



# CYKELÅRET



# 2012

En sammanfattning av årets cykelförbättringar



Göteborgs Stad  
Trafikkontoret

# ATTITYDUNDERSÖKNING ÅREN 2008–2012

Nyckeltalsfrågor där vi redovisar den procentuella fördelningen av respondenternas svar. Under respektive cirkeldiagram anges medelvärdet enligt betygsskalan 1–10.

■ I hög grad (7–10)    ■ Varken eller (4–6)    ■ I låg grad (1–3)



# GÖTEBORGARNAS ÅSIKTER



För femte året i rad har Trafikkontoret genomfört den årliga undersökningen om vad göteborgarna tycker om Göteborg som cykelstad. Skillnaderna mellan 2011 och 2012 är små, även om medelvärdena för samtliga nyckeltal är något lägre 2012. Däremot ser man en positiv trend för stadens arbete med att öka cyklandet, sett över hela femårsperioden. Ett tal som sticker ut på ett positivt sätt är cyklisternas omdöme om cykel-parkeringarna i staden.

Årets undersökning fokuserade på frågor kring vad som gör Göteborg till en bra cykelstad och vad som krävs för att man ska cykla oftare. De främsta faktorerna visade sig vara vägnätet av cykelbanor (nära hälften av de svarande nämner detta), men även framkomlighet,

närhet, flöde och transportkostnader är viktigt. Ungefär tio procent av de svarande lyfter kommunens ambition att utveckla cyklandet som en del i den goda cykelstaden Göteborg. Faktorer som skulle kunna göra att man cyklar mer är framförallt en ny livssituation som till exempel ny bostad eller nytt jobb, införskaffande av cykel och förbättrade cykelbanor.

Hela undersökningen finns att ladda ner som pdf på [www.goteborg.se](http://www.goteborg.se) under fliken "Trafik & Gator" och heter "Vad tycker göteborgarna om att cykla".

# DET HÄR ÄR VÅR CYKELSTAD



## GÖTEBORGS STADS MÅLSÄTTNING



**Vårt prioriterade mål är att biltrafiken ska minska till förmån för resande med kollektivtrafik och cykel.**

*Göteborg ska vara en cykelvänlig stad. Vi vill verka för en sammanhållen stad och med fasta förbindelser över älven göra det enkelt att gå eller cykla. Vi vill hitta nya sätt att locka fler göteborgare att välja cykeln och ge bättre trafikinformation.*

Under året har Trafikkontoret arbetat med att ta fram en ny cykelplan. I samband med det har cykelarbetet mellanåren 2000–2011 inventerats. Sammanfattningsvis kan man säga att trafiksäkerhetsutvecklingen har varit mycket positiv med en minskning av antalet döda och allvarligt skadade med 75 procent under åren 2003–2011. Effekter i form av ökat resande med cykel har däremot varit moderata. De åtgärder som planerades i det senast antagna cykelprogrammet från 1999 har i stort genomförts under perioden 2000–2011, men det finns fortfarande möjlighet till förbättringar.

# 75%

**MINSKNING AV ANTAL  
DÖDA OCH SKADADE**

## VÄGBYGGNINGAR SOM PÅVERKAT FRAMKOMLIGHETEN

Under 2012 har omfattningen av ny- och ombyggnationsprojekt i gatumiljön i de centrala delarna av Göteborg varit ovanligt stor. Sammantaget kan det ha varit ett av de mest omfattande byggnationsåren någonsin. Det har givetvis påverkat framkomligheten för alla trafikslag, inte minst för cyklister. Flera omfattande projekt har genomförts i områden med tät cykeltrafik såsom på Övre Husargatan, runt Nils Ericsonsterminalen mot Kanaltorget, på Södra vägen, längs Odinsplatsen till Folkungagatan, på Nya allén och längs med Avenyn.

2012 har med stor sannolikhet påverkat hur cyklisterna upplever framkomligheten, det märktes inte minst på inriktningen av inkomna ärenden. Merparten av de synpunkter som Trafikkontoret fick in när byggnationerna på Övre Husargatan var som mest intensiva, handlade om den begränsade framkomligheten för cyklister.

På Trafikkontoret har vi försökt att åstadkomma en så god framkomlighet för cyklisterna som möjligt, men att ta sig genom ett byggområde är trots det aldrig helt problemfritt. Blotta vetskapen om alla byggnationer kan ha reducerat antalet cyklister.

## CYKELRESANDET OFÖRÄNDRAT

Andelen göteborgare som använder cykel som färdmedel ligger relativt konstant från år till år. Under 2012 gjordes cirka 105 000 cykelresor per dygn. Det motsvarar cirka sex procent<sup>1</sup> av alla resor under en dag i Göteborg. Boende i centrala delar av Göteborg, Sydväst och Sydost är de som cyklar mest.

Andelen resor som görs med cykel eller till fots minskar i takt med att resorna blir längre. För många resenärer är valet av cykel som färdmedel dessutom starkt säsongberoende. Det förklarar de ibland kraftiga svängningarna i statistiken.

Under sommaren ökar andelen cykelresor till åtta procent, andelen arbetsresor med cykel under sommaren är 14 procent. Trafikkontoret genomför årligen cykelmätningar vid ett antal fasta mätstationer i centrala Göteborg. Mätstationerna är placerade på cykelbanor längs vanliga cykelstråk. Antalet passager vid mätstationerna ökar under våren fram till mitten av juni, därefter minskar de till mitten av juli för att sedan öka igen. I mitten av oktober kan man se att antalet passager minskar till mitten av januari. Under de andra och tredje kvartalen registreras betydligt fler cyklister vid mätstationerna än under övriga året. Därför baseras den jämförande statistiken på just de två kvartalen.

CYKELRESORNA I STADEN  
MOTSVARAR UNGEFÄR SEX  
PROCENT AV ALLA RESOR  
UNDER EN DAG.



<sup>1</sup>Mätmetoderna är förändrade jämfört med tidigare år vilket påverkar fördelningen. Ingen reell trafikförändring har skett mellan 2011 och 2012.



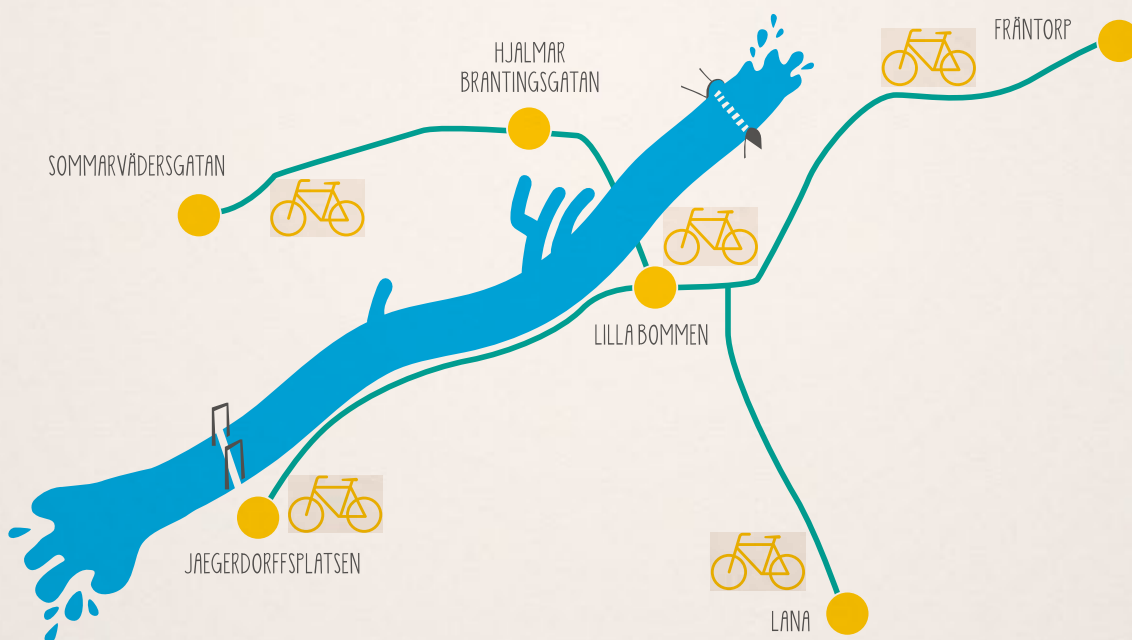
# FRAMKOMMLIGHET: ATTRAKTIVA CYKELSTRÅK OCH EN MER SAMMANHÅLLEN STAD



## GÖTEBORGS STADS MÅLSÄTTNING



Stadens nämnder och styrelser ska aktivt arbeta med att utveckla attraktiva cykelstråk, funktionella och säkra cykelparkeringar med hög tillgänglighet och informationsinsatser samt en förbättrad trafikmiljö för cykel. Nya cykelbanor ska byggas och gamla rustas upp.



Cykelnätet i Göteborg delas idag in i stomcykelbanor, övergripande cykelbanor och lokala cykelbanor. Ovan visas stomcykelnätets sträckning i staden. I väntan på att den nya cykelplanen ska bli klar, lutar vi oss idag mot Göteborgs cykelprogram från 1999 som syftar till att skapa attraktiva cykelstråk och en mer sammanhållen stad för cyklisterna. Under hela 2000-talet har cykelvägnätets fokus legat på att bygga samman nätet, åstadkomma en trafiksäker utformning, skapa ett stomcykelnät samt att finjustera och förbättra den befintliga infrastrukturen.

## ÄLVFÖRBINDELSE

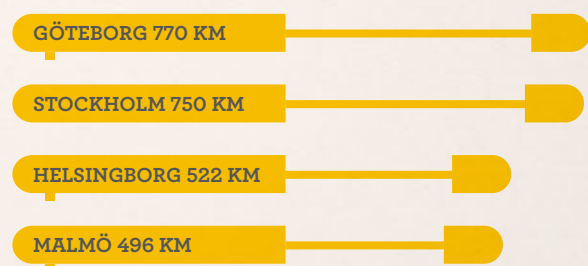
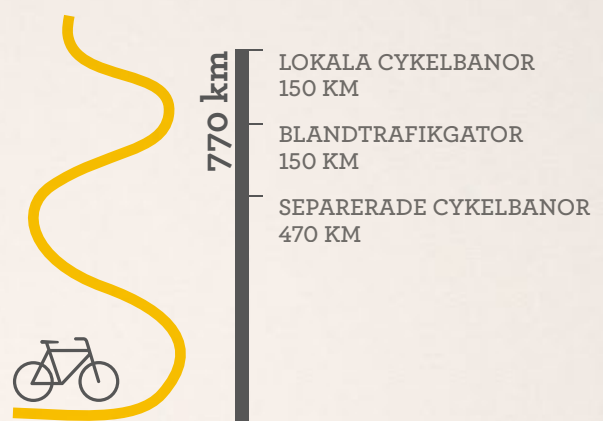
I september 2010 avslutades arbetet med en cykelbro över Göta Älv. Detta sedan Högsta Domstolen beslutat att inte ta upp kommunens överklagan av Miljödomstolens beslut till prövning. För att ändå underlätta för cyklisterna att ta sig över Göta Älv utökades antalet cykelanpassade färjor mellan Rosenlund och Lindholmen i april 2011. Att åka med Älvsnabben (linje 183) mellan Lindholmen och Rosenlund är gratis. Det kommer att vara gratis även 2013, och under perioden december-mars förtätas trafiken ytterligare.

## VAD HAR DÅ GJORTS?

Längden på cykelnätet har utökats från cirka 360 km separerad cykelbana 1999 till cirka 470 km 2012. Om man även räknar med 150 km fartsäkrade (max 30 km/h) blandtrafikgator och de cirka 150 km lokala cykelbanorna blir nätet totalt 770 km långt. De allra flesta länkar som lyftes i Cykelprogrammet 1999 har genomförts. Det som ännu saknas är framförallt de sträckor som tillhör det statliga vägnätet. Uppgradering av cykelbanor har där- emot inte skett i den omfattning som planerats. Men gällande övrig infrastruktur som vägmarkeringar, vägvisning och trafiksignaler har programmet följts. På drift- och underhållssidan har större satsningar gjorts än vad som angavs i cykelprogrammet.

I Cykelfrämjandets Kommunvelometer presenteras och jämförs olika kommuners cykelnät. 2012 visade det sig att Göteborg, Helsingborg och Malmö med sina 770, 522 respektive 496 km har det längsta totala cykelnätet. Stockholm, som inte ingår i Kommunvelometerns jämförelse, har cirka 750 km cykelnät.

Under 2012 presenterades stadslivsanalysen "Stadslivet i centrala Göteborg", där Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret och Centrala Älvstaden samarbetat för att analysera hur staden används och upplevs. Cykelnätets kvalitet i centrala Göteborg har analyserats, framförallt med fokus på hur gena stråken är, det vill säga hur olika delar av staden länkas samman med stråk som leder vidare utan skarpa vinklar. Resultatet visade att de flesta av kommunens prioriterade cykelstråk är gena, vilket i sig ger goda förutsättningar för att de används – som Avenyn och Linnégatan. Dock visar analysen även att många av de genaste cykelstråken inte är en del av det prioriterade cykelnätet, såsom Viktoriagatan, Aschebergsgatan och Stampgatan. Analysen pekade även på bristen av längre, rekreativa cykelstråk av god standard i direkt anslutning till grönområden eller vatten.



STORSTÄDERNAS TOTALA CYKELNÄT I KILOMETER







# CYKELFÖRBÄTTRINGAR UNDER 2012



- 1 Vi bygger ytterligare en cykelbana i Nya Allén för att separera fotgängare från cyklister. Den befintliga cykelbanan har fått ny beläggning. Alltsammans beräknas vara färdigt under 2013. Samtidigt gör vi förbättringar i korsningarna tvärs Nya Allén / Parkgatan för cyklister i nord-sydlig riktning.
- 2 På Odinsplatsen, Odinsgatan och Folkungagatan byggs nya, separerade gång- och cykelbanor som beräknas vara klara 2013.
- 3 Vi har förbättrat standarden på befintliga gång- och cykelbanor på delar av Övre Husargatan, Sprängkullsgatan och Södra Vägen.
- 4 En separerad gång- och cykelbana håller på att byggas utmed Packhusplatsen, Sankt Eriksgatan och Kanaltorgsgatan mellan Norra Hamngatan och Nils Ericsonsgatan. Den beräknas vara klar 2013.
- 5 Vi har byggt en ny gång- och cykelbana på Tuveliden–Skogomevägen mellan Tuve Kyrkväg och Lillhagsparken.
- 6 Det byggs en ny gång- och cykelbana på Grimmeredsvägen / Svalörtsgatan förbi Dalaskolan mellan Gnistängsmotet och Kungssten. Den beräknas vara klar under 2013.
- 7 En ny gång- och cykelbana har byggts på Flatåsmotets norra bro, över Dag Hammarskjöldsleden.
- 8 Det har tillkommit ny cykelvägvisning på hela centrala Hisingens huvudsakliga cykelbanor.
- 9 En ny gång- och cykelbana håller på att byggas på Kapplandsgatan / Högsbogatan mellan Högsbo sjukhus och Kungsladugårdsgatan. Den kommer att vara färdig 2013.
- 10 Nya enkelriktade cykelbanor på delar av Ekedalsgatan / Kungsladugårdsgatan på delen Djurgårdsplatsen–Mariaplan har byggts. Även fartdämpande blandtrafiksträckor ingår.
- 11 Ett nytt cykelbanestråk på Karl Johansgatan mellan Jaegerdorffsplatsen och Såggatan, bestående dels av cykelbanesträckor och dels av fartdämpande blandtrafikssträckor har genomförts.
- 12 På Bäcksins väg / Ramnebacken, delen Agnesbergsvägen–Lilla Stekens väg har Trafikverkets nya cykelstråk utmed E45 knutits ihop med vår befintliga cykelbana på Agnesbergsvägen.
- 13 Utmed E45 på Agnesbergsvägen–Marieholmsgatan har Trafikverket byggt en ny cykelbana, längd 1,3 km.
- 14 En ny cykelbana har byggts på Tideråkningsgatan – delen Decenniumgatan–Gamlestadsvägen, 1,6 km lång.
- 15 På del av Tuve Kyrkväg, Lilla Skändlavägen och del av Tuvevägen har nya cykelbanor byggts.
- + Ytterligare 500 nya cykelställ har placerats ut vid ett sextiotal större kollektivtrafikplatser i staden.

# TILLGÄNGLIGHET



## CYKELPARKERING

Utbyggnaden av cykelparkeringar fortsätter kontinuerligt och fokuserar främst på centrala staden och i anslutning till kollektivtrafikhållplatser. Under 2011 fanns det cirka 7 500 cykelparkeringar i de centrala delarna av staden. Under året har 500 nya cykelställ i anslutning till kollektivtrafikhållplatser satts upp, varav ca 150 stycken i centrum. Totalt finns det nu cirka 7 700 ställ i centrala staden där cykelns ram kan låsas fast vid stället.



## SYNPUNKTER TILL 15 00 17

Kundtjänsten 15 00 17 får många samtal gällande cykel varje år, allt från standard på cykelbanor till cykelpumpar och trafikfrågor. Kundtjänsten står också till tjänst med vägbeskrivningar och cykelkartor. Under 2012 tog de emot 1 985 samtal som rörde cykel och cykelbanor, vilket är något fler än föregående år.

## INFORMATION OCH TJÄNSTER TILL CYKLISTEN

För att underlätta för cyklisten har Trafikkontoret utvecklat ett antal tjänster som ger information om cykelvägar, serviceställen och möjlighet att dygnet runt låna en cykel i centrala staden.

## CYKELKARTA

Under året har cykelkartan uppdaterats och innehåller nu även matnyttig cykelinformation såsom placering av lånecykelstationer och offentliga cykelpumpar. Efterfrågan på cykelkartan är ständigt hög – under 2012 delades nästan 44 000 kartor ut jämfört med knappt 40 000 under 2011. Sammanlagt har nästan 130 000 kartor delats ut. Kartan distribueras bland annat via turistbyråer, hotell, bibliotek, cykelhandlare, Pressbyråer och 7-Elevenbutiker runt om i staden.

## CYKELRESEPLANERARE

Cykelreseplaneraren är en webbaserad tjänst som sträcker sig från Ale i norr till Varberg i söder och som finns på [www.trafiken.nu](http://www.trafiken.nu). Den ger förslag på vägval, anger hur lång vägen är och beräknar tidsåtgången. Dessutom visar den höjdskillnader, hur mycket energi cyklisten förbrukar och ger information om cykelparkeringar, servicestationer och cykelpumpar. Under 2012 hade Cykelreseplaneraren drygt 75 000 unika besökare, vilket tyder på en markant ökning jämfört med tidigare år. På Cykelreseplaneraren går det även att ladda ner cykelkartor för Göteborg, Kungälv, Kungsbacka, Åsa, Frillesås, Onsala, Vallda, Kullavik, Särö, Källered, Lindome, Partille och Mölndal.

## CYKELPUMPAR OCH CYKELSERVICE

I november 2009 invigde Trafikkontoret en ny typ av cykelpump på Vasagatan i Göteborg. Sedan dess har fler installerats och idag finns det totalt 14 pumpar utplacerade i centrum och på strategiska ställen som Angereds centrum, Hjalmar Brantingsplatsen och Lindholmsallén. Pumparna används flitigt – bara de två senaste åren har pumpen på Vasagatan använts nära 200 000 gånger. Förutom de pumpar Trafikkontoret själva placerat ut finns dessutom 20 renodlade pumpstationer på ställen som bensinmackar och servicebutiker. På ytterligare 35 platser samarbetar Trafikkontoret med cykelaffärer och serviceställen som gör det möjligt att både pumpa och

låna enklare verktyg för att själv göra en mindre service.

Både pumpning och lån av verktyg är kostnadsfritt för cyklister. Alla 55 platser är utmärkta med den gula cykelsymbolen. Man hittar dem även i Trafikkontorets app, **PunkApp**.



## LÅNECYKLAR

I augusti 2010 invigdes stadens lånecykelsystem, **Styr & Ställ**. Det innebär att göteborgarna har tillgång till en låncykel när som helst under dygnet mellan 1 april och 31 oktober. Syftet med låncykelsystemet är att minska antalet korta bilresor i centrala Göteborg, att visa fördelarna med cykel som ett flexibelt färdmedel samt att lyfta fram cykel som ett bra komplement.

Systemet har varit mycket framgångsrikt – på två år har en halv miljon resor genomförts. Graden av vandalism och stölder av cyklarna i systemet har varit extremt låg, till dags dato har endast fyra cyklar stulits. Den kundundersökning som gjorts av Sifo visar att hela 94 procent av användarna är nöjda.

Antalet lån ökade under året, även om antalet cyklar var konstant, cirka 700 cyklar fördelat på 51 stationer. Under 2013 ska systemet fullbordas med cirka 1 000 cyklar och ytterligare cirka 20 stationer. Dessutom kommer säsongen 2013 att utökas med två månader, från 1 mars till 30 november.

Styr & Ställ	2011	2012
Lån totalt (antal rörelser i systemet)	185 433	201 193
Totalt antal abonnenter	23 133	18 030





# TRAFIKSÄKERHET OCH TRYGGHET



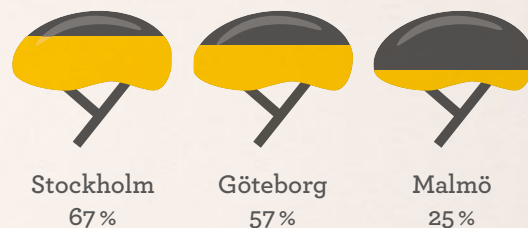
Trafiksäkerhetsutvecklingen för cykel har under det senaste decenniet varit mycket positiv med en stadig minskning av antalet cykelolyckor. Cykelprogrammets mål med att minska antalet cykelolyckor med 25 procent, från medelvärdet åren 1995–1997 till år 2008, har nåtts med råge. Minskningen blev hela 58 procent.

Under 2012 låg antalet svårt skadade på en fortsatt låg nivå, totalt 15 personer jämfört med 13 personer under 2011. Fortfarande är singelolyckor, där enbart cyklisten är inblandad, den överlägset största olycksgruppen och gäller cirka 73 procent av alla olyckor. Under året genomfördes därför en djupanalys av singelolyckor för att bättre kunna förstå och förebygga dessa.<sup>1</sup>

## ANVÄNDANDET AV CYKELHJÄLM

Trafikkontoret har under många år mätt hur många cyklister som använder hjälm. Resultatet är tydligt – användandet av hjälm ökar stadigt, från bara åtta procent när mätningarna startade 1991 till 61,4 procent år 2012, vilket är nästan fyra procentenheter mer än 2011.

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, genomför varje år mätningar av hjälmanvändandet i landet. Enligt deras mätningar från 2011 ligger Stockholm i topp på drygt 67 procent och Göteborg på andra plats med drygt 57 procent. I Malmö är det bara ungefär en fjärdedel av alla cyklister som bär hjälm.



## MÅLNING AV CYKELÖVERFARTER PÅ STOMCYKELNÄTET

Sommaren 2010 testade Trafikkontoret att måla tre cykelöverfarter i staden, efter att ha sneplat på förebilder i ett antal olika europeiska länder. Syftet är att tydliggöra för alla trafikanter var cykelbanan eller cykelöverfarten går. För att öka Trafikkontorets kunskap om färgade cykelöverfarter har förstudier och intervjuer med trafikanter genomförts. Dessutom har ett nära samarbete med Köpenhamn gett viktig information. Under 2012 togs beslut om att måla samtliga cykelöverfarter, i det så kallade stomcykelnätet, som är reglerade med trafikljus. Totalt beräknas det landa på mellan 50–100 stycken.

## BELYSNINGSMÄTNINGAR

För sjunde året i rad genomförde Trafikkontoret en undersökning av hur många cyklister som cyklar med godkänd belysning. Sedan mätningarna startade 2006 har trenden varit positiv – andelen cyklister med godkänd belysning har generellt sett ökat år för år. 2012 var det dock något färre cyklister som vid mätningarna var rätt utrustade än föregående år – 76 procent jämfört med 78 procent 2011.

<sup>1</sup>När denna skrifts togs fram fanns inte uppgifter för helåret 2012 att tillgå, data som presenteras inkluderar januari t.o.m november 2012.

## DRIFT OCH UNDERHÅLL

Trafikkontoret utför underhållsåtgärder på cykelbanorna i Göteborg. Åtgärderna utförs i olika intervaller beroende på aktivitet. Utöver de 450 kilometer cykelbana som Trafikkontoret ansvarar för, finns det en mängd cykelbanor 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 2012 har cirka 50 000 kvadratmeter cykelbana fått ny beläggning vilket är nästan dubbelt så mycket som under 2011.

Vinterväghållningen består av halkbekämpning och snöröjning. Snöröjning startas omgående efter snöfall och följs alltid av halkbekämpning. Som halkbekämp-

ningsmaterial används stenflis i fraktionen 2–5 mm, eftersom det minimerar risken för punkteringar och obehag för cyklisterna.

Stomcykelnätet är prioriterat och extra resurser sätts in 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.

## CYKELSTÖLDER

Under de senaste åren har antalet cykelstölder ökat något varje år. I Göteborg anmäldes under 2012 totalt 2 426 cyklar stulna, jämfört med 2 416 under 2011 och 2 248 under 2010.

## ANTAL CYKELSTÖLDER I GÖTEBORG



## BESIKTNING OCH TILLSYN

Stadens cykelbanor får kontinuerlig tillsyn och besiktning under året, i allmänhet 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. Liksom förra året kompletteras tillsynen med bil också med cykel för att ge en uppfattning om kvaliteten utifrån cyklisternas behov.









# DEN CYKLANDE GÖTEBORGAREN – OM ATT ÖKA VILJAN ATT CYKLA



Trafikkontoret har ett ständigt pågående arbete med att på olika sätt öka viljan hos göteborgarna att cykla. I den årliga undersökningen om vad göteborgarna anser om Göteborg som cykelstad ingick för 2012 frågor om vad som skulle kunna få de svarande att cykla och att cykla oftare. Framförallt är det faktorer som förändrad livssituation som till exempel ny bostad eller nytt jobb, införskaffande av cykel och förbättrade cykelbanor, som kan få dem att börja cykla.

Under året har det gjorts en rad kommunikativa insatser för att uppmärksamma, upplysa och påverka. En sammanfattning av dessa insatser presenteras här.



## LÄTTA DITT CYKELHJÄRTA

Under hösten drev Trafikkontoret kampanjen "Lätta ditt cykelhjärta" som syftade till att få göteborgarna att lämna sina synpunkter på hur det är att ta sig fram med cykel i Göteborg. På Gustaf Adolfs torg placerades en stor Förslagslåda som man kunde besöka, dessutom byggdes en webbsajt som tog emot synpunkter. Gensvaret var stort – drygt 600 cyklister lämnade in handskrivna förslag i cykelhuset. På nätet lämnades drygt 1 200 synpunkter.

Hälften av synpunkterna handlade om framkomligheten på stadens cykelbanor, till exempel cykelbanornas utformning och bredd, hur väl cykelnätet är separerat från andra trafikslag och hur lätt det är att ta sig fram.

Cirka 15 procent av cyklisterna tog upp frågor som rör standard, drift och underhåll av cykelnätet som hålligheter, sopning, skottning och problem med grus och glas. Något färre handlade om cyklisternas trygghet och säkerhet i trafiken.

Trafikkontoret har tagit med åsikterna i arbetet med nästa års prioriteringar samt i arbetet med den kommande cykelplanen. Under hösten har kampanjen följts upp med återkommande annonser i dagspress om åtgärder som redan nu gjorts för cyklisterna.







## ETT EVENT FÖR REFLEKTION

Den 22 september förvandlades parkeringsplatsen vid Grönsakstorget och Bazargatan till det icke bilburna folkets Streetsmartfestival. Det var kort sagt en stadsfestival om att reflektera över nya vägvanor. Artister, aktiviteter och information om Nya vägvanor, Västsvenska Paketet, trängselskatt, vad som händer med Grönsakstorget i framtiden, Volvos nya miljöbil, elcyklar och **Styr & Ställ** lockade cirka 3 000 personer. Nu är planeringen för 2013 års festival i full gång och där kommer cykel att vara ett viktigt inslag.

# STREETSMART FESTIVALEN 2013









### Tyck till för stadens cyklister i nya cykelhuset

Ett cykelhus och en värtvärd Håstadsgården invigdes i går på Gustaf Adolfs torg för alla som vill komma med bil och ha de 50 cyklarna i cykelhuset i Göteborg ska användas. Göteborgs stad vill med detta få kontakt med cyklister och bilvägare och på så sätt få del av gånge cyklar och till en viss del även bilvägare som inte har bil. Kommunen kan agera för att förbättra för stadens cyklister. – Mitt förslag är att man ska kunna ta ut med sig cyklar vägar och parkeringsplatser, säger Jocke Bergström, 28, från Håstadsgården som kommer in och står i Cykelhuset. 201202



**NOJD.** P-O Alfredsson stors inte märkvärd av vägarbeten och erkänner att hjälmen bara sitter på då det bär av ut på landsvägarna.



**CYKELNYCKEL.** Roland Rydin och Johan Nyhus läser upp Cykelhuset på Gustav Adolfs torg. Bilder: ANDERS HÖFGREN

## Nu ska cyklisters röster få höras

**GÖTEBORG.** Gropiga cykelbanor och trasiga gatlyktor som inte fixas. Passa på att klaga för nu lovar politikerna att lyssna.

Cykelhuset är öppet och det är fritt fram för alla att "läsa sitt cykelhjärta".

Idén till projektet föddes för ett halvt år sedan på Trafikkontoret, och Eriksson säger att de är "förehoppningsfulla och glada". Många cyklar i Göteborg och på stadens hemside kan man läsa att det finns 465 kilometer cykelstigar.

bara ta, säger Eva Eriksson.

Hon berättar att det ska tas fram en "cykelplan" som kommer vara färdig om cirka ett år. Trafikkontoret vill se ett mer flexibelt resande där bilen kan stanna på en pendelparkering under dagen, medan resan går vidare...

– Man kan alltid lämna sina åsikter till oss på nätet, försikrar Eva Eriksson. Adressen är då [www.forslagsladan.nu](http://www.forslagsladan.nu).

P-O Alfredsson är en av göteborgarna som alltid...

## STYRET FÅR STÖD AV CYKLISTERNA

I kommunens förslag till miljö...



# MILJONER SATSAS PÅ CYKLISTERNA

**GÖTEBORG.** Här är Göteborgspolitikernas svar på kritiken mot trängselskatten: En hård satsning för miljonbelopp på cykeltrafiken. Och den skrotade tanken på en cykelbro över älven har aktualiserats på nytt.

I går invigdes "Förslagslådan" som ska ge en möjlighet att påverka stadens beslut. Under enbart nästa år ökar man "cykelbudgeten" med 100 miljoner. Detta

hyrcyklarna, "Styr & ställ", ska spridas till Hisingen. Möjligen dyker de upp även i Mölndal.

Och så har den politiska majoriteten (S+V+MP) plockat upp tanken på en cykelbro över Göta älv.

– Men nu handlar det om en bro i anslutning till nya Göta

snabbt ökande antalet olyckor – i dag skadas lika många i cykelolyckor som bilolyckor i Göteborg. Men det hänger mycket på cyklisterna själva.

### Sponsrade hjälmar?

Många av de personskador som uppstår vid cykelolyckor beror på att cyklisterna saknar hjälm. Detta

### CYKELUTMANINGEN

Trafikkontoret är med och stödjer Cykelutmaningen ([www.cykelutmaningen.se](http://www.cykelutmaningen.se)). Det är ett hälso- och miljöprojekt som vänder sig till privata företag och offentliga förvaltningar i Västra Götalandsregionen. Under 2012 deltog 805 lag med tillsammans 6 628 deltagare i Cykelutmaningen. En fjärdedel av deltagarna anger att de åker bil till jobbet när de inte deltar i utmaningen.

### PÅ EGNA BEN

Genom skolutmaningen "På egna ben" vill Trafikkontoret lära elever i årskurs 4–6 hållbara resvanor. Den syftar till att stimulera en ökning av gång-, cykel- och kollektivtrafikresorna till skolan på bekostnad av bilresorna. 2012 deltog totalt 216 klasser eller 5 153 elever. Tillsammans har eleverna under de fem veckorna som utmaningen pågick lagt 15 632 mil bakom sig, sparat 26,6 ton koldioxidutsläpp – och därmed gått nära fyra varv runt jorden. I utmaningen ingick även ett stort antal övningar inom miljö, hälsa och trafiksäkerhet för att få en djupare förståelse och ett långsiktigt resultat.

### CARMA

Under 2012 har det treåriga EU-projektet, CARMA, Cycling Awareness Raising and Marketing, rullat vidare. Målet med projektet är att öka andelen cykelresor och cyklingens status genom målgruppsanpassad kommunikation – framförallt mot män 30–49 år och studenter

som identifierats som potentiella grupper att påverka. Trafikkontoret i Göteborg är projektledare och ska tillsammans med Eindhoven, Budapest, Kensington & Chelsea, Parma och Riga bygga upp kunskaper om varför man börjar cykla, hur man ökar cyklingens status och vilka effekter som kan uppnås genom målgruppsanpassad kommunikation.

### NÄTVERKSARBETE FÖR ATT STÄRKA CYKELSTADEN

Att arbeta tillsammans med och genom andra är viktigt för att lyckas med påverkansarbete. Trafikkontoret har under året drivit det redan uppstartade nätverket med externa cykelaktörer, såsom cykelhandlare och cykelorganisationer, men även startat upp ett nytt internt mobilitetsnätverk för förvaltningar och bolag inom Göteborgs Stad, som i ett första skede har fokus på cykel.

### KOMMUNIKATION

Trafikkontoret har under året arbetat aktivt med att synliggöra cyklandet mot den breda allmänheten. Eftersom flera av kommunikationsinsatserna har syftat till att skapa uppmärksamhet och engagemang i cykelfrågan har effekten blivit att även nyhetsrapporteringen på cykel varit mycket god.

# EKONOMI OCH ORGANISATION



Under 2012 har organisationen kring cykel förstärkts med en tjänst som arbetar med trafikantperspektivet på cykelfrågor. Dessutom har en rekrytering av trafikplanerare med fokus cykel ("cykelstrateg") påbörjats och intervjuer genomförts under hösten.

Arbetet med framtagandet av ny cykelplan bedrivs i projektform där en konsultresurs är upphandlad som stöd i arbetet.

## **EKONOMISK SAMMANSTÄLLNING 2012**

Sammanställningen Sweco gjort 2000–2011 visar att trafikkontorets nyinvesteringar i cykelinfrastruktur kontinuerligt ökat under perioden. Framförallt skedde ett tredebrott från och med 2007 då investeringarna steg från under 20 miljoner kronor till drygt 33 mkr. Året därpå ökade nyinvesteringarna till nästan 50 mkr. Mellan år 2007 och 2011 har cykelinvesteringarna årligen legat på mellan 35 och 50 mkr.

Under 2012 budgeterades 50 mkr för cykelinvesteringar, varav cirka 45 mkr användes. De fem miljoner som återstår kommer att överföras till 2013 för att dessa projekt ska kunna slutföras.

## **DRIFT- OCH UNDERHÅLLSINVESTERINGAR**

Under 2012 uppgick kostnaderna för ny beläggning på cykelbanor till cirka 4,5 mkr och driftskostnaderna till cirka 9,2 mkr.

## **EXTERN FINANSIERING**

EU-projektet CARMA är ett Intelligent Energy Europe-program och stödet uppgick under 2012 till cirka 1,1 miljon svenska kronor.

## **KOMMUNIKATION OCH INFORMATION**

Kampanjer, aktiviteter i olika stadsdelar, information till arbetsplatser och göteborgare, medieutrymme med mera kostade cirka 1,3 mkr under 2012.



# NYCKELTAL UNDER ÅREN 2008–2012

2012

2011

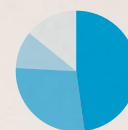
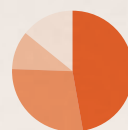
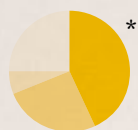
2010

2009

2008

## FÄRDMEDELSFÖRDELNING BLAND GÖTEBORGS INVÅNARE

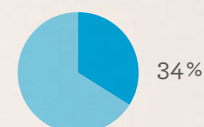
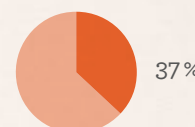
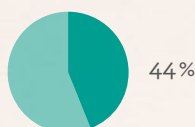
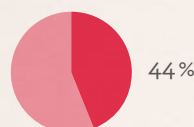
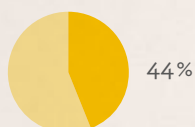
■ Bil ■ Kollektivt ■ Cykel ■ Till fots



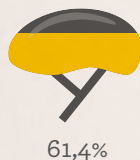
## BENSINPRIS I KR (BLYFRI 95 OKTAN)



## ANDEL GÖTEBORGARE SOM TYCKER ATT STADEN ARBETAR FÖR ATT ÖKA CYKLANDET



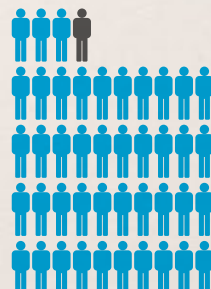
## ANVÄNDANDET AV CYKELHJÄLM



## ANDEL CYKLISTER SOM ANVÄNDER GODKÄND CYKELBELYSNING



## ANTAL SVÅRT SKADADE/DÖDADE CYKLISTER I CYKELOLYCKOR



\*Mätmetoderna är förändrade jämfört med tidigare år vilket påverkar fördelningen. Ingen reell trafikförändring har skett mellan 2011 och 2012.



# VAD HÄNDER 2013?



2013 blir ett spännande cykelår! Här är en liten försmak på vad som är på gång:

- Den nya cykelplanen planeras vara klar våren 2013.
- Utvecklingsgruppen som arbetar för "en attraktiv cykelstad" ska samla och kommunicera allt som händer under året och som cyklisterna kommer att märka av.
- En app som underlättar felanmälan av cykelbanor, med möjlighet att skicka med foto och geografisk position, ska arbetas fram.
- En utmärkelse för att motivera arbetsgivare att arbeta för att deras anställda ska cykla till och från jobbet ska lanseras.
- **Styr & Ställ** ska vara fullt utbyggt med cirka 1 000 cyklar i systemet och en extra lång säsong från mars – november. En plan för hur en utvidgning av systemet till andra stadsdelar kan se ut ska presenteras.
- Det blir tillåtet att cyklar mot enkelriktat på ytterligare ett antal gator runt om i staden.
- Hela centrala Göteborg och vissa delar av öster får ny cykelvägvisning.
- En ny cykelparkering i två våningar kommer att sättas upp vid resecentrum.



Trafikkontoret arbetar för att Göteborg ska vara en attraktiv och cykelvänlig stad. Varje år presenteras en sammanfattning över alla de cykelförbättringar som gjorts under året.

2012 års cykelår berättar bland annat vad göteborgarna tycker om Göteborg som cykelstad, hur utvecklingen av säkerheten och framkomligheten för cyklister ser ut, vilka tjänster som utvecklats för att hjälpa cyklister samt några av de viktiga cykelhändelser som skett under året. Dessutom ges en liten försmak på vad som kommer att hända 2013.



Göteborgs Stad  
Trafikkontoret

