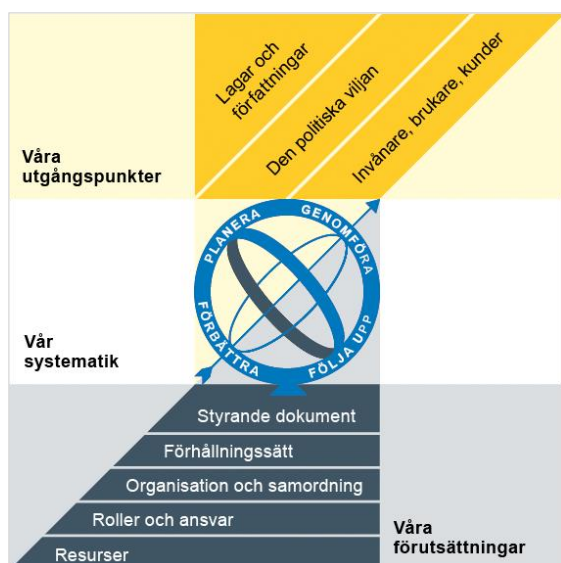


Göteborgs Stads Handlingsplan 2025-2028 för verkställande av Cykelprogram för en nära storstad

Planerande styrande dokument



Göteborgs Stads styrsystem



Utgångspunkterna för styrningen av Göteborgs Stad är lagar och författningar, den politiska viljan och stadens invånare, brukare och kunder. För att förverkliga utgångspunkterna behövs förutsättningar av olika slag. Stadens politiker har möjlighet att genom styrande dokument beskriva hur de vill realisera den politiska viljan. Inom Göteborgs Stad gäller de styrande dokument som antas av kommunfullmäktige och kommunstyrelsen. Därutöver fastställer nämnder och bolagsstyrelser egna styrande dokument för sin egen verksamhet. Kommunfullmäktiges budget är det övergripande och överordnade styrande dokumentet för Göteborgs Stads nämnder och bolagsstyrelser.

Om Göteborgs Stads styrande dokument

Göteborgs Stads styrande dokument är våra förutsättningar för att vi ska göra rätt saker på rätt sätt. De anger vad nämnder/styrelser och förvaltningar/bolag ska göra, vem som ska göra det och hur det ska göras. Styrande dokument är samlingsbegreppet för dessa dokument.

Stadens grundläggande principer såsom demokratisk grundsyn, principer om mänskliga rättigheter och icke-diskriminering omsätts i praktisk verksamhet genom att de integreras i stadens ordinarie beslutsprocesser. Beredning av och beslut om styrande dokument har en stor betydelse för förverkligandet av dessa principer i stadens verksamheter.

De styrande dokumenten ska göra det tydligt både för organisationen och för invånare, brukare, kunder, leverantörer, samarbetspartners och andra intressenter vad som förväntas av förvaltningar och bolag. De styrande dokumenten ligger till grund för att utkräva ansvar när vi inte arbetar i enlighet med vad som är beslutat.

Styrande dokument			
Kommunala föreskrifter		Planerande och reglerande styrande dokument	
Normgivning mot enskild	Riktade styrande dokument	Planerande styrande dokument	Reglerande styrande dokument

Dokumentnamn: Göteborgs Stads Handlingsplan 2025-2028 för verkställande av Cykelprogram för en nära storstad

Beslutad av: Stadsbyggnadsförvaltningen	Gäller för: Stadsbyggnadsförvaltningen, SBF-2024-00515 Stadsmiljöförvaltningen, Exploateringsförvaltningen, Stadsfastigheter	Diarienummer: SBF-2024-00515	Datum och paragraf för beslutet: 2024-10-07
Dokumentsort: Planerade styrande dokument	Giltighetstid: 2025-2028	Senast reviderad: 2024-09-03	Dokumentansvarig: Malin Månsson

Bilagor:
Cykelprogram för en nära storstad 2015-2025

Innehåll

Inledning	5
Syftet med denna plan	5
Vem omfattas av planen	5
Giltighetstid	5
Bakgrund	5
Cykelprogram för en nära storstad 2015-2025	5
Halvtidsuppföljning av cykelprogrammet 2021	6
Ny organisation för stadsutveckling (NOS)	8
Politiska uppdrag	9
Koppling till andra styrande dokument	9
Stödjande dokument	11
Genomförande av denna plan	11
Uppföljning av denna plan	11
Planen	12
2025	14
Aktivitet 1: Klargöra ansvarsfördelning och gränsdragning mellan förvaltningar vad gäller cykelnätsplanering	14
Aktivitet 2: Klargöra ansvarsfördelning och arbetssätt för utveckling och förvaltning av helhetstjänsten cykelparkeringsanläggningar	14
Aktivitet 3: Planera och genomföra förvaltningsövergripande kompetenshöjning	15
Aktivitet 4: Ta fram plan för utveckling av det framtida cykelvägnätet	16
Aktivitet 5: Förstudie för att i nästa skede påbörja ett arbete med att ta fram en inriktning för bättre cykelmöjligheter i grön- och parkområden	16

Aktivitet 6: Inventera och ta fram åtgärdsförslag för cykelstråk för att genom löpande åtgärder förbättra framkomlighet, tydlighet och trafiksäkerhet	17
Aktivitet 7: Ta fram principer för utformning och planering av blandtrafikgator i cykelvägnätet	18
Aktivitet 8: Ta fram beslutsunderlag för framtida delad mikromobilitet	19
Aktivitet 9: Utveckla mått och indikatorer kopplat till cykel	19
Aktivitet 10: Ta fram metod för att bedöma framtida cykelflöden.....	20
Aktivitet 11: Utveckla trafikanalyser med avseende på cykel	20
2026	22
Aktivitet 12: Klargöra ansvarsfördelning och arbetssätt för utveckling och ökade kvaliteter för cyklister i byggskede	22
Aktivitet 13: Utveckla och implementera metod för att utvärdera och redovisa kvaliteten på föreslagen cykelinfrastruktur i planer och projekt	22
Aktivitet 14: I en förstudie identifiera hur cyklisters framkomlighet och trafiksäkerhet kan förbättras i korsningar med motortrafik - med fokus på signalreglerade korsningar	23
Aktivitet 15: I en förstudie identifiera behov av och möjliga alternativ för att utveckla cykelvägvisningen	24
Aktivitet 16: Kartlägga utvecklingsbehov för att öka kvaliteten för drift och underhåll på cykelvägar.....	24
2027-2028	25
Aktivitet 17: Utveckla arbetssätt och tydliggör ansvarsfördelning för ökad extern kommunikation	25
Aktivitet 18: Studie för förbättrad trafiksäkerhet, framkomlighet och komfort i samspelet mellan cykel och spårväg.	25
Övergripande förutsättningar för genomförandet av cykelprogrammet	26

Inledning

Syftet med denna plan

Syftet med handlingsplanen är att verkställa den politiska viljan i Cykelprogram för en nära storstad 2025-2025 och därmed i förlängningen miljö- och klimatprogrammet samt översiktsplanen. Handlingsplanen innehåller aktiviteter som syftar till att implementera cykelprogrammet och på så sätt skapa förutsättningar att nå den uppsatta visionen, målen, strategierna och önskade kvaliteter. Syftet är också att underlätta det fortsatta arbetet med att öka cyklingen enligt cykelprogrammets målsättning även efter att programmet slutar att gälla 2026.

Handlingsplanen ska fungera som ett underlag till verksamhetsplaneringen på berörda förvaltningar.

Syftet är också att utveckla ett tydligare arbetssätt med att ta fram en handlingsplan som inte kräver nya politiska beslut eftersom den utgår från redan politiskt antagna mål. I stället hanteras planen på förvaltningsnivå där genomförandet av planen bygger på överenskommelser mellan berörda förvaltningar. Aktiviteterna i planen ska arbetas in i respektive förvaltnings verksamhetsplanering. Arbetssättet ska sedan utvärderas.

Handlingsplanen innefattar inte det arbete som görs kopplat till investeringsplaneringen eller annan platsspecifik planering/förstudier.

Löpande arbetsuppgifter tas inte upp i planen utan fokuserar på utvecklande och nya insatser med tillkommande resursbehov.

Vem omfattas av planen

Handlingsplanen gäller för stadsbyggnadsförvaltningen, exploateringsförvaltningen, stadsmiljöförvaltningen och stadsfastighetsförvaltningen.

Giltighetstid

Denna handlingsplan gäller för perioden 2025 till 2028.

Handlingsplanen kommer att revideras årligen.

Bakgrund

Cykelprogram för en nära storstad 2015-2025

Cykelprogram för en nära storstad 2015–2025 antogs 2015 av trafiknämnden (2015-03-26 §48). Cykelprogrammet utgår från och konkretiserar mål och strategier i Trafikstrategi för en nära storstad som antogs i trafiknämnden 2014. Miljö- och klimatprogrammet som antogs 2022 har en något ambitiösare målsättning än trafikstrategin.

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, vilket motsvarar en cykelandel på cirka 12 procent.
- 2025 tycker tre av fyra göteborgare att Göteborg är en cykelvänlig stad.
- Antalet omkomna och skadade cyklister 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 i cykelprogrammet finns en rad aktiviteter definierade. Aktiviteterna syftar till att identifiera 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. Aktiviteterna ligger i sin tur till grund för de föreslagna åtgärderna i denna handlingsplan.

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

I januari 2023 gav kommunfullmäktige stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att ta fram förslag till samordning och värdering av styrningen i sex utpekade styrande dokument, varav cykelprogrammet ingår. Cykelprogram för en nära storstad 2015–2025 föreslås upphöra att gälla vid dess utgång 2025. Styrningen kommer sedan att hanteras enligt de förslag som beslutas inom uppdraget för samordnad styrning.

Halvtidsuppföljning av cykelprogrammet 2021

Under 2021 gjordes en halvtidsuppföljning av cykelprogrammet. 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.

Målet i cykelprogrammet om ett **tredubblat cyklande** till 2025 (från 2011) bedöms inte realistiskt att nå med nuvarande omställningstakt, även om målet i sig bedöms rimligt. 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%. År 2020 utgjorde en toppnotering för cyklandet. Sedan 2019 har cyklandet varierat kring en nivå på ca 50 % högre än 2011.

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 den senaste cykelundersökningen år 2022 tyckte 37 % att staden är cykelvänlig. Den långsiktiga trenden är att den uppleva cykelvänligheten har minskat något sedan mätningarna startade 2008.

De mål som formulerats i Plan för trafiksäkerhet är **att antalet omkomna respektive allvarligt skadade i vägtrafiken i Göteborg ska minska** med 50% respektive 25%, samt att antalet allvarligt skadade cyklister i singelolyckor ska minska med 25 % fram till 2030, med basår 2017-2019. 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. Sedan 2020 är utvecklingen svår att följa på grund av brister i sjukhusen rapportering till olycksdatabasen STRADA.

En analys av status på de fyra åtgärdsområdena i cykelprogrammet visar kort att vi inte har utvecklat cyklingen staden i den omfattning och troligtvis inte heller till den kvalitet som var ambitionen.

Flera av de aktiviteter som föreslås i cykelprogrammet har påbörjats, men i en långsammare takt än som var intentionen.

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

Pågående stadsutveckling – utmaning och möjlighet:

Genomförandet av cykelprogrammet har sammanfallit med en period där många och stora stadsutvecklingsprojekt både planeras, genomförs och byggs. Stadsutvecklingsprojekten kan skapa bättre förutsättningar att cykla genom förtätning samt förbättrad cykelinfrastruktur. På grund av den stora volymen av projekt har det uppstått en konkurrens om personella resurser, kompetens och projektledning. 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 måste omledningarna för cyklister vara framkomliga, säkra och enkla. Det har dock visat sig svårt att leva upp till.

Ekonomiska resurser:

För att genomföra cykelprogrammet krävs ekonomiska resurser – både investeringsmedel och driftsmedel.

Konkurrens om utrymme och anspråk:

Det krävs utrymme för att kunna skapa goda cykelmöjligheter. 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.

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. När cykelprogrammet antogs, innebar det att gamla sätt att hanterat cykelfrågan nu behöver 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. Denna omställning tar tid.

De organisatoriska förutsättningarna att arbeta med förvaltningsövergripande frågor av tematisk karaktär är inte så goda vilket har ytterligare förstärkt efter den nya organisationen för stadsutveckling infördes.

Ny organisation för stadsutveckling (NOS)

Tidigare hade trafiknämnden/trafikkontoret huvudansvaret för att genomföra, samordna och följa upp i cykelprogrammet. Efter NOS är det ansvaret fördelat på flera förvaltningar; Stadsbyggnadsförvaltningen, Stadsmiljöförvaltningen, Exploateringsförvaltningen, och till viss del Stadsfastigheter.

Mycket av det arbete som behöver göras för att genomföra cykelprogrammet och att uppnå dess intentioner finns eller håller det på att utvecklas processer och arbetssätt för, som t ex investeringsplaneringen, och uppföljning av målen. Däremot så saknas det arbetssätt för att initiera aktiviteter kopplat till att utveckling, dvs att genomföra de övergripande aktiviteterna som definierats och som syftar till att implementera cykelprogrammet och skapa förutsättningar för att uppnå de önskade lägena.

Några av problemen är att:

- Fördelningen av ansvar mellan NOS-förvaltningarna är otydligt.
- Det är otydligt hur uppdrag/frågor ska initieras och resurssättas mellan förvaltningar
- Flera aktiviteter ska bemannas från flera förvaltningar.

Handlingsplan för cykelprogrammet har tagits fram för att svara på uppdragen i Kommunfullmäktiges budget om att påskynda implementeringen av cykelprogrammet och för att möta de svårigheter med implementeringen som har förstärkts efter NOS.

Politiska uppdrag

- I kommunfullmäktiges budget för 2024 har stadsmiljönämnden fått i uppdrag att påskynda arbetet med att implementera Cykelprogram för en nära storstad 2015–2025.

Ett snarlikt uppdrag återfanns i 2023 års budget. Politiken har länge efterfrågat högre tempo och ökade kvaliteter i genomförandet av Cykelprogrammet genom olika uppdrag i budget och nämnden.

Handlingsplanen utgör ett resultat av uppdraget att påskynda implementeringen. Den syftar också till att underlätta genomförandet av aktiviteter som omfattar flera förvaltningar och stötta utvecklingen av den nya stadsutvecklande organisationens arbetssätt.

Koppling till andra styrande dokument

Styrande dokument	Koppling till denna plan
Göteborgs Stads Miljö- och klimatprogram 2021-2030, Kommunfullmäktige 2022	Ett av delmålen är att årligt vägtrafikarbete med alla typer av motoriserade vägfordon, i Göteborg ska minska med 25% till 2030. Strategi: Vi driver på utvecklingen av hållbara transporter och det ska bland annat göras genom att prioritera av gång och cykling. Cykelprogrammet och handlingsplanen är ett av flera verktyg för att nå mål kopplat till att minska vägtrafikarbetet.
Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program 2018 – 2035, Kommunfullmäktige 2018	Strategi 3: Infrastruktur och tillgänglighet - Verka för effektiva , hållbara resor med alla trafikslag inom både stad och arbetsmarknadsregion. -Tillvarata Göteborgs unika kompetens inom hållbara transportsystem och mobilitetslösningar och låta det prägla stadens omvandling. Strategi 6: Innovationskraft - Positionera staden som internationellt ledande test- och demomiljö för hållbara lösningar på samhällsutmaningar.
Göteborgs Stads program för en jämlik stad 2018–2026, Kommunfullmäktige	Programmet beskriver följande behov att uppnå: - jämlik tillgång till stadens resurser, där infrastrukturen ska bidra till en ökad tillgänglighet till hela staden för alla grupper. - hållbara livsmiljöer som är väl gestaltade och omhändertagna, har god luftkvalitet och tillgång till grönska och minskad bullerpåverkan.

	Bättre cykelmöjligheter och en ökad andel cykelresor möter båda dessa behov.
Översiktsplan för Göteborg, Kommunfullmäktige 2022	Ett antal strategier pekas i Översiktsplanen och där <i>Planera för en nära, sammanhållen och robust stad</i> är den övergripande. En av des understrategier är att <i>skapa ett välfungerande nät av gator och gång- och cykelvägar</i> . I den tematiska inriktningen Mobilitet och infrastruktur är två målsättningar att <i>resande till fots, med cykel och kollektivtrafik ska öka</i> och att <i>användningen av befintlig infrastruktur ska vara effektiv</i> .
Göteborgs Stads handlingsplan för Åldersvänliga Göteborg 2021 – 2024, Kommunfullmäktige 2021	Fokusområde: Mobilitet Aktivitet 1.1: Bättre förutsättningar för samspel mellan fotgängare och cyklister
Trafikstrategi för en nära storstad, Trafiknämnden 2014	I trafikstrategin finns ett effektmål som säger att antalet gång- och cykelresor ska fördubblas till 2035. Två strategier tar upp vikten av att öka cyklingen och skapa goda cykelmöjligheter: Strategi för resor: Vi gör det lätt att nå viktiga platser och funktioner i Göteborg Strategi för stadsrum: Vi skapar attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv i Göteborg. Dessa två strategier och målet konkretiseras sedan i <i>Cykelprogram för en nära storstad 2015–2025</i> .
Göteborgs Stads åtgärdsplan för partiklar (PM10) 2025–2030 Remissversion 2024	Åtgärd: Fortsätt genomförandet av åtgärder för att främja cykel och gång
Parkeringspolicy för Göteborgs Stad	Parkeringspolicyn är under omarbetning och har betydelse för cykelparkering på allmän plats samt den yta på allmän plats som idag används till parkering.
Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad 2018	Riktlinjerna ger anvisningar för cykelparkering på kvartersmark, samt till viss del på allmän plats vid nybyggnation
Trafiknämndens plan för trafiksäkerhet Inriktning för arbetet under 2023 – 2024, Trafiknämnden 2022	Mål i planen är bl a att antalet omkomna respektive allvarligt skadade i vägtrafiken i Göteborg ska minska med 50% respektive 25%, samt att antalet allvarligt skadade cyklister i singelolyckor ska minska med 25 % fram till 2030, med basår 2017-2019. Ett utpekat fokusområde är säker cykling.

Stödjande dokument

Exempel på stödjande dokument är:

- Teknisk handbok
- Halvtidsuppföljning av Cykelprogram för en nära storstad 2015–2025
- Gångvänligt Göteborg – Ett stödjande kunskapsunderlag för planering inom Göteborgs Stad 2019

Genomförande av denna plan

Stadsbyggnadsförvaltningen har ett samordningsansvar för handlingsplanen som helhet. Aktiviteterna i handlingsplanen ska arbetas in i respektive förvaltnings verksamhetsplanering och följs kontinuerligt upp under 2025, via Stratsys.

För att denna handlingsplan ska kunna genomföras och på så sätt bidra till implementeringen av cykelprogrammet, krävs gemensam resursplanering då majoriteten av aktiviteterna kräver avlednings- eller förvaltningsövergripande samverkan:

Uppföljning av denna plan

Ansvaret för uppföljning är delat utifrån handlingsplanens olika syften.

Aktiviteterna i handlingsplanen ska arbetas in i respektive förvaltnings verksamhetsplanering och läggas in i verktyget Stratsys, där varje ansvarig chef ska följa upp aktiviteten tre gånger om året, enligt ordinarie uppföljning. Varje förvaltning ska även utse en person som har det sammanhållande ansvaret för att följa upp handlingsplanen.

Handlingsplanen ska årligen revideras och uppdateras. Ansvaret för uppföljning av aktiviteterna i handlingsplanen som helhet, samt revidering ligger på Stadsbyggnadsförvaltningen, strategi och taktik.

Syftet är också att testa ett nytt arbetssätt med att ta fram en handlingsplan som inte kräver politiskt beslut. Under 2025 kommer arbetssättet utvärderas av berörda förvaltningars förvaltningscontrollers för att se om arbetssättet eventuellt kan skalas upp kopplat till fler handlingsplaner inom stadsutvecklingsområdet. Förvaltningscontrollern på Stadsbyggnadsförvaltningen har det övergripande ansvaret för uppföljningen av arbetssättet.

Planen

Planen redovisar aktiviteter per år de bör sättas i gång. Det är fler aktiviteter för 2025 vilket är dels ett resultat av att flera aktiviteter troligtvis kommer att pågå under mer än ett år eller kommer resultera i ett behov av en ny aktivitet, och dels att det under nästa års revidering kommer att fyllas på med fler aktiviteter.

I tabell 1 visas en översikt av handlingsplanens aktiviteter. I de fall ansvarig avdelning är utpekad, anges det.

Tabell 1: Sammanfattning av aktiviteter

Aktivitet	År	Ansvarig
1. Klargöra ansvarsfördelning och gränsdragning mellan förvaltningar vad gäller cykelnätsplanering.	2025	Stadsbyggnadsförvaltningen, Strategi och taktik Stadsmiljöförvaltningen, Planering och investering
2. Klargöra ansvarsfördelning och arbetssätt för utveckling och förvaltning av helhetstjänsten cykelparkeringsanläggningar.	2025	Stadsmiljöförvaltningen, Mobilitet och serviceresor
3. Planera och genomföra förvaltningsövergripande kompetenshöjning.	2025 och framåt	Stadsbyggnadsförvaltningen, Strategi och taktik Stadsmiljöförvaltningen, Mobilitetsutveckling
4. Ta fram plan för utveckling av det framtida cykelvägnätet.	2025 och framåt	Stadsbyggnadsförvaltningen, Strategi och taktik
5. Förstudie för att i nästa skede påbörja ett arbete med att ta fram en inriktning för bättre cykelmöjligheter i grön- och parkområden.	2025 och framåt	Stadsmiljöförvaltningen, Planering och investering
6. Inventera och ta fram åtgärdsförslag för cykelstråk för att genom löpande åtgärder förbättra framkomlighet, tydlighet och trafiksäkerhet.	2025 och framåt	Stadsmiljöförvaltningen, Anläggning och infrastruktur
7. Ta fram principer för utformning och planering av blandtrafikgator i cykelvägnätet.	2025	Stadsmiljöförvaltningen, Planering och investering
8. Ta fram beslutsunderlag för framtida delad mikromobilitet.	2025	Stadsmiljöförvaltningen, Mobilitet och serviceresor

9. Utveckla mått och indikatorer kopplat till cykel.	2025	Stadsbyggnadsförvaltningen, Strategi och taktik
10. Ta fram metod för att bedöma framtida cykelflöden.	2025	Stadsbyggnadsförvaltningen, Strategi och taktik
11. Utveckla trafikanalyser med avseende på cykel.	2025 och framåt	Stadsbyggnadsförvaltningen, Strategi och taktik
12. Klargöra ansvarsfördelning och arbetssätt för utveckling och ökade kvaliteter för cyklister i byggskede.	2026 och framåt	Stadsmiljöförvaltningen, Exploateringsförvaltningen
13. Utveckla och implementera metod för att utvärdera och redovisa kvaliteten på föreslagen cykelinfrastruktur i planer och projekt.	2026	Stadsmiljöförvaltningen och Exploateringsförvaltningen
14. I en förstudie identifiera hur cyklisters framkomlighet och trafiksäkerhet kan förbättras i korsningar med motortrafik - med fokus på signalreglerade korsningar.	2026 och framåt	Stadsmiljöförvaltningen
15. I en förstudie identifiera behov av och möjliga alternativ för att utveckla cykelvägvisningen.	2026	Stadsmiljöförvaltningen, Anläggning och infrastruktur
16. Kartlägga utvecklingsbehov för att öka kvaliteten på drift och underhåll på cykelvägar.	2026	Stadsmiljöförvaltningen
17. Utveckla arbetssätt och tydliggör ansvarsfördelning för ökad extern kommunikation.	2027-2028	Stadsmiljöförvaltningen
18. Studie för förbättrad trafiksäkerhet, framkomlighet och komfort i samspelet mellan cykel och spårväg	2027-2028	Stadsmiljöförvaltningen

2025

Aktivitet 1: Klargöra ansvarsfördelning och gränsdragning mellan förvaltningar vad gäller cykelnätsplanering

I den nya organisationen för stadsutveckling har ansvaret för cykelnätsplaneringen fördelats över tre nämnder; stadsbyggnads-, exploaterings- och stadsmiljönämnden. I den dagliga planeringen saknas regelbundet enighet kring ansvarsfördelning och gränsdragning mellan förvaltningarna. Det finns liknande otydligheter inom andra sakområden och därmed möjlighet att dra lärdomar från parallella diskussioner. Det som behöver ansvarsbestämmas är exempelvis:

- Stadsområdesplaner
- Övergripande analys för utveckling av cykelvägnätet
- Tidiga trafikutredningar med fokus på cykeltrafik
- Stråkstudier för cykel
- Systempåverkande effekter för andra trafikslag med anledning av cykelåtgärd

Aktivitet 1:	Klargöra ansvarsfördelning och gränsdragning mellan förvaltningar vad gäller cykelnätsplanering
När?	2025
Förväntat resultat	Överenskommen och tydlig gränsdragning mellan förvaltningarna angående cykelnätsplaneringen. Tydlig mottagare för olika behov.
Kostnadsuppskattning	
Huvudansvarig	Stadsbyggnadsförvaltningen, Strategi och taktik Stadsmiljöförvaltningen, Planering och investering
Samverkan	

Aktivitet 2: Klargöra ansvarsfördelning och arbetssätt för utveckling och förvaltning av helhetstjänsten cykelparkeringsanläggningar

God tillgång till trygg, säker och attraktiv cykelparkering är en viktig del av en välfungerande infrastruktur. Det finns konkret utpekade behov av större cykelparkeringsanläggningar vid de tre Västlänksstationerna för att möjliggöra kombinationsresor. Vid stationerna har underjordiska cykelgarage varit den ursprungliga planeringsinriktningen, men under 2024 fattades beslut om att garaget vid Haga station ska utgå för att ersättas av cykelparkering i markplan. För Göteborgs Stad är cykelparkeringsanläggningar ett område där det saknas erfarenhet och utarbetade arbetssätt.

För att skapa cykelparkeringsanläggningar som motsvarar kundens behov finns det ett stort behov av fortsatt arbete och tiden är knapp då stationen vid Nils Ericsons terminalen beräknas tas i drift 2026. Det finns behov av att snarast klarlägga ansvarsfördelning mellan och inom förvaltningarna för att säkerställa framdrift och att efterfrågade kvaliteter uppnås. Det är ett flertal olika aktörer involverade och ansvar och arbetssätt för

samtliga steg behöver klargöras både gällande den fysiska anläggningen samt tjänsteinnehållet.

Aktivitet 2:	Klargöra ansvarsfördelning och arbetssätt för utveckling och förvaltning av helhetstjänsten cykelparkeringsanläggningar
När?	2024 och framåt
Förväntat resultat	Förtydligad ansvarsfördelning för samtliga skeden gällande de planerade cykelparkeringsanläggningarna och uppskattat resursbehov för utveckling och genomförande, samt platsanpassade lösningar utifrån tidigare framtagna koncept.
Kostnadsuppskattning	Oklart
Huvudansvarig	Stadsmiljöförvaltningen, Mobilitet och Serviceresor, Mobilitetsutveckling
Samverkan	Exploateringsförvaltningen, Stadsmiljöförvaltningen, Anläggning och infrastruktur

Aktivitet 3: Planera och genomföra förvaltningsövergripande kompetenshöjning

Cykelprogrammet vilar på ett gediget kunskapsunderlag bestående av forskningsresultat, omvärldsbevakning och en mängd egna studier och undersökningar, varav majoriteten fortsatt bedöms vara relevanta för Göteborgs arbete kring att öka cyklingen. Sedan programmet antogs har ytterligare kunskapsunderlag tagits fram för att komplettera vid behov.

Inom olika delar av organisationen är kännedomen och kunskapen låg kring vad som krävs för att öka cyklingen och vad Cykelprogrammets krav grundas på. För att de cykelåtgärder som genomförs ska vara evidensbaserade och bidra till hög måluppfyllelse ska kompetensen och kännedomen om cykelplanering höjas i de stadsutvecklande förvaltningarna.

Att öka kännedomen om cyklisters förutsättningar internt och extern är ett ständigt pågående arbete, aktiviteten syftar till att skala upp och påskynda arbetet. Prioriterade målgrupper inom förvaltningarna ska identifieras och kunskapshöjande insatser utformas. Aktiviteten kan komma att omfatta åtgärder inom samtliga skeden.

Aktivitet 3:	Planera och genomföra förvaltningsövergripande kompetenshöjning
När	2025 och framåt
Förväntat resultat	Ökad kännedom och kunskap om vad som krävs för att öka cyklingen. Målgrupp: prioriterade avdelningar/enheter i de stadsutvecklande förvaltningarna.
Kostnadsuppskattning	300 000 SEK
Huvudansvarig	Stadsbyggnadsförvaltningen, Strategi och taktik, Mobilitet och social hållbarhet

	Stadsmiljöförvaltningen, Mobilitet och serviceresor, Mobilitetsutveckling
Samverkan	Relevanta funktioner på berörda förvaltningar.

Aktivitet 4: Ta fram plan för utveckling av det framtida cykelvägnätet

För att öka cyklingen och dess attraktivitet i den växande staden, måste cykelvägnätet förbättras. Behoven av förbättrad cykelinfrastruktur är omfattande. För att förstå var det är viktigast att utveckla cykelvägnätet samt skapa förutsättningar för andra projekt och planer att hantera cykling utifrån ett systemperspektiv behöver bättre underlag tas fram. Analyser med syfte att bättre kunna prioritera stråk och områden där cykelvägnätet ska påbörjas 2024. Därefter behöver ytterligare underlag tas fram. Vad detta underlag ska innehålla i form av omfattning och detaljeringsnivå behöver definieras efter den första analysfasen är gjord och under arbetets gång för att gemensamt definiera ett bra arbetssätt.

Planen ska innefatta ett framtida cykelnät med fördjupade studier av vissa stråk och områden där mer detaljerade förslag på sträckning och typutformning tas fram, som sedan sammanfattas i åtgärdsförslag. Åtgärdsförslagen/typutformning kan i sin tur användas som underlag i områdesplanering, stadsutvecklingsprojekt av olika slag samt till investeringsplaneringen på Stadsmiljöförvaltningen. Förslagsvis så sammanfattas föreslagna prioriteringar och åtgärdsförslag i en plan som sedan ska hållas uppdaterad.

Aktivitet 4:	Ta fram plan för utveckling av det framtida cykelvägnätet
När?	2025 och framåt
Förväntat resultat	Prioritering av var cykelvägnätet bör utvecklas, samt förstudier som ger förslag på åtgärder och/eller principlösningar längs stråk/områden. Metodutveckling av tidiga förstudier av cykelstråk/områden.
Kostnadsuppskattning	500 000 SEK och uppåt
Huvudansvarig	Stadsbyggnadsförvaltningen, Strategi och taktik, Stadsplanering norr/söder
Samverkan	Stadsmiljöförvaltningen, Planering och investering, Park- och trafikplanering Exploateringsförvaltningen

Aktivitet 5: Förstudie för att i nästa skede påbörja ett arbete med att ta fram en inriktning för bättre cykelmöjligheter i grön- och parkområden

Delar av det utpekade cykelvägnätet går genom grön- och parkområden och i dessa områden finns också viktiga målpunkter som ska kunna nås med cykel. Att möjliggöra cykling längs blågröna stråk bidrar att höja attraktiviteten hos färdmedlet och bidrar till ökad social hållbarhet. Tidigare förvaltades majoriteten av de hårdgjorda ytorna i grön- och parkområden av park- och naturförvaltningen, medan ytor i trafikmiljö förvaltades av

trafikkontoret. I den nya organisationen för stadsutveckling har förvaltningen av samtliga dessa ytor samlats hos Stadsmiljöförvaltningen, vilket skapar möjlighet till ett samlat arbete kring planering av cykelstråk i grön- och parkmiljöer.

Då grön- och parkområden kan innebära att andra avvägningar görs än i trafikmiljö, finns det behov av att identifiera och paketera hur cykling i grön- och parkområden ska ske och kravställas, exempelvis:

- Vad vill Göteborgs Stad uppnå med cykling i grön- och parkområden? Vilka mål ska det bidra till och vilka effekter eftersträvas?
- Utpekat övergripande cykelvägnät – behov av kompletteringar/justeringar
- Kravställning kring framkomlighet, separering mot fotgängare, ytskikt, drift etc

Arbetet behöver utföras med kompetens om både cykling samt grön- och parkområden för att säkerställa att samtliga perspektiv beaktas och eventuella målkonflikter hanteras.

Under 2025 bör en förstudie med omvärldsanalys genomföras för att ge underlag för att forma det fortsatta arbetet under 2026.

Aktivitet 5:	Förstudie för att i nästa skede påbörja ett arbete med att ta fram en inriktning för bättre cykelmöjligheter i grön- och parkområden
När?	2025 och framåt
Förväntat resultat	Förstudie för att i nästa skede påbörja ett arbete med att ta fram en manual/inriktning för bättre cykelmöjligheter i grön- och parkområden
Kostnadsuppskattning	300 000 SEK
Huvudansvarig	Stadsmiljöförvaltningen, Planering och investering, Park- och trafikplanering
Samverkan	Stadsmiljöförvaltningen, Utemiljöer och stadsliv Stadsbyggnadsförvaltningen, Strategi och taktik

Aktivitet 6: Inventera och ta fram åtgärdsförslag för cykelstråk för att genom löpande åtgärder förbättra framkomlighet, tydlighet och trafiksäkerhet

Cykelvägnätet i Göteborg är relativt väl utbyggt och omfattar mer än 80 mil. Kvaliteten på nätet är på många ställen bristfällig och varierande. Genom mindre fysiska åtgärder som hanteras inom investeringsplanens löpande åtgärder, kan kvaliteten på vissa stråk höjas på ett relativt snabbt och kostnadseffektivt sätt. Åtgärderna ska syfta till att förbättra trafiksäkerheten, framkomligheten och tydligheten i form av exempelvis bättre vägledning, och kan röra sig om sänkning av kantstenar, flytt av fasta hinder, mindre breddning, målning och skyltning. För att öka känslan av sammanhängande stråk och cyklisters uppfattning av kvalitetshöjningen är det viktigt att jobba stråkvis och/eller områdesvis.

Ett första steg är att inventera utvalda cykelstråk för att, i enlighet med en framtagna mall, identifiera brister som sedan dokumenteras. Bristerna ska sedan åtgärdas som en löpande åtgärd och när det är möjligt i samband med planerade reinvesteringsåtgärder. I de fall

större brister identifieras så hanteras de genom ordinarie arbetssätt inom investeringsplaneringen.

Aktivitet 6:	Inventera och ta fram åtgärdsförslag för cykelstråk för att genom löpande åtgärder förbättra framkomlighet, tydlighet och trafiksäkerhet
När	2025 och framåt
Förväntat resultat	Identifierade brister i och förslag på åtgärder cykelvägnätet som kan hanteras som en löpande åtgärd inom investeringsplanen. Bristerna ska dokumenteras.
Kostnadsuppskattning	500 000 SEK och uppåt
Huvudansvarig	Stadsmiljöförvaltningen, Anläggning och infrastruktur, Trafikreglering
Samverkan	Stadsmiljöförvaltningen, Planering och investering

Aktivitet 7: Ta fram principer för utformning och planering av blandtrafikgator i cykelvägnätet

Det utpekade cykelvägnätet består både av cykelbanor och bilvägar där det bedöms lämpligt att cykla. Lämpligheten bedöms utifrån uppsatta kriterier för hastighet och biltrafikflöden. Befintliga blandtrafikgator har i många fall hastighetssäkrats för att öka trafiksäkerheten. Detta har ofta fungerat väl. Göteborg har också utvecklat utformningen cykelfartsgata som har testats på en handfull platser. Många cyklister upplever dock att cykelvägnätet inte är sammanhängande på grund av att cykellösningarna varierar längs ett stråk. För att bättre cykelanpassa dessa gator och skapa en känsla av ett sammanhängande nät behöver principer för utformningar utvecklas för både nybyggnation och befintliga gator. Det behöver också tydliggöras för när blandtrafikgator är lämpligt i cykelnätet samt om det kan behövas olika typer av utformning av dessa. Utgångspunkten är att blandtrafikgator ska upplevas som säkra, framkomliga och tydliga för cyklister. Sedan 2020 finns det möjlighet att reglera gator som cykelgata. En rapport med rekommendationer har gjorts av stadsmiljöförvaltningen som kan utgöra en grund för denna aktivitet.

Framtagna principer måste kommuniceras till berörda funktioner och konsulter.

Aktivitet 7:	Ta fram principer för utformning och planering av blandtrafikgator i cykelvägnätet
När?	2025
Förväntat resultat	Principer för utformning och planering av blandtrafikgator i cykelvägnätet vid nybyggnation och på befintliga gator. Dessa ska sedan ska föras in i teknisk handbok samt kommuniceras till berörda funktioner.
Kostnadsuppskattning	250 000 SEK
Huvudansvarig	Stadsmiljöförvaltningen, Planering och investering, Utformning gata park

Samverkan	Stadsmiljöförvaltningen, Planering och investering, Park- och trafikplanering, Anläggning och infrastruktur, Trafikreglering.
-----------	---

Aktivitet 8: Ta fram beslutsunderlag för framtida delad mikromobilitet

Göteborgs Stad har sedan 2010 ett publikt låncykelsystem, Styr & Ställ, som upphandlats av staden. Sedan 2018 bedriver också ett flertal elsparkcykelföretag privat verksamhet i staden. Våren 2024 kommer staden att öppna upp för privat uthyrning av elcyklar och stadsmiljöförvaltningen håller också på att upphandla en publik delad lastcykelpool som komplement till befintliga tjänster. Det nuvarande låncykelsystemet har upphandlats gemensamt av Göteborgs Stad och Mölndals stad. Avtalet löper ut 2026 (kan förlängas i 1+1+1 år till som längst 2029-03-31) och stadsmiljöförvaltningen behöver därför ta ställning till om och hur Göteborgs Stad efter det ska kunna fortsätta tillhandahålla låncyklar och annan delad mikromobilitet.

En förstudie ska därför genomföras där olika lösningar för att kunna tillhandahålla delad mikromobilitet i Göteborg/Göteborgsregionen från 2028/2029 och framåt utreds. Förstudien syftar till att ge underlag för beslut om hur Göteborgs ska tillhandahålla delad mikromobilitet i framtiden.

Aktivitet 8:	Ta fram beslutsunderlag för framtida delad mikromobilitet
När?	2025
Förväntat resultat	En framtagna förstudie som ska utgöra beslutsunderlag för det fortsatta arbetet med om och hur staden ska tillhandahålla delad mikromobilitet
Kostnadsuppskattning	650 000 SEK
Huvudansvarig	Stadsmiljöförvaltningen, Mobilitet och serviceresor, Mobilitetsutveckling
Samverkan	Framtiden AB (koncernnivå), Exploateringsförvaltningen, Projekt söder, Trafik och mobilitet/specialist Stadsbyggnadsförvaltningen, Strategi och taktik

Aktivitet 9: Utveckla mått och indikatorer kopplat till cykel

I nuläget redovisas uppföljning av cykeltrafikens utveckling i den årliga rapporten Trafik- och resandeutveckling. Dessutom redovisas färdigställd och pågående investering inom gång och cykel samt km cykelbana i berörda förvaltningars årsrapporter. Uppföljningen är viktig, men för att kunna ge svar på varför målutfallet blev som det blev krävs kompletterande mått och indikatorer som beskriver tillståndet i nätet på ett lämpligt sätt och som kan följas över tid och användas i målstyrande syfte.

Ett par indikatorer har tagits fram inom uppföljning av översiktsplanen för att följa upp den övergripande utvecklingsinriktningen sammanhållen stad.

- Integration i gång- och cykelnätet
- Genhet i gång- och cykelnätet

Dessa kan behöva kompletteras med andra tillståndsindikatorer. Det finns också ett behov av att skapa förståelse för de olika måtten inom /mellan olika förvaltningar, inte minst när de ska användas som verktyg/underlag i planeringen/arbetet framåt. Det är också viktigt att samordna arbetet med att utveckla mått och indikatorer på de olika berörda förvaltningarna.

Aktivitet 9:	Utveckla mått och indikatorer kopplat till cykel
När?	2025
Förväntat resultat	Ökad förståelse och samsyn om hur förutsättningarna för cykel är och kan förbättras genom lämpliga mått
Kostnadsuppskattning	100 000 SEK
Huvudansvarig	Stadsbyggnadsförvaltningen, Strategi och taktik, Analys
Samverkan	Stadsmiljöförvaltningen Exploateringsförvaltningen

Aktivitet 10: Ta fram metod för att bedöma framtida cykelflöden

Det har sedan länge funnits ett behov av en metod för att beräkna framtida flöden, syftet har främst varit att få underlag för dimensionering av cykelbanebredd. Ytterligare användningsområden skulle kunna vara att få underlag till att utforma väntytor i korsningspunkter. Vissa utvecklingsinsatser har genomförts, men metoden behöver utvecklas för att ta hänsyn till nya/förstärkta behov.

Arbetet består i första hand i att omhänderta de cykelmätningar som gjorts runt om i staden. Målet är att utveckla riktlinjer för hur vi ska tänka kring framtida cykelflöden för olika horisontår, t ex framtidsscenario år 2035/2040, hur mycket ska cykeltrafiken öka, och hur det varierar mellan olika områden, t ex innerstaden respektive ytterområden. Målgrupper för riktlinjerna är de som arbetar med trafikplanering och - utformning, stadsutveckling i tidigt skede och med planering av allmän plats i detaljplaner. Resultatet ska implementeras i Teknisk handbok, samt kommuniceras till berörda målgrupper.

Aktivitet 10:	Ta fram metod för att bedöma framtida cykelflöden
När?	2025-2026
Förväntat resultat	Metod för att bedöma framtida dimensionerande cykelflöden längs olika stråk.
Kostnadsuppskattning	200 000 SEK
Huvudansvarig	Stadsbyggnadsförvaltningen, Strategi och taktik, Analys
Samverkan	Stadsmiljöförvaltningen, Planering och investering Exploateringsförvaltningen, Projekt norr/söder, Stora projekt.

Aktivitet 11: Utveckla trafikanalyser med avseende på cykel

I stadsplaneringen använder staden trafikmodeller för att beskriva resandeflöden och trafiksituationen i dagsläget (mikromodeller) och för framtida prognosår (multimodala

trafikmodellen). Modellerna kan användas för att visa trafikflöden vid förändringar av infrastruktur eller exploatering, restider, köllängder m.m. Trafikmodellerna kan delas in i övergripande modeller/makromodeller och detaljerade modeller/mikromodeller. Idag är det fokus på den motoriserade trafiken vid användningen av modellerna vilket gör att cykeltrafikens behov inte tillgodoses. Det finns ett behov av att analysera cykeltrafik (och fotgängare) mer än vad vi gör idag. Utöver trafikmodeller kan det även finnas behov av att utveckla och undersöka andra typer av verktyg och metoder för att analysera cykel, vilket kan användas som stöd i stadsplaneringen.

Hantering av cykeltrafik i mikroanalyser:

Arbets sättet med nuvarande modeller kan utvecklas för att lyfta cykelns (och fotgängares) perspektiv och lyfta fram olika resultat som går att få fram från modellerna redan idag. Det kan även finnas behov av att förtydliga hur analysresultaten kan användas. För att ytterligare kunna utveckla arbetet med cykel i mikromodeller behövs stöd kopplat till prognos för cykel och tydligare riktlinjer.

Utveckling av relevanta resultatuttag från befintlig makromodell:

På längre sikt är tanken att den nya multimodala trafikmodellen ska kunna ge ytterligare stöd i planeringen genom modeller på mer finskalig nivå. En förutsättning är att modellens beräkning av ruttval för cyklister utvecklas. Det pågår flera forskningsprojekt kring frågan som kan ge kunskap i det fortsatta arbetet.

Aktivitet 11:	Utveckla trafikanalyser med avseende på cykel
När?	2025-2026?
Förväntat resultat	Arbets sätt och verktyg som ger bättre underlag för cykelplanering
Kostnadsuppskattning	300 000 SEK
Huvudansvarig	Stadsbyggnadsförvaltningen, Strategi och taktik, Analys
Samverkan	Stadsmiljöförvaltningen, Planering och investering Exploateringsförvaltningen, Projekt norr/söder, Stora projekt.

Aktivitet 12: Klargöra ansvarsfördelning och arbetssätt för utveckling och ökade kvaliteter för cyklister i byggskede

Många cykelolyckor sker i samband med arbete på gata och bristfälliga omledningar har identifierats som en orsak till att sluta cykla. Sedan flera år tillbaka finns framtagna krav gällande cykel i ”Stadsmiljöförvaltningens krav och råd för arbete på gata” som håller hög kvalitet, men det faktiska utfallet i trafikmiljön möter sällan kravställningen. Behoven av förbättringar finns i flera olika områden, både gällande tekniska och utformningsmässiga kvaliteter samt systemlösningar.

Det finns därför behov av att identifiera i vilket skede och av vilka anledningar kvalitetsbrister uppstår, hur kvaliteter för cykel kan definieras och mätas och hur bristerna kan åtgärdas samt vilka aktörer som har rådighet över åtgärderna.

Sedan omorganisationen är ansvaret för trafik i byggskede fördelat över två förvaltningar och flera avdelningar. Det är inte tydligt var helhetsansvaret ligger för att följa upp, utvärdera och förbättra arbetssätt kvaliteter för cykel i byggskede, vilket också behöver klargöras inom aktiviteten.

Aktivitet 12:	Klargöra ansvarsfördelning och arbetssätt för utveckling och ökade kvaliteter för cyklister i byggskede
När?	2026
Förväntat resultat	
Kostnadsuppskattning	
Huvudansvarig	Stadsmiljöförvaltningen, Behöver klargöras.
Samverkan	Exploateringsförvaltningen, Projekt söder, Trafik och mobilitet/specialist

Aktivitet 13: Utveckla och implementera metod för att utvärdera och redovisa kvaliteten på föreslagen cykelinfrastruktur i planer och projekt

Kvaliteten på den cykelinfrastruktur som byggs uppfyller ofta inte cykelprogrammets funktionskrav. Cyklister är också den trafikantgrupp som är minst nöjd med infrastrukturen och undersökningar visar på en påtagligt lägre upplevd trafiksäkerhet än hos andra grupper.

I de flesta projekt är det fysiska utrymmet begränsat, vilket leder till att avsteg från uppsatta krav behöver göras. Det är ibland svårt att följa och förstå vilken påverkan de olika avstegen sammantaget har på kvaliteten för den föreslagna åtgärden samt konsekvenser för den samlade kvaliteten i hela cykelvägnätet. Trafiknämnden har tidigare efterfrågat tydligare redovisning av föreslagna kvaliteter på cykelinfrastruktur i projekt.

En metod i form av en handledning har tagits fram som ska vara ett stöd i planering av cykelinfrastruktur, samt uppföljning och redovisning av cykelkvaliteter, i trafikförslag,

genomförandestudier och projekteringsunderlag.Handledningen testas nu på i ett fåtal investeringsprojekt på Stadsmiljöförvaltningen med syfte att vidareutveckla metoden som sedan behöver implementeras i verksamheterna på Stadsmiljöförvaltningen och Exploateringsförvaltningen.

Aktivitet 13:	Utveckla och implementera metod för att utvärdera och redovisa kvaliteten på föreslagen cykelinfrastruktur i planer och projekt
När?	2026
Förväntat resultat	En modell/metod som tydligt redovisar nivån på cykelkvaliteter i exempelvis trafikförslag, genomförandestudier och projekteringsunderlag.
Kostnadsuppskattning	Ej bedömt.
Huvudansvarig	Stadsmiljöförvaltningen och Exploateringsförvaltningen. Behöver klargöras.
Samverkan	Stadsbyggnadsförvaltningen

Aktivitet 14: I en förstudie identifiera hur cyklisters framkomlighet och trafiksäkerhet kan förbättras i korsningar med motortrafik - med fokus på signalreglerade korsningar

För att det ska upplevas som attraktivt, framkomligt och trafiksäkert att cykla så behöver korsningspunkter fungera väl. Korsningspunkter med trafiksignaler är i många fall inte anpassade efter cyklisters behov och kan ibland resultera i långa väntetider och många stopp.,

En förstudie behövs för att identifieras hur cyklisters framkomlighet i korsningspunkter som idag är signalreglerade kan förbättras samt identifiera alternativ till signalreglering och hur dessa kan bättre anpassas till cykeltrafik där det är önskvärt. Utifrån förstudien definieras kommande steg i arbetet.

Aktivitet 14:	I en förstudie identifiera hur cyklisters framkomlighet och trafiksäkerhet kan förbättras i korsningar med motortrafik - med fokus på signalreglerade korsningar
När?	2026 och framåt
Förväntat resultat	Förslag på alternativ till trafiksignaler och principer för var dessa kan vara lämpliga, samt principer på hur trafiksignaler på kort och lång sikt kan förbättras utifrån cyklisters behov.
Kostnadsuppskattning	300 000 SEK
Huvudansvarig	Stadsmiljöförvaltningen. Behöver klargöras.
Samverkan	Stadsbyggnadsförvaltningen, Strategi och taktik

Aktivitet 15: I en förstudie identifiera behov av och möjliga alternativ för att utveckla cykelvägvisningen

Göteborg har byggt ut cykelvägvisningen så att den i stort sett täcker hela staden. Systemet har dock brister som exempelvis att vägvisningen inte underhålls tillräckligt väl vilket gör att skyltar kan saknas eller inte rättas till om förändringar gjorts. De är också utformade på ett sätt så att de skymmer varandra, visar inte avstånd och ger informationen om vägval i en korsning och inte innan.

Eftersom cykelvägvisningssystemet är väldigt omfattande är en förändring av hela systemet mycket resurskrävande. Sedan systemet började införas har cyklister andra sätt att navigera sig fram i staden med hjälp av olika appar. Det behöver därför göras en förstudie för att dels identifiera behovet av ett cykelvägvisningssystem och hur det i sådana fall successivt skulle kunna utvecklas och vilka resurser som då krävs. Erfarenheter från Pilotområde cykel gällande vägvisning ska omhändertas.

Aktivitet 15:	I en förstudie identifiera behov av och möjliga alternativ för att utveckla cykelvägvisningen
När?	2026
Förväntat resultat	Förslag på fortsatt hantering av systemet för cykelvägvisning.
Kostnadsuppskattning	300 000 SEK
Huvudansvarig	Stadsmiljöförvaltningen, Anläggning och infrastruktur, Trafikreglering,
Samverkan	Stadsmiljöförvaltningen, behöver klargöras.

Aktivitet 16: Kartlägga utvecklingsbehov för att öka kvaliteten för drift och underhåll på cykelvägar

Bristande drift och underhåll är den främsta orsaken till cyklisters singelolyckor. Det är också ett resurskrävande område. Det är därmed ett ständigt prioriterat område att förbättra och utveckla gällande kravställning och kvalitetssäkring av utfallet för att möta cykeltrafikens behov. Det finns behov av ökad kunskap och dialog mellan avdelningarna för att identifiera och synliggöra cykeltrafikens behov, var brister uppstår och var det finns möjlighet att skapa de mest resurseffektiva åtgärderna.

Aktiviteten förutsätter samverkan mellan flera avdelningar på stadsmiljö.

Aktivitet 16:	Kartlägga utvecklingsbehov för att öka kvaliteten för drift och underhåll på cykelvägar
När?	2026
Förväntat resultat	Identifierade utvecklingsområden för ökad uppfyllelse av cykelprogrammets kravställning gällande drift och underhåll.
Kostnadsuppskattning	Ej bedömt
Huvudansvarig	Stadsmiljöförvaltningen
Samverkan	Stadsbyggnadsförvaltningen

2027-2028

Flera av de aktiviteter som föreslås för 2025/2026 bedöms kräva fortsatt arbete under efterföljande år. Av den anledningen lyfts i nuläget endast två nya aktiviteter för 2027-2028.

Aktivitet 17: Utveckla arbetssätt och tydliggör ansvarsfördelning för ökad extern kommunikation

Det finns behov av att förbättra kommunikationen till invånare kring det pågående arbetet med att utveckla och standardhöja cykelvägnätet och -parkering. Det finns också behov av att beteendepåverkande insatser i större utsträckning ska synkroniseras med fysiska åtgärder för ökad effekt. För detta krävs förtydligande av ansvarsfördelning och utvecklade arbetssätt inom staden.

Ansvarig: Stadsmiljöförvaltningen

Aktivitet 18: Studie för förbättrad trafiksäkerhet, framkomlighet och komfort i samspelet mellan cykel och spårväg.

En djupare studie och omvärldsbevakning av cykel och spårväg ska göras för att exempelvis klargöra målkonflikter, avvägningar och möjliga lösningar.

Ansvarig: Stadsmiljöförvaltningen

Övergripande förutsättningar för genomförandet av cykelprogrammet

I skrivandets stund har cyklandet ökat med 47 procent sedan nollåret 2011, vilket innebär att Cykelprogrammets mål om en tredubbling till år 2025 inte kommer att nås, även om den föreslagna cykelandelen i sig bedöms rimlig att uppnå med förändrade arbetssätt. För att nå Miljö- och klimatprogrammets mål om minskat vägtrafikarbete till 2030, krävs en överflyttning från bilresor till bland annat cykel. Det förutsätter att cykelprogrammets intentioner och åtgärder genomförs och kompletteras med åtgärder som inte enbart berör cykel.

Trafik- och resandeutveckling 2023 sammanfattar behovet av kompletterande åtgärder för att cyklingen ska öka enligt uppsatta mål. Det krävs att vi aktivt arbetar för att minska det motoriserade vägtrafikarbetet samt att vi skalar upp arbetet med de enkla, snabba åtgärderna i syfte att öka tempot i omställningen.

”Vi behöver i högre utsträckning arbeta med åtgärder som främjar hållbara färdmedel på bekostnad av restiden för privata bilresor. Detta behöver göras utan att de negativa effekterna för gods- och nyttotrafiken blir för omfattande. Lyckas vi minska den privata biltrafiken är det i sig ett sätt att säkerställa framkomligheten för den fordonstrafik som behöver finnas kvar. Ett sätt är att omdisponera trafikyta till grönska, vistelse och bebyggelse, som det står i översiktsplanen. Här blir den framtida färdmedelsfördelningen utifrån miljö- och klimatprogrammets mål som håller på att tas fram ett viktigt styrmedel. Till 2030 behöver vi arbeta med åtgärder inom framför allt tre områden: hastighet, parkering och framkomlighet/ yta. Rent konkret handlar det bland annat om att göra mer av det stadsmiljöförvaltningen redan arbetar med: tillfällig och permanent platsutveckling av till exempel p-platser till ytor för hållbara färdmedel, grönska och vistelse, samt omreglering av gator för att främja stadsliv genom att frigöra ytor och förbättra trafiksäkerheten. Vi behöver också arbeta mer med att skapa snabba och enkla lösningar för hållbara färdmedel, något som bland annat testas i projektet Pilotområde cykel. I dagsläget behövs ett modigare ledarskap som vågar hantera de målkonflikter som uppstår. Det gäller politiken såväl som i samtliga led i förvaltningarna. Vi behöver också fortsätta utveckla stödjande processer och funktioner för att få till stånd den betydande minskning av antalet bilresor som behöver ske.”

Dessa aktiviteter är en förutsättning för att cykelprogrammet ska vara genomförbar och framgångsrik, men kräver åtgärder som inte ryms inom ansvarsområdet cykel.