

# Yttrande inför EXN möte 2026-06-13

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



[12. Ärendenummer EXF-2026-00556 Prioriteringar i investeringsportföljen 2026](#)

**Cykelfrämjandet uppmanar nämnden att avslå exploateringsförvaltningens förslag a, b och c gällande att pausa Bangårdsförbindelsen, Kajparken (där ett pendelcykelstråk ingår) och gång- och cykelbron mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj.**

Göteborgs stad ser just nu att att missa sina trafikmål, där en ökad andel cykelresor är en nyckelfaktor för måloppfyllnad, och att stryka ovannämnda nyckelprojekt för aktiv mobilitet är därför helt fel väg att gå. Röstar nämnden för förslaget innebär det att man ytterligare motarbetar Göteborgs möjlighet att nå sina trafikmål, vilket även påverkar möjligheten att nå klimatmålen. I längden kommer det att kosta staden och samhället betydligt mer än vad man sparar på kort sikt.

Cykelfrämjandet hävdar fyra huvudsakliga problem med det föreslagna beslutet:

- **Cykel bestraffas för att det är lokalt:** Förvaltningen vill pausa nämnda projekt för att staden har "full rådighet". Accepteras detta fastställer det en praxis där fristående cykelprojekt alltid kommer att vara det som offras först. Tvärtom borde staden, då den har full rådighet över projekten, också ta möjligheten att välja att gå vidare och påbörja projekten.
- **Barriärer behöver överbryggas för att nå målen:** Ytterligare förbindelser över barriärer som Göta Älv nämndes redan i [Cykelprogrammet år 2015](#) som nödvändiga för att uppfylla funktionskraven för cykelinfrastrukturen. Att infrastrukturen uppfyller funktionskraven är en förutsättning för att nå trafikmålen, som hittills inte realiserats.
- **Samhällsekonomisk förlust:** Att pausa cykelinfrastruktur drabbar göteborgarna genom sämre folkhälsa, luftkvalitet och trafiksäkerhet. I längden kostar det staden mer än vad förvaltningen sparar i sin driftsbudget.
- **Fel angreppssätt och prioritering:** Grundproblemet är att KF lagt in nya miljardprojekt utan att finansiera driftskostnaderna. Cykelinfrastrukturen ska inte behöva betala för spårvägens och stadsutvecklingens underskott.

**Cykelfrämjandet uppmanar nämnden att istället** överväga att ge förvaltningen i uppdrag att hyvla besparingen proportionerligt över hela investeringsportföljen, snarare än att radera ut hela projekt för hållbart resande.

Orsakerna till det uppkomna läget behöver analyseras - "Ökningen 2026 och kommande år beror dels på att kommunfullmäktige har fattat planeringsbeslut eller exploateringsnämnden inriktningsbeslut för sex nya investeringsprojekt under 2025 och 2026, dels på att fler projekt, i enlighet med förvaltningens investeringsnominering, går från planeringsskedet och in i projekterings- och byggskede." Varför fattas nya beslut i staden som får följder för de redan fattade? Hur kan man bedöma att det finns utrymme för nya projekt innan man analyserat vilka andra beslutade projekt som behöver finansiering? Här verkar det finnas ett systemfel.