

# Cykelfrämjandets svar på ny översiktsplan för Göteborg

Vi i Cykelfrämjandet är positiva till översiktsplanens målsättning att främja hållbar mobilitet. Cykelperspektivet behöver dock stärkas och förtydligas ytterligare för klimatets, miljöns och folkhälsans skull, samt inte minst för att värna om barnperspektivet.

Göteborg är en stad med låg andel cykelresor men där invånarna skulle vilja cykla mer. Endast **9 procent** av alla resor i Göteborg görs med cykel, vilket kan jämföras med **25 procent** i Malmö. Enligt [Västtrafiks resvaneundersökning](#) önskar en majoritet av befolkningen bättre villkor för cykling i Göteborg och skulle vilja cykla mer. De flesta anser att cykeln borde prioriteras högre och ges mer plats i staden.

Nästan **hälften av alla göteborgare** bor inom en halvtimmes cykelavstånd till sitt arbete. I Göteborg är bil det vanligaste färdmedlet för resor på 2-5 kilometer enligt [Cykelprogrammet](#). I flera städer runt om i Europa har det visat sig att [satsningar på cykelinfrastrukturen leder till ökad cykling](#). Potentialen för att minska bilresorna till förmån för cykel är alltså stor i Göteborg. Här skulle översiktsplanen kunna bidra till en gynnsam utveckling.

## Förbättringsområden i översiktsplanen

Översiktsplanen behöver garantera helhetsperspektivet för cykelinfrastrukturen och dess utveckling i hela staden. Flera aktuella projekt hanterar pendlingscykelstråk med kvartersperspektiv snarare än med milperspektiv. Cykel behöver bli det mest attraktiva färdmedlet för resor upp till 5-15 kilometer. Ju fler och ju längre resor som kan göras med cykel, desto mer minskar stadens klimat- och miljöbelastning lokalt och globalt.

I enlighet med stadens klimatmål behöver översiktsplanen mer konsekvent utgå från att biltrafiken ska *minska* istället för att spridas ut. Mer biltrafik på det lokala gatunätet (förslag i översiktsplanen, sid 25) skulle göra cykling osäkrare – i synnerhet för barn och äldre – samt medföra sämre luftkvalitet. Osäkerhet på cykelbanor upplevs redan som ett av de största hindren från att cykla i Göteborg och en **majoritet av befolkningen** vill ha mindre biltrafik i staden. [Trafikkontorets utvärdering](#) av Göteborgs stads trafikstrategi föreslår att plats ska tas från bilvägar och parkeringar till förmån för cykel.

## Förslag på förbättringar

- Garantera att cykelvägar av god kvalitet får en given plats vid planering av bebyggelse. Viktiga cykelstråk bör skyddas.
- Översiktsplanens karta visar pendlingscykelnätet så som det ritades i cykelprogrammet 2015. Nya pendlingscykelleder bör ritas in eftersom flera stora bebyggelseområden och kollektivtrafikleder har lagts till.
- Göteborgs stads cykelprogram nämns endast en gång i hela översiktsplanen. Översiktsplanen behöver i högre grad ta stöd av cykelprogrammet som på ett utmärkt sätt beskriver hur Göteborg kan göras till en riktigt cykelvänlig stad.
- Säröbanan är ett viktigt pendlingscykelstråk som nu riskerar att bli uppsplittrad med fler korsningar. En plan för effektiv framkomlighet med cykel behövs; till exempel

skulle cykelvägen kunna gå i ett eget stråk utanför Dag Hammarskjöldsboulevarden med [en grön våg](#) (finns bland annat i Köpenhamn).

- Fler älvförbindelser kommer att behövas utöver den planerade gång- och cykelbron. I översiktsplanens karta behöver plats reserverats för framtida cykelförbindelser över älven.
- Planera för minskad biltrafik istället för en utspridd sådan.
- Det är positivt att översiktsplanen lyfter behovet av snabba och gena resor med kollektivtrafik – men detta behöver även gälla för cykelresor.

## Varför behöver cykelperspektivet stärkas?

Möjligheten att ta sig fram med cykel är betydelsefullt för barns livskvalitet. I en [Unicef-rapport](#) skattar barn i Nederländerna sitt välbefinnande högst jämfört med andra länder. En säker cykelinfrastruktur ger holländska barn frihet att kunna ta sig runt på egen hand.

[Miljöförvaltningen](#) i Göteborg har konstaterat att det behövs omfattande och kraftfulla åtgärder för att Göteborg ska nå sina klimatmål. Såväl miljöförvaltningen som [Naturskyddsföreningen](#) har påtalat att vägtrafikens elektrifiering endast för oss en liten bit på vägen mot hållbara transporter; bilresor måste i högre utsträckning bytas mot mer energieffektiva transportslag. [I en färsk rapport från Oxford](#) framgår att cykling är tio gånger så effektivt som elbil för att minska resors klimatpåverkan.

Hälsoekonomiska beräkningar av [Sweco](#) visar att ökad cykling i Göteborg i samband med Corona har bidragit till en samhällsekonomisk vinst på drygt 1 miljard kronor. Det finns även fördelar i form av förbättrad luftkvalitet då [tusentals människor](#) i Sverige beräknas dö till följd av trafikens luftföroreningar. Om översiktsplanen lade grunden för att möjliggöra ökad cykling skulle alltså vinsterna kunna bli mycket stora gällande såväl folkhälsa som samhällsekonomi.

Cykel och kollektivtrafik fyller olika funktioner i människors liv och behövs för att komplettera varandra. Cykeln ger en frihet och flexibilitet som många människor uppskattar. Den är ett praktiskt hjälpmedel för storhandling, hämtning av barn på förskola och för varutransporter inom staden. Cykeln för oss dessutom närmare klimatmålen. En [sammanställning av data i livscykelperspektiv](#) från flera källor visar att våra elbussar har cirka tre gånger så stor klimatpåverkan som cykel per personkilometer. Kollektivtrafiksatsningar kan inte ersätta en effektiv cykelinfrastruktur.

**Sammanfattningsvis** behöver översiktsplanen innehålla mer konkreta åtgärder för att garantera ett helhetsperspektiv för cykling i hela staden. Då skulle översiktsplanen skapa goda förutsättningar för att Göteborg ska bli en bra cykelstad; en tryggare och barnvänligare stad med ren luft som uppfyller sin del av Parisavtalet.

**Cykelfrämjandet, Göteborg 2021-06-24**