Yttrande inför SMN möte 2026-03-27

Vi har granskat handlingar som berör cykeltrafiken i staden och har valt att lämna kommentar till följande ärenden:

5. Trafik- och resandeutveckling (TRU) 2025

Stadsmiljönämnden bör be förvaltningen klargöra huruvida de anser att de har tillräckliga resurser och mandat för att snabbt och handlingskraftigt genomföra de åtgärder som krävs för att nå trafikmålen.

Stadsmiljönämnden bör framöver överväga huruvida varje enskilt ärende bidrar till eller motarbetar trafikmålen, och rösta därefter.

TRU 2025 visar tydligt, återigen, att trafikmålen inte kommer att nås i dagens takt. Cyklingen ökar visserligen men inte tillräckligt, och andra mål rör sig svagt åt fel håll. Det är en dyster läsning. Det nya *Program för hållbart resande* är dock en lovande ljusglimt, och speciellt cykel lyfts fram som ett område med stor outnyttjad potential.

Insikterna som avslutar rapporten, som bygger på både stadsbyggnadsförvaltningens arbete och klimatrådets analyser leder fram till några viktiga rekommendationer:

- gör cyklingen mer attraktiv genom att höja kvaliteten på cykelinfrastrukturen
- omfördela yta från biltrafik till gång och cykel
- minska vägtrafikarbetet

10. Inriktningsbeslut Landsvägsgatan Järntorget Lilla Risåsgatan

Cykelfrämjandet föreslår att nämnden ber Stadsmiljöförvaltningen återkomma med förtydliganden angående hur inriktningsbeslutet skapar en bättre trafiksituation för cyklister, inklusive oerfarna cyklister och barn.

Cykelfrämjandet har tidigare ställt sig positivt till inriktningsbeslutet men vill nyansera sin ståndpunkt något. Den nuvarande smala gångvägen skapar onödiga konflikter mellan gående och cyklister, och avsaknaden av skiljeremsor leder till en suboptimal skyltplacering som sänker standarden. Men cykling i blandtrafik innebär generellt en lägre standard och en sämre upplevelse än en trafikseparerad lösning.

För att cykling i blandtrafik ska upplevas som trygg krävs låga motorfordonsflöden, låga hastigheter och ett gaturum som tydligt prioriterar cyklister. De smala körfälten och de hastighetsdämpade korsningar som planeras bidrar till den upplevelsen. Det är dock svårt att avgöra om motorfordonsflödet är tillräckligt lågt för att resultatet ska bli bra, då Stadsmiljöförvaltningen inte redovisar några flöden i inriktningsbeslutet.

Stadsmiljöförvaltningen redovisar inte heller några mått på de skisser som visas, vilket gör det svårt att avgöra om det enkelriktade cykelfältet har tillräcklig bredd. Det slås fast att bredden inte är ett avsteg från Teknisk handbok, men de bredder som kravställs där är ofta otillräckliga, särskilt för enkelriktade cykelvägar. Dessutom kan skissen tolkas som att cykelväg och körbana ska separeras med en målad linje. Detta skapar inte en trygg trafiksituation och riskerar att motverka den hastighetsdämpande effekt som det smala körfältet annars skulle ha på biltrafiken.

24. Genomförandebeslut avseende underhållsbeläggning för cykel 2027

Cykelfrämjandet föreslår att Stadsmiljönämnden överväger om detta är ett tillräckligt ambitiöst förslag från förvaltningen och om det bidrar till att uppnå trafikmålen och följer rekommendationerna i TRU 2025 eller om förslaget endast följer de etablerade rutiner som bidrar till en stagnerad trafikutveckling. **Nämnden bör överväga att be förvaltningen återkomma med ett mer detaljerat och ambitiöst förslag där budgeten baseras på faktiskt underhållsbehov.**

Ärendet är otydligt beskrivet av stadmiljöförvaltningen. Den efterfrågade budgeten är baserad på två dokument som är 6 respektive 11 år gamla, inte på faktiskt behov. Vägunderhåll och utformning är ledande orsaker till cyklisters vanligaste olyckstyp, singelolyckan, och TRU 2025 lyfter vikten av att göra cykling attraktivt och tryggt. Ändå baseras antalet åtgärdade sträckor och ytor efter kostnadsramen och inte tvärtom. Stadsmiljöförvaltningen redovisar inte vilka sträckor och hur långa de påverkade sträckorna är.

26. Inköpsbeslut gällande pendlingscykelbana Annedalsmotet- Götaplatsen, Sörredsvägens anslutning mot hamnen söderut, Torslanda Tvärförbindelse och Delsträckgrupp 1, kaj- och kanalmur

Cykelfrämjandet ställer sig positivt till inköpsbeslut för pendligscykelbanan. Stadsmiljönämnden bör överväga om de anser att övriga projekt bidrar till att nå trafikmålen inom 4 år och följer rekommendationerna i TRU 2025, även om genomförandebeslut redan finns för alla fyra projekt. Om nämnden anser att något av projekten inte bidrar till att nå trafikmålen bör nämnden be förvaltningen att återkomma med ett inköpsbeslut per projekt, och endast rösta för de som bidrar till ökad andel cykling, gång och kollektivtrafikresande samt minskat vägtrafikarbete. Flera av projekten är mycket kostsamma och resurserna kan möjligtvis göra mer nytta någon annanstans, till exempel underhållsbeläggning för cykel 2027 eller Göteborgsförslag 13419.

27. Göteborgsförslag 13419 - Vallgravsstråket för gående och cyklister

Cykelfrämjandet ställer sig positivt till förslaget och föreslår att nämnden ger stadsmiljöförvaltningen i uppgift att utvärdera möjligheterna att genomföra Göteborgsförslaget.

TRU 2025 lyfter just att prioritera gång- och cykel och att göra dessa färdmedel attraktiva, ta yta, inklusive bilparkering, från biltrafiken och att göra detta framförallt i centrala delarna av staden. Det här göteborgsförslaget föreslår att göra just detta och ett utkast finns redan framtaget av kommunen. Ett problem är att parkeringshuset på Östra Larmgatan genererar mycket trafik på den här gatan, och för att miljön ska upplevas som trygg och inbjudande måste trafikintensiteten minska och det åstadkoms bäst med färre målpunkter och minskad genomfartstrafik. Trafiken på Stora Nygatan och Slussgatan alstras i stor utsträckning av parkeringshuset. Om nämnden röstar för förslaget bör man även skapa en plan för att avveckla parkeringshuset på Östra Larmgatan så att cykling i blandtrafik kan upplevas tryggt och attraktivt.