

# Riktlinjer för hantering av cykeltrafik under byggskedet i Göteborg

Version 1.1, antagen av KomFram Göteborgs ledningsgrupp 2016-06-01, rev 2020-04-15



*"Cykla igenom överskådligt och med god kvalitet"*

Dokumenttitel: Riktlinjer för hantering av cykeltrafik under byggskedet i Göteborg

KomFram Göteborg rapport: 2016:01

Ansvarig: Västtrafik, Trafikverket och Trafikkontoret, Göteborgs Stad

Kontaktpersoner på Trafikkontoret, Göteborgs Stad:

Trafikplanerare cykel, Mobilitet, Malin Månsson.

Koordinator KomFram Göteborg, avdelning Stadens användning, Malin Fridén.

# SAMMANFATTNING RIKTLINJER CYKELTRAFIK

Omledningar/förbildningar/överledningar ska vara framkomliga, orienterbara, trygga, trafiksäkra och ha god komfort.

Följande planeringsprinciper ska beaktas vid planering av cykelvägars omledning.

- Skapa stabila och varaktiga lösningar.
- Skapa en enkel och tydlig trafiksituation för cyklisterna – sikt, information och vägvisning.
- Genheten får ej kraftigt försämras.
- Tillgodose behovet av cykelparkering och låncyklar.
- Skapa trafiksäkra lösningar både på sträckor och i korsningar, där konfliktpunkter minimeras, konsekvensbedöms samt åtgärdas.
- Ta hänsyn till drift- och underhållskrav tidigt i planeringen.
- Skapa och utforma standarden på tillfälliga omledningar beroende på varaktighet och permanenta omledningar utifrån framtidens krav.

	<b>Standard på tillfällig omledning / förbiledning / överledning (&lt; 8 månader)</b>	<b>Standard på permanent omledning / förbiledning / överledning (&gt; 8 månader)</b>	<b>Permanent slutlösning på cykelväg med kommunal väghållare</b>
<b>Generella standard- och funktionskrav för omledning / förbiledning / överledning</b>	Minimikrav enligt gällande regelverk	Minst samma kvalitéer som befintlig cykelväg	Funktionskrav enligt Göteborgs Stads cykelprogram
<b>Standard- och funktionskrav för omledning / förbiledning / överledning på det prioriterade cykelnätet</b>	Minst samma kvalitéer som befintlig cykelväg	Eftersträva kvalitéer i enlighet med Göteborgs Stads cykelprogram	

Tidiga samråd med väghållaren (exempelvis: standard, konfliktpunkter och parkering) ska genomföras.

Samråd ska hållas med både väghållaren och KomFram frågor rörande lösningar utanför projektens geografiska område samt om omledningen/förbildningen/överledningens genhet kraftigt försämras.

Trafikföringsprinciper för cykeltrafiken ska delges KomFram.

Samråd med KomFram ska ske då samverkan med kringliggande projekt ej fungerar.

## Innehåll

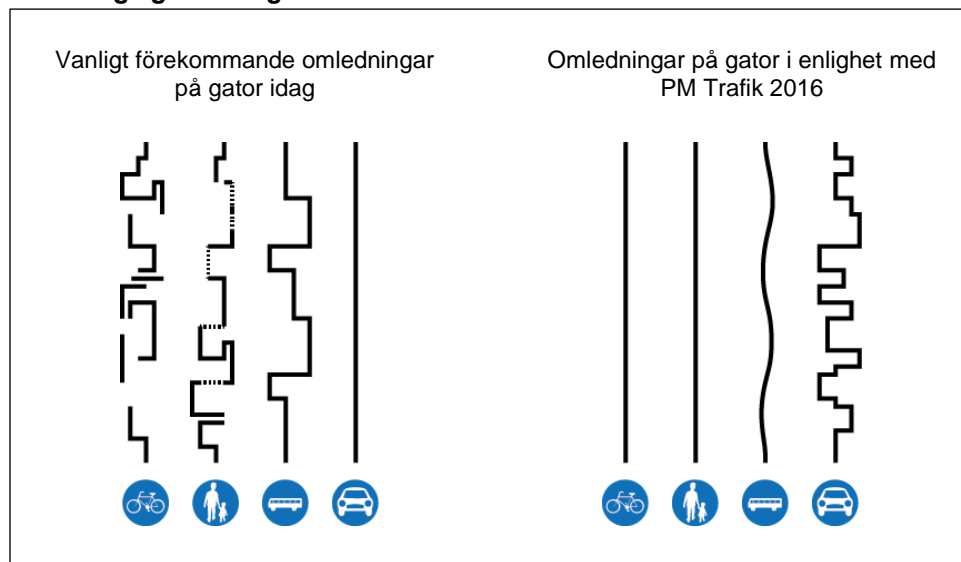
<b>1. Inledning.....</b>	<b>1</b>
Riktlinjens målgrupp .....	1
Riktlinjen som stödjande dokument .....	1
Regelverk .....	2
Uppföljning och rapportering.....	2
Definitioner i riktlinjen .....	2
<b>2. Cyklisterna och cykeltrafikens förutsättningar.....</b>	<b>2</b>
Cyklister.....	2
Barnperspektivet.....	2
<b>3. Cykelvägnätet i staden.....</b>	<b>3</b>
Göteborgs Stad som väghållare .....	3
Trafikverket som väghållare.....	3
Omledningar vid Västtrafiks utpekade knutpunkter för ökad vändning av kollektivtrafik...	3
Prioriterat cykelvägnät .....	4
Projekt som påverkar det prioriterade cykelvägnätet.....	4
<b>4. Omledningar under byggskedet.....</b>	<b>5</b>
Typer av omledning och omledningens standard beroende av varaktighet.....	5
Det prioriterade cykelnätet.....	5
Övrigt cykelvägnät .....	5
Genhet och genhetsknot.....	6
Cykelparkering och låne-cykelsystem.....	6
Omledningens kvaliteter .....	7
Planeringsprinciper .....	8
<b>5. Arbetsgång, samråd och ansvarsuppdelning .....</b>	<b>9</b>
Checklista .....	9
Trafikföringsprinciper .....	9
Samråd/samverkan med andra projekt, väghållaren och KomFram .....	9
Ansvarsuppdelning .....	10
Kontakt .....	10
Trafikkontoret, Göteborgs Stad.....	10
Trafikverket.....	10
Västtrafik .....	10
Checklista – Riktlinjer för hantering av cykeltrafik under byggskedet i Göteborg.....	11
<b>Bilaga 1. Övergripande mål och strategier .....</b>	<b>12</b>
<b>Bilaga 2. Prioriterat cykelvägnät.....</b>	<b>15</b>

## 1. INLEDNING

*Riktlinjer för trafikslaget cykel är framtagen av Trafikkontoret, Göteborgs Stad på uppdrag av KomFram. Riktlinjen antogs av ledningsgruppen för KomFram 2016-06-01, reviderades 2020-02-07, och gäller tills vidare. Trafikkontoret, Göteborgs Stad ansvarar för eventuella uppdateringar efter beslut av KomFram.*

Parterna inom KomFram har antagit ett antal gemensamma mål och strategier. Riktlinjen är en konkretisering av PM Trafik 2016 strategi för hur projekten ska arbeta med trafikslaget cykel under byggskedet och bygger på principen ”Cykla igenom överskådligt och med god kvalitet”. En strategi som i sin tur bygger på ett av målen i Västsvenska paketet. Utöver dessa mål och strategier finns ett antal övergripande mål och visioner som specifikt behandlar cykel och cyklistens förutsättningar, se bilaga 1.

### Symbolbild: Prioriterade trafikslag vid omledning på Göteborgs gator enligt ”PM Trafik 2016”



Figur 1. Exempel på prioriterad planering av cykel, gång och kollektivtrafik i centrala staden under byggtiden (källa: [www.copenhagenize.com](http://www.copenhagenize.com)).

### Riktlinjens målgrupp

Riktlinjen riktar sig till **projektledare** för investerings-, drift- och underhållsprojekt och är gemensam för Trafikverket, Trafikkontoret Göteborgs Stad samt Västtrafik. Riktlinjen ska beaktas för samtliga trafikstörande projekt i Göteborg – oberoende av organisation och finansiering.

### Riktlinjen som stödande dokument

Riktlinjen är ett stödande dokument som ger råd och hjälp till projekten. Riktlinjen fokuserar på hur **cykeltrafikens framkomlighet och säkerhet** upprätthålls i samband med ombyggnationer. Cykel är ett separat trafikslag och planeras därefter. Avsikten med riktlinjen är att planera för cykel i ett tidigt skede och att undvika kortsiktiga lösningar. Riktlinjen knyter samman de gemensamma målen och strategierna med organisationernas regelverk. Riktlinjen skapar förståelse för vad prioritering innebär i praktiken och hjälper projektledaren med hur man bör tänka vid planering av en omledning.

## Regelverk

Respektive organisations gällande regelverk reglerar hur projekten konkret projekterar, handskas med formella krav eller frågor som rör exempelvis bredder, lutningar och typ av ytmaterial.

## Uppföljning och rapportering

Riktlinjen används **inte** vid avvikelserapportering gentemot respektive organisations linje. Riktlinjen kan dock komma att användas i uppföljningssyfte av KomFram i de fall ett projekt gör avsteg från PM Trafik 2016:s strategi för cykel och Västsvenska paketets mål.

## Definitioner i riktlinjen

**Cykelväg:** En generell benämning för alla ytor där cyklister färdas, omfattar både separerad cykelbana, cykelfält och cykling i blandtrafik.

**Projekt:** Investeringsprojekt, driftprojekt och underhållsprojekt på Trafikverket, Trafikkontoret Göteborgs Stad samt Västrafik.

**Omledning:** En förändring av cykelvägen som exempelvis beror på ombyggnad av ett projekt. "Omledning", "förbiledning" samt "överledning" definieras alla som "omledning" i riktlinjen. Namnet omledning ska inte tolkas som att KomFrams strategi "led igenom" ska frångås. Grundförutsättningen ska vara att "omledningen" ska i möjligaste mån **ledas igenom projektet**.

## 2. CYKLISTERNA OCH CYKELTRAFIKENS FÖRUTSÄTTNINGAR

---

### Cyklister

Trafikantgruppen cyklister är en blandad grupp. Cyklister har olika behov utifrån syftet med resan, men även cyklistens specifika förutsättningar såsom fysik samt till viss del ålder (ung, gammal, barn, vuxen) spelar roll. Detta skapar stor hastighetsspridning hos cyklisterna, något som ställer krav på utformning av omledningar. Dessutom ställer dagens variation av cyklar (elcyklar och lastcyklar) nya krav på cykelvägar och dess omledningar. Det är också viktigt att förstå att cyklister inte bara är en trafikant utan även en social aktör som ger staden liv och bidrar till tryggheten. Cykling är ett flexibelt, pålitligt och yteffektivt sätt att ta sig fram. Målet och potentialen att öka cyklingen är stor då de stora projekten är i gång och ytorna är begränsade.

### Barnperspektivet

Barnperspektivet ska beaktas i all trafikplanering. Projekten ska ta hänsyn till barns väg till och från skola samt till andra viktiga målpunkter exempelvis lek- och idrottsplatser.

Omledningar och permanenta cykelvägar ska planeras och utformas så att ett barn i 12-årsåldern på ett tydligt och säkert sätt kan cykla på egen hand.

## 3. CYKELVÄGNÄTET I STADEN

---

### Göteborgs Stad som väghållare

I Göteborgs Stads cykelprogram delas Göteborgs cykelvägnät in i tre nätklasser:

- **Pendlingscykelnät:** Knyter samman stadens tyngdpunkter<sup>1</sup> och större målpunkter som ligger längre ifrån varandra, från cirka 5 km och längre. Nätet har extra god framkomlighet och standard.
- **Övergripande cykelvägnät:** Kopplar samman områden i en mindre skala och skapar anslutningar till pendlingscykelnätet.
- **Lokalt cykelvägnät:** Tar cyklisten fram till cykelparkeringen eller målpunkten.

### Trafikverket som väghållare

Trafikverket är väghållare för ett antal cykelvägar inom Göteborgs Stads samt längs med vissa infartsleder, exempelvis cykelvägen på Älvsborgsbron respektive längs väg 155 och Hisingsleden. Trafikverket är även väghållare för ett antal sträckor längs de mindre statliga vägarna inom Göteborgs kommun.

### Omledningar vid Västtrafiks utpekade knutpunkter för ökad vändning av kollektivtrafik

Västtrafik har för avsikt att vända fler linjer längre ut i kollektivtrafiksystemet, detta för att avlasta de centrala delarna av staden. Cykel kan dels vara ett alternativ att nyttja sista biten från knutpunkten till sin målpunkt, dels fungera som avlastning för kollektivtrafik som går in mot och/eller genom de centrala delarna av staden. Det är därför viktigt att projekt som ligger nära nedan utpekade knutpunkter tar extra hänsyn till cykeltrafiken.

Västtrafiks utpekade knutpunkter för ökad vändning av kollektivtrafik;

- Svingeln
- Åkareplatsen
- Liseberg
- Heden
- Hjalmar Brantingsplatsen
- Gamlestaden
- Frölunda
- Marklandsgatan

Vid dessa knutpunkter är det extra viktigt att tillgång till säker och trygg cykelparkering samt låne-cykelsystem säkras. De cykelparkeringar som tas bort måste alltid ersättas. Behovet av fler platser kommer att öka, därför måste utrymme säkras för att möjliggöra en ökning av antalet parkeringar för att på så vis tillgodose det ökade behovet. Det samma gäller låne-cykelsystem – de platser som tas bort måste ersättas med nya med samma avstånd till själva knutpunkten.

---

<sup>1</sup> Ett tiotal platser har pekats ut i Göteborgs Stads strategi för utbyggnadsplanering. En tyngdpunkt karaktäriseras av en tät stadsmiljö med ett stadsliv större delen av dygnet, som gör den värd omväg för invånare i hela Göteborg och i andra delar av regionen. Utpekade tyngdpunkter är de strategiska knutpunkter enligt ÖP (Angereds centrum, Gamlestans torg, Frölunda torg, Backaplan och centrala staden) samt ett antal mindre knutpunkter och bytespunkter som kan utvecklas till tyngdpunkter (Rymdtorget, Selma Lagerlöfs torg, Brunnsbo torg, Wieselgrensplatsen, Vårväderstorget samt Marklandsgatan–Axel Dahlströms torg)

## Prioriterat cykelvägnät

Under byggtiden har ett prioriterat cykelvägnät pekats ut, se bilaga 2. På det prioriterade cykelvägnätet är det extra viktigt att skapa god och säker framkomlighet. Cyklisterna ges möjlighet att, i enlighet med PM Trafik 2016, ”*Cykla igenom överskådligt och med god kvalitet*”. Det ska **alltid finnas en cykelbar sammanhängande väg med tillräcklig kapacitet** utifrån det faktiska och förväntade flödet.

Det prioriterade cykelvägnätet har pekats ut utifrån principerna;

- Det prioriterade cykelvägnätet kopplar ihop stadens olika delar och bygger på uppmätta flöden samt på hur cyklisterna idag nyttjar stadens cykelnät
- Projektens geografiska påverkan på cykelvägnätet
- Då det finns parallella cykelvägar pekar det prioriterade cykelvägnätet ut en av vägarna
- Det prioriterade cykelvägnätet har koppling till Västtrafiks knutpunkter

Då projektens påverkan på stadens cykelvägnät kommer förändras över tid kommer det prioriterade cykelvägnätet att ses över och ev. revideras vartannat år.

## Projekt som påverkar det prioriterade cykelvägnätet

Redan i beställning av projekt som påverkar det prioriterade cykelvägnätet ska det i förutsättningarna, internbeställningar eller likande framgå att extra hänsyn skall tas till det prioriterade cykelvägnätet.



## 4. OMLEDNINGAR UNDER BYGGSKEDET

---

Projektens utgångspunkt ska alltid vara att erbjuda cykelväg med tillräcklig kapacitet och god säkerhet. Cyklisten ska inte behöva kliva av och leda cykeln, dock måste cyklisten ibland tvingas anpassa sin hastighet till rådande förhållande.

Att tidigt, både tidsmässigt och geografiskt, förvarna cyklisten om vad som sker eller kommer att ske är av stor vikt. Projekten bör därför jobba aktivt med både kommunikation och information inför och under tiden en omledning sker.

Om projekten ser att en omledning utanför det egna området är att föredra ska frågan lyftas till KomFram, väghållaren samt med eventuellt närliggande projekt som kan påverkas. Dock gäller det alltid att tillgodose behoven även för de med målpunkt inne i byggområdet.

### Typer av omledning och omledningens standard beroende av varaktighet

- **Tillfälliga omledningar:** Omledning som varar upp till 8 månader.
- **Permanent omledningar:** Omledning som varar 8 månader eller längre.
- **Permanent slutlösningar:** Omledning som efter färdigställande av projektet kommer vara kvar som permanent cykelväg.

Projekten bör sträva mot permanenta omledningar eller slutlösningar då varaktiga och stabila omledningar är att föredra. Projekten bör blicka framåt och planera för ökade cykelflöden, inte minst vid permanenta omledningar.

Samråd med väghållaren ska alltid hållas för att lämplig standard ska uppnås. Gällande drift och underhåll på omledningen ska utgångspunkt vara att drift- och underhåll ska hålla minst samma standard som på den ordinarie, befintliga cykelvägen.

### Det prioriterade cykelnätet

Den **tillfälliga omledningens standard** ska ha minst samma kvalitéer och därigenom planeringsprinciper i form av exempelvis bredder, belysning, beläggning och trafiksäkerhet, som befintlig cykelväg. Att erbjuda bättre funktionskrav än dagens kan vara att föredra och eftersträva.

Den **permanent omledningens standard** ska ha de kvalitéer och därigenom planeringsprinciper i form av exempelvis bredder, belysning, beläggning och trafiksäkerhet som den nätklass som cykelvägen har enligt Göteborgs Stads cykelprogram.

Vid **permanent slutlösningar** är samråd med väghållaren viktigt så att cykelvägen anpassas efter framtida behov. Om cykelvägen är kommunal ska de funktionskrav och därigenom planeringsprinciper i form av exempelvis bredder, belysning, beläggning och trafiksäkerhet, som den nätklass som cykelvägen enligt Göteborgs Stads cykelprogram, uppfyllas.

### Övrigt cykelvägnät

Den **tillfälliga omledningens standard** ska uppfylla de minimikrav som finns i gällande regelverk. Att erbjuda bättre funktionskrav än minimikraven är givetvis att föredra och eftersträva.

Den **permanent omledningens standard** ska ha samma kvalitéer och därigenom planeringsprinciper i form av exempelvis bredder, belysning, beläggning och trafiksäkerhet, som befintlig cykelväg. Att erbjuda bättre funktionskrav än dagens kan vara att föredra och eftersträva.

Vid **permanenta slutlösningar** är samråd med väghållaren viktigt så att cykelvägen anpassas efter framtida behov. Om cykelvägen är kommunal ska de funktionskrav och därigenom planeringsprinciper i form av exempelvis bredder, belysning, beläggning och trafiksäkerhet, som den nätklass som cykelvägen enligt Göteborgs Stads cykelprogram, uppfyllas.

	Standard på tillfällig omledning (< 8 månader)	Standard på permanent omledning (> 8 månader)	Permanent slutlösning på cykelväg med kommunal väghållare
<b>Generella standard- och funktionskrav för omledning</b>	Minimikrav enligt gällande regelverk	Minst samma kvalitétéer som befintlig cykelväg	Funktionskrav enligt Göteborgs Stads cykelprogram
<b>Standard- och funktionskrav för omledning på det prioriterade cykelnätet</b>	Minst samma kvalitétéer som befintlig cykelväg	Eftersträva kvalitétéer i enlighet med Göteborgs Stads cykelprogram	

## Genhet och genhetskvot

Cyklister cyklar helst den kortaste sträckan mellan två punkter. Det är därför viktigt att omledningarna blir så gena som möjligt. Generellt brukar genhetskvoten beräknas utifrån cyklistens verkliga väg dividerat med fågelavståndet. I samband med omledningar används i denna riktlinje följande definition av genhetskvot:

FAKTISKA AVSTÅNDET PÅ EN EV. OMLEDNING MELLAN TVÅ PUNKTER

CYKELVÄGENS ORDINARIE FAKTISKA AVSTÅND MELLAN DESSA PUNKTER

Genhetskvoten bör beräknas mellan två punkter som ligger på varsin sida av byggområdet och på ca 2 km avstånd från varandra. Genhetskvoten bör inte överstiga 1,25. Undantagsvis kan kvoter över 1,25 godtas, detta då en längre omledningsväg innebär högre trafiksäkerhet, ökad trygghetskänsla eller likande. Vid genhetskvot större än 1,25 ska samråd ske med väghållaren samt med KomFram.

## Cykelparkering och låncykelssystem

Om permanenta cykelparkeringar eller låncykelstationer tas bort, ska de ersättas och placeras på lämplig plats i närheten. Med lämplig plats menas att platsen ska vara lätt att lokalisera och inte får skymmas. Platsen ska även ligga på ungefär samma avstånd från målpunkter som exempelvis hållplatser och entréer som den befintliga parkeringen eller låncykelstationen. En särskild behovsutredning/beläggningsinventering, genomförd av projektet, kan bli nödvändig att genomföras om projekten önskar ta bort cykelparkeringar utan tillfredställande ersättning. Vid flytt av låncykelstationen ska samråd alltid ske med väghållaren.

Det är viktigt att cykelvägar och ytor håller god standard i anslutning till cykelstationerna. Projekten måste även ha det ytkrav som finns för att möjliggöra reglering av cyklar vid stationen i åtanke <sup>2</sup>.

<sup>2</sup> För att kunna erbjuda cyklar på samtliga cykelstationer sker en reglering av cyklar kontinuerligt. Detta innebär att cyklar transporteras runt i systemet. Det krävs att en mindre lastbil kan angöra stationen för på- eller avlastning av cyklar.

## Omledningens kvaliteter

### Framkomliga

- Omledningar ska ha tillräcklig bredd utifrån antalet cyklister, byggets varaktighet och platsens förutsättningar.
- Omledningar ska vara gena och sammanhängande utan avbrott och tvära svängar.
- Omledningen ska upplevas legitim och ha godtagbar kvalitet. Cyklister kan annars välja vägar som inte är säkra. Risken finns att cyklister hamnar inne i själva byggområdet alternativt blandas med motorfordonstrafik om inte avspärning och omledning fungerar. Förståelsen och respekten för omledningar och avspärningar ökar om avspärningarna tas bort när inget arbete pågår eller då det är slutfört. Var därför noga med att återställa platsen så fort som möjligt och lämna inte kvar avspärnings- eller omledningsmaterial.

### Orienterbara

- Omledningen ska vara relativt stabil och oföränderlig. Det betyder att tillfälliga lösningar ska vara så långvariga som möjligt.
- Vägvisning (skyltning och/eller information) ska, oavsett siktförhållande, vara tydlig från alla körriktningar och ska finnas vid varje vägval. Det är av stor vikt att projektet samråder med andra projekt i sitt närområde så att vägvisningen hänger ihop.
- Cykelnätet ska vara sammanhängande och omledningen ska vara enkel och logisk så att cyklisten förstår hur och var man förväntas köra. Cyklisterna ska aldrig hamna i otydliga trafiksituationer. Såväl vuxna som barn ska lätt kunna orientera sig genom bygget och till och från anslutningar.

### Trygga

- Omledningsvägarna ska upplevas säkra och trygga dygnet runt. Detta innebär att belysningen är tillfredställande, att det inte finns skymmande växtlighet och att omgivningen är överskådlig.

### Trafiksäkra

Att erbjuda trafiksäkra omledningar är av högsta prioritet, vilket innebär:

- Cyklister ska separeras från motorfordon och i möjligaste mån även från gående.
- Fotgängare och cyklister ska i möjligaste mån separeras. Separeringen ska vara tydlig. På de ställen gående och cyklister tvingas att samsas om utrymmet är det av stor vikt att det är tydligt markerat.
- Antalet korsningspunkter minimeras och trafiksäkras. Det är viktigt att samråda med väghållaren för att hitta en bra balans mellan konfliktpunkter, trafiksäkerhet, framkomlighet och genhet. Projektet ska tänka igenom alla typer av konflikter som kan inträffa, dvs. cyklisternas konflikter med biltrafik, gående, kollektivtrafik, annan cykeltrafik eller byggtrafik från själva projektet. Med trafiksäkra passager och korsningspunkter menas bland annat att dessa hastighetssäkras mot andra trafikantgrupper och att exempelvis belysning är tillfredställande. Om en ny konflikt-punkt resulterar i en försämrad trafiksäkerhet ska trafiksäkerhetshöjande åtgärder genomföras.
- Om det inte går att skapa en tillräckligt trafiksäker miljö ska projektet undersöka möjligheten till omledning på annan väg i närområdet. Ibland kan lösningen finnas utanför projektets geografiska område. Dessa typer av omledning måste samrådas med väghållaren, KomFram samt med eventuellt närliggande projekt innan beslut tas. Ytor ska vara jämna och det ska inte finnas risk att köra ner i gropar eller pott-hål.
- Det ska inte finnas hinder på eller nära invid omledningen.

- Arbetsfordon ska inte parkeras på cykelvägar (gäller både på permanenta, befintliga cykelvägar och på omledningar).

#### **Ha god komfort**

- Ytmaterial ska vara jämna samt ha god friktion året om.

## **Planeringsprinciper**

För att säkra cykelflödena och erbjuda cykelbar väg med god framkomlighet och god säkerhet under byggtiden ska planeringen av omläggning utgå från följande principer:

- Skapa stabila och varaktiga lösningar.
- Skapa en enkel och tydlig trafiksituation för cyklisterna – sikt, information och vägvisning.
- Genheten får ej kraftigt försämrats.
- Tillgodose behovet av cykelparkering och lånecyklar.
- Skapa trafiksäkra lösningar både på sträckor och i korsningar, där konfliktpunkter minimeras, konsekvensbedöms samt åtgärdas.
- Ta hänsyn till drift- och underhållskrav tidigt i planeringen.
- Skapa och utforma standarden på tillfälliga omledningar beroende på varaktighet och permanenta omledningar utifrån framtidens krav.

## 5. ARBETSGÅNG, SAMRÅD OCH ANSVARSUPPDELNING

### Checklista

En checklista har tagits fram för att stödja och underlätta tidigt i projektplaneringen. Checklistan används internt av projektet så att inga delar glöms bort.

### Trafikföringsprinciper

För att trygga tillgängligheten för cyklister genom byggområden ska trafikföringsprinciper för cykel tas fram. Detta görs genom att projektet följer det av KomFram framtagna dokumentet *"Trafikföringsprinciper i byggskedet – Arbetshandledning"*. Det ska anges tydligt var cykel blandas med andra trafikslag.

Dokumentet *"Trafikföringsprinciper i byggskedet – Arbetshandledning"* finns att hämta digitalt på:

- [TH kap 12CE1.11](#)

*Teknisk handbok (TH) finns att läsa digitalt på [www.goteborg.se](http://www.goteborg.se)*

### Samråd/samverkan med andra projekt, väghållaren och KomFram

Samråd mellan projekten och väghållaren ska ske på ett tidigt stadie, innan upphandling av konsult/entreprenör. Om det av platsspecifika förutsättningar inte går att leda cyklisterna genom byggområdet ska samråd hållas med väghållaren.

Längs sträckor där flera projekt ligger i anslutning till varandra eller på annat sätt påverkar varandra måste projekten samordna sig och gemensamt utreda omledning. Det är av stor vikt för cyklisterna att framkomligheten mellan projektens geografiska gränser fungerar och håller jämn standard. Att involvera KomFram när flera projekt behöver samordna sig på samma stråk är av stor vikt.

Planering av omledningar är ett arbete som ligger i ordinarie linjes verksamhet och tas på inget sätt över av KomFram. Dock krävs samråd och samverkan med KomFram rörande trafikföringsprinciper. KomFram har en roll som samordnande och koordinerande och projekten kan ta dem till hjälp vid behov. Särskilt längs stråk där flera projekt ligger i anslutning bör KomFram involveras. I frågor gällande omledningar utanför projektens byggområden eller då genhetsknoten för omledningen blir större än 1,25 ska samråd ske med både väghållaren och med KomFram.

	Samråd/samverkan mellan projekt, väghållare och KomFram
Väghållaren	"Vanliga samråd" – standard, konfliktpunkter, parkering, osv.
KomFram	Då samverkan med kringliggande projekt ej fungerar. Trafikföringsprinciper för cykel.
Väghållaren samt KomFram	Vid omledningar utanför byggområdet. Vid genhetsknoter över 1,25.

## Ansvarsuppdelning

### Trafikkontoret, Göteborgs Stad

- Trafikkontoret ansvarar för att riktlinjen är uppdaterad. Eventuell uppdatering sker efter beslut i KomFrams beredningsgrupp. Ny riktlinjens beslutas därefter i KomFrams ledningsgrupp.

### Projektet

- Projektet ansvarar för att de framtagna strategierna inom PM Trafik 2016 följs.
- Projektet ansvarar för att ta fram trafikföringsprinciper och att dessa delges KomFram.
- Projektet ansvarar för att samverka med projekt i närområdet sker.
- Projektet ansvarar för att egna linjens regelverk följs

### KomFram

- KomFram hjälper och stöttar projektet samt kan initiera åtgärder som projektet inte själva kan råda över – geografiskt och/eller mandatmässigt.
- KomFram ger stöd i att säkerställa att de trafikföringsprinciper som tas fram i projektet uppfyller beslutade riktlinjer och prioritering enligt PM 2016.

## Kontakt

### Trafikkontoret, Göteborgs Stad

Vid frågor om tidiga skeden (planeringskedet) samt vid övergripande frågor om cykeltrafik kontaktas:

*Trafikplanerare cykel, Mobilitet, Malin Månsson,*  
[malin.mansson@trafikkontoret.goteborg.se](mailto:malin.mansson@trafikkontoret.goteborg.se)

Vid projektspecifika frågor om byggskedet kontaktas:

*Trafikingenjör, Trafikhantering,*  
[goteborg@goteborg.se](mailto:goteborg@goteborg.se)

Vid frågor om Trafikkontoret Göteborg stads regelverk kontaktas:

*Specialist reglering arbete på gata, Trafikhantering,*  
[apg@trafikkontoret.goteborg.se](mailto:apg@trafikkontoret.goteborg.se)

### Trafikverket

Vid frågor om tidiga skeden (planeringskedet) samt vid övergripande frågor om cykeltrafik kontaktas:

*Planering under byggskedet, Helena Sjöstrand,*  
[Trafikkoordinering.vast@trafikverket.se](mailto:Trafikkoordinering.vast@trafikverket.se)

### Västtrafik

Vid projektspecifika frågor om byggskedet kontaktas:

*Projektledare tillfälliga omläggningar,*  
[trafikomlaggning@vasttrafik.se](mailto:trafikomlaggning@vasttrafik.se)

## Checklista – Riktlinjer för hantering av cykeltrafik under byggskedet i Göteborg

Nedanstående checklista har tagits fram för att stödja projektledare som arbetar med trafikpåverkande projekt i Göteborg. Checklistan ska ej skickas in till någon part inom KomFram och är tänkt som ett stöd för projektet i den tidiga planeringen. Listan kan användas internt av projektet för att se till att inga viktiga delar glöms bort.

### Förutsättningar

- Ligger projektet på en del av prioriterade cykelvägnätet?
- Finns mätningar på antalet cyklister längs sträckan? Hur stora flöden? Finns behov att ytterligare mätningar?
- Finns mätningar på antalet gående längs sträckan? Hur stora flöden? Finns behov att ytterligare mätningar?
- Finns mätningar på antalet motorfordon längs sträckan? Hur stora flöden? Finns behov att ytterligare mätningar? Andel tung trafik?
- Viktiga målpunkterna inom byggområdet?
- Finns skola eller barnomsorg i byggområdets närhet?
- Finns buss- eller spårvagnshållplats inom byggområdet?
- Bredder på dagens cykelväg?
- Finns belysning på ordinarie cykelväg?
- Dagens korsningspunkter/konfliktpunkter längs sträckan? (antal, ev. trafiksäkerhetsåtgärder, konflikt mellan vilka trafikslag, osv.).
- Finns cykelparkering inom byggområdet?
- Finns låncykelsystem inom eller i nära anslutning till byggområdet?

### Omledning

- Tidpunkt för omledningen? Ev. etapptider?
- Kommer det alltid finnas möjlighet att cykla igenom byggområdet?
- Har genhetsknot beräknats? Vad blir kvoten? Mellan vilka punkter?
- Är det möjligt att separera cyklisterna från motorfordonstrafik?
- Är det möjligt att separera cyklisterna från gående?
- Korsningspunkter/konfliktpunkter på omledningen? (antal, ev. trafiksäkerhetsåtgärder, konflikt mellan vilka trafikslag, osv.).

### Samverkan

- Finns angränsande projekt i närområdet?
- Har kontakt med de ev. angränsande projekten gällande cykeltrafik?

### Drift och underhåll

- Har kunskap om drift- och underhållsstandard inhämtats från väghållaren?

# BILAGA 1.

## ÖVERGRIPANDE MÅL OCH STRATEGIER

---

### Gemensamma mål

#### Västsvenska paketets mål

De övergripande målen för Västsvenska paketet är:

- Större arbetsmarknadsregioner
- En attraktiv kärna och utveckling längs huvudstråken
- En konkurrenskraftig kollektivtrafik
- En god livsmiljö
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften

För att konkretisera målbilden och fånga de mest väsentliga faktorerna som bidrar till de övergripande målen har åtta effektmål formulerats. Effektmålen gäller såväl i byggskedet som efter åtgärdens färdigställande. Ett av effektmålen handlar om gång- och cykelresor.

#### ”Snabba, trygga, enkla gång- och cykelresor

Flöde av cykeltrafik ska öka. Goda förutsättningar för att ta sig fram med färdmedlet cykel är viktigt för att uppnå målen. Många av resorna i såväl bil- som kollektivtrafiken är korta, så korta att gång eller cykel bör vara ett alternativ om trafikmiljön är attraktivt utformad. Ambitionen att förbättra förutsättningarna för att välja cykel som färdmedel ska genomsyra såväl utformning som genomförande av åtgärderna. Exempelvis måste cykelbanor, korsningar och cykelparkeringar utformas och dimensioneras så att cykel blir ett snabbt, tryggt, enkelt och säkert färdmedel. Störningar under byggskedet ska minimeras för cyklister.”

#### Avtalsskrivningar Västsvenska paketet block 2

Avtalet som undertecknats av Västsvenska paketets parter innehåller följande skrivning (§2 3.3):

*”Utförande Part ska vid planering och genomförande av Projekt ta vederbörlig hänsyn till alla trafikslags framkomlighet under byggnadstiden med fokus på gångtrafik, cykeltrafik, kollektivtrafik och näringslivets transporter.”*

#### Gemensamma formuleringar

De i Västsvenska paketet antagna gemensamma formuleringarna fastslår att:

*”Projekten ska, som en naturlig del i sitt arbete med Mobility management, följa de åtgärdsstrategier som Ledningsgruppen beslutar med anledning av Trafik 2016”*

#### Vision och målbild för arbetet i KomFram (utdrag från Trafik 2016 PM)

Målbilden för KomFrams arbete bygger på att *”Det skall vara enkelt, trafiksäkert och pålitligt att nå sin destination under byggtiden”*. För att konkretisera och bryta ner denna målbild har ett antal trafikslag prioriterats – cykel är ett av dem.

Strategin för hur projekten ska arbeta med cykel bygger på principen *”Cykla igenom överskådligt och med god kvalitet”*. För cykeltrafik är det av väsentlig betydelse att cykelnätet är förutsägbart, kontinuerligt sammanhängande och överskådligt även under byggtiden och att standarden på omledningar håller god kvalitet. Att säkra kvalitet och tillgänglighet för cykel under byggtiden är en förutsättning för att strategin ska uppnås.



## **Mål och strategier specifika för Trafikkontoret**

### **Göteborg 2035 Trafikstrategi för en nära storstad**

Stadens trafikstrategi utgår från att Göteborg kommer gå från att vara en stor småstad till att bli en storstad. För att kunna välkomna fler invånare, besökare och verksamheter i en tätare stad, på ett hållbart sätt, behöver trafiksystemet förändras. Strategin fastslår att göteborgarna ska kunna och vilja, använda gång, cykel och kollektivtrafik som sina basfärdmedel.

Trafikstrategin är tydlig med att de övergripande prioriteringarna även ska gälla under byggtiden för bland annat Västsvenska paketet. Detta för att stödja den långsiktiga omvandlingen av transportsystemet och grundläggandet av nya resmönster.

Ett mål i strategin är att göra det lätt för resenärer att nå viktiga målpunkter i Göteborg. Staden vill exempelvis förbättra möjligheterna för att kunna uträtta vardagsärenden i närmiljön. Detta uppnås genom att öka närheten till exempelvis handel, service och mötesplatser. På detta sätt skapas en levande närmiljö där fler går eller cyklar. För att detta ska åstadkommas krävs en ökad prioritering av cyklister och fotgängare samt en förbättring av gång- och cykelvägarnas kvalitet och attraktivitet.

### **Göteborgs Trafiksäkerhetsprogram**

Göteborgs trafiksäkerhetsprogram innebär ett övergripande mål om en halvering av antalet skadade och dödade mellan år 2010 och 2015 och ytterligare en halvering till 2020. Programmet poängterar bland annat att gatumiljön skall rymma en väsentligt utökad kollektivtrafik och fler människor som cyklar och går – samtidigt som den skall vara både säker och attraktiv för trafikanterna. Trafiksituationen blir dessutom mer komplex när allt fler går och cyklar i framtiden. Det innebär större krav på hur staden utformar och underhåller gatumiljön, framför allt i centrala Göteborg.

Säkerheten i gatumiljön är också en viktig kvalitet för att göra kollektivtrafiken attraktiv. Staden måste arbeta med en större helhetssyn utifrån resenärernas behov under hela resan från dörr till dörr, då kollektivtrafikresenärerna även är gående och cyklister.

### **Cykelprogram för en nära storstad 2015–2025**

Cykelprogrammet fastslår en tydlig vision och klara mål för cykel och cykeltrafik. Visionen är att Göteborg ska vara en attraktiv cykelstad och cykeln ska vara ett konkurrenskraftigt färdmedel – det ska vara snabbt, enkelt och säkert att cykla till målpunkter nära och långt bort. Stadens mål är att Göteborg 2025 ska upplevas som en cykelvänlig stad av 75 % av invånarna. När det kommer till antal cykelresor ska antalet tredubblas mellan åren 2011 och 2025.

Cykelprogrammet fastslår även att en viktig utgångspunkt är att cykel i all planering ska ses som ett eget transportslag.

Cykelprogrammets tidshorisont sammanfaller i hög grad med den planerade byggtiden för stora projekt inom det Västsvenska paketet och andra större stadsbyggnadsprojekt. Programmets mål kvarstår under byggtiden. Programmet fastslår att under byggtiden får funktionen för cykelvägnätet inte försämrats och att den upplevda kvaliteten vad gäller bland annat framkomlighet, säkerhet och trygghet ska i så hög grad som möjligt motsvara cyklisternas krav och förväntningar.

## **Mål och strategier specifika för Trafikverket**

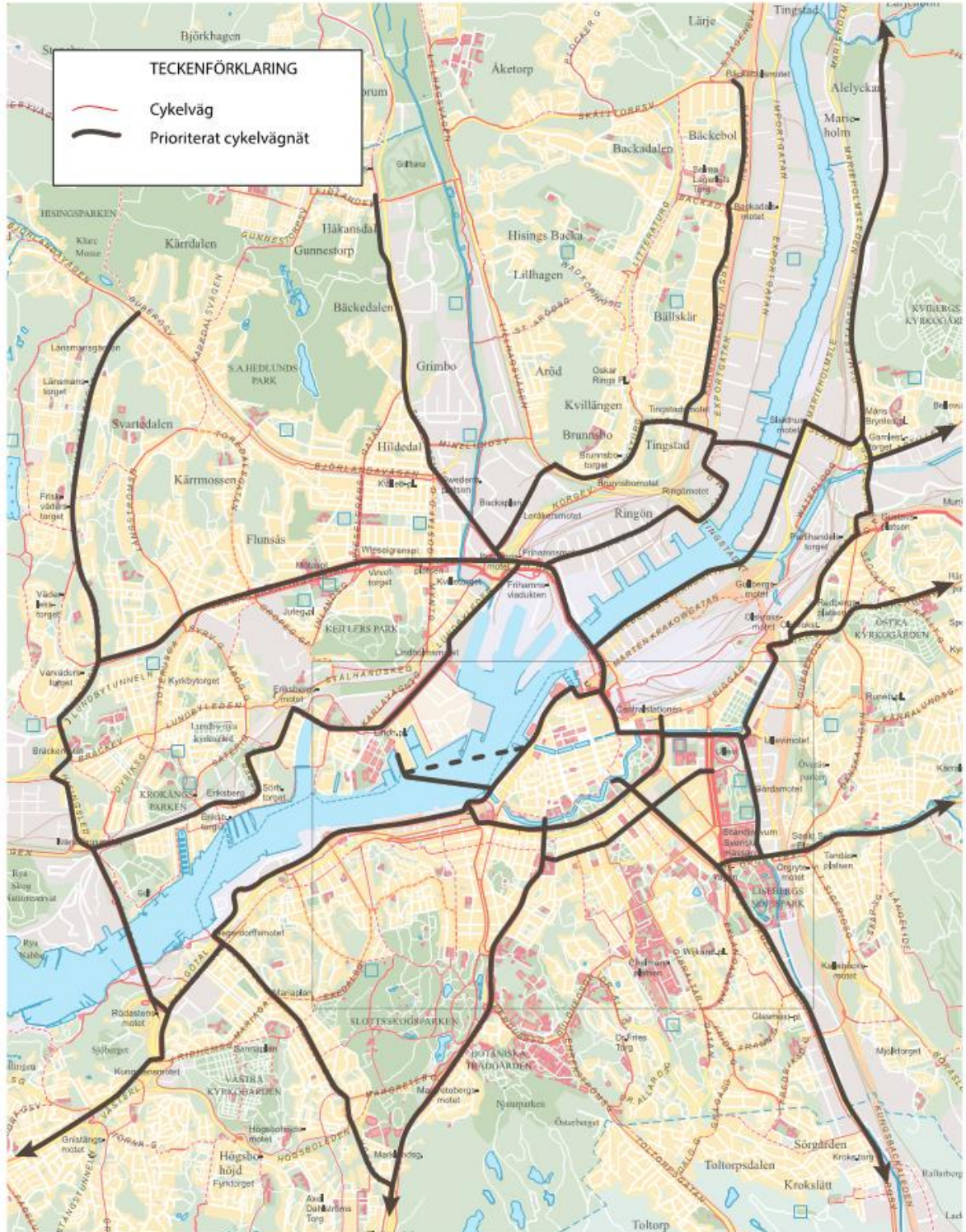
De nationella transportpolitiska målen antogs av riksdagen år 2009. Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter.

För att uppfylla funktionsmålet för tillgänglighet har bland annat följande konkretiseringar gjorts:

- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

## BILAGA 2. PRIORITERAT CYKELVÄGNÄT



Prioriterade cykelvägnätet (2016-03-08)