

Yttrande inför SMN möte 2026-04-20

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



05. Årsrapport 2025 från Göteborgs Stads klimatråd

I likhet med TRU 2025 visar Klimatrådets årsrapport att stadens åtgärder för att ställa om trafiken till att bli mer hållbar inte räcker för att nå målen. 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 trafik- och klimatmålen.

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

Trots att staden inte har rådighet över alla styrmedel och trots den organisatoriska komplexiteten så finns stora möjligheter att verka kraftfullt inom mobilitetsområdet. Göteborg kan, i likhet med flera städer runt om i världen, bli en föregångare i landet när det gäller mobilitetsplanering. Cykelfrämjandet vill särskilt lyfta rapportens rekommendationer att utforma och underhålla cykelinfrastrukturen så att den blir trygg, säker och attraktiv. Styrningen av planering och genomförande via entreprenörer av ny cykelinfrastruktur måste nå upp till samma nivå som den för biltrafik. Underhåll måste följas upp så att cykelbanor blir säkra året runt.

08. Yrkande från Centerpartiet, 2026-03-27 förstärkning av barns trafiksäkerhet

Cykelfrämjandet förordar att nämnden beslutar enligt yrkandet. Det skulle kunna förbättra förutsättningarna för ökad cykling. Det kan därmed bidra till trafik- och klimatmålen.

17. Återrapportering av uppdrag från stadsmiljönämnden 2025-09-19 § 169 angående trafiksäkerhetshöjande åtgärder

Cykelfrämjandet förordar att nämnden ger förvaltningen i uppdrag att återkomma med ett förslag för Herkulesgatan som möjliggör social, trygg och stressfri cykling där kapacitet och komfort inte begränsas av tillgänglig yta.

Cykelfrämjandet är i grunden positivt inställt till åtgärderna på Herkulesgatan som syftar till att skapa en bättre trafikmiljö längs gatan. I förslaget har dock förvaltningen valt en mycket smal cykelväg som omöjliggör att cykla bredvid varandra och samtidigt få möte.

Cykelfrämjandet anser att förbättringen för cyklister i förslaget endast är marginell. [Så här](#) skriver Malmö stad i sin motsvarighet till Teknisk Handbok om cykelvägsbredden 2,5 meter:

“Minimimåttet 2,5 meter ger endast en grundläggande tillgänglighet, men har låg kapacitet. Framkomlighet, komfort och servicenivå påverkas redan vid mycket låga cykelflöden, om cykelbanebredd inte tillåter omcykling samtidigt med mötande cykeltrafik.”

Arbetet med konceptet ”Lugna gatan-zoner” bör tillgodose cykeltrafikens behov. Det kan då bidra till trafik- och klimatmålen. Gällande förvaltningens slutsatser och rekommendationer om LTNs bör nämnden överväga om de anser att förvaltningens försiktiga tillvägagångssätt är tillräckligt för att uppnå trafikmålen inom utsatt tid.

18. Återrapportering av uppdrag gällande säkra skolvägar och bilfria zoner vid skolor

Cykelfrämjandet förordar att nämnden beslutar enligt yrkandet. [Planen för säkra skolresor och bilfria zoner 2026](#) kan ge en bättre trafikmiljö för cykling i staden. Utifrån erfarenheterna från Ånässkolan vill vi trycka på att fysisk utformning för att skapa trygghet är mer effektivt än endast skyltning. Efterlevnaden av de regleringar som införs måste också följas upp och regelbrott måste få konsekvenser. Om planen följs så kommer den att bidra till trafik- och klimatmålen. I arbetet med att förverkliga planen kan förvaltningen uppmana skolor att anmäla sig till [Cykevänlig skola](#), som är ett samarbete mellan Svensk Cykling, Cykelfrämjandet, Svenska Cykelstäder och Försäkringsbolaget If.

27. Inriktningsbeslut för Götaleden, Norra Sjöfarten-Södra Sjöfarten (gång- och cykelbro

Cykelfrämjandet förordar att nämnden ger förvaltningen i uppdrag att återkomma med en handling som är tydligare, samt ett trafikförslag med mer genomtänkta anslutningspunkter som säkerställer att cyklister som kommer från Hisingsbron kan behålla sitt flyt.

Cykelfrämjandet ställer sig i grunden positivt till det föreslagna inriktningsbeslutet. Detta eftersom bättre cykelinfrastruktur i området, med mindre avgasexponering, skulle attrahera cyklister och därmed bidra till trafik- och klimatmålen.

Inriktningsbeslutet har dock figurer med mycket låg upplösning vilket gör det svårt att avgöra vad det nuvarande trafikförslaget faktiskt är. Figurer refereras inte heller i texten. Det som kan utläsas från trafikförslagsbilden är en tillkommande signalreglering på pendlingscykelvägen utmed Norra Sjöfarten vilket riskerar att helt stoppa det "flyt" som cyklister bygger upp på väg ner för Hisingsbron. Det riskerar även att upprepa precis de problem vid Hisingsbrons anslutningspunkter som gör den här nya cykelbron nödvändig. Fyrvägskorsningen för cykel ser också ut att ha mycket snäva kurvor vilket ökar risken för singelolyckor, konflikter och ytterligare begränsar cyklisters flyt. Även väntyterna är mycket begränsade. Förvaltningen påpekar i inriktningsbeslutet att dessa problem ska åtgärdas eller utredas, men av bilden framstår det som att man är på väg att upprepa de misstag som gav upphov till de mycket uppmärksammade problemen med anslutningspunkterna vid Hisingsbron.

28. Genomförandebeslut gällande Grönsakstorget, utveckling

Cykelfrämjandet förordar att nämnden beslutar enligt yrkandet samt ger förvaltningen ett tilläggsuppdrag att utreda möjligheten att omvandla körbanan förbi torget till cykelgata. Planerade åtgärder skulle kunna ge en bättre trafikmiljö för cykling längs vallgraven, förutsatt att cykling prioriteras vid utformningen av trafikregleringen. Det framgår inte av underlaget hur cykeltrafik planeras att inordnas i vallgravsstråket. Vi förordar att utformningen sker i linje med det Göteborgsförslag som behandlades på förra mötet så att en attraktiv helhet skapas längs hela stråket. Omdaningen bör utformas så att den bidrar till trafik- och klimatmålen.

30. Göteborgsförslag 13447 - Fler gratisfärjor över älven avlastar Göteborgstrafiken

Cykelfrämjandet förordar att nämnden beslutar att uppdra till förvaltningen att utreda förslaget. Det skulle kunna avlasta cykelvägnätet i staden i väntan på gång- och cykelbron - en fast förbindelse är i alla avseenden bättre. En bättre trafikmiljö för cykling kan bidra till trafik- och klimatmålen.

— Cykelfrämjandet i Göteborg