



Göteborgs Stad  
Trafikkontoret

# Cykelåret i Göteborg 2009



## Innehåll:

<b>CYKELSTADEN GÖTEBORG</b> . . . . .	<b>3</b>
<b>FAKTISK KVALITET OCH STANDARD</b> . . . . .	<b>7</b>
<b>Framkomlighet</b> . . . . .	<b>7</b>
<b>Tillgänglighet</b> . . . . .	<b>8</b>
<b>Trafiksäkerhet</b> . . . . .	<b>10</b>
<b>Trygghet</b> . . . . .	<b>11</b>
<b>Standard på cykelbanan</b> . . . . .	<b>11</b>
<b>PERSONLIGA FAKTORER – ÖKA INDIVIDENS VILJA ATT VILJA CYKLA</b> . . . . .	<b>12</b>
<b>SAMVERKAN OCH NÄTVERK</b> . . . . .	<b>15</b>
<b>MEDIA</b> . . . . .	<b>16</b>
<b>EKONOMI</b> . . . . .	<b>17</b>
<b>DIAGRAM OCH TABELLER</b> . . . . .	<b>17</b>

# Cykelstaden Göteborg

## – faktorer för ökat cyklande

För att öka antalet cykelresor i Göteborg arbetar Trafikkontoret utifrån att det finns en rad faktorer som påverkar cyklandet. De faktorer som staden direkt kan påverka är systemfaktorer som berör kvalitet och standard samt vissa tjänster. De definierade systemfaktorerna är framkomlighet, tillgänglighet, trafiksäkerhet, trygghet och standard på cykelvägarna.

Dessutom finns det faktorer som staden endast kan påverka indirekt för att öka cyklandet, de kallar vi personliga faktorer. Exempel på personliga faktorer som har betydelse är individuella värderingar och livsstil.

Ytterligare faktorer som direkt påverkar antalet cykelresor i Göteborg är faktorer som väder, vind, bensinpris och kollektivtrafiktaxa. På de flesta håll i Sverige regnade det enligt SMHI mer än normalt under 2009. Göteborg var inget undantag. Här kunde man konstatera den högsta julinederbörden sedan 1939 (170 mm).

Enligt SVT:s så kallade ”sol-liga” hade Göteborg under 19 juni-6 augusti 2009 383 soltimmar, att jämför med ettan Visby som hade 527 soltimmar, se diagram sidan 19.

Det högsta månadsgenomsnittet för bensinpriset 2009 var 12,97 kronor (juni). Året innan låg den högsta summan på 13,86 kronor. Också den registrerade i juni, se diagram sidan 19.

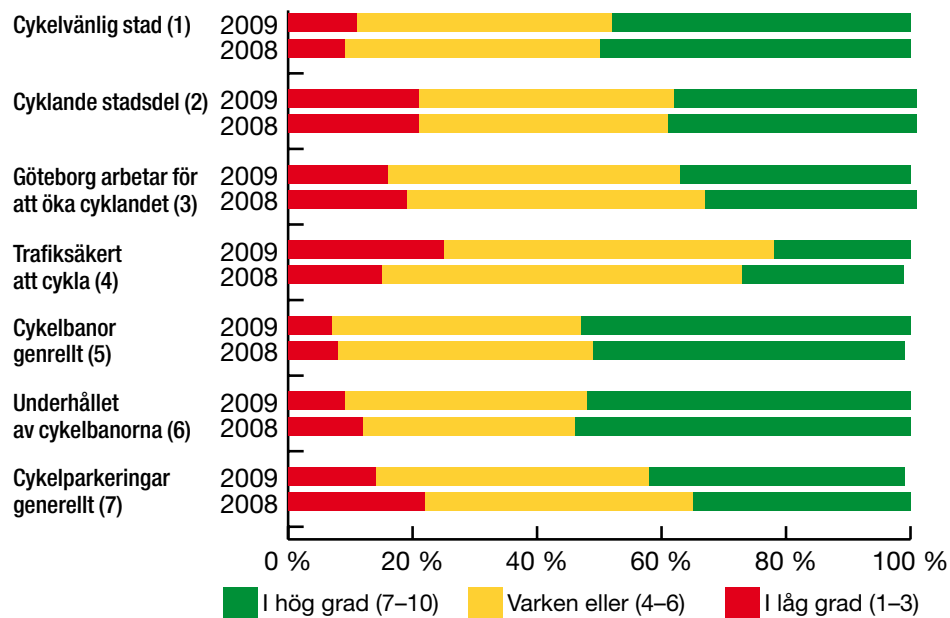
Cykeltrafiken varierar kraftigt både mellan olika dagar och över året. Vädret är en starkt bidragande faktor till variationen. Sommarperioden (andra och tredje kvartalet 2009) visar på en ökning av cykeltrafiken med 4 procent jämfört med samma period 2008.

# CYKELSTADEN GÖTEBORG

## VAD TYCKER GÖTEBORGARNA?

Är Göteborg en cykelvänlig stad? Ja, det tycker nästan hälften av göteborgarna. I en undersökning utförd 2008 och 2009 uppger 50 procent av de tillfrågade att Göteborg i hög grad är en cykelvänlig stad.

Nedan redovisas de nyckeltal som Trafikkontoret följer över tid.



- 1) Hur stor andel av göteborgarna som tycker att Göteborg är en cykelvänlig stad
- 2) I vilken omfattning göteborgarna anser att man cyklar i den stadsdel man bor
- 3) I vilken omfattning göteborgarna tycker att Göteborgs Stad arbetar för att öka cyklandet
- 4) I vilken omfattning göteborgarna tycker att det är trafiksäkert att cykla i Göteborg

- Nyckeltal som enbart rör cyklister:
- 5) Nöjdheten med cykelbanorna
  - 6) Underhållet av cykelbanorna
  - 7) Cykelparkeringar generellt i Göteborg

## SYNPUNKTER TILL 15 00 17

Under 2009 tog kundtjänsten 15 00 17 emot 997 samtal som rörde cykel och cykelbanor. De vanligaste områdena fördelade sig enligt: renhållning (21%), gatuunderhåll (20%), växtlighet (9%), skyltar (6%), belysning (6%), trafikfrågor (6%) och trafikplanering (3%). Dessa är några av de uppgifter som ligger till grund för det fortsatta kvalitetsarbetet.

## CYKELRESOR/RESANDEUTVECKLING

Färdmedelsfördelningen över åren 2006–2009 visar att göteborgarna (13–84 år) är ganska stabila i sina val av färdmedel (bil, kollektivt, cykel, till fots).

Färdmedelsfördelningen är baserad på tidigare utförda resvaneundersökningar, Trafikkontorets maskinella mätningar och Västrafiks stämplings- och försäljningsstatistik. 2009 gjordes ingen resvaneundersökning i Göteborg.

Tidigare resvaneundersökningar visar på en liten uppgång för cykel. Uppgången är dock för liten för att den ska kunna anses säkerställd. Tendensen är att cyklingen inte minskar utan istället långsamt ökar.

Färdmedelsfördelningen varierar med resornas längd. Andelen resor som görs med cykel eller till fots minskar naturligt i takt med att resorna blir längre.

För mer information se tabell sidan 18.

## CYKELBAROMETER

Tre av de fyra stomcykelstråken har en cykelbarometer, som räknar hur många cyklister som passerar varje dag och under året. Resultaten av räkningarna visas direkt på plats för trafikanterna som passerar. Mätningarna visar att 4 procent fler cyklister har passerat våra 17 mätstationer under mars till och med oktober 2009 jämfört med 2008.



Cykelbarometern visar hur många cyklister som passerar.



## CYKELSEMINARIUM

I juni anordnade Trafikkontoret ett seminarium på Stadsmuseet för cykelintressenter i Göteborg. Framst riktade sig seminariet till kollegor i staden som även de arbetar med vårt gemensamma mål att öka cyklingen. Delar ur rapporten "Undersökning kring vad göteborgarna tycker om att cykla i Göteborg" (genomförd av Splitvision Research 2008) redovisades. Undersökningens fokus låg på cyklisterna och på hur man kan hitta potentiella cyklisterna bland gruppen bilister.

Cykelundersökningen har legat till grund för Trafikkontorets kommunikationsarbete runt cykel 2009. En mindre uppföljning av undersökningens nyckeltal genomfördes under 2009 (se sidan 3).

Hela undersökningen finns att läsa på: [www.nyavagvanor.se](http://www.nyavagvanor.se)

## EN KAMPANJ OM VAD GÖTEBORGS STAD GÖR FÖR ATT ALLA GÖTEBORGARE ENKELT SKA KUNNA CYKLA

Kampanjen pågick under några veckor i slutet av april. Syftet med kommunikationen var att göra göteborgarna (framförallt de som inte cyklar så ofta) medvetna om vad staden har satsat på under ett antal år, både i infrastruktur och tjänster. Informationen spreds främst genom annonser i dagspress, men även i sammanställd form i samband med en rad genomförda cykelaktiviteter under vår och höst.

En utvärdering av kommunikationsinsatsen visade att cirka 110 000 göteborgare hade sett budskapet och cirka 45 000 har reflekterat över vad Göteborgs Stad gjort för cyklisterna och fått en större kunskap om detta än tidigare.

### CYKELSYMBOL

Som en sammanhållande länk i allt kommunikationsarbete har en ny cykelsymbol tagits fram under året. Syftet med symbolen är att stärka Cykelstaden Göteborg. Symbolen har bland annat använts i arbetet med cykelservicestationerna, i presentationer, i annonser och broschyrmaterial etc.



**I år spenderar vi miljoner på förbättringar för Göteborgs hjälmarna. Och vi pratar inte om hockeyspelare.**

I Göteborg har vi ett långsiktigt mål att öka antalet cyklisterna och minska biltrafiken. Väket i sin tur bidrar till en trafikmiljö som är säkrare, effektivare och vänligare mot både människor och miljön.

- Vi bygger 400 nya cykelställen i och utanför staden och vid hållplatser.
- På Hjälmar Drängingsgatan har vi byggt en ny cykelbana med...

Vår är...

**Vill du veta vart dina skattepengar tar vägen? Ladda ner en karta.**

**Vårt recept för en bättre miljö: ge alla egna vägar.**

Som cyklist är du extra utsatt i trafiken. Särskilt när du behöver dela plats med bil, lastbil och motorcykel. Därför arbetar vi för att ge Göteborgs cyklisterna egna vägar att trampa på. Vägar där du slipper andra fordon och kan ta dig fram snabbt och säkert. Ett exempel är utbyggnaden av stans storcykelväg, 30 kilometer med breda och välskötta cykelbanor som löper längs Göteborgs centrum och omgivningarna. Storcykelvägen är fastställt av Trafiknämnden och skyddat mot förstöringar. Det innebär att vi på Trafikkontoret har som prioritet att ständigt underhålla det. Både opåskalat, genom till exempel grus- och sandläggning, och påskalat, när någon kör över sig om ett hål, som att det ligger gräspåsar på banan.

Under 2009-2010 fortsätter vi bygga ut såväl storcykelvägen som övriga cykelbanor. Målet är att göra Göteborg till en ännu bättre stad för cyklisterna. Väket i sin tur bidrar till en trafikmiljö som är säkrare, effektivare och vänligare mot både människor och miljön.

Vill du att vi ska åtgärda något på din cykelbana, eller har du andra synpunkter på Göteborgs cykelplanering? Mejla till [150017@goteborg.se](mailto:150017@goteborg.se).



- Centrum - centrala Hisingen/Eriksgränd
- Centrum - Partille
- Centrum - Mölndal
- Centrum - Älvsborgströten



Vad har Göteborg gjort för att förbättra villkoren för cyklisterna? Det var en fråga som Trafikkontoret besvarade i en kampanj som främst gick i dagspress.

## 7 PILOTPROJEKT FÖR EN BÄTTRE CYKELSTAD

Inom ramen för arbetet med "Cykel i Göteborg" bedrivs sju pilotprojekt i syfte att pröva nya tankegångar och grepp för att öka attraktiviteten för cykel som transportslag. Inspirationen till pilotprojekten kommer från en studieresa till Danmark som politiker och tjänstemän genomförde under 2008. Syftet med "Cykel i Göteborg" är att stimulera och underlätta arbetet med befintliga och planerade cykelsatsningar, såväl internt på Trafikkontoret som hos Trafikkontorets samarbetspartners.

**Prioritering detaljplaner:** Göteborgs Stad har som mål att öka andelen personer som åker kollektivt och cyklar samt att minska bilåkandet. För att göra det mer attraktivt att cykla bör Trafikkontoret ytterligare fokusera på att "tänka cykel" i program- och detaljplanarbetet. På så sätt ger Trafikkontoret ännu bättre förutsättningar för snabba och trafiksäkra gång- och cykelbanor i Göteborg. Dessutom bör gång- och cykelbanenätet prioriteras tidigt och planunderlag tas fram före planunderlag för gatorna för biltrafik.

Trafikkontoret arbetar systematiskt med att cykelbanor tidigt ska hamna på program- och planförfattarnas bord och arbetet ska ses som långsiktigt.

**Signalprioritering och Grön våg för cyklisterna:** I arbetet med att göra Göteborg till en cykelvänlig stad har Trafikkontoret under året utrett möjligheterna till så kallad grön våg för cyklisterna samt även studerat möjligheterna till att förbättra för cyklisterna vid trafiksignalerna. Studien är avgränsad till de fyra stomcykelstråken eftersom dessa är utpekade som extra viktiga för arbetspendling med cykel. Resultaten från rapporten är tänkt att kunna användas även på andra cykelstråk i Göteborg.

Rekommendationen från rapporten är att kollektivtrafiken och dess prioriteringar även fortsättningsvis bör komma i första hand och cykeltrafiken i andra hand. Som ett resultat av rapporten kommer under 2010 mellan 5–7 trafiksignaler utmed stomcykelnätet att utrustas med radardetektor, bland annat för att förlänga pågående cykelgrönt när sent ankommande cyklister detekteras och för att detektera cyklister i de tillfarter där trafiksignalen kräver en anmälan från cyklisten (vilket betyder att cyklisten vid dessa signaler inte behöver trycka på signalen för att få grönt). Direkt cykelprioritet kommer att prövas i korsningen



"Cykel i Göteborg" är ett projekt som ska öka andelen resor med cykel i Göteborg.



Munkebäcksgatan – Torpavallsgatan. Andra korsningar utmed stomcykelnätet har inte bedömts möjliga för direkt cykelprioritet utifrån den övergripande principen att kollektivtrafiken ska ha första prioritet.

De fyra stomcykelstråken har också undersökts utifrån möjligheterna till ”grön våg” för cyklisterna. Utifrån principen att kollektivtrafiken ska ha första prioritet – och att avstånden mellan trafiksignalerna ska vara relativt korta – finns det ingen lämplig sträcka utmed stomcykelnätet att pröva ”grön våg” på.

**Färgade cykelöverfarter:** På många ställen i Europa finns färgade cykelbanor/cykelöverfarter. Markeringarna underlättar för både cyklister och andra trafikanter att se var cykelbanan/cykelöverfarten går.

Färgade cykelöverfarter kommer att prövas i Göteborg i samband med att en ny cykelbana byggs 2010. Färgade cykelutfarter har prövats tidigare i Göteborg, men dessa prov har visat på vissa problem med hållbarhet samt friktion. Nytt prov ska ske med annat materialval.

Cyklisters och bilisters upplevelse av cykelöverfarterna kommer att undersö-



Separerad cykel- och gångväg – ett sätt att skapa trygghet i trafiken.

kas både före och efter införandet. Syftet är att tydliggöra cykelöverfarten och öka orienterbarheten för cyklister.

**Cykelparkering:** Under hösten 2008 gjorde Trafikkontoret en inventering av antalet cykelställ i centrala staden (se tabell sidan 17). I inventeringen ingick att räkna ställen på respektive plats och ange hur många som parkerar på respektive plats med mera.

På de platser där beläggningen var över 80 procent bedömde Trafikkontoret att det behövde byggas ytterligare cykelställ.

Som följd av inventeringen byggde Trafikkontoret under 2009 cirka 440 nya cykelparkeringsställ i centrala staden och vid större kollektivtrafikhållplatser. Vid till exempel Drottningtorget/Slussplatsen byggdes cirka 140 nya cykelställ. Antalet cykelställ i centrala staden är nu cirka 7 400 st.

De riktlinjer för cykelparkering som togs fram 2008 började under 2009 att arbeta in i kommunens parkeringsnorm/tal.

**Separering gång/cykel:** Kollisioner mellan gående och cyklister inträffar sällan i Göteborgstrafiken. Men både gående och cyklister känner en stark oro för varandras beteende i trafiken.

Under hösten 2009 utreddes därför en separering av gång- och cykelbana. Syftet är att redovisa de olika lösningar som i dag används samt att komma på eventuella lösningar som tidigare inte använts i Göteborg.

**Kommunikationsplan:** Utifrån kunskapen som inhämtades i undersökning som utfördes 2008, riktad mot cyklister och potentiella cyklister i Göteborg, utformades en kommunikationsplan för Trafikkontorets information och kommunikation kring cykel 2009. Planen innehöll både en kommunikations- och aktivitetskampanj med syfte att påvisa vad Göteborgs Stad gör och har gjort för att underlätta cyklandet. Men också kommunikation i syfte att öka viljan att cykla med namnet ”Upptäck cykeln igen!”.

# FAKTISK KVALITET OCH STANDARD

## Framkomlighet

### CYKELNÄTET I GÖTEBORG

Cykelnätet i Göteborg består av stomcykelbanor, övergripande cykelbanor samt lokala cykelbanor. Under 2009 fortsatte arbetet med att i huvudsak bygga ut stomcykelbanorna och de övergripande cykelbanorna. Under året byggdes sammanlagt cirka 9 kilometer ny cykelbana och 46 000 kvadratmeter fick ny beläggning på det befintliga cykelvägnätet.

Säkerhet, trygghet och separering av gående och cyklister prioriteras. Utbyggnad av fler cykelparkeringar, förhöjda cykelöverfarter, kompletterande cykelbanebelysning, borttagning av farliga hinder som stolpar, gångslussar och dylikt på och vid sidan av cykelbanorna och uppsättning av ny cykelvägvisning är exempel på förbättringar.

### NYA CYKELBANOR

På Ånäsavägen (Storkgatan – Gamlestadsvägen) byggdes 2009 en ny cykelbana. Även på Sankt Pauligatan (Södra Gubberogatan – Femkampsgatan) byggdes en enkelriktad cykelbana uppför den branta backen.

### STOMCYKELNÄTET

Detta cykelnät består för närvarande av stråken:

- centrum – centrala Hisingen/Eketrägatan
- centrum – Partille
- centrum – Mölndal
- centrum – Älvsborgsbron

Under året har Centrum –Partille uppgraderats på sträckan norr om Ullevi och på sträckan öster om Torpaskolan. Centrum – centrala Hisingen/Eketrägatan har uppgraderats på i huvudsak norra sidan mellan Vågmästareplatsen och Eketrägatan. Centrum – Älvsborgsbron har uppgraderats på sträckan Älvsborgsbron till Fiskhamnsmotet.

### ”FELANDE LÄNKAR”

En så kallad ”felande länk” är en cykelbanesträcka som saknas i ett befintligt cykelbanestråk. Under 2009 byggdes flera ”felande länkar” bort i det övergripande cykelbanenätet: Södra Särövägen delen Billdals Kyrkby – Berghaga; Skeppsgossegatan delen Såggatan – Kommendörsgatan påbörjades; Ånäsavägen delen Storkgatan – Gamlestadsvägen. Ingår i Partihandelsförbindelsen; Sankt Pauligatan delen Södra Gubberogatan – Femkampsgatan; Mellbyleden mellan Bergsjövägen och Utbyvägen; Ljusårsvägen delen Astronomgatan – Stjärnbildsgatan; Eriksdal i Rödbo (samordnades med kollektiv och miljöåtgärder); Tagenevägen delen Södra Tagenevägen – Nortagenevägen.

De uppgraderingar av befintliga cykelbanor som skett i år på det övergripande GC-nätet är i huvudsak byggande av förhöjda cykelöverfarter i korsningar som till exempel Karl Johansgatan vid Långedragsvägen och fysisk farddämpning av blandtrafikgator.

### CYKELBRO ÖVER GÖTA ÄLV

Sedan 2001 har det pågått en utredning kring en låg och öppningsbar gång- och cykelbro över älven i centrala Göteborg. Syftet med bron är att förbinda de båda älvstränderna på ett för gång- och cyklister lättillgängligt sätt. Dagens centrala förbindelser som Götaälvbron och Älvsborgsbron är högbroar som har en barriäreffekt för gående och cyklister. Cykelbron skulle också medföra ett centralt gång- och cykelstråk relativt förskonat från störande avgasutsläpp.

Projektet lämnade 2007 in en ansökan till Miljödomstolen om tillstånd för vattenverksamhet. Förhandlingarna i Miljödomstolen hölls den 16 juni 2008.

Miljödomstolen avslog 2008-07-02 kommunens ansökan om att få bygga bron med den sammanfattande bedömningen att fördelarna med bron inte överväger kostnaderna samt risken för skador och olägenheter av den.

Miljödomstolen byggde sin bedömning på Länsstyrelsens och Sjöfartsverkets ifrågasättande av nyttan och säkerheten och kommenterade inte sökandens omfattande utredningar och analyser som visade att både nyttan och säkerheten är tillfredställande.

Kommunen har valt att överklaga Miljödomstolens beslut till Miljööverdomstolen (Svea Hovrätt). Överklagandehandlingarna skickades in de 11 september 2008.

Miljööverdomstolen avslog 2009-11-16 kommunens ansökan om att få bygga bron. Ett av skälen till avslaget var så länge det pågår hamnverksamhet i Frihamnen är olägenheterna med en bro för stora.

Kommunen har beslutat att överklaga Miljööverdomstolens avslag till Högsta domstolen.

### **CYKELVÄGISNING**

2009 togs en Cykelvägvisningsplan fram. Denna beskriver hur vägvisningen i Göteborg ska se ut.

Cykelvägvisningen i de nordöstra stadsdelarna byggdes klart under året. Stora delar i Väster är också färdigbyggt och cykelvägvisningen i centrala staden kommer att kompletteras. Centrala och Östra Hisingen är sedan tidigare klara.



Cykelpoolen som finns i kvarteret Traktören används av personal på nio förvaltningar i Göteborgs Stad.

## **Tillgänglighet**

### **CYKELPARKERING**

Under 2009 byggdes cirka 440 nya parkeringsställ i centrala Göteborg och vid större kollektivhållplatser. Antal cykelställ i centrala staden uppgår nu till 7 400 stycken.

### **CYKELPOOL FÖR KOMMUNANSTÄLLDA**

Cykelpoolen som finns i kvarteret Traktören används av personal på nio förvaltningar i Göteborgs Stad. 2009 fanns 123 registrerade cykelpoolanvändare (2008 fanns det 174 stycken) och cyklarna bokades vid 788 tillfällen (jämfört med 642 år 2008). Bokningarna sker via ett webbaserat bokningssystem. Under året minskade antalet cyklar i systemet från 18 till 13 på grund av stölder. Fem av cyklarna utrustades under året med vinterdäck.

### **LÅNECYKLAR**

Under året har en upphandling av ett reklamfinansierat låncykelsystem för centrala Göteborg genomförts. Avtal är planerat att tecknas i början av 2010 för att systemet ska kunna tas i bruk under 2010. En arbetsgrupp med representanter från Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret, Park- och Naturförvaltningen och Trafikkontoret har arbetat fram och förberett cirka 70 platser i centrala staden där låncykelstationerna är tänkta att placeras.

Sedan 2005 finns redan i stadsdelen Lundby en pilot för ett låncykelsystem, bestående av 125 cyklar som både allmänhet och företag kan använda. Cyklarna är fördelade på tio stationer, mellan Eriksberg i väster till Lundbyhamnen i Öster. Totalt gjordes under året 2 083 lån, vilket är en minskning med cirka 19 procent från föregående år.

### **CYKELRESEPLANERAREN**

Cykelreseplaneraren är en webbaserad tjänst som finns på [www.trafiken.nu](http://www.trafiken.nu). Under 2009 hade sidan 31 696 besökare (36 200 besök under 2008). Cykelreseplaneraren ger förslag på vägval, anger hur lång vägen är och beräknar tidsåtgången. Dessutom visar den höjdskillnad och hur mycket energi cyklisten förbrukar. Under 2009 har tjänsten utökats med information över cykelparkeringar och cykelservicestationer i Göteborg.



Information om Cykelreseplaneraren ges vid alla externa aktiviteter som Trafikkontoret håller.

Arbetet med att förbättra och utveckla tjänsten fortsätter. Möjligheterna att få med applikationen i mobiltelefonen ses över.

## CYKELKARTA

Under 2009 togs en ny upplaga av den populära cykelkartan fram. Den ena kartsidan visar hela Göteborg samt delar av kranskommunerna Mölndal och Partille, den andra centrum i förstoring. Nytt är att cykelservicestationerna finns med. Det finns även ett koordinatsystem på kartan som gör det lättare för användaren att hitta ett av de närmare femtioalet cykelservicestationer som finns i Göteborg.

2009 gjordes även en undersökning av hur cykelkartan kan synliggöras och distribueras på ett optimalt sätt. Följande parametrar ansågs viktiga att fokusera på:

- En lagrings- och distributionskedja med tydliga rutiner och ansvariga kontaktpersoner
- En stor mängd ombud som aktivt tar emot och förmedlar kartan till sina kunder
- En praktisk och attraktiv hållare eller ställning som underlättar för ombuden att synliggöra och sprida kartan

Cykelkartan finns att beställa på [www.nyavagvanor.se/cykelkartan](http://www.nyavagvanor.se/cykelkartan) och ladda ned på [www.trafiken.nu](http://www.trafiken.nu)

## CYKELSERVICE

I dag kan alla som cyklar i Göteborg pumpa cykeln gratis på 48 ställen i Göteborg. Det är cykelaffärer, cykelreparatörer, organisationer och bensinstationer som i samarbete med Göteborgs Stad Trafikkontoret erbjuder gratis pumpning och i vissa fall även möjlighet till lån av enklare verktyg för justering av cyklar. För att cyklisten ska hitta rätt pryder en gul cykeldekal, utformad som en pratbubbla med en cykelsymbol, dörren till pumpstället.

*På cykelpumpen vid Vasagatan finns tydliga instruktioner som visar hur pumpen fungerar.*

## CYKELPUMP PÅ VASAGATAN

I november invigdes en ny cykelpump på Vasagatan. Pumpen är både vandal-säker och anpassad för att fungera oavsett väderlek och årstid. Pumpen ska efter tre månader utvärderas utifrån sin driftsäkerhet. Ambitionen är att under 2010 placera ut ytterligare publika cykelpumpar vid främst kollektivtrafikknutpunkter.

## CYKEL VID RESECENTRUM

Under 2009 har arbetet med att få till bättre förutsättningar för cyklister i området kring Resecentrum vid Centralstationen pågått. Arbetet består av tre delar: fler och säkrare cykelparkeringar behövs, erbjud cyklister information och enklare service samt integrera låncyklar i området.

Under 2009 byggdes ytterligare 110 stycken cykelparkeringar. Vid årsskiftet fanns det därmed totalt 1 000 parkeringar.

Målsättningen att få till en större anläggning med övervakad och väderskyddad cykelparkering under Nils Ericsonterminalen har stött på motstånd och inte kunnat genomföras.

Diskussioner har förts med olika parter i Resecentrum om att erbjuda enklare service och information till cyklister och har resulterat i att ett företag etablerat vid alla knutpunkter i Göteborg är intresserad av att erbjuda detta till cyklister. Att också erbjuda cyklister luft vid publika pumpar i området har förberetts under året och en upphandling kommer genomföras under 2010.

Tre platser vid Resecentrum har förberetts för att låncykelstationer ska kunna integreras under 2010.

**Så här använder du vår cykelpump!**

- 1** Välj den slang som passar din cykel. Snurra hjulet så att ventilen är uppåt – då når slangen ända fram.
- 2** Starta pumpen genom att trycka på knappen över slangen.
- 3** Nu kan du pumpa däck. Pumpen stannar efter cirka 15 sekunder. Behöver du mer luft – tryck på knappen igen.

Har du frågor kring eller synpunkter på cykelpumpen kan du kontakta oss på [cykelpump@trafikkontoret.goteborg.se](mailto:cykelpump@trafikkontoret.goteborg.se) eller ring 031-15 00 17.

 Göteborgs Stad  
Trafikkontoret

Kundtjänst: 031-15 00 17, 150017@goteborg.se, [www.goteborg.se](http://www.goteborg.se)

2009/11

# Trafiksäkerhet

## CYKELOLYCKOR

Trafiksäkerheten i Göteborg har stadigt förbättrats det senaste decenniet. Cyklister i singelolyckor är den största skadegruppen. Nästan 70 procent av cykelolyckorna kan härröras till denna grupp. Centrala Göteborg och Linnéstaden hör till de mest olycksdrabbade områdena och många olyckor sker i nedförsbackar.

Se diagram sidan 18.

## ANVÄNDNING AV CYKELHJÄLM

Trafikkontoret har gjort mätningar av cyklisternas hjälmanvändning på 18 platser i Göteborg sedan 1991. Hjälmanvändningen i Göteborg har ökat stadigt under många år, från åtta procent 1991 till över 53 procent 2009. Se diagram sidan 18.



Användningen av cykelhjälm har ökat i Göteborg.

## BELYSNINGSMÄTNINGAR

Mätningar av hur många som använder lyset på cykeln visar att 75 procent av cyklisterna hade godkänd belysning 2009. Belysningsmätningar har gjorts under november månad sedan 2006. Mätningarna görs vid Allmänna vägen, Götaälvsbron, Järntorget, Redbergsplatsen, Skeppsbron, Vasagatan och Örgrytevägen. Platserna är valda utifrån att få in så många observationer som möjligt, det vill säga där det passerar många cyklister.

## FÖRHÖJDA CYKELÖVERFARTER

Under året har ett antal förhöjda överfarter uppförts utmed bland annat Långedragsvägen. Förhöjda cykelöverfarter kommer att byggas successivt där de saknas längs cykelstråken.

## TRAFIKSÄKERHETSPROGRAM

Trafiknämnden antog i december 2009 ett trafiksäkerhetsprogram för Göteborgs Stad. I programmet finns en tydlig inriktning att staden ska fortsätta arbeta för att minska antalet cykelolyckor. En av de största skadegrupperna bland oskyddade trafikanter är just cyklister, därför kommer fokus i cykelarbetet att ligga på att öka det säkra cyklandet för att få färre skadade i cykelolyckor.

# Trygghet

## BELYSNING

Säkerhet och trygghet är ett område som har haft fortsatt prioritet under 2009. Belysning har bland annat satts utmed den sista sträckan av cykelbanan på Säröbananas före detta banvall.

## CYKELSTÖLDER

Under 2009 anmäldes enligt polisens statistik 7 785 cykelstölder i Göteborg.

Under den första halvan av 2009 anmäldes cirka 28 400\* cykelstölder i hela Sverige. Det är en minskning med 7 procent jämfört med motsvarande period 2008. Under de senaste tio åren har de anmälda cykelstölderna minskat med 26 procent. Den nedåtgående trenden har dock planat ut mot slutet av perioden.

*\*BRÅ, Anmälda brott, preliminär statistik för första halvåret 2009.*

## ÖVERGIVNA CYKLAR

Göteborgs Stad arbetar kontinuerligt med att göra staden tryggare, vackrare och trivsammare. Detta för att både medborgare och besökare ska kunna röra sig fritt i staden och känna sig trygga. I arbetet ingår bland annat att transportera bort övergivna cyklar, så kallade skrotcyklar. Efter tips från allmänheten rödlappas utpekade skrotcyklar och transporteras efter en tid bort. Under 2009 transporterades 141 skrotcyklar bort.

# Standard på cykelbanan

## DRIFT OCH UNDERHÅLL

Trafikkontoret utför kontinuerligt drift och underhållsåtgärder på cykelbanorna i Göteborg. Åtgärderna utförs i olika intervall beroende på aktivitet. 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. Åtgärderna omfattar besiktning och tillsyn, vinterväghållning, barmarksrenhållning, underhållsbeläggningar, underhåll av trafikljus, belysning, hantering av inträngande växtlighet med mera.

Under året belades 46 000 kvadratmeter på cykelvägnätet med ny asfalt.

Vinterväghållningen består av halkbekämpning och snöröjning. Snöröjning startas omgående efter snöfall. Halkbekämpning görs alltid efter snöröjning. Vid halka sandas det inom tolv timmar.

Som halkbekämpningsmaterial används stenflis i fraktion 2–5 mm. Detta minimerar risken för punkteringar och obehag för cyklister. Extra resurser sätts på stomcykelnätet för att snabbare genomföra snöröjning och halkbekämpning.

Sopning görs året runt en gång i veckan i centrum, och var fjortonde dag på övriga cykelnätet (under barmarkssäsong). Sandupptagning görs under mars och april.

Tillsyn och besiktning av cykelbanorna sker var eller varannan månad beroende på område. Skador på cykelbanan som till exempel hål, sättningar, sprickor och uppstickande kanter åtgärdas efter anmälan inom ett dygn vid trafiksäkerhetsrisk, annars inom 1–3 veckor eller vid fasta avstämningstider under året beroende på skada. Tillsyn och besiktning utförs med bil.

## BESIKTNING OCH TILLSYN

Under 2009 har besiktning och tillsyn även genomförts med cykel för att höja kvaliteten utifrån cyklistens perspektiv. Utöver detta har ytjämnheten på cykelbanorna även mätts med hjälp av laserutrustning på ett mindre mätfordon.

Resultatet fortsätter att utvärderas under 2010.



# PERSONLIGA FAKTORER – ÖKA INDIVIDENS VILJA ATT VILJA CYKLA

## KAMPANJEN ”UPPTÄCK CYKELN IGEN!”

Målgruppen för denna kampanj var alla de som cyklat under sin studietid (mellan 15–25 år) men som idag av någon anledning inte cyklar så mycket längre. Målgruppen är utifrån 2008 års stora undersökning om cyklister och potentiella cyklister de som har störst potential att bidra till ett ökat cyklande i Göteborg.

Kampanjen bestod av en serie reklamslag och annonser i media (tidningar, radio och TV) samt en fotoutställning där göteborgsfotografer bjudits in för att illustrera sitt bästa cykelminne.

Fotuoställningen fick stor publicitet och en artikel i Cykling som ges ut av cykelfrämjandet. Utställningen stod under en vecka på Gustaf Adolfs torg, en vecka på Torslanda torg och en vecka vid Älvrummet i samband med arrangemanget Leve Klotet i samband med Kulturkalaset.

En utvärdering av kampanjen som varade under ett par veckor i maj 2009, visade att cirka 200 000 göteborgare har uppmärksammat kampanjen. Den har inspirerat cirka 65 000 göteborgare till att fundera över att de skulle cykla mer än de gör idag framförallt på korta resor.

## CYKELAKTIVITETER PÅ STAN

Trafikkontoret satsade under våren extra på bilister som kan bli cyklister. Som ett led i denna satsning fick Göteborgs Stads stadsdelsförvaltningar erbjudande att få en tvådagars cykelaktivitet. Stadsdelsförvaltningarna fick själva bestämma om de ville vända sig internt till de anställda inom sin förvaltning eller om de ville vända sig till medborgarna i den egna stadsdelen. Målgruppen ”redan cyklister” erbjuds också aktiviteter. Aktiviteterna bestod bland annat av informationsdelgivning, cykelservice och utställningsmaterial.

Aktiviteterna genomfördes under perioden 24 maj – 11 juni i följande stadsdelsnämnder: Kärra-Rödbo, Frölunda, Södra skärgården, Örgryte, Tuve-Säve, Tynnered, Kortedala, Lundby, Centrum, Backa, Askim, Älvsborg, Högsbo och Härlanda.



I en kampanj som främst lanserades i media ville man väcka lusten till cyklande hos framför allt de som cyklat under sin studietid – men som av olika anledningar inte längre gör det.



## CYKELUTMANINGEN

Trafikkontoret är med och stödjer cykelutmaningen ([www.cykelutmaningen.se](http://www.cykelutmaningen.se)). Cykelutmaningen är ett hälso- och miljöprojekt som vänder sig till privata företag och offentliga förvaltningar i Västra Götalands län. Under 2009 deltog över 1 000 lag med tillsammans 8 860 deltagare från Göteborg i cykelutmaningen.

## LEVE KLOTET

Leve Klotet är en ny kalasplats på Göteborgs kulturkalas. Under en kalasdag i augusti medverkade Trafikkontoret under parollen ”Nya Vägvanor – för att må gott och göra gott!” Under en eftermiddag inspirerades besökarna till att välja andra färdmedel än bilen i vardagen.

## MÅNGFALD I TRAFIKEN

Den 4 november medverkade Trafikkontoret under eventet ”Mångfald i trafiken – en dag om trafiksäkerhet för nya svenskar” på Världskulturmuseet. Seminarier på olika språk varvades med utställningar, dans och musik. Två presentationer hölls under titeln ”Hur kan vi öka trafiksäkerheten för invandrare?”. Presentationerna följdes av en paneldiskussion, där Trafikkontoret deltog. Trafikkontoret medverkade även som utställare och seminariehållare i ämnet ”Säker på cykel och moped”.

## UTMANINGEN – PÅ EGNA BEN

Genom ”På egna ben” vill Trafikkontoret lära elever i årskurs 4–6 hållbara resvanor. Under 2009 deltog 1 905 barn från 84 klasser i 17 stadsdelar, det vill säga mer än 14 procent av Göteborgs 10–12 åringar. Tillsammans gick och cyklade de cirka 5 900 mil vilket motsvarar 1,5 varv runt jordklotet. Förutom att eleverna samlade poäng genom att gå och cykla till skolan ingick även ett stort antal



2009 års vinnare av Utmaningen – på egna ben, blev klass 5B på Oscar Fredrikskolan.

övningar inom miljö, hälsa och trafiksäkerhet. Till varje område finns också faktablad i olika nivåer, för vuxna såväl som för elever. Under utmaningen har flera klasser vunnit priser, bland annat närproducerad och ekologisk frukt och cykeldatorer. Vinnaren av hela utmaningen, klass 5B på Oscar Fredrikskolan, vann en övernattnings i Universeums akvariehall med hajar simmande över huvudet.

## STÖD OCH RÅDGIVNING TILL SKOLOR

Under året har ett flertal skolor fått stöd och råd i samband med egen undervisning kring cykel. Undervisningsmaterial, reflexer och cykellagningskit har delats ut.



# SAMVERKAN OCH NÄTVERK

## **ECOMM2009**

Vid årets European Conference on Mobility Management (ECOMM) i San Sebastian i Spanien deltog två representanter från Trafikkontoret.

## **ITS-KONGRESS**

Trafikkontoret deltog under 2009 vid World Congress for ITS Systems and Services där delar av presentationsmaterialet behandlade stadens arbete med cykel.

## **DIALOG MED CYKELINTRESSENTER**

Under året har Trafikkontoret haft kontinuerliga diskussioner med olika cykelintressenter, bland annat cykelpoliser och cykelbranschen, om kampanjer ur ett säkerhetsperspektiv.

## **EU-PROJEKT**

I slutet på 2009 fick Trafikkontoret ett nytt EU-projekt godkänt av Intelligent Energy, CARMA. Fokus i projektet är målgruppsanpassad kommunikation i syfte att öka antalet cykelresor. Projektet ska genomföras tillsammans med Eindhoven, Parma, Kensington-Chelsea, Riga och Budapest.



# MEDIA

Information om cykling i Göteborg sprids bland annat genom trycksaker, webbplatser och genom att tidningar, radio och TV bevakar området.

## TRYCKSAKER

I Trafikkontorets utbud av tryckt material för att uppmuntra till och stötta ökat cyklande finns bland annat cykelkartan, foldrar och broschyrer om att cykla till jobbet, cykelfakta, pumpstationer, cykelreplaneraren på nätet, låncyklar med mera.

## WEBBPLATSER

- www.goteborg.se
- www.nyavagvanor.se
- www.trafiken.nu
- www.paegnaben.se
- www.cykelutmaningen.se
- www.clearchannel.se

## TIDNINGAR; RADIO OCH TV

Material med innehåll som har med cykling att göra har publiceras regelbundet i media. Under 2009 har man bland annat kunnat läsa följande:

- Med bättre villkor ökar cyklandet, Göteborgs-Posten, 2009-01-09
- Grattis, cyklist!, Göteborgs-Posten, 2009-01-16
- Vilka av de 48 000 kommunanställda ska få en cykel, Västektot P4 Göteborg
- Miljonsatsning för cykling i Göteborg, Metro, 2009-03-30
- Cykelbanor synas med laserteknik, Göteborgs-Posten, 2009-05-06
- Gratis luft för stadens cyklar, Metro, 2009-05-26
- Nya cykelbanor i Bergsjön, Göteborgs-Posten, 2009-07-04
- Göteborg satsar på cyklister, Metro, 2009-08-28
- Ny älvbro om åtta år, Göteborgs-Posten, 2009-09-12
- Tänker du byta bilen mot cykeln?, Kungsbacka-Tidningen, 2009-09-24
- Göteborg satsar på cyklar till låns, Göteborgs-Tidningen, 2009-12-08
- Storsatsning på cykelbanor, Göteborgs-Posten, 2009-12-18

# Göteborg satsar på cyklister

- Att få köra mot enkelriktat ska göra cykling i stan lättare
- Transportstyrelsen kritisk

Lotta Edholm, skolborgsråd i Stockholm (Fp). Bo Göingberg, trafikgenjör vid Transportstyrelsen, är skeptisk till de trafikreglerna. – Ur ett trafiksäkerhetsmässigt och pedagogiskt perspektiv är det inget förslag. Det skulle komma reglerna för de som kör bil och cyklar och skulle öka risken för korr, säger han.

Stockholm, Göteborg och Malmö har tillsatt en arbetsgrupp för att förklara tillåtet cykling till körenheten på försöksområdet eller att de är unga människor. Men så är det inte, i alla fall inte i Stockholm. De flesta cyklister var på väg till och från arbetet.

Studien visar också att cyklister värderar förbättringar högt, vilket bör leda till satsningar på snabbare, säkrare och bekvämare cykelstråk. – Folk cyklar för att de inte har bättre alternativ. Skulle kollektivtrafiken förbättras, skulle cyklister bli färre, tror Maria Börjesson, som lett studien.



OLIVIA KRAN ERIK NORDIN @METRO.SE



# Med bättre villkor ökar cyklandet

**GÖTEBORGS:** Fler cykelbanor, bättre cykelställ och färre stopp längs cykelvägen. Det är vad cyklister uppskattar, visar en ny undersökning.

Allt fler stockholmare cyklar och cyklandet ökar ännu mer vintern. Cyklisterna har höga inkomster och cyklar ofta långa sträckor, visar konsultbolaget WSP:s studie, utförd på Väggverkets uppdrag.

Den gångse bilden av cyklister har varit att det är folk, som inte har råd med något annat, eller att de är unga människor.

Men så är det inte, i alla fall inte i Stockholm. De flesta cyklister var på väg till och från arbetet.

Studien visar också att cyklister värderar förbättringar högt, vilket bör leda till satsningar på snabbare, säkrare och bekvämare cykelstråk. – Folk cyklar för att de inte har bättre alternativ. Skulle kollektivtrafiken förbättras, skulle cyklister bli färre, tror Maria Börjesson, som lett studien.



**Tyck till!** Varför tar inte du cykeln till jobbet? [www.gp.se/goteborg](http://www.gp.se/goteborg)

en stadd under arfalten. Sladdarna visar bara en marginell ökning för cyklandet, vilket har legat still i flera år. Däremot kommer det nio kilometer nya cykelbanor under många i centrum, vilket måste räknas till förbättringar. – Cykelställ ska bli standard vid alla nya hållplatser, säger Lars-Erik Lundin.

## VIII 84 företräde i trafiken

Stockholmsstudien visar att cyklisterna önskar sig färre antal stopp längs sin cykelväg. Anna Bergström-Anselin, som dagligen cyklar mellan Haga och Örgryte önskar att bilarna ska ge samma företräde för cyklister som för gående. – Många stannar, men många inte. Det skapar osäkerhet. Man slipper ett irriteringsmoment om bilarna måste vänta på oss.

- Satsningar på snabbare, säkrare och bekvämare cykelstråk värderas högt bland cyklisterna
- Färre p-platser på gatorna ska ge plats för nya cykelbanor. Och man ska få cykla mot enkelriktat på vissa gator, vill den politiska majoriteten i Göteborg.
- P-platser görs om till cykelbanor
- Ökej att cykla mot enkelriktat



# Grattis, cyklist!

**GÖTEBORGS:** Färre p-platser på gatorna ska ge plats för nya cykelbanor. Och man ska få cykla mot enkelriktat på vissa gator, vill den politiska majoriteten i Göteborg.

Det är inom ramen för det pågående arbetet med en ny parkeringspolicy för Göteborg som socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet föreslår flera förbättringar för cyklisterna. På gator där det annars inte går att få plats med cykelbanor ska p-platser kunna tas bort. Läggdorna visar om Järntorget är bra exempel på utrymme som kan tas ut för cyklar. Det är även tänkt att gator ska dubbelriktas och att gator ska öppnas för cyklar. Cyklar ska få gå på gator som inte har dubbelriktad trafik, säger S, MP och V.

## Gillar stockholmsskollan

Den politiska majoriteten vill också teta ut det som ska satsas i Stockholms, att cykling tillåts mot enkelriktat på vissa gator. Detta är ytterligare ett förslag, för cyklister ska ha bättre ankomma från. Men det är klart att vi får titta på vilka gator som ska öppnas för cyklar, så att det inte blir obalans mellan de olika trafikslagen, säger MP:s kommundirektör Kjell Andersson.

• Behöver cykelbanor på Andra eller Tredje längsgatan när det redan finns långa P4-gator? Kommunstyrelsen ska utreda om och inbjudna cyklister att uttala sig. Huruvida det är möjligt att uttala sig om skärmning om säkerhet. – Det är dock viktigt att vi får titta på. Ett annat alternativ är att blanda gående, cyklister och bilarna men att man då inte får köra för långt ut i vägen, säger Andersson.

• Några andra gator där cykelbanor kan öppnas p-platser? – Söndagsriket jag på Norra Hamngatan, där det verkligen skulle behövas en cykelbana, säger Andersson. När det gäller cykling mot enkelriktat har hon också bra idéer. – Det är viktigt med att man reglerar för alla, annars är det risk för osäkerhet bland cyklisterna.

**Planimietten från politiska** I majoritetens skärmning har det också ett kommunstyrelseparteringsutskott ska bota "rybb" med långsiktiga lösningar för framtidens cykelparkeringar och pendelparkeringar. – P-platser har länge varit ett av de mest utnyttjade och därför behövs vi påpeka det för dem, säger Kjell Andersson (MP).

ANDERS SAHLBERG 031 62 42 20 anders.sahlberg@gp.se

# Cykelbanor synas med laserteknik

**GÖTEBORGS:** Hur bekväma cykelbanorna i göteborg egentligen är mäts med laserteknik under maj månad. Den här veckan återupptas det arbete som påbörjades på Hisingen i börstas. Med hjälp av ett laserinstrument monterat längst bak på en liten bil dokumenterar det danska företaget Dynastest på uppdrag av trafikkontoret hur alla cykelbanor ser ut på ytan och vilken vägledning de har. Med vägledning menas hur cykelbanorna lutar uppåt och neråt beroende på sättnings, sprickor och andra skador.



BIJE KENT HALLGREN

Men vet ni inte de redan? – Jo, delvis, för våra driftkontrollanter som skiter om cykelbanorna ska besiktiga dem minst sex gånger om året. Men det görs ju med ögonen. Nu ska vi med hjälp av laserteknik få veta mer exakt hur ytans struktur och tillstånd ser ut. Det är faktorer som påverkar hur cykelbanorna upplevs av cyklisterna, säger Annika Oskarsson på trafikkontoret. Så nu har den lilla bilen från Danmark, tillfälligt blivit rullande i Göteborgs stads färger, alltså börjat köra igenom kommunens sammanlagt 45 mil cykelbanor.

**MATER I MAJ.** Med hjälp av laserteknik bak på den här lilla bilen läter trafikkontoret mäta cykelbanornas kvalitet i hela Göteborg. 45 mil handlar det om. Men varför rullar en annan bil hela tiden framför måtten? – Det är inte alltid självklart att man kan se hur cykelbanorna fortsätter på vissa ställen, om man inte är från stan. Därför är det mer effektivt om en bil från park- och naturförvaltningen visar vägen, svarar Annika Oskarsson.

Men två personer får väl plats till och med i en Smart? – Jo, men passagerarsätet är fullt med mätutrustning så där kan inte någon sitta. Någon som kan stans cykelbanor kan inte köra måtten själv då? – Nej, det måste vara någon som kan mätutrustningen, säger Annika Oskarsson.

**RING ELLER MAILA OM FEL** ■ Den som själv vill anmäla fel på cykelbanorna i Göteborg kan anropa ringa 15 00 17 eller maila 150017@goteborg.se ■ I centrala stan är det Gattobolaget som städer och lagar cykelbanorna. I väster Svevia (före detta Väggverket Produktion) medan det i öster och på Hisingen är NCC.

# EKONOMI

## INTERN FINANSIERING

Investeringar och nybyggnation

I budget för 2009 fanns 35 miljoner kronor avsatta.

## Drift och underhåll

Kostnader för drift och underhåll av cykelbanenätet uppgick till 25 miljoner kronor under 2009.

## Kommunikation och information

Kostnader för insatser som exempelvis cykelinformation till göteborgarna, aktiviteter i stadsdelarna och på arbetsplatser, kampanjer på stan och i media, uppgick under 2009 till cirka 2,5 miljoner kronor.

## EXTERN FINANSIERING

### Klimp\* 2007–2009

Under 2009 har Klimp finansierat delar av nybyggnationer av stomcykelbanenätet.

\* *Klimatinvesteringsprogram*

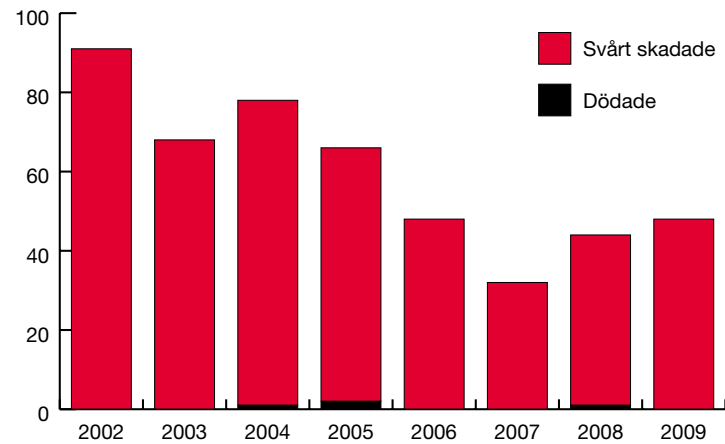
# DIAGRAM OCH TABELLER

## 1. ANTALET CYKLISTER PER DYGN VID STADENS 17 MÄTSTATIONER

Mätstation	2006	2007	2008	2009
Artillerigatan	-	-	810	870
Dag Hammarskjöldsleden	2 770	2 480	2 710	2 510
Delsjövägen	2 640	2 500	2 630	-
Guldhedsgatan	-	-	-	1 600
Gullbergs Strandgata	-	-	850	980
Götaälvsbron	3 680	-	3 100	3 570
Hjalmar Brantingsgatan	1 230	1 270	1 280	1 320
Karlavagnsgatan	630	590	660	740
Långedragsvägen	-	-	-	1 690
Marieholmsbron	-	-	1 310	1 280
Nya Allén	-	-	-	3 010
Redbergsvägen	2 660	2 340	2 190*	2 050*
Skeppsbron	2 560	-	2 770	2 980
Södra vägen	2 360	1 920	i.u.	2 070
Ullevigatan	3 600	-	3 120	-
Vasagatan	5 130	4 630	4 550	4 570
Örgrytevägen	2 800	-	2 600	2 650
* Järnvägsbygge har påverkat cyklandet.				



## 2. ANTALET SVÅRT SKADADE OCH DÖDADE CYKLISTER I CYKELOLYCKOR 2002–09



## 3. STOMCYKELNÄTET I GÖTEBORG

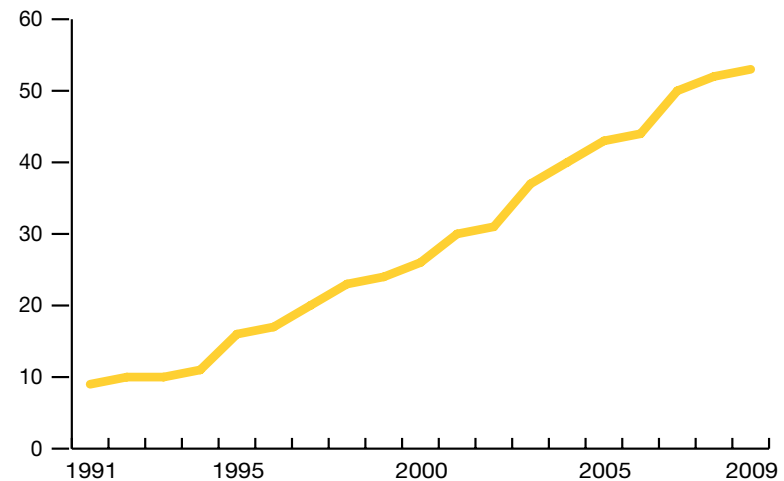


## 4. FÄRDMEDELSFÖRDELNING BLAND GÖTEBORGS INVÅNARE

Färdmedel	2009 <sup>1)</sup>	2008	2007	2006
<b>Bil</b>	47%	48%	49%	50%
<b>Kollektivt</b>	28%	28%	27%	26%
<b>Cykel</b>	10%	10%	9%	9%
<b>Till Fots</b>	14%	14%	15%	15%

1) Andelarna summerar inte till 100 pga avrundningseffekt.

## 5. ANVÄNDNING AV CYKELHJÄLM



## 6. INVENTERING AV CYKELSTÄLL I GÖTEBORG 2009

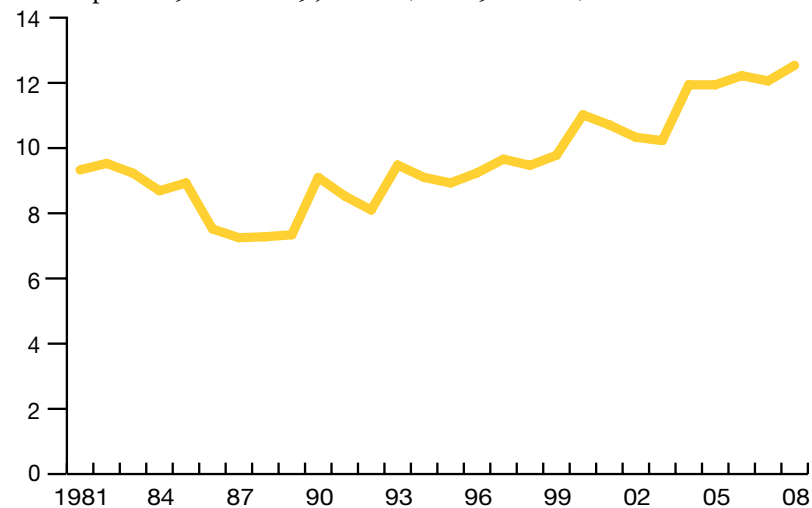
Tabellen nedan visar några av de cykelparkeringsplatser där belägningsgraden var över 80 procent 2008.

Gatuadress	Antal platser 2008	Antal cyklar 2008	Belägn (%) 2008	Antal platser 2009	Antal cyklar 2009	Belägn (%) 2009
Köpmansgatan 15-9	8	11	122	14	27	192
Östra Hamngatan 40	8	8	100	18	12	67
Fisktorget 2	15	18	120	32	27	84
Järntorget vid S Allég	20	30	150	40	55	138
Ekelundsgatan 4-6	8	8	100	13	14	108
Magasinsgatan 12-16	13	13	100	18	17	94
Rosenlundsbron/platsen	40	40	100	50	72	144
Kungsportsavenyn 4-14 + Vasag ö Avenyn	30	34	113	50	31	62
Drottningt mittemot Posten + utanför Eggers	100	132	132	186	190	102
Slussplatsen	40	66	165	90	90	100
Korsvägen mot Liseberg	22	35	159	38	30	79
Korsvägen mot Skånegatan	12	13	108	22	21	95
Östra Hamngatan 24-18	53	56	106	62	80	129
Östra Hamngatan 28	27	30	111	38	27	71

## 7. FAKTORER SOM PÅVERKAR CYKLANDET

### Bensinpriset

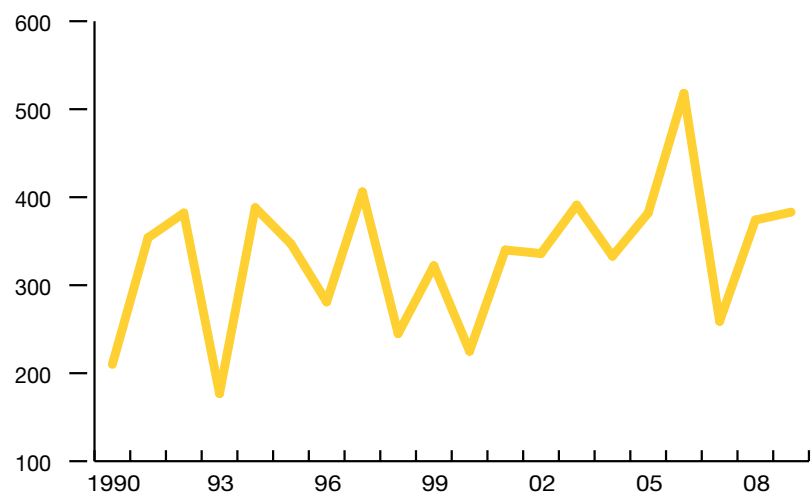
Bensinpriset 1981-2008, 95 oktan (KPI 1980=100) Källa: Sv Petroleuminstitutet



### Väder

Soltimmar i Göteborg. Mätperiod juni–augusti

Källa: SVT





**Göteborgs Stad**  
Trafikkontoret