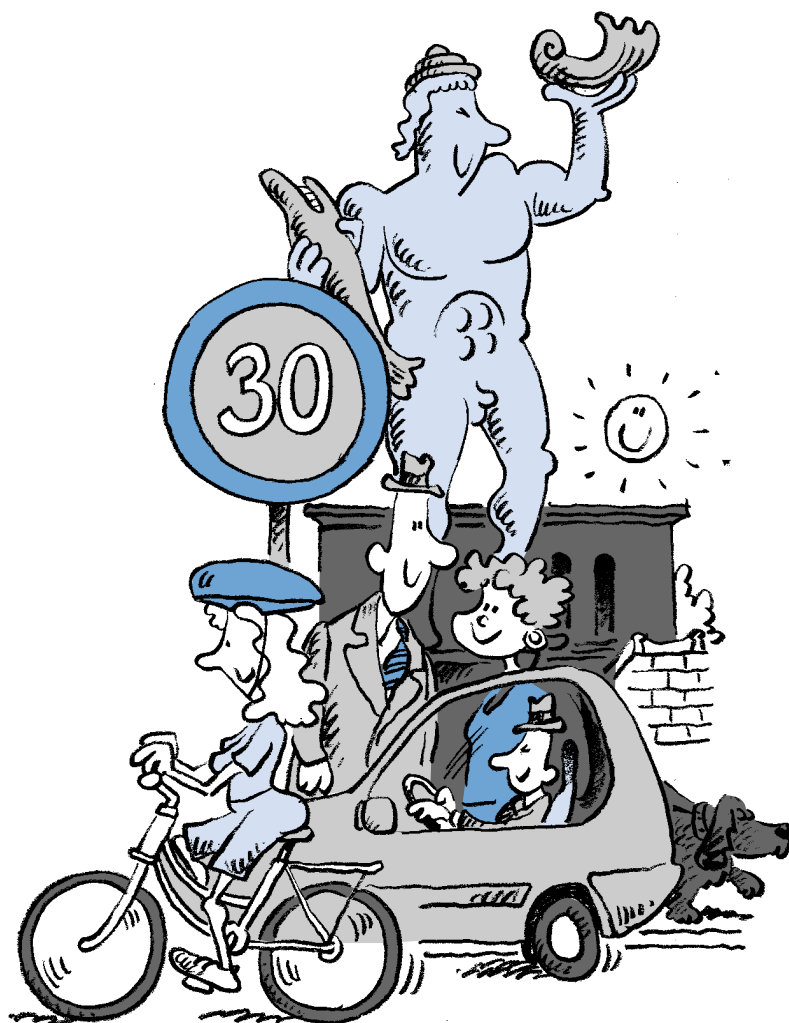




Göteborgs Stad
Trafikkontoret



Cykel i Göteborg 2006

uppföljning av Cykelprogram för Göteborg 1999

Denna rapport har arbetats fram av Trafikkontoret
Göteborgs Stad med hjälp av Johanna Stenberg och
Raija Ilijason FB Engineering AB.



Göteborgs Stad
Trafikkontoret



Kontaktperson Trafikkontoret:

Johanna Stenberg,
Trafikkontoret, 031-61 10 00.

Kontaktperson FB Engineering:

Raija Ilijason,
031-775 10 00.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1	7 Utveckling, kunskap och strategier	28
1 Inledning	3	Statistik och dokumentation	28
Bakgrund	3	Marknadsföring och påverkan	29
Syfte och avgränsningar	3	Kunskap	35
Cykelprogrammet för Göteborg 1999 - C99	4	Uppföljning	38
2 Förutsättningar för C99	5	8 Kostnader och ekonomi	39
3 Fysisk miljö för cyklister i Göteborg	8	9 Måluppfyllelse och slutsatser	41
Utformning och standard	8	Konkreta mål	41
Utbyggnad av "Det goda cykelnätet"	9	Måluppfyllelse	41
4 Olyckor	15	10 Fortsatt arbete	48
Olycksutveckling	15	BILAGA 1	50
Olyckstyper, orsaker	17	Sammanställning av flera genomförda projekt sen 1999	50
Förbättringsåtgärder	17	BILAGA 2	60
5 Förvaltning - drift och underhåll	20	Cykelprogram för Göteborg 1999	60
Organisatoriska åtgärder	20	Cykelprogram 1988	66
Drift och underhåll	20	BILAGA 3	67
Samverkan med andra aktörer	21	Övergripande cykelnät 2006	
6 Lagar, regler, samspel och risk för stöld	23		
Trafikregler och regelefterlevnad	23		
Risker och samspel	24		
Cykelstölder	26		

Sammanfattning

Avsikten med "Cykelprogram för Göteborg 1999" - i den vidare texten kallat C99 - var att få fastlagt mål för cykeltrafiken och riktlinjer för Trafikkontorets fortsatta arbete med cykeltrafikfrågorna.

C99 har legat till grund för de stora investeringar inom cykelområdet som gjorts i Göteborg sedan 1999. Denna rapport är den första uppföljning som gjorts av cykelprogrammets alla delar och den ska ge en överblick över de förändringar som skett sedan 1999.

Syftet med C99 och allt arbete med cykeltrafiken har varit att skapa bättre förutsättningar för cyklister men också att locka framförallt bilister att cykla. Att överföra resor från främst bil till cykel är dock ett komplext problem, för vilket det krävs en klart uttalad strategi och många olika slags åtgärder. Även att behålla de grupper som cyklar och få dem att cykla mer är en viktig strategi för framtiden.

I den enkätundersökning som låg till grund för stora delar av C99 svarade göteborgscyklisterna att främsta anledningen till att de inte valde cykeln var dåligt väder och för långa avstånd.

För att öka cykeltrafiken krävs enligt C99 en kombination av

- Ett välplanerat, väl utbyggt och välskött cykelnät ("Det goda cykelnätet")
- Minskade hinder mot att använda cykel
- Kunskap, information och motivation (nya värderingar och beteenden)
- God kommunal organisation och samverkan med andra aktörer.

När det gäller den fysiska miljö för cyklister i Göteborg har standarden på cykelbanorna i Göteborg höjts avsevärt sen 1999, i synnerhet gällande trafiksäkerhet. Efter halva utbyggnadstiden har cirka 30 % av det planerade cykelvägnätet enligt C99 byggts ut för en summa motsvarande 25 % av budgeten. Inga statsbidrag har dock erhållits och Vägverkets delar har inte byggts ut alls under perioden.

Arbetet med ett stomcykelnät för ökad framkomlighet har påbörjats och genom detta och andra åtgärder finns förhoppningar om att höja cyklandets status i transportrummet. Vägvisningen för cyklister förbättras sakta och alltför många cykelparkeringar byggs dock inga större cykelparkeringar och det råder stort underskott på cykelparkeringar vid Resecentrum.

Olyckstrenden för cyklister i Göteborg har varit mycket gynnsam de senaste åren och antalet döda och svårt skadade har minskat enligt uppställda mål i C99. Hjälpmanvändningen har ökat markant och ligger idag betydligt över riksgenomsnittet då över 40 % av cyklisterna i Göteborg använder hjälm.

Ansvar för cykelvägarna har förtydligats sedan C99 genom en mer renodlad förvaltning från kommunalt håll. Kommunikationen med cyklisterna har förbättrats genom en tillgänglig "kundtjänst", 15 00 17. Dessutom förbättras entreprenadupphandlingarna för drift och underhåll ständigt då nya avtal skrivs.

Utanför kommunens kontroll ligger alla lagar och regler. Inga förändringar i lagtexten har skett till fördel för cyklisterna sen 1999. Lagförändringen för fotgängare vid övergångsställen har dessutom bidragit till en större osäkerhet för vad som gäller vid cykelöverfarter. Sen ett par år tillbaka finns cykelpoliser i Göteborg. Dessa arbetar dock enbart i ett distrikt men kan ha medverkat till att regelefterlevnaden till viss del ökat.

Den interna kunskapsbanken på Trafikkontoret har fyllts på sedan C99 men det finns fortfarande stora brister i systematik och tillgänglighet när det gäller kunskap kring cykeltrafiken. Statistiken i Göteborg gällande antalet cyklister har ännu inte förbättrats men under 2005 sattes fler nya mätstationer upp som kommer att ge bättre statistiskt planeringsunderlag.

Mycket marknadsföringsmaterial för cykel har arbetats fram sedan C99 och flera riktade kampanjer och aktiviteter har genomförts ute på stan. Cyklingen fick direkt efter Cykelprogrammets slutförande en egen hemsida, cykelkartor togs fram och just nu pågår arbetet med att ta fram en reseplanerare för cykel.

Trafiknämnden har i princip fullföljt sina åtaganden enligt C99 vad gäller investeringsmedel. Det som saknas är Vägverkets insatser och kommunala statsbidrag som uteblivit. Förändringen i drift- och underhållsbudgeten med hänsyn till de ökade kraven för cykeltrafiken går inte att utläsa i den ekonomiska redovisningen.

Göteborg har kommit långt i arbetet med att skapa möjligheter för ett ökat cyklande. Sammantaget kan det dock konstateras att insatserna inom cykelområdet starkt behöver fokusera på att få fler att cykla. Detta är ett av kommunfullmäktiges prioriterade mål som det under många år varit mycket oklart kring huruvida tendensen varit ett ökat cyklande eller rent av tvärt om. Utvecklingen på olyckssidan är däremot relativt tillfredsställande vilket finns väl dokumenterat. Ur den senaste resvaneundersökningen från 2005 finns dock en tendens till ett ökat cyklande från 7% 1989 till 9% år 2005 av totala antalet resor i Göteborg oavsett längd. Utbyggnadstakten av nya cykelbanor har varit god men stöd saknas av Vägverket och statliga bidrag.

Att med utgångspunkt i Cykelprogrammet för Göteborg 1999 och dess uppföljning ta avstamp för en systematisering av cykeltrafikåtgärderna är angeläget för att uppnå det prioriterade målet framöver, att få ännu fler att cykla i Göteborg.

1 Inledning

Bakgrund

Avsikten med "Cykelprogram för Göteborg 1999" - i den vidare texten kallat C99 - var att få fastlagt mål för cykeltrafiken och riktlinjer för Trafikkontorets fortsatta arbete med cykeltrafikfrågorna.

Utgångspunkten i C99 låg i att cykeln ur energi- och miljösynpunkt är ett överlägset färdmedel. Cyklande ger bättre hälsa och ökat välbefinnande samt låga reskostnader. Det bidrar vidare till att folkhälsan förbättras vilket är till gagn för såväl den enskilde som samhället. En friskare befolkning med bättre kondition innebär betydande vinster för samhället genom minskad sjukfrånvaro, minskade sjukvårdskostnader och ökad produktivitet.

I C99 konstaterades dock att en stor nackdel var att cyklister i förhållande till tillryggalagd reslängd var ett av de mest olycksdrabbade trafikantslagen. Däri fanns en inre konflikt mellan trafiksäkerhet, miljö och hälsa som är unik just för cykeltrafik. I C99 beskrivs därför att cykeltrafiken i Göteborg skall öka och att detta ska ske samtidigt som trafiksäkerheten ska förbättras för cyklisterna.

C99 har legat till grund för de stora investeringar inom cykelområdet som gjorts i Göteborg sedan 1999. Denna rapport är den första uppföljning som gjorts av cykelprogrammets alla delar och den ska ge en överblick över de förändringar som skett sedan 1999.

Trafikkontoret Göteborgs Stad har tillsammans med FB Engineering AB arbetat fram Cykel i Göteborg 2006 - uppföljning av Cykelprogram för Göteborg 1999, en uppföljning av intentionerna i Cykelprogrammet samt en nulägesbeskrivning

Syfte och avgränsningar

Föreliggande rapport syftar till att ge en övergripande sammanfattning av vad som gjorts sen cykelprogrammet antogs. Här beskrivs i vilken utsträckning och på vilket sätt man har arbetat med olika delmål, samt vad som i verkligheten har byggts och genomförts. Dessutom ska rapporten belysa vilka frågeställningar som kvarstår att hantera samt utgöra underlag för framtida planering, strategier och prioriteringar inom cykeltrafikområdet. I C99 framhölls också att uppföljning av programmet skulle ske.

Sammanställningen i denna rapport bygger på uppgifter som muntligt och skriftligt kunnat erhållits genom kontakter inom Trafikkontoret. Översyn har skett av framtaget utredningsmaterial både inom och utanför Trafikkontoret.

Rapporten utgörs av en genomgång och sammanställning av materialet från C99 samt en nulägesbeskrivning med utgångspunkt från det tidigare arbetet. Därmed ska förstås att häri inte redovisas några nya mätningar eller undersökningar. Rapporten ska därför betraktas som en kompletterande skrift och bör läsas tillsammans med Cykelprogram för Göteborg 1999 och inte enbart som en enskild skrift.

Huvuddelen av rapporten är skriven under 2005 och kompletterad under 2007 med viss information från 2006. Detta medför att uppföljd tidsperiod kommer att variera i rapporten.

Cykelprogrammet för Göteborg 1999 - C99

Trafikkontoret fick i april 1995 i uppdrag av Trafiknämnden att komplettera "Tillgänglighetsprogram för Göteborg (delunderlag avseende effektiviteten i Göteborgs persontransportsystem)" med mål om tillgänglighet för gång- och cykeltrafiken.

C99 utgick från de programformuleringar som fanns angivna i Säkerhetsprogrammet (-91), Miljöprogrammet (-95), Tillgänglighetsprogrammet (-95) samt "Vision, mål, strategi" (-97). Då cykelprogrammet är relaterat till ett visst färdmedel, kan det inte direkt jämföras med dessa. Cykelprogrammet går på "tvären" jämfört med de övriga programmen och innefattar alltså såväl säkerhetsfrågor som miljö- och tillgänglighetsfrågor.

Ett tidigare cykelprogram godkändes 1988 av Gatunämnden och var främst en konkret plan för utbyggnaden av det övergripande cykelnätet. Avsikten med C99 var att få fastlagt mål för cykeltrafiken och riktlinjer för Trafikkontorets fortsatta arbete.

En kortversion av C99 finns som bilaga till denna skrift. Även cykelprogrammet från 1988 omnämns i bilagan.

2 Förutsättningar för C99

Syftet med C99 och allt arbete med cykeltrafiken har varit att skapa bättre förutsättningar för cyklister men också att locka framförallt bilister att cykla. Att överföra resor från främst bil till cykel är dock ett komplext problem, för vilket det krävs en klart uttalad strategi och många olika slags åtgärder. Även att behålla de grupper som cyklar och få dem att cykla mer är en viktig strategi för framtiden.

Någon klar strategi för ökat cyklande som är väl dokumenterad och applicerbar i alla städer finns inte. I olika undersökningar visas att man väljer att åka kollektivt för man är tvungen men att man väljer att cykla för att man vill. Det är därför ett komplicerat problem att locka folk att cykla då många av de övriga incitament som används inom trafiken inte alltid fungerar inom cykeltrafiken. Studier visar att cyklister själva, genom att förmedla en positiv upplevelse av att cykla, genererar fler att cykla.

I den enkätundersökning som låg till grund för stora delar av C99 svarade göteborgscyklisterna att främsta anledningen till att de inte valde cykeln var dåligt väder och för långa avstånd.

För att öka cykeltrafiken krävs enligt C99 en kombination av

- Ett välplanerat, väl utbyggt och välskött cykelnät ("Det goda cykelnätet")
- Minskade hinder mot att använda cykel
- Kunskap, information och motivation (nya värderingar och beteenden)
- God kommunal organisation och samverkan med andra aktörer.

Det övergripande nätet från C99 omfattade ca 60 mil gång- och cykelbana samt hastighetssäkrad gata (30 km/h), varav ca 40 mil var befintligt och 20 mil planerat. Av det befintliga nätet 1999 var 36 mil cykelbanor och 5 mil blandtrafikgator som var hastighetssäkrade till 30 km/tim. Av det planerade nya nätet föreslogs ca 15 mil som cykelbanor och ca 5 mil som hastighetssäkrade blandtrafikgator. Vägverket ansvarar för drygt 3,5 av de 15 milen gator/vägar som skulle förses med cykelbana.

Enkätundersökning: Resvanor i Göteborg 1998

I Göteborg genomfördes 1998 en omfattande cykelundersökning där syftet bl.a. var att identifiera och rangordna tänkbara problem och förbättringsönskemål som cyklisterna upplever. Förutom 35 djupintervjuer med cyklister skickades en enkät ut till 1 000 individer. 58 % av dessa var kvinnor och 42 % män, 75 % var i åldern 20-39 år.

På frågan om vilket de främsta skälet var till att man cyklade svarade 64 % att det var för att det var snabbt och smidigt, därefter kom ”ekonomiska skäl” (59 %), ”frihet” (58%) och ”för motionens skull” (55 %). När det gäller skälet att det är snabbt och smidigt att cykla ansåg 76 % av dem som har mindre än 3 km till skola eller arbete att det är ett av skälen till att cykla medan motsvarande siffra för dem som har mer än 7 km till skolan och arbete är 46 %. 76 % använder cykeln varje dag eller nästan varje dag.

På frågan om vid vilka ärenden man cyklar svarar göteborgarna enligt följande rangordning:

- | | |
|----------------------|------|
| 1. Arbete skola, | 90 % |
| 2. Fritidsaktivitet, | 77 % |
| 3. Affärer/inköp, | 68 % |
| 4. Kvällsnöjen, | 65 % |
| 5. Utflykter, | 59 % |

På frågan om varför man inte väljer cykeln trots att det skulle kunna vara ett alternativ svarar 80 % att det är på grund av dåligt väder, 42 % att det är för långt avstånd och 27% att man blir svettig och skulle behöva duscha och byta om.

I Göteborg fick de svarande även rangordna olika problem, rangordningen gjordes på olika sätt beroende på problemområden, ålder etc. I resultatet framkom bl a följande problem: Det är irriterande när cykelbanan läggs på smala trottoarer (det blir stökigt vid korsningar, gående och cyklister kommer in på varandras banor etc). Det känns otryggt när man som cyklist hamnar bredvid en buss/spårvagn/lastbil i trafiken (rädd att den skall svänga ut utan att se en, att man skall bli klämd etc). Det är inte alltid tillräckligt tydligt markerat för bilisterna att en cykelbana korsar gatan (beläggning i avvikande färg, upphöjning etc), vilket gör att man är orolig över att bilisterna inte skall uppmärksamma cykelöverfarten.

I den enkätundersökning som fanns som underlag till C99 framkom en prioriteringsordning för att få cyklister att cykla mer och för att få fler att cykla:

För att få cyklister att cykla mer krävs:

- direkthet/snabbhet
- säkerhet
- kontinuitet/sammanhang
- bekvämlighet/komfort
- trivsel/trevnad

För att attrahera "nya cyklister" krävs:

- att det känns tryggt att cykla
- att cyklandet upplevs som bekvämt och praktiskt
- att cyklandet går snabbt och framkomligheten är god
- att det är lätt att hitta

Omformat till ett mer operativt väghållningsperspektiv:

- 1 Fysisk utformning
- 2 Vägvisning, vägmarkering, trafiksignaler
- 3 Cykelbanors sträckning/förekomst
- 4 Regler och samspel
- 5 Drift och underhåll
- 6 Parkering

I cykelprogrammet fanns också förslag till åtgärder för att motverka "hinder" till varför man inte cyklar såsom att man saknar en bra och säker plats att parkera cykeln på, att avståndet att cykla känns för långt, att det saknas dusch på arbetsplatsen m.m. Förslaget till att motverka "hindren" var att att kommunen medverkar till att "lånecyklar" finns att tillgå på strategiska platser i centrala stan och vid kollektivtrafikknutpunkter samt fler cykelställ med goda låsmöjligheter. Dessutom föreslås att samverkan mellan cykel- och kollektivtrafik stimuleras genom att bra cykelvägar ordnas till större hållplatser och att det vid dessa uppförs väderskyddade cykelställ med goda möjligheter att låsa fast cykeln.

Utöver de kommunala insatserna vill man uppmuntra företag att ta ett större ansvar genom att tillhandahålla företagscyklar som kan användas i tjänsten, ha bilpooler för tjänsteresor som onödiggör att den anställda tar egen bil till arbetet, ordna bra och säker cykelparkering för de anställda, samt erbjuda bra dusch- och omklädningsmöjligheter på arbetsplatsen.

Allt ovanstående utgör grunden i C99. Hur dessa mål, strategier och ambitioner hanterats sen dess redovisas vidare i nästa kapitel.

3 Fysisk miljö för cyklister i Göteborg

Utformning och standard

Efter att C99 skrevs har standardkraven höjts gällande cykelbanor inom ramen för Trafikkontorets skrift TPU, *Trafikkontorets Projekterings- och Utförandeanvisningar*". Där står att ett bra cykelnät i första hand skall uppfylla säkerhetskraven. Detta innebär att cyklarna separeras från biltrafiken och att korsningarna med övrig trafik utformas med stor hänsyn till cyklisternas säkerhet.



Trygghetskravet skall också uppfyllas men inte på bekostnad av säkerheten. Exempelvis kan känslan av trygghet leda till att cyklisten tar större risker än önskvärt. En känsla av otrygghet kan å andra sidan innebära att man avstår från att cykla.

TPU behandlar flera aspekter av utformningen av en cykelbana. Anvisningar om separering både från biltrafik och gångtrafik berörs liksom gängse utformning och standard samt både enkel- och dubbelriktade cykelbanor. Beskrivningar finns om hur man skall hantera korsningar/överfarter, sidohinder, vägvisning, skyltning, markering på banan, ytskikt, belysning utmed cykelbanan och mycket mera. Dessutom fokuseras på vikten av bra drift och underhåll samt kontinuitet och tydlighet på cykelbanan.

Fokus inom cyklingen i Göteborg har i många år varit trafiksäkerheten. I TPU finns därför bra beskrivet hur en cykelbana bör se ut från säkerhetssynpunkt. Anvisningar saknas dock i frågan om hur cyklisternas behov av komfort och framkomlighet kan tillgodoses, t.ex. i korsningar och trafiksignaler som är viktiga eftersom de påverkar cyklisternas beteenden. Innehållet i TPU ger dock enhetlighet underlag för hur cykeln skall behandlas i andra kommunala projekt och har medverkat till att bidra till en generell standardhöjning.

Efterlevnaden av dessa projekteringsanvisningar varierar dock i olika objekt. Detta kan dels bero på komplikationer som tillstöter i projekterings- eller utförande fasen. Detta kan också hänga samman med att kollektivtrafikens, gåendes och bilisters behov ibland värderas högre bland planerare och byggare. Fler och laglydigare cyklister förutsätter att detta förhållande successivt förändras.

Utbyggnad av "Det goda cykelnätet"

"Det goda cykelnätet" innebär enligt C99 ett välplanerat, väl utbyggt och välskött cykelnät. Det övergripande cykelnätet som redovisats i C99 har delvis byggts ut enligt planen, dock har utbyggnaden inte skett i den takt som planerades fram till 2012.

Drygt 4 mil nya cykelbanor har byggts och 1,5 mil gata har säkrats för 30 km/h. Utbyggnadstakten är därmed inte riktigt lika hög som planerat. Under de första åren efter att C99 beslutades var utbyggnadstakten av nya cykelbanor hög men en minskning har skett och under några år har takten varit låg. Orsaken till nedgången var främst försämrade ekonomi för Trafikkontoret. År 2005 var dock den budgeterade summan för utbyggnad av cykelnätet återigen uppe i drygt 20 miljoner kronor per år.

Under de år med liten budget för cykelnätsutbyggnad skedde dock en förbättring av nätet i andra ej direkt cykelrelaterade gatuprojekt.

Det övergripande cykelnätet i Göteborg	1999	2005	Förändring mellan 1999-2005
Befintlig separerad cykelbana	360 km	402 km	42 km
Befintlig 30-säkrad gata	49 km	65 km	15,5 km
Planerad cykelbana	147,5	ca 109 km	38,5
Planerad hastighetssäkrad gata	49,5	ca 33 km	16,5

Läget vid årsskiftet 2005/2006 är sådant att halva utbyggnadstiden har gått medan 30 % av de planerade utbyggnaderna är färdiga till en kostnad motsvarande 25 % av budget. De statsbidrag man räknade med i C99 har inte utfallit under perioden.

Utöver Trafikkontorets del återstår hela den planerade utbyggnaden av cykelbanor längs Vägverkets vägar, ca 36 km. Vägverket har således inte byggt cykelbanor i den takt som beskrevs i C99.

När det gäller ombyggnad av korsningspunkter har mycket gjorts. Upphöjda trafiksäkra passager är byggda på väldigt många ställen i Göteborg, vilket har inneburit stora förbättringar för cyklister.

När det gäller trafiksinalerna har däremot endast små eller inga anpassningar gjorts för cyklister under perioden. Cykeldetektorer saknas och tidsinställning i signalerna är inte optimerade utifrån cyklisternas behov, vilket torde vara en bidragande orsak till vissa cyklisters bristfälliga regelefterlevnad vid signaler.

INVESTERING	BUDGET	TID
30 %	25 %	50 %

År 2005:
30 % av planerade investeringar är genomförda till en kostnad av 25% av planerad budget under 50% av planerad tid.

Fasta hinder

Under år 2001 gjordes en inventering av olyckor och olycksorsak utmed flera utvalda cykelbanor i Göteborg. En slutsats var att de fasta hindren orsakade och förvärrade olyckor bland cyklister.

Detta medförde att ett arbete startades med att ta bort onödiga fasta hinder utmed det övergripande cykelnätet och att märka upp de fasta hinder som fanns kvar utmed nätet. Inventering, åtgärdsplanering och åtgärder har genomförts årligen för att motverka problemet.

Stomcykelnät

2003 lämnades en statsbidragsansökan in om att uppgradera vissa länkar i det övergripande cykelnätet till Stomcykelleder. Ett stomcykelnät innebär en högre standard vad gäller utformningen av cykelbanan, utökad drift och förbättrat underhåll samt prioritet och anpassning för cykeltrafik i korsningspunkter m.m. Utmed dessa länkar skulle också kommunikation mellan väghållaren och cyklisterna kunna ske genom informations- och servicestationer.

Idéerna kring ett stomcykelnät har utvecklats vidare och under 2005 påbörjades vissa justeringar på vissa utvalda stråk enligt intentionerna. Några statsbidragspengar har inte finansierat idén med grannkommunerna Mölndal och Partille arbetar i samma anda. Under 2006 erhöll Trafikkontoret KLIMP-medel från Naturvårdsverket för att utreda och bygga etapp I på stomcykelnätet. Bidraget var på 12 mkr för stomcykelnätet och ett villkor är att Trafikkontoret satsar lika mycket pengar. Ett stomcykelnät lyfter fram cyklisters behov av framkomlighet både på sträcka och i korsningar (även signalkorsningar). Detta helt i linje med cyklisternas önskemål om direkthet och snabbhet i den enkätundersökning som låg till grund för Cykelprogrammet.



Exempel på fasta hinder i form av betongelement utanför Ullevi som numer inte längre finns.



Nyare cykelbana med god separering från både motorfordon och gående.

Vägvisning

Efter C99 togs en göteborgsspecifik cykelvägvisning fram i form av en blå skylt med upp till sex vägvisningsmål per riktning. Till en början skyltades delar av västra Göteborg upp med denna typ av skyltning och därefter har sporadisk skyltning skett i olika delar av kommunen i samband med ombyggnad av gator etc. Under 2006 påbörjades utbyggnaden av cykelvägvisning i de nordöstra stadsdelarna.

Någon heltäckande utbyggnad av cykelvägvisningen är inte genomförd och det går ännu inte att följa skyltarna i hela Göteborg för att komma rätt. Digitalt finns en plan för cykelvägvisning för hela Göteborg inlagt förutom de centrala delarna med Örgryte, Kålltorp och Härlanda som binder samman de tre inlagda områdena, väster, nordost och Hisingen.

Skydd

År 2001 genomfördes en idéstudie kring skydd utmed cykelbanor för att minska olägenheter med skvätt framförallt från bilar men även att minska olägenheter med buller, avgaser och vinddrag från biltrafiken. Kostnadsbedömningar genomfördes men det hela drevs aldrig vidare.

Diskussioner kring vindskydd har förekommit i samband med studier kring en cykelbro över Göta älv. Vindskydd ökar dock den turbulenta vinden bakom skyddet vilket kan ge oväntade problem. Vinden är ett stort problem främst utmed de större broarna över Göta älv och orsakar varje år flera cykelolyckor. Skydd mellan cyklister och biltrafiken har satts upp vid Oscarsleden i samband med den nya sträckningen vid Danmarksterminalen som föranleddes av Götatunneln.



Vägvisning enligt göteborgsmodellen.



Idé kring skydd från biltrafiken vid en trång och otrygg sträcka utmed E20.

Parkering

I snitt har cirka 200 000 kronor/år investerats i cykelparkering sedan 1999. Förekomsten av cykelparkering i centrala Göteborg är inventerad och kartlagd 2002. Materialet är dock inte uppdaterat och sträcker sig enbart inom de allra mest centrala delarna av staden. Det finns ingen samlad bild av hur många nya cykelställ som byggts men ungefär 150-200 ställ har placerats ut varje år sen 1999.

I centrala Göteborg finns omkring 3200 cykelställ varav 300 är belägna kring centralstation. Någon bevakad cykelparkering eller allmänt tillgängligt parkeringsgarage för cyklar finns inte i Göteborg.

All cykelparkering byggd av Trafikkontoret sedan 1999 består av ställ med möjlighet att låsa fast ramen, i enlighet med ambitionen i C99. Det förekommer dock fortfarande byggande av andra mer traditionella ställ i annan regi.

Inga större cykelparkeringar är byggda eller planerade, vare sig i centrala lägen eller vid större kollektivtrafikknutpunkter, vilket förordades i C99. Tankar har funnits kring cykelparkering vid kollektivtrafikknutpunkter men idéerna har lagts i malpåse främst p.g.a. organisatoriska problemställningar. Vid frågan om väderskyddad parkering avslås detta oftast i stadsbyggnadssammanhang med hänvisning till att det inte passar in i centrala Göteborgs karaktär. Väderskyddad cykelparkering har uppförts vid Ekeströmgatans hållplats under 2004.

Under 2005 gjordes en genomgång av arbetet kring cykelparkering i Göteborg. Samtal har förts med bl.a. Vägverket och Västtrafik då frågan är mycket angelägen i samband med hållplatser. Frågan har framförallt skapat debatt kring resecentrum där många aktörer är inblandade och där det finns flera olika förvaltare av mark och byggnader.



Uppställning av lånecyklar på Norra Älvstranden. Cyklarna lånas på begränsad tid med "smart-card".



Relativt nyproducerade cykelparkeringar med väderskydd vid Ekeströmgatans hållplats.

Stadsbyggnadskontoret kommer att arbeta in en parkeringsnorm också för cyklar i sin nya skrift om parkeringsnormer som ska vara gällande för hela Göteborg. Trafikkontoret har dock tagit fram ett förslag till cykelparkeringsnorm som ev. kan komma att tillämpas i avvaktan på en helt ny parkeringsnorm för Göteborg.

Låne-cyklar

För att möjliggöra cykeln som ett fullgott resalternativ förordades låne-cyklar i C99. Hösten 2005 sättes Göteborgs första system med låne-cyklar. Det är ett slutet system för yrkesverksamma på Norra Älvstranden. 150 cyklar finns utplacerade och en utvärdering av projektet kommer att visa om det är värt att implementera på fler platser. Systemet har hittills fungerat bra men problem finns med vandalisering av ställ och cyklar främst nattetid.

Summering "Fysisk miljö för cyklister i Göteborg"

Standarden på cykelbanorna i Göteborg har höjts avsevärt sen 1999, i synnerhet gällande trafiksäkerhet. Inget tyder dock på att cykelns status som transportmedel har stärkts.

Efter halva utbyggnadstiden har cirka 30 % av det planerade cykelvägnätet enligt C99 byggts ut för en summa motsvarande 25 % av budgeten. Inga statsbidrag har erhållits. Vägverkets delar har inte byggts ut alls under perioden.

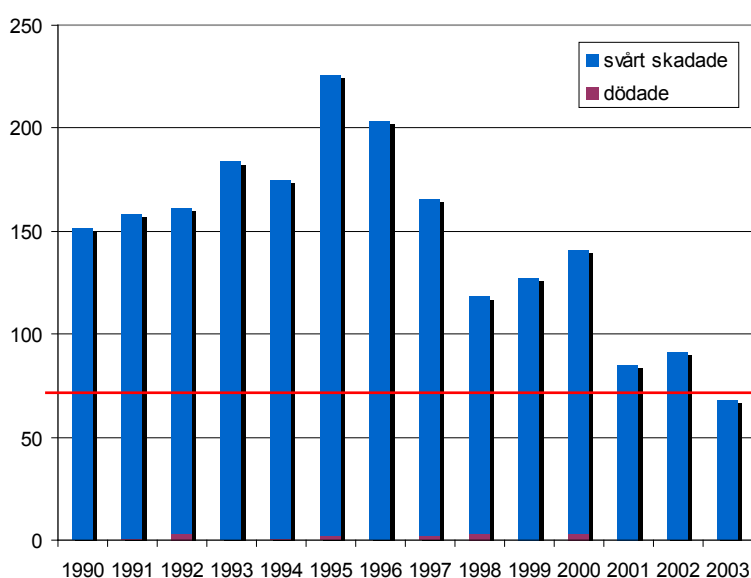
Arbetet med ett stomcykelnät för ökad framkomlighet har påbörjats.

Arbetet för att höja cyklandet status i transportrummet är i ett inledningsskede.

Vägvisningen för cyklister förbättras i jämn takt.

Allt fler cykelparkeringar byggs. Inga större cykelparkeringar har dock byggts och det råder stort underskott på cykelparkeringar vid Resecentrum.

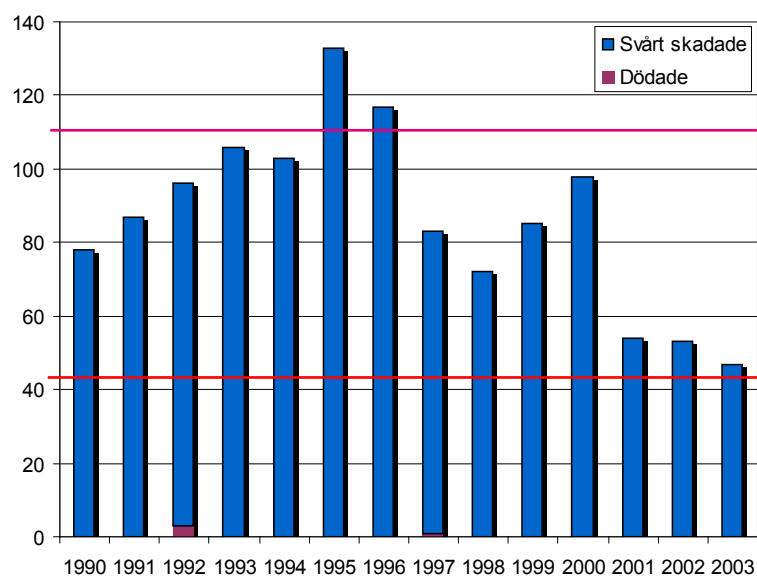
Dödade och svårt skadade cyklister 1990-2003 - fördelade efter år och skadekonsekvens



År	Död-ade	Svårt skadade	Totalt
1990	0	151	151
1991	1	157	158
1992	3	158	161
1993	0	184	184
1994	1	174	175
1995	2	224	226
1996	0	203	203
1997	2	164	166
1998	3	115	118
1999	0	127	127
2000	3	138	141
2001	0	85	85
2002	0	91	91
2003	0	68	68
Totalt	15	2039	2054

Medelvärde D+S 85-89= 178
TN's Mål 2005

Dödade och svårt skadade cyklister i singelolyckor 1990-2003 - fördelade efter år och skadekonsekvens



År	Död-ade	Svårt skadade	Totalt
1990	0	78	78
1991	0	87	87
1992	3	93	96
1993	0	106	106
1994	0	103	103
1995	0	133	133
1996	0	117	117
1997	1	82	83
1998	0	72	72
1999	0	85	85
2000	0	98	98
2001	0	54	54
2002	0	53	53
2003	0	47	47
Totalt	4	1208	1212

Medelvärde D+S 85-89= 113
TN's Mål 2005

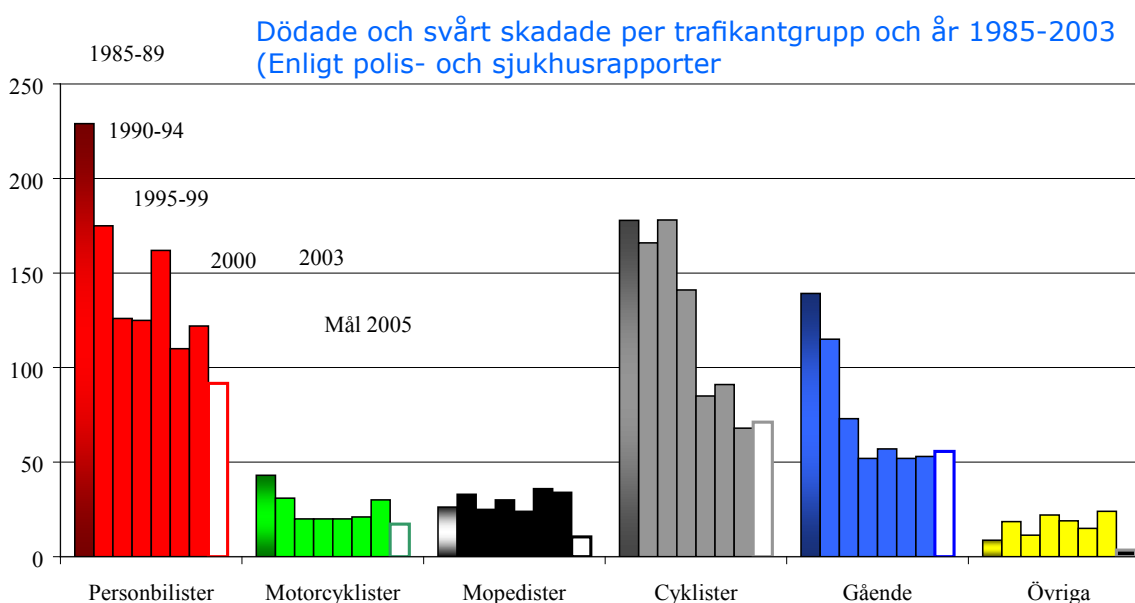
4 Olyckor

Olycksutveckling

När C99 skrevs (1999) rapporterades varje år i Göteborg ca 800 skadade cyklister (från polis och sjukhusens akutmottagningar), varav 200 var svårt skadade. Man drog vissa slutsatser av all den olycksstatistik som fanns. Ambitionen var att genom olika insatser minska cykelolyckorna med 25 % och de svårt skadade och dödade med 35 % fram till 2008. Jämförelsevärdet valdes till medelvärdet för åren 1995-1997.

Cykelolyckorna i Göteborg har därefter minskat dramatiskt, och man har haft en betydligt mer gynnsam utveckling än i övriga landet. Cyklisternas olyckor ökade visserligen under 90-talets början och nådde en topp 1995, men därefter har olyckorna minskat stadigt. Mellan åren 1995-2003 var minskningen hela 70 %. Under 2003 gjordes en lägsta notering för antalet svårt skadade (69 personer). I genomsnitt omkommer en cyklist per år i göteborgstrafiken och det är oftast i kollision med motorfordon.

I princip har man ändå nått fram till de uppställda målsättningarna i C99 när det gäller olycksstatistiken för cyklister. Det ska dock understrykas att anledningen till att allt färre cyklister skadas i trafiken är osäker. Färre cyklister i trafiken skulle kunna vara en anledning till en förbättrad olycksstatistik, men det är svårt att påvisa eftersom de antalsmätningar som görs är otillräckliga med för få mätpunkter. Det finns en antydning i de mätpunkter som finnas att tillgå att en viss minskning i cyklandet kan ha skett. En minskning av antalet cyklande märks ändå inte om man frågar cyklisterna själva eller ser till antalet upptagna cykelparkeringar i centrum.



Utdrag ur sammanfattning av VTI's rapport om säkerhetsutvecklingen i Göteborg

VTI har analyserat trafiksäkerhetsutvecklingen i Göteborg under perioden 1990–2002. Det bakomliggande skälet till detta har varit det kraftigt minskade skadetalet i Göteborg och den strategi man valt i Göteborg att tackla trafiksäkerhetsproblematiken på, nämligen att med fysiska åtgärder dämpa motorfordonens hastigheter i områden och på platser där fotgängare och cyklister finns samt att med olika åtgärder reducera/separera biltrafiken från de oskyddade trafikanterna i dessa miljöer.

Resultatet visar att merparten av förbättringen av trafiksäkerhetssituationen i Göteborg kan tillskrivas vidtagna hastighetsreducerande åtgärder och åtgärder som separerar oskyddade trafikanter från biltrafiken. Isolerat från samverkan från andra faktorer och åtgärder bedöms de hastighetsreducerande och separerande åtgärderna ha svarat för 3/4 av den minskning som skett av antalet svåra skadefall i Göteborgstrafiken.

Trafiksäkerhetssituationen har jämförts med situationen i Stockholm och Malmö för samma period, 1990–2002. Trafiksäkerhetsutvecklingen i Göteborg har under perioden varit mycket gynnsam, framfört allt för cyklister och fotgängare såväl avseende polisrapporterade trafikskadade som registrerade inlagda på sjukhusen.

Ett skäl till minskat antal svåra olyckor är att de stora investeringarna i trafiksäkerhetsåtgärder skedde i slutet av 1990-talet. Exempelvis tillkom över 80 % av de cirka 800 upphöjningar som anlades under 1990-talet och framåt efter år 1996. Antalet polisrapporterade skadade i Göteborgs stad minskade med 17 % mellan åren 1994–1996 och 2000–2002. Antalet skadade bilister minskade med 5 %, antalet skadade cyklister med 61 % och antalet skadade fotgängare med 37 %. Bland övriga har en ökning skett av polisrapporterade skadade.

I riket som helhet minskade antalet polisrapporterade skadade cyklister med 25 % under samma period medan antalet skadade mopedister, motorcyklister och bilister ökade med mer än 20 % vardera. Antalet skadade fotgängare har varit tämligen konstant. Antalet inlagda trafikskadade (svårt skadade) minskade med 27 % i Göteborg mellan åren 1994–1996 och 2000–2002, antalet inlagda trafikskadade cyklister minskade med 55 % och antalet inlagda trafikskadade fotgängare med 32 %.

Ökad separering har skett mellan biltrafik och fotgängare och cyklister, dels genom de hastighetsreducerande åtgärderna som minskat bilisternas framkomlighet och styrt över biltrafik till lämpligare och avsedda färdvägar, dels har man ökat separeringen genom att förbättra framkomligheten på ”bilprioriterade” gator och trafikleder och göra dessa mer givna som färdvägar för bilisterna.

Annat som sannolikt bidrar till färre skadade cyklister är att bilisternas hastighet på gator med cyklister har reducerats och att antalet bilister på dessa gator har minskat. Dessutom har andelen cyklister med hjälm ökat.

VTI har studerat olycksutvecklingen i Göteborg 1990-2002 och anger i sin rapport flera skäl till att cykelolyckorna minskat. Slutsatsen är dock att det huvudsakliga skälet till den totalt sett goda säkerhetsutvecklingen är att man vidtagit så många hastighetsreducerande åtgärder i Göteborg.

Olyckstyper, orsaker

Olyckorna med cykel har totalt sett minskat i Göteborg. Olyckstyperna tycks dock inte ha förändrats särskilt mycket utan fördelningen mellan olika olyckstyper är densamma trots en kraftig minskning av det totala antalet olyckor. Ca 60 % av cykelolyckorna är singelolyckor, 20 % är olyckor med personbilar och 10 % med andra cyklister.

Singelolyckorna utgör alltså en stor andel av antalet skadade cyklister. Historiskt har singelolyckorna samvarierat med cykeltrafikens storlek varför en förklaring till minskningen av antalet svårt skadade under senare år kan bero på ett minskat cyklande. Kunskapen kring detta är dock bristfällig. Även kommunens konsekventa trafiksäkerhetsarbete vad gäller korsningspunkter, cykelbanor och borttagande av fasta hinder har haft positiv påverkan på cyklisternas olycksutveckling. Hjälm användningen har också kontinuerligt ökat med färre allvarliga huvudskador som följd.



Förbättringsåtgärder

I C99 utpekades åtgärdsstrategier för att dels förhindra olyckor och dels minska skadornas svårighetsgrad när olyckor ändå inträffar. Fyra delområden inom åtgärdsstrategin pekades ut, nämligen teknisk utformning, drift och underhåll, cyklister och cykeln samt bilister och andra trafikanter.

Teknisk utformning. Delområdet handlar om tydlig gatuutformning, ombyggnad så att hastigheten begränsas på farliga platser, breddning av allt för smala cykelbanor, borttagande av hinder såsom kantstenar och fasta hinder samt bättre yttsikt på cykelbanorna.

Arbetet med utformningen pågår konstant och beskrivs i TPU (se tidigare text). Bra rutiner finns och arbetet med att rensa sidområden längs cykelbanorna har pågått i flera år. Kontrollen vid nyprojektering brister dock emellanåt.

Efter framtagandet av C99 påbörjades en utredning kring fasta hinders roll i samband med olycka. Det visade sig att många olyckor förvärrades med förekomsten av fasta hinder såsom stolpar, räcken m.m. Cyklisten skadade sig alltså värre p.g.a. den omgivande miljö än p.g.a. själva fallet från cykeln. En inventering gjordes och ett åtgärdsprogram arbetades fram för att rensa cykelbanorna från fasta hinder. Främst har dessa sedan märkts upp och vissa enkla åtgärder har genomförts såsom mindre flytt av stolpar etc.

Sedan mitten av 90-talet är så kallade 30-områden konsekvent utbyggda i Göteborg. Detta har tillsammans med en rad andra åtgärder medfört att risken för en olycka minskat något men framförallt har risken för svår skada minskat. Mer om detta finns att läsa i VTI:s rapport om trafiksäkerhetsarbetet i Göteborg. Kommunens minskade budget de senaste åren har dock medfört att utbyggnadstakten för sådana säkerhetsåtgärder minskat eller nästan helt avstannat. Det strategiska arbetet har ersatts av punktinsatser, åtminstone tillfälligt.

Drift och underhåll. Här avses högre standard när det gäller insatser mot snö/is/löv/grus, högre krav för att åtgärda buskage som inskränker på det fria utrymmet på cykelbanor, högre krav på belysningens tändningsgrad, borttagning av felpplacerade och otillåtna gatumöbler.

Efter C99 gjordes stora insatser för drift och underhåll av cykelbanorna. Flera av de förslag som togs fram har idag arbetets in i de avtal som skrivs med utförande entreprenör. Nolltolerans mot vegetation är en post som snart gäller över alla Göteborgs cykelbanor. Dessutom finns numera Göteborgs Trafikinformation, 150017, som sköter kommunikationen mellan allmänhet och entreprenörer vilket medverkat till kortare insatstider, en högre standard och ett lättare sätt att komma åt problemen. Ständiga förbättringar sker i nya upphandlingar. Ytbeläggningen på cykelbanor är dock dålig på vissa sträckor liksom vägunderhållet i övrigt.



Fast hinder utmed cykelbana i form av lyktstolpe och reklamskylt. Identifierade fasta hinder är idag märkta med ett blåvitt reflexband.



Långedragsvägen, som ingår i det övergripande cykelnätet, är en blandtrafikgata med hinder som dämpar biltrafikens hastigheter.

Cyklister och cykeln. Det egna beteendet är den faktor där cyklisten själv har störst möjlighet att påverka sin säkerhet. Det är viktigt att öka cyklistens kunskap om hastighetens betydelse, hjälmanvändning, risker i olika situationer, värdet av en bra cykel, regler och samspel med fotgängare och bilister.

Hjälmanvändningen i Göteborg har ökat stadigt och kom under 2005 att överstiga 40 %. De lokala skillnaderna inom Göteborg är fortfarande stora liksom de lokala och regionala skillnaderna inom Sverige. I centrala Göteborg och i vissa stadsdelar är hjälmanvändningen lägre och utmed de större cykelstråken är den betydligt högre.

Årtal	Hjälmanvändning i Göteborg
1995	15 %
2002	30 %
2004	37 %
2005	43 %



Under de senaste 15 åren har arbetet med att öka användandet av cykelhjälm bedrivits i Sverige och användandet har i genomsnitt stigit från 3 % till ca 17 % idag. Vägverkets mål är att andelen ska stiga till minst 25 % under år 2005 för att sedan kontinuerligt öka.

En ny lag som innebär att alla barn i åldrarna under 15 år är skyldiga att bära cykelhjälm gäller från och med årsskiftet 2004/2005. Vad detta har fått för konsekvenser för cyklandet och hjälmanvändningen i Göteborg har inte utvärderats. Sedan C99 har man genomfört ett flertal informationskampanjer bl.a. för en ökad hjälmanvändning främst i skolorna med hjälp av Trafikkontorets trafikpedagog.

Bilister och andra trafikanter. Bilisternas beteende i farliga situationer kan förändras om de blir medveten om de risker man som bilförare utsätter cyklisterna för. I allt kommunikationsarbete som Trafikkontoret bedriver sedan 1999 finns frågorna med och arbetet sker främst ute i samband med kampanjer och information.

Summering "Olyckor"

Olyckstrenden för cyklister i Göteborg har varit mycket gynnsam. Antalet döda och svårt skadade har minskat enligt uppställda mål i C99.

Hjälmanvändningen har ökat och ligger idag betydligt över riksgenomsnittet. Över 40 % av cyklisterna i Göteborg använder hjälm.

5 *Förvaltning - drift och underhåll*

Organisatoriska åtgärder

Tidigare var ansvaret för cykelvägnätet i Göteborg uppdelat på flera huvudmän, nämligen Trafiknämnden, olika stadsdelsnämnder, Fritidsnämnden och Vägverket. När C99 skrevs var det därför otydligt vem inom kommunen som hade huvudmannaskapet för kommunens cykelvägar. Numera är ansvaret för cykelvägarna uppdelat mellan Trafikkontoret som ansvarar för det övergripande nätet och Park- och naturförvaltningen som ansvarar för det lokala cykelnätet och för cykelbanor i Slottsskogen och andra större parker och naturområden. Vägverket ansvarar för cykelbanor utmed det statliga vägnätet. Det finns dessutom uppdaterade digitala kartverk inom kommunen där den administrativa rollen är tydligt beskriven.

Göteborgs trafikinformation, 150017

Sedan ett par år finns Göteborgs Trafikinformation som är Trafikkontorets kundtjänst. Hit kan allmänheten ringa för att meddela fel och brister utmed gator och vägar samt få information om vad som gäller. Under 2004 påbörjades arbetet med att marknadsföra det nummer man ringer och förhållandena har på detta sätt effektivt kunnat förbättras för cyklisterna. Sedan 2005 handhar även Göteborgs Trafikinformation ärenden som rör Park- och naturförvaltningen. Detta innebär att Göteborgs Trafikinformation är kommunens kundtjänst för kommunens samtliga cykelbanor.

Drift och underhåll

TPU innehåller projekteringsanvisningar men också rutiner för drift och underhåll av cykelbanor. Bl.a. gäller nolltolerans för vegetation utmed det övergripande cykelnätet sedan C99 skrevs. Detta medför att ingen växtlighet tillåts som på något sätt inkräktar på cykelbanan.

Sedan C99 skrevs har flera nya upphandlingar för drift och underhåll av Göteborgs gator gjorts. För varje ny upphandling förbättras målstandarden för cykelbanorna. Trafikkontorets tillsyn av att drift- och underhållsarbetena verkligen genomförs på den 40 mil långa övergripande cykelnätet enligt avtal är mycket begränsad och efterlevnaden av avtalen brister emellanåt. Sällan eller aldrig cyklar de som gör tillsyn och endast 2-3 % av det övergripande cykelnätet synas per år.

Vid samtal från allmänheten finns vissa inställelse- och genomförandetider för olika typer av drift- och underhållsfrågor. Därför förbättras standarden gällande drift- och underhåll avsevärt när cyklister ringer in till Göteborgs Trafikinformation. Denna tjänst är dock ännu inte tillräckligt allmänt känd för att en synbar effekt skall märkas på cykelvägnätet.

Samverkan med andra aktörer

Enligt C99 krävs för Trafikkontorets del en kontinuerlig samverkan med Byggnadsnämnden, samt en ökad samverkan med Vägverket vad gäller cykeltrafik längs och tvärs det vägnät där staten är väghållare. Likaså bör samverkan ske med Park- och naturnämnden när det gäller det lokala cykelvägnätet. Arbetet måste ske på flera fronter och på olika nivåer, inte minst arbetet med de beteendepåverkande åtgärderna som ska ske i samarbete med bl.a. stadsdelsnämnderna och NTF Väst som har viktiga roller. Verksamheten kräver en tydlig och stabil organisation med en särskild cykelansvarig på Trafikkontoret med rätt kompetens och med tillräckliga resurser (ekonomiskt och personellt) och befogenheter.

Behovet av att ändra cyklisternas status inom samhällsplaneringen är stort, eftersom cyklisternas behov är svåra att hävda i planeringssammanhang. Om någon förändring skett sedan C99 skrevs är svårt att säga. Tydligt är dock att den lagändring från 2003/2004 som tillgodoser fotgängarnas krav på tillgänglighet satt fotgängarnas krav i fokus i samhällsplaneringen.

Samverkan mellan olika myndigheter, förvaltningar och övriga organisationer är av stor betydelse för cykeltrafikens status och på det området har det skett vissa förbättringar. Vägverkets sektorsansvar omfattar idag tydligare cykelfrågorna och detta borgar för en utökad plattform för samverkan mellan kommunerna inom regionen ihop med Vägverket. Detta bör åtminstone på sikt kunna leda till en bredare samsyn inom cykeltrafikområdet.

Trafikkontoret tillsatte en halvtidstjänst som cykelansvarig efter C99. Men då personen slutade efter ett par framgångsrika år lades vissa arbetsuppgifter ut på befintlig personal och cykelfrågan har därigenom fått mindre utrymme. Utbyggnaden av det övergripande cykelvägnätet har dock inte påverkats av detta. Sen våren 2006 finns återigen en deltidstjänst som cykelsamordnare på Trafikkontorets trafikplaneringsavdelning och sen hösten 2005 finns en person på Trafikkontorets kommunikationsavdelning med inriktning cykel som bl.a. arbetar med informationsmaterial, ansvarar för cykeldagen och företräder cyklisterna i olika sammanhang.

Summering "Förvaltning - drift och underhåll"

Ansaret för cykelvägarna har förtydligats sedan C99.

Kommunikationen med cyklisterna har förbättrats genom "kundtjänst".

Entreprenadupphandlingarna är bättre för cyklisterna, det är dock oklart om förändringarna ännu märks ute på cykelvägarna.

Fler inom Trafikkontoret arbetar aktivt med cykelfrågor.

Utdrag ur "På cykel för miljö och hälsa" Rapport 2004:21, Länsstyrelsen i Stockholms län

I SOU 1997:35 Ny kurs i trafikpolitiken konstateras att det är nödvändigt att cyklisterna blir bättre på att följa trafikreglerna om inte ett ökat cyklande ska resultera i fler olyckor. Till skillnad mot de trafikbrott som begås av bilförare tvingas - och ibland närmast uppmuntras - cyklisterna många gånger till trafikbrott på grund av felaktiga eller dåligt genomtänkta trafiklösningar. Olycksriskerna för cyklisterna skulle kunna minskas om reglerna bättre anpassades till cykeltrafikens villkor.

En inte ovanlig inställning är att cyklister är gnälliga och otacksamma. ”Blir ni cyklister aldrig nöjda?” Väg och trafikinstitutets tidning VTI Aktuellt hade för några år sedan en krönika med rubriken ”Tacka laglydigt för cykelsatsning”. Med hänvisning till de ökade insatserna för cykeltrafiken framfördes förhoppningen att cyklisterna tackade och som en enkel motprestation började uppträda mer laglydigt. Skulle någon komma på att ställa motsvarande krav på motprestation från stockholmsbilisternas sida när nu 30 miljarder har avsatts för satsningar på det regionala vägnätet?

Cyklisterna tar ett stort samhällsansvar genom att de väljer cykel i stället för motortransport. Det är inte cyklisterna som svarar för det dödliga krockvåldet i trafiken. En diskussion om cyklisters regelefterlevnad måste starta från dessa utgångspunkter anser Cykelfrämjandet.

Det bör dock framhållas att en bra och begriplig cykelmiljö med hög och konsekvent standard, är en förutsättning för bättre regelefterlevnad.

För att kampanjer ska ge bestående resultat måste de ingå i en långsiktig strategi och inpassas på rätt sätt i sitt sammanhang, annars kan de göra mer skada än nytta. När miljöfrågorna var på stark frammarsch och cyklandet ökade under 1980 och 1990-talen genomfördes upprepade kampanjer i Stockholm för att övervaka cyklisternas regelefterlevnad. Cyklister som stretade fram i en farlig och dåligt planerad trafikmiljö kände sig bestraffade snarare än uppmuntrade. Under höstens övervakningskampanj 1996 fick åtskilliga stockholmare böta för att de cyklade mot rött, körde mot enkelriktat eller cyklade på trottoaren. Ingen väghållare fick böta för allvarliga brister i cykelvägnätet. Även de återkommande affischkampanjerna om cykelhjälm kunde förmodligen kännas provocerande för cyklister som samtidigt utsattes för ständiga olycksrisker på grund av dåligt underhållna cykelbanor eller felaktigt utformade trafiklösningar.

6 *Lagar, regler, samspel och risk för stöld*

Trafikregler och regelefterlevnad

Cykeln är ett fordon. Det betyder att cyklister ska följa de regler som gäller för fordonsförare. Dessa regler utgår dock av tradition i huvudsak från biltrafikens förutsättningar. Cyklister förväntas därför ibland till beteenden som inte är motiverade ur trafiksäkerhetssynpunkt, men som krävs för att uppfylla lagens formella krav.



Cyklisterna saknar fortfarande tydliga regler för vad som gäller i korsningar etc. Fortfarande, i lagens mening, förbättras cyklistens status i trafikmiljön om han eller hon cyklar på körbanan istället för på cykelbanan vilket säkerhetsmässigt är mycket olyckligt. Detta blir extra tydligt i t.ex. cirkulationsplatser. Ofta görs gator enkelriktade på grund av att körbanan inte tillåter möte mellan två bilar, något som tvingar cyklister att ta omvägar trots att möte bil-cykel är möjligt både utrymmesmässigt och trafiksäkerhetsmässigt. Det finns vissa undantag från detta i Göteborg, där cyklisterna helt enkelt får cykla mot enkelriktat på gata. Sådana förhållanden regleras av kommunala lokala trafikföreskrifter, LTF.

Utöver de lagar och regler som finns påverkas cyklisternas situation i trafikmiljön i hög grad av dem som projekterar och bygger cykelanläggningar. Det blir t.ex. förvirrande för cyklisterna när väjningsplikten mot biltrafiken ibland markeras och ibland inte. På flera ställen i Göteborg finns väjningsplikt markerad på cykelbanan vid passage över en körbana. Eftersom väjningen gäller generellt skapar den felaktiga skyltningen/målningen osäkerhet om vad som egentligen gäller för cyklister i trafiken på andra platser.

I och med nya lagen för fotgängare vid övergångsställen har otydligheten för cyklister blivit ännu större. Många tror inte man får cykla på ett övergångsställe, vilket man får men man har inte samma rättigheter som en fotgängare osv.

Vägverket ska utreda hur den gällande trafiklagstiftningen kan anpassas till cykeltrafikens speciella förutsättningar. De ska föreslå åtgärder som förbättrar cyklisternas regelefterlevnad. Något förslag eller nya regler för cykeltrafiken finns dock ännu inte framme. Hösten 2006 höjdes samtliga bötesbelopp för överträdelse med cykel med mellan 100- 250%.

En god trafikmiljö skapar goda trafikanter och en dålig trafikmiljö skapar dåliga trafikanter. Den bättre efterlevnaden av regler bland cyklister i cykelländer som Danmark och Holland anses främst förklaras av den bättre cykelmiljön. I arbetet med

att upplysa om risker och regler finns idag två cykelpoliser att tillgå i Göteborg. Dessa poliser är Sveriges enda heltidsanställda cykelpoliser. Deras närvaro och målinriktade arbete för att öka regelefterlevnaden och förståelsen kring cyklandet kan ha ökat både regelefterlevnaden och användandet av belysning i vissa delar av staden, främst i deras eget distrikt Lorensberg. Diskussioner pågår att slå samman fler centrala polisdistrikt vilket skulle utöka deras verkningssområde markant.

Cykelpolisernas arbete startade på heltid under 2002 och sen dess har det blivit en skillnad på cyklisters beteende i trafiken. Deras egna mätningar på vissa platser visar en markant ökning av respekterandet av rödljus. Enligt deras egen uppfattning är också användandet av belysning mer utbrett idag än före 2002. Den främsta orsaken till denna ökning skulle vara är att Göteborgaren är medveten om att risken för böter är betydligt större idag än förut. Detta är då starkt sammankopplat med förekomsten av cyklande poliser. Långt över hälften av alla cyklister som bötfälls i Sverige finns i Göteborg.

Under 2004 bötfölls 1068 cyklister i hela Sverige för att ha kört mot rött ljus. Motsvarande siffra för bilförare är 862 trots att mätningar visats att både bilister och cyklister bryter mot rödljusregeln i samma omfattning. Orsaken till detta är att fler närpolisstationer, främst i Göteborg, gör punktinriktade cykelinsatser. Motsvarande insats görs aldrig eller sällan mot biltrafiken trots att bilisters rödljuskörningar utsätter andra trafikanter för stora risker, medan cyklisten i princip bara riskerar sin egen hälsa.

Risker och samspel

Riskmedvetenheten hos cyklisten kan ha blivit något större sen 1999. Framförallt vad gäller hjälmanvändning. Huruvida riskmedvetenheten har förändrats vad gäller hastighet, underlag och den enskilda förmågan är inte känt i Göteborg.

Hjälmanvändningen i Göteborg har ökat konstant sen slutet av 90-talet. Vid mätningen 2005 påvisades att över 40 % av cyklisterna hade hjälm. De lokala skillnaderna inom Göteborg är fortfarande stora. Detta visar på en ökad riskmedvetenhet samt att ju fler som använder hjälm desto mer accepterat blir det.



Cykelpoliserna i Göteborg.

Risker i samband med cykling uppstår också i konflikten med andra trafikslag. Förutom de rent fysiska konflikterna finns också en konflikt gällande synen på varann mellan de enskilda trafikanterna, mellan bilist och cyklist. Det finns inga lokala mätningar av bilisternas syn på cyklisterna men inget tyder på en större förståelse mellan de olika trafikslagen idag än 1999. De senaste åren har även konflikten med mopeder blivit allt mer påtaglig. Den ökade försäljningen av mopeder har bidragit till att det känns otryggt på cykelbanan ihop med dessa snabba och idag relativt tysta fordon.

En fysisk förbättring har dock skett i de många korsningspunkter som byggts om till upphöjda passager för både cyklister och fotgängare. I kombination med den nya lagen för fotgängare har uppmärksamheten vid övergångsställen ökat vilket även har kommit cyklister till gagn, även om de inte har laglig rätt till företräde.

Osäkerheten är dock stor om vad det är för regler som gäller mellan bilister och cyklister då vissa bilister stannar för cyklister trots att man inte har någon laglig skyldighet till detta. Den tidigare osäkerheten och problematiken för vad som gällde vid övergångsställen har nu flyttas över till att gälla enbart cyklister.

Många bilister är också negativt inställda till cyklister då dessa kommer fort, ofta ur svår vinkel för bilisten samt upplevs ha ett opålitligt beteende då regelefterlevnaden varierar stort mellan olika cyklister. Bilister är sällan medvetna om hur cyklister tänker och beter sig. De blir därmed överraskade av situationer som uppstår, då cyklisten inte uppträder som beräknat. Bilisterna betraktar inte heller alltid cyklisten som en likvärdig part, utan förutsätter att cyklisten underordnar sig och inte kräver sin rätt enligt vägtrafikkungörelsen.

Hastigheten hos bilisterna har en avgörande betydelse för cyklisters och gåendes säkerhet. När bilisten anpassar sin hastighet till en nivå där samspel kan ske, uppstår färre risksituationer och eventuella olyckor får lindrigare konsekvenser. Sen många år tillbaka arbetar man med trafiksäkerhetshöjande åtgärder i Göteborgs bostadsområden, s.k. ”30-säkring” av områden. Detta har medfört att flera tusen gupp och andra fysiska åtgärder för att dämpa bilars hastighet byggts konsekvent över hela Göteborg. Denna satsning har även kommit cyklister till gagn framförallt på de ställen där det saknas cykelbana och man hänvisas till att cykla i blandtrafik. Denna typ av satsning fanns också med i C99 på de sträckor där egen cykelbana inte var ansågs nödvändig eller kunde byggas av andra skäl.

Risker inom cyklingen finns också i och med att många har gamla cyklar för att minska risken för stöld. Huruvida cyklarna har blivit allt sämre och äldre vet man inte riktigt men försäljningen av cyklar har inte minskat.

Statistik från Cykel- och Sporthandlarnas Riksförbund visar att försäljningen av antalet cyklar till den svenska marknaden under åren 1980–2003 låg på en förhållandevis konstant hög nivå. År 2003 såldes omkring 500 000 cyklar, vilket innebär en försäljningsökning med 55 000 cyklar sedan år 1996. Flest antal cyklar såldes i början av 1980-talet, med den högsta noteringen år 1981 på omkring 530 000 sålda cyklar. Nästa topp i försäljningen var under slutet av 1980-talet och början av 1990-talet, med den högsta noteringen år 1990 med drygt 500 000 sålda cyklar. Omkring 50 procent av ökningen under perioden kan hänföras till försäljningen av mountainbikes.

Cykelstölder

Cykelstöld är ett tillgreppsbrott och redovisas i statistiken över anmälda brott som en egen brottskategori. Cykelstöld har en hög dold brottslighet. Troligen rapporteras endast omkring hälften av samtliga cykelstölder till polisen. År 2003 anmäldes 74 203 cykelstölder i hela Sverige, vilket innebar en minskning med drygt 6 procent (ca 2 500 brott) jämfört med år 2001. Endast 2 procent av samtliga cykelstölder klaras upp. Det innebär att det är svårt att säga något om gärningsmännen utifrån kriminalstatistiken. Majoriteten av de misstänkta som återfinns i statistiken är emellertid män. I ett internationellt perspektiv ligger Sverige, tillsammans med Holland, Danmark och Japan, på den högsta nivån vad gäller andelen utsatta för cykelstöld. Andelen personer som uppgett att de blivit utsatta för cykelstöld är över 7 % i dessa länder.

I en internationell studie år 2000 fann man att omkring 60 procent av de svenskar som utsatts för cykelstöld rapporterat detta till polisen.

Cykelstölder är en av de brottstyper som minskat kraftigt under de senaste åren. Tillgången på cyklar har synnerligen stor betydelse för nivån på cykelstölder och dessutom är tillgängligheten sannolikt den indikator som starkast förutsäger cykelstöld.

Enligt såväl svenska som internationella uppgifter finns det ett antal olika gärningsmannagrupper för cykelstöld. En grupp är de som begår cykelstöld för finansiell vinning. Denna grupp inkluderar såväl professionella tjuvar som missbrukare, vilka anses vara ansvariga för den större delen av cykelstölderna. En annan grupp är de som stjälar en cykel för en tillfällig cykeltur. Denna grupp anses svara för endast en liten andel av cykelstölderna. Den tredje gruppen är de som stjälar cyklar för personligt bruk.

Det finns åtgärder man kan vidta för att minska antalet cykelstölder. De förslag som ofta tas upp är bland annat effektivare cykelställ så att man kan låsa fast cykeln i ramen. En annan åtgärd är vikten av att öka den informella sociala kontrollen, det vill säga

att man försöker tänka på var man placerar till exempel cykelparkeringar. Bevakade cykelparkeringar och cykelparkeringar som är mer synliga för allmänheten minskar risken för stöld. Viktigt är också att försöka identifiera miljöer med ökad risk för cykelstöld. Utifrån en kartläggning av dessa riskområden kan man styra resurser till områden där de verkligen behövs.

I Göteborg är trenden lik den nationella med ett minskat antal cykelstölder.

	1999	2000	2001	Förändring mellan 1999-2001
innanför vallgraven	384	329	340	- 13%
Lorensbergsomr.	776	646	556	- 22%
Linnéstaden	992	863	905	- 10%
Totalt Göteborg	4126	3603	3603	- 13%

Under hösten 2005 gjordes en undersökning bland cyklisterna vid Resecentrum (centralstationen) i Göteborg. Det visade sig att närmare 30 % av alla som parkerade vid Resecentrum haft åverkan på cykeln eller fått den stulen.

Summering "Lagar, regler, risk för stöld och samspel för cyklister"

Inga förändringar i lagtexten har skett till fördel för cyklisterna sen 1999. Lagförändringen för fotgängare har dessutom bidragit till en större osäkerhet för vad som gäller vid cykelöverfarter.

Cykelpoliser i Göteborg kan ha medverkat till att regelefterlevnaden ökat men också antalet bötfällda cyklister i Göteborg ökat markant mer än övriga landet.

En generell minskning av cykelstölder har skett i landet som helhet. Trots detta utsätts i princip var tredje cyklist vid Resecentrum i Göteborg för stöld eller åverkan på cykeln.

7 Utveckling, kunskap och strategier

Statistik och dokumentation

Utvecklingstendenser när det gäller cyklandet i Göteborg sen C99 skrevs varit mycket osäkra mest pga för liten instans för att räkna hur många cyklister det finns och hur tendenser ser ut. De senaste åren har dock antalet fasta räknestationer ökat och uppgår år 2006 till 11 st. Några av de antalsräkningar som gjorts sen 1999 tyder på en marginell minskning av cyklandet, osäkerheten i dessa mätningars relevans är dock mycket stor.

Biltrafiken har ändrat karaktär sedan 1999 genom att den har minskat i centrum medan det har skett en ökning på de större infartslederna med upp till 15-20 %. När det gäller kollektivtrafiken finns indikationer på att resandet med spårvagn har ökat under perioden.

Det pågår en teknikutveckling när det gäller att mäta cyklister men eftersom denna ännu inte fungerat på ett önskvärt sätt har utbyggnaden av fler mätpunkter avstannat. Under våren 2005 placerades en publik cykelräknare på Hisingen i anslutning till Göta älvbron. Året efter anlades ytterligare en publik räknare på Södra vägen. Fler mätpunkter, dock ej publika, kommer att anläggas inom kort vilket kommer att ge en bättre och tydligare bild av cyklandet i Göteborg. Ambitionen är att fortsätta utbyggnaden av mätpunkter för cykel under flera år.



Under 2005 gjordes en resvaneundersökning vars resultat presenterades i maj 2007. I detta material visades att cykeltrafikens marknadsandel



Göteborgs första publika cykelräknare vid Göta älvbrons landfäste på Hisingen.



Deltagare i projektet Hälsotramparna som genomfördes i Lundby stadsdel 2004.

hade ökat från 7 % 1989 till 9 % 2005 av det totala antalet resor i Göteborg. För korta resor under 5 km är cykelns marknadsandel 13%. Av arbetsresorna inom Göteborg är cykel det enda trafikslag som ökat sin marknadsandel från 1989 till år 2005. Cykelns marknadsandel av arbetsresorna uppgick 2005 till 13% mot 8% 1989.

...öka cyklandet

Att cykla innebär nästan alltid lägre resekostnader och kan i många resesituationer förkorta den samlade restiden. Dessutom är det en energisnål och icke miljöstörande förflyttning som hör hemma i ett långsiktigt hållbart samhälle.

I Göteborg finns enligt C99 en potential för ökat cyklande med 255 000 resor per dygn. Detta motsvarar en total cykeltrafikandel på 25-28 % av antalet personförflyttningar, och innebär att cyklandet skulle öka drygt tre gånger från ca 120 000 till 375 000 resor per dygn. Det finns emellertid ett flertal hinder som begränsar den verkliga potentialen. Det handlar om klimat, upplevd olycksrisk, stöldrisk, att man önskar transportera varor och gods eller att man saknar kondition eller tillräcklig motivation. Göteborg är dessutom en gles stad där bergsryggar skiljer olika målpunkter åt, älven är en kraftig barriär och det blåser ofta.

Enligt C99 är en realistisk cykeltrafikandel således lägre än ovan angivna 25-28 %. Utvecklingstendenser om ett ökat cyklande skulle kunna hänga ihop med en minskad ekonomisk tillväxt och ett ökat miljömedvetande.

Enligt resvaneundersökningen från 2005 har cykelns marknadsandel ökat med 2% sen 1989 vilket är jämförbart med kollektivtrafikens ökning i samma period. I centrum är cykelns marknadandel av naturliga skäl högst, 13 %, och i nordost är den som lägst, 4%.

Marknadsföring och påverkan

Arbetet med att förändra människors värderingar och attityder bör starkt prioriteras enligt C99. Satsning bör ske på riktade kampanjer, där fokusering sker på cyklingens fördelar, att det är snabbt, smidigt, ekonomiskt, fritt och att cyklingen ger motion.

”Det goda cykelnätet” bör marknadsföras, bl.a. bör en ny folder som redovisar såväl det övergripande som det lokala nätet tas fram. Denna information kan även kompletteras med stadsdelsvis information om ”hur många kan nå större målpunkter inom 5 km cykelavstånd”. Även en Internettjänst för cyklister bör tas fram. Avsikten med denna är att cyklister via Internet ska kunna välja mellan att få besked om snabbaste, säkraste, alternativt mest lättrapade vägen för sin planerade färd.

Fördelarna och nackdelarna vad gäller cyklandet är svår att påverka, det är dessutom den enskildes attityder som i många fall är begränsande. Sedan 1999 har flera kampanjer

och informationsmaterial tagits fram för att försöka påverka attityderna hos både cyklister och icke-cyklister vad gäller cykeltrafik. Många av ovanstående önskemål i cykelprogrammet har realiserats eller är i startgroparna för att realiseras.

Cykelkarta

Efter C99:s antagande togs helt nya cykelkartor fram för Göteborg. Cykelkartorna delades upp i tre delar, Öster, Väster och Hisingen, men hela Göteborg finns också med på samtliga kartor. Kartorna har blivit mycket populära och har delats ut i 5 000-10 000 kartor per år sedan 1999.

2007 togs en helt ny cykelkarta fram som ersatte de 3 olika kartorna. En gemensam cykelkarta finns nu för hela staden. Cykelkartan finns också tillgänglig på Trafikkontorets hemsida samt www.trafiken.nu. Första versionen av 2007 års cykelkarta trycktes i 60 000 exemplar!

Hemsida

I samband med C99 fick cyklisterna i Göteborg en egen hemsida. För hemsidan ansvarade Trafikkontoret och sidan hade ett eget upplägg som stämde med cykelprogrammet och cykelkartorna. Under 2005 arbetade Trafikkontoret fram en ny hemsida och cykelsidorna ingår nu som en del i Trafikkontorets totala hemsida. Materialet skrevs om något men det mesta följde med till den nya sidan men med förnyat upplägg som samstämmer med hela Trafikkontoret och Göteborgs kommun. Tendenser är dock att cykel integreras allt mer i stadens och Trafikkontorets egen hemsida så någon helt egen cykelhemsida finns inte längre kvar.



Cykelkartan för Göteborg fanns i tre utföranden för olika delar av staden efter 1999. Den ersattes 2007 av en ny cykelkarta över hela staden



Reseplanerare för cykel

Under 2004 påbörjades ett arbete med att skapa underlag och förutsättningar för en reseplanerare för cykel på Internet tillsammans med www.trafiken.nu. Ambitionen är att kunna ta fram funktioner för en reseplanerare under 2005. Implementering av en första testversion planeras kunna ske tidigast under 2007.

Resvanor och undersökningar

För att skapa en bättre stadsmiljö i Göteborg med renare luft och mindre trängsel har Trafikkontoret startat kampanjen "Nya Vägvanor". Kampanjen kommuniceras genom ett nyhetsmagasin och vänder sig till dem som rör sig i göteborgstrafiken. Syftet är att göra göteborgarna medvetna om de vägval som görs varje dag. Trafiken består inte av maskiner utan av människor som fattar ett beslut. Ändras besluten ändras trafiken. Trafikkontoret driver också ett arbete riktat mot företag – "Lönsamma Vägvanor".

Trafikkontoret har av Naturvårdsverket tilldelats KLIMP-medel till en rad åtgärder i Göteborg för att minska utsläppen av växthusgaser. Exempel på projekt är "Individualiserad Marknadsföring av kollektivtrafik, cykel och gång", "Avgasmätning FEAT", reseplanerare till www.trafiken.nu samt "Informationskampanjer om miljöfordon". I samtliga kampanjer propageras för ett ökat cyklande. I samband med starten av "Nya Vägvanor" togs en inspirerande cykelbroschyr fram för marknadsföring av att cykla i Göteborg.

Någon ny enkätundersökning av vad cyklisterna tycker om cykelvägarna är inte genomförd sedan cykelprogrammet skrevs. Naturskyddsföreningen brukar ställa frågor till allmänheten under olika cykelaktiviteter och sända dessa vidare till Trafikkontoret för kännedom. Dessa synpunkter är till viss del sammanställda på karta.

Satsningar på företag har påbörjats i olika försöksprojekt dels genom Cykelutmaningen och dels i satsningar inom Vision Lundby som beskrivs längre fram i texten.



Göteborgs cykelbroschyr som togs fram under 2004 samt demoversionen av reseplaneraren på nätet 2007.



Cykelutmaningen

Under 2000 startade Trafikkontoret "Cykelutmaningen" ihop med samarbetspartners. Cykelutmaningen är en kampanj och tävling som går ut på att i lag med arbetskamrater cykla till/från och i jobbet. Tävlingen har fallit väl ut och varit uppskattad av deltagarna men inget tyder på att det ökat cyklingen på bekostnad av biltrafiken.

30-50 % av deltagarna var redan cyklister och övriga var kollektivresenärer eller kombinationsresenärer. Endast mellan 2-8 % av deltagarna var bilister och endast ett fåtal av dessa minskade sitt bilåkande efter tävlingens avslutande. En ökning av cyklandet skedde under den pågående tävlingen men det var främst vana cyklister som cyklade oftare. Viss ökning av hjälmanvändning kan utläsas och deltagarna var i majoritet kvinnor. Mellan 3200 och 3400 deltog per år under 2001-2002 och i snitt cyklade deltagarna 9-12 km per dag. Denna tävling har fortsatt men utan Trafikkontorets aktiva medverkan och också spridits över allt fler kommuner i västsverige med ett mycket stort antal deltagare.

I stan utan bil

Sedan ett par år tillbaka arbetar Trafikkontoret som så många andra europeiska städer med "I stan utan bil". I samband med detta evenemang har cykeln också varit i fokus på olika sätt.

I flera av de aktiviteter som genomförts med fokus på cykel har gratis cykelservice erbjudits. Förutom att det drar mycket folk medverkar också Trafikkontoret till att öka trafiksäkerheten genom att cyklisterna får en översyn av sin cykel. Cykelservice har delvis erbjudits i Trafikkontorets regi och ofta med Naturskyddsföreningen som samarbetspartner.



Belöning till stadens cyklister under april utanför Nya Ullevi samt under september i Nya Allén (2005).



Cykeldagar och cykelvecka

Under 2005 genomfördes Göteborgs första cykelvecka. Under en hel vecka fanns Trafikkontorets personal på olika ställen i staden. Under cykelveckan belönades 2000 cyklister på morgonen och det erbjöds information och gratis cykelservice på eftermiddagen. Dessutom togs en särskild tidning fram till cykelveckan tillsammans med "Nya Vägvanor" som enbart handlade om cykel och cyklande. I samband med cykelveckan anordnades en cykeldag vid Stora Teatern ihop med flera olika samarbetspartners. Ambitionen är att en cykelvecka skall arrangeras årligen i mitten av april. Under 2006 arrangerades en cykelvecka med en avslutande cykeldag i Slottskogen och under 2007 arrangerades en kommunal cykelvecka med en avslutande allmän cykeldag vid Stora teatern.

Kampanjer och åtgärder för ökad hjälmanvändning hanteras främst från centralt håll. Samarbetspartner till Trafikkontoret är NTF som ofta är med i publika sammanhang och informerar om cykelhjälm.

Publikationer och allmänt material

Under 2004 togs en cykelbroschyr fram tillsammans med övrigt material som främst används i "Nya vägvanor" -projektet. Broschyren är både information och inspiration för cyklande i Göteborg. Broschyren delas ut i samband med olika cykelaktiviteter i Göteborg. Även en mindre folder kring Göteborgs cykelfakta togs fram i samband med "Nya vägvanor" -projektet.

Under 2006 togs en folder fram som sammanfattade 2005 års insatser på cykelområdet. Ambitionen är att årligen sammanfatta föregående cykelår.



Cykeldagen i april 2005 vid Stora Teaterns parkering.





HATAR DU CYKLISTER? LÄS DET HÄR:

Tänk dig stan utan cyklister. Eller rättare sagt; tänk dig stan med alla cyklister i en varsin bil. Ta Göta Älvbron till exempel. Ungefär 3 100 personer cyklar över bron en vanlig vardag. **Om dom valde att åka bil skulle köerna förlängas med drygt 2,4 mil!** Liknande scener skulle utspela sig på t ex Korsvägen eller i Allén.

Och tänk vad svårt det skulle bli att hitta en parkeringsplats! Om alla cyklister åkte i egen bil skulle det behövas **40 000 nya parkeringsplatser** i stan. Vi pratar om en yta på sisådär 60 fotbollsplaner. (Ingen mer fotboll på Heden alltså, och antagligen ingen Trädgårdsförening heller).

Dessutom skulle vi få väldigt svårt att nå våra miljömål. Lite överslagsräkning räcker för att man ska tappa andan. Tillsammans trampar Göteborgs alla cyklister nästan 14 500 mil om dagen. Räkna om det till bilresor så blir det 31 ton växthusgaser, **75 kg cancerframkallande partiklar** och 40 kg försurande svavelot varje dag!



Cykelpoliser lär cyklisterna att vara rädda om sig själva.

Så svär inte över cyklisterna, tänk på vilken nytta dom gör i trafiken istället. Visst finns det en och annan som kör som en vettvilling. Och visst borde det fungera bättre på t ex Vasagatan. Men, totalt sett är det absolut nödvändigt att några av oss väljer att resa utan bil. Faktum är att **det skulle behövas många fler cyklister.**



Utan alla cyklister skulle stan bli trång och smutsig.

Därför kommer vi att jobba stenhårt för att göra det enklare, säkrare och **trevligare att cykla i Göteborg.** Vi kommer att fortsätta bygga cykelbanor, beskära grenar i ansiktshöjd och hålla asfalten hel och jämn. Vi har redan börjat att sätta upp luftstationer och bygga mer attraktiva cykelparkeringar.

Målsättningen är förstås att fler ska upptäcka vilket bra transportmedel cykeln är. Kanske kan vi t o m få dig att byta ut en bilresa mot en cykeltur någon gång ibland. Då blir det ju också fler ansvarstagande cyklister ute i trafiken procentuellt sett. Eller hur?



Göteborg behöver fler hjältar på två hjul

NYA VÄGVANOR – KAMPANJEN FÖR ETT VETTIGARE SÄTT ATT RÖRA SIG I TRAFIKEN



Göteborgs Stad
Trafikkontoret

Annons i GP under en lördag i maj 2005.

Massmedia

Massmedias bevakning av cykeltrafiken har inte förändrats nämnvärt sedan 1999. Ca 8-10 artiklar skrivs varje år om cykling med koppling till Göteborg. Utöver dessa skrivs ett antal notiser och insändare. Innehållet i artiklarna, notiserna och insändarna har inte studerats mer ingående.

Kunskap

Den undersökning av cyklisternas resvanor som till stora delar låg till grund för C99 har inte upprepats eller uppdaterats. Djupintervjuer med 450 personer har dock sammanställts under 2004 med utgångspunkt att utreda potentialen av att flytta bilresor till kollektivtrafik och cykeltrafik. I utredningen framkom bl.a. att en tredjedel av alla bilresor i Göteborg är kortare än 5 km. Samtidigt är tre fjärdedelar av alla cykelresor kortare än 3 km, och 90% är kortare än 5 km.

54 % av bilisterna uppgav att de valde bil för att det var det enklaste och snabbaste sättet att resa. Syftet med frågorna var att utröna om det är möjligt att flytta över resorna till miljöanpassade färdmedel genom att använda administrativa åtgärder som exempelvis förmånsbeskattning av p-platser, månadskort till kollektivtrafiken som subventioneras av arbetsgivaren eller tillskapande av ekonomiska incitament för dem som idag cyklar eller går till arbetet.

28 % uppger att de skulle byta färdmedel till arbetet om man fick betala ett marknadsmässigt pris för p-platsen (ca 500-700 kr/mån) eller bli förmånsbeskattad. Om arbetsgivaren subventionerade månadskortet för kollektivtrafiken uppger 24 % att de skulle åka kollektivt och om individen fick ekonomiska incitament/fördelar motsvarande värdet på ett förmånskort på kollektivtrafiken eller parkeringsavgiften uppger 16 % att de kan tänka sig att gå eller cykla. Det är dock inte samma personer (rent generellt) som var positiva till förmånskort på kollektivtrafiken eller incitament att gå/cykla vilket ökar potentialens storlek att genomföra åtgärder som minskar bilkörandet till/från arbetet.

I utredningen frågade man också efter resenärernas attityder till cykeln. Mest positiva till hur det fungerar att cykla i Göteborg är de som oftast cyklar, 57 % av dessa är nöjda. Bland kollektivtrafikresenärer och bilister är det bara drygt 30 % som har en positiv attityd till cykling. Om skillnaden beror på icke-cyklisternas okunskap om cyklandet fördelar eller på att vanecyklister "tänker annorlunda" kan vara en intressant fråga att utreda vidare.

I resvaneundersökningen från 2005 kan viss information om cyklisternas resvanor utläsas. Antalet flexibla cyklister dvs som använder sig av olika färdmedel har ökat markant. Ca 80% av alla cykelresor är under 5 km, andelen kvinnor som cyklar är fler än män, 53% kvinnor och 47% män.

Cykelaktiviteter inom projektet På cykel i Lundby:

❑ Belöningsaktiviteter

Cyklister uppmuntras och belönas med gåvor som tack för deras föredömliga resesätt.

❑ Hälsotramparna

Tio vanebilister anställda av Lundby Stadsdelsförvaltning har ställt bilen och cyklar istället till och från jobbet under ett antal månaders tid. Syftet är att mäta de hälso-, miljö-, ekonomi- och tidseffekter som utfaller vid övergången från bil till cykel. Förhoppningen är även att starta en diskussion kring vad som krävs för att få människor att välja andra transportslag än enbart bil.

❑ Cykelutmaningen

Marknadsföring av arrangemanget har gjorts specifikt bland företag på Norra Älvstranden.

❑ Guidade cykelturer

För privatpersoner eller grupper/organisationer i Lundby anordnas med jämna mellanrum guidade cykelturer i Lundby stadsdel.

❑ Cykeldagar

Dagar med cykeln i fokus har genomförts på olika platser runt om i stadsdelen. Diverse cykelaktiviteter arrangeras med ett flertal aktörer som deltar.

❑ Torgaktiviteter

Personal från Lundby Mobility Centre kommunicerar cykel på olika platser i Lundby. Informerar parallellt om bilpool och kollektivtrafik.

❑ Cykelreferensgrupp

Ett antal cykelintresserade personer i Lundby träffas regelbundet och diskuterar vad som kan göras för att öka cyklismen, dess säkerhet samt behålla dagens cyklister. Aktiviteter för denna grupp anordnas i samband med mötena.

❑ Cykelinspiratörer

Likt referensgruppen för privatpersoner men i stället för anställda på företag på Norra Älvstranden.

❑ Cykelbroschyrer

I syfte att locka fler boende och verksamma i stadsdelen att börja cykla har en guide med fyra olika cykelturer samt en folder om cykel kopplat till hälsa, miljö, ekonomi och tid producerats.

❑ Cykelutskick

Direktutskick görs till hushåll i stadsdelen med cykelinformation samt inbjudan till någon aktivitet som Lundby Mobility Centre arrangerar.

❑ Cykelkurs för kvinnor

10 kvinnor träffas vid tio tillfällen och lär sig cykla. Arrangeras i samverkan med Göteborgs mångkulturella trafiksäkerhetsförening.

❑ Företagscyklar

Förhandling om ett system av lånecyklar på Norra Älvstranden pågår i dagsläget.

❑ Cykelbarometer och Cykelpumpar

Dessa planeras att placeras ut vid strategiska platser som service och information till cyklisterna.

Vision Lundby

Vision Lundby är ett långsiktigt samverkansprojekt för utveckling av nya trafik- och transportlösningar som är effektiva och bra ur miljösynpunkt. Stadsdelen Lundby är inne i en mycket expansiv fas och man står inför stora utmaningar för att klara de krav på framkomlighet som näringsliv och boende har och dessutom klara de miljömål som är uppsatta. Avsikten är att de lösningar och den kunskap som utvecklas i Lundby ska kunna nyttjas även i andra delar av Göteborg. Vision Lundby är initierat av Trafikkontoret och drivs i samverkan med Lundby stadsdelsförvaltning, Stadsbyggnadskontoret, Västtrafik Göteborgsområdet AB, Norra Älvstranden Utveckling AB och Vägverket Region Väst. För varje delprojekt söks ett brett samarbete med så många partners som möjligt.

Inom ramarna för Vision Lundby har Lundby Mobility Centre bildats där man bedriver diverse projekt inom mobility management. Ett av dessa projekt är "På cykel i Lundby" där en projektledare under tre års tid arbetat med att testa olika metoder för att öka det säkra cyklandet. Dessa beskrivs i korthet på motstående sida. Möjligheten att testa olika strategier i hanterlig skala har skapats genom Vision Lundby.

Kunskapsbrister

För att kunna följa upp och dra rätt slutsatser för att förbättra planeringen för cykel krävs mer kunskap inom flera områden. I C99 finns flera förslag till områden där mer kunskap fortfarande behövs eftersom insatserna sedan 1999 har varit blygsamma.

Förslag till åtgärd var bl.a. fler permanenta räknestationer. Vidare föreslogs fler resvaneundersökningar för att öka kunskapen om cyklisters resmönster. Dessutom behövs mera kunskap om hur cyklandet status som transportmedel kan öka, kunskap om hur cyklisternas komfort och framkomlighet i signalanläggningar skall kunna förbättras bl.a. genom bättre detektering av cyklarna. Bättre kunskap behövs vidare om hur tryggheten skall kunna öka vid samspel mellan cyklister och gående, bl.a. genom tydligare fysisk utformning.



Kunskap om vad som gör att cyklister utsätts för stora olycksrisker och varför skadorna blir så många och svåra behöver klarläggas bättre. Några områden där kunskapsbristen är uppenbar är bl.a. vilka säkerhetsåtgärder som leder till minskad cykelhastighet, vilka åtgärder som kan vidtas mot singelolyckor, cykel-bilolyckor, cykel-cykelolyckor och deras effekter. Vilket är sambandet mellan underhållsstandard på cykelbanorna och cykelolyckor? Vilka effekter har olika typer av skyddsutrustning för cyklister?

Kunskapsbanken inom de utpekade områdena är i dagsläget bristfällig och har endast marginellt förbättrats sedan 1999. Det krävs ett systematiskt och lättillgängligt upplägg för insamlande av kunskap från den egna verksamhetens erfarenheter och utredningar. Även nationellt material och kunskap från andra orter kan vara intressant att samla och ha som beslutsunderlag då frågeställningarna många gånger är mer av allmän karaktär än av lokal karaktär.

Uppföljning

I C99 står det att cykelprogrammet bör följas upp kontinuerligt av den cykelansvarige. Uppföljningen bör ske enligt uppsatta punkter och den enkätundersökning som ligger till grund för C99 uppdateras med jämna mellanrum. De punkter som var uppsatta gällande uppföljning var:

- Att cykeltrafiken skall öka med närmare 50 % till år 2012 och att det främst är bilister som bör byta färdmedel till cykel.
- Att totala antalet skadade cyklister skall minska med 25 % och antalet dödade och svårt skadade med 35 % till år 2008.
- Hur framskrider genomförandet av de åtgärdsförslag som fanns med i C99? Prioriteringar och kostnader samt nedlagda investerings- och driftkostnader redovisas.
- Hur fortskrider kunskapsuppbyggnaden inom cykelområdet?

Viss uppföljning när det gäller kostnader osv. har gjorts i de årliga handlingsplaner för utbyggnad av det övergripande cykelnätet som lämnas till Trafiknämnden varje år. När de gäller de operativa målen om antalet skadade har detta följts upp i de årliga rapporter som görs kring olyckor, dock inget specifikt kring cykeltrafik med utgångspunkt i C99. När det gäller målet med ökad cykling finns få mätningar gjorda som tyder på detta, en viss ökning kan ha skett enligt resvaneundersökningen 2005.

Någon specifik uppföljning av andra konkreta mål har inte gjorts. Denna skrift får ses som en första större uppföljning av programmet.

Summering "Utveckling, kunskap och strategier"

Kunskapsbanken har fyllts på sedan C99 men det finns fortfarande stora brister i systematik och tillgänglighet när det gäller kunskap kring cykeltrafiken.

Statistiken i Göteborg gällande antalet cyklister har ännu inte förbättrats men under 2005 sattes fler nya mätstationer upp som kommer att ge bättre statistiskt planeringsunderlag.

Mycket marknadsföringsmaterial för cykel har arbetats fram sedan C99.

Flera riktade kampanjer och aktiviteter har genomförts ute på stan.

Arbetet med att ta fram en reseplanerare för cykel har påbörjats.

8 Kostnader och ekonomi

I C99 redovisas kortfattat vad det innebär för kostnaderna att genomföra beskrivna åtgärder. Den årliga investeringskostnaden för C99 beräknades till 39 miljoner kronor varav 29 miljoner avsåg Trafikkontorets budget. Det förutsattes i det läget att man skulle få statsbidrag motsvarande ca 50 % av ovanstående belopp. De årliga driftskostnaderna beräknades till 17 miljoner varav 12 avsåg Trafikkontorets budget.

Totalt under perioden från 1999 till 2008 skulle budget därmed uppgå till ca 300 miljoner kronor (varav 50 % statsbidrag) i investeringar för Trafikkontorets del för genomförande av åtgärderna i C99. Sammanlagda drifts- och underhållskostnader för perioden beräknades till ca 125 miljoner. Det kan noteras att vissa delar av åtgärdsprogrammet löper till år 2012.

Utfall ekonomi

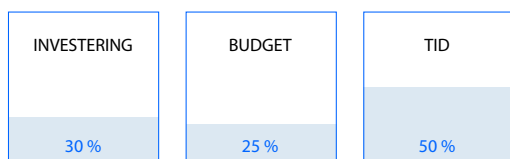
Av de 39 (29 för Trafikkontoret) miljoner kronor som årligen skulle ha satsat på cykeltrafiken enligt C99 har det hittills i snitt satsats 15-17 miljoner årligen. Hela summan har åtgått från Trafikkontorets budget. Direkt efter cykelprogrammets antagande satsades det närmare 30 miljoner på insatser för cykeltrafiken men anslagen har sedan minskat för att sen 2005 återigen öka.

I drift- och underhållsbudgeten särskiljs inte kostnaderna för olika trafikslag på något särskilt sätt. Det är därför mycket svårt att påvisa om kostnaderna för just cykeltrafiken förändrats något sedan C99 skrevs och underhållskraven på cykelbanenätet ökade.

Mellan 1999 och 2005 har följande årliga investeringar gjorts av Trafiknämnden (mkr):

	Cykelbanor	Upprustning	Parkering	Övrigt	Totalt	Budget
1998					17	20
1999	8,6	3	0,1	0,3	12	21
2000	23,3	4,8	0,2	0,3	28,5	27
2001	14,3	3,4	0,3	0,1	18,3	18
2002	9,0	8,6	0,4	-	18	18
2003	8,2	0,5	0,2	-	8,9	11
2004						5
2005						18
Totalt	63,4	20,3	1,2	0,7	102,7	120

Trafiknämnden kan sägas ha uppnått målsättningen om cykelinvesteringar för perioden sedan 1999, ca 15 miljoner årligen. Dock har man inte kunnat tillgodogöra



2005:

30 % av planerade investeringar är genomförda till en kostnad av 25% av planerad budget under 50% av planerad tid.

sig de budgeterade 50-procentiga statsbidragen för cykelinvesteringar i Göteborg. Dessutom har Vägverkets utpekade satsning på 6 miljoner kronor per år helt uteblivit. Sammantaget innebär detta att knappt 40 % av de planerade 40 miljonerna per år verkligen har blivit investerade i cykelåtgärder i Göteborg.

Av de planerade nya cykelbanorna och hastighetssäkrade gatorna enligt C99 har ca en tredjedel byggts. Förutom rent fysiska åtgärder i cykelmiljön har också andra satsningar gjorts för cyklingen. Enligt cykelprogrammet skulle årligen över 5 miljoner kronor gå till en cykelansvarig inom Trafikkontoret, kampanjer för ett ökat cyklande och ökad hjälmanvändning. Den årliga satsningen på cykel har varierat under åren och delvis finansierats tillsammans med andra projekt. Någon klar sammanställning av hur mycket pengar som kommit cyklisterna tillgodo finns därför inte.

Satsningar på cyklingen har främst skett genom Cykelutmaningen och genom de cykelkartor som togs fram för hela Göteborg efter 1999. Sedan dess har årligen mellan 5 000 och 10 000 cykelkartor delats ut eller sålts via Turistbyrån och cykelhandlare. Cykelutmaningen står sedan ett par år utanför Trafikkontorets inblandning.

Arrangemang för ett ökat cyklande där kommunen helt eller delvis stått för kostnaderna är Cykelutmaningen och cykeldagar, cykelvecka. Utöver dessa finns i staden utan min bil, Nya Vägvanor m.m. där cykel ingår som en del och inte kan särskiljas rent ekonomiskt. Dessutom satsas f.n. pengar på att ta fram en reseplanerare för cykel.

Summering "Kostnader och ekonomi"

Trafiknämnden har i princip fullföljt sina åtaganden enligt C99 vad gäller investeringsmedel. Det som saknas är Vägverkets insatser och kommunala statsbidrag som uteblivit.

Förändringen i drift- och underhållsbudgeten med hänsyn till de ökade kraven för cykeltrafiken går inte att utläsa i den ekonomiska redovisningen.

Satsningar på kampanjer och annan information startades med Cykelutmaningen och har åter tagit fart de senaste åren, i enlighet med intentionerna i C99.

9 Måluppfyllelse och slutsatser

Målen som är redovisade i C99 är främst fokuserade på trafiksäkerhet och i viss mån ett ökat cyklande. De specifika cykelmål som sattes upp var att cykelandelen skulle öka med 50 % upp till 12 % av alla personförflyttningar, samt att totala antalet skadade cyklister skulle minska med 25 % och antalet svårt skadade med 35 %.

När det gäller målen för olyckor och skadade cyklister finns bra underlag att tillgå och utvecklingen har varit mycket positiv. När det gäller andelen cyklande finns inte tillräckligt bra underlag att tillgå såsom probleminriktade undersökningar eller tillförlitliga trafikmätningar för att kunna utröna någon förändring i andelen cyklister.

År 2000 togs en nationell cykelstrategi fram av Vägverket centralt. Få medel har dock avsatts för att kunna uppfylla målen i den nationella strategin, såväl inom Vägverkets egen organisation som på andra håll i landet. I den nationella strategin står att om inga större satsningar sker nationellt i nuläget för cykeltrafiken riskerar man att få den utveckling som SIKAs prognostiserat; en minskning av gång- och cykeltrafikens andel av resorna med upp till 8 % för 2010 jämfört med 1997.

Konkreta mål

I C99 finns ett antal konkreta mål uppsatta samt förslag till hur man ska kunna nå dessa med start år 1999. Dessa mål redovisas i tabell på kommande sidor. I huvudsak är säkerhetsmålen uppfyllda genom att stora trafiksäkerhetsinsatser har gjorts i Göteborg. Dock har målet om att få 12% att cykla inte uppnåtts. Målet är dock satt till år 2010 och 2005 hade cykelandelen av det totala antalet resor ökat till 9% enligt resvaneundersökningen. Att få fler som cyklar utgör dessutom ett av kommunfullmäktiges prioriterade mål för framtiden.

Måluppfyllelse

... av konkreta mål

Generellt kan det konstateras att det systematiska arbetet med att minska antalet cykelolyckor och deras konsekvenser lyckats bra men att det finns mycket som återstår vad gäller cyklingen i övrigt.

... för syftet med C99

Syftet med C99 var ytterst att få ett övergripande inriktningsbeslut om att det är önskvärt att cyklandet ökar. Syftet var också att få fram ett underlag för fysisk och ekonomisk planering.

Nationella mål

Historiskt sett har cykeltrafiken haft en mycket undanskymd plats i den nationella transportpolitiken. Första gången som regeringen berör vikten av en ökad och säker cykeltrafik var i det transportpolitiska beslutet 1998. Men det är först i den senaste infrastrukturpropositionen från 2001/029 som regeringen tydliggör sin vilja att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken. ”Att förbättra förutsättningarna för cykeltrafik är väsentligt ur ett tillgänglighetsperspektiv, men har samtidigt fördelar från miljö- och folkhälsosynpunkt”

Propositionen behandlar även mål som i hög grad berör cykeltrafiken. ”Ett etappmål bör vidare vara att cykeltrafikens andel av antalet resor ökar, särskilt i tätort” Fem av de sex transportpolitiska delmålen anses ha en tydlig koppling till cykeltrafik.

En ökad cykeltrafik kan bidra till en positiv utveckling även av miljö kvalitetsmålen, särskilt målen om begränsad klimatpåverkan, frisk luft och god bebyggd miljö.

Genom att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken kan ett mer tillgängligt och jämställt transportsystem uppnås eftersom cykeln är ett viktigt alternativ och ibland det enda transportmedlet för vissa grupper i samhället, såsom barn och ungdomar (ca 20 % av Sveriges befolkning) samt de som saknar körkort (ca 30 % av Sveriges befolkning). Ett mer cykelanpassat samhälle bidrar även till att uppfylla FN:s barnkonvention ”barnets bästa ska alltid komma i första rummet”.

I Nollvisionen lyfter regeringen upp vikten av att även verka för en säker cykeltrafik. Döds- och skaderiskerna för cyklister ska i första hand motverkas genom lägre hastigheter i blandtrafik inom tätbebyggt område, separering av bil-, cykel- och gångtrafik samt en hög användning av cykelhjälm. Ökad användning av cykelhjälm lyfts även fram i regeringens 11 punktsprogram för ökad trafiksäkerhet. En ökad cykeltrafik berör även de hälsopolitiska målen. Av de mål som den nationella folkhälsokommittén lämnat som förslag 1999 berör två av dem cykeltrafiken; att vägen till skolan ska vara trafiksäker så att barnen utan risk kan gå eller cykla dit samt att alla ska ges möjlighet till fysisk aktivitet i anslutning till bostaden genom att gång- och cykelvägar anläggs.

I den nationella cykelstrategin från år 2000 pekas två övergripande mål ut, tillsammans med förslag på etappmål:

- Cykeltrafiken ska bli säkrare: – antalet dödade och svårt skadade cyklister ska halveras fram till år 2007
- Cykeltrafikens andel av resorna ska öka: – det bör vara rimligt att öka cykeltrafikens andel av resorna med en tredjedel till år 2010

Ett övergripande beslut att cykeltrafiken skall öka togs så sent som år 2003 och är ett av få konkreta mål som Trafiknämnden tagit när det gäller trafiken. Cykelprogrammet används delvis i den fysiska planeringen. Trots detta har ett flertal försämringar skett på det övergripande cykelnätet i samband med ombyggnader, främst infrastrukturprojekt. Detta avspeglar att programmet kanske saknar ”tyngd” och att cykeltrafiken inte har lika hög status som biltrafik, kollektivtrafik och fotgängare.

I den ekonomiska planeringen återfinns intentionerna i C99 i synnerhet i den årliga handlingsplanen för utbyggnaden av det övergripande cykelnätet. De ekonomiska ramarna har dock krympts kraftigt vissa år vilket också drabbat cykeltrafiken. Sedan 2005 har cykeltrafiken åter hamnat på agendan och finns med i budgeten med över 20 miljoner kronor årligen för upprustning och utbyggnad av nätet.

... för cyklandets förutsättningar

Huvudmannaskapet för stadens cykelbanor har tydliggjorts sedan 1999 och saknade cykelbanor har byggts enligt intentionerna, dock inte i den takt som krävs för att det definierade övergripande cykelnätet skall vara utbyggt till 2012. Resevaneundersökningar och cykeltrafikmätningar är inte utförda på ett tillfredsställande sätt för att kunna ha en kontrollerad uppföljning av cyklandets utveckling i kommunen.

... för att öka cyklandet

Då trafikmätningar för cykel inte genomförts i tillräcklig omfattning är måluppfyllelsen svår att kontrollera. Längre har inget tytt på en ökad andel cyklister men resevaneundersökningen från 2005 påvisar en tendens i en positiv riktning. Vissa insatser för att öka cyklande har gjorts bl.a. genom Cykelutmaningen, Nya Vägvanor, nya cykelkartor, cykelaktiviteter m.m.

... för ökad trafiksäkerhet

Olycksutvecklingen har varit mycket positiv och motsvarat målsättningarna från C99. Andelen svårt skadade cyklister har minskat markant och cykelrelaterade olyckor har minskat något. Hur det står till med trafiksäkerheten för cyklister är däremot svårt att säga, eftersom det saknas tillförlitliga uppgifter om hur många som cyklar. Färre skadade cyklister är förhoppningsvis ett resultat av kommunens trafiksäkerhetsarbete samt den ökade hjälmanvändningen, men det skulle i princip också kunna bero på att vi idag har färre cyklande än tidigare. Cykeltrafikräkningar och analyser utgör en grundstomme för planeringen och det är därför utomordentligt viktigt att ett sådant arbete genomförs på ett systematiskt sätt framöver.

Målet är att under en 10-årsperiod från 1999...

MÅLUPPFYLLELSE 2005

... minska antalet singelolyckor med 25%	Uppnått genom en generell minskning av totala antalet olyckor
... minska antalet olyckor mellan cykel och bil med 25%	Uppnått genom en generell minskning av totala antalet olyckor
... minska antalet olyckor mellan cykel och cykel med 25%	Uppnått genom en generell minskning av totala antalet olyckor
... minska antalet olyckor mellan cykel och cykel med 25%	Uppnått genom en generell minskning av totala antalet olyckor
... minska antalet skadade cyklister med 25%	Fokusering har de senaste åren varit på döda och svårt skadade, mörkertalet är stort och det är därför svårt att avgöra om målet är uppnått.
... minska antalet svårt skadade cyklister med 35%	Uppnått med god marginal
... öka andelen cykelresor med 50% (dvs till riksgenomsnittets 12%)	Ej uppnått - 2005 var dock andelen 9% för samtliga resor, 13% för arbetsresor inom Göteborg, 13% för resor kortare än 5 km, 13% för resor i centrum

Detta vill man i cykelprogrammet uppnå genom att...

MÅLUPPFYLLELSE 2005

... förbättra den tekniska utformningen av cykelnätet	Viss utveckling har skett. Rutiner finns men efterlevnaden varierar i olika projekt. Utrymme för förbättringar finns.
... förbättra drift och underhåll	I nya upphandlingar är det bra, efterlevnaden varierar dock
... öka användningen av cykelhjälm	Hjälmanvändningen har ökat med 50%
... öka cyklandets status	Finns inget som tyder på en ökning. Samverkan mellan olika parter brister
... lära cyklister att anpassa hastigheten	Finns inget som tyder på en förändring
... lära bilister att ta hänsyn och tänka ur cykelperspektiv	Finns inget som tyder på ökad förståelse
... minska bilåkandet	Bilåkandet har ökat i kommunsnittet, dock inte i centrala Göteborg
... införa "lånecyklar" på strategiska platser	Projekt startat på Norra Älvstranden
... bättre informationskampanjer, bättre trafikkunskap om risker etc.	Material är framtaget, kampanjer pågår i Nya Vägvanor, Trafik för livet mm
... bättre huvudmannaskap för cykelplanerandet	Tydliga kommunala gränser finns idag. Förbättringspotential finns dock.
... kontinuerlig uppföljning av cykelprogrammet	Genomförs delvis i denna skrift

... vad gäller orsaker till skadade och varför fler inte cyklar

Uppföljning av antalet skadade till följd av fasta hinder finns inte och därför kan man ännu inte visa huruvida arbetet med att rensa sidoområden ännu fått någon effekt. En uppföljning av detta kan först ske om ett par år då ett tillräckligt underlag möjligen finns framme. Cyklandet är i många avseenden en attitydfråga och Trafikkontoret arbetar för att förbättra attityderna till cykling. Det är dock en långsam process att ändra tankebanorna hos trafikanterna.

... för kostnader och prioriteringar

I cykelprogrammet konstateras att en cykelansvarig inom kommunen bör finnas som avsätter minst halva arbetstiden till cykeltrafikfrågor. En sådan tjänst tillsattes och har efter ett par haltande år åter tillsatts genom en cykelsamordnare på deltid inom trafikplanering och en ansvarig för cykelfrågor inom området kommunikation.

Den politiska viljan att fortsätta arbetet med C99 har varierat med den kommunala budgeten. Direkt efter C99 satsades det ambitiöst på cykel för att nå sin lägsta punkt investeringsmässigt under 2004. Sedan 2005 satsades det återigen på cykel både genom utbyggnad och kampanjer.

För att få nuvarande cyklister att cykla mer (rangordnat):

MÅLUPPFYLLELSE 2005

... direkthet/snabbhet	Idéer kring stomcykelleder pågår
... säkerhet	Arbete med att rensa cykelbanor från fasta hinder pågår samt utbyggnad av nya cykelbanor
... kontinuitet/sammanhang	Stora brister finns fortfarande och systematisk identifiering av brister finns inte
... bekvämlighet/komfort	Rutiner för bra underhåll finns men beläggning på cykelbanor liksom övrig infrastruktur är bristfällig.
... trivsel/trevnad	Brister samlas in med hjälp av allmänheten via kundtjänst, 15 00 17.

För att attrahera "nya cyklister" krävs:

... att det känns tryggt att cykla	Olyckorna har minskat delvis beroende på trafiksäkerhetsarbetet
... att cyklandet upplevs som bekvämt och praktiskt	Framförallt cykelparkering för långtidsuppställning saknas mm
... att cyklandet går snabbt och framkomligheten är god	Inget är genomfört men idéer finns kring ett stomcykelnät
... att det är lätt att hitta	Cykelkartor finns och arbete med cykelplanerare pågår. Arbetet med vägvisning har avstannat något.

Rangordnade åtgärdsområden i ett mer operativt väghållningsperspektiv

MÅLUPPFYLLELSE 2005

1 Fysisk utformning	Goda rutiner finns enl. TPU. plan för upp- rustning av bef. nät saknas dock. Brister i projektering förekommer.
2 Vägvisning, vägmarkering, trafiksignaler	Utbyggnad av vägvisningen sker i ojämn takt, ny vägmarkering sker årligen och ar- bete med trafiksignaler är varierande.
3 Cykelbanors sträckning/förekomst	40 mil av planerade 50 mil i det övergri- pande cykelnätet är byggt. 60% av kvava- rande utbyggnad ligger hos Trafikkontoret (resterande hos Vägverket)
4 Regler och samspel	Eftersatt område på nationell nivå
5 Drift och underhåll	Goda rutiner finns men efterlevnaden va- rierar
6 Parkering	Korttidsparkering för cykel finns till viss del men långtidsparkering saknas helt.

För att motverka hinder mot cyklande föreslås:

MÅLUPPFYLLELSE 2005

Låncyklar	Försök har påbörjats på Norra Älvstranden
Cykelställ med goda låsmöjligheter	Cykelställ för kortare uppställning har byggt men inte för längre uppställning
Samverkan mellan kollektivtrafik och cykel- trafik	Oklara och otydliga riktlinjer men ambitio- ner finns men inget klart genomfört. Hand- lar främst om cykelparkering vid hållplatser

Företag uppmanas att:

tillhandahålla företagscyklar	Samtal finns med i TK 's arbete samt i res- vaneundersökningar för företag
ha bilpooler	Samtal finns med i TK 's arbete samt i res- vaneundersökningar för företag
anordna god cykelparkering	Samtal finns med i TK 's arbete samt i res- vaneundersökningar för företag
erbjuda bra dusch- och omklädningsmöjlig- heter.	Samtal finns med i TK 's arbete samt i res- vaneundersökningar för företag

... för uppföljning

Uppföljningar har skett vad gäller olycksutvecklingen genom att statistiken uppdateras kontinuerligt och genom mätning av hjälmanvändning. Ingen uppföljning har dock skett när det gäller den problembaserade enkätundersökningen i större utsträckning. Viss sammanställning av cyklisters åsikter har samlats in av Naturskyddsföreningen och denna information har Trafikkontoret senare delvis bearbetat och sammanställt. Räkningar och uppföljning av antal cyklister på cykelvägarna har varit mycket bristfällig.

En uppföljning av hela C99 görs i denna skrift och därmed uppfylls målet om uppföljning, åtminstone delvis.

10 Fortsatt arbete

Göteborg har kommit långt i arbetet med att skapa möjligheter för en ökad cyklism. Sammantaget kan det dock konstateras att insatserna inom cykelområdet starkt behöver fokusera på att få fler att cykla för att kunna uppnå målet om en fördubbling av antalet cyklister från år 1999 till år 2010. Detta är också ett av kommunfullmäktiges prioriterade mål. Utvecklingen på olyckssidan är däremot relativt tillfredsställande.

Det krävs nu ett delvis nytt grepp med genomtänkta strategier och ett systematiskt arbetssätt som genomsyrar all planeringsverksamhet inom kommunen. Även andra aktörer såsom Vägverket och arbetsgivarna är viktiga att engagera i arbetet för att nå målsättningen. Det handlar om att höja cyklandet status på alla nivåer, i första hand bland planerare och beslutsfattare. Cykelperspektivet behöver komma in i tidigare skeden och inom fler områden och det behövs mätmetoder för att veta att frågorna har beaktats på ett relevant sätt. Framkomlighet, genhet och annat som cyklisterna själva upplever som viktigt bör särskilt beaktas i planeringen. Tekniska möjligheter med t.ex. detektering av cyklister bör provas och kommunikationen med cyklisterna kan stärkas och utvecklas vidare.

Investeringsplaneringen behöver justeras så att det blir möjligt att se sambanden mellan ekonomiska insatser och förväntat utfall i form av fler cyklister i trafiken. Att på ett systematiskt och långsiktigt sätt samla in och analysera uppgifter om cyklandet är helt nödvändigt för att kunna nå målen. Relevanta mätmetoder bör arbetas fram med specifikt fokus på cyklandet förutsättningar.

Sannolikt är det motiverat att i många sammanhang särskilja cykelfrågorna från annan trafikplanering, på liknande sätt som man gjort under de senaste decennierna inom kollektivtrafikområdet. En kunskapsbank bör byggas upp som avser olika cykelfrågor och de organisatoriska förhållandenas påverkan på cykelutvecklingen kan vara intressant att utvärdera.

Vidare är anpassade effektbeskrivningar utomordentligt viktiga för att kunna få svar på frågan om och i vilken utsträckning de investeringar man gör bidrar till de nationella och lokala målen inom cykeltrafikområdet. Ytterst handlar det om att fler cyklister bidrar till ökad hållbarhet inom transportområdet, vilket är en huvudfråga inom transportpolitiken.



BILAGOR

BILAGA 1

Sammanställning av flera genomförda projekt sen 1999

BILAGA 2

Utdrag ur Cykelprogram för Göteborg 1999

Sammanfattning av Cykelprogram 1988

BILAGA 3

Övergripande cykelnät 2005 - redovisning av förändring sen 1999

BILAGA 1

Sammanställning av flera genomförda projekt sen 1999

I cykelprogrammet listades flera möjliga utbyggnader av cykelnätet. Många projekt är genomförda och här visas några av de fysiska förbättringar som är gjorda sen 1999:

Projekt genomförda i Väster

Del av Lindomevägen



Ny gc-bana utmed Lindomevägen.

Del av Södra Särövägen



Hastighetssäkring av gata i det översiktliga cykelbanenätet i Billdal.

Gamla Särövägen



Ny gc-bana utmed Gamla Särövägen i Askim.

Askims Badväg mm



Ny gc-bana och hastighetssäkring av gata utmed Askims Badväg och dess förlängning

Skärvallsgatan



Hastighetssäkring av gata i det
översiktliga cykelbanenätet i
Fiskebäck/Hinsholmen.

Ängkärrsvägen



Ny gc-bana utmed Ängkärrsvägen i
Påvelund.

Högsboleden



Ny gc-bana utmed Högsboleden mellan
Högsbohöjd och Sanna.

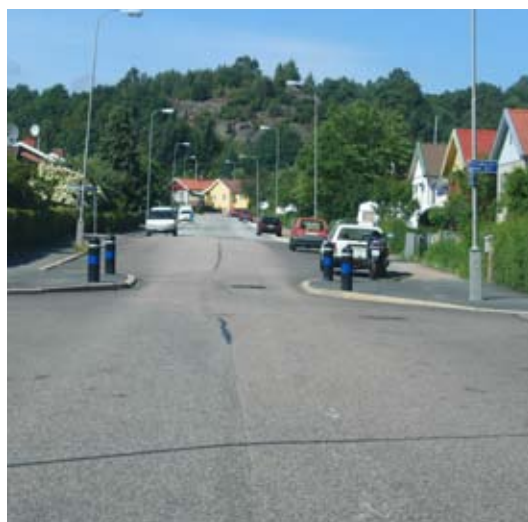
Radiovägen



Ny gc-bana utmed Radiovägen i
Frölunda.

Projekt genomförda i Norr/Öster

Kamgatan/Slåttängsgatan



Hastighetssäkring av Kamgatan/Slåttängsgatan som ingår i det översiktliga cykelbanenätet.

Gärdsåsgatan



Hastighetssäkring av del av Gärdsåsgatan som ingår i det översiktliga cykelbanenätet.

Bergsjövägen



Ny gc-bana utmed Bergsjövägen mellan Bergsjön och Gråbovägen.

Agnesbergsvägen



Ny gc-bana utmed Agnesbergsvägen utmed del av väg 45.

Projekt genomförda i Centrum/Öster

Stockholmsgatan



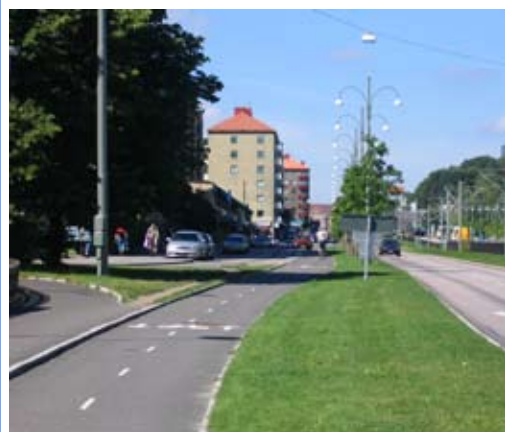
Ny gc-bana utmed Stockholmsgatan

Kålltorpsgatan/Kyrkåsgatan



Ny gc-bana utmed Kålltorpsgatan och Kyrkåsgatan.

Mölnadalsvägen



Ny gc-bana utmed del av Mölnadalsvägen.

Skånegatan



Ny enkelriktad cykelbana utmed del av Skånegatan.

Fridkullagatan



Ny gc-bana utmed Fridkullagatan i Krokslätt.

Fredriksdalsgatan



Hastighetssäkring av Fredriksdalsgatan som ingår i det översiktliga cykelbanenätet.

Danska vägen



Ny gc-bana utmed del av Danska vägen.

Uddevallagatan



Hastighetssäkring av del av Uddevallagatan som ingår i det översiktliga cykelbanenätet.

Södra vägen



Hastighetssäkring av del av Södra vägen som ingår i det översiktliga cykelbanenätet.

Projekt genomförda på Hisingen

Skyttepaviljongens gata



Ny gc-bana parallellt med del av Skyttepaviljongens gata i Torslanda.

Gösta Fraenkels väg/ Öckeröleden



Ny gc-bana utmed del av Gösta Fraenkels väg/Öckeröleden i Torslanda.

Utmed Pölsebobangården



Ny gc-bana mellan Eriksberg och Ivarsbergsmotet.

Cronackersgatan



Ny gc-bana utmed Cronacersgatan mellan Lindholmsallén och Sannegårdsmotet.

Hisingsleden



Ny gc-bana utmed del av Hisingsleden mellan Vädermotet och Assar Gabrielssons väg.

Gamla Sörredsvägen



Hastighetssäkring av Gamla Sörredsvägen som ingår i det översiktliga cykelbanenätet.

Finlandsvägen



Ny gc-bana utmed del av
Finlandsvägen i Tuve.

Minelundsvägen



Ny gc-bana utmed Minelundsvägen

Lillhagsvägen



Ny gc-bana utmed del av Lillhagsvägen
som saknade gc-bana.

Tingstadsvägen



Ny gc-bana utmed del av
Tingstadsvägen.

Fyrväpplingsgatan/Åbogårdsgatan



Ny gc-bana utmed Fyrväpplingsgatan/
Åbogårdsgatan.

Säterigatan/Södra Säterigatan



Ny gc-bana utmed del av Säterigatan
och Södra Säterigatan.

Lindholmsallén



Ny gc-bana i samband med byggandet
av Lindholmsallén.

Lundby Hamngata



Ny gc-bana utmed Lundby Hamngata.

Stenebyvägen



Ny gc-bana utmed Stenebyvägen
mellan Volvo Tuve och Tuve.

Sörredsvägen



Ny gc-bana utmed Sörredsvägen
mellan Volvo Torslanada och
Björlandavägen

BILAGA 2

Cykelprogram för Göteborg 1999

I cykelprogrammet från 1999 presenteras en hel del faktaunderlag både från Göteborg, Sverige och övriga delar i världen. Programmet har sammanfattats i en mindre skrift som helt eller delvis presenteras här:

Bakgrund och syfte

Cykeln är ur energi- och miljösynpunkt ett överlägset färdmedel. Dessutom ger cyklandet bättre hälsa och ökat välbefinnande samt låga reskostnader. En stor nackdel är emellertid att cyklister i förhållande till tillryggalagd reslängd är ett av de mest olycksdrabbade trafikantslagen. Riksdagen har i Nollvisionen angående trafiksäkerhet lagt fast att långsiktigt skall ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor i vägtransportsystemet.

Problem. Utifrån ovanstående bör man fråga sig, analysera och ge svar på:
Skall kommunen stimulera till en ökad cykeltrafik - trots hög olycksandel för detta transportmedel?

Syfte. Syftet med programmet är; - att få ett övergripande inriktningsbeslut om det är det önskvärt att cyklandet ökar, - att utgöra underlag för fysisk planering, - att utgöra grund för ekonomisk planering.

Cykeltrafiken igår och idag

Cyklandet under de senaste decennierna. Sett i ett längre perspektiv är cyklandet lågt idag - cyklandet var ca fem gånger större på 50-talet. Under åren 1992-97 ökade cyklandet dock med i genomsnitt storleksordningen 50 % - dvs. med i genomsnitt närmare 10 % per år.

Nuvarande cykeltrafikandel. Den genomsnittliga andelen cykelresor i Göteborg utgjorde, enligt Riks-RVU 1994-96, 8-9 % av totala antalet personförflyttningar. Detta motsvarar ca 120 000 cykelresor per dygn. Motsvarande siffra för Sverige totalt är 12 %. Variationen mellan olika svenska städer är stor.

Resändamål. Närmare hälften av cykelresorna sker mellan bostad och arbete och närmare 20 % mellan bostad och skola. Fritidscylandet svarar för ca 20 % och cyklandet knutet till inköp för ca 10 %.

Hur långt cyklar vi? Hela 80 % cyklar kortare än 5 km. Få cyklar längre än 10 km.

Årstidsvariationer. Cykeltrafiken varierar kraftigt under året och även mellan närliggande veckor och dagar, framförallt beroende på nederbörd och kyla.

Dagens cykelnät. Det övergripande *cykelnätet*, som binder samman stadens olika grannskap, är idag ca 30 mil - varav ca 4 mil byggts ut sen 1988. Ett fullt utbyggt nät skulle enligt cykelprogram -88 omfatta ca 43 mil. Vid en cykelbaneöversyn under åren 1995-97 visade sig de största bristerna vara; - kontinuitet/sammanhang, - bekvämlighet/komfort, - säkerhet.

Det *lokala cykelnätet* binder samman viktiga start- och målpunkter inom ett grannskap som t.ex. LM-skola, lokalt centrum, idrottsplats m.m. Nätet utgörs av en kombination av separata cykelbanor och främst lokalgator.

Olyckor. Varje år rapporteras i Göteborg ca 800 skadade cyklister av polisen och sjukhusen, varav ca 200 är svårt skadade. De utgör ca en tredjedel av samtliga skadade i göteborgstrafiken. Den relativa risken att skadas per km är ca 40 gånger större för cyklisten än för bilföraren och ca 13 gånger större än för bilpassageraren. För såväl totalt som för svårt skadade cyklister i olika *olyckstyper* svarar; cykel/singel för ca 60 %, cykel/personbil för dryga 20 % och cykel/cykel för knappa 10 % av de skadade. Andelen svårt skadade för samtliga dessa olyckstyper är ca 25 %. De vanligaste *platserna* för olyckor är (rangordnat) på lokalgatornas sträckor, på gång- och cykelvägarna, på huvudgatornas sträckor och i dess korsningar. Här skadas över 80 % av cyklisterna, oavsett om alla eller endast de svårt skadade räknas.

Vad tycker cyklisterna

Under 1997 utfördes en probleminriktad enkätundersökning riktad främst till de som använder cykel för transport till/från arbete, skola etc. De främsta skälen till att man cyklade angavs till; - snabbt och smidigt, - ekonomiska skäl, - frihet, - för motionens skull. Rent allmänt tyckte 70 % att det är bra att cykla i Göteborg, 12 % att det är dåligt och resterande varken eller. Ca 45 % ansåg att situationen för cyklister i Göteborg har utvecklats till det bättre under de senaste två åren. Samlas problempåståendena i naturliga åtgärdsområden fås följande prioritering: 1) direkthet/snabbhet, 2) säkerhet, 3) kontinuitet/sammanhang, 4) bekvämlighet/komfort, 5) trivsel/ trevnad.

Önskvärt och möjligt att öka cyklandet

Hur bör vi förflytta oss? I ett långsiktigt hållbart Göteborg bör förflyttningar ske så energisnålt och lite miljöstörande som möjligt. Detta innebär att förflyttningarna i Göteborg bör ske - i första hand till fots, - i andra hand per cykel, - i tredje hand med spårvagn eller buss, - i fjärde hand som samåkare i bil, - först i femte hand som ensamåkare i bil.

Miljö och hälsa. En ökad cykeltrafik bidrar till en utveckling av ett trivsammare och mänskligare samhälle. När bilister byter färdmedel till cykel förbättras miljön, dels genom minskade avgasutsläpp och minskat buller och dels genom de positiva miljöeffekter ett minskat utbyggnadsbehov av anläggningar för biltrafik ger. För den enskilde trafikanten medför ett ökat cyklande bättre hälsa och ökad kondition. För samhället innebär det bättre folkhälsa, vilket ger samhällsekonomiska vinster i form av mindre sjukfrånvaro, minskade sjukvårdskostnader och ökad produktivitet. Då hälsan även påverkas av hur mycket luftföroreningar som andas in, bör cykelbanors placering och avstånd till biltrafik vägas mot cyklisternas önskemål om bl.a. genhet, säkerhet och trygghet.

Cykeltrafiken har stor potential att öka. Cykeltrafikens potential att öka i Göteborg har bl.a. bedömts med hänsyn till; - att cykeltrafikandelen är låg i jämförelse med riket, - att 80 % av göteborgscyklisterna cyklar kortare än 5 km, vilket ansätts som ett acceptabelt cykelavstånd för flertalet, - att ca 40 % av bil- och kollektivtrafikresor sker på acceptabelt cykelavstånd, dvs. är kortare än 5 km. Potentialen för ökat cyklande har bedömts till 25-30 % av antalet personförflyttningar, dvs cyklandet skulle kunna öka ca tre gånger. Det finns emellertid ett flertal hinder som begränsar den verkliga potentialen. En del av dessa är ganska generella, medan andra är mer göteborgsspecifika. En realistisk cykeltrafikandel är således lägre än ovan angivna 25-30 %.

Utvecklingstendenser. Det finns flera utvecklingstrender som talar för att cyklandet kommer att fortsätta att öka - om än kanske i långsammare takt. Särskilt bör framhållas; - att den ekonomiska tillväxten bedöms bli lägre än under de tre föregående decennierna, - att övergången till ett ekologiskt långsiktigt hållbart samhälle sannolikt på sikt kommer att innebära reellt dyrare drivmedel, - att nya värderingar uppstår hos ungdomar, bl.a. starkare miljöengagemang.

Möjligheter att nå god trafiksäkerhet för cyklister

Skadade i cykel/singelolyckor, cykel/personbilsolyckor och cykel/cykelolyckor svarar för drygt 90 % av alla skadade och svårt skadade. Potentialen att minska antalet skadade är emellertid begränsad med hänsyn till den kunskap vi har idag. Ett särskilt problem är att cyklisten (liksom bilisten) ofta tar ut en genomförd säkerhetsåtgärd i ökad hastighet i stället för ökad säkerhet.

Cykel/singelolyckor. Olika studier visar att ca 50 % av dessa olyckor beror på vägen eller väghållaren, ca 40 % på cyklisten och ca 10 % på cykeln. Vår kunskap om effekten av olika åtgärder mot singelolyckor är begränsad. En uppskattning är emellertid att under de närmsta 5-10 åren kan antalet minska med 25 %.

Cykel/personbilsolyckor. Att bygga cykelbanor för att öka trafiksäkerheten har visat sig ha en mycket begränsad om ens någon effekt. En mer verkningsfull åtgärd är att begränsa bilarnas faktiska hastighet till högst 30 km/tim där cyklar och bilar blandas. En hel del olyckor går att komma åt genom en mer omsorgsfull utformning av korsningarna. Vidare gäller att genom kampanjer och information skapa bättre samspel och förståelse mellan cyklister och bilister. En sammantagen bedömning är att under de närmsta 5-10 åren kan antalet cykel/personbilsolyckor minska med 25 %.

Cykel/cykelolyckor. Olyckstypen är ganska okänd och området utforskat. Lämpliga åtgärder kan vara fysiska åtgärder liksom kampanjer och information. En uppskattning är att under de närmsta 5-10 åren kan denna olyckstyp minska med 25 %.

De svårt skadade. I första hand minskar antalet svårt skadade genom att de utgör en viss del av totala antalet skadade. Därutöver finns en potential att minska skade-följden när en olycka väl inträffar genom ökad hjälmanvändning, lägre hastighet i krock-ögonblicket samt borttagande av fasta hinder. En uppskattning är att under de närmsta 5-10 åren finns en potential att minska antalet svårt skadade cyklister med 35 %.

Mål

Nationella mål och visioner uttrycker att dagens trafik- och bebyggelseplanering i hög grad bör inriktas på att forma ett långsiktigt hållbart samhälle med bättre miljö och högre trafiksäkerhet.

Mål för cykeltrafiken. Generella mål för cykeltrafiken är att tillgänglighet, framkomlighet och trygghet skall öka. Andra traditionella och mer operativa mål handlar om cyklandets omfattning och säkerhet. Ett av Trafiknämndens traditionella mål är att minska antalet olyckor, dvs. minska ohälsan och Nollvisionen förstärker detta. I det perspektivet är det svårt att motivera att cyklandet skall öka. Cyklandet bör emellertid i första hand motiveras och värderas ur ett folkhälsoperspektiv. Att cykla är hälsobefrämjande. Värdet av den ökade hälsan, för den enskilde och för samhället, överstiger värdet av de många olyckorna. Om Nollvisionens olycksperspektiv blir en del av hälsoperspektivet, är det inte svårt att motivera ett ökat cyklande. Trafiknämndens mål vidgas från att *minska ohälsa* (färre skadade) till att *skapa ökad hälsa*. Därtill kommer miljövinster m.m. som ytterligare talar för ett ökat cyklande. Som underlag för politisk diskussion och Trafikkontorets fortsatta arbete föreslås följande operativa mål

- att *cykeltrafikandelen* (av totala antalet personförflyttningar) skall öka med närmare 50 % till år 2012, dvs. från 8-9 % till 12 % - och att det främst är bilister som bör byta färdmedel till cykel

- att denna ökning skall ske samtidigt som *trafiksäkerheten* för cyklisterna förbättras
 - totala antalet skadade cyklister skall minska med 25 % och antalet dödade och svårt skadade skall minska med 35 % till år 2008. På sikt skall ingen cyklist dödas eller skadas allvarligt i trafiken

Orsaker till varför inte fler cyklar och så många skadas

Varför cyklar inte fler idag? En av frågorna till göteborgscyklister i enkätundersökningen 1997 löd: "Vilka är de främsta skälen till att du ibland väljer att inte ta cykeln trots att det skulle kunna vara ett alternativ?" Svaren visar att de två främsta skälen var dåligt väder respektive för långt avstånd. De lägst angivna skälen var dåliga cykelbanor respektive att det kändes otryggt på grund av biltrafiken. I en undersökning av de faktorer som kan verka avskräckande för speciellt ovana cyklister anges följande fyra kategorier; - otryggt, - obekvämt eller opraktiskt, - för tidskrävande, - svårt att hitta.

Varför skadas cyklister ofta och allvarligt?

Orsakerna till att cyklister ofta *skadas* är flera och beror på att de utsätts för trafiksituationer de inte klarar. Att de *skadas allvarligt* beror på att de utsätts för större våld än vad kropp och huvud klarar. Det yttre våldet blir för stort när hastigheten är hög och när skydd saknas. Bland faktorer som orsakar höga olycks- och skaderisker kan nämnas;

- brister i den tekniska utformningen av korsningar och sträckor samt korsandet av spårvagnsspår
- för låg standard på drift- och underhåll av cykelnätet
- cykelhjälm används inte särskilt ofta
- cyklisten har ofta en hög hastighet och är inte medveten om de risker han utsätter sig för
- cykeln är instabil och har ibland brister i form av dåliga bromsar, avsaknad av belysning och reflexer, dålig bagageplats m.m
- bilisten är sällan medveten om hur cyklister tänker och beter sig och betraktar dem inte alltid som en likvärdig part.

Strategier och åtgärder för en ökad och säker cykeltrafik

Hur ökar vi cyklandet? Att överföra resor från främst bil till cykel är ett komplext problem, för vilket det krävs en klart uttalad strategi och flera slags åtgärder. Även att behålla de grupper som cyklar idag och få dem att cykla mer är en viktig strategi för framtiden. För att uppnå en betydligt högre cykeltrafikandel måste cykelns status som transportmedel förbättras. För detta krävs en kombination av; - ett välplane-rat, väl utbyggt och välskött cykelnät (det goda cykelnätet), - minskade hinder mot att använda

cykel, - kunskap, information och motivation (så att värderingar förändras), - god organisation samt samverkan med andra aktörer. Även åtgärder som leder till mindre och långsammare biltrafik påverkar cyklandet positivt. Att ge cyklisterna en egen plats i trafiken är en av huvudprinciperna för en god och trygg cykelmiljö. Basen för detta är ett övergripande cykelnät som består av dels separata cykelbanor längs gator där tillåten hastighet för bilarna är 50 km/tim eller högre, dels blandtrafikgator där bilarnas faktiska hastighet är säkerställd till 30 km/tim. Detta nät föreslås omfatta ca 53 mil, varav ca 38 mil är utbyggt. Bland andra åtgärder för att öka cyklandet kan nämnas; - att kommunen medverkar till att så kallade "lånecyklar" finns att tillgå på strategiska platser, - att cykelställ placeras ut vid större hållplatser, - att företag bl.a. uppmanas ordna bra och säkra cykelparkering för de anställda samt tillhandahålla "tjänstecyklar" - att information och kampanjer riktas mot dels de som cyklar ibland, dels bilister som sällan eller aldrig cyklar, - att det goda cykelnätet marknadsförs. Vidare föreslås en justering av Trafiknämndens och Park- och naturnämndens huvudmannaskap vad gäller cykelvägar samt att en särskild cykelansvarig utses.

Hur minskar vi olyckorna? Åtgärdsstrategierna för att arbeta med trafiksäkerheten kan indelas i åtgärder för att dels förhindra olyckor och dels minska skadornas svårhetsgrad när olyckor inträffar.

Att minska antalet olyckor. Åtgärderna inriktas på; - *teknisk utformning*, bl.a. ombyggnad så att hastigheten begränsas på farliga platser, - *drift och underhåll*, bl.a. högre standard när det gäller insatser mot snö/is/löv/grus, - *cyklistens beteende*, detta genom information och dialog om hjälmanvändning, risker i olika situationer, trafikregler m.m., - kunskap om *cykelns kvalitativa betydelse* för olyckor, - att göra *bilister medvetna* om de risker de utsätter cyklisten för.

Att minska konsekvenserna när olyckan inträffat. De åtgärder som bör uppmärksammas särskilt är; - ökad hjälmanvändning, - bilisters och cyklisters kunskap om hastighetens inverkan på olyckor och skadeföljd, - utformning av trafikmiljön som leder till lägre hastigheter, - borttagning/flyttning av kanter och fasta hinder på/kring cykelbanor.

Här behövs mer kunskap. Mera kunskap behövs om; - *cyklandets nuvarande omfattning*, bl.a. behöver flera fasta räknestationer anläggas, - *hur cyklandet kan fås att öka*, bl.a. behövs kunskap om hur cyklandets status ökas och hur bilisters värderingar ändras, - *hur trafiksäkerheten för cyklisterna kan förbättras*, bl.a. behövs kunskap om effekter av olika åtgärder mot singelolyckor samt samband mellan olika drift- och underhållsstandarder och olyckor, - barns cyklande, speciellt i åldersgruppen 12-18 år, - samband mellan luftföroreningshalt och hälsopåverkan på cyklister.

Prioriteringar och kostnader

Prioritering mellan olika åtgärder för att nå målen föreslås bygga på att; - insatser för att öka cyklandet respektive minska olyckorna ges lika betydelse, - åtgärder prioriteras som verkar för att flera delmål uppnås samtidigt, - kostnadseffektivitet. Programmets totala investeringskostnad bedöms uppgå till storleksordningen 400 mkr varav ca 300 mkr faller på Trafiknämnden. De ökade driftskostnaderna, ackumulerade för åren 1999-2008, bedöms uppgå till storleksordningen 180 mkr varav ca 125 mkr faller på Trafiknämnden.

Uppföljning.

En uppföljning av cykelprogrammet bör ske kontinuerligt och bl.a. redovisa:
- i vilken omfattning de operativa målen uppfylls, - hur genomförandet av föreslagna åtgärder fortgår, - hur kunskapsuppbyggnaden fortskrider.

Cykelprogram 1988

1988 utarbetades ett cykelprogram för Göteborg av representanter för Gatukontoret, Stadsbyggnadskontoret och Fritidsförvaltningen. Efter remissbehandling och viss justering godkändes programmet av Gatunämnden 1988. Programmet var bl.a. baserat på den år 1975 fastställda första cykelplanen för Göteborg respektive kommunfullmäktiges beslut om budget för 1986 där Gatunämnden fick i uppdrag att ta fram ett ”konkret program för utbyggnaden av cykelnätet”. Programmets förslag till åtgärder kan sammanfattas i fem punkter:

- 1 Bygg färdigt cykelnätet
- 2 Rusta upp befintligt nät
- 3 Förbättra underhållet
- 4 Förändra trafikanternas beteende
- 5 Uppföljning

Målfrågor diskuterades inte på något framträdande sätt. Cykelns roll som transportmedel berördes inte. Ur programmet framgår dock att

- det är en rättighet för alla att cykla. Cykelplaneringen skall därför inriktas på att skapa en god standard vad avser säkerhet, framkomlighet och bekvämlighet för dem som väljer att cykla
- antalet cykelolyckor skall fortlöpande minskas och skadekonsekvenserna mildras.

Vidare framgår att det övergripande befintliga cykelnätet år 1988 uppgick till ca 26 mil och att de föreslagna (saknade) länkarna var ca 17 mil.

BILAGA 3

Övergripande cykelnät 2006

I cykelprogrammet från 1999 presenterades det översiktliga cykelnätet i form av befintliga cykelbanor, befintliga hastighetssäkerade blandtrafikgator som ingick i det övergripande nätet samt planerad utbyggnad. Bifogad karta är uppdaterad efter den utbyggnad som skett mellan 1999-2006.

Cykel i Göteborg 2005

Detta är en uppföljning av Cykelprogram för Göteborg 1999. Här redovisas hur väl man hittills lyckats uppfylla de målsättningar för år 2010 som ställdes upp i programmet. Genomförda projekt och aktiviteter beskrivs på övergripande och mer konkret nivå. Här ges också förslag till förbättringsområden för att gå i riktning mot kommunfullmäktiges prioriterade mål om att få fler att cykla.

I Cykelprogram för Göteborg 1999 lyftes cykelns roll som transportmedel fram efter att cykelvägarna byggts ut i stor omfattning under det tidigare decenniet. Man ställde sig frågan om kommunen bör stimulera till en ökad cykeltrafik trots de höga olyckstalen för cyklister, vilket man senare kommit fram till att man ska. Man utgick från cyklandets utveckling under de senaste decennierna och hur olyckssituationen såg ut då. En undersökning gjordes av cyklisternas syn på hur det är att cykla i Göteborg. Från olika utgångspunkter belystes önskvärldheten och potentialen att öka cyklandet. Vidare gjordes en analys av möjligheterna att minska olyckorna.

Utifrån olika målformuleringar för såväl Sverige som Göteborg föreslogs konkreta mål för en ökad cykeltrafikandel och ett minskat antal skadade. Efter genomgång av orsakerna till varför inte fler cyklar och varför så många skadas, föreslogs strategier och åtgärder för att nå målen.

I den här rapporten redovisas hur det har gått med cykeltrafikplaneringen sedan Cykelprogram för Göteborg 1999.



Göteborgs Stad
Trafikkontoret

Trafikkontoret, Box 2403, S-403 16 Göteborg. Besöksadress: Köpmansgatan 20. Hållplats: Brunnsparken

Internetadress: <http://www.trafikkontoret.goteborg.se>

Tel 031-61 37 00. Fax 031/711 98 33. E-post trafikkontoret@trafikkontoret.goteborg.se