



Göteborgs Stad



CYKELÅRET I GÖTEBORG

2007



## INNEHÅLL

<b>Varför dokumenterar vi cykelåret?</b>	3	Drift och underhåll	11	<b>Cykeljänster</b>	17	<b>Samverkan och nätverk</b>	21
<b>Analys och kunskapsbank</b>	4	Underhåll olika årstider	11	Cykelreseplaneraren	17	Cykelnätverk på Trafikkontoret	21
Flödesmätningar	5	<b>Kommunikation och påverkan</b>	12	Låncyklar för allmänheten	17	Vägverkets cykelnätverk	21
Belysningsmätningar	5	Bearbetning av bolag	12	Låncyklar för företag i Lundby	18	Spicycles	21
Användning av cykelhjälmar	6	och förvaltningar	12	Cykelpool i för kommunanställda	18	<b>Ekonomi</b>	22
Synpunkter till 15 00 17	6	45 000 gör skillnad	13	Leasingcyklar på Trafikkontoret	18	Intern finansiering	22
Cykelstöld och vandalisering	6	Cykelaktiviteter i Lundby	14	CykelreseCentrum	19	Investeringar och nybyggnation	22
<b>Trafiksäkerhet</b>	7	Belysningsprojektet	14	Cykelbarometer	19	Drift och underhåll	22
Trafiksäkerhetsaktiviteter	7	Cykelobservatörer	14	Cykelkartor på nätet	19	Extern finansiering	22
<b>Infrastruktur cykel</b>	8	Rescoachprojektet i Lundby	15	<b>Media</b>	20	Klimp 2007–2009	22
Cykelnätet	8	Cykelveckan	15	Trycksaker	20	Skylltfonden	22
Stomcykelnät	9	Cykelkurs för invandrarkvinnor	15	Webbplatser	20	Spicycles	22
Cykelbro över Göta Älv	9	Barn och unga	16	Tidningar, radio, tv	20		
Cykelparkering	10	På egna ben	16				
Cykelparkeringsnorm	10	Krasch, boom, bang!	16				



# VARFÖR DOKUMENTERAR VI CYKELÅRET?

Trafikkontoret arbetar för att erbjuda medborgarna en effektiv, säker och hållbar rörlighet. Ett ökat cyklande är en viktig förutsättning för ett mer hållbart resande. Det förtydligas i kommunfullmäktiges prioriterade mål om att cyklandet ska öka på bekostnad av biltrafiken. Trafikkontoret har det samlade ansvaret i Göteborgs Stad för att cykel ska öka sin marknadsandel.

Dagens arbete med cykel bygger på det utförliga cykelprogram för Göteborg som upprättades 1999. Målen i detta program fokuserade främst på trafiksäkerhet men också på ett ökat cyklande. Enligt programmet skulle cykelandelen till år 2010 öka med 50 procent till 12 procent av alla personförflyttningar och antalet skadade cyklister minska med 25 procent. Målen för olyckor och skadade cyklister uppfylldes redan år 2005.

Att flytta över bilister till cykel är ett långsiktigt arbete. 2006 stod cykel för nio procent av alla personförflyttningar i Göteborg. Under 2007 sjönk den andelen något.

För varje procentenhet som cykel ska öka sin marknadsandel måste närmare 1 700 bilister ställa bilen. För att ändra resvanor räcker det inte med marknadsföring och en fungerande infrastruktur. Lika viktigt är att vi lyssnar på cyklisternas önskemål och underlättar cykling genom att erbjuda fullgod cykelservice och säker parkering.

Att sammanställa allt som gjorts under året inom cykelområdet är ett sätt att kraftsamla internt och visa att vi tänker cykel. Det är också ett sätt att visualisera hur vi i ett långsiktigt perspektiv arbetar i riktning mot målet och att ringa in vilka nyckeltal och mål vi behöver.


LARS-BERTIL EKMAN



Detta slipper Göteborg varje dag tack vare cyklisterna:

- 31 ton växthusgaser
- 75 kilo cancerframkallande partiklar
- 40 kilo försurande svavelsot

# ANALYS OCH KUNSKAPSBANK

 Resvaneundersökningen 2005, RVU 2005, bygger på ett statistiskt representativt urval av cirka 19 000 personer i åldern 13–84 år i Göteborgsregionen. Undersökningen gjordes 2005. Resultaten sammanställdes 2006 och jämförs med den resvaneundersökning som gjordes 1989.

Nästa resvaneundersökning planeras till år 2010.

I Göteborg görs enligt den senaste resvaneundersökningen (RVU 2005) i snitt 94 000 cykelresor per dygn. Det motsvarar nio procent av alla resor under en dag i Göteborg. Motsvarande siffra för Sverige som helhet är tolv procent. Cirka 50 procent av cykelresorna är mellan bostad och arbete.

Utifrån fakta och statistik kan vi formulera nyckeltal och cykelpolitiska mål: andelen som cyklar till arbetet, cyklistens risk jämfört med andra färdmedel, reshastighet, cyklistens nöjdhet med Göteborg som cykelstad och så vidare. Dessa och liknande uppgifter är väsentliga för att vi ska veta var vi står och vilka effekter vårt arbete har på cyklandet.

Under 2007 intensifierades arbetet med att ta fram en gemensam målbild och en strategi för hur vi ska arbeta med cykelfrågorna i Göteborg i syfte att skapa ett hållbart resande.

Under året fortsatte processen med att skapa rutiner för insamling av cykeldata. Följande mätningar har genomförts under flera år:

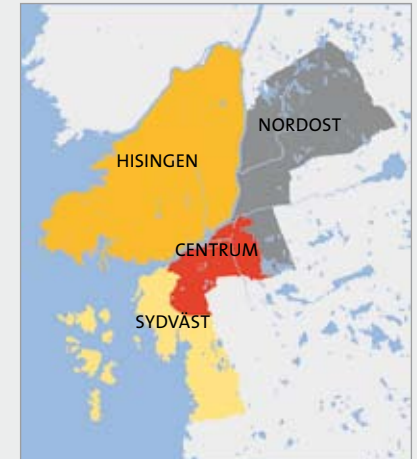
- trafikmätning av cyklister, (flödesmätningar),
- användning av cykelbelysning
- användning av cykelhjälms

## Fakta från RVU 2005

- Cykel ökade sin marknadsandel räknat på alla resor från 7 till 9 procent i Göteborg jämfört med 1989.
- I Centrum har cykel en marknadsandel på 13 procent medan marknadsandelen i Nordost är 4 procent.
- För resor kortare än fem kilometer har cykel en marknadsandel på 13 procent i Göteborg.
- 50 procent av alla cykelresor är kortare än 2,5 kilometer.
- 80 procent av cykelresorna görs av personer som är under 50 år; 40 procent är under 30 år.

## Färdsättens marknadsandelar i delar av Göteborg, vardagar 2005. Källa RVU 2005

	Bil	Cykel	Kollektivt	Till fots
Nordost	49%	4%	35%	12%
Hisingen	59%	6%	24%	10%
Centrum	38%	13%	26%	22%
Sydväst	66%	8%	17%	7%



## FLÖDESMÄTNINGAR

Att mäta antalet cyklister är en förutsättning för att få fram underlag för att se om cyklandet ökar eller minskar och för att stämna av mot uppsatta mål vad gäller ökning av andelen cykelresor, trafiksäkerhetsmål och andra viktiga nyckeltal. Statistik är också en förutsättning för prioriteringar vad gäller drift och underhåll och för utbyggnad av cykelnätet.

2007 gjordes trafikmätning av antalet cyklister på elva platser i Göteborg. Vid jämförelse av mätvärden från 2006 vid de mätpunkter som har fullständiga mätreslutat ser man en minskning av antalet cyklister med drygt nio procent under 2007.

En förklaring till detta kan vara att kollektivresandet ökade med 4–5 procent under 2007 på grund av sänkta biljettpriser och ett för cykling ogynnsamt väder under andra och tredje kvartalet 2007.

## BELYSNINGSMÄTNINGAR

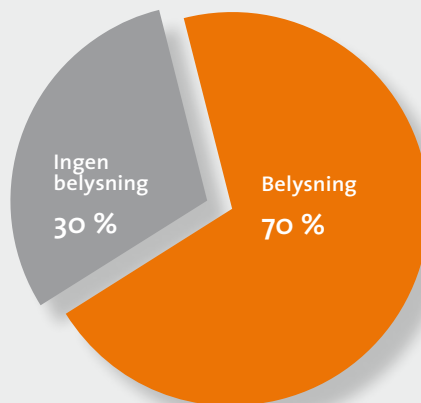
I november 2006 gjordes den första mätningen av användandet av cykelbelysning i Göteborg. Under 2007 gjordes mätningar vid två tillfällen i november klockan 17–19 på Allmänna vägen, Göta älvbron, Järntorget, Redbergsplatsen, Skeppsbron, Vasagatan och på Örgrytevägen. Platserna är valda så att vi ska få så många observationer som möjligt. Totalt gjordes 5 000 observationer.

Belysningsmätningarna 2007 visar att närmare 70 procent av cyklisterna hade godkänd belysning. Dessvärre finns det inga mätningar redovisade för hela landet som kan utgöra jämförelse. Mätningarna kommer att fortsätta följande år vid samma tidpunkt och platser.

### Antalet cyklister per dygn vid stadens elva mätstationer.


På grund av ombyggnader 2007 har fyra mätstationer inte kunnat ge tillförlitlig statistik. Antalet är räknat som ett somarmedelvärde (vardagar andra och tredje kvartalet):

	2006	2007
Vasagatan	5 130	4 630
Göta Älvbron (cykelbarometer)	3 680	–
Ullevigatan	3 600	–
Örgrytevägen	2 800	–
Dag Hammarskjöldsleden	2 770	2 480
Redbergsvägen	2 660	2 340
Delsjövägen	2 640	2 500
Skeppsbron (cykelbarometer 2007)	2 560	–
Södra vägen (cykelbarometer)	2 360	1 920
Hjalmar Brantingsgatan	1 230	1 270
Karlavagnsgatan	630	590



Användning av cykelbelysning vid mätningar i november 2007.



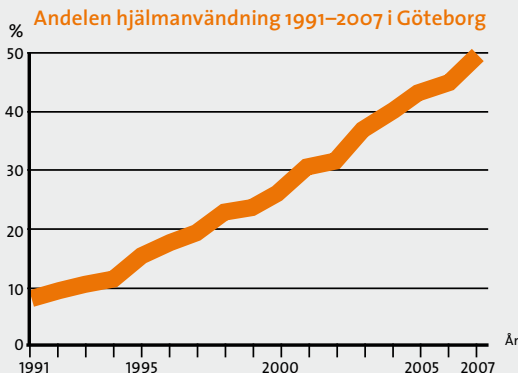
 Trafikkontorets kundtjänst 15 00 17 besvarar frågor från Göteborgarna och tar in synpunkter på allt som rör Trafikkontorets ansvarsområde.

## ANVÄNDNING AV CYKELHJÄLM

Hjälmanvändningen i Göteborg har ökat stadigt under många år, från åtta procent år 1991 till 49 procent år 2007. Senaste mätningen för Sverige som helhet visar en andel på 21 procent (2004), en siffra som Göteborg passerade för tio år sedan! Bland kvinnliga cyklister i Göteborg ligger hjälmanvändningen på 51 och bland manliga cyklister på 47 procent.

Att använda cykelhjälm har stor betydelse för cyklistens säkerhet. Medicinsk forskning visar entydigt att svåra skullskador som uppkommer vid cykelolyckor kan lindras eller helt undvikas om cyklisten använder hjälm och nära hälften av alla omkomna cyklister beräknas ha överlevt om de använt hjälm.

Trafikkontoret har gjort mätningar av cyklisternas hjälmanvändning sedan 1991. Tack vare att mätningarna gjorts på samma platser och vid samma tillfällen finns ett gediget material som, även om det inte är statistiskt säkert, ger värdefull information om göteborgarnas hjälmanvändning.



Mätningarna görs från mitten av augusti till början av september (vecka 33–37) klockan 06–09 och 15–18 på 18 platser i staden. Totalt noteras kön och hjälmanvändning för 50 000 till 60 000 cyklister.

Trafikkontoret har gjort mätningar av cyklisternas hjälmanvändning sedan 1991.

## SYNPUNKTER TILL 15 00 17

Under 2007 tog kundtjänst 15 00 17 emot drygt 1 700 synpunkter som rörde cykel eller cykelbanor. De vanligaste synpunkterna gällde beläggning, håll i gatan, belysning, renhållning och växtlighet.

## CYKELSTÖLDER OCH VANDALISERING

Under 2007 anmäldes enligt polisens statistik 3 100 cykelstölder i Göteborg. Det är en ökning jämfört 2006 med nio procent, en ökning som enligt polisen förmodligen hänger samman med den milda vintern 2007.

År 2006 anmäldes enligt Brå, Brottsförebyggande Rådet, 66 700 cykelstölder i Sverige. Det är en minskning med 44 procent på tio år. Men många cykelstölder anmäls aldrig och enligt en internationell undersökning har en förhållandevis stor del av den svenska befolkningen, 7,2 procent, blivit utsatt för cykelstöld. Endast en procent av cykelstölderna klaras upp.



# TRAFIKSÄKERHET

Varje år skadas ungefär 450 cyklister i Göteborgs-trafiken. Under de två senaste åren har dock ingen cyklist dödats och jämfört med år 2006 minskade andelen svårt skadade med 42 procent under 2007.

Det är en kraftig minskning och vad den beror på är inte helt säkerställt. Det är troligt att flera faktorer ligger bakom som ökad separering mellan cyklister och andra trafikslag, reducerad hastighet för bilar, samt säkrare gång- och cykelpassager men även ett minskat antal cyklister under 2007.

I Cykelprogrammet 1999 formulerades trafik-säkerhetsmål för cyklister utifrån medelvärden för åren 1995–1997. Det totala antalet skadade cyklister

skulle minska med 25 procent till år 2008. Antalet dödade eller svårt skadade cyklister skulle minska med 35 procent till 129 döda eller svårt skadade.

Utvecklingen har varit mycket positiv. Till exempel uppfylldes målet vad gäller totala antalet skadade redan år 2001.

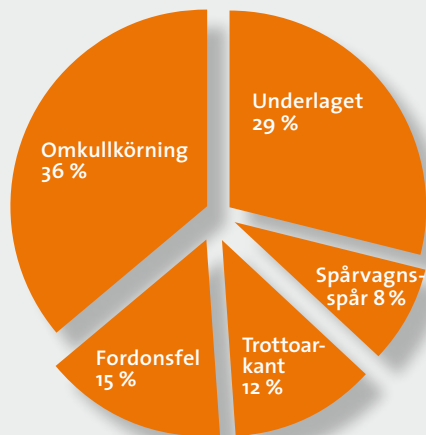
## TRAFIKSÄKERHETSAKTIVITETER

- Krasch, boom, bang! Utställning på Universeum
  - Belysningsprojektet
  - Utdelning av cykelhjälmor och reflexvästar
- Läs mer om dessa projekt under rubriken Kommunikation och påverkan, sid 12–17.

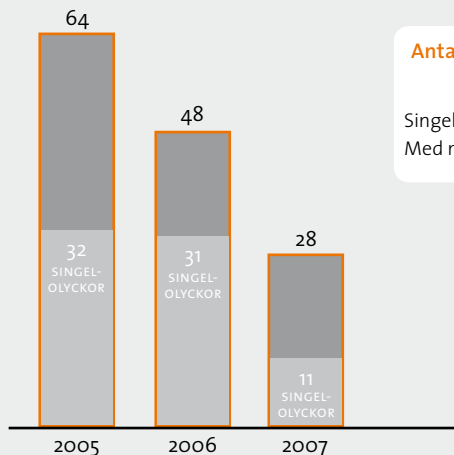


Göteborg har under tiden 1991 till 2005 investerat 200 miljoner kronor i cirka 2 500 trafiklugnande åtgärder. Åtgärderna har flyttat biltrafiken från mindre gator och minskat konflikten mellan bilar och oskyddade trafikanter. Exempel på trafiklugnande åtgärder:

- gupp
- avsmalningar
- förhöjda gång- och cykelpassager
- timlashållplatser
- cirkulationsplatser



Orsaker vid singelolyckor cykel, 2000–2005, svårt och lindrigt skadade.




Svårt skadade cyklister i cykelolyckor, Göteborg 2005–2007.

### Antal dödade cyklister 2005–2007

	2005	2006	2007
Singelolyckor	1	0	0
Med motpart	1	0	0

# INFRASTRUKTUR CYKEL

 Ett stomcykelnät är en 'motorväg' för cyklister där cyklisten tack vare prioriterat underhåll kan färdas snabbt och säkert året runt.

## Cykelnätet

Arbetet med att förbättra cykelnätet i Göteborg fortsätter. Säkerhet och trygghet prioriteras liksom ökad hänsyn till fotgängare. Förhöjda cykelöverfarer, kompletterande belysning, hastighetsdämpning vid blandtrafikstråk, justering av fasta hinder som stolpar och kanter, tydligare och bredare gåytor, utbyggnad av cykelparkering och förbättring av vägvisning är exempel på förbättringar.

Under 2007 kompletterades det övergripande cykelbanenätet med flera nya länkar. I samverkan mellan Vägverket och Trafikkontoret byggdes ett stråk nedanför Stigberget som ersättning för den borttagna förbindelsen över Oscarsleden vid Barlastplatsen. I samband med ombyggnad för stom-

busslinje i Brunnsbo byggdes en cykelbana utmed delar av Litteraturgatan. Radiovägen i Frölunda har kompletterats med ett saknat dubbelriktat stråk. Dessutom har en ny cykelbana byggts utmed Oljevägen i Arendal eftersom stråket längs Nordatlanten kommer att stängas för allmän cykeltrafik. Banan är samfinansierad med Göteborgs Hamn.

Uppgradering sker också av det befintliga övergripande nätet och 2007 byggdes Gibraltargatans cykelbana om och två grusade cykelbanor asfalterades: Alprosen i Rannebergen och cykelbanan norr om Bulycke i Torslanda.

## 450 km cykelbana

Det övergripande cykelnätet i Göteborg består av cirka 450 kilometer cykelbana och 140 kilometer blandtrafik.

## Nya cykelbanor 2007:

- Tideräkningsgatan–Isdala i Kortedala
- Stråk nedanför Stigberget
- Litteraturgatan i Brunnsbo
- Radiovägen i Frölunda
- Lillebyvägen (påbörjad)
- Oljevägen i Arendal
- Brottkärrsvägen





### Stomcykelnät

Under 2007 har stomcykelnätet studerats mer i detalj och planering för utbyggnaden har pågått på flera håll. I januari 2007 fastställdes stomcykelnätet av Trafiknämnden och det är nu skyddat mot försämringar utan särskilda motiv.

Stomcykelnätet består av stråken:

- centrum–centrala Hisingen/Biskopsgården
- centrum–Partille
- centrum–Mölndal
- centrum–Älvsborgsbron längs södra älvstranden.

Trafikförslag har tagits fram för sträckan mellan Älvsborgsbron och Danmarksterminalen, delen utmed Hjalmar Brantingsgatan, sträckan öster om Torpavallsgatan och för diverse kompletteringar på stråket mot Mölndal.

En studie av stråket ut mot Partille har också genomförts då det pågår och kommer genomföras många stora projekt längs stråket. Det gör att det finns mycket liten möjlighet att skapa ett bra stomcykelnät mot Partille innan den så kallade Partihallsförbindelsen är genomförd.

### Cykelbro över Göta Älv


Sedan 2001 har det pågått en utredning kring en öppningsbar gång- och cykelbro över älven i centrala Göteborg. Syftet med bron är att förbinda de båda älvstränderna och underlätta för cyklister och gångtrafikanter att röra sig över älven i ett attraktivt cykel- och promenadstråk utan störande avgasutsläpp. Under hösten 2006 ställdes detaljplanen för den planerade cykelbron över Göta Älv ut på flera ställen i staden och samtidigt inleddes ett samrådsförfarande vilket resulterade i 40 yttranden. Dessa sammanställdes under 2007 i en samrådsredogörelse.


De simuleringar av bropasseringar som gjorts i närvaro av olika nautiker visar att bron kan passeras på ett kontrollerat och säkert sätt.


Projektet har lämnat in en ansökan till Miljödomstolen om tillstånd för vattenverksamhet, också kallad vattendom, inför en framtida byggnation. Förhandlingar i Miljödomstolen är planerade under vintern 2008. Under 2007 har ett förfrågningsunderlag för bron tagits fram.

Cykelbron över Göta Älv som ska gå mellan Packhuskajen och över till Lundbystrand kommer att bli en av världens största öppningsbara gång- och cykelbroar. Här sedd från den norra älvstranden. Bild enligt Dissing & Weitlings förslag.



 Göteborgs Resecentrum är det samlade namnet på Centralhuset, Nils Ericson-terminalen och Centralstationen.

 En cykelparkeringsnorm anger hur många parkeringsplatser som ska finnas i bostadsområden, affärscentrum och skolor.

 Två rapporter som berör cykelparkering producerades under 2007:

- Förslag till Göteborgs Cykelparkeringsnorm samt underlag för dimensioner. Meddelande 5:2007.
- Cykelparkering – principer för utformning i Göteborg. Meddelande 9:2007.

## CYKELPARKERING

Det finns ett stort behov av cykelparkering kring området vid Centralstationen. Genom att erbjuda säker, effektiv och attraktiv cykelförvaring samt andra cykeltjänster underlättas cykelresor till och från Resecentrum och byten mellan cykel och kollektivtrafik.

I avvaktan på en mer storskalig lösning anlades 100 nya cykelparkeringsplatser på Drottningtorget för att lösa de akuta problemen.

En cykelparkering vid Nils Ericsonterminalen för 160 cyklar varav hälften under tak projekterades under 2007 och kommer vara klar till april 2008.

### *Cykelparkeringsnorm*

Ett förslag till parkeringsnorm för cykel skickades på intern remiss inom kommunen under 2007. I dokumentet finns riktlinjer för behovet av cykelparkeringsplatser och en norm för antal parkeringsplatser

på olika platser. Planen är att arbeta in cykelparkeringsnormen i stadens nya parkeringsnorm som är under arbete.

Som komplement till parkeringsnormen producerades dessutom en handbok för att utveckla cykelparkeringar med god utformning och funktion. Målet är att handboken ska fungera som inspirationskälla och stöd vid projektering.

Trafikkontorets ambition är bland annat:

- Varje borttagen cykelparkeringsplats bör ersättas med två nya i samma område.
- Cykelparkeringsnormens intention bör följas vid varje nybyggnation.
- Cykelparkeringsnormens intention bör användas även vid befintlig verksamhet i så hög utsträckning som möjligt.

I förslag till cykelparkeringsnorm finns bland annat riktlinjer för hur många parkeringsplatser som behövs på olika platser.



## DRIFT OCH UNDERHÅLL

Vintern 2007/2008 prioriterades vinterväghållningen av den del av huvudcykelnätet som går under benämningen stomcykelnätet. Prioriteringarna gäller snöröjning och halkbekämpning. Extra resurser möjliggör kortare inställelsetid och snabba åtgärdsstider.

Som ett test följs dessa insatser upp genom att fordonen som utför vinterväghållningen är utrustade med GPS.

Utöver de närmare 450 kilometer cykelbana som Trafikkontoret ansvarar för, finns det många kilometer cykelbana inom bostadsområden och i parker där ansvaret för drift och underhåll ligger på Park- och naturförvaltningen.

Vinterväghållning, barmarksrenhållning, underhållsbeläggning, trafikljus för cykel, belysning, gång- och cykeltunnlar och broar, potthål, dagvatten, röjning av grönt, trafikordningar som skyltar, linjer och upphöjningar sker kontinuerligt och i olika intervaller beroende på aktivitet.

## Underhåll olika årstider

- Sopning – görs året runt en gång i veckan i centrum, var fjortonde dag på övriga cykelnätet
- Sandupptagning – görs under mars och april.
- Snöröjning – görs inom tolv timmar.
- Halkbekämpning – görs alltid efter snöröjning. Vid halka sandas inom tolv timmar.
- Tillsyn av gång- och cykelbanorna – varje eller varannan månad.
- Hål i gatan, ”potthål” – åtgärdas inom ett dygn vid trafiksäkerhetsrisk, annars inom tio dagar.



Extra resurser till snöröjning och halkbekämpning har lett till snabba insatser.

# KOMMUNIKATION OCH PÅVERKAN



Göteborgs Stads miljömål

- minskad fossilbränsleanvändning
- ökad gång, cykel och kollektivtrafik



Cykelutmaningen är en arbetsplatskampanj som uppmuntrar medarbetarna att cykla till och från arbetet.

I kommunikationsarbetet har Trafikkontoret tre huvudsakliga relationer med Göteborgarna: som privatpersoner, som arbetsgivare/anställda och som barn och unga, främst via skolan.

## ARBETSPLATSER

### *Bearbetning av bolag och förvaltningar*

Att bygga relationer och sälja in fördelarna med ett ökat cyklande bland de anställda på bolag och förvaltningar har pågått sedan 2002 i samarbete med Västtrafik och Vägverket. Målet med projektet är att hjälpa arbetsgivare med inventering och analys av det egna resandet. Dessutom ska det bidra med

rådgivning för hur miljö- och trafikbelastningen och kostnaderna för det egna trafikarbetet kan minskas samtidigt som personalens hälsa förbättras.

Under 2007 gjordes ett 40-tal arbetsplatsbesök vid stadens kommunala bolag och förvaltningar och ungefär lika många hos privata arbetsgivare. De anställda fick cykelinformation och ledningen information om hur de kan arbeta med ökad cykling genom exempelvis säker parkering och väderskydd, dusch och omklädning, cykelpooler, cykelleasing, deltagande i Cykelutmaningen, egna tävlingar, uppmuntran med mera. Dessutom erbjöds möjligheten att genomföra Trafikkontorets webbaserade resvaneundersökning.



Med tillgång till dusch, omklädningsrum och säker cykelparkering och kanske till och med vinterdäck sponsrade av arbetsgivaren ökar antalet cyklister som cyklar till jobbet året runt.



Under 2007 besvarade cirka 5 100 personer vid 13 arbetsplatser i Göteborg den webbaserade resvaneundersökningen. Av dessa efterfrågade 277 specifik cykelinformation.

### 45 000 gör skillnad

Ett annat sätt att kommunicera cykel ur ett arbetsplatsperspektiv gjordes med satsningen "45 000 gör skillnad", där målgruppen var alla anställda i Göteborgs Stad. Målet för kampanjen var en beteendeförändring – att alla kommunanställda skulle göra sitt bästa för att inte ta bilen från och till jobbet. Kampanjen inleddes med ett brev hem till alla kommunanställda där mottagaren uppmanades att fundera över hur man transporterar sig i vardagen.

Under cykelveckan i april ordnades belöningsstationer och informationstålt för cyklister vid kommunala arbetsplatser med tävlingar och cykelservice. Veckorna före den europeiska mobilitetsveckan i september arrangerades ytterligare cykelaktiviteter vid de kommunala arbetsplatserna. Under mobi-

litetsveckan ställde 10 241 av de kommunanställda bilen och sparade tillsammans två varvs bilkörning runt jorden. 13 procent av dem som ställde bilen tog i stället cykeln.

En utvärdering av "45 000 gör skillnad" visar att 40 procent av dem som idag åker bil till arbetet i stället skulle kunna cykla. Projektet fortsätter under 2008.


### PRIVATPERSONER

I projektet Direktbearbetning för ändrade resvanor skickade Trafikkontoret under 2007 ut ett introduktionsbrev till 34 500 hushåll i olika områden i Göteborg. Totalt genomfördes därefter telefonsamtal med 15 800 hushåll. Av dessa ville 48 procent ha ytterligare information och mest intresserad var hushållen av cykelinformation.

I samband med att olika områden direktbearbetades genomfördes torgaktiviteter, två i Biskopsgården och en i Högsbo, där bland annat cykelinformation delades ut och besökarna erbjöds cykelservice.

Nya vägvanor startade 2004 med syfte att påverka Göteborgarna till nya och mer hållbara vägvanor. Nya Vägvanor är ett samlingsnamn för de utåtriktade kommunikationsaktiviteter som ska informera om och inspirera till ändrade resvanor.



 Blinkande belysning får enligt svensk lag enbart användas för att markera planerad sväng eller som varningssignal. Trafikkontoret har av Vägverket fått dispens från förbudet fram till juli 2008.

### *Cykelaktiviteter i Lundby*

I Lundby genomfördes en mängd aktiviteter riktade till privatpersoner under året: låncykelsystemet öppnades även för privatpersoner och i samband med detta skickades information ut till hushållen på i Eriksberg och Färjenäs och en cykeldag hölls på Eriksbergstorget. En tidning Nya Vägvanor skickades till alla 33 000 hushåll i Lundby. Ytterligare fyra torgaktiviteter hölls på olika platser i Lundby då bland annat cykelinformation delades ut.

### *Belysningsprojektet*

Hösten 2006 engagerade Trafikkontoret 1 000 cyklister i ett test av en ny typ av cykelbelysning där lampan drivs med hjälp av magneter och belysningen alltid lyser när man cyklar. Lampan är också fast monterad för att förhindra stöld. Syftet med projektet var att öka såväl användningen av belysning som cyklisternas synlighet och därmed minska cykelolyckorna. Projektet finansieras bland annat med pengar från Vägverkets Skyltfond.

Testet pågick under ett år och avslutades i oktober 2007. Rekrytering av cyklister skedde dels från Cykelutmaningen dels från förvaltningar och privata arbetsplatser i Göteborg.

Projektet har utvärderats på flera olika sätt, bland annat har Göteborgs cykelpoliser och sexton cykelhandlare intervjuats

Utvärderingen visar att användningen av belysningen i testgruppen ökade med fem procentenheter vad avser frambelysning och sex procentenheter vad gäller bakbelysning.

### *Cykelobservatörer*

Samtidigt som cyklisterna i Belysningsprojektet testade den nya belysningen fick de också erbjudandet att vara Trafikkontorets cykelobservatörer. De rapporterade sina iakttagelser på Nya Vägvanors webbplats ([nyavagvanor.se](http://nyavagvanor.se)). Det kunde gälla håll i beläggningen på cykelbanan, bristande belysning, begränsad sikt, krossat glas etc.



### *Aktiviteter i Belysningsprojektet*

- Publika arrangemang på Världskulturmuseet
  - Produktion av en belysningsfilm som visar fördelen med den nya belysningen
  - Test av demoversionen av cykelreseplaneraren
  - Synpunkter på en cykeltrafiklösning i ett specifikt område (Torslanda)
  - Kontinuerlig uppdatering av projektets webbplats
- Mer information på [www.nyavagvanor.se](http://www.nyavagvanor.se)

Användare, polis och branschfolk är positivt inställda till blinkande cykelbelysning.

### *Rescoachprojektet i Lundby*

Under våren 2006 fick bilisterna i Lundby erbjudande om att delta i ett rescoachprojekt. Målgruppen för projektet var vanebilister som använde sin bil 5-7 dagar i veckan. 64 personer deltog mellan augusti 2006 och februari 2007.

Deltagarna förband sig att ställa bilen och i stället vid minst tre tillfällen per vecka gå, cykla eller åka kollektivt. En coach hjälpte deltagarna att sätta upp personliga mål och att hålla motivationen uppe.

Utvärderingen visar att antalet bilresor minskade kraftigt. Antalet personer som cyklade eller gick till jobbet minst två dagar i veckan ökade från 18 till 49. Projektiden var så lyckad att konceptet nu vidareutvecklats och kommer att ingå i Trafikkontorets förslag till åtgärder till arbetsgivare.

### *Cykelveckan*

Under den nationella cykelveckan, vecka 17, arrangerade Trafikkontoret två cykeldagar för allmänheten i samarbete med organisationer och företag. På Hjalmar Brantingsplatsen och vid Stora Teatern kunde

man prata cykel och trafiksäkerhet men också få enklare cykelservice utförd. Aktiviteten på Hjalmar Brantingsplatsen lockade cirka 250 besökare och till det större arrangemanget vid Stora Teatern kom cirka 2 500. Under cykeldagarna delades cirka 500 påsar ut i samband med mindre aktiviteter. Påsarna innehöll cykelkarta, cykelfakta, reparationskit samt en förfriskning.

### *Cykelkurs för invandrarkvinnor*

Som ett led i att öka kunskapen om trafikregler samt att få flera i områden med låg andel cykelresor att cykla utbildades även under 2007 tio kvinnor med utländsk bakgrund från tio olika invandrarföreningar till cykelkursinstruktörer. Dessa höll i sin tur var sin cykelkurs med cirka tio deltagare på den egna invandrarföreningen. Totalt gick 120 kvinnor kursen varav ungefär hälften lärde sig att cykla. Nytt för 2007 var att en del av träningen bedrevs inomhus. Aktiviteten gjordes i samverkan med NTF och ABF och ska nu utvärderas.

Cykeldagen i april på Hjalmar Brantingsplatsen: Många tog chansen att få en genomgång av cykeln efter vintervilan.



## BARN OCH UNGA

### *På egna ben*

Genom utmaningen På egna ben vill Trafikkontoret lära elever i årskurs 4–6 hållbara resvanor. Under 2007 deltog 550 barn från 24 klasser. Tillsammans gick och cyklade de en sträcka som motsvarar två varv runt jordklotet!

Förutom att eleverna samlade poäng genom att gå och cykla till skolan ingick även ett stort antal övningar inom miljö, hälsa och trafiksäkerhet. Klasserna erbjöds bland annat besök av en ambulansförare som berättade om vikten av att använda cykelhjälm. Några klasser vann ett besök av en cykelreparatör som servade elevernas cyklar.

Utvärderingen av 2007 års utmaning ligger nu till grund för vidareutveckling av konceptet inför utmaningen 2008.

### *Krasch, boom, bang!*

Krasch, boom, bang! är en permanentutställning på Universeum om krock- och trafiksäkerhet som riktar sig till barn och unga. Trafikkontoret finansierar tillsammans med Vägverket en cykelhjelmsmonter och en hastighetsmonter samt farthinder, cirkulationsplatser och gångpassager.

I projektet På egna ben verkar Trafikkontoret för att ge unga hållbara resvanor.





# CYKELTJÄNSTER

## Cykelreseplaneraren

Med hjälp av en reseplanerare för cykel kan cyklisten hitta den bästa cykelvägen mellan två punkter utifrån krav på hastighet eller säkerhet. Cyklisten kan också ange vilken typ av cyklist man anser sig vara, till exempel normal eller kraftfull.

Trafikkontorets cykelreseplanerare ger förslag på vägval, anger hur lång vägen är och beräknar tidsåtgången. Dessutom talar den om hur mycket energi cyklisten kommer att förbruka.

Cykelreseplaneraren har under 2007 testats av en referensgrupp med 1 500 cyklister som lämnat förslag till förbättringar.

Tekniskt sett färdigutvecklades reseplaneraren under 2007 och under våren 2008 återstår att bygga


ihop den med andra informationsverktyg på [www.trafiken.nu](http://www.trafiken.nu). Tills vidare omfattar tjänsten endast Göteborgs Stad.

## Låncyklar för allmänheten i Göteborgs Stad

Syftet med låncyklar är att minska antalet korta bilresor, påvisa fördelarna med cykel som ett flexibelt och tillgängligt färdmedel och att lyfta fram cykel som ett bra komplement till andra sätt att förflytta sig. Redan i Trafikkontorets Cykelprogram från 1999 anges låncyklar som en åtgärd som staden bör medverka i för att öka cyklandet.

Låncyklar finns på flera platser runt om i Europa och har provats i liten skala i stadsdelen Lundby.

Under 2006 tog Trafikkontoret fram en idé-

 Göteborgs Stads reseplanerare finns på:

- [www.trafiken.nu](http://www.trafiken.nu)
- [www.goteborg.se](http://www.goteborg.se)
- [www.cykelreseplanerare.trafikkontoret.goteborg.se](http://www.cykelreseplanerare.trafikkontoret.goteborg.se)



Med hjälp av tjänsten Cykelreseplaneraren kan den som cyklar i Göteborgs Stad få en karta över resvägen, uppgift om resans längd, information om hur stor andel av färden som sker på cykelbana, beräknad restid och uppskattad kaloriförbrukning.

studie, Lånecyklar i Göteborg – från pilotstudie till full skala (Meddelande 21:2006), som ska ligga till grund för det fortsatta arbetet.

### *Lånecyklar för företag i Lundby*

Sedan hösten 2005 har Trafikkontoret som en del i arbetet i Lundby Mobility Center haft ett testsystem för lånecyklar för företag i området Lundby på Hisingen. Totalt finns cirka 125 cyklar fördelade på elva stationer mellan Eriksberg i väster och Lundbyhamnen i öster. Under 2007 förlängdes avtalet med två år till 2009.

I slutet av 2007 var dryg 50 företag anslutna till poolen. Från och med juni 2007 öppnades systemet för allmänheten. Samtidigt arrangerades en lånecykelaktivitet för privatpersoner vid Eriksberg.

Användningen av lånecyklarna bland de anslutna företagen ökade med 18 procent jämfört med 2006 och totalt gjorde företagen närmare 2 500 lån under 2007. Flitigaste användaren var svt.

### *Cykelpool i för kommunanställda i city*

Under 2007 väcktes idén om en cykelpool för kommunanställda i och kring Traktören. En inventering visade att nio förvaltningar eller bolag ville vara med i cykelpoolen. Trafikkontoret tog också fram ett webbaserat bokningssystem.

Cykelpool Traktören invigdes i september 2007.

### *Leasingcyklar för anställda på Trafikkontoret*

Ett koncept till leasingcykelavtal och cykelservice för tjänstemännen på Trafikkontoret arbetades fram under 2006. Verksamheten startade i januari 2007.

Villkoret för att få leasingcykel är att den anställde åtar sig att cykla till och från arbetet under en viss tid av året. Den som cyklar minst nio månader per år får hela leasingkostnaden betald av Trafikkontoret. I leasingavtalet ingår även ett antal fria servicetillfällen. Förmånen är skattepliktig.

Även anställda som cyklar med egen cykel till och från jobbet kan få service och tillbehör betalda av arbetsgivaren som en skattepliktig förmån.

Från juni 2007 har även privatpersoner tillgång till cyklarna i det lånesystem som sedan 2005 varit tillgängligt för företag i stadsdelen Lundby.



### CykelreseCentrum

I satsningen att höja cykelns status och öka cykelservice till invånarna ingår planeringen av ett cykelresecentrum i anslutning till Göteborgs resecentrum. Under våren 2007 gjordes en kartläggning av förutsättningarna. Fotomontage och skisser togs fram för ett underjordiskt cykelcentrum för 550 cyklar och service under Drottningtorget.

CykelreseCentrum består av tre olika delar

- Cykelcentrum med tillgång till cykelservice, information, butik med cykeltillbehör, bevakad parkering med mera
- Cykelparkeringar "Hållplats Nordstan" som byggs 2007–2008
- Cykelparkeringsgarage under Drottningtorget

### Cykelbarometer

Under 2007 sattes det upp en cykelbarometer vid Skeppsbron. Det är stadens tredje cykelbarometer och därmed har tre av de fyra stomcykelstråken cykelbarometer.

En cykelbarometer räknar och visar direkt hur många cyklister som passerar varje dag och under året. Syftet är att synliggöra antalet cyklister som passerar.

### Cykelkartor på nätet

Under slutet av 2006 och början av 2007 producerades en ny cykelkarta och de tre tidigare kartorna ersattes av *en* karta. Ena sidan visar hela Göteborg samt delar av kranskommunerna Mölndal och Partille. Den andra sidan innehåller en mer detaljerad karta av Göteborgs centrum samt ytterligare information och regler om cykling.

Den nya kartan trycktes i 60 000 exemplar och cirka 55 000 kartor delades ut under 2007. Via internet kan man ladda ner cykelkartan i elva olika delar. Kartan går att ladda ner från [www.trafiken.nu](http://www.trafiken.nu).

### Miljöpris till Trafikkontoret

Under 2007 fick Göteborgs Stad Trafikkontoret Arlanda Express miljöpris för "en offensiv satsning när det gäller miljövänligt resande för kommunens anställda". I motiveringen lyftes bland annat fram leasingcyklar och tjänstebilpool. Prisutdelare var infrastrukturminister Åsa Torstensson.

Arlanda Express miljöpris finansieras av Arlanda Express och Länsförsäkringar, medan Naturskyddsföreningen ansvarar för valet av pristagare. Syftet är att uppmuntra svenska företag, myndigheter och organisationer att miljöanpassa sitt resande och uppmärksamma dem som lyckas bäst med detta.

Cyklarna i Traktörens cykelpool står uppställda på Traktörens innergård.



# MEDIA

## TRYCKSAKER

- Cykelfaktafolder
- Ny cykelkarta
- Ta cykeln till jobbet
- Låncyklar på älvstranden
- Förslag till cykelparkeringsnorm
- Utformningsprinciper för cykelparkering

## WEBBPLATSER

- [www.tk.goteborg.se](http://www.tk.goteborg.se)
- [www.nyavagvanor.se](http://www.nyavagvanor.se) (med bland annat belysningsprojektet, rescoachprojektet)
- [www.trafiken.nu](http://www.trafiken.nu) (med bland annat cykelkartan och cykelreseplaneraren)
- [www.visionlundby.goteborg.se](http://www.visionlundby.goteborg.se) Vision Lundby
- [www.clearchannel.se](http://www.clearchannel.se) Låncyklar i Göteborg för företag och privatpersoner
- [www.cykelutmaningen.se](http://www.cykelutmaningen.se)

## TIDNINGAR, RADIO, TV

- Pressrelease inför cykelveckan
- 'Radiopotat' 16–21 april inför Stora Cykeldagen. Totalt 98 införanden à 30 sekunder.
- Annons i GP 20 och 21 april inför Cykelveckan.
- Positiva hälsoeffekter när bilen stannar hemma. GP 4 februari 2007.
- Inbitna bilister coachas till cyklister; Vårt Göteborg nr 2, 2007.
- På två hjul mot bättre hälsa; Vårt Göteborg nr 2, 2007.
- Dags att göra cykeln vårfin; Vårt Göteborg nr 2, 2007.
- Lyckat att coacha vanebilister att ta buss och cykla; Vårt Göteborg 10 september 2007.
- Tio kilo lättare efter bilavväjning; Metro 17 september 2007.
- Cykelcoachen blev succé. City 27 september 2007.





# SAMVERKAN OCH NÄTVERK

## **INTERNT: Cykelnätverk på Trafikkontoret**

Cykelnätverket på Trafikkontoret med representanter från samtliga avdelningar träffas för att diskutera aktuella cykelfrågor. Det kan gälla byggnation av cykelbanor, drift och underhåll, cykelkampanjer etc. Syftet är att öka samarbetet och förbättra förståelsen och kunskapen för de olika avdelningarnas cykelarbete. Tre träffar hölls under 2007.

## **REGIONALT: Vägverkets cykelnätverk**

Vägverkets sammankallar kontinuerligt kommunerna runt Göteborg till möte för att utbyta erfarenheter kring cykel. Under 2007 arbetade nätverket aktivt med bland annat cykelparkering vid hållplatser och genomförde test av låsbara cykelparkeringar vid knutpunkter i Mölndal och Kungälv.

Under året tog Vägverket bort Stockholm, Göteborg och Malmö ur redovisningen till regeringen


vad gäller framtida behov av satsningar för att nå ett ökat cyklande. Detta gav upphov till ett arbete med syfte att uppmärksamma Vägverket nationellt om behoven i Göteborgsregionen vad gäller investeringar inom området cykel.

En kartläggning och prioritering av vilka statliga vägar som bör ha cykelvägar genomfördes också med syfte att översändas till Vägverket centralt.

## **INTERNATIONELLT: Spicycles**

EU projektet SPICYCLES påbörjades i januari 2006 och ska pågå i tre år. Projektet syftar till att öka cyklandet i europeiska städer. Samarbete sker mellan städerna Göteborg, Barcelona, Berlin, Bukarest, Ploiesti och Rom. Under 2007 har det varit tre träffar:

- Berlin. Tema Lånecyklar.
- München. Tema Cykelkommunikation.
- Ploiesti. Tema Cykelplanering, infrastruktur.

 SPICYCLES webbplats:  
<http://spicycles.velo.info>

Arbetsområdena på lokal nivå innefattar fyra olika områden:


1. Lånecyklar
2. Kommunikation och marknadsföring av cykel
3. Cykling i planeringsprocessen (cykelresecentrum och stomcykelnätet)
4. Samverkan och nätverksbyggande (internt cykelarbete på Trafikkontoret samt mellan olika förvaltningar)




Under 2007 arbetade Vägverkets cykelnätverk med bland annat cykelparkeringar vid hållplatser

# EKONOMI

## INTERN FINANSIERING

 Klimp är ett statligt stöd till kommuner och andra lokala aktörer för investeringar som minskar utsläppen av växthusgaser.

 Skyltfonden bygger på intäkterna från försäljningen av personliga registreringsskyltar. Den är ett komplement till traditionella forskningsfonder genom att den är öppen för alla att söka medel från.

### *Investeringar och nybyggnation*

I budget för cykelinvesteringar 2007 fanns 25 miljoner kronor avsatta. Totalt har det investerats över 35 miljoner kronor i cykelbanenätet under 2007 varav Trafiknämnden stått för cirka 25 miljoner av investeringarna. Övrig finansiering har skett genom samfinansiering, exploatering eller via andra projekt där cykel ingått.

### *Drift och underhåll*

Kostnaden för drift och underhåll av cykelbanenätet uppgick till 24 miljoner kronor 2007.

## EXTERN FINANSIERING

### *Klimp 2007–2009*

Under 2007 har 1,7 miljoner kronor investerats av tilldelade Klimp-medel för byggnation av cykelparkering vid Resecentrum och ytterligare cirka 1 miljon kronor använts för projektering, undersökningar och marknadsföring.

### *Skyltfonden*

Skyltfonden vid Vägverket stödjer projekt inom trafiksäkerhetsområdet. Trafikkontoret får 175 000 för Belysningsprojektet.

### *Spicycles*

Trafikkontoret deltar i EU-projektet Spicycles och har fått 2,5 miljoner kr för 2006–2008.



### *Del av investeringar i cykelbanenätet under 2007*

Tideräkningsgatan	4,7 mkr
Fiskhamnsmotet	1 mkr
Litteraturgatan	2 mkr
Radiovägen	1,7 mkr
Oljevägen	12 mkr
Gibraltargatan	0,8 mkr
Lillebyvägen	1,5 mkr
Cykelparkering Resecentrum (inkl 2008)	3,6 mkr
Övriga åtgärder	5 mkr
Summa cirka	33 mkr





Sverigeleden





**Göteborgs Stad**  
Trafikkontoret

Trafikkontoret  
Box 2403, 403 16 Göteborg  
Telefon: 031-368 00 00  
[www.goteborg.se](http://www.goteborg.se)

