok. Inventeringar av befintlig cykelparkering avseende antal och kvalitet samt målpunkter som saknar cykelparkering har gjorts för att identifiera var det finns behov av ny, fler eller upprustad cykelparkering. Därefter behöver en lämplig yta hittas för att bygga cykelparkeringen. Det finns årligen en investeringspott avsatt för utbyggnad av cykelparkering. Identifiera behov och bygga ut cykelparkering är ett löpande arbete. Extra säker cykelparkering i anläggning planeras (i enlighet med cykelprogrammet) vid de kommande Västlänkenstationerna och har byggts vid Gamlestadens resecentrum. Krav och rekommendationer för cykelparkeringsanläggningar har tagits fram. Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborg (Byggnadsnämnden 2018) styr antalet cykelparkeringar som måste byggas i nybyggnation av bostäder och verksamheter som kräver detaljplan och bygglov. Parkeringstalet för cykel varierar mellan olika lägenhetsstorlekar, men vanligast är att det ska byggas 2,5 cykelplatser/lägenhet. När det kommer till verksamheter beräknas antalet cykelparkeringar fram för att täcka behovet av cykelparkering vid veckomaxtimmen. De cykelparkeringar som byggs ska uppfylla kvalitetskrav gällande fysiskt utrymme, stöldsäkerhet, väderskydd och tillgänglighet. Dessa krav finns beskrivna i <i>Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering</i>. Utöver dessa baskrav finns möjlighet för byggaktörer att göra ytterligare åtgärder för extra bra cykelparkering, att anlägga lastcykelpool för boende och/eller verksamma, ordna med cykelserviceutrymmen mm. Dessa extra åtgärder är frivilliga men resulterar tillsammans med andra åtgärder (exempelvis bilpool och informationsinsatser) i minskat krav på byggnation av bilparkeringsplatser. Detta förfarande regleras i ett mobilitetsavtal mellan Göteborgs Stad och fastighetsägaren. Sedan 2018 har ett sjuttioal mobilitetsavtal tecknats. Utöver detta finns två cykelparkeringsguider som ger ytterligare tips och råd om kvalitet för cykelparkering – en som vänder sig till för fastighetsägare som ska bygga nytt och en som vänder sig till fastighetsägare som förvaltar befintliga fastigheter. Alla kommunala nämnder och bolag fick 2017-05-18 i uppdrag att inventera och ta fram planer för utbyggnad av cykelparkering vid de fastigheter och verksamheter man har ett ansvar för. Trafikkontoret fick uppdraget att vägleda detta arbete som slutrapporterades (2020-02-06 § 28) i samband med ett annat liknande uppdrag (Inventering av cykelparkering i anslutning till stadens verksamheter (KF 2018-11-22, § 11). Trafikkontoret tog då fram råd, anvisningar och förslag på mallar som hjälp för inventering samt tips på hur lämpligt antal cykelparkering för framtida behov skulle kunna räknas ut.

		<i>Exempel på åtgärder som planeras:</i> Pilotprojekt: Säker och väderskyddad cykelparkering vid bytespunkter (Finansierat med medel från Västsvenska paketet) Åtgärden syftar till att underlätta kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik genom att erbjuda extra säker och väderskyddad cykelparkering vid viktiga bytespunkter. Inom projektet ska extra säker och väderskyddad cykelparkering byggas på 5 platser, användarstudier ska göras före och efter införandet och resultaten ska utmynna i ett koncept för cykelparkering vid bytespunkter/pendelparkering med fokus på cykel som sedan ska kunna spridas. <i>Exempel på möjliga framtida åtgärder:</i> Testa och utveckla råd kring både utformning och utbyggnad av cykelparkering för specialcyklar såsom lastcyklar på offentlig plats. Testa nya typer av extra säkra cykelparkeringar som lanseras. Det finns även ett ständigt behov av samtal och samarbete med andra aktörer, såsom fastighetsägare, att hitta vägar framåt för att kunna erbjuda bra och tillräcklig cykelparkering.
1.10	Arbeta in övergripande krav och funktioner som innebär att vi säkerställer cykel som ett eget transportslag under byggskedet. Efter utvärdering ska krav och funktioner förfinas och arbetas in i förfrågningsunderlag och styrdokument.	Utveckling av krav och arbetssätt med syfte att säkerställa goda förutsättningar att färdas och vistas i staden vid byggskede behöver kontinuerligt göras. Det arbetet måste ta hänsyn till alla trafikslag och andra viktiga anspråk men det har varit av stor vikt att tydliggöra att både cyklister och fotgängare är trafikanter som har behov väl genomtänkta lösningar. Ett första steg var att ta fram Riktlinjer för hantering av cykeltrafik under byggskedet i Göteborg som antogs av KomFram år 2016. Riktlinjen ger råd till projekt som drivs av Trafikverket, Trafikkontoret Göteborgs Stad samt Västrafik i Göteborg. <i>Exempel på andra arbeten som trafikkontoret bedriver är:</i> Mobility Management i Byggskede (MMiBygg) För att skapa förutsättningar för så bra omledningar som möjligt för cyklister och andra trafikanter vid byggprojekt så har trafikkontoret utvecklat rutiner och arbetssätt för detta under paraplyet Mobility Management i Byggskede (MMiBygg). Syftet är att byggnationer, trafikomläggningar och avstängningar planeras och genomförs på ett sätt som minimerar störningar för de som bor, verkar och vistas i staden. Det första steget är att göra en analys av behov och påverkan som är en systematisk men övergripande inventering och analys av hur den planerade byggnationen påverkar olika intressenter och vilka behov intressenterna har kring framkomlighet, tillgänglighet och kommunikationsinsatser under byggtiden och därmed vilka åtgärder som behöver göras. I Analys av behov och påverkan hanteras cykel som eget transportslag med frågeställningar som syftar till att synliggöra cyklisternas behov och därmed möjliggöra bättre lösningar för cyklister. Ett utvecklingsarbete har påbörjats för att förbättra krav, rutiner och arbetssätt för överlämning mellan olika skeden vilket behövs så att analysen och planeringen för byggskedet hänger med och förfinas från den tidiga planeringen till det faktiska genomförandet. Trafikkontorets regler för arbete på gata (APG) Arbetet med krav och regler för hantering av trafik vid arbetet på gata har inte bedrivits som en ren cykel fråga utan behandlat alla trafikslag. Arbetet på gata innebär ofta någon form av störning som påverkar trafiken och utgör ofta en risk för såväl de som utför arbetet som för trafikanterna. Trafikkontorets regler för APG (Arbete På Gata) lanseras hösten 2021 och syftar till att säkerställa god trafiksäkerhet samt acceptabel framkomlighet för alla trafikanter, inklusive cyklister, vid vägarbeten och liknande arbeten som utförs på ytor som förvaltas av trafikkontoret eller park- och naturförvaltningen. Samtidigt ska ett effektivt genomförande av arbeten och underhåll på gata vara möjligt.

		Trafikkontorets regler för APG tydliggör vilka krav trafikkontoret ställer på de som projekterar, upphandlar, planerar eller utför dessa arbeten. Fokus i APG ligger på utförandeskedet. Trafikkontorets regler för APG är ett komplement till de lagar, förordningar, föreskrifter och andra regelverk som gäller inom området och behandlar allt från planering, ansökan och samråd till kompetens, utmärkning, trafikledning och egenskapskrav för anordningar vid gatu- och vägarbeten. I APG har krav för cyklisters framkomlighet och säkerhet tydligare definierats än tidigare. Det handlar exempelvis om bredder, krav på hantering av nivåskillnader och vilka produkter som får användas. <i>Behov av fortsatt utveckling</i> Trafikkontoret regler för APG är inte klara utan behöver ständigt utvecklas. I ett första skede ligger fokus på implementering och uppföljning av de nya kraven i APG för att sedan justera och komplettera. En del av implementeringen kan vara att ta fram ett utbildningspaket med tydlig kravställning på särskilda kompetensnivåer för olika roller. Ett annat sätt att förenkla implementeringen av kraven på utformning är att visa goda exempel. En annan del som kan utvecklas är att variera kraven beroende på exempelvis trafiknätets klassning och hur lång tid arbetet pågår för att säkerställa att kraven och kostnaden står i relation till nyttan.
1.11	Utveckla tillfälliga framkomlighetslösningar för cyklister som underlättar/tydliggör färdvägen för cyklister och gör cykel till ett säkert transportmedel under byggskedet.	Inom APG ställs exempelvis krav på vägmärken för att vägleda gående och cyklister i byggskedet. Förhoppningen är att det ska leda till mer enhetlig och tydlig skyltning. Trafikkontoret bedriver också ett utvecklingsarbete tillsammans med en rad andra aktörer för att hitta trygga och säkra lösningar vid byggutfarer. Det har förekommit flera allvarliga olyckor mellan tunga fordon och cyklister. Med det ökande antal byggprojekt i Göteborg så är det angeläget att utveckla bra lösningar.
1.12	Ta fram ett informations- och utbildningspaket riktat till entreprenörer och bygglidare och trafikkontorets personal om cykel under byggskedet.	Inom ramen för MMiBygg (se 2.1) har utbildningar genomförts för projektledare på trafikkontoret om hur de bör arbeta med MMiBygg och genomföra Analys av behov och påverkan. Syftet med utbildningen var också att generellt skapa en förståelse kring vikten av att minska störningar och vilka behov alla vi som bor, vistas och verkar i staden har. Detta inkluderade att skapa en förståelse för cyklisters behov vid omledningar och vad som är viktigt att tänka på vid val av lösningar. Det finns ett fortsatt behov av utbildning för att fördjupa kunskapen men också till flera grupper som på något sätt är delaktiga i lösningar för trafik i byggskede.
1.13	Utveckla nya kanaler för trafikinformation till cyklister, till exempel Trafik Göteborg.	Appen cykelstaden och webbplatsen Trafiken.nu visar trafikstörningar på cykelvägnätet. En brist är att det endast är trafikkontorets trafikstörningar som visas. Ett önskemål är att visa trafikstörningar som påverkar cyklister från Trafikverkets projekt men efter att de undersökt frågan har de valt att inte möjliggöra detta då det skulle kräva en större systemförändring. Digitala skyltar för cyklister kommer att sättas upp för att informera om broöppning för Hisingsbron. Trafikverket kommer också att sätta upp skyltar för att informera om Älvsborgsbron är avstängd.
2.	Drift och underhåll	
2.1	Upprätta en utbildningsplan för ledningsägare och deras entreprenörer. Genomgången utbildning ska vara ett krav för att få utföra	Detta är en fråga som är större än vad som kan hanteras i Cykelprogrammet. Kort kan nämnas att i Trafikkontorets regler för arbete på gata (APG) finns ett kapitel om vilka kompetenskrav som ställs för att få utföra arbeten på gata. Nästa steg är att ta fram ett utbildningspaket.

	arbeten inom gatu- och spårområden i Göteborg.	
2.2	Utreda möjligheten att ta fram ett gemensamt system där samtliga inrapporterade fel eller brister läggs in. Detta system ska vara publikt och vara tillgängligt via exempelvis mobilapp eller internet.	Detta är en fråga som är större än vad som kan hanteras inom Cykelprogrammet och är inte något som håller på att utvecklas. Idag finns ett samlat system att lämna synpunkter via stadens Kontaktcenter. De svarar på en stor andel av synpunkterna, övriga skickas vidare till trafikkontoret och fördelas till lämplig handläggare via stadens diariesystem. Ett nytt diariesystem ska införas i staden som kommer ge bättre möjligheter till uppföljning och statistik. Trafikkontoret använder sig dessutom av systemstödet Cityworks där insamlade fel och brister läggs in – både de som kan resultera i en investeringsåtgärd och felanmälningar kopplat till drift och underhåll. Cityworks användningsområde kommer att utvecklas ytterligare.
2.3	Skärpa riktlinjerna för drift- och underhållsarbete och anpassa dem så att de stämmer överens med cykelprogrammets prioriteringar och intentioner.	Vinterväghållning och renhållning Vad gäller införandet av de föreslagna kriterier för vinterväghållning, flisupptagning, vårstädning och sopning så är slutsatsen att flera av kriterierna har införts på samma nivå som föreslagits i cykelprogrammet, vissa på en högre och någon enstaka på en lägre och en med prioritering av centrum generellt istället för prioritering av pendlingscykelnätet. Vad gäller vinterväghållningen är införandet av saltningen och därmed minskad användning av stenflis en stor kvalitetshöjning för cyklister både för att minska halka av rullgrus. <i>Möjlig utveckling utveckling:</i> Ett kostnadseffektivt sätt att förbättra kvaliteten, framförallt trafiksäkerheten, för cyklister är att identifiera problematiska platser såsom vissa backar och stora trafikerade korsningar där vinterväghållning och vid behov sopning förstärks. Ett sätt kan vara att testa uppvärmda cykelbanor.
2.4	Fortsätta att utveckla rutiner för hur kvalitetssäkring av drift- och underhållsarbete ska utföras och dokumenteras.	Vinterväghållning Kvaliteten på utförandet av vinterväghållningen har visat sig ha vissa brister. Därför har ett antal åtgärder införts: - Alla som ska genomföra vinterväghållning måste genomgå en utbildning och certifieras. Start till vintern 2022. - Efter avslutat snöfall ska numera byggledare och entreprenör tillsammans besiktiga kvaliteten både för att brister ska åtgärdas samt så att återkommande problem kan identifieras och lösas. Infördes vinter 2020/2021. - Vissa delar av staden har haft extra stora problem med kvaliteten på vinterväghållningen vilket har resulterat i att ett kvalitet- och uppföljningssystem som är kopplat till GPS positionering håller på att införas under 2021. Syftet med är att säkerställa entreprenörernas leverans utifrån de gällande kontrakten och därmed uppnå bättre kvalitet på vinterväghållningen. Systemet gör det möjligt att följa när åtgärder genomförs och därmed underlätta uppföljningen. Systemet innefattar de bilvägar som saltas samt delar av cykelvägnätet i centrala staden. Projekt: Digital vinterväglagsdata Detta projekt går ut på att samla in väder- och väglagsdata på ett effektivare sätt. Väglagsdata dom friktion, temperatur och luftfuktighet samlas in via cirka 3000 fordon runt om i staden. Fordonen kör på bilvägar men åtgärderna inkluderar intilliggande cykelbana. Genom att koppla samman den insamlade datan med väderdata så får vi ett underlag för bedömning av vinterväghållningsåtgärder vad gäller typ och omfattning. Målet är också att få bättre underlag för att kunna göra preventiva vinterväghållningsåtgärder innan exempelvis halkan uppstår. Genom bättre data ökar möjligheten för prioritering av åtgärder. Övrig drift och underhåll

		<i>Exempel på åtgärder som har utvecklats/genomförts</i> - Ny instruktion och rutin för övertagande och drifttagande av anläggning för att säkerställa att drift och underhåll blir utfört på rätt sätt vid rätt tidpunkt, ex så att inte vinterväghållning blir släpande. Bättre uppföljning av egenkontroller i beläggningsentreprenaderna. Högre krav i form av ytterligare arbetsledning är ställd i anbudet för dessa entreprenader vilket innebär bättre samordning och att eventuella problem kan fångas upp tidigare och åtgärdas. - Ett mer samlat ansvar för underhåll kopplat till schaktåterställning, vilket bidrar till att göra återställningarna större och mer sammanhängande. Underhållet samordnas med hjälp av schaktkontrollanter så att återställningarna får en högre kvalitet samt blir mer sammanhängande över större yta och minska antalet skarvar. Ökad samordning med andra aktörer så som Kretslopp och Vatten och Göteborg energi så att återställningen blir utförd vid samma tillfälle och att man tar med flera aktörers intressen vid samma återställningstillfälle. Laserscanning av cykelbanorna för att mäta jämnheten kommer att utföras under 2022 för att kontinuerligt kunna följa upp att effekten av den ökade budgeten för underhållet ger effekt samt att uppmärksamma andra ojämnheter som komplement till de ordinarie besiktningstillfällena. Besiktning av cykelbanorna ska göras vid minst ett tillfälle via cykel. Förvaltare från TK har medverkat vid dessa tillfällen på delar av cykelnätet i samtliga funktionsområden där man ser till helheten för att skapa en bättre samsyn med bl.a entreprenörer, cyklister och byggledare. Medverkandet har varit uppskattat av samtliga och ses som ett återkommande inslag för att bibehålla den ökade samsynen och skapa bra förutsättningar.
2.5	Ta fram riktlinjer och mål för drift och underhåll av trafiksignaler utmed cykelvägnätet.	En underhållsplan för belysning håller på att tas fram. Det finns fortsatt behov av att utveckla en plan för drift och underhåll av trafiksignaler.
3.	Stöd och tjänster	
3.1	Fortsatt utvecklingen av låncykelsystemet Styr & Ställ. Undersök möjligheterna till ytterligare koppling till kollektivtrafiken.	Det nya låncykelsystemet lanserades i juni 2020. Låncykelsystemet består av 135 stationer och 1750 cyklar och utvecklas kontinuerlig utifrån användarbehov inom de ramar som avtalet tillåter. <i>Exempel på pågående utveckling:</i> - Antalet sommarstationer har utökats från 2 (2020) till 10 (2021). - Studentrabatt på årskort införs hösten 2021. - Pilotprojekt med Göteborgs Stads Parkering AB där Styr & Ställ-biljetter ska säljas i Parkering Göteborg-appen. - Utvecklings av företagserbjudandet <i>Områden i behov av utveckling</i> Det är fortfarande önskvärt från trafikkontorets sida att ytterligare stärka kopplingen mellan Styr & Ställ och kollektivtrafiken, exempelvis genom att integrera Styr & Ställ i Västtrafiks digitala tjänster. Diskussion pågår med Västtrafik men det finns i dagsläget inga konkreta planer på någon integration. Västtrafik är dock behjälpliga i marknadsföringen av låncykelsystemet och lyfter ofta låncyklarna som ett komplement till kollektivtrafiken.
3.2	Fortsatt utvecklingen av cykelreseplaneraren och reseplaneraren i trafiken.nu	Trafikkontoret lanserade i juni 2021 en ny version av appen Cykelstaden. Appen ska vara ett stöd före, under och efter resan och hjälper cyklisten att bland annat hitta cykelpumpar, låncyklar, cykelparkeringar och att planera sin cykelväg. Det går även att anmäla skador och hinder på cykelbanan via appen. <i>Pågående utveckling:</i> Den nya appen ska ses som ett skal som inledningsvis bara innehåller de mest grundläggande funktionerna från den gamla appen men som går att bygga på med nya funktioner. Att förvalta och utveckla en app är dock kostsamt och trafikkontoret behöver förhålla sig till rådande budget vilket innebär att önskvärd

		utveckling kanske inte alltid går att genomföra. Utvecklingen av appen bör i första hand utgå från användarbehov.
3.3	Tillhandahåll öppen data till marknaden för att stimulera utvecklingen av appar etc.	Trafikkontoret tillhandahåller i dagsläget öppna data om t.ex. trafikstörningar, cykelvägar, cykelpumpar, cykelparkeringar och låncykelsystemet Styr & Ställ. Med det nya låncykelsystemet finns möjlighet att framöver även tillhandahålla öppna data som skulle göra det möjligt för andra aktörer att agera som återförsäljare för låncykelsystemet. För att komma dit behöver trafikkontoret först hitta en fungerande affärsmodell för återförsäljning av biljetter och abonnemang. <i>Åtgärder som pågår</i> Förfrågningar utifrån kan driva på utvecklingen och utbudet av trafikkontorets öppna data. Men det är inte bara marknaden utan även trafikkontorets egna tjänster skulle kunna utvecklas med fler tjänster om mer data gjordes tillgänglig. Det kan exempelvis handla om att visa redan gjorda felanmälningar kopplat till cykelbanor på en karta i Cykelstaden-appen. Då behöver flera personer inte felanmäla något som redan anmälts och kontaktcenters arbetsbelastning minskar då antalet felanmälningar för ett och samma fel skulle minska. <i>Åtgärder i behov av utveckling</i> Att tillhandahålla öppna data stimulerar inte bara utvecklingen av exempelvis appar och andra digitala tjänster utan kan även stärka tilltron till den förvaltningen genom att göra mer information tillgänglig för allmänheten. Det är därför önskvärt att fortsätta jobba mot att tillhandahålla mer öppna data inom de områden där trafikkontoret anser att det är aktuellt. Att tillgängliggöra data kräver ett visst utvecklingsarbete eftersom den bl.a. behöver bearbetas och filtreras.
3.4	Fortsatt att utveckla de sätt på vilka brister i cykelvägnätet kan inrapporteras.	De flesta synpunkter från allmänheten kommer till stadens Kontaktcenter som sedan svarar på ärendena. De ärenden de inte kan svara på skickas vidare till trafikkontorets diarium som fördelar dem vidare till rätt handläggare. Att brister kan inrapporteras till Kontaktcenter verkar vara väl känt och antalet ärenden ökar. En av appen Cykelstadens populäraste funktioner är felanmälningsfunktionen i vilken användaren kan anmäla skador och hinder på cykelbanan direkt i appen. Funktionen gör det enkelt att skicka med ett foto och koordinat till platsen felanmälan gäller. Dessa felanmälningar skickas till Kontaktcenter för hantering. Appen Cykelstaden kommer kontinuerligt att utvecklas och förbättras och i det arbetet ingår att utifrån användarbehov fortsätta utveckla felanmälningsfunktionen.
3.5	Utred möjligheten till service som laddning av elcyklar, möjligheter till inläsning, cykelreparationer etc i anslutning till framtida cykelgarage.	Arbete pågår tillsammans med Västtrafik för att identifiera vilken service som ska finnas i de framtida cykelgaragen i anslutning till Västlänkens stationer. En kundundersökning planeras också för att inhämta erfarenheter från cykelparkeringshuset i Gamlestaden.
3.6	Se över behovet av fler cykelpumpar och annan service som underlättar och stödjer cyklisten under resans gång.	2018 togs en handledning för stöd och tjänster för cykel i tidiga skeden fram. Handledningen togs fram för att skapa en gemensam för hur stöd och tjänster under en cykelresa ska planeras och utformas. Handledningen ska underlätta för planhandläggare i tidiga skeden, projektledare för exploatering- och investeringsprojekt samt konsulter vid arbete med utformning av cykelinfrastruktur. De stöd och tjänster som omfattas av handledningen är cykelpumpar, cykelserviceställ, cykelservicevägg, cykelvårdstation (tvätt), stödräcken och cykelbarometer. I samband med att trafiknämnden tilldelades ett Göteborgsförslag med önskemål om en cykelservicestation 2019 togs också ett kunskapsunderlag för en eventuell utbyggnad av cykelservicestationer fram. Kunskapsunderlaget listar bland annat olika cyklistgruppers behov samt ger förslag på var cykelservicestationer skulle kunna placeras. <i>Åtgärder som pågår</i> Det finns i dagsläget ingen plan för utbyggnad av cykelpumpar eller annan typ av stöd och tjänster som underlättar och stödjer cyklisten under resans gång. De tjänster som placeras ut i staden initieras och bekostas inom ramen för befintliga

		investeringsprojekt och det är i dagsläget upp till respektive projektledare att identifiera behov och kravställa tjänsten. För att underlätta för projekten, kvalitetssäkra de stöd och tjänster som staden erbjuder samt tillgodose göteborgarnas behovs bör de vanligast förekommande tjänsterna (cykelpump och eventuellt cykelserviceställ och cykelservicevägg) tydligt kravställas och kommuniceras i t.ex. teknisk handbok samt eventuellt upphandlas. <i>Områden i behov av utveckling</i> Trafikkontoret får löpande önskemål från cyklister om att utöka antalet cykelpumpar och cykelserviceväggar i staden. Majoriteten av cykelpumparna är placerade i centrala Göteborg vilket innebär att tillgängligheten inte är jämnt fördelad i staden. Trafikkontoret har identifierat ett antal platser där det vore strategiskt önskvärt att placera ut cykelpumpar för att komplettera dagens utbud. Det är dock inte självklart att det är trafikkontoret som ska tillhandahålla publika cykelpumpar. Det kan t.ex. på vissa platser istället vara så att det är fastighetsägare som tillhandahåller den typen av service. Utifrån ovan nämnda utgångsläge bör fortsatt arbete fokusera på att: • Se över möjligheten att utöka antalet cykelpumpar i staden. • Kravställa cykelpumparnas funktion. • Om behov finns upphandla cykelpumpar på ramavtal som projekt kan avropa från.
3.7	Utveckla cykelkartan vidare med inriktning mot olika typer av cykling till exempel gröna rutter och turismcykling.	<i>Områden/åtgärder som har utvecklats/genomförts</i> Göteborg & co har dock under 2021 tryckt upp en ny, fysisk cykelkarta som finns att hämta i stadens turistbyråer. Trafikkontoret har varit delaktiga i att ta fram underlag till kartan men tillhandahåller inte längre själva någon fysisk cykelkarta utan hänvisar istället till reseplaneraren i appen Cykelstaden. I reseplaneraren finns inte möjligheten att exempelvis välja gröna rutter. <i>Möjlig utveckling</i> Det finns möjlighet att utveckla appen Cykelstaden med olika typer av rutter men det skulle troligtvis kräva ett större utvecklingsarbete och det är i dagsläget inte ett prioriterat utvecklingsområde
3.8	Medverka till nya goda cykelexempel som lastcykelpooler, som driver utvecklingen framåt och stimulerar nya beteenden.	<i>Områden/åtgärder som pågår</i> Trafikkontoret initierar och deltar löpande i projekt och uppdrag som syftar till att initiera, testa och stödja nya goda cykelexempel. I detta arbete räknas även viss utveckling av mobilitetshubbar in. Några exempel: • MOVE21 • Riktlinjer för mobilitet och parkering som uppmuntrar byggaktörer att införa mobilitetstjänster. • Lastcykelpool i Kville • Cykelservice i Gamlestadens cykelparkeringshus - Pilotprojekt med Pling
	Övrigt	<i>Områden/åtgärder som pågår</i> Det är inte längre bara cyklar som förs fram på stadens cykelbanor. Elsparkcyklarnas intåg var startskottet för eldrivna, friflytande mikromobilitetstjänster som på många sätt har förändrat hur staden används. Det är också ett fenomen som staden har begränsad kontroll över. Utvecklingen av mikromobilitet går fort och staden behöver ha samsyn i åt vilket håll man vill driva utvecklingen samt kunna agera proaktivt snarare än reaktivt. <i>Åtgärder/ områden i behov av utveckling/att göra</i>

		Ett arbete med att ta fram en strategi för mikromobilitet påbörjades hösten 2020 med en nuläges- och behovsanalys. Detta arbete bör fortsätta för att skapa tydlighet och riktlinjer i frågan om mikromobilitet framöver.
4.	Kommunikation	
4.1	Ta fram en övergripande kommunikationsstrategi	Trafikkontoret 2016 fram en kommunikationsstrategi som hade till syfte att stötta målet att öka cyklingen. Strategin är väldigt övergripande i sin karaktär. Till följd av kraftigt minskade resurser till kommunikation och att både behov, förutsättningar och kanaler för att kommunicera har förändrats är den inte längre helt relevant. Bedömningen är också att det finns ett större behov av att tydligare ta fram strategier/planer för nedbrutna verksamhetsområden där istället kommunikation är ett att flera verktyg som bidrar till att stötta ett uppsatt mål.
4.2	Ta fram förslag till aktiviteter som stöttar en utvecklad imagekommunikation.	Imagekommunikation eller med andra ord aktiviteter såsom kampanjer, anordnande eller deltagande i olika event såsom trafikantveckan, Göteborgsgiro, cykeluppmuntran vid cykelbanor etc har i princip försvunnit sedan 2015 är. Initialt berodde det på att de ekonomiska resurserna för ren cykelkommunikation och-kampanjer togs bort. Sedan dess har också medielandskapet förändrats på ett sätt som gör det svårare att nå ut. Dessutom är nyttan svår att bedöma. Bedömningen är att kampanjernas tid är förbi. Kommunikationen görs istället i mindre omfattning och uteslutande genom egna kanaler såsom sociala medier (exempelvis Facebook och Trafik Göteborg) och goteborg.se. Cykelfrågan är också mer tydligt en del av diskussionen kring stadsutveckling och hållbarhet. Vi är också mer aktiva med att besvara insändare och debattartiklar. Trafikkontoret deltar även i vissa evenemang som bedöms som relevanta. Ett exempel är en cykelmässa som har anordnats vid två tillfällen i Göteborg. Detta är ett område i ständig utveckling vilket gör att behov och förutsättningar kan komma att ändras.
4.3	Ta fram förslag till hur produktkommunikationen ska utvecklas, bland annat utifrån utbyggnaden av cykelinfrastrukturen, under byggsleden, utveckling av stöd och tjänster samt olika former av drift och underhållsåtgärder.	Till följd av minskad budget så använder vi uteslutande stadens egna kanaler för kommunikation. Trafikkontorets kommunikation totalt har dock inte minskat utan är till stor del kopplad till de utvecklingsprojekt som görs. Strategin är därför att få med budskap och information om cykelstaden i de sammanhang det är möjligt. För att få ett mer enhetligt cykelbudskap har ett kommunikationsunderlag kring visioner, mål och strategier för cyklingen i Göteborg tagits fram. Kommunikationskampanjer för Styr & ställ görs dock i syfte att sprida och öka användandet.
4.4	Förvalta och utveckla kontaktnät med organisationer, arbetsgivare, cyklister med flera.	Se även 5.7 om att utveckla olika former för samverkan. Olika initiativ har tagits genom åren för att förbättra samverkan med externa aktörer med olika resultat. I samband med att Cykelprogrammets arbetades fram bildades en referensgrupp med deltagare från politiska partier och externa organisationer. Denna avslutades när programmet antogs. År 2015 lämnade Göteborgs stad in en ansökan om att stå värd för den internationella cykelkonferensen Velo-city. För att ta fram en ansökan bildades ett nätverk med deltagare från berörda kommunala förvaltningar och bolag samt externa offentliga och enskilda organisationer. Ansökan avslogs men nätverket fortsatte att träffas med ambitionen att lämna in en ansökan när nästa tillfälle gavs. Slutsatsen var dock att det saknades tillräcklig kraft och vilja att driva genom en ny ansökan och att anordna en konferens. Genom att aktivt delta i cykelnätverk på regional, nationell och internationell nivå har kontakter med framförallt offentliga aktörer och i vissa fall akademien etablerats. Det finns också en ambition att dela med sig av trafikkontorets kunskap till studenter och forskningsprojekt och på så sätt även få ta del av andras kunskap och samtidigt sprida en positiv bild av trafikkontoret.

		Generellt kan sägas att trafikkontoret ständigt har kontakt med både kommunala och externa aktörer. Ofta kopplade till aktuella ofta avgränsade frågor. Formerna för dessa kontakter behöver ständigt utvecklas utifrån behov men också resurser.
4.5	Fortsatt att utveckla den beteendepåverkande kommunikationen bland annat genom arbete inom Göteborgs Stad (som arbetsgivare) och mot andra arbetsgivare, skolor, studenter, föreningar och andra intressenter.	Trafikkontoret har utvecklat och drivit beteendepåverkande arbete mot olika målgrupper; arbetsgivare, skolor och direkt till göteborgaren genom åren. Detta arbete har minskat i omfattning och delvis ändrat fokus till följd av minskade resurser. Strategin idag främst att verka genom andra. Det innebär att vi erbjuder arbetsgivare rådgivning och stöd i att driva frågan kring ett ökat hållbart resande bland deras medarbetare. Det handlar om att kartlägga nuläge, hitta potentialer, planera för åtgärder, stötta vid genomförandet och slutligen följa upp. På så sätt skapar vi bättre förutsättningar för göteborgaren att resa hållbart. Vi stöttar även andra aktörer som vill arbeta med ett ökat hållbart resande såsom fastighetsägare, gymnasieskolor mfl. genom att agera bollplank och till viss del bidra med genomförandestöd. <i>Exempel på beteendepåverkande åtgärder som utvecklats:</i> • Testcyklistprojekt har genomförts vid fyra tillfällen år 2016, 2017, 2018, och 2021. Testcykelprojekten bygger på att medborgare erbjuds att testa elcykel under en period istället för att ta bilen. Projekten har genomförts inom ramen för MM i byggskedet och genomförs då och då kopplat till byggprojekt. • Vintercyklist har genomförts varje år sedan 2017. Personer som normalt inte cyklar vintertid utrustas med vinterdäck och reflexväst. Under projektiden på ca 4 mån åtar de sig att cykla minst 3 dar/vecka och att rapportera in både statistik och att återkoppla på vinterväghållningen. Antalet platser har varierat 30–100 över åren. Intresset har varit stort. Genomförs även vintern 2021/2022. • Cykelvänlig arbetsplats har genomförts årligen sedan 2013 med undantag för 2020. Arbetsplatser ansluter sig och ska uppfylla förutbestämda kriterier. I slutet av året utses tre vinnare. I början lades mycket resurser på att rekrytera nya arbetsplatser, vilket har minskat under senare år. När konceptet var nytt och vi aktivt rekryterade så deltog drygt 180 arbetsplatser, jämfört med 23 arbetsplatser i år. Under hösten 2021 planerar trafikkontoret att starta upp ett internt arbete för att bli en cykelvänlig arbetsplats. Förutom att öka cyklandet när medarbetare kommer att arbeta på kontoret i större utsträckning vill vi föregå med gott exempel och skapa lärdomar som sedan kan spridas. • På egna ben har genomförts årligen sedan 2006 och är en skolutmaning som uppmuntrar elever i åk 4–6 att ta sig hållbart till och från skolan. Projektet innehåller även en pedagogisk del med övningar kopplat till miljö, trafiksäkerhet och hälsa. Sedan 2015 ser vi att intresset att delta ute i skolorna har minskat för varje år. I år deltar 44 klasser. Den aktiva rekryteringen av skolor har också minskat. • År 2018 startades projektet Cyklande stadsdelar med fokus på metodutveckling. Arbetet byggde på att man jobbade med beteendepåverkande kommunikation i avgränsade geografiska områden för en ökad cykling. Projektet finansierades av miljöstimulansmedel. Dessa drogs in och projektet avslutades efter ett år. Många av koncepten ovan har tagits fram av Trafikkontoret men drivs sedan ett par år tillbaka av Västra götalandregionen i syfte att öka effektiviteten och möjliggöra för andra kommuner att delta. Kostnaderna har också minskat. Trafikkontoret beslutar om Göteborgs medverkan och driver sedan projekten med egna personella resurser. I vissa fall innebär en medverkan också en deltagarkostnad. Beteendepåverkan drivs också kopplat till Mobility Management i byggprojektet. Idag finns en cykelgrupp med tolv företag som genomgår så kallad CERO-företagsrådgivning. Syftet är att samverka, få stöd och hitta synergier i genomförandet av cykelfrämjande åtgärder. Kopplat till byggskedet genomförs olika koncept såsom testcyklisterna i projekt Hisingsbron. I projekt

		Masthuggskajen testas en digital nudgingtjänst, <i>Resvana</i>, för att öka det hållbara resandet. <i>Förslag på möjlig utveckling</i> Utöka företagsrådgivningen till att även arbeta strukturerat med rådgivning till fastighetsägare, främst befintliga fastigheter. Viktigt att se hela resan perspektivet. Hemmet är startpunkt för de flesta resor och många upplever brister i möjligheten att äga och förvara cykel där man bor. Tydligare koppla ihop företagsrådgivningen med utbyggnaden av infrastrukturen. Tajningen är viktig i detta sammanhang och det skulle kunna vara en framgångsfaktor att koppla på företagsrådgivning på projekt som skapar bättre fysiska förutsättningar i exempelvis företagets geografiska område.
4.6	Inhämta kunskap och sprida kunskap om Göteborg som cykelstad nationellt och internationellt via konferenser, seminarier och skrifter.	Trafikkontoret har vid flera tillfällen varje år deltagit och talat på konferenser och seminarier i Sverige och andra länder om Göteborgs arbete med olika cykelrelaterade frågor. Dessutom har trafikkontoret blivit intervjuade eller deltagit i flera olika forsknings- och utvecklingsprojekt och på så sätt spridit stadens erfarenheter, kunskaper och behov, samt fått ta del av och utveckla ny kunskap. Göteborgs stad är en aktiv deltagare i Svenska cykelstäder och har under några år även varit med i nätverket Cities and regions for cyclists som drivs av European cyclists' federation (ECF). Trafikkontoret är också en av två kommuner i Svenska cykelrådet.
5.	Genomförande	
5.1	Utveckla mått och indikatorer för uppföljning av verksamheten och genomförda åtgärder.	<i>Vad har gjorts inom aktiviteten och status:</i> Uppföljning av cykelprogrammets övergripande mål sker enligt cykelprogrammet. En resvaneundersökning genomfördes hösten 2017, men på grund av metodändring används den inte till att följa upp cykelandel och antalet cykelresor. Cykelattitydundersökning har genomförts årligen från 2008 fram till 2015. Därefter genomförs den vart annat år sedan år 2016. Varje undersökning har en fördjupning - år 2015 var temat trafiksäkerhet, år 2016 parkering, år 2018 cyklande stadsdelar och 2020 resvanor under Coronapandemin. Skräddarsydda attitydundersökningar genomförs för att utvärdera nya sorters åtgärder, exempelvis pendlingscykelstråk, shared space-områden och cykelöverfarter, eller för att lära mer om nya trafikantgrupper, såsom elcyklister. Trafikkontoret har utvärderat åtgärder med före- och eftermätningar, exempelvis cykelfartsgator (attitydundersökning) och pendlingscykelstråk (trafikmätning). Därutöver deltar Trafikkontoret i cykelfrämjandets Kommunvelometer, vilket är ett av kommunens klimatlöften. Kommunvelometern mäter och jämför kommunernas insatser för cykling under föregående år. Mätning av cykeltrafik med traditionella och nya metoder beskrivs under 5.2. <i>Exempel på områden som har utvecklats:</i> Trafikkontoret observerade andelen som använder elcykel på ett antal stråk 2019. År 2021 upprepas detta och då ska även andelen på elsparkcykel observeras. Avsikten är att göra detta regelbundet. Nya Styr & Ställ följs upp med en egen kundundersökning som utvecklats under år 2020–2021. Data om abonnemang, cyklar, lån mm finns i en "dashboard". Trafikkontoret följer upp delade elsparkcyklar sedan de etablerades, t ex antal fordon, resor och skadade. Sedan juli 2021 finns en samverkansplattform med data om fordon och resor från elsparkcykelföretagen och regleringar från staden. Trafikkontoret har varit framgångsrika i att få medfinansiering genom stadsmiljöavtal. Ansökan kräver detaljerade uppgifter om bland annat cykelflöden

		för att motivera åtgärden. Enhet planering och analys arbetar med ansökningar och uppföljning och har börjat utveckla arbetssätt med enheter inom investering. Cykelinvesteringar som fått medfinansiering genom stadsmiljöavtal följs upp med före-/efterstudier enligt en mall som Trafikverket tagit fram. Mätningar görs som minst med flödesmätningar av alla färdssätt i relevanta snitt för åtgärden. <i>Exempel på områden där utveckling pågår:</i> Det pågår ett förvaltningsövergripande arbete med mått och indikatorer, där cykel ingår som en del. Enhet analys arbetar med att ta fram ett tillgänglighetsmått för att kunna följa upp tillgängligheten till olika typer av målpunkter med olika färdssätt, däribland cykel. Enhet analys deltar i olika forskningsprojekt om nya metoder för resvaneundersökningar (pågående: Undersökning av individvariationer i resande för identifiering av fungerande klimatomställningsåtgärder), och följer även i övrigt teknikutveckling för att mäta trafik och resande med alla färdssätt. Trafikkontoret samarbetar även med VGR, Västtrafik och Trafikverket region Väst i frågan. Enhet analys deltar i forskningsprojektet RUCY: Skattning av ruttvalsmodell för cykel för svenska förhållanden. Projektet bidrar med kunskap om ruttvalsmodeller som kan användas i arbetet med att vidareutveckla Göteborgs nya multimodala efterfrågemodell så att cykeltrafiken läggs ut i vägnätet. På sikt är tanken att den nya multimodala trafikmodellen ska kunna ge stöd i vår planering där olika cykelåtgärder kan analyseras/utvärderas innan genomförande för att jämföra olika fysiska åtgärder mot varandra. Dessutom ger modellen stöd för planering och dimensionering av cykelinfrastruktur i planer och stadsutvecklingsprojekt. Arbete pågår för att etablera ett arbetssätt för uppföljning av cykelinvesteringar som fått stadsmiljöavtal och att tillämpa det även på andra cykelinvesteringar. <i>Behov av fortsatt utveckling:</i> Det förvaltningsövergripande arbetet med mått och indikatorer behöver förankras/utvecklas så att det fungerar för att följa upp cykelprogrammet. Fortsatt utveckling behövs för att ta beslut om "nästa resvaneundersökning". Cykelattitydundersökningen kommer att genomgå en metodöversyn inför nästa ordinarie mätning 2022 eftersom datainsamling via telefon blir allt svårare. Ett arbete pågår också med att tillgängliggöra historisk mätdata från undersökningen i BI-system, med syfte att lättare kunna analysera trender med t ex geografisk eller demografisk utgångspunkt. I våra undersökningar riktar vi oss oftast till vuxna personer över 16 eller 18 år oh fokus är ofta på arbetsresan. Vi har dålig information om barns cykling till skola och generell.
5.2	Utveckla nya metoder för mätning av cykelresor, till exempel genom appar.	<i>Vad har gjorts inom aktiviteten och status:</i> Antalet fasta mätplatser med induktiva slingor har ökat sedan 2015. Dagens fasta cykelmätplatser är ofta ur funktion och kräver mycket resurser för felsökning och drift. Arbete pågår med att komma till rätta med driften och minska bortfallet. År 2021 installerades en mätstation på Hisingsbron med kamera som även mäter fotgängare. Utrustningen utvärderas under 2022.

		Vi följer den tekniska utvecklingen och kartlägger möjligheter med olika tekniker för insamling av cykeldata, både mätning med vägsidesutrustning och appar. Idag har insamling med appar problem med representativiteten, datakvalitet och att få tillgång till data och de utgör därför endast ett komplement till vägsidesutrustning. Vi kommer även fortsättningsvis under överskådlig framtid vara beroende av data från fasta eller tillfälliga mätplatser och har därför har en utvecklingsplan för det. <i>Exempel på områden som har utvecklats:</i> Mått för cykelflöden finns publicerade på goteborg.se och i Trafiknätsplanen. Trafikkontoret har deltagit i forskningsprojekt om mätning av cykelresor med hjälp av resvaneapp. Insamlad data används i olika forskningsprojekt, t ex RUCY. Trafikkontoret har bistått ett examensarbete som undersökte vilken roll STRAVA Metro kan spela cykelplaneringen (plattform med data från appen STRAVA). <i>Exempel på områden där utveckling pågår:</i> Enhet analys arbetar med att utöka antalet cykelmätpunkter. I arbetet kartläggs behov av cykeldata och möjligheter med olika mättekniker (tillfällig eller fast utrustning). I arbetet ingår också att hitta former för att tillgängliggöra cykeldata. Enhet analys arbetar med att ta fram ett IT-stöd för hantering av trafikdata. IT-stödet ska effektivisera förvaltning av fasta cykelmätpunkter och datahantering. <i>Behov av fortsatt utveckling:</i> Det behövs fortsatt utveckling för att tillgodose verksamhetens behov av cykeldata på ett effektivt sätt. Behov är: • Hitta arbetssätt för att få bättre leverans från dagens fasta mätstationer, så att vi säkrare kan bedöma cykelutvecklingen och ta fram mått för cykelflöden • Hitta former för att tillgängliggöra cykeldata (kanaler, format mm) • Ta fram rutiner för att verksamheten ska efterfråga/använda cykelflöden i Trafikkontorets projekt, från ett tidigt skede där det är befogat Hitta metoder för att beräkna framtida flöden för att dimensionera cykelanläggningar.
5.3	Ta fram en plan för kunskapsöverföring och utbildning.	En plan för kunskapsöverföring har inte tagits fram. Presentationer och samtal kring cykelprogrammet generellt och ibland mer specifika frågor har gjorts vid flera tillfällen för flera enheter och alla avdelningar på trafikkontoret och andra förvaltningar såsom Park och naturförvaltningen och Stadsbyggnadskontoret. Information om flera olika frågor, rapporter och studier etc sprids också via intranätet. <i>Behov av fortsatt utveckling</i> Generellt så finns det ett ständigt behov av att utbilda och/eller öka kunskapen kring cyklisternas behov, vad som krävs för att öka cyklingen och hur intentionerna i cykelprogrammet ska förverkligas i olika skeden och områden. Det vill säga det krävs både en övergripande förståelse samt kunskap om vad som behöver göras och hur det ska göras, vilket skiljer sig mellan olika roller och funktioner på trafikkontoret, andra berörda förvaltningar och upphandlade konsulter. Ett första steg i att öka kunskapen är att identifiera de största behoven och ta fram en utbildning eller liknande samt att bli bättre på att sprida ny information som t ex när större förändringar i teknisk handbok har gjorts. Förutom att det krävs kunskap måste det exempelvis också på trafikkontoret finnas arbetssätt och resurser för att arbeta med att säkra kvaliteten i projekt så

		att den infrastruktur som byggs eller förbättras uppfyller cykelprogrammets intentioner i hög grad.
5.4	Ta årligen fram en handlingsplan för cykel med utgångspunkt från cykelplanen.	Varje år tar trafikkontorets cykelgrupp fram en lista med åtgärder som ska genomföras under året och som sprids via hemsida och intranät. Cykelgruppen följer kontinuerligt upp status på åtgärderna. Åtgärderna tar sin utgångspunkt i Cykelprogrammets mål, åtgärdsområden och ovan redogjorda aktiviteter. Prioritering görs sedan utifrån aktuell utveckling och prioritering på trafikkontoret samt tillgängliga resurser. Eftersom staden planerar och genomför flera stora stadsutvecklingsprojekt finns ett stort behov av att utveckla utformnings- och planeringsstöd av olika slag som i större utsträckning ligger i linje med cykelprogrammets intentioner. Samtidigt har de personella resurserna för att göra detta varit bristfälliga till följd av hög arbetsbelastning och svårigheter att rekrytera personer med rätt kompetens. Det finns en generell brist på trafikplanerare och -utformare i förhållande till efterfrågan.
5.5	Följ upp cykelprogrammet årligen och redovisa i ett cykelboksut.	Utfallet på de övergripande målen redovisas årligen i rapporten Trafik- och resandeutveckling. I rapporten sammanfattas också de undersökningar som genomförts det senaste året. Fram till och med 2015 presenterades mål, indikatorer och åtgärder i årliga cykelboksut. Från 2016 inkluderades uppgifterna istället i trafikkontorets trafik och resandeutveckling samt årsrapporten.
5.6	Genomför en större uppföljning och revidering år 2020.	En uppföljning av cykelprogrammet görs 2021. Cykelprogrammets planeras dock inte att revideras utan eventuella förändringar redovisas istället i separata riktlinjer och/eller fördjupande underlag som exempelvis integreras i teknisk handbok. Exempel är förändring i lagstiftning vad gäller cykelgata och cykelpassager/cykelöverfarter. Eftersom stadens riktlinjer för styrande dokument har ändrats sedan cykelprogrammet antogs. En revidering skulle i enlighet med de nya riktlinjerna innebära att cykelprogrammet i sin nuvarande form inte kan finnas utan måste i såfall omarbetas till flera olika styrande dokument vilket skulle kräva stora resurser. Bedömningen är också att några större revideringar av cykelprogrammet inte behövs utan fokus bör istället ligga på att genomföra det.
5.7	Utveckla formerna för samverkan på trafikkontoret, med stadens förvaltningar och bolag och med externa aktörer.	Samverkan med stadens övriga förvaltningar och externa aktörer görs kontinuerligt i det löpande dagliga arbetet. Exempelvis kopplat till detaljplaner och exploateringsprojekt men även planering kopplat till kollektivtrafik, parkering och påverkansarbete. Den löpande samverkan görs oftast med andra aktörer som har ett tydligt uppdrag eller roll kopplat till frågorna och arbetssätten samverkan rör. I de fall en aktörs roll i att påverka cyklandet i stort eller vissa cykelfrågor inte är lika tydlig behöver nya former för eller utökad samverkan, att utvecklas. <i>Exempel på arbete som har gjorts</i> Trafikkontoret fick 2016-06-16 § 6 i kommunfullmäktiges budget 2017 följande uppdrag: <i>Cykelnätverk för ökad cykelanvändning ska starta</i>. Uppdraget breddades till att gälla samverkan mer generellt för att öka cyklingen bland annat till följd av det är utpekad i Cykelprogrammet. En projektledare tillsattes för att genomföra uppdraget mellan juni 2017 och december 2018. Projektet inleddes med en kartläggning av intressenter och förutsättningar för samverkan. Kartläggningen resulterade i att ett antal hinder och framgångsfaktorer för samverkan identifierades, samt ett antal potentiella samverkansområden. Den främsta slutsatsen utifrån projektet är att det saknas tillräckliga förutsättningar för att starta upp ny eller fördjupa samverkan för ökad cykling med andra förvaltningar och bolag. Den största anledningen var brist på resurser och engagemang. Inom projektet valde trafikkontoret istället att fokuserade på tre delprojekt: Uppdraget till alla kommunala förvaltningar och bolag att inventera cykelparkering och ta fram utbyggnadsplaner; dialog med intressenter inom projektet Cyklande

	stadsdelar; samt en workshop om cyklingens roll i staden tillsammans med stadsbyggnadskontoret. En slutsats från projektet är att det då saknades förutsättningar för att starta upp samverkan och nätverk för ökad cykling, men att samverkan kring konkreta uppdrag eller aktuella frågor fungerar bra. En annan erfarenhet är att möjligheterna för samverkan ofta är personberoende vilket gör att ett bra samarbete kan gå i stå om en person slutar. Samverkan kring sakfrågor och att identifiera intressenter sker löpande. <i>Exempel på pågående arbete</i> I samband med ett uppdrag från kommunfullmäktige 2020, <i>Trafiknämnden som styrande får i uppdrag att, ihop med byggnadsnämnden, park- och naturnämnden, fastighetsnämnden, Framtidskoncernen mfl, strategiskt samordna det praktiska arbetet med cykelrelaterade frågor med utgångspunkt i Cykelprogrammet</i>, har framförallt trafikkontoret och Park- och naturförvaltningen (PONF) inlett ett samarbete för att förbättra samverkan kring gemensamma frågor där det idag finns brister. Exempelvis så finns ett behov av att förbättra dokumentationen och hanteringen av cykelstråk som går genom parker och grönområden samt vissa torgytor. I vissa fall förvaltas cykelstråken av trafiknämnden och i andra fall av park- och naturnämnden vilka gör att kvaliteten vad gäller både standard och drift- och underhåll kan skilja sig mycket åt. Ett steg på vägen är att synkronisera hur och vara data samlas in och lagras för att underlätta gemensam planering. <i>Behov av utveckling</i> Med förändringen av stadsdelarna behöver trafikkontoret generellt hitta nya former för samverkan och dialog. Dialogformer med olika intressenter i olika typer av projekt skulle kunna utvecklas i syfte att samla in behov och möjligheter och/eller kvalitetssäkra lösningsförslag. Dialogen med flera olika kommunala bolag och förvaltningar behöver ständigt underhållas och utvecklas i takt med att frågor och uppdrag tillkommer och ändras.
--	---

3.2 Sammanfattningsvis

Sammanfattningsvis så är omfattningen av genomförandet av aktiviteterna, först och främst, beroende av tillgången till personella resurser och kompetens, men även till viss del av ekonomiska resurser. Vissa av aktiviteterna är mycket större än en ”cykelfråga” och kan inte hanteras inom implementeringen av cykelprogrammet.

4 Slutsats – Möjligheter och utmaningar i genomförande av cykelprogrammet

Sammanfattningsvis så ökar cyklingen men inte i den takt att målet om tredubblad cykling till 2025 förväntas nås. Om mål-året istället förväntas vara 2035, som det är i *Trafikstrategi för en nära storstad*, som är den överordnade strategin till cykelprogrammet, blir en måluppfyllelse utmanade men möjlig att nå.

Att genomföra det som cykelprogrammet innefattar, att skapa goda och attraktiva cykelmöjligheter året om, är nödvändigt men inte tillräckligt för att nå målen. Det krävs också att staden fortsatt utvecklas på ett sätt som gör att fler har nära till viktiga målpunkter i sin vardag. Och att cykling upplevs som ett attraktivt val, i jämförelse med andra färdmedel.

Mycket av det som tas upp i cykelprogrammet har påbörjats, om än i en långsammare takt. Arbetssätt, medvetenhet och kompetens har utvecklats sedan 2015 vilket baddar för bättre förutsättningar att utveckla en attraktiv cykelstad.

För att kunna genomföra cykelprogrammet har följande möjligheter och utmaningar identifierats:

4.1 Pågående stadsutveckling – utmaning och möjlighet

Genomförandet av cykelprogrammet har sammanfallit med en period där många och stora stadsutvecklingsprojekt både planeras, genomförs och byggs. Det innebär både utmaningar och möjligheter. Stadsutvecklingsprojekten skapar möjligheter för goda förutsättningar att cykla, det blir närmare för fler genom förtätning eller ökad tillgång till service vid andra målpunkter. På grund av den stora volymen av projekt har det uppstått en konkurrens om *personella resurser*, *kompetens* och *projektledning*. Sådant som behövs för att stötta projekten i frågor rörande trafikplanering och utformning, inklusive cykelfrågor. Denna konkurrens finns även hos upphandlade konsulter. Detta har inneburit att cykelåtgärder hittills inte har genomförts i en omfattning som ligger i linje med cykelprogrammets intentioner.

Under tiden byggnation pågår är det en utmaning att hantera trafiken. Om cyklingen ska öka under perioden med många byggprojekt i staden måste omledningarna för cyklister vara framkomliga, säkra och enkla. Det har dock visat sig svårt att leva upp till.

4.2 Ekonomiska resurser

För att genomföra cykelprogrammet krävs ekonomiska resurser – både investeringsmedel och driftsmedel. Det är dock inte de ekonomiska resurserna som hittills varit begränsande i genomförandet utan de personella.

4.3 Organisatoriska förutsättningar och medvetenhet

För att genomföra cykelprogrammet krävs ett kontorsövergripande arbetssätt och att cykelfrågan, måste beaktas i alla program, planer, projekt och åtgärder, i stödjande och styrande dokument, i verksamhetsplaneringen, uppföljningen och så vidare.

Synen på cykling har förändrats de senaste åren. Cykeln fått en allt mer framträdande roll som ett verktyg för att uppnå den hållbara attraktiva och staden.

När cykelprogrammet antogs, innebar det att gamla sätt att hanterat cykelfrågan nu behövde anpassas efter de högre kraven i cykelprogrammet. Detta kräver ökad medvetenhet och kunskap, som sedan behöver förverkligas i det dagliga arbetet. Både internt och hos konsulter. Det tar tid att ställa om men vi är på väg på rätt håll.

De organisatoriska förutsättningarna att arbeta med kontorsövergripande frågor har initialt inte varit så goda. Det handlar till exempel om oklara arbetssätt för att initiera utvecklingsprojekt, otydligt hur överlämning för genomförande ska gå till. Det har också funnits en otydlighet i hur trafikplanering utanför exploateringsprojekt ska gå till. Detta har bidragit till en tröghet i genomförandet men förutsättningarna framåt ser bättre ut.

4.4 Konkurrens om utrymme och anspråk

Det krävs utrymme för att kunna skapa goda cykelmöjligheter – både för att bygga en cykelbana och erbjuda säkra cykelmöjligheter på en lågtrafikerad blandtrafikgata. I staden är det ofta konkurrens om utrymmet mellan allt som ofta önskas mellan husen. Det begränsade utrymmet i förhållande till alla olika anspråk är ofta en anledning till att cykelbanor inte får den bredd eller tydliga linjeföring som förespråkas i cykelprogrammet.

Trafikkontoret

Telefon: 031-365 00 00 (kontaktcenter)

E-post: trafikkontoret@trafikkontoret.goteborg.se

