

# Jag vill inte vara ett levande farthinder! \*

*En fallstudie om cykelfartsgatan som trafiklösning i Göteborg  
ur ett cyklistperspektiv*

\* (Kvinna, 45-55 år, cyklar 5-7 ggr/veckan)



**Författare:**

Aurelia Ingelvide

**Handledare:**

Jerry Olsson

Kandidatuppsats i Kulturgeografi  
Vårterminen 2021  
Samhällsvetenskapligt miljövetarprogram  
Institutionen för ekonomi och samhälle  
Avdelningen för Kulturgeografi  
Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet

Uppsats:	15 högskolepoäng
Nivå:	Kandidat
Kurs:	KGG320
Termin/år:	VT/2021
Författare:	Aurelia Ingelvide
Handledare:	Jerry Olsson
Examinator:	Eva Thulin
Nyckelord:	Cykelfartsgata, cykelgata, cykel, täta stadsmiljöer, trafikplanering, trygghet, funktion, cykelinfrastruktur, Göteborg

---

## Abstract

Cities have started promoting the bicycle as a sustainable transport alternative to the car. Some of them have built bicycle streets.

Bicycle streets are 30 km/h roads, where bikes are the prioritized mode of transport. Motorized vehicles and cyclists share the road where the cyclist can use the whole lane and thus determine the speed. The bicycle street was implemented in Swedish law in 2020.

In Gothenburg, a similar traffic solution is practiced, the bicycle speed street. The street is a 50 km/h road, where cyclists are led to determine the speed by the design of the pavement. The string of asphalt in the middle lined by cobblestones is supposed to be self-explanatory. The street has no additional signage. The bicycle speed street is only used exceptionally in dense urban spaces that lack space for bicycle paths.

The aim of this thesis is to study the bicycle speed street as a traffic solution in dense urban spaces from a cyclist's perspective. Qualitative interviews were conveyed with two traffic planners in Gothenburg. A web-based survey provided for cyclist's perceptions of safety and function of the bicycle speed streets in Gothenburg. The design of the bicycle speed street was compared with the bicycle street.

The results show that cyclists perceive the bicycle speed street as relatively safe, men more than women. Cyclists consider the street to be an acceptable solution when built according to the recommendations. However, the design is not self-explanatory for neither cyclists nor motorists. The bicycle speed street is a compromise solution where pedestrians, sojourn and on-street parking have higher priority than bicycle traffic.

As a conclusion the bicycle speed street is not a bicycle solution. What cyclists ask for is more like the bicycle street. The bicycle street should than have a speed limit of 20 km/h.

## Sammanfattning

Sedan 1960-talet har trafikplaneringen dominerats av bilen och det urbana rummet utformas på dess villkor. På senare tid har städer börjat främja cykeln som ett hållbart transportalternativ till bilen.

I en del städer i världen finns sedan länge cykelgator och de blir allt vanligare. Cykelgator är 30 km/h-vägar där cykeln är det prioriterade färdmedlet. Motorfordon och cyklister delar körbanan där cyklister kan använda hela körbanans bredd och bestämmer således tempot. Cykelgatan är sedan december 2020 också reglerad i svensk lag.

I Göteborg tillämpas en liknande trafiklösning sedan några år, cykelfartsgatan. Gatan är en hastighetssäkrad, 50 km/h-vägsträcka där cyklister leds att bestämma tempot genom gatans utformning. Gatan har ingen skyltning utan vägdesignen med en asfaltsremsa kantad av kullersten, ska vara självförklarande. Cykelfartsgator anläggs bara i nödfall när utrymme i täta stadsmiljöer inte finns för cykelbanor.

Syftet med uppsatsen var att studera cykelfartsgatan som trafiklösning i täta stadsmiljöer ur ett cyklistperspektiv. För att få insikt i Göteborgs Stads val av trafiklösningen genomfördes kvalitativa samtalsintervjuer med två trafikplanerare i Göteborg. En webbaserad enkätundersökning gav svar på cyklisters upplevelse av funktion och trygghet på Göteborgs cykelfartsgator. Cykelfartsgatans utformning ställdes i förhållande till cykelgatans dito för en bredare bedömning.

Resultatet visar att cyklister upplever cykelfartsgatan som någorlunda trygg, män mer än kvinnor. Den mest otrygga faktorn är samspelet med motortrafiken. Cyklister anser att cykelfartsgatan är en godtagbar trafiklösning när riktlinjerna för utformningen följs. Däremot är utformningen inte självförklarande varken för cyklister eller motortrafikanter. Cykelfartsgatan är en kompromisslösning där gående, vistelse och gatuparkering har högre prioritet än cykeltrafiken. Cykelfartsgatan möjliggör för politiker att bygga ut cykelvägnätet utan att behöva ta svåra strider om minskat utrymme för bilar.

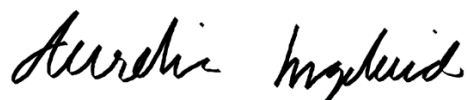
Sammanfattningsvis är cykelfartsgatan inte en cykellösning utan just en nödlösning. Det cyklister i stället efterfrågar är mer likt en cykelgata. Cykelgatan bör då ha cykelfart, 20 km/h, som hastighetsbegränsning.

## Förord

Cykling har alltid varit ett stort intresse för mig. Därmed var det självklart att ta denna kandidatuppsats i kulturgeografi som ett tillfälle att få fördjupa mig inom ämnet. Det har varit spännande och mycket lärorikt.

Jag vill tacka alla som bidragit till denna uppsats. Särskilt tack till Malin Månsson och Raja Ilijasson som ställde upp på intervju. Jag är mycket tacksam för alla som tog sig tid att svara på min enkät. Stort tack till alla medarbetare på Trafikkontoret Göteborg som svarat på mina frågor och hänvisat mig rätt. Tack till min handledare Jerry Olsson för all ovärderlig och generös hjälp.

Det hade inte gått vägen utan allt stöd från nära och kära.



Göteborg, maj 2020

## Innehållsförteckning

Abstract .....	I
Sammanfattning .....	II
Förord .....	III
Ordlista .....	VI
1 Inledning och problembeskrivning .....	1
1.1 Syfte .....	2
1.2 Frågeställningar .....	2
1.3 Metodöversikt .....	3
1.4 Avgränsningar .....	3
2 Teori .....	3
2.1 Cykeln som ett hållbart färdmedel .....	3
2.2 Faktorer som påverkar människors val att cykla .....	3
2.2.1 Trafikplanering .....	3
2.2.2 Individuella och sociala faktorer .....	4
2.2.3 Den bebyggda miljön .....	4
2.3 Cykling och säkerhet .....	6
3 Cykelgatan i Sverige och utomlands .....	6
3.1 Introduktion .....	6
3.2 Cykelgata .....	6
3.3 Cykelgatan i Sverige .....	7
3.4 Cykelgatan i andra länder .....	7
3.5 Studier om cykelgator .....	9
4 Metod .....	10
4.1 Metodansats och metodval .....	10
4.2 Fältstudie .....	10
4.3 Enkätstudie .....	11
4.3.1 Genomförande .....	11
4.3.2 Bortfallsanalys och svarsfrekvens .....	13
4.3.3 Bearbetning .....	13
4.4 Intervjustudie .....	14
4.4.1 Urval av informanter och genomförande .....	14
4.4.2 Bearbetning .....	15
4.5 Metodkritik och begränsningar .....	15

4.6	Alternativa metoder .....	16
5	Resultat.....	16
5.1	Introduktion .....	16
5.2	Cykelplanering i Göteborg .....	16
5.3	Cykelfartsgatan och cykelgatan.....	16
5.3.1	Definition av cykelfartsgata i Göteborg .....	16
5.3.2	Cykelfartsgatans syfte och användningsområde .....	17
5.3.3	Grundläggande utformning och förutsättningar för cykelfartsgata.....	19
5.3.4	Tidigare utvärderingar av cykelfartsgator i Göteborg.....	22
5.3.5	Göteborgs cykelfartsgator .....	24
5.3.6	Cykelfartsgata i jämförelse med cykelgata .....	28
5.4	Cyklisters upplevelse av Göteborgs cykelfartsgator .....	30
5.4.1	Skillnader mellan män och kvinnor, ålder och cykelanvändning .....	30
5.4.2	Upplevd funktion.....	30
5.4.3	Upplevd trygghet.....	33
5.4.4	Sammanfattning av kommentarer .....	38
6	Analys.....	41
6.1	Introduktion .....	41
6.2	Utformning av cykelfartsgatan .....	41
6.3	Trygghet på cykelfartsgatan .....	42
6.4	Prioriteringar och politik i trafikplaneringen.....	43
6.5	Förutsättningar för cykelfartsgatan.....	45
7	Slutsats och vidare forskning .....	46
7.1	Slutsats.....	46
7.2	Vidare forskning .....	47
8	Källförteckning.....	48
8.1	Tryckta källor .....	48
8.2	Digitala källor .....	49
8.3	Offentligt tryck .....	52
8.4	Personlig kontakt .....	52
9	Bilagor.....	54
9.1	Bilaga 1 Intervjuguide .....	54
9.2	Bilaga 2 Enkät .....	56

## Ordlista

**Blandtrafikgata** - En gata där cyklister och motorfordon samsas i körbanan (Teknisk handbok, 2020:2)

**Cykelbana** - En väg eller del av en väg som är avsedd för cykeltrafik (SFS 2001:651).

**Cykelfält** - Ett särskilt körfält som genom vägmarkering anvisats för cyklande (SFS 2001:651).

**Gatsten (storgatsten och smågatsten/kullersten)** - Stenbeläggning i gatan. Kantar cykelfartsgatan.

**GCM-handbok** - Gång-, cykel- och mopedhandboken. Handboken avser skapa ett samlat dokument kring gång-, cykel- och mopedtrafik som kan utgöra ett stöd vid planering, byggande och drift av sådan infrastruktur. Den bidrar den med principlösningar snarare än exakta mått. Sammanställs av Trafikverket och SKR (GCM-handbok, 2010).

**Huvudcykelnät** - Används främst för längre resor mellan tätorter och stadsdelar (GCM-handbok, 2010). Huvudnät bör medge hastigheter på 30 km/h bestå av separerad cykelinfrastruktur där korta blandtrafiksträckor är acceptabla i vissa befintliga miljöer (GCM-handbok, 2010).

**Kantsten** - Upphöjd kant, ex. trottoarkant eller kant mot spårvagnsspår

**Lokalcykelnät** - Används främst för kortare sträckor inom stadsdelar. Lokalnätet kan ha lägre standard än huvudnätet när det gäller framkomlighet och bör medge hastigheten 20 km/h (GCM-handbok, 2010).

**Lågfartsgata** - Områden där behoven för gående är stora samtidigt som cyklister framkomlighet inte begränsas och bilister kan nyttja gatan. Hastigheten begränsas genom gatas fysiska utformning (Teknisk handbok, 2020:2).

**Pendelcykelstråk** - Cykelstråk för arbetspendling i Göteborg som förbinder viktiga målpunkter. Pendelcykelstråken ska erbjuda god framkomlighet och få eller inga konflikter med andra trafikanter (Trafikkontoret, 2015)

**Teknisk handbok** - Handbok för Göteborg som ger tekniska och administrativa anvisningar om hur planering, byggande och drift ska ske på allmän plats. Handboken för är inte en manual men dess standarder och anvisningar ska följas i möjligaste mån. Sammanställs av Trafikkontoret Göteborg och Park- och naturförvaltningen.

**Övergripande cykelstråk** - Kompletterar pendelcykelstråken i Göteborg för att ge cyklister möjlighet att nå målpunkter även från övriga delar av staden (Trafikkontoret, 2015).

## 1 Inledning och problembeskrivning

Allt fler människor bor i städer. Denna urbanisering är ett faktum över hela världen, så också i Göteborg där befolkning förväntas växa med 6400 personer per år framöver (Stadsledningskontoret, 2021). Fler invånare innebär ett ökat antal transporter, både av människor och gods. Städer behöver således byggas och formas för att tillmötesgå ett ökat resande på en begränsad yta.

Det är många trafikslag som ska samsas om stadsrummet. Alla färdmedel tar utrymme i anspråk, utrymme som i flera städer är begränsat. Cykeln var tidigare det dominerande trafikslaget i stadsmiljön men under 1960–70-talet byggdes städers trafikleder ut för att ge plats åt den ökande biltrafiken (Carstensen, Olafsson, Bech, Poulsen, & Zhao, 2015). Trafikplaneringen kom därmed att domineras av bilen och det urbana rummet utformas på dess villkor (Lundin, 2008).

På senare år har så en vändning skett. Städer världen över börjar återigen se cykelns fördelar. Bilismens utbredning har medfört problem med utsläpp, buller och trängsel (Carstensen et al., 2015). Många städer har med den vetskapen börjat se sig om efter alternativa sätt att utforma staden. En utformning som skapar förutsättningar för mer hållbara transportmedel, ett sundare stadsklimat och som gagnar fysisk aktivitet. Cykeltrafik ses allt oftare som en viktig del av ett hållbart<sup>1</sup> urbant transportsystem (Koglin, 2015).

Trots att cykelns många positiva effekter är välkända ges cykeltrafiken ofta litet utrymme i många städers trafikplanering varvid cyklisters behov riskerar att exkluderas i stadsmiljön (Koglin, 2015). En planeringstradition som prioriterar cykeln är en strakt drivande faktor till att öka andelen cyklister. Cykelvägnätet har då en potential att bli en integrerad del av transportsystemet (Carstensen et al., 2015). I flera cykelorienterade städer har olika restriktioner för biltrafiken bidragit till framgången. En kombination av begränsningar för bilister och fördelar för cyklister ses därför som en framgångsfaktor för att öka resandet med cykel (Pucher & Buehler, 2008).

Det finns många olika typer av cykelinfrastruktur som erbjuder cyklister varierande grad av utrymme, separation från motortrafik och säkerhet. De flesta människor föredrar att cykla avskilt från motoriserad trafik, särskilt vid höga trafikflöden och högre hastigheter (Winters, Davidson, Kao & Teschke, 2011). En viktig aspekt vad gäller dedikerad cykelinfrastruktur är att det främjar trafiksäkerheten. På blandtrafikgator i tätort ökar risken för allvarliga trafikolyckor för oskyddade trafikanter (TRAST, 2015). Den risken är avgörande då redan en uppfattad risk för trafikolyckor kan vara avskräckande (Hull & O'Holleran, 2014). Cyklister är också överrepresenterad som den trafikantgrupp som råkar ut för flest allvarliga olyckor (NTF, u.å.b). Cyklister värdesätter framkomlighet, kontinuitet och genhet i cykelvägnätet (Pucher & Buehler, 2008).

---

<sup>1</sup> Hållbarhet definieras vanligen utefter Brundtlandskommissionens rapport från år 1978 "En hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov" (World Commission on Environment and Development, 1987, kapitel 2: 37).



I många städer är det befintliga gaturummet begränsat. Trots ambitioner om separat cykelinfrastruktur är det inte alltid något som rent fysiskt går att realisera i stadsmiljön. Flera städer har därför infört ett gatukoncept där bilister samsas med cyklister i befintlig vägbana. Bilisterna på dessa cykelgator ska hålla cykelfart och cyklisterna får använda hela körbanan. Gatan har inte bara utrymmesmässiga fördelar utan lyfter också cykeln som färdmedel och kan på så sätt främja ökad cykling generellt (Regeringskansliet, 2020, SOU, 2012). Studier på cykelgator är, trots att de är väletablerade i flera länder, få. I de som genomförts har man kunnat observera minskade trafikvolym och hastigheter medan resvanorna i stort sett var oförändrade (Blitz, Busch-Geertsema & Lanzendorf, 2020). Cyklister är generellt positiva till cykelgatorna och i flera länder har cykeltrafiken på gatorna ökat efter ombildandet (Blitz et al., 2020, Cronqvist, 2018). En ökad andel cyklister är inte bara ett steg på vägen mot ett mer hållbart trafiksystem (Regeringskansliet, 2019). Forskning visar att fler cyklister även leder till färre allvarliga trafikolyckor för alla trafikantgrupper (Marshall & Garrick, 2011). Resultaten av den tidigare forskningen är generella och har inte studerat variationer mellan cyklister såsom kön, ålder och cykelanvändning

Idag utgör cykeltrafiken endast 7% av alla resor i Göteborg (Göteborgs Stad, u.å). Göteborgs Stad vill se en tredubbling av antalet cykelresor till 2025 jämfört med 2011 års nivåer (Trafikkontoret, 2015). Denna förväntade ökning av andelen cyklister innebär att fler cykelvägar behöver anläggas och saknade länkar i cykelnätverket åtgärdas (Trafikkontoret, 2015). I Göteborg anses det i många gatumiljöer inte finnas utrymme till cykelbanor. En populär lösning har därför blivit de så kallade cykelfartsgatorna. Dessa blandtrafikgator medger cyklister att färdas i blandtrafik där motordrivna motorfordon måste anpassa sin hastighet till cykeltrafiken och framföras på deras villkor (Teknisk handbok, 2020:2). Eftersom cykeltrafiken då förläggs i befintlig körbana behöver ingen ytterligare separat infrastruktur beredas plats i gatubilden.

Utvärderingar om cyklisters uppfattning av cykelfartsgatorna i Göteborg har genomförts i form av före- och efterundersökningar på två av gatorna i Göteborg. Ingen tidigare utvärdering eller studie har berört cykelfartsgatorna som koncept. De svarande har inte heller gets möjlighet att kommentera fritt kring sina erfarenheter av cykelfartsgatorna. Denna studie ämnar studera cykelfartsgatorna i sin helhet som trafiklösning. Aktörer inom samhällsplanering såväl som användares syn på cykelfartsgator sammanfogas.

## 1.1 Syfte

Syftet med uppsatsen är att studera cykelfartsgatan som trafiklösning i täta stadsmiljöer ur ett cyklistperspektiv. För att möjliggöra en bredare bedömning på trafiklösningen ställs dess utformning mot cykelgatans utformning. Studien baseras på empiriskt material utifrån de befintliga cykelfartsgatorna i Göteborg.

## 1.2 Frågeställningar

- Utifrån vilka premisser har cykelfartsgator valts som trafiklösning i Göteborgs Stad?
- Hur är cykelfartsgatan som trafiklösning i jämförelse med cykelgatan?
- Hur upplever cyklister cykelfartsgatorna i Göteborg med avseende på trygghet och funktion?

### 1.3 Metodöversikt

Frågeställningarna har besvarats genom samtalsintervjuer och en enkätundersökning. I samtalsintervjuerna har aktörer involverade i stadens cykelstrategi och planeringen av cykelfartsgator bidragit med fördjupad information och perspektiv. En enkätundersökning bland cyklister genomfördes för att ge insikt i cyklisters upplevelser och erfarenheter av existerande cykelfartsgator. Till grund för intervju- och enkätundersökningen låg en fältobservation av befintliga cykelfartsgator i Göteborg.

### 1.4 Avgränsningar

Denna uppsats studerar cykelfartsgatan utifrån den unika utformningen som tillämpas i Göteborg. Cykelfartsgatan är inte en i lag reglerad gatutyp utan förekommer med annan utformning i Linköping. Göteborg är däremot den stad som har flest cykelfartsgator och tillämpar lösningen som ett alternativ till cykelbanor. Staden är också ensam om att ha tagit fram specifika utformningsprinciper för cykelfartsgatan.

Då vägutformningen är en metod för att ge cykeltrafiken utrymme och förbättrad framkomlighet i stadsmiljöer görs bedömningen utifrån ett cyklistperspektiv. Cyklister är alla människor som färdas på cykel, oberoende av cykelvana och typ av cykelresa, alltså vare sig den sker för rekreation eller arbetspendling.

## 2 Teori

### 2.1 Cykeln som ett hållbart färdmedel

Transportsektorn står för en tredjedel av växthusgasutsläppen. Därför strävar man efter en omställning till ett mer transporteffektivt samhälle. I ett sådant samhälle kan man öka tillgängligheten utan att motsvarande mängd trafik ökar. Det åstadkoms genom transporteffektiv samhällsplanering där andelen energieffektiva färdmedel som cykel premieras framför personbil (Regeringskansliet, 2019). Ett transporteffektivare samhälle är ett steg på vägen mot ett mer hållbart samhälle.

Cykeln utgör en samhällsekonomisk vinst. Man har beräknat att för varje investerad krona i cykelinfrastruktur får samhället tre till fem kronor tillbaka räknat i låga underhållskostnader och minskade sjukvårdskostnader (Trafikverket, 2010). Cykeln utrymmesanspråk är sju till tio gånger lägre än bilens med hänsyn till dess transportkapacitet i vägsystemet. Cykeln transporterar med andra ord långt fler människor på samma areal (TØI, 2020).

### 2.2 Faktorer som påverkar människors val att cykla

Andelen cyklister i en stad påverkas av tre olika faktorer; trafikplanering, individuella faktorer och den bebyggda miljön.

#### 2.2.1 Trafikplanering

Trafikplanering och trafikstrategier är viktiga styrmedel vad gäller cykeltrafikens möjligheter i staden. En stads organisation av trafikplaneringen spelar en viktig roll i hur cykling betraktas i stadsplaneringen och hur det påverkar utfallet av planeringen i verkligheten (Haustein et al., 2020). Städerna Stockholm och Köpenhamn liknar varandra i flera avseenden men skiljer sig

kraftigt åt vad gäller andelen cyklande. I Köpenhamn utgör cykeln 31% av alla resor där motsvarande siffra i Stockholm är 5%. Skillnaden ligger i att Köpenhamns trafikplanering prioriterar cykeln medan Stockholms planering framför allt främjar kollektivtrafik och motoriserad trafik (Koglin, 2015). En drivande faktor för att öka andelen cyklister är en stark planeringstradition, där cykelvägnätet är en integrerad del av transportsystemet (Carstensen et al., 2015).

Länder som Tyskland, Nederländerna och Danmark, som lyckats väl med att öka andelen cyklister, implementerar inte bara fördelar för cyklister utan har i hög grad infört begränsningar för biltrafiken. Restriktioner såsom hastighetsbegränsningar, färre parkeringar, farthinder och enkelriktade gator gör det mindre attraktivt att köra och äga bil (Song, Preston & Brand, 2013, Pucher & Buehler, 2008, Carstensen et al., 2015). Ytterligare ett effektivt sätt att minska bilismen vore att helt enkelt ta yta från bilar till fördel för cykeln (Nello-Deakin, 2020). Det är en kombination av begränsningar för bilismen och förbättrade förutsättningar för cyklister som gör cykling ”oemotståndligt” (Pucher & Buehler, 2008).

### 2.2.2 Individuella och sociala faktorer

Socioekonomiska faktorer såsom ålder och kön påverkar valet att cykla (Haustein et al., 2020). Män dominerar i allmänhet bland cyklister i länder med låga nivåer av cyklister, över 70% i USA och Storbritannien, medan båda könen är lika välrepresenterade i länder med hög cykelandel som Danmark, Nederländerna och Tyskland (Pucher & Buehler, 2008). Samma mönster följer ålder. Cykelorienterade städer har större inslag av äldre cyklister än länder med låg andel cyklister där cyklandet minskar med ökande ålder (Aldred, Woodcock & Goodman, 2016). I en studie där man jämförde cykelkulturen i Köpenhamn med Stockholm fann man att sannolikheten var högre att kvinnor cyklade i Köpenhamn än i Stockholm (Haustein, Koglin, Nielsen & Svensson, 2020).

Cykling påverkas av sociala normer. Antalet cyklister påverkas i hög grad av hur cykling uppfattas av samhället som helhet. I länder med låg andel cyklister har byggandet av cykelinfrastruktur visat sig ha en normaliserande inverkan på människors syn på cykeln som färdmedel (Haustein et al., 2020).

### 2.2.3 Den bebyggda miljön

Forskning om faktorer som påverkar cykelns attraktionskraft som färdmedel har ökat kraftigt de senaste tjugo åren. Främst är det dedikerad cykelinfrastruktur och trafiklugnande åtgärder som leder till ökad andel cyklister i tätorter (Nello-Deakin, 2020).

### Cykelinfrastruktur

Cyklister föredrar cykelinfrastruktur som är fysiskt separerad och skyddad från motorfordonstrafik, särskilt vid höga trafikvolymerna och högre hastigheter (Pucher & Buehler, 2008, Winter et al., 2011). Hastigheter under 30km/h kan associeras med större andel cyklister (Mertens, Compennolle, Deforche, Mackenbach, Lakerveld, Brug & Van Dyck, 2017). I en enkät bland boende i Kanada var det mer sannolikt att deltagarna valde att cykla om där fanns infrastruktur som separerade dem från motoriserad trafik och på avstånd från buller och avgaser (Winters et al., 2010).

Cykling i blandtrafik är en av de mest avskräckande faktorerna som får människor att avstå från att cykla (Pucher & Buehler, 2008). Redan en uppfattning av möjlig trafikfara får människor att välja bort cykeln (Hull & O'Holleran, 2014). Den uppfattade risken för olyckor kan alltså vara avgörande för valet av färdmedel. Separerad infrastruktur minskar rädslan för trafiken och ökar den uppfattade säkerheten av cykelinfrastrukturen vilket uppmuntrar till ökad cykling (Chataway, Kaplan, Nielsen & Prato, 2014).

Lägst olycksrisk kopplades till separerad cykelinfrastruktur, trafiklugnade gator och frånvaro av gatuparkering. Tolkning av olycksrisk kan i slutändan vara viktigare än den faktiska risken när människor väljer färdväg (Hull & O'Holleran, 2014). För att nå mål om ökad cykling är det därför av vikt för städer att erbjuda cykelvägar som är separerade från motortrafik, vare sig det gäller cykelbana, delad gång- och cykelbana eller cykelfält (Pucher & Buehler, 2008).

Däremot sker cykeltrafiken då fortsatt på biltrafikens villkor om cykelbanor adderas utefter bilvägar. Då rubbas inte maktbalansen bilen har i trafikplaneringen (Carstensen, 2015).

#### Framkomlighet och kontinuitet

Cyklister vill att cykelvägnätet erbjuder god framkomlighet och kontinuitet (Heinen et al., 2010, Haustein et al., 2020). Andelen cyklister ökar om cykelvägarna är sammanhängande och leder fram till målpunkter dit cyklister kan tänkas vilja ta sig (Hull & O'Holleran, 2014). Plötsliga avbrott i cykelvägnätet är inte uppskattat av cyklister och minskar benägenheten att välja cykeln som färdmedel (Heinen et al., 2010). En framgångsfaktor i flera cykelorienterade städer i Europa tros vara företräde för cyklister (Pucher & Buehler, 2008).

En anledning till att människor väljer att cykla är möjligheten att komma fram snabbt. Cykelvägar behöver därför utformas så gena som möjligt. Helst ska de också generera tidsmässiga fördelar gentemot andra trafikslag (Song et al., 2013, Heinen et al., 2010).

#### Trafiklugnande åtgärder

Vid cykling i blandtrafik uppskattas långsammare hastigheter och lägre trafikvolym. Trafiklugnande åtgärder innebär att motorfordonstrafikens hastighet sänks. Det kan ske genom skarp hastighetsskyltning om 30 km/h eller lägre vilken förstärks med hastighetssäkrande åtgärder som farthinder, kullersten eller minskad framkomlighet.

Trafiklugnade gator har visat sig ha god inverkan på trafiksäkerheten, speciellt för barn. På så sätt är trafiklugnande åtgärder inte bara fördelaktiga för att öka cykling med också för trafiksäkerheten. Om trafiken på gatan begränsas rejält kan cykling komma att ske säkert och smidigt utan särskild infrastruktur (Buehler & Dill, 2016). I de flesta fall ökar cyklingen som mest om blandtrafikgator ersätts med cykelvägar, -banor och -fält (VTI, 2018)

#### Gatuparkering

Vanligt förekommande i urbana miljöer är bilparkering längst med gatan. Parkerade bilar kan utgöra en säkerhetsrisk för cyklister på grund av risken för öppnande dörrar och bilar i cykelvägen (Heinen et al., 2010). Cyklister värderar gator utan anslutande parkering som säkrare än de som erbjuder parkeringsmöjligheter (Buehler & Dill, 2016).

## 2.3 Cykling och säkerhet

Cyklister är den trafikantgrupp som råkar ut för flest allvarliga olyckor. Nästan hälften av alla allvarliga olyckor utgörs av cykelolyckor (NTF, u.å,c).

Cyklister räknas som oskyddade trafikanter och är som sådana utsatta i trafikmiljöer med motorfordonstrafik. Cykling i blandtrafik och i cykelfält i gatan ökar antalet olyckor (Teknisk handbok, 2020:2). Vid en kollision mellan en oskyddad trafikant och ett motorfordon har hastigheten en helt avgörande betydelse (TRAST, 2015). De flesta människor klarar en kollision med ett motorfordon i 20 km/h. Därefter överlever färre med ökande hastighet. I miljöer där cyklister och bilister blandas, exempelvis blandtrafikgator bör därför hastigheten inte överstiga 30 km/h (Trafikverket & SKL, 2008, GCM-handbok, 2010).

En amerikansk studie fann att cykelorienterade städer hade färre antal allvarliga olyckor samt olyckor med dödlig utgång i alla trafikantgrupper, cykel såväl som bilister och fotgängare. Resultatet av undersökningen visar att andelen cyklister påverkar trafiksäkerheten i städer där fler cyklister leder till färre allvarliga olyckor. Studien menar att ett stort antal cyklister ändrar dynamiken på gatan vilket kan medföra lägre hastigheter. Ökade satsningar på cykeltrafik kan därmed leda till bättre trafiksäkerhet för alla trafikanter (Marshall & Garrick, 2011). Samma trend kunde ses i en annan jämförelse mellan länder med höga respektive låga cykelandelar (Pucher & Buehler, 2008).

Kvinnor cyklar mer om de uppfattar trafikmiljön som säkrare (Haustein et al., 2020, Useche et al., 2018). Män upplever också trafiken som mindre skrämmande än kvinnor (Chataway et al., 2014). Ålder påverkar manliga cyklisters riskbeteende i trafiken. Yngre åldrar förknippas med ett högre risktagande. För kvinnor finns inget liknande samband. Ökad cykelanvändning kan associeras med minskat riskbeteende och ökat säkrare trafikbeteendet (Useche, Montoro, Alonso & Tortosa, 2018). Ökad cykelanvändning leder också till ökad upplevd säkerhet i trafiken (Chataway et al., 2014).

## 3 Cykelgatan i Sverige och utomlands

### 3.1 Introduktion

Cykelgatan är en snarlik trafiklösning till Göteborgs cykelfartsgata. Nedan presenteras cykelgatan i Sverige och utomlands för att ge perspektiv på utformningen av cykelfartsgatan. Kapitlet avslutas med en kort presentation av den begränsade forskning som finns på cykelgator i dagsläget.

### 3.2 Cykelgata

1 december 2020 infördes vägtypen cykelgata i svensk Trafiklagstiftning (SFS 1998:1276). Cykelgatan är en blandtrafikgata där motorfordonstrafik och cykeltrafik samsas i körbanan. Cykelgator införs för att göra cyklister överordnade motortrafiken (Göteborgs Stad, 2017). Det som skiljer cykelgatan från en vanlig blandtrafikgata är att cyklisten har rätt att cykla mitt i vägbanan. Vanligtvis ska cyklister i blandtrafik hålla sig till höger för att underlätta omkörning (SFS 1998:1276 3 kap. 7 §).

Gatutypen anses kunna bidra till ökad säkerhet för cyklister och fotgängare vilket på sikt kan innebära att fler väljer att cykla och resandet med bil minskar (Transportstyrelsen, 2020), Regeringskansliet, 2020). Gatorna sänder också viktiga politiska och psykologiska signaler om att cykeln är ett eget färdmedel. Detta är i linje med Regeringens målsättning om ett hållbart transportsystem och ett transporteffektivt samhälle (SOU, 2012, Regeringskansliet, 2019). Regeringen beslutade sig därför för att möjliggöra för kommuner att reglera gator som cykelgator för att främja cykling och i förlängningen få fler att börja cykla (Transportstyrelsen, 2020). Fördelen med cykelgatan är att kommuner kan främja cykling utan att motortrafiken utesluts. Därmed är gatan lämplig att skylta i täta stadsmiljöer där cykelbana inte ryms, såväl som på mindre lokalgator med större cykelflöden och på viktiga cykelstråk i glesbygd.

På en cykelgata ska motorfordon framföras i cykelfart och i maximalt 30 km/h vilket märks ut med ett vägmärke. På cykelgatan får parkering ske endast i särskilt utmärkta parkeringsplatser. Trafiken på cykelgatan har förkörsrätt mot inkörande cyklister och bilister. När cykelgatan slutar har trafiken på den väjningsplikt för korsande trafik (Transportstyrelsen, 2020, SFS 1998:1276 8 kap. 1 a §).

I samband med den formella regleringen infördes i vägmärkesförordningen (SFS 2007:90) ett nytt vägmärke för cykelgator:



Bild 2. Vägmärke för cykelgata



Bild 3. Vägmärke för cykelgata upphör

### 3.3 Cykelgatan i Sverige

De första cykelgatorna skulle införas på prov i Sverige redan 2008 och kallades då cykelfartsgator. När konceptet provades fanns det ingen formell reglering för utformningen. Kommuner som testade cykelgator bad antingen om dispens för att sätta upp skyltar som indikerade cykelfartsgata eller genomförde hastighetsbegränsningar på blandtrafikgator för att främja cykling (Cronqvist, 2018).

Testet av cykelgator i Linköping var ett försök att prioritera cykeltrafiken utan att förbjuda motorfordonstrafik (Linköpings Kommun, 2008). Utöver uppmanad cykelfart begränsades hastigheten till 20 km/h för motorfordonstrafiken. Gatan försågs med tillägsskylten cykelfartsgata. Cyklister på gatan har inget särskilt företräde men bilister uppmanas att visa hänsyn. Cyklister tillåts cykla i bredd (VTI, 2008). Utvärderingen av försöket visade att hastigheterna var längre och cyklister visades större hänsyn. Risken för cyklister att skadas i sammanstötning med bil minskade tydligt (VTI, 2008).

### 3.4 Cykelgatan i andra länder

Cykelgator förekommer sedan 1980 i ett flertal länder runt om i världen. I Europa tillämpas lösningen i större skala framför allt i Nederländerna, Tyskland och Danmark (TØI, 2020).

Cykelgator i andra länder anläggs för att på olika sätt prioritera och främja cykling (Vejdirektoratet, 2017, Delbressine, 2013). Ibland nämns även utrymmesbrist och kostnad som skäl (Kaupunkisuunnitteluvirasto, 2016, Cykelredegørelse, 2018). På en del cykelgator är vanlig motorfordonstrafik förbjuden bortsett från varuleveranser och dylikt (TØI, 2020).

En cykelgata har typiskt sett en utformning som en vanlig körbana med informerande skyltar. Den förtydligas ibland, som i Finland och Nederländerna, med cykelsymboler i vägen eller en färgad gatubeläggning (Kaupunkisuunnitteluvirasto, 2016, , Delbressine, 2013). På cykelgatan ger den breda utformningen cyklister gott om utrymme att både cykla om andra cyklister och bilar. Bredden gör det också möjligt att cykla i bredd (Joensuun Kaupunki, 2017, Delbressine, 2013).

Cykelgator utanför Sverige anläggs bara vid höga cykelflöden för att garantera att cyklisterna styr trafikrytmen. Många länder kräver att förhållandet mellan cyklar och bilar på cykelgator ska vara 2 mot 1 (TØI, 2020).

Cykelgatorna är i varierande grad implementerade i ländernas lagstiftning. Vare sig lagstadgad eller ej, varierar hastighetsbegränsningen mellan 30 km/h eller bashastigheten 50 km/h. Utgångspunkten är däremot alltid cykelfart. Omkörning är ofta tillåtet om det kan ske säkert. Flera av länderna har parkering avskilt från vägen (Kaupunkisuunnitteluvirasto, 2016, Vejdirektoratet, 2017). I Nederländerna tillämpas som princip parkeringsfickor vid långsgående parkering (Delbressine, 2013).

Nederländerna utmärker sig genom att främst framhålla cykelgator som ett alternativ i suburbana miljöer med låga bilflöden. I Danmark, Norge och Nederländerna poängteras att cykelgator kan ingå i huvudcykelnät eller motsvarade.

I Danmark är många cykelgator enkelriktade. Cyklister och motorfordon samsas då i cykelgatan i ena riktningen, samtidigt som en skild cykelbana i motsatt riktning möjliggörs (Odense Kommune, 2016).

I de fall cykelgatorna har utvärderats har de haft en tydlig positiv inverkan på antalet cyklister och upplevd trafiksäkerhet för cyklister (Odense Kommune, 2016, Cykelredegørelse, 2018, Diepstraten, 2012, TØI, 2016, Nrk, 2016, Belgisch staatsblad, 2012).

## Jämförande tabell av cykelgator och cykelfartsgatan

Tabellen visar en sammanfattning av skillnader i riktlinjer och reglering mellan cykelgator i olika länder och cykelfartsgatan i Göteborg:

	Finland	Danmark	Norge cykelgata/ cykelprioriterad gata	Nederländerna	Belgien	Tyskland	USA	Göteborg cykelfartsgata
Reglering	Lag	Lag	Handbok	Handbok	Lag	Lag	Handbo k	Handbok
Hastighetsbegränsning	30 km/h	50 km/h	30 km/h	30 km/h	50 km/h	30 km/h	48 km/h	50 km/h
Högst antal motorfordon/dygn	200- 2500	-	-/4000	2000	2000	-	Nej	4000
Minst cyklister/dygn	-	-	-	500-1000	-	-	Nej	≥ 1500
Fler cyklister än bilister	Ja, 2:1	Ja	Nej	Ja, 2:1	Ja, 2:1	Ja	Nej	Nej
Vägbredd för cyklister	≥ 2 m	-	≥ 1,5/-	1,75 m	1,75 m	1,75 m	-	1,6 m
Särskild gatudesign	Ja	Nej	Nej/Ja	Ja	-	Ja	Ja	Ja
Kanstensparkering i fickor	Ja	Nej	Nej/Ja	Ja	Nej	-	Nej	Nej
Omkörning förbjuden	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej
Del av huvudcykelnät	-	Ja	Ja	Ja	-	-	-	Nej
Cykling i bredd	Ja	Ja	Ja*/Ja*	Ja	Ja*	Ja	Nej*	Ja

Källa: Sykkelhåndboka, 2014, Kaupunkisuunnitteluvirasto, 2016, TØI, 2020, Vejdirektoratet, 2017, Cycling Embassy of Denmark, u.å, Delbressine, 2013, Dill et al., 2014, Cronqvist, 2017, Teknisk handbok, 2020:2

\* Står ej uttryckligen men gatans syfte och gestaltning indikerar det  
- = ingen uppgift

**Tabell 1.** Cykelgator jämfört med cykelfartsgatan.

### 3.5 Studier om cykelgator

Trots en ökad implementering av cykelgator världen över är forskningen om dem begränsad till ett fåtal studier om några gator och städer (Blitz et al., 2020).

En studie i Tyskland undersökte, som den första i sitt slag, om implementerandet av cykelgator ändrar människors resvanor och därmed bidrar till att skapa ett mer hållbart transportsystem i urbana miljöer. Studien genomfördes som en postenkät till hushåll som låg i anslutning till en cykelgata och till en kontrollgrupp utan en cykelgata i sin närhet. Resultatet visade att människor var öppna till att ändra sina resvanor men någon faktiskt skillnad på bilanvändningen skedde inte. Cykelgatan uppmuntrar trots allt människor att överväga ökad cykling (Blitz et al., 2020).

Det finns studier som visar att cyklister gärna väljer att cykla på cykelgator då dessa är associerade med högre säkerhet och komfort. Tidigare studier har kunnat observera att hastigheten hos motortrafiken och trafikmängden blir lägre (Blitz et al., 2020). En studie om cykelgator i USA styrker den uppfattningen genom att visa att antalet rapporterade olyckor var färre på cykelgatan än intill liggande gator (Minikel, 2012). Däremot kunde ingen ökad fysisk aktivitet eller aktiv transport mätas hos varken vuxna, eller barn i närheten av en nyinstallerad cykelgata i USA (Dill, Mcneil, Broach & Ma, 2014).



Det poängteras att för att framgångsrikt prioritera cykeltrafik måste biltrafiken begränsas. Därmed är det viktigt att en cykelgata uppfyller alla nödvändiga komponenter. En god design räcker inte. Cykelgatan fyller inte sin funktion utan att trafikmängden minskas (Surkan, 2016).

## 4 Metod

### 4.1 Metodansats och metodval

Följande kapitel förklarar vilka metoder som valts för att svara mot uppsatsens syfte samt beskriver tillvägagångssättet. Studien grundar sig på empiriskt material som inhämtats genom litteraturstudier där dokumentation och forskning består av både nationell och internationell härkomst. Ytterligare empiriskt material har inhämtats i Göteborg genom kvalitativa intervjuer och en kvantitativ enkätundersökning. Den empiriska datainsamlingen föregicks av en observationsstudie av trafikmiljön på studieobjekten. Observationsstudien av den verkliga trafikmiljön användes sedan som en av utgångspunkterna i intervjuerna och enkätundersökningen. Metodansatsen är således av både kvalitativ och kvantitativ natur. Det är varken en fördel eller en nackdel att uteslutande välja den ena eller den andra ansatsen utan en forskare bör välja den metod som bäst svarar mot forskningsfrågorna. Inte sällan är det en kombination av kvalitativa och kvantitativa metoder som bäst löser uppgiften (Flyvbjerg, 2006).

Forskningsdesignen är i grunden en empirisk fallstudie av Göteborg. Staden valdes som studieobjekt eftersom Göteborgs Stad är ensamt i Sverige om att i förhållandevis stor utsträckning implementera cykelfartsgator och har dessutom utvecklat unika utformningsprinciper för konceptet.

En fallstudie är en forskningsstrategi där information insamlas i syfte att generera djupare kunskaper för att tolka företeelsen som studeras (Ejvegård, 2009). Fallstudier ämnar ytterst generalisera kunskap för teoriutveckling (Flyvbjerg, 2006). Då fallstudien tar avstamp i verkliga sammanhang har den möjlighet att utmynna i en detaljerad redogörelse av företeelsen som studeras och därigenom resultera i en god helhetsbild (Merriam & Nilsson, 1994). Forskningsstrategin lämpar sig därmed för denna studie där aktörer inom samhällsplanering såväl som användares syn på cykelfartsgator sammanfogas till ett uttalande om huruvida konceptet är lämpligt att etablera i fler gatumiljöer. Som en studie baserat på analyser och resultat utifrån empiriskt insamlade data utgör den en induktiv ansats, vilket också är i enlighet med fallstudiens mål (Esaiasson, Gilljam, Oscarsson, Towns & Wängnerud, 2017).

### 4.2 Fältstudie

Måndagen den 19 april genomfördes en fältobservation av de fem befintliga cykelfartsgatorna i Göteborg. Studien genomfördes på cykel. Målet var att skapa en uppfattning om var och hur cykelfartsgatorna anlagts och placerats i förhållande till den omkringliggande gatumiljön. Vid studietillfället undersöktes gatumiljön i direkt anslutning till cykelfartsgatornas början och slut samt förhållandena längst med vägsträckningen. Infallsvinkeln skedde med avstamp i beskrivningen av cykelfartsgatorna som en utformning som ökar framkomligheten och

säkerheten för cyklister samt utformningsprinciperna i Teknisk handbok (2020:2). Därav noterades aspekter såsom gatornas utseende, underlag, topografi och anslutning till eventuell cykelinfrastruktur i start-och ändpunkter. Gatorna fotodokumenterades för att kunna användas i enkätundersökningen.

### 4.3 Enkätstudie

En frågeundersökning i form av en kvantitativ enkätstudie med möjlighet till kvalitativt tillägg genomfördes för att få förståelsen för cyklisternas uppfattning av Göteborgs cykelfartsgator. Enkätundersökningen vände sig till cyklande i Göteborg. En enkätundersökning distribueras till svarspersonerna vilka själva fyller i frågeformuläret och återsänder det till forskaren (Esaiasson et al., 2017). Den kvantitativa delen av denna studies enkät utgjordes av frågor med fasta kryssvarsalternativ. I enkäten gavs respondenterna därutöver möjlighet att lägga till en fri kommentar av relevans för enkäten. På så sätt gav enkäten även utrymme för respondenterna att utveckla sitt synsätt och resonemang inom temat för de fasta svarsalternativen, svarandes för den kvalitativa delen.

Med en kvantitativ metod avses att samla in data från en större mängd analysenheter för att kunna jämföra dessa med numeriska värden. Frågeundersökningar är lämpliga för att studera hur vanligt förekommande ett svar är i en viss population. Frågorna följer en fast struktur och alla tillfrågade besvarar samma frågor vilket möjliggör jämförelser inom populationen. I det här fallet är den genomförda studien en respondentundersökning. Det är svarspersonerna som utgör studieobjekten och deras tyckanden och tänkanden är den information undersökningen vill samla in. Urvalet av respondenter sker från en bestämd population där resultatet ska kunna generaliseras på hela populationen (Esaiasson et al., 2017).

#### 4.3.1 Genomförande

##### 4.3.1.1 Urval

Enkäten utformades som en webbenkät. En webbenkät är det i särklass mest kostnadseffektiva sättet att skicka ut en frågeundersökning (Esaiasson et al., 2017). Den webbaserade enkäten är enkel att skicka ut och besvara och svaren bearbetas automatiskt i programvaran.

Innan enkäten skickades ut ombads fyra personer läsa igenom och provsvara på formuläret för att kunna korrigera för eventuella oklarheter innan publicering (Esaiasson et al., 2017). Som distributionsform användes e-postutskick genom Handelshögskolan Göteborgs studentregister och egna sociala medier. På sociala medier publicerades enkäten i uppsatsförfattarens personliga flöde på Facebook. Därutöver valdes Facebook-gruppen *Cykla i Göteborg*, *Smilare!!!* och *KGG320 VT21*. *Cykla i Göteborg* vänder sig till människor som intresserar sig för cykling vilket lämpar sig för studiens syfte. Gruppen beskrivs som ”*Syftet med denna grupp är att diskutera hur andelen cykelresor kan öka i Göteborg och hur det kan bli fler som tycker att Göteborg är en cykelvänlig stad.*”. Enkäten delades också i gruppen *Smilare!!!* och *KGG320 VT21* för gamla och nuvarande studenter vid författarens egen utbildning.

Cykelfartsgatorna i Göteborg är en cykellösning och som sådan påverkar den cyklister i Göteborg. Därav torde det vara av intresse för medlemmar i *Cykla i Göteborg* att dela sin upplevelse och fler genomtänkta svar kunna således uppnås. Genom grupperna *Smilare!!!* och *KGG320 VT21* och mailutskicket bedömdes enkäten kunna nå ut till människor som inte har

cykling som särintresse. På så sätt kunde variationen i urvalet ökas samtidigt som mottagarforumens syfte respekterades.

Ett inlägg gjordes i ovan nämnda grupper med en länk till webbenkäten tillsammans med en beskrivning av studiens syfte. Samtliga distributionsformer har anknytning till Göteborg i enlighet med studiens geografiska avgränsning.

Målpopulationen för enkätundersökningen är befintliga och potentiella cyklister i Göteborg. Då det inte är möjligt att upprätta en urvalsram för hela denna population vilken enkätundersökningen önskar uttala sig om, behövde en definierbar rampopulation skapas. Då webbenkäten spreds via sociala medier, e-postutskick och personliga kontakter utgörs urvalsramen av de respondenter som teoretiskt sett potentiellt kan nås av enkäten. I genomförd undersökning är det följaktligen antalet medlemmar i valda Facebook-grupper (7002 medlemmar, 2021-04-28), författarens vänner på Facebook, registrerade studenter vid Handelshögskolan Göteborg (6 263 studenter år 2019, Handelshögskolan, 2021) och övriga kontaktade personer ej redan potentiellt är representerade i nämnda urval. Totalt ungefär 14.400 individer i urvalsramen. Därutöver sker dock ytterligare vidareindelning var vid urvalsramen utökas. Ökningen är troligtvis marginell, endast några få respondenter uppgav att de delat enkäten vidare.

#### 4.3.1.2 Urvalsstrategi

Mailutskicken kan sägas representera ett obundet slumpmässigt urval, det vill säga mottagarna har lika stor chans att bli representerade i urvalet (Esaiasson et al., 2017). Mottagarna besitter heller inget särskilt intresse för cykling. Vad gäller publiceringarna på Facebook och direkta delningar till möjliga respondenter representerar dessa icke-slumpmässiga urval. Facebook-användarna kan förväntas ha ett större intresse för cykling och miljöfrågor än den generella cyklisten. Därav är det urvalet sannolikt inte fullt representativt för målpopulationen cyklister i Göteborg. Utan slumpmässigt urval kan statistiskt säkerhetsställda slutsatser om en målpopulation inte dras (Dahmström, 2004). Däremot syftar denna enkät till att få en inblick i cyklisters uppfattning av cykelfartsgator. Enkäten vänder sig till cyklister och en bred variation av cykelvanor kan ändå förväntas finnas i valda urval, trots aktivare intresse för cykling och miljö, och därigenom kan enkäten vägledande generaliseras på målpopulationen.

#### 4.3.1.3 Design

Enkäten presenteras i sin helhet i *Bilaga 2*. Enkäten inleddes med en presentation av uppsatsens och enkätens syfte. Därefter följde en kort förklaring av cykelfartsgator och var dessa finns i Göteborg samt en förtydligande bild på en cykelfartsgata. Texten formulerades med förhoppningen att fånga läsarens intresse och uppmuntra till deltagande i studien (Esaiasson et al., 2017).

Enkäten utformades för att hålla den rekommenderade tidsgränsen på 10 minuter (Esaiasson et al., 2017). Som sådan bestod den efter slutgällning av 5 frågor med fasta kryssvarsalternativ, 11 nivåskattningsfrågor och en sista kvalitativ frivillig tilläggskommentar. Nivåskattningsfrågorna gav respondenterna möjlighet att välja ett neutralt alternativ.

De inledande frågorna var av karaktären bakgrundsfrågor om respondenternas kön, ålder och cykelvanor vilka är av relevans för analysen av enkätsvaren. Därefter övergick frågorna till att handla om upplevelse av cykelfartsgatorna. I 4 av frågorna fick respondenterna ta ställning till trafikmiljön på 5 bifogade bilder från några av cykelfartsgatorna i Göteborg. Med hjälp av bilderna kunde en analys av respondenternas upplevelse av trygghet kartläggas utan att kräva att respondenterna cyklat på just den specifika cykelfartsgatan. Respondenterna fick också ta ställning till om de ansåg att cykelfartsgatorna var ett bra alternativ till cykelbanor och om den lyfter cykeln i trafikplaneringen. Frågorna valdes i enlighet med rekommendationen i metodlitteraturen utefter tidigare rapporter på samma område (Esaiasson et al., 2017), mer specifikt Göteborgs Stads utvärderingar av Redbergsvägen och Västra Hamngatan år 2016 (Trafikkontoret, 2016b, Trafikkontoret, 2016c). Utefter rekommendationen i metodlitteraturen innehöll nivåskattningsfrågorna ett mittenalternativ (Esaiasson et al., 2017).

Den slutgiltiga öppna tilläggsfrågan gav respondenterna möjlighet att ytterligare kommentera cykelfartsgator. Dessa svar tematiserades utefter innehåll (Esaiasson et al., 2017) och en sammanfattning av dem presenteras i resultatet och diskuteras i analysen.

Enkäten genomfördes anonymt och var tillgänglig från publicerades den 28 april 2021 till dess den stängdes den 8 maj 2021.

#### 4.3.2 Bortfallsanalys och svarsfrekvens

Svarsfrekvensen var 2,1% utefter den bedömda urvalsramen. Som förväntat var bortfallet stort. Det är med enkätens bakgrundsfrågor vad gäller ålder, kön och cykelvanor möjligt att skapa en uppfattning av variationen inom respondenterna. Variationen kan jämföras med andra utvärderingar i Göteborg där cyklister tillfrågats för att kontrollera spridningens representativitet. Åldersuppdelningen och cykelanvändningen gjordes för jämförbarheten mot den utvärdering som gjordes av cykelfartsgatan på Redbergsvägen 2016 (Trafikkontoret, 2016c). En jämförelse mot den och ytterligare en utvärdering där cyklister tillfrågats (*Utvärdering av pendelcykelstråk och cykelöverfarter 2019*, Göteborgs Stad, 2019) (slumpmässigt intervjuade cyklister) visar att åldersgruppen 16–34 år är något överrepresenterad. Könsfördelningen är jämn och speglar de andra rapporterna. Cykelanvändningen överensstämde med fördelningen på Redbergsvägen och Västra Hamngatan (Trafikkontoret, 2016b), ca. 80% av cyklisterna cyklar 1-7 ggr i veckan. Följaktligen är enkäten representativ för cyklister i Göteborg och resultatet kan därmed generaliseras på målpopulationen.

#### 4.3.3 Bearbetning

305 personer svarade på enkäten. Enkätsvaren bearbetades i Excel. Utefter de aspekter som tagits upp i teorikapitlet analyserades några av de frågor som handlade om upplevd trygghet och beteende på cykelfartsgatan. Övriga frågor var inte, utefter teorin, relevanta att dela upp i olika kategorier. Fyra frågor valdes ut för djupare analys. Två handlade om upplevd trygghet och två om placering på cykelfartsgatan. Den senare ämnade belysa om det fanns skillnader mellan cyklister i hur bekväma de är med att ta plats på cykelfartsgatan. Stapeldiagram skapades för att kunna undersöka om det förekom skillnader mellan kön, ålder och cykelanvändningen i hur cyklister upplever cykelfartsgatorna. Endast tre icke-binära svarade.

De var alltför få för att vara generaliserbara och uteslöts ut diagrammen. 297 svar återstod efter att ogiltiga svar tagits bort.

Totalt inbringade enkäten 147 kvalitativa textsvar. Dessa skriftliga svar kodades genom en innehållsanalys med olika bokstäver i bearbetningsfasen. Bokstäverna motsvarade sex identifierade teman. Svaren som refererade till vardera teman sammanfattades till en enhetlig text.

#### 4.4 Intervjustudie

För att komplettera litteraturstudien kring uppsatsens frågeställningar genomfördes två kvalitativa samtalsintervjuer. I samtalsintervjuer är det inte intervjuobjektet som är av intresse utan centralt är de uppfattningar som kommer till uttryck. Samtalsintervjuerna var av informantkaraktär. De intervjuade personerna hade särskilda kunskaper inom det undersökta området. Intervjuerna var semistrukturerade där frågorna var bestämda i förväg men ordningsföljd, formulering och innehåll varierade. Det ger möjlighet till en ett interaktivt samtal och öppnar för nya infallsvinklar forskaren kanske inte var medveten om (Esaiasson et al., 2017).

Syftet med de genomförda samtalsintervjuerna var att få ny och fördjupad kunskap samt perspektiv på framtagandet av cykelfartsgator som koncept i Göteborg. Hur man projekterat befintliga cykelfartsgator och utfallet i verkligheten. Intervjuerna bidrog också med insikter om cykeln inflytande och förankring i trafikplaneringen i Göteborg.

Till grund för intervjufrågorna låg utöver litteraturstudien även den fältobservation av cykelfartsgatorna som gjorts vid ett tidigare tillfälle.

##### 4.4.1 Urval av informanter och genomförande

De två intervjuade informanterna är:

- Malin Månsson. Cykelplanerare på Trafikverket. Intervjuad 23 april 2021 i 70 minuter.
- Raja Ilijasson. Samhällsplanerare Trafik på Stadsbyggnadskontoret, f.d. Trafikplanerare på Trafikkontoret. Intervjuad 3 maj 2021 i 75 minuter.

Malin Månsson valdes då hon arbetar som cykelplanerare på Trafikkontoret sedan 2013. Malin har arbetat med framtagandet av Göteborgs Stads cykelprogram och utformningsprinciperna för cykelfartsgator. Malin kontaktades via Göteborgs Stads kontaktcenter.

Raja Ilijasson kontaktades på rekommendation av Daniel Sjölund, projektledare och trafikutformare på Trafikkontoret. Raja är upphovskvinna till utformningen av cykelfartsgator i Göteborg. Den initiala kontakten med Daniel skedde genom en mailförfrågan kring cykelfartsgator till Trafikkontoret.

Båda intervjuerna genomfördes via det digitala mötesverktyget Zoom. Andra alternativ övervägdes inte på grund av den rådande Coronapandemin.

Intervjuerna spelades in med godkännande av informanterna. Intervjuerna utgick ifrån en intervjuguide som kan ses i sin helhet i *Bilaga 1*. Intervjuguiden innehåller förutbestämda

frågor och teman som genererar underlag för och på ett dynamiskt sätt förhåller sig till och besvarar uppsatsens frågeställningar kring cykelfartsgatornas syfte och genomförande i Göteborg. Guiden började med några bakgrundsfrågor, sedan ställdes några inledande frågor kring cykelplanering i Göteborg för att övergå i mer direkta frågor.

De intervjuade erbjöds ta del av den färdiga uppsatsen. Godkännande för namnpublicering erhöles.

#### 4.4.2 Bearbetning

Intervjuerna genomfördes som ett komplement och fördjupning av genomförd litteraturstudie om cykelplanering, cykelfartsgatorna i Göteborg och cykelgatan i andra länder. Därmed var intervjuernas syfte att bidra med ytterligare och fördjupad kunskap som inte redan framkommit i litteraturen. Som sådana representerar informanterna sin specialkompetens på området och deras uppfattning av Göteborgs Stads cykelplanering.

Intervjuerna transkriberades i sin helhet. Den transkriberade textmassan lästes igenom och för frågeställningarna relevanta aspekter markerades. Speciellt fokus lades på de områden där intervjun fyllde i viktiga kunskapsluckor som litteraturstudien inte svarat på. En innehållsanalys av intervjuerna var inte nödvändig då intervjumaterialet inte krävde tematisering. Syftet med intervjuerna var inte att hitta mönster i uttalandena eller kategorisera uppfattningarna varmed en innehållsanalys bör genomföras (Boréus & Bergström, 2018). Intervjuernas huvudsyfte var att bistå som ytterligare faktaunderlag och olika perspektiv.

#### 4.5 Metodkritik och begränsningar

Kritik kan riktas mot huruvida enkätundersökningen är generaliserbar på målpopulationen, cyklare i Göteborg. Då urvalsramen bestod av respondenter studerande vid Handelshögskolan i Göteborg och användare av Facebook finns en risk att urvalet inte är representativt. En första begränsning vad gäller en webbenkät generellt är att den endast kan besvaras av människor med tillgång till internet. Den gruppen är dock försvinnande liten idag.

Däremot är Facebook en plattform som utesluter betydligt fler möjliga respondenter. De använda Facebook-grupperna och Handelshögskolans studenter besitter särskilda egenskaper, antingen är de cykelintresserade, eller så läser de eller har läst vid universitet. Mot den bakgrunden är de inte helt representativa för den generella cyklisten i Göteborg. Potentiellt har respondenterna större cykelintresse och högre utbildning. Vid en jämförelse av ålder, könsfördelning och cykelvanor kan man dock se att enkäten motsvarar andra frågeundersökningar med cyklister i Göteborg. Det är rimligt att anta att högre utbildning inte påverkar människors upplevelse av cykelfartsgatan.

Vad gäller cykelintresse så utgörs urvalet till hälften av människor med ett troligt högre intresse för cykling, Facebook-gruppen *Cykla i Göteborg*. Ett intresse i sig torde inte påverka upplevelsen av cykelfartsgator.

En nackdel med anonyma webbenkäter som inte kräver inloggning, är att respondenterna teoretiskt sätt har möjlighet att delta i studien obegränsat antal gånger, vilket skulle påverka resultatet. Den risken går dock inte att utesluta men bedömdes som mycket liten.

## 4.6 Alternativa metoder

För att direkt nå användare av cykelfartsgatorna i Göteborg hade respondenter till undersökningen kunnat rekryteras i fält. Tillvägagångssättet kunde potentiellt inneburet att en större variation av cyklister besvarat enkäten. En webbenkät bedömdes dock ge tillräckligt underlag för att få en uppfattning av cyklisters upplevelse.

Fler samtalsintervjuer kunde bidragit till ytterligare perspektiv. Två stycken bedömdes ge tillräckligt perspektiv inom ramen för uppsatsens syfte och tidsbegränsning.

# 5 Resultat

## 5.1 Introduktion

I det följande kapitlet presenteras resultatet från denna studie. Resultatet är uppdelat i två delar. Den första delen presenterar cykelfartsgatan där de intervjuade delger sitt perspektiv på trafiklösningen och cykelgatan som alternativ utformning. Den andra delen presenterar resultatet från enkätundersökningen. Kapitlet inleds med en kort genomgång av Göteborgs Stads trafikplaneringsmål.

## 5.2 Cykelplanering i Göteborg

Göteborgs Stads *Trafikstrategi för en nära storstad*, är vägledande för hur trafiksystemet och gatuutrymmet i staden ska användas. Ett målområde är att minska transportsektorns klimatpåverkan. Cykeln beskrivs som en del av måluppfyllelsen. Genhet, separering och prioritering i trafiknätet nämns som avgörande för cykelns attraktivitet. Trafikstrategin påpekar att motorfordon i höga hastigheter tar stor yta i anspråk i förhållande till antal resande, och ytterligare yta om parkering adderas. Sänkta hastigheter skulle minska utrymmesbehovet samtidigt som tillgängligheten bibehålls.

Göteborgs Stads *Cykelprogram för en nära storstad* verkar för att lyfta cykeln i trafikplaneringen. Cykelvägnätet ska i hög grad prioritera framkomlighet. Enligt cykelprogrammet ska framkomligheten ha lika hög prioritet som trafiksäkerheten. Cykelprogrammet framhåller att ett grundläggande krav cyklisterna, för att känna sig säkra och trygga, är en cykelbana. Göteborg har också som huvudprincip att bygga cykelvägar separerade från motorfordonstrafik. För att främja framkomlighet och trafiksäkerhet vill stadens cykelprogram bibehålla och utveckla den normen (Trafikkontoret, 2015).

## 5.3 Cykelfartsgatan och cykelgatan

### 5.3.1 Definition av cykelfartsgata i Göteborg

Cykelfartsgator i Göteborg är en variant på blandtrafikgata och cykelgata där motorfordon och cyklister samspekar. Bilvägens körbana är utformad med en asfalterad cykeldel i mitten om ca. 1,6 meter. Den släta ytan kantas av avvikande stenbeläggning bestående av två rader storgatsten på vardera sida. Resterande körbana beläggs med smågatsten, vanligen kallad kullersten, som är olämplig att cykla på (Trafikkontoret, 2016a). Cyklister hänvisas då till att cykla på den släta ytan.

Raja säger att hon ursprungligen tog fram cykelfartsgatans utformning, för att lösa trafiksituationen på Västra Hamngatan.

*Hela konceptet är mitt [...] Egentligen var inte uppgiften att ta fram ett koncept för en cykellösning generellt utan vi hade en hel del synpunkter och frågor och klagomål på Västra Hamngatan. En fråga som återkom, det var svårt att cykla, jobbigt med cyklister i körbanan för bilister. (Raja)*

Raja gjorde en trafikanalys av gatan där trafikanters beteende observerades:

*En del cyklister betedde sig precis på det sättet vi ville de skulle göra medan, en hel del andra betedde sig på ett sätt som vi inte ville dom skulle göra. Dom som betedde sig rätt var dom som cyklade framför bilarna. Som tog den plats man behöver när man cyklar ett fordon i sänder. Och dom som cyklade på fel sätt eller svårt sätt, var dom som försökte hålla undan för bilarna [...] Cyklisten tycker bäst om asfalt. Alltså ska dom cykla på asfalt. Och dom tycker allra sämst om stenbeläggning, alltså lägger vi stenbeläggning på den yta vi inte vill att de ska cykla på. (Raja)*

Utformningen syftar till att skapa en självförklarande miljö varmed skyltar som indikerar ändrade vägförhållande inte anses nödvändiga. Utformningen placerar cyklisten främst varefter bilister måste anpassa hastigheten till cykelfart efter eventuellt framförvarande cyklist. Omkörning av cyklister undviks genom att gatan utformas tillräckligt smal för att inte tillåta eller inbjuda till detta (Teknisk handbok, 2020:2). Omkörning är däremot inte förbjudet:

*Man får alltså inte köra om en cyklist om inte det kan ske utan fara. Och det bestämmer cyklisten [...] Det ska var verkligen vara väldigt svårt att köra om en cyklist utan risk. (Raja)*

Att cyklisten placeras centralt är något som skiljer cykelfartsgatan från en vanlig blandtrafikgata där cyklister ska hålla till höger. I dagsläget är det inte möjligt att med juridiskt stöd, formellt reglera en gata som en cykelfartsgata. Vidare finns det inga särskilda vägmärken som indikerar gatutypen (Teknisk handbok, 2020:2). Raja menar att skyltning inte är nödvändigt för att utformningen är och ska vara såpass tydlig.

### 5.3.2 Cykelfartsgatans syfte och användningsområde

Cykelfartsgatan är en lösning som i Göteborg enbart tillämpas i undantagsfall. Separerad cykelinfrastruktur i form av cykelbana skall alltid prioriteras i första hand. En utformning med cykelfartsgata är först ett aktuellt alternativ på platser, där utrymmet är begränsat, framför allt i befintliga, täta stadsmiljöer (Trafikkontoret, 2015). Cykelfartsgatan är i grunden en blandtrafikgata. Utformningen av blandtrafikgatan placerar cyklisten framför motorfordonstrafiken och som på så sätt bestämmer hastigheten, cykelfart på runt 16 km/h (Trafikkontoret, 2015, GCM-handbok, 2010). Alternativet att utforma blandtrafikgatan som en cykelfartsgata är tänkt att förbättra säkerheten och framkomligheten för cyklister



(Trafikkontoret, 2019, Trafikkontoret, 2015b, Trafikkontoret, 2015c). Syftet är att skapa en miljö, där cyklister upplever en större trygghet i trafiken, genom gatans tydliga utformning (Trafikkontoret, 2015). Cykelfartsgatan ska också ersätta saknade länkar i cykelvägnätet (Trafikkontoret, 2015)

Malin är inte enig vad gäller cykelfartsgatan framkomlighet.

*Cykelfartsgatan ökar inte framkomligheten. Jag skulle säga att en cykelfartsgata snarare minskar framkomligheten, eftersom du inte kan cykla om en bil som ligger och kör sakt. Bilarna är oftast långsammare än cyklister. (Malin)*

Raja menar däremot att där det är många människor kan man inte komma fort fram utan hastigheten behöver sänkas för alla transportslag:

*Framkomlighet är viktigt. Jag menar att det är en attityd. Man får anpassa sig. Jag har skrivit ihop en devis om att där många människor vistas, kan ingen räkna med att komma fort fram. Och det bör gälla i alla täta stadsmiljöer [...] Det behöver inte gå fort, varken att cykla eller åka kollektivt i absoluta värden, utan det viktiga med cykel är att det går relativt fort, relativt bilen. Och det betyder att när vi sänker bilhastigheterna, så behöver vi inte höja cykelhastigheterna, för att dom ska bli bättre. Det ska bara gå fortare med cykel än bil. (Raja)*

Raja är övertygad om att cykelfartsgatan, som den utformades på Västra Hamngatan, är en trafiksäker lösning:

*I dom här hastigheterna finns det inga olyckor, finns ingen säkerhetsaspekt, utan det kallas för trygghet. (Raja)*

I täta stadsmiljöer finns många trafikslag och funktioner att ta hänsyn till. I Göteborg präglas stadskärnan av många större stråk med stora flöden av kollektiv-, bil-, cykel- och gångtrafik. Detta i kombination med restauranger, butiker och annan verksamhet i gatuplan ökar trafikflödena vilket kollektivt krymper stadsutrymmet. I en sådan befintligt trång gatumiljö är det svårt att anlägga en cykelbana i efterhand utan att utrymme behöver tas i anspråk från något annat. Malin menar att en separat cykelbana i sådana miljöer inte alltid är möjligt att prioritera framför andra intressen.

Malin berättar vidare att fördelen med att utforma gatan som en cykelfartsgata, är att yta för fotgängare och vistelse kan behållas samtidigt som möjligheten till gatuparkering inte försvinner. Hon fortsätter med att cykelfartsgatan innebär att trafikmiljön blir säkrare för cyklister utan att kompromissa med andra funktioner på gatan. Däremot poängterar hon att cykelfartsgatan inte är ett förstahandsval:

*Cykelfartsgata är ingen cykellösning. Ser vi ett behov av att bygga bra och säker cykellösning så vill vi först och främst bygga en cykelbana. För det finns*

*väldigt många nackdelar med den här typen av gata. Det är inte primärt en cykellösning. Utan det är liksom det sista valet när vi inte kunnat göra någonting annat. (Malin)*

Teknisk handbok framhåller också att en separat cykelbana erbjuder bättre framkomlighet och upplevs som säkrare av cyklister i jämförelse med cykelfartsgator (Teknisk handbok, 2019:1).

Att cykelfartsgatan är en ett sätt att kunna behålla gatuparkering, som Malin nämnt tidigare, och som understryks i trafikförslagen för gatorna, är också Raja medveten om (Trafikkontoret, 2015b, Trafikkontoret 2015d, Trafikkontoret 2019). Malin och Raja ser båda gatuparkering som en svår och känslig fråga, inte minst politiskt. Malin säger att det är svårt att ta bort gatuparkering. De nämner att cykelprogrammet bygger på trafikstrategin och parkeringspolicyn i Göteborgs Stad. Dessa framhåller att yta för bil och gatuparkeringar i täta stadsmiljöer ska minska. Men vad riktlinjer och policy säger, blir inte alltid utfallet i verkligheten. Det handlar om politisk vilja och drivkraft menar Raja och Malin.

*[...] när jag tittar på cykel, jag skulle nog säga generellt, så har man inte orkat eller mäktat med att ta de här tunga striderna för att ta bort någonting [...] I stället så har man försökt att hitta en lösning, inte bra lösning, men ändå bättre än innan eller inte lika dålig som innan. (Malin)*

Malin fortsätter med att stadens hållbarhetsmål kan bli ännu svårare att realisera i nuläget:

*Jag tror nog att det har blivit ännu svårare att ta bort den här typen av gatuparkering. Gatuparkeringen är kopplad till att det finns verksamheter. Och just i och med att verksamheterna generellt inne i stan går rätt dåligt, även innan Corona. Därför kommer det nog bli ännu svårare att få igenom att minska gatuparkering. (Malin)*

Politiken styr kommunernas arbete. Raja menar att det dåliga utfallet av strategier och riktlinjer kan bero på att politiker själva är bilburna.

Det är svårt att minska ytan för bilar enligt Malin. Prioriteringen av trafikslag i Göteborg är ändå enligt Malin i ordningen fotgängare, cyklister och kollektivtrafik. Hon tillägger att utfallet i verkligheten kan bli ett annat.

*[...] rent teoretiskt så har vi det [...] men i praktiken så är det en annan sak. Och om tittar i den senaste budgeten från kommunfullmäktige då är det väldigt tydligt att den som är antagen, prioriterar alla trafikslag. Innan så har vi haft tydliga mål, att vi ska öka det hållbara resandet, men nu när man tittar på formuleringarna så säger man att nu ska vi prioritera allt. (Malin)*

### 5.3.3 Grundläggande utformning och förutsättningar för cykelfartsgata

Teknisk handbok (2020:2) innehåller 11 kriterier som en platsbegränsad gatumiljö behöver uppfylla merparten av, för att vara lämplig att ombilda till en cykelfartsgata. Om gatan inte uppfyller de flesta av kriterierna, bör en annan utformning, som lågfartsgata eller

blandtrafikgata med en hastighetsbegränsning på ner mot 30 km/h, väljas (Teknisk handbok, 2020:2). Arbetet med rekommendationerna för cykelfartsgator påbörjades efter att Göteborg fått sin tredje cykelfartsgata 2016 (Trafikkontoret, 2016a).

*När cykelfartsgatan kom 2013 [...] ville man ha den överallt för att inte skapa bra möjligheter för cyklister att cykla. För det tar plats att bygga cykelbana. Då vill man bygga cykelfartsgata överallt. Då insåg vi att vi behöver riktlinjer för när den är lämplig och inte lämplig [...] Det har lugnat ner sig lite upplever jag. Det krävs mycket för att det ska vara en bra lösning. (Malin)*

De 11 rekommendationerna färdigställdes 2019:

- 1. Cykeltrafiken behöver generellt vara relativt hög jämfört med biltrafiken.**
- 2. Cykelflödena bör vara ganska höga eller ha tydlig potential att bli höga – minst 1500 cyklister/dygn eller högre beroende på flödet av bilar.**

Cykeltrafiken i Göteborg uppgår i dagsläget till 7% av det totala antalet resor (Trafikkontoret, 2015) och Malin menar att cykelandelen inte är så stor på många ställen i Göteborg.

*På Västra Hamngatan är det nog lika mycket cyklister som bilister. Östra Hamngatan är det fler cyklister än bilister. Där är väldigt lite trafik ska jag säga [...] Men det är inte många ställen vi har flera cyklister än bilister. Absolut inte på Redbergsvägen och Karl Johansgatan. (Malin)*

- 3. På en cykelfartsgata bör biltrafikflödet vara lågt, maximalt ca 4000 motorfordon per dygn i medelvärde på vardagar.**

Trafikvolymen på Redbergsvägens cykelfartsgata var år 2016, 8 300 motorfordon/dygn i genomsnitt. På cykelfartsgatan på Mariagatan var motsvarande siffra 4 900 motorfordon/dygn år 2018 (Trafikkontoret, 2015b). Malin säger att begränsningen på 4000 motorfordon/dygn bara var en kompromiss.

*4000 var på ett ungefär. I täta stadsmiljöer kan det vara okej, men på en skolväg är 4000 för mycket. (Malin)*

- 4. Bilhastigheterna ska kunna hållas låga/cykelvänliga (särskild hastighetssäkring kan behövas)**

I Teknisk handbok (2019:1) nämns att cykelfartsgatorna bör utformas så att de inte tillåter högre hastigheter än 20 km/h. Den skyltade hastigheten är däremot 50 km/h. Raja ville sänka hastigheten till 30 km/h men det ansågs kunna leda till att bilister körde 30 km/h i stället för befintliga 20 km/h.

- 5. Mängden tung trafik på en cykelfartsgata ska vara liten eller måttlig**
- 6. Cykelfartsgata ska undvikas där kollektivtrafik går i samma körbana**

- 7. Cykelfartsgata ska utformas med mittremsa, kollektivtrafikkörfält i mitten eller liknande så att bilister hindras från att köra om cyklister**
- 8. Cykelfartsgator är endast lämpligt på kortare sträckor, bland annat för att utformningen inte tillåter omkörningar**

Raja understryker att det för att utformningen ska fungera så måste gatan hållas smal:

*Det ska aldrig uppstå någon tvekan om, för bilister, att ska jag testa att köra om? Då håller inte den här modellen, man måste vara helt säker på att man inte blir omkörd. (Raja)*

### **9. Cykelfartsgata ska undvikas på sträckor med uppförsbacke**

Både Redbergsvägen och Karl Johansgatan ligger i uppförsbacke vilket Malin identifierar som ett problem. Hon nämner att man tittar på att bygga om sträckorna med cykelbanor i uppförslutningarna.

### **10. Cykelfartsgata ska undvikas på pendlingscykelnätet.**

Malin nämner att cykelfartsgatan på Redbergsvägen är just en del av pendelcykelnätet vilket också framgår av trafikanalysen för gatan (Trafikkontoret, 2015b)

### **11. Cykelfartsgata ska undvikas på skolvägar eller där många barn förväntas använda sträckan**

Barn över 8 år får enligt lag inte cykla på gångbanan (NTF, u.å.b). Samtidigt säger cykelprogrammet att utformningen av cykelvägnätet som princip ska vara sådan, att barn i 10-12 års ålder kan cykla själva (Trafikkontoret, 2015).

Malin är medveten om att cykelfartsgatan inte är en bra lösning för alla människor. Hon hävdar att det är oundvikligt ibland, men att man inte bygger cykelfartsgator vid nyexploatering.

*Det är just det att det här är en miljö där vi inte kunnat hitta en annan lösning. Punkt slut. Vi har gjort det bästa av den situationen som har varit. (Malin)*

Raja och Malin berättar att utformningen med gatsten vid sidan om den asfalterade cykelpassagen har, bortsett från en självförklarande design, ytterligare en funktion. Den har en hastighetsdämpande inverkan på biltrafiken då den är obekvämt att köra på. Däremot är det en dyr lösning. Gatsten är dyrt och kostsamt att anlägga.

I Teknisk handbok (2019:1) poängteras att skarvarna i den långsgående gatstensbeläggningen på en cykelfartsgata medför ökade underhållskostnader. Särskilt där hjulspår och skarvar sammanfaller (Teknisk handbok, 2019:1). Man använde sig dessutom av en metod där man sågade storgatstenen för att undgå risk för buller.

*Att såga dom där stenarna är jättedyrt. Det hade vi inte behövt göra, det var oro för buller men det finns inget buller från dom här gatorna. (Raja)*

Malin tillägger att gatstenen ändå inte utgör den största kostanden, utan det gör sättning och flyttning av kantsten mot trottoar och spårvagn. Malin förtydligar att vald utformning också har ett estetiskt värde. I de områden cykelfartsgatorna anläggs, finns höga krav på att utformningen av gatorna ska passa in i stadsmiljön.

Raja tror på begränsning till cykelfart i hela stadsmiljön. Hon lyfter fram den nya lagen som tillåter cyklister att under vissa förutsättningar cykla i vägbanan även om det finns en cykelbana. Hon menar att cykelfartsgatan är ett steg på vägen till att vi i framtiden förlägger all cykeltrafik i vägbanan och tillämpar cykelfart genomgående:

*I takt med att vi jobbar mer med stadsfrågor och hastigheterna dras ner mer och mer, lägre hastighet i centrala stan, så ligger det i linje att cyklister kommer att höra hemma med bilarna i mycket högre grad än vi upplevt dom sista 20 åren. (Raja)*

Raja menar att ytorna som cykelbanor tar i anspråk skulle kunna användas till att förtäta staden. De behövs för gående och vistelse. Hon säger att det skulle underlätta enormt mycket i utformningssammanhang och stadslivet skulle blomstra. Raja är tydlig med att hennes utgångspunkt är de gående. Cykelfartsgatan som hon ursprungligen ritade, är anpassad till Västra Hamngatan. En gata där hon ville att de gående skulle kunna röra sig lätt, där även cyklister väjde för dem och visade hänsyn. Bilister, fortsätter hon, ska sedan väja för både fotgängare och cyklister, där cyklister ska ta mer plats i relation med bilisterna.

*[...] osäkerheten mellan trafikanterna minskar, alla ska bete sig på ett likartat sätt. (Raja)*

Fördelen med en cykelfartsgata är, menar hon, att cyklister nu även väjer för fotgängare, vilket är en huvuduppgift, enligt Raja.

*För mig var också gåendefrågan, det är en huvudfråga i centrala stan. För mig är den här lösningen [cykelfartsgatan] minst lika mycket en gångåtgärd som cykelåtgärd. (Raja)*

Raja menar att staden inte ska bygga för högre hastigheter, för elcyklar exempelvis, utan menar att vi måste gå åt andra hållet, sänka hastigheterna.

*[...] det är dom gående som skapar staden och det är det som är stadsliv [...] Utan dom gående fixar sig inte resten. Det är en konsekvens av det, man blir tvungen att hålla tillbaka framkomligheten för cyklister. (Raja)*

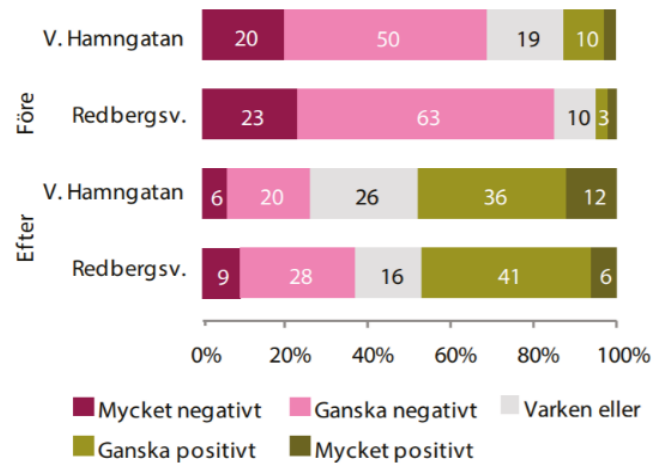
#### 5.3.4 Tidigare utvärderingar av cykelfartsgator i Göteborg

Trafikkontoret genomförde år 2016 en före- och efterstudie kring trafikanters upplevelse av cykelfartsgatorna på Västra Hamngatan och Redbergsvägen före och efter ombyggnationen.

Studien genomfördes genom intervjuer med förbipasserande cyklister på de båda gatorna där de fick ta ställning till hur de uppfattade trafikmiljön (Trafikkontoret, 2016).

### Uppfattning av trafiksituation

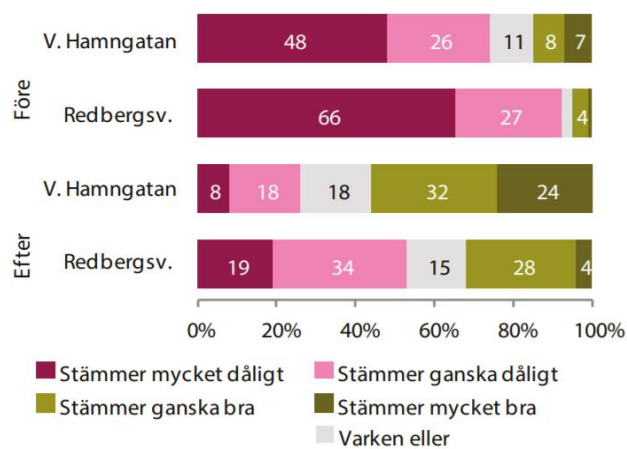
Innan ombildandet till cykelfartsgator upplevde en övervägande majoritet av cyklisterna trafiksituationen som negativ på gatorna, 70% på Västra Hamngatan och 86% på Redbergsvägen. Efter ombyggnationen var motsvarande siffror 26% för Västra Hamngatan och 37% Redbergsvägen. Därmed har cykelfartsgatorna haft en tydlig positiv inverkan för cyklisterna (Trafikkontoret, 2016).



**Figur 1.** Cyklisters uppfattning av trafiksituationen (Trafikkontoret, 2016)

### Uppfattning om hur säkert det känns att cykla

Vad gäller upplevd säkerhet, känner sig cyklisterna säkrare på cykelfartsgatan, än på den tidigare blandtrafikgatan. Särskilt på Västra hamngatan har miljön förbättrats. På Redbergsvägen är utvecklingen inte lika positiv (Trafikkontoret, 2016).



**Figur 2.** Cyklisters uppfattning om hur säkert det är att cykla (Trafikkontoret, 2016)

### 5.3.5 Göteborgs cykelfartsgator

Göteborg har för närvarande (våren 2021) fem cykelfartsgator. Den första byggdes på Västra Hamngatan 2013, sedan följde Östra Hamngatan 2014, Redbergsvägen 2015, Mariagatan 2017 och Karl Johansgatan 2020 (Trafikkontoret, 2014b, Trafikkontoret, 2016a, Göteborgs Stad, u.å). Beskrivningarna nedan inleds med den fältobservation som genomfördes 19 april 2021, eventuell erhållit trafikförslag för ombildning till cykelfartsgata och intervjustudien. Västra och Östra Hamngatan samt Redbergsvägen har centrala lägen. Mariagatan och Karl Johansgatan ligger mer perifert. Gemensamt för samtliga gator är att de har kollektivtrafikstråk med spårväg förlagda i mitten av vägen vilket separerar körfälten i de båda riktningarna. Gatorna omges av verksamheter i gatuplan på vardera sida av vägen. Cykelfartsgatorna omfattar relativt korta sträckor om ett par hundra meter till knappa halvkilometern.

#### Västra Hamngatan

Anslutning till cykelfartsgatan sker till/från blandtrafikgata och cykelfält. Cykelfartsgatan är bitvis något förskjutet till vänster i körbanan. Det är kanstensparkering och upphöjda övergångsställen längst med hela sträckan.

#### *Trafikförslag*

Inget trafikförslag om Västra Hamngatan har erhållits.

Cykelfartsgatan togs fram av Raja specifikt för förutsättningarna på Västra Hamngatan där hon ville främja de gående särskilt. Malin menar att det på Västra Hamngatan var speciellt viktigt, i och med de många verksamheterna längst med gatan, att yta inte skulle tas från fotgängarna och vistelse. Hon påpekar att det aldrig var aktuellt att ta bort gatuparkering på den här sträckan, då det är nödvändigt att ha kortare angöring längst med gatan. Malin menar att hastighetssäkringen på Västra Hamngatan fungerar bra. Den uppmätta hastigheten är lägre än 30 km/h och cyklisterna är ofta snabbare.

#### Östra Hamngatan

Anslutning till/från cykelfartsgatan sker från cykelbana och korta, vänsterorienterade cykelfält, vilka leder ut i blandtrafikgata. Det är en centrerad cykelfartsgata med kantstensparkering och upphöjda övergångsställen.

#### *Trafikförslag*

Inget trafikförslag har erhållits om gatan.

Raja menar att gatan blev alldeles för bred. Hon säger att man inte ville investera cykelfinansiering för att flytta kantstenen.

#### Redbergsvägen

Cykelfartsgatan ligger i lutning. Gatan är den enda gatan med skyltning som talar om att körfält och cykelbana går ihop. Anslutning sker till/från blandtrafikgata och cykelfält. Cykelfartsgatan avslutas tvärt i riktning mot centrum och där är oklart hur man ska ansluta till cykelbanan. Cykelfartsgatan i uppforsbacken är högerorienterad och gatstensarealen till vänster är bred vilket möjliggör omkörning. Ett trafikljus placerat i uppforsbacken medför att

cyklister behöver stanna och starta framför bilister i uppförlutning. Gatan har kanstensparkering längst med större delen av sträckningen.

#### *Trafikförslag*

På Redbergsvägen hänvisades cyklister tidigare till blandtrafik. Då vägsträckan pekat ut som pendelcykelstråk i cykelplanen behövde framkomligheten för cyklister förbättras enligt cykelprogrammets riktlinjer för pendelcykelstråk. Separat cykelbana dömdes ut då något av de andra trafikslagen i så fall hade fått stå tillbaka till förmån för cyklisterna. Med hänvisning till gatans lutning placeras cykelfartsgatan till höger för att göra det möjligt för bilar att passera cyklister på vänster sida i uppförsbacken. I jämförelse med ett nollalternativ gör cykelfartsgatan att cyklisternas fördelar prioriteras något. Innan ombildandet var trafikmängden på gatan 11 600 motorfordon/dygn (Trafikkontoret, 2015b).

Redbergsvägens cykelfartsgata har inte resulterat i en bra trafiklösning enligt Malin och Raja. Problemet är inte bara det att cykelfartsgatan är högerorienterad. Den ligger också i uppförlutning och bredden på gatan gör det möjligt att köra om cyklister. Därmed missar man själva idén med gatan säger Malin:

*Man tänkte att det är jobbigt med bilar bakom här i backen, så vi breddar den.*  
(Malin)

Malin säger att man inte lyckades kompromissa fram en cykelbana på vägsträckan. På Redbergsvägen utreder man nu möjligheterna att ha cykelbana i uppförlutningen och cykelfartsgata enbart neråt enligt Malin.

#### Mariagatan

Anslutning till cykelfartsgatan sker till/från blandtrafikgata och cykelfält. Detta är den kortaste av cykelfartsgatorna. Cykelfartsgatan är centrerad.

#### *Trafikförslag*

Enligt trafikförslaget för Mariagatan ville man förbättra framkomligheten, trafiksäkerheten och gestaltningen i området för främst fotgängare, därefter för cyklister. Gatan saknade cykelbanor men nämns som en betydande länk för cyklister. I trafikförslaget påpekas att många barn rör sig i området. Cyklister hade relativt god framkomlighet i den befintliga blandtrafikgatan men den minskade barns möjligheter att cykla själva. Separat cykelbana valdes ändå bort då det skulle ta yta från gatans verksamheter, kräva enkelriktad trafik eller borttagande av kantstensparkering. Det föreslås att asfaltsremsan görs bredare så att bilen får plats på den släta ytan och därmed genererar mindre buller. Cykelfartsgatan förläggs till höger i enlighet med Trafiklagstiftningen. Gatan hade innan ombildandet 5300 motorfordon/dygn med en medianhastighet på 27 km/h (Trafikkontoret, 2019)

Raja uttrycker att det problematiska med utformningen av cykelfartsgatan är att den togs fram specifikt för förutsättningarna på Västra Hamngatan, och fortsätter:

*Man har inte jobbat sig igenom frågan tillräckligt noga i den efterföljande projekten. Varje projekt har sina förutsättningar. Mariagatan har det problemet [...] att barn ska kunna cykla också. Då blir frågan lite skarpare.*



*Är det här en säker och trygg lösning för barn. Barn som inte får cykla på trottoaren, som barn upp till 8 år får. 10 åringar ska cykla framför bilarna [...] I centrala delar finns det inte barn som är ute på egen hand på cykel, men det gör det i Majorna. I plaskdammen och alltihopa. Jättemycket barn som rör sig där. Jag hade inte vågat föreslå den här lösningen på Mariagatan. (Raja)*

Däremot är hon helt enig vad gäller prioriteringen av fotgängare:

*[...] det är dom gående som skapar staden och det är det som är stadsliv [...] Det är en konsekvens av det, man blir tvungen att hålla tillbaka framkomligheten för cyklister. (Raja)*

### Karl Johansgatan

Denna cykelfartsgata är den längsta och sträcker lite över en halvkilometer och går över ett krön. Anslutning sker till/från cykelbana. Den högerorienterade cykelfartsgatan är mycket bred vilket ger utrymme för omkörning.

#### Trafikförslag

Enligt trafikförslaget var cyklisterna på Karl Johansgatan lågt prioriterade och hänvisade till blandtrafik på den motor- och kollektivtrafikdominerade gatan. Trafikförslaget menade att separat cykelbana vore önskvärt på gatan men att utrymmet inte räcker även om långsgående parkering skulle tas bort. År 2013 trafikerades gatan i genomsnitt av 5300 motorfordon/dygn med en medelhastighet på 39 km/h (Trafikkontoret, 2019).

Både Malin och Raja är kritiska till cykelfartsgatan som trafiklösning på Karl Johansgatan. Gatan utgör ett viktigt cykelstråk men ligger inte i de centrala delarna av Göteborg och Malin menar att cykelfartsgatan passar bättre i täta stadsmiljöer. Båda Malin och Raja är överens om att gatan inte fungerar som den ska då den är alldeles för bred. Malin är osäker på varför men tror att det beror på att man ville spara pengar genom att inte flytta och anlägga ny kantsten. Eller att man helt enkelt inte tänkte på det. Malin menar också att gatan har för få cyklister för att fungera som cykelfartsgata.

Raja arbetade inte längre för Trafikkontoret vid Karl Johansgatans ombildande till cykelfartsgata. Hon tar avstånd från utformningen av Karl Johansgatan och understryker att Trafiklagstiftningens krav på högerorientering blir gällande här:

*Det skulle jag aldrig rekommenderat. Detta är en vansinnig lösning. Där blir alla cyklister omkörda, alla bilister kör om. Jag har kört bil själv och det känns väldigt onaturligt att inte köra om en cyklist alltså. Man upplever att man bör köra om. Man har inte brytt sig om bredderna. Absolut inte juridiskt möjlig. Där ska du hålla dig på sidan. Fort går det också [...] (Raja)*

Varför Karl Johansgatan kan avvika så pass mycket från utformningskriterierna menar Malin beror på att det är många aktörer involverade och förslaget omarbetas i flera led från ritbordet, genom olika projektledare till byggskedet:

*De grova skisserna tar till exempel nån som jobbar med cykel fram. Sedan görs en genomförandestudie av en projektledare. Projektledaren vars uppgift bara är att se till att det kan byggas [...] man ska samråda med många olika instanser. Men missas det och att det inte görs på ett tillräckligt sätt, så kan det ju bli så. Sen så efter det så ska det gå till en annan projektledare som ska projektera det mer i detalj, då kan ytterligare saker förändras. Många steg det kan gå fel, eller många steg det ska gå rätt ska man väl säga. (Malin)*

Malin berättar att utformningsprinciperna togs fram efter cykelfartsgatan på Redbergsvägen och fortsätter:

*Men som sagt var, Redbergsvägen får man se som ett test för att lära oss lite mer. Men därmed har vi gjort alla misstagen och mer därtill på Karl Johansgatan [...] Utformningen av Karl Johansgatan blev verkligen inte bra. Den borde aldrig blivit en cykelfartsgata. (Malin)*

Raja menar att det handlar om två anledningar främst, okunskap och ekonomi:

*[...] man förstår inte principerna. Man har inte orkat sätta sig in i dem, man ser bara att det är en, vad ska man säga, en fysisk utformning och sedan läser man inte vidare [...] men nog så viktigt är också ekonomin [...] Man gör en tidig bedömning, man får godkänt i [trafik]nämnden, man får pengar till detta och så shit, det räcker inte och då får man göra det bästa möjliga. Då flyttar vi inte kantstenen för det är himla dyrt. (Raja)*

Raja poängterar hur viktigt det är att man håller sig till måttet på 3,5 meter körbana för att bilarna verkligen håller sig bakom cyklister i cykelfart och inte ges möjlighet till omkörning. Problemet på vissa av gatorna är just att man inte hållit sig till det måttet.

Raja påpekar att det finns ett hårt tryck från politiker att bygga ut cykelvägnätet i Göteborg. Samtidigt menar hon, med sin långa erfarenhet av cykelplanering, att det är väldigt svårt att planera för cykel. Hon säger att även om man inte hittat en bra lösning så vill politikerna köra på:

*Politikerna stampar och väntar, de har sagt ja till pengarna. De vill kunna bocka av varje år att nu har vi byggt så och så många meter, km cykelbana. Check på den, check på den. (Raja)*

Raja fortsätter med att även om man kanske på Trafikkontoret känt på sig eller själv upplevt att lösningen med cykelfartsgata inte är optimal så genomför man det ändå. Hon menar att kontoret annars riskerar att få backning för att de inte gjort av med pengarna, vilket hon säger hänt tidigare. Raja säger att det är planeringsprocessen som brister i vissa avseenden:

*[...] i dom här organisatoriska processerna där politiken piskar på, allt måste bestämmas innan, man måste veta svaren innan. Det är otroligt svårt att jobba finstilt då utan det är bara att köra. Processen är viktigare än resultatet.*

*Operationen som lyckades och patienten som dog. Lite så, det finns dom tendenserna. (Raja)*

### 5.3.6 Cykelfartsgata i jämförelse med cykelgata

Som nämnts tidigare lagstadgades cykelgatan 2020 i Sverige (SFS 1998:1276, 8 kap. 1 a §). Lagtext gäller specifikt cykelgata vilket inte är synonymt med cykelfartsgata. Gatorna är snarlika men skiljer sig något åt.

Cykelfartsgatans främsta syfte är att förbättra framkomligheten och tydliggöra för cyklister var de ska cykla i blandtrafiken. Cykelgatan i svensk lag syftar till att lyfta cykeln som transportmedel och därigenom främja cykling och locka fler att cykla (Regeringskansliet, 2020). På en cykelgata är maxhastigheten 30 km/h och gatuparkering är tillåten på särskilt utmärkta parkeringsplatser. På cykelfartsgatan i Göteborg däremot gäller bashastigheten 50 km/h och ingen entydig parkeringsreglering tillämpas (Form, N., personlig kontakt, 2021-04-07). Cykelgator kan med fördel anläggas både i centrala och perifera lägen medan cykelfartsgatans resurskrävande utformning enbart lämpar sig för stadsmiljöer (Cronqvist, 2017).

Den lagreglerade cykelgatan skyltas till skillnad från cykelfartsgatan där utformningen ska vara självförklarande. Cykelgator i andra länder har skyltar, oavsett om gatan regleras i lag eller inte. Cykelgator i Europa beläggs dessutom ofta med en förtydligande, färgad asfalt. Parkering sker ofta i parkeringsfickor eller dylikt. I andra länder syftar cykelgatan ofta till att främja cykling i stället för att, som cykelfartsgatan, främst vägleda cyklister i blandtrafiken. Cyklister på cykelgator kan dessutom röra sig över hela körfältet och cykla i bredd om de önskar.

Malin ser inte parkeringsfickor som något bra alternativ till den nuvarande utformningen med kantstensparkering. Hon säger att parkeringsfickorna är dyra att anlägga och tar mer plats men rymmer färre bilar. Raja tycker att parkeringsfickor kunde fungera bra på Karl Johansgatan.

Att i Göteborg tillämpa röd asfalt i stället för den nuvarande, dyra utformningen, är enligt Malin inte möjligt:

*[...] handlar om estetik. I de miljöer cykelfartsgator är ett möjligt alternativ råder krav på gatans visuella framtoning. (Malin)*

Cykelgatan tillåter cykling i bredd. Raja menar att hennes cykelfartsgata rent teoretiskt också tillåter det, förutsatt att den utformats efter grundprincipen, det vill säga 3,5 meter bred körbana. Däremot fortsätter hon, om gatan är bredare så gäller nog Trafiklagstiftningen om högerorientering. För då blir cyklisterna, inte utformningen, det som hindrar omkörning. Raja tillägger att bredden på asfaltsremsan därigenom också ska möjliggöra omkörning av andra cyklister:

*Men om det ändå inte går att köra om så kan du nog hävda att då kan jag nog cykla i bredd, det går nog bra. Men den är konstruerad för att man ska kunna cykla i bredd. [...] Och cykla om. (Raja)*

Malin berättar att man överväger att göra om cykelfartsgatan på Västra Hamngatan till en cykelgata. Hon fortsätter med att en sådan åtgärd inte innebär någon förändring i praktiken för trafikanterna. I stället är det mer av ett politiskt tilltag, för att visa på handlingskraft. Däremot anser hon att hastighetsbegränsningen på 30 km/h är för hög, hon hade rekommenderat 20 km/h. Raja menar också att 30 km/h inte är en lämplig hastighet:

*30 km/h, det är inte cykelfart, så det håller inte [...]* (Raja)

Raja menar också att det kan skapa förvirring att två gatutyper med ungefär samma innebörd har helt olika utformning. Malin fortsätter med att cykelgator skulle kunna vara lämpliga i suburbana områden i Göteborg, som i Holland. På sträckor där cyklister rör sig i blandtrafik för att förtydliga att det är ett cykelstråk. Hon tillägger att en cykelgata är bra för biltrafikens fortsatta tillgänglighet men kräver många cyklister:

*Men det att man fortfarande behöver en tillgänglighet för biltrafik [...] det är bara när det är många cyklister som man faktiskt uppnår hela den här effekten också.* (Malin)

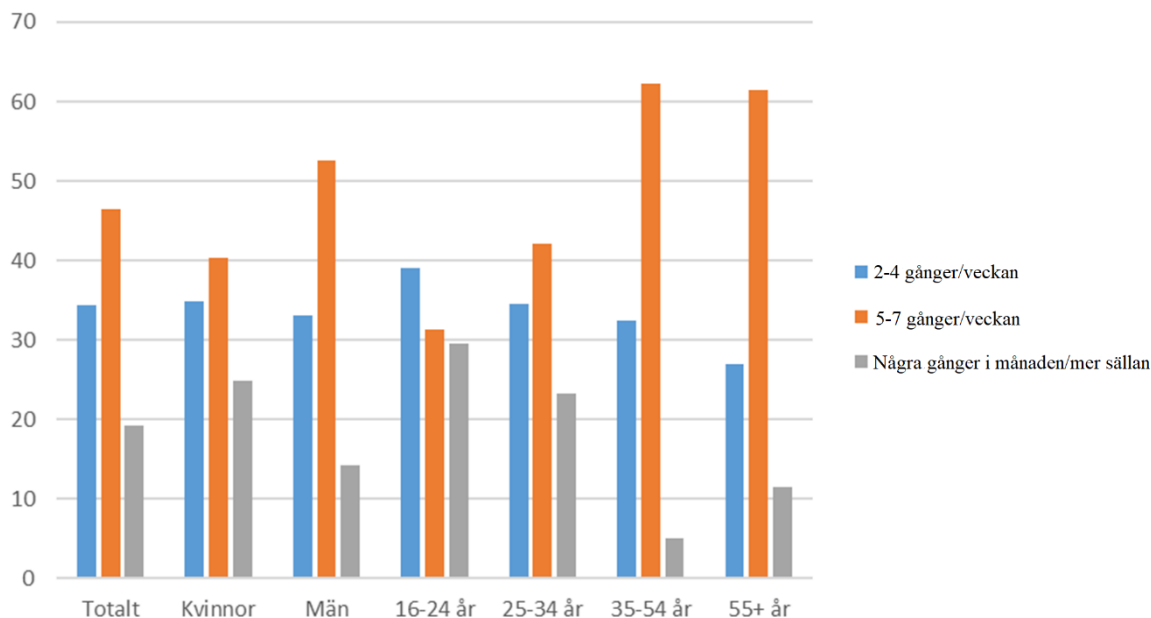
Raja förutspår att all cykling kommer ske i blandtrafik i framtiden. Hon vill att en stor andel gator i Göteborg hastighetssänks till 30 km/h.

*Cykelfartsgator propagerar jag inte för generellt liksom. Helt enkel därför att det är en väldigt dyr åtgärd. Utan lägre hastigheter som sagt, det är mycket bättre.* (Raja)

## 5.4 Cyklisters upplevelse av Göteborgs cykelfartsgator

### 5.4.1 Skillnader mellan män och kvinnor, ålder och cykelanvändning

Könsfördelningen i enkäten var jämn där de flesta svarande cyklar frekvent. Män cyklar betydligt oftare än kvinnor. De äldre åldersgrupperna, 35-54 år och 55+ år, cyklar avsevärt oftare än yngre åldersgrupper, 16-24 år och 25-34 år.

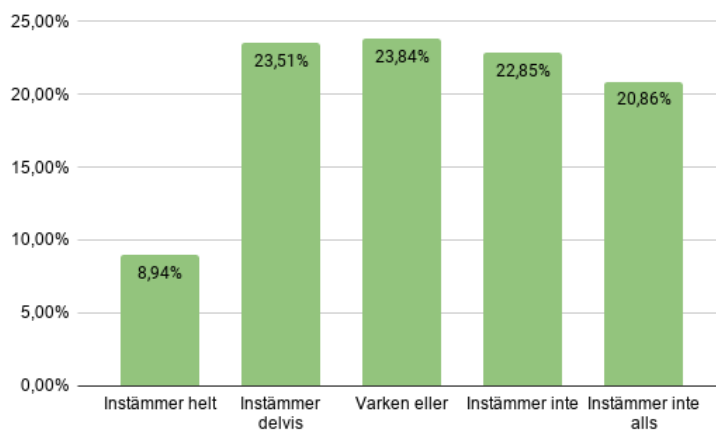


Figur 3. Skillnader mellan män och kvinnor, ålder och cykelanvändning

### 5.4.2 Upplevd funktion

#### Tydlig utformning

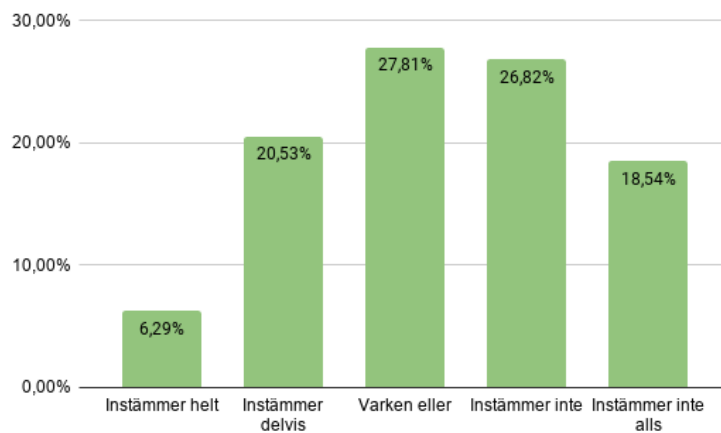
Få cyklister (9%) upplever att utformningen av cykelfartsgatan helt tydligt visar hur det är tänkt att man ska cykla på gatan. Närmare hälften (44%) upplever att det inte är tydligt.



Figur 4. Tydlig utformning.

### Motortrafiken visar hänsyn

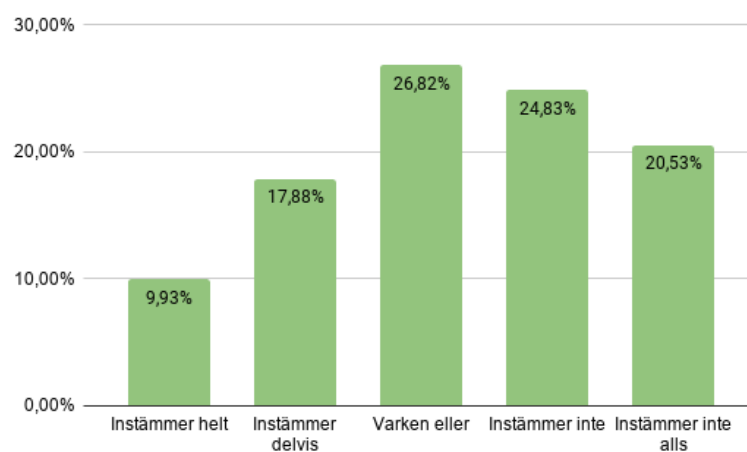
Cyklisterna upplever i stor utsträckning att bilister inte visar hänsyn för cyklister på cykelfartsgatan. En mycket liten andel cyklister instämmer helt (6%) men många inte instämmer (28%) eller inte instämmer alls (19%).



Figur 5. Motortrafiken visar hänsyn.

### Ofta omkörd

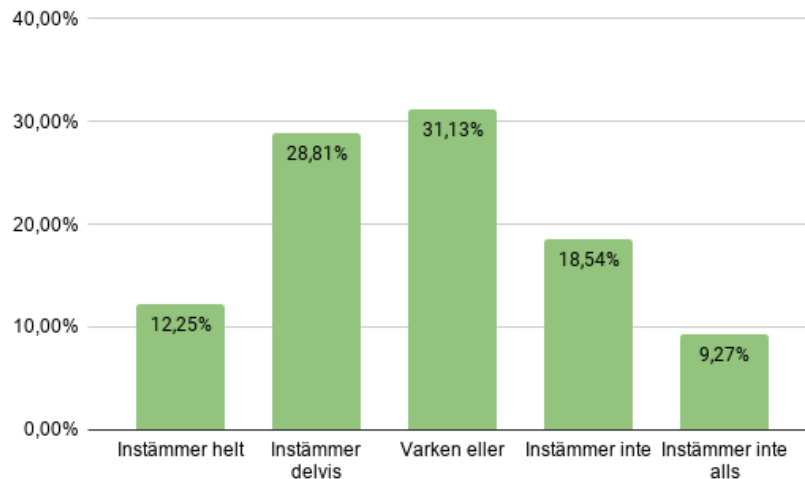
Cyklister upplever dock inte att det ofta blir omkörda på cykelfartsgatorna. Bara strax över en fjärdedel (29%) blir ofta omkörda.



Figur 6. Ofta omkörd.

### God framkomlighet

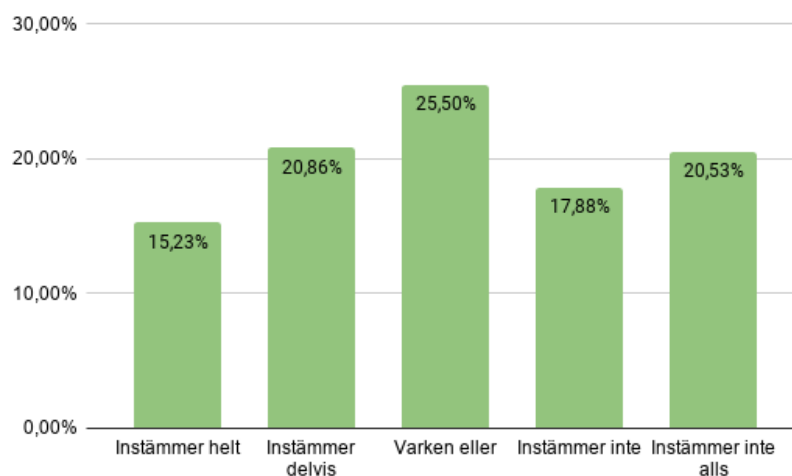
En stor del av cyklisterna (31%) anser att cykelfartsgatan varken bidrar eller minskar framkomligheten på gatan. Nästa lika många cyklistar (29%) upplever att framkomligheten är någorlunda god.



Figur 7. God framkomlighet.

### Cykelfartsgatan lyfter cykeln i trafikplaneringen

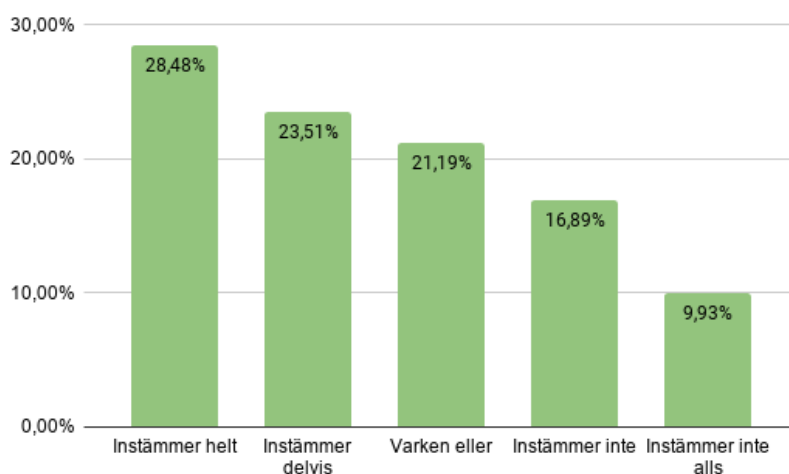
En minoritet av cyklisterna (15%) instämmer helt i att cykelfartsgatan är en bra metod för att ge cykeltrafiken större prioritet i trafikplaneringen i Göteborg. Däremot är det totalt sett nästan lika många som anser att cykelfartsgatan lyfter cyklister behov (36%) som de som inte anser det (38%).



Figur 8. Cykelfartsgatan lyfter cykeln i planeringen.

### Cykelfartsgatan som alternativ till cykelbana i nödfall

Däremot är en stor del av cyklisterna (28%) helt eniga om att cykelfartsgatan är en bra lösning om en separat cykelbana inte kan byggas. Endast en minoritet instämmer inte alls (10%).



Figur 9. Cykelfartsgatan som alternativ till cykelbana i nödfall.

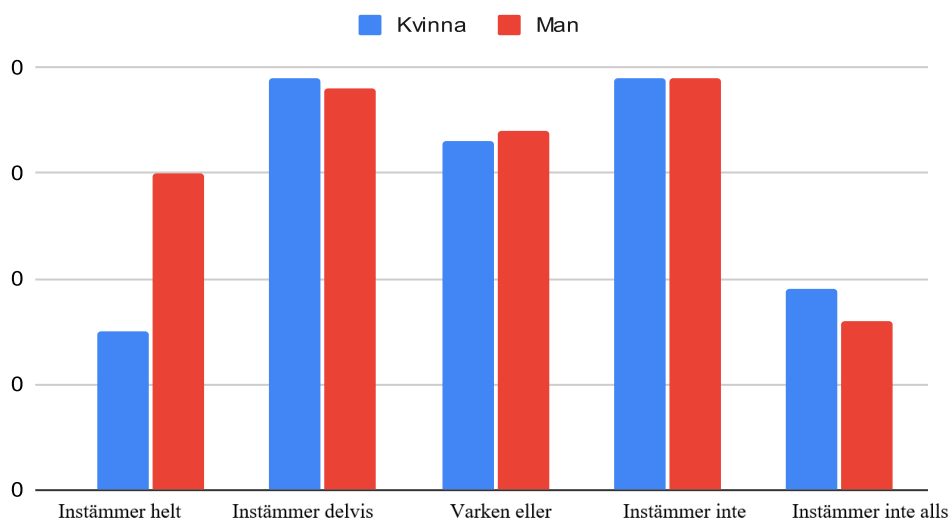
#### 5.4.3 Upplevd trygghet

Frågorna avseende trygghet har analyserats efter kön, ålder och cykelanvändning. Det mindre diagrammet med de gröna staplarna visar den totala fördelningen utan uppdelning efter kön.

#### Upplevd trygghet på centrerad cykelfarsgata med kantstensparkering

##### a) Skillnader mellan kvinnor och män

Cyklister fick, utefter en bild (Fråga 5, se *Bilaga 2*), ta ställning till hur trygga de känner sig att cykla i porträtterad gatumiljö. Bilden visar en centrerad cykelfartsgata med kantstensparkering. Sammantaget instämmer ungefär lika många cyklister i att de känner sig trygga att cykla på gatan (36%) som de som inte känner sig trygga (37%). Något fler cyklister instämmer att de känner sig helt trygga (15%) än de som inte alls känner sig trygga (12%). Dubbelt så många män som kvinnor känner sig helt trygga på cykelfartsgatan.

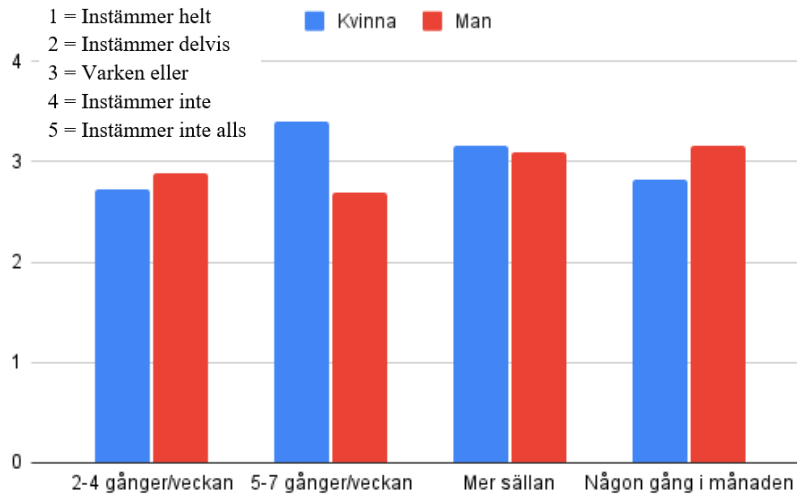


Figur 10. Upplevd trygghet. Skillnader mellan kvinnor och män.



### b) Skillnader beroende på cykelanvändning

Diagrammet nedan visar samma fråga (fråga 5) fördelat efter cykelanvändning. Stor eller liten cykelanvändning visade en viss skillnad mellan män och kvinnor vad gäller upplevd trygghet på cykelfartsgatan i bilden. Diagrammet visar att cykelanvändning inte har någon större påverkan på upplevd trygghet varken för kvinnor eller män. Kvinnor som cyklar 5-7 gånger/veckan upplevde sig något otryggare än män (15 procentenheter). Ju högre kolumn (genomsnitt) desto mindre instämmer respondenterna.

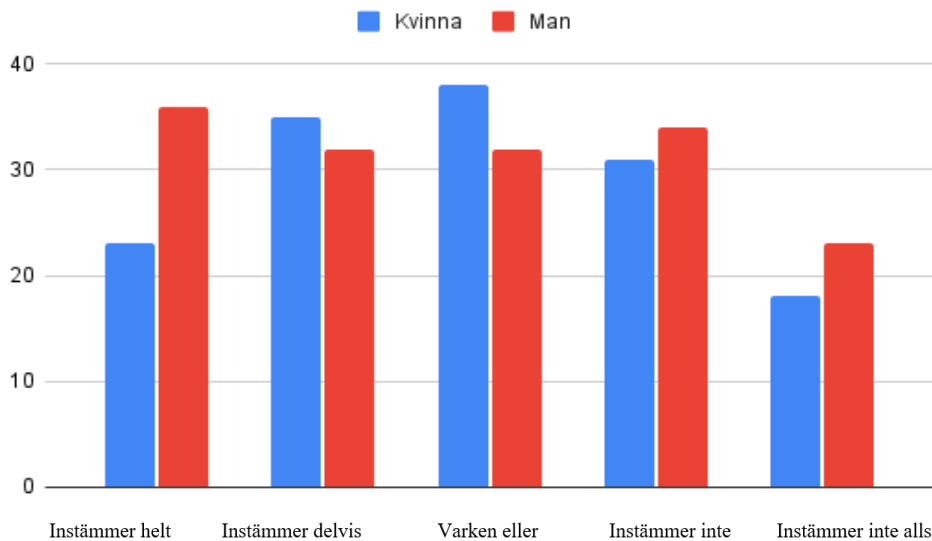


Figur 11. Upplevd trygghet. Skillnader beroende på cykelanvändning.

### Upplevd trygghet på högerorienterad cykelfartsgata med kantstensparkering

#### a) Skillnader mellan kvinnor och män

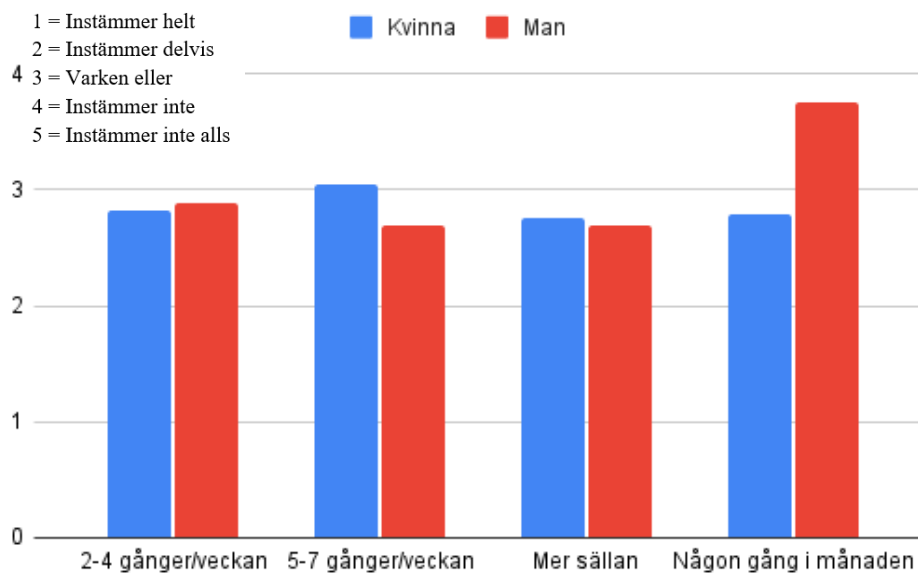
Cyklister fick, utefter en bild (fråga 7, se *Bilaga 2*), ta ställning till hur trygga de känner sig att cykla i porträtterad gatumiljö. Cykelfartsgatan är bred och högerorienterad med kantstensparkering. De flesta cyklister känner sig trygga i gatumiljön (20% instämmer helt och 22% instämmer delvis). 14% instämmer inte alls med att de känner sig trygga. Fler män (36%) än kvinnor instämmer helt i att de känner sig trygga och färre män (22%) än kvinnor uppger att de inte alls känner sig trygga.



Figur 12. Upplevd trygghet. Skillnader mellan män och kvinnor.

### Skillnader beroende på cykelanvändning

Diagrammet nedan visar samma fråga (fråga 7) fördelat efter cykelanvändning. Ju högre kolumn desto mindre instämmer respondenterna. Män som cyklar någon gång i månaden känner sig mindre trygga på porträtterad cykelfartsgata än kvinnor.

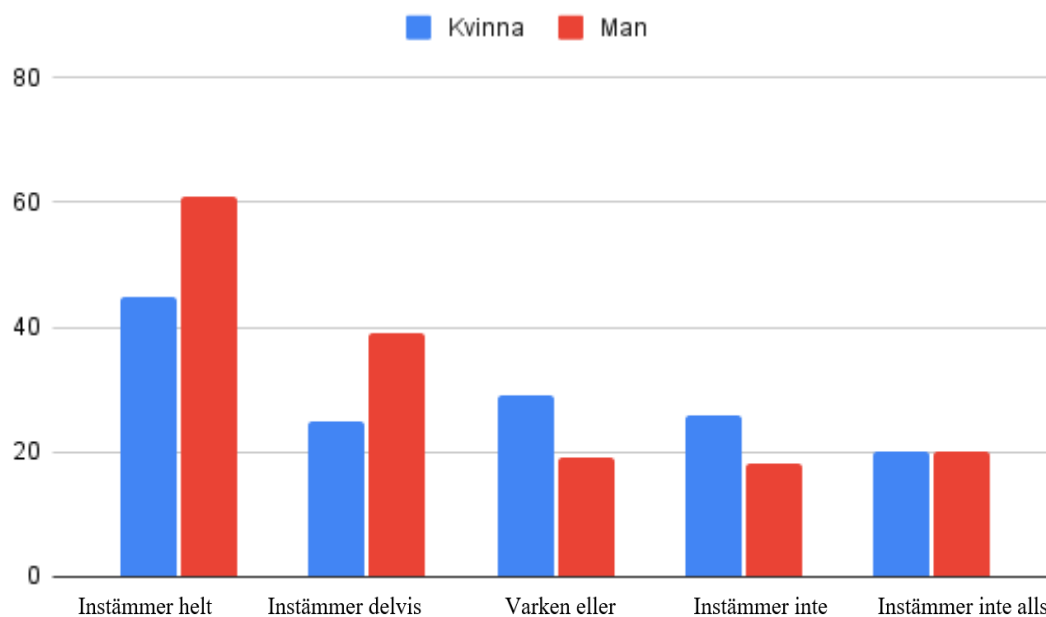


Figur 13. Upplevd trygghet. Skillnader beroende på cykelanvändning.

### Cyklar i mitten av cykelfartsgatan

#### a) Skillnader mellan kvinnor och män

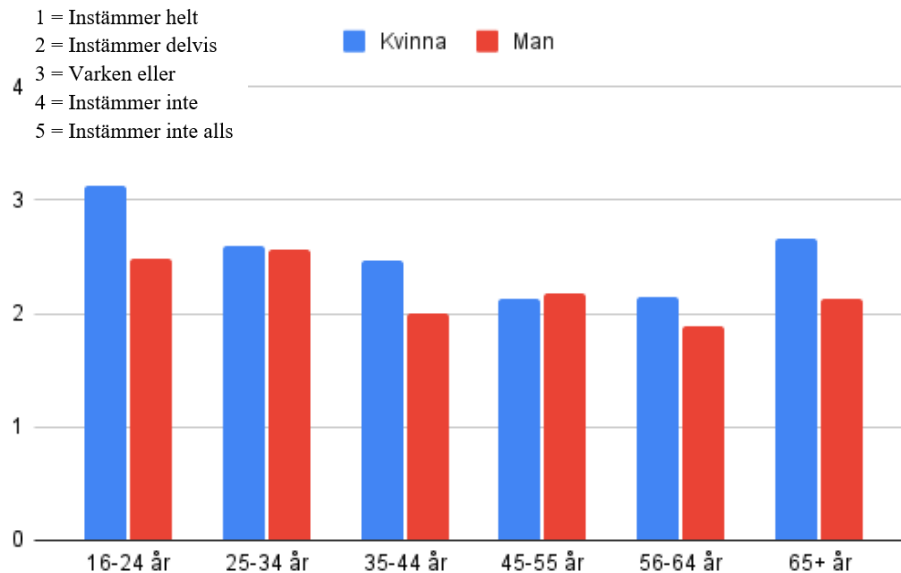
En stor del av cyklisterna (35%) instämmer helt i att de cyklar mitt i cykelfartsgatan. Fler män (64%) än kvinnor (48%) instämmer i att de cyklar mitt i cykelfartsgatan.



Figur 14. Cyklar i mitten av cykelfartsgatan. Skillnader mellan män och kvinnor.

### b) Skillnader mellan åldersgrupper

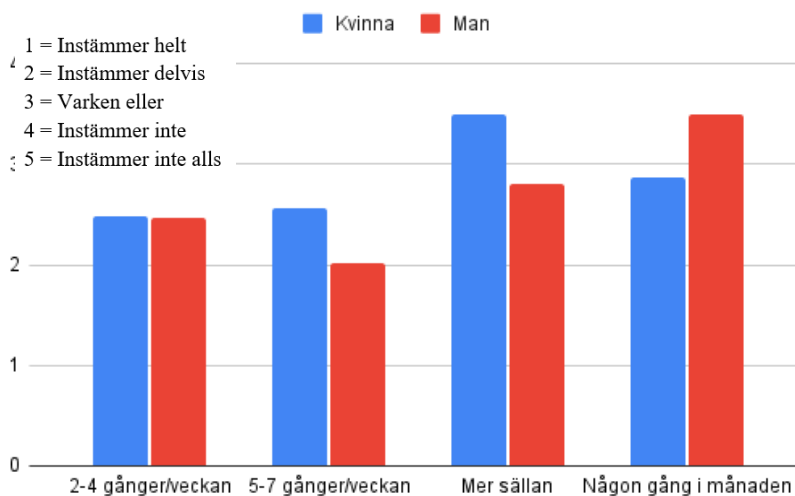
Diagrammet nedan visar samma fråga fördelat efter ålder och kön. Ju högre kolumn (genomsnitt) desto mindre instämmer respondenterna i genomsnitt. I åldern 16-24 år, 35-44 år och 65+ utmärker sig männen något genom att de i högre grad instämmer i att de cyklar i mitten av cykelfartsgatan. Äldre (45-65+) har en svag tendens att cykla mer centrerat än yngre (16-44 år). Endast 22 svarande (3 kvinnor, 8 män) utgör åldern 65+ varvid värdet är känsligare för avvikande värden vilket bör tas i beaktande vid slutsatser.



Figur 15. Cyklar i mitten av cykelfartsgatan. Skillnader mellan åldersgrupper.

### c) Skillnader beroende på cykelanvändning

De som cyklar någon gång i månaden eller mindre cyklar i mindre utsträckning i mitten av cykelfartsgatan. Särskilt stor är skillnaden mellan män som cyklar ofta (5-7 gånger/vecka) vilka oftast cyklar i mitten och de som cyklar mindre (någon gång i månaden) vilka håller sig till kanten. För kvinnor föreligger samma tendens mellan de som cyklar ofta (5-7 gånger/veckan) och de som cyklar mer sällan. Inga större skillnader mellan könen.

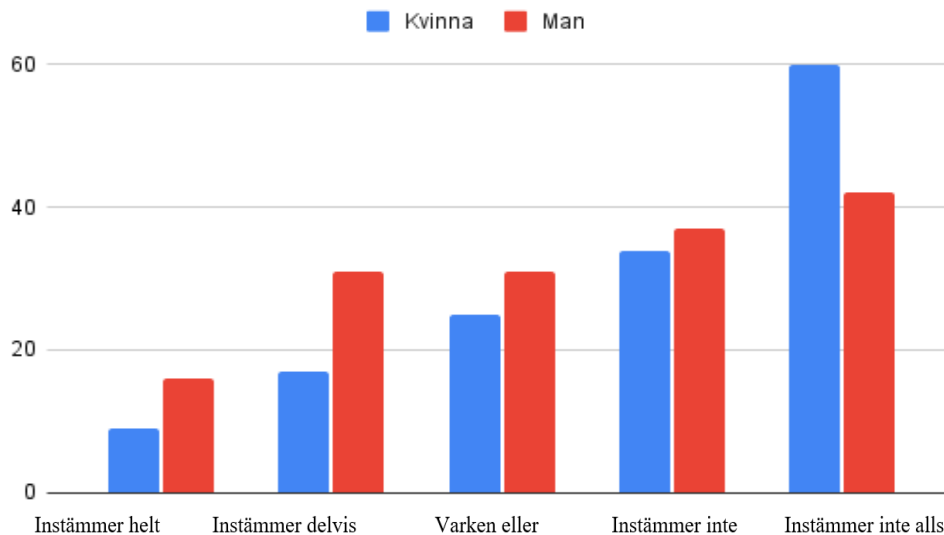


Figur 16. Cyklar i mitten av cykelfartsgatan. Skillnader beroende på cykelanvändning.

## Trygg att cykla i bredd

### a) Skillnader mellan kvinnor och män

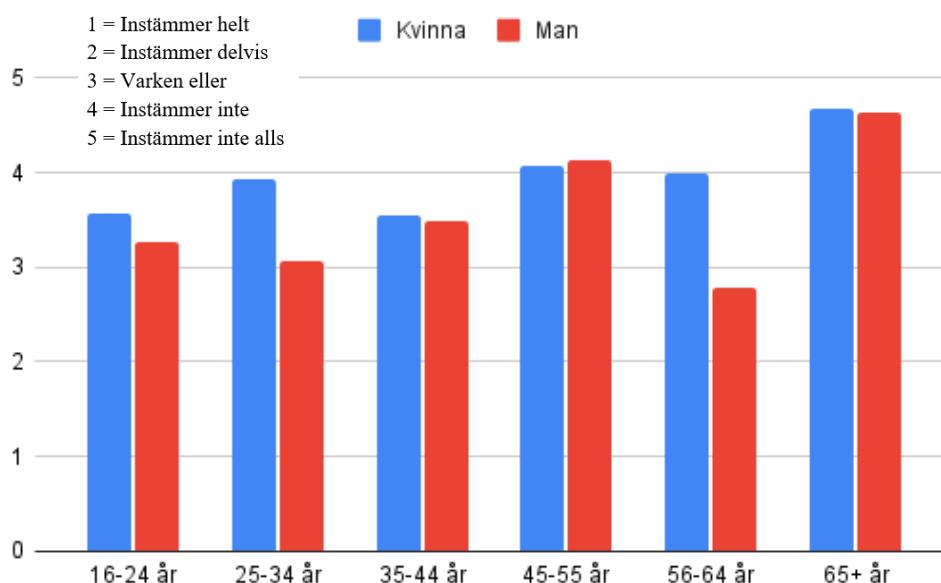
En stor del av cyklisterna instämmer inte alls (33%) med att de skulle känna sig trygga att cykla i bredd på cykelfartsgatan. I två av grupperna, instämmer delvis och instämmer helt, finns tydliga skillnader mellan könen. Fler kvinnor (32%) än män instämmer inte alls med att de känner sig trygga att cykla i bredd. Färre kvinnor (56% respektive 54%) än män instämmer helt eller delvis.



Figur 17. Trygg att cykla i bredd. Skillnader mellan kvinnor och män.

### b) Skillnader mellan åldersgrupper

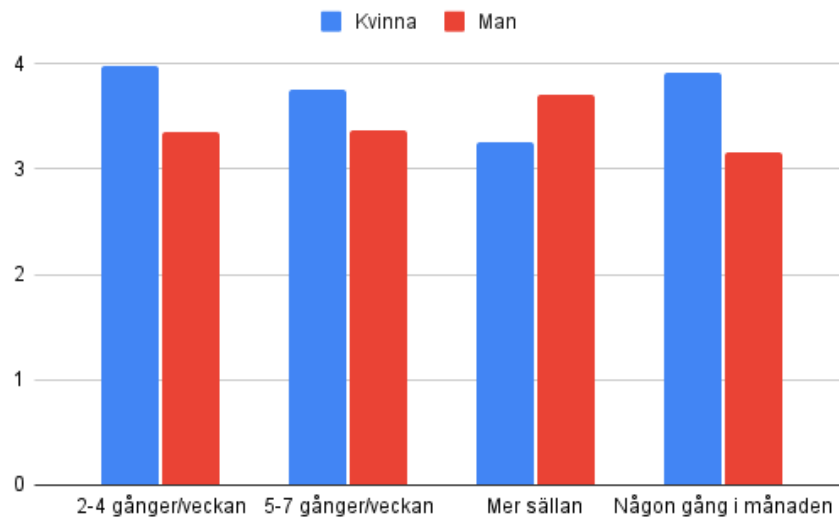
Diagrammet nedan visar att män tenderar att känna sig mer trygga än kvinnor att cykla i bredd, särskilt i åldrarna 25-34 år och 56-64 år. Äldre (65+) känner sig otryggast.



Figur 18. Trygg att cykla i bredd. Skillnader mellan åldersgrupper.

### c) Skillnader beroende på cykelanvändning

Cykelanvändning påverkar inte i nämnvärt tryggheten att cykla i bredd.



Figur 19. Trygg att cykla i bredd. Skillnader beroende på cykelanvändning.

#### Summering av diagram

Män cyklar oftare än kvinnor, Äldre människor, 35-54 år, cyklar mer än yngre, 16-34 år (Figur 3).

Cykelfartsgatans utformning upplevs inte som självförklarande (Figur 4). Cyklister upplever att bilister visar liten hänsyn (Figur 5) men de flesta cyklister blir inte ofta omkörda (Figur 6). De flesta cyklister anser att cykelfartsgatan varken bidrar eller minskar framkomligheten avsevärt (Figur 7). Detsamma gäller cykelns prioritering som trafikslag i trafikplaneringen (Figur 8).

Gatorna upplevs både som mer trygga och mindre trygga, där något fler känner sig trygga. Kvinnor känner sig mindre trygga än män. Cykelanvändning påverkar försumbart (Figur 10,11,12, 13).

En högerorienterad, bred cykelfartsgata med kanstensparkering upplevs något tryggare än en centrerad, smalare gata med kanstensparkering (Figur 10, 12).

Cyklister cyklar generellt i mitten av cykelfartsgatan. Något fler män än kvinnor gör alltid det (Figur 14). Ålder påverkar inte (Figur 15). De som cyklar mindre ofta tenderar att hålla sig mer till sidan i cykelfartsgatan (Figur 16).

Cyklister känner sig inte trygga att cykla i bredd. Män känner sig mer trygga än kvinnor (Figur 17). Manliga cyklister i åldern 56-64 år känner sig något tryggare än övriga cyklister (Figur 18). Cykelanvändning påverkar inte (Figur 19).

En stor del anser att cykelfartsgatan är en bra lösning mot cykling i blandtrafik (Figur 9).

#### 5.4.4 Sammanfattning av kommentarer

Nedan presenteras en sammanfattning av de kommentarer de svarande kunde lämna utöver enkätfrågorna.

## Regelverk, skyltning och utformning

De svarande efterfrågar tydlig skyltning som förklarar vad som gäller på gatan både för bilister och cyklister. Nuvarande utformning är inte tydlig utan ger upphov till osäkerhet. Cyklister vet inte att de ska cykla i mitten.

*Jag brukar cykla så långt till höger som möjligt för bilisterna bakom blir otåliga och arga annars. Jag förstod bara nu med denna enkät att tanken är att jag ska cykla i mitten. (Man, 25-34 år, cyklar 5-7 ggr/vecka)*

Cyklister som vet att de ska cykla i mitten känner sig i vägen.

*Jag har haft svårt att känna att jag har "rätt" att befinna mig där som cyklist. (Kvinna, 25-34 år, cyklar 5-7 ggr/veckan)*

I stället cyklar några så långt till höger i asfaltsremsan som möjligt, några cyklar rent av på kullerstenen. Andra känner sig tvingade att väja ut i kullerstenen för att släppa förbi omkörande bilister. I dessa fall uppger cyklister att kullerstenen är otrygg att cykla på och hal vid regn, Bredden på vissa av gatorna bidrar till att bilister gör farliga och nära omkörningar, medan bredden på asfaltsremsan inte tillåter omcykling.

*Livsfarliga! Bilisterna kör otåligt bakom och kör gärna om med minsta möjliga marginal, har flertalet gånger fått "kasta" mig åt sidan för att inte bli påkörd av bilist som vill förbi. (Kvinna, 35-44 år, cyklar 5-7 ggr/veckan)*

*De kanske kan fungera bättre om man sätter upp tydliga skyltar om vad som gäller. Ofta känner man sig nu tvingad att cykla på den guppiga gatstenen för att inte vara i vägen för bilisterna. (Kvinna, 45-55 år, 5-7 ggr/veckan)*

En del kommentarer berörde att utformningen kan vara svår att förstå som ovan cyklist. Det påpekas att många olika typer av cykelinfrastruktur i staden ökar otydligheten för alla trafikanter om vad som gäller. Kantstensparkeringen upplevs otrygg. Många cyklister väjer till höger vilket ökar risken att få en bildörr öppnad framför sig.

*[...] ligger så långt till höger som möjligt vilket skapar situationer för osäkra omkörningar och dessutom utsätter sig för risk att bli "dörrad". (Kvinna, 25-34 år, cyklar 5-7 ggr/vecka)*

## Otrygghet och konflikter

Cykelfartsgatan skapar otrygghet, stress och friktion mellan trafikslagen. Bilister förstår inte varför cyklister befinner sig mitt i gatan och försöker köra om. Det händer att bilister blir arga, tutar, ropar och kör precis bakom. En stor del av kommentarerna berörde att cyklister upplever sig otrygga i uppforsbackar där hastigheten naturligt blir lägre och känslan av att utgöra ett hinder för biltrafiken ökar. Bilarna ligger ofta otåligt tätt bakom vilket många cyklister upplever som stressigt och tvingar dem att cykla snabbare. Bilarna upplevs då som hotfulla och aggressiva och gatan som obehaglig och otäck.

*Otäckta att cykla på. Många bilister kör aggressivt och gör allt för att köra om. Många kör obehagligt nära, både bakom och i sidled, vilket gör att man känner sig aktivt rädd för alla bilar. (Kvinna, 25-34 år, 5-7 ggr/veckan)*

Cyklister är osäkra på om bilister kommer visa hänsyn, det krävs mod för att våga cykla i mitten. Speciellt otryggt är det när asfaltsremsan är förlagd till höger i körbana.

*[...] Är det däremot en uppförsbacke (som ovanför Olskroken) så är mitt hjärta i halsgropen av stress och nervositet. Där tränger sig ofta bilister och jag vågar inte ta plats i mitten. Där har de också bitvis lagt asfaltsbiten åt sidan så att bilister inbjuds att tränga sig förbi [...] (Man, 35-44 år, cyklar 2-4 ggr/veckan)*

### Bilarna hindrar framkomligheten

Bilister hindrar framkomligheten för cyklister. Utformningen är för smal för att cyklister ska kunna köra om bilister och kullerstenen försvårar omkörning när platsen är nog. Farthinder och övergångsställen skapar ryckig cykling med bromsning och acceleration om vart annat då cyklister fastnar bakom stannande bilar och det går långsamt. Rödljus, både i cykelfartsgatan och i anslutning till den, tvingar cyklister att fastna i bilköer och andas in avgaser.

*Störigt när man inte kommer förbi en bil för att de måste stanna pga köbildning. Eftersom det är för trångt plus kullersten där man skulle köra om i så fall. Man borde inte behöva stå i bilkö som cyklist. (Kvinna, 25-34 år, cyklar 2-4 ggr/vecka)*

### Barn

Några svarande menar att det inte är säkert för barn att cykla på gatan. De skulle aldrig låta sina barn cykla på den.

*[...] det är enligt mig för mycket att begära av 9+åriga barn att de ska vara så pass trafikmogna att de kan klara av att ta sig fram på en cykelfartsgata och de situationer som kan uppstå där med andra trafikanter. (Kvinna, 25-34 år, cyklar 5-7 ggr/vecka)*

### Fördelar med cykelfartsgator

Cyklister lyfter fram cykelfartsgator som positiva då de separerar cyklister och fotgängare. Bra kompromiss som ger cykeln plats och hänsyn i gatumiljön. Cyklister som är vana att cykla i blandtrafik ser positivt på att bli prioriterade på cykelfartsgatan. Utformningen blir bättre och bättre ju mer bilisterna vänjer sig vid utformningen. Gatorna upplevs som trygga där utformningen är så smal att bilister inte kan köra om. En cyklist påpekar att gatorna får en fin gestaltning.

*Brukar vara van med att cykla på bilgator, så att bli prioriterad enligt cykelfartsgatornas principer känns som ett plus i kanten [...] (Man, 35-44 år, cyklar 5-7 ggr/vecka)*

## Särskilt omnämnda gator

Utformningen på Redbergsvägen har fått mycket kritik på grund av uppförsbacken, rödljuset i mitten av uppförsbacken, den högerförlagda asfaltsremsan för cyklister och bredden som möjliggör snäva omkörningar. Likaså Karl Johansgatan nämns som obehaglig på grund av bredden som inbjuder till omkörning.

*[...] Det har hänt flera gånger att bilister vevar ner rutan och gapar åt en att man inte ska cykla på cykelfartsgator. Den som är vid Olskroken upp till Redbergsplatsen är dessutom horribelt dålig med rödljus mitt i backe, vilket gör det svårt att starta och få upp farten. Håller man inte bilisternas hastighet så blir de tyvärr sura och gör riskabla omkörningar. (Man, 35-44 år, cyklar 5-7 ggr/veckan)*

Västra Hamngatan nämns fungera bra med långsam hastighet, smal utformning och plan topografi. Några cyklister påpekar dock att de ofta fastnar i bilkö i anslutning till trafikljuset söderut och då väljer att cykla på trottoaren för att ansluta till cykelfältet.

## 6 Analys

### 6.1 Introduktion

I detta kapitel diskuteras resultat från intervjustudiens perspektiv på cykelfartsgatan, tillsammans med resultatet från enkätstudien. Dessa resultat ställs i förhållande till den teoretiska bakgrunden. På så sätt kan cykelfartsgatan som trafiklösning studeras utifrån tidigare forskning och i relation med resultat i genomförd studie.

### 6.2 Utformning av cykelfartsgatan

Cykelfartsgatans fysiska utformning ska uppmärksamma motortrafikanter att de delar körbana med cyklister. Den asfalterade delen omgiven av kullersten tvingar ut cyklisten framför motortrafiken så att hastigheten sänks till cykelfart. Utformning ska vara självförklarande där det är tydligt för trafikanter hur de ska agera på gatan. Syftet är också att skapa en miljö där cyklisterna upplever en större trygghet i blandtrafiken genom gatans distinkta utformning (Trafikkontoret, 2015). Genomförd enkätundersökning visar att det finns en osäkerhet kring vad som gäller på gatan. Både cyklisternas egna beteende och hur de upplever att motorfordon agerar i förhållande till dem. Från de intervjuades sida har man medvetet valt att inte förse gatan med anvisande skyltar. Utformningen med kullersten, asfaltsremsa, gatans bredd och upphöjda övergångsställen anses vara nog för att uppnå cykelfart och hänsyn.

Endast en minoritet av cyklisterna tycker att utformningen är helt självförklarande. Närmare hälften ansåg att den inte var tydlig (Figur 4). Det framgår att många cyklister trots allt inte förstår att de ska hålla sig i mitten och inte cykla på kullerstenen. Även om en stor del av cyklisterna ändå uppger att de cyklar i mitten av cykelfartsgatan (Figur 14) så skapar de högerorienterade cykelfartsgatorna osäkerhet kring huruvida cyklister ska väja till sidan för att släppa förbi bilister eller inte. De intervjuade hänvisar till Trafiklagstiftningen som säger att om omkörning är möjlig så får framförvarande trafikant inte hindra det. I praktiken innebär



det att på de breda, högerorienterade cykelfartsgatorna i Göteborg, så ska cyklister trots allt inte cykla i mitten av asfaltsremsa. De intervjuade håller med om att det går emot cykelfartsgatans syfte att cyklisternas ska bestämma tempot. De ifrågasätter skarpt cykelfartsgatans utformning på dessa gator. Det framhålls att för att cykelfartsgatan ska fungera så ska bredden på gatan inte möjliggöra omkörning. Det ska aldrig råda någon osäkerhet eller tvekan om det.

Cyklister efterfrågar skyltning som talar om vilka regler som gäller för trafikanter på cykelfartsgatan. Det cyklister efterfrågar liknar utformningen av en cykelgata. Med en cykelgata följer inte bara en skylt som indikerar ändrade vägförhållanden, utan med den också regler och ingen kullersten. Kullerstenen upplevs, precis som är syftet med den, som obehaglig att cykla på. Cyklister uppger att de blir tvungna att väja ut på den till följd av omkörande motorfordon.

Vid införandet av cykelfartsgatan i Göteborg fanns dock inte möjligheten att reglera en gata som cykelgata. Å andra sidan fanns möjligheten att skylta och reglera hastigheten genom lokala trafikföreskrifter som i Linköpings Kommun. Det alternativet valdes bort i Göteborg. Man menade att det är bättre att tillämpa trafiklugnande åtgärder än att införa en skarp hastighetsbegränsning.

Trafiklugnande åtgärder är ett bra sätt att öka trafiksäkerheten och andelen cyklister (Buehler & Dill, 2016, Hull & O'Holleran, 2014). Cykelfartsgatan har hastighetsbegränsningen 50 km/h där hastigheten begränsas med gatans utformning. På ett par av cykelfartsgatorna är det dock fullt möjligt att köra fortare än cykelfart och nå hastigheter på över 30 km/h. Det kan vara farligt. Cykelfart är 16 km/h (GCM-handbok, 2010). Cykling i blandtrafik är farligare än på separerad infrastruktur och ökar antalet olyckor (Teknisk handbok, 2020:2). Hastigheter över 20 km/h minskar chansen att överleva en kollision med ett motorfordon (Trafikverket & SKL, 2008). Risken för allvarligt krockvåld och att en uppfattad olycksrisk minskar människors benägenhet att cykla, gör gällande att Göteborg borde åtgärda de breda cykelfartsgatorna och sänka hastighetsbegränsningen (Hull & O'Holleran, 2014).

Cykelgatan är en 30 km/h-gata. Det är enligt de intervjuade för högt och hastigheter under 30 km/h uppskattas mer av cyklister (Mertens et al., 2017). Men oavsett körhastighet så har cykelgatan den efterfrågade fördelen med särskilda regler. I andra länder där cykelgatan tillämpas har den också rönt stora framgångar vad gäller nöjdhet och ökad andel cyklister (Blitz et al., 2020, Minikel, 2012). Cykelgatan är tydlig med att cykeln är prioriterad. Det uttalade målet i den nya regleringen är också att gatutypen ska främja cykling.

Cykelfartsgatan i Göteborg däremot har enligt en av de intervjuade, utvecklats till en metod för att undvika att bygga bra cykelinfrastruktur. Cykelgatan är vidare en billigare lösning än cykelfartsgatans dyra material- och anläggningskostnader.

### 6.3 Trygghet på cykelfartsgatan

För att kunna öka antalet cykelresor behöver staden bygga cykelinfrastruktur som attraherar en bredare variation av cyklister. Enkäten visar att Göteborg, i enlighet med andra cykelorienterade städer, har lika många cyklande män som kvinnor (Pucher & Buehler, 2008) och stor andel äldre cyklister (Aldred, Woodcock & Goodman, 2016). Däremot cyklar män i

Göteborg betydligt oftare och äldre människor i avsevärt större utsträckning än yngre (Figur 3).

Som framkom i den inledande teorin uppnås en högre andel cyklister med cykelspecifik infrastruktur (Nello-Deakin, 2020). Cyklister efterfrågar särskilt cykelinfrastruktur som är separerad från biltrafik (Winter et al., 2011). Cykelfartsgatan är förvisso en typ av cykelinfrastruktur, men är i grunden en blandtrafikgata. Att cyklisterna ändå upplever cykelfartsgatan som relativt trygg (Figur 10,12) bekräftar tidigare studier om att lägre trafikvolym och hastigheter ökar cyklisters upplevda trygghet (Pucher & Buehler, 2008).

Män upplever cykelfartsgatorna som något tryggare än kvinnor (Figur 10,12, 14, 17). Det bekräftar tidigare studier där kvinnor tenderar att uppleva trafik som mer skrämmande än män (Chataway et al., 2014). Tidigare forskning har sett samband mellan män, framför allt yngre, och ökat riskbeteende i trafiken (Useche et al., 2018). Ett visst samband kunde bekräftas där män kände sig något tryggare än kvinnor att cykla i mitten och cykla i bredd på cykelfartsgatan. Ålder hade däremot ingen påverkan. Studien kunde i enlighet med tidigare forskning se ett visst samband mellan större cykelanvändning och upplevd trygghet (Chataway et al., 2014). De som cyklade oftare uppgav i större utsträckning att det cyklade i mitten av cykelfartsgatan (Figur 16). Det kan också kopplas till ett ökat riskbeteende vilket också bekräftar tidigare forskning (Useche et al., 2018).

Den främsta orsaken till att cyklister upplever cykelfartsgatorna som otrygga är samspelet med motorfordon. Det är i enlighet med forskning som visar att cykling i blandtrafik är en avskräckande faktor som ökar känslan av otrygghet för cyklister (Pucher & Buehler, 2008). En stor del av cyklisterna upplever inte att bilisterna visar hänsyn (Figur 5). Särskilt obehag upplever cyklister vid snäva omkörningar. Det är speciellt ett problem där gatans bredd och högerorientering gör det svårt att känna att man har rätt att befinna sig framför bilar. Särskilt obehagligt och stressigt är det på cykelfartsgator i uppförslutning. Att en stor del cyklister ändå uppgav att de kände sig trygga med att cykla på en mycket bred cykelfartsgata kan bero på att gatan är bred nog att tillåta omkörning med bättre marginal (Figur 12). På så sätt upplever sig inte cyklister lika mycket i vägen.

Cykelfartsgator bör inte anläggas i miljöer där många barn använder vägsträckan. Dock får barn över 8 år enligt lag inte cykla på gångbanan (NTF, u.å.a). 9 åringar ska därmed cykla i blandtrafik. Cykelprogrammet säger samtidigt att utformningen av cykelvägnätet som princip ska vara sådan, att barn i 10-12 års ålder kan cykla själva (Trafikkontoret, 2015). Både cyklister och de intervjuade ifrågasätter cykelfartsgatans lämplighet ur ett barnperspektiv. Enda svaret från intervjustudien är att det är en nödlösning.

#### 6.4 Prioriteringar och politik i trafikplaneringen

Både Göteborgs Stads trafikstrategi och cykelprogram framhåller vikten av god framkomlighet och möjlighet att ta sig fram snabbt i cykelvägnätet. Det är viktigt då framkomlighet och kontinuitet har betydelse för människors val att cykla (Heinen et al., 2010, Hausteina et al., 2020. Hull & O'Holleran, 2014). Cykelfartsgatan ska också erbjuda cyklister bättre framkomlighet än en blandtrafikgata. Cyklister tycker att cykelfartsgatan varken bidrar eller minskar framkomligheten (Figur 7). Däremot är det många som upplever att bilarna

utgör ett hinder för de som cyklande. De fastnar i köer bakom bilar vid trafikljus och farthinder. Studier visar att människor oftare väljer cykeln som färdmedel om det går snabbt och gärna snabbare än andra transportmedel (Song et al., 2013, Heinen et al., 2010). Cykelfartsgatan kan därigenom vara en sämre lösning för cyklisters framkomlighet än blandtrafikgatan.

Från de intervjuades sida kan två prioriteringar i trafikplaneringen skönjas; ökad framkomlighet och sänkt hastighet. Den ena sidan anser att cykelfartsgatan är en sämre lösning då den snarast försämrar framkomligheten för cyklister. Den andra sidan anser att alla trafikanter borde framföras långsammare, att man måste acceptera sämre framkomlighet i täta stadsmiljöer. De centrala delarna av staden ska formas för de gående. Gående och vistelse är vidare anledningen till att cykelfartsgatan överhuvudtaget kom till. Utrymme skulle inte tas från dessa till fördel för en cykelbana. Prioriteringsordningen av trafikslagen i trafikstrategin befäster det likaså. I verkligheten visar budgeten från kommunfullmäktige dock att hållbara trafikslag inte längre har främsta prioritet, utan att alla trafikslag ska prioriteras i lika hög grad. Ett sådant resonemang leder sannolikt till att störst går först, det vill säga personbilstrafiken.

Dessa låga politiska ambitioner bekräftas av de intervjuade. Planeringsprocesserna ska gå snabbt och framgång mäts i meter cykelväg. Politiker vågar inte ta besvärliga strider. Det märks inte minst vad gäller parkeringsplatser. En gemensam faktor för alla cykelfartsgator är att de har långsgående bilparkering. Utan dessa hade cykelbanor rymts på bägge sidor. Det vore också helt i linje med forskningen om cyklisters preferens för separerad cykelinfrastruktur (Winters et al., 2020). Likaså trafikstrategins samt cykelprogrammets separeringsprincip (Trafikkontoret, 2014, Trafikkontoret, 2015). Cyklister väljer också hellre cykelvägar utan gatuparkering än de med (Buehler & Dill, 2016, Heinen et al., 2010). Gatuparkering är oavsett Göteborg Stads parkeringspolicys mål om färre parkeringstal, en svår politisk fråga. Egentligen faller här hela argumentet om att Göteborgs täta stadsmiljöer just saknar utrymme för cykelbanor. Cykeln tycks, trots stadens höga ambitioner om hållbart resande, ändå i realiteten ha lägre prioritet än bilen.

Det borde vara av stor vikt för Göteborgs Stad att hålla sig till cykelprogrammet för att uppnå målet att tredubbla antalet cykelresor fram till 2025 (Trafikkontoret, 2015). Hur cykeln behandlas i trafikplaneringen har visat sig vara en avgörande faktor för att öka cyklingen (Koglin, 2015, Carstensen et al., 2015). Antalet cyklister påverkas av hur cykling uppfattas i samhället. Trots att människor föredrar separerad cykelinfrastruktur (Pucher & Buehler, 2008, Winters et al., 2011) så har byggandet av cykelinfrastruktur överlag en normaliserande inverkan på människor syn på cykeln som färdmedel (Haustein et al., 2020).

En fördel med cykelfartsgatan är att den synliggör cykeln i trafiken. Den kan vara ett steg på vägen att ta utrymme från motorfordon till förmån för cykeln. Sådana åtgärder tros effektivt kunna minska bilismen (Nello-Deakin, 2020) vilket vore i linje med målet om ett transporteffektivt samhälle (Regeringskansliet, 2019). På så sätt kan cykelfartsgatan rubba det maktövertag bilen fått i trafikplaneringen (Carstensen et al., 2015). Begränsningar för biltrafiken tros vara nyckeln till framgångsrika cykelstäder (Song et al., 2013, Pucher & Buehler, 2008, Carstensen et al., 2015). Cykelfartsgatan kan utgöra en sådan begränsning.

## 6.5 Förutsättningar för cykelfartsgatan

Cyklister har en blandad inställning till cykelfartsgatorna vad gäller funktion och trygghet. Många är ändå helt eniga om att cykelfartsgatan är en bra lösning när cykelbana inte kan anläggas (Figur 9). Detta beror dock på vilken gata som åsyftas. Flera cyklister berörde i positiva ordalag Västra Hamngatan. Gatan fick trots det blandat omdöme vad gäller upplevd trygghet (Figur 10). Redbergsvägen får i motats utstå mycket kritik. Det beror till stor del på gatans bredd, högerorienterade cykelfartsgata och uppförslutning. Ur intervjustudien understryks det också att cykelfartsgatan ursprungligen togs fram för en specifik gata, Västra Hamngatan, och hur viktigt det är att se till gatans specifika förutsättningar. Att gatan inte anses ha tillräckligt med yta för en cykelbana är inte tillräcklig anledning för en cykelfartsgata. Topografi, bredd och placering av asfaltsremsan är av stor betydelse. Likaså antalet cyklister och bilar.

Gemensamt för Västra och Östra Hamngatan är att de har förhållandevis många cyklister och få bilister i jämförelse med de övriga tre cykelfartsgatorna. Det är också i många fall grundkonceptet för att en cykelgata ska anses fungera, att förhållandet mellan cyklar och bilar ska vara ungefär 2:1 (Cronqvist, 2018, Delbressine, 2013). Likaså visar forskning att cykelprioriterande gator måste minska motortrafikmängden för att fylla sin funktion (Surkan, 2016). Därav är det viktigt att cykelfartsgator inte anläggs som ett alternativ till cykelbana på vägsträckor där få cyklister färdas bland många bilister. För att en cykelfartsgata ska fungera bra krävs helt enkelt att cyklister cyklar på den. För att i sin tur locka cyklister att cykla på den måste cykelfartsgatan utformas i enlighet med utformningsprinciperna i Teknisk handbok (2020:2).

Cyklister anser inte att cykelfartsgatan bidrar till att cykeln lyfts i trafikplaneringen (Figur 8). Cykelfartsgatorna i Göteborg bidrar, med resultatet i hand, heller knappast till att fler lockas att cykla, vilket effekten har varit av cykelgator i andra europeiska städer (Blitz et al., 2020, Cronqvist, 2018). Att öka antalet cyklister är å andra sidan inte ambitionen med cykelfartsgatan. Men för att nå dess syfte om ökad framkomlighet och säkerhet för cyklister måste den erbjuda cyklister högre prioritet än dagens design. Därav vore det rimligt för Göteborgs Stad att överväga cykelgatans utformning. Avsaknad av kullersten skulle även möjliggöra omcykling av långsamma bilar och cyklister samt möjlighet att väja till sidan för att släppa förbi bakomvarande trafikanter. Kanske hade cyklister också känt sig trygga nog att cykla i bredd i motsats till cykelfartsgatan.

Med cykelgatans utformning kan fler lockas att cykla. Det i sin tur har samhällsekonomiska och miljömässiga fördelar och är inte minst hälsofrämjande för individen (Pucher & Buehler, 2008, Trafikverket, 2010, Heinen et al., 2010, Koglin, 2015). Fler cyklister har också en trafiklugnande inverkan och minskar risken för allvarliga trafikolyckor för alla trafikslag (Marshall & Garrick, 2011). Fler cyklister behövs för att nå trafikstrategins ambition om ett hållbart transportsystem (Trafikkontoret, 2014).

## 7 Slutsats och vidare forskning

### 7.1 Slutsats

Cykelfartsgatan anläggs i miljöer där man inte vill ta utrymme från gående och vistelse. Gemensamt för alla cykelfartsgator i Göteborg är dock att en cykelbana skulle kunna adderas om längsgående gatuparkeringen togs bort. Trots trafikstrategins och cykelprogrammets prioritering av hållbart resande och framkomlighet för cykeltrafik, hamnar cykeln bakom bilen i prioriteringsordningen. Den låga pallplatsen beskylls den politiska viljan. Politiker tar inte den striden som krävs för att minska gatuparkeringen. Planeringsprocesserna går fort och det är viktigare att presentera ett resultat än produktens kvalitet.

Cykelfartsgatans fysiska utformning ska vara självförklarande varvid kompletterande skyltning inte anses nödvändigt. Utformningen tvingar cyklisten att cykla framför motortrafiken så att hastigheten sänks till cykelfart. Cyklister upplever trots det inte att det är tydligt hur trafikanter ska agera på gatan. De oklara förhållningsreglerna ger upphov till osäkerhet. Cyklisterna uppger att de cyklar som man ska, i mitten av cykelfartsgatan. Dock gör gatornas bredd och cykelfartsgatans högerorientering i körfältet, att obehagliga och snäva omkörningar blir möjliga. Cyklister vill i så fall hellre se en cykelfartsgata som är såpass bred att den tillåter omkörning med bra marginal.

Cykelfartsgatan passar framför allt män, och i viss mån frekventa cyklister, bättre. Män känner sig tryggare och frekventa cyklister, samt män, cyklar mer som utformningen eftersträvar. Ålder har ingen signifikant påverkan på upplevelsen av cykelfartsgatan. Kvinnor och yngre åldersgrupper cyklar mindre ofta. Cykelfartsgatan behöver därmed få en tryggare utformning för att fungera bättre som trafiklösning för i synnerhet kvinnor.

Många cyklister tycker förvisso att cykelfartsgatan är en bra lösning där cykelbana inte går att anlägga, men att den har många brister på vissa vägsträckor. Där cyklister särskilt poängterar problem, är också där cykelfartsgatan inte uppfyller de utformningsprinciper som Trafikkontoret tagit fram. Det poängteras från planerarens synvinkel, hur viktigt det är att se till den specifika gatans förutsättningar. För att cykelfartsgatans ska fungera som tänkt, måste den allra främst hållas tillräckligt smal för att omöjliggöra omkörning.

Det cyklister efterfrågar påminner om beskrivningen av en cykelgata. Cyklister önskar skyltar som tydliggör förhållningsreglerna på gatan och flera skyr kullerstenen. Den mer prioriterade roll, som en cykelgata erbjuder cyklister, är inte cykelfartsgatans funktion. Cykelfartsgatan är en kompromiss där cyklisterna drog det kortaste strået. Ordet cykel i cykelfartsgatan ger kanske cyklister falska förhoppningar om deras prioritet på vägsträckan.

Cykelfartsgatan är inte en cykellösning, utan just det den utger sig för att vara, en nödlösning. Däremot har cykelgatan potential att bli den trafiklösning som cyklister efterfrågar. Cykelgatan bör då ha en hastighetsbegränsning som representerar cykelfart, 20 km/h, för högre trafiksäkerhet och trygghet.

Baserat på resultatet från på denna studie finns det en trafiklösning mellan blandtrafikgata och separerad cykelinfrastruktur, som cyklister anser acceptabelt trygg. Cykelfartsgatan, och särskilt cykelgatan, är under rätt förutsättningar, ett godtagbart alternativ i täta stadsmiljöer.

Den främsta nackdelen anser cyklister vara otrygghet vid tätt bakomvarande och omkörande motorfordon. Ur planeringssynpunkt är det brister i planeringsprocessen och låga politiska ambitioner som utgör den främsta nackdelen. Fördelen med cykelfartsgatan är att den uppskattas mer av cyklister än en blandtrafikgata och att mindre utrymmer i stadsmiljön behöver avvaras för trafik.

## 7.2 Vidare forskning

Det finns ingen tidigare publicerad forskning specifikt kring cykelfartsgator. Forskningen om cykelgator är också begränsad och uttalar sig bara i generella drag. Därmed finns det en stor kunskapslucka att fylla om cykelfartsgatan och andra cykelprioriterande trafiklösningar. Denna studie har enbart gett en fingervisning om cyklisters upplevelse av cykelfartsgatan. Den har inte på ett djupare plan berört hur olika typer av cyklister upplever cykelfartsgatans funktion och trygghet. Många städer världen över vill öka andelen resor med cykel och det är av vikt att utveckla attraktiv cykelinfrastruktur. Lösningar som cykelfartsgatan och cykelgatan är tänkbara alternativ, särskilt i befintliga gatumiljöer. Därmed är det viktigt att utreda vilken utformning av olika cykelprioriterande gator som upplevs mest positivt av användarna, cyklisterna själva.

Denna studie har inte heller undersökt hur bilister och fotgängare upplever cykelfartsgatan. De delar stadsutrymmet med cyklister. Framtida forskning kan undersöka hur bilister och fotgängare upplever cykelfartsgatan.

## 8 Källförteckning

### 8.1 Tryckta källor

- Aldred, R., Woodcock, J., & Goodman, A. (2016). Does More Cycling Mean More Diversity in Cycling? *Transport Reviews*, 36(1), 28-44.
- Blitz, A., Busch-Geertsema, A., & Lanzendorf, M. (2020). More Cycling, Less Driving? Findings of a Cycle Street Intervention Study in the Rhine-Main Metropolitan Region, Germany. *Sustainability*, 12(3), 805.
- Boréus, K. & Bergström, G. (2018). *Textens mening och makt*. 4 uppl. Lund: Studentlitteratur.
- Buehler, R., & Dill, J. (2016). Bikeway Networks: A Review of Effects on Cycling. *Transport Reviews*, 36(1), 9-27.
- Carstensen, T., Olafsson, A., Bech, N., Poulsen, T., & Zhao, C. (2015). The spatio-temporal development of Copenhagen's bicycle infrastructure 1912-2013. *Geografisk Tidsskrift*, 115(2), 142-156.
- Chataway, E., Kaplan, S., Nielsen, T., & Prato, C. (2014). Safety perceptions and reported behavior related to cycling in mixed traffic: A comparison between Brisbane and Copenhagen. *Transportation Research. Part F, Traffic Psychology and Behaviour*, 23, 32-43.
- Diepstraten, D. (2012). *Evaluatiestudie fietsstraat noord-zuid. 'Een inspiratiebron voor de fietsstraat oost-west'*. Gemeente Oss
- Dill, J., Mcneil, N., Broach, J., & Ma, L. (2014). Bicycle boulevards and changes in physical activity and active transportation: Findings from a natural experiment. *Preventive Medicine*, 69(SS), S74-S78.
- Ejvegård, R. (2009). *Vetenskaplig metod*. Lund: Studentlitteratur
- Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H., Towns, A.E. & Wängnerud, L. (2017). *Metodpraktikan: konsten att studera samhälle, individ och marknad*. (Femte upplagan). Stockholm: Wolters Kluwer
- Flyvbjerg, B. (2006). Five misunderstandings about case-study research. *Qualitative Inquiry*, 12(2), 219-245.
- Haustein, S., Koglin, T., Nielsen, T., & Svensson, &. (2020). A comparison of cycling cultures in Stockholm and Copenhagen. *International Journal of Sustainable Transportation*, 14(4), 280-293.
- Heinen, E., Van Wee, B., & Maat, K. (2010). Commuting by Bicycle: An Overview of the Literature. *Transport Reviews*, 30(1), 59-96.
- Hull, A., & O'Holleran, C. (2014). Bicycle infrastructure: Can good design encourage cycling? *Urban, Planning and Transport Research*, 2(1), 369-406.
- Koglin, T. (2015). Véломobility and the politics of transport planning. *GeoJournal*, 80(4), 569-586.
- Lundin, P. (2008). *Bilsamhället: Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*.
- Marshall, W., & Garrick, N. (2011). Research Article: Evidence on Why Bike-Friendly Cities Are Safer for All Road Users. *Environmental Practice*, 13(1), 16-27
- Merriam, S., & Nilsson, B. (1994). *Fallstudien som forskningsmetod*. Lund: Studentlitteratur

Mertens, L., Compennolle, S., Deforche, B., Mackenbach, J., Lakerveld, J., Brug, J., Van Dyck, D. (2017). Built environmental correlates of cycling for transport across Europe. *Health & Place*, 44(44), 35-42.

Minikel, E. (2012). Cyclist safety on bicycle boulevards and parallel arterial routes in Berkeley, California. *Accident Analysis and Prevention*, 45, 241-247.

Nello-Deakin, S. (2020). Environmental determinants of cycling: Not seeing the forest for the trees? *Journal of Transport Geography*, 85, 1-3.

Song, Y., Preston, J., & Brand, C. (2013). What Explains Active Travel Behaviour? Evidence from Case

Studies in the UK. *Environment and Planning. A*, 45(12), 2980-2998.

Surkan, D. (2016). The Effectiveness of Saskatoon's Bicycle Boulevard. *USURJ: University of Saskatchewan Undergraduate Research Journal*, 2(2), USURJ: University of Saskatchewan Undergraduate Research Journal, 06/07/2016, Vol.2(2).

Useche, S., Montoro, L., Alonso, F., & Tortosa, F. (2018). Does gender really matter? A structural equation model to explain risky and positive cycling behaviors. *Accident Analysis and Prevention*, 118, 86-95.

Winters, M., Davidson, G., Kao, D., & Teschke, K. (2011). Motivators and deterrents of bicycling: Comparing influences on decisions to ride. *Transportation*, 38(1), 153-168.

World Commission on Environment and Development. (1987). *Our common future*. Nairobi: United Nations Environment Programme

## 8.2 Digitala källor

Belgisch staatsblad. (2012). *Wetten, decreten, ordinannanties en verordeningen lois, decrets, ordonnances et reglements*. <https://wegcode.be/pdf/wijzigingen/KB011275/171212.pdf> (Hämtad 2021-04-16)

Cronqvist, L. (2018). *Cykelgator – en studie av cykelgatans förutsättningar i den svenska trafikmiljön*. [https://www.trafikverket.se/contentassets/a7cdce8970c64498aefb34d134d91de8/trv\\_17\\_23142\\_cykelgator\\_slutrapport\\_180202.pdf](https://www.trafikverket.se/contentassets/a7cdce8970c64498aefb34d134d91de8/trv_17_23142_cykelgator_slutrapport_180202.pdf) (Hämtad 2021-04-01)

Cycling Embassy of Denmark. (u.å). *Cykelgader*. <https://idekatalogforcykeltrafik.dk/cykelgader/> (Hämtad 2021-04-15)

Dahmström, K. (2004). *Något om webbenkäter*. Stockholms Universitet, statistiska institutionen. <http://gauss.stat.su.se/gu/gk1/kdwebbenkater.pdf> (Hämtad 2021-04-29)

Delbressine, R. (2013). *The traffic safety of bicycle streets in the Netherlands*. Delft University of technology: Masteruppsats. <https://repository.tudelft.nl/islandora/object/uuid:f3861d56-2ab9-4e33-b597-35c27d8943b8/datastream/OBJ> (Hämtad 2021-04-30)

GCM-handbok. (2010). *GCM-hanbok. Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus*. Trafikverket. [https://www.trafikverket.se/contentassets/2f3d3b73236441d9a0ba74559875d95f/gcm\\_handbok.pdf](https://www.trafikverket.se/contentassets/2f3d3b73236441d9a0ba74559875d95f/gcm_handbok.pdf) (Hämtad 2021-04-02)

Göteborgs Stad. (u.å). *Fakta om cykelstaden*. <https://goteborg.se/wps/portal/start/gator-vagar-och-torg/cykling-och-cykelvagar/statistik-om-cyklandet> (2021-04-17)



- Göteborgs Stad (2017). *Yttrande över promemoria om cykelregler (dnr N2017/03102/TIF)*.  
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/Press/Pressmeddelanden/2020/har-ar-nya-vagmarket-for-cykelgata/> (Hämtad 2021-04-30)
- Göteborgs Stad. (2019). *Utvärdering av pendelcykelstråk och cykelöverfarter 2019*.  
[https://goteborg.se/wps/wcm/connect/f9052f80-5f4c-433e-ba1a-b1ac23591239/Utva%CC%88rdering+pendelcykelstra%CC%8Ak+och+cykelo%CC%88verfarter+2019\\_reviderad\\_okt20.pdf?MOD=AJPERES](https://goteborg.se/wps/wcm/connect/f9052f80-5f4c-433e-ba1a-b1ac23591239/Utva%CC%88rdering+pendelcykelstra%CC%8Ak+och+cykelo%CC%88verfarter+2019_reviderad_okt20.pdf?MOD=AJPERES) (Hämtad 2021-04-29)
- Göteborgs Stad. (2020). *Cykelundersökning 2020. Vad Göteborgarna tycker om att cykla i Göteborg*.  
[https://goteborg.se/wps/wcm/connect/d0e33fa0-e5ef-48ec-803c-7472460cd2fd/Rapport+cykelunders%C3%B6kning+2020\\_Slutversion.pdf?MOD=AJPERES](https://goteborg.se/wps/wcm/connect/d0e33fa0-e5ef-48ec-803c-7472460cd2fd/Rapport+cykelunders%C3%B6kning+2020_Slutversion.pdf?MOD=AJPERES)  
(Hämtad 2021-04-17)
- Handelshögskolan. (2021). *Fakta och historia*. <https://www.gu.se/handelshogskolan/om-oss/fakta-och-historia> (Hämtad 2021-04-27)
- Kaupunkisuunnitteluvirasto. (2016). *Pyöräliikenteensuunnitteluohje*.  
[https://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Esitys/2016/Ksv\\_2016-04-19\\_Kslk\\_13\\_EI/435D7F6C-9CB3-4C7F-8872-05644902223D/Liite.pdf](https://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Esitys/2016/Ksv_2016-04-19_Kslk_13_EI/435D7F6C-9CB3-4C7F-8872-05644902223D/Liite.pdf) (Hämtad 2021-04-14)
- Linköpings Kommun. (2008). *Cykelplan för Linköping*.  
[https://www.linkoping.se/contentassets/6435e34d0e904c6c916dbf0e000e4560/cykelplan\\_del\\_1.pdf?49bee4](https://www.linkoping.se/contentassets/6435e34d0e904c6c916dbf0e000e4560/cykelplan_del_1.pdf?49bee4) (Hämtad 2021-05-01)
- Stadsledningskontoret. (2021), *Befolkningsprognos 2021-2040*.  
[https://goteborg.se/wps/wcm/connect/3f124c56-985b-4c45-8b6f-3fdd6f027c36/Kommunprognos+2021.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT\\_TO=url&CACHEID=ROOTWORKSPACE-3f124c56-985b-4c45-8b6f-3fdd6f027c36-nw2IM0rteborgs%20befolkning%20%C3%B6kar%20enligt%20den,p%20%C3%A5%20drygt%206%20400%20personer](https://goteborg.se/wps/wcm/connect/3f124c56-985b-4c45-8b6f-3fdd6f027c36/Kommunprognos+2021.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=ROOTWORKSPACE-3f124c56-985b-4c45-8b6f-3fdd6f027c36-nw2IM0rteborgs%20befolkning%20%C3%B6kar%20enligt%20den,p%20%C3%A5%20drygt%206%20400%20personer) (Hämtad 2021-03-30)
- Nrk. (2016). *Stavanger får landets første sykkelprioriterte gate*. Publicerad 3.6.2016.  
<https://www.nrk.no/rogaland/stavanger-far-landets-forste-sykkelprioriterte-gate-1.12978133> (Hämtad 2021-04-16)
- NTF. (u.å.a) *Lagar och regler - Trafikregler för cyklister och mopedister*.  
<https://ntf.se/konsumentupplysning/lagar-och-regler/cykel-moped-mm/#:~:text=Om%20det%20%C3%A4r%201%C3%A4mpligare%20med,p%20%C3%A5%20v%C3%A4gen%20ska%20v%C3%A4ggen%20anv%C3%A4ndas> (Hämtad 2021-05-02)
- NTF. (u.å.b) *Cyklister*. <https://ntf.se/ntf-anser/cyklister> (Hämtad 2021-05-06)
- Teknisk handbok. (2019:1). *Teknisk handbok*. Göteborgs Stad. <https://2019-1.tekniskhandbok.goteborg.se/> (Hämtad 2021-04-09)
- Teknisk handbok. (2020:2). *Teknisk handbok*. Göteborgs Stad.  
<https://tekniskhandbok.goteborg.se/Arkiv/2020-2/> (Hämtad 2021-04-09)
- Trafikkontoret, (2014a), *Göteborg 2035 – Trafikstrategi för en nära storstad*. Dnr 0894/11.  
[https://goteborg.se/wps/wcm/connect/32f1301c-7e10-4f6d-a0fa-ee4f1c2f3f3a/Trafikstrategi\\_Slutversion\\_swe\\_web\\_140402.pdf?MOD=AJPERES](https://goteborg.se/wps/wcm/connect/32f1301c-7e10-4f6d-a0fa-ee4f1c2f3f3a/Trafikstrategi_Slutversion_swe_web_140402.pdf?MOD=AJPERES) (Hämtad 2021-03-29)

- Trafikkontoret. (2014b). *Trafikrapport*. Göteborgs Stad.  
[https://goteborg.se/wps/wcm/connect/382ee2b8-3d1c-4705-9274-ec0a4d82192e/Trafikrapport\\_2014\\_web.pdf?MOD=AJPERES](https://goteborg.se/wps/wcm/connect/382ee2b8-3d1c-4705-9274-ec0a4d82192e/Trafikrapport_2014_web.pdf?MOD=AJPERES) (Hämtad 2021-04-14)
- Trafikkontoret, (2015a), *Cykelprogram för en nära storstad 2015-2021*, Rapport 2:2015. Göteborg:Trafikkontoret. [https://goteborg.se/wps/wcm/connect/538134e2-844e-4e46-acc4-fe74a673cefb/Cykelprogram\\_antagen\\_web\\_FINAL.pdf?MOD=AJPERES#:~:text=Cykelprogram%20f%C3%B6r%20en%20n%C3%A4ra%20storstad%202015%E2%80%932025%20beskriver%20hur%20G%C3%B6teborg,tredubbla%20cykelresorna%20till%20C3%A5r%202025](https://goteborg.se/wps/wcm/connect/538134e2-844e-4e46-acc4-fe74a673cefb/Cykelprogram_antagen_web_FINAL.pdf?MOD=AJPERES#:~:text=Cykelprogram%20f%C3%B6r%20en%20n%C3%A4ra%20storstad%202015%E2%80%932025%20beskriver%20hur%20G%C3%B6teborg,tredubbla%20cykelresorna%20till%20C3%A5r%202025) (Hämtad 2021-03-31)
- Trafikkontoret. (2015b). *Redbergsvägen. Cykelfartsgata*. Erhållen från Junemo, M., enhetschef på Trafikkontoret 2021-05-03
- Trafikkontoret. (2015c). *Mariagatan, Älvsborgsplan Trafikförslag med stadsmiljöåtgärder*. Erhållen från Junemo, M., enhetschef på Trafikkontoret 2021-04-29
- Trafikkontoret. (2016a). *Trafik- och resandeutveckling 2016*.  
<https://goteborg.se/wps/wcm/connect/866c6249-4a74-4d92-8d3b-36c7b89ca03f/Trafik+och+resandeutveckling+2016+WEBB.pdf?MOD=AJPERES> (Hämtad 2021-04-14)
- Trafikkontoret. (2016b). *Utvärdering av Västra Hamngatan som cykelfartsgata*. Göteborg:HKL research. <https://cutt.ly/lbrRUCm> (Hämtad 2021-04-27)
- Trafikkontoret. (2016c). *Göteborgs stad Trafikkontoret Redbergsvägen uppföljning 2016*.  
<https://cutt.ly/FbrR3T0> (Hämtad 2021-04-27)
- Trafikkontoret. (2019). *Cykelfartsgata Karl Johansgatan*. Erhållen från Junemo, M., enhetschef på Trafikkontoret 2021-04-28
- Trafikkontoret. (2021). *Trafik- och resandeutveckling 2020*.  
[https://goteborg.se/wps/wcm/connect/17c52d1f-3a52-42a0-8d39-a6b7360dafed/TRU\\_2020\\_slutversion.pdf?MOD=AJPERES](https://goteborg.se/wps/wcm/connect/17c52d1f-3a52-42a0-8d39-a6b7360dafed/TRU_2020_slutversion.pdf?MOD=AJPERES) (Hämtad 2021-04-03)
- Trafikverket. (2010). *Gå och cykla för ökad hälsa*. [https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11060/RelatedFiles/100304\\_ga\\_och\\_cykla\\_for\\_bättre\\_halsa.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11060/RelatedFiles/100304_ga_och_cykla_for_bättre_halsa.pdf) (Hämtad 2021-05-09)
- Trafikverket & SKL. (2008). *Rätt fart i staden. Hastighetsnivåer i en attraktiv stad*. Vägverket & Sveriges Kommuner och Regioner.  
[https://www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/ratt\\_fart\\_i\\_staden.pdf](https://www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/ratt_fart_i_staden.pdf) (Hämtas 2021-04-10)
- Transportstyrelsen. (2020). *Här är det nya vägmärket för cykelgata*.  
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/Press/Pressmeddelanden/2020/har-ar-nya-vagmark-et-for-cykelgata/> (Hämtad 2021-04-30)
- TRAST. (2015). *Trafik för en attraktiv stad*. Trafikverket, Boverket & Sveriges Komunner och Landsting. Handbok utgåva 3.  
[https://www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/trast3\\_handbok\\_ny.pdf](https://www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/trast3_handbok_ny.pdf) (Hämtad 2021-04-10)
- TØI. (2016). *Evaluering av «Shared space»-områder i Norge*. (rapport 1511/2016). Oslo.  
<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=44676> (Hämtad 2021-04-04)

TØI. (2020). *Sykkelgate*. Tiltakskatalog for transport og miljø. <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-3-tilrettelegging-sykkel/b-3-8/#:~:text=Torggata%20i%20Oslo%20er%20ofte,s%C3%A5kalt%20g%C3%A5%2D%20og%20sykkelprioritert%20gate> (Hämtad 2021-04-15)

Odense Kommune. (2016). *Cykelgade i Odense – evaluering*. <http://asp.vejtid.dk/Artikler/2017/05/8687.pdf> (Hämtad 2021-04-15)

Ramboll. (2020). *Cykelgator – En del av omställningen av transportsystemet efter pandemin?* [Webbinarium] 2020-09-02. <https://register.gotowebinar.com/recording/recordingView?webinarKey=4617695258364735755&registrantEmail=aurelia.ingelvide%40gmail.com> (Hämtad 2021-04-17)

Regeringskansliet. (2019). *Transporteffektivitet*. <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transportsektorn-staller-om-for-klimatet/transporteffektivitet/> (Hämtad 2021-05-06)

Regeringskansliet. (2020). *Cykelgator ska underlätta för cykeltrafik*. <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/10/cykelgator-ska-underlatta-for-cykeltrafik/> (Hämtad 2021-04-01)

Sykkelhåndboka. (2014). *Statens vegvesen*. <https://www.vegvesen.no/attachment/69912> (Hämtad 2021-04-16)

SOU. (2012). *Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv*. SOU 2012:70 <https://www.regeringen.se/49bbab/contentassets/c9063c5337cf4e7099505a6125da8a03/okad-och-sakrare-cykling---en-oversyn-av-regler-ur-ett-cyklingsperspektiv-del-2-av-2-bilagor-sou-201270>

1177 Vårdguiden. (2020). *Rörelse är livsviktigt*. <https://www.1177.se/liv--halsa/traning-och-fysisk-halsa/rorelse-ar-livsviktigt/> (Hämtad 2021-03-31)

Vejdirektoratet. (2017). *Cykelvenlig infrastruktur*. [https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/publications/cykelvenlig\\_infrastruktur.pdf](https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/publications/cykelvenlig_infrastruktur.pdf) (Hämtad 2021-04-15)

VTI. (2008). *Cykelfartsgata på Hunnebergs- och Klostergatan i Linköping – en före-/efterstudie*. Statens väg- och transportforskningsinstitut. <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:932864/FULLTEXT01.pdf> (Hämtad 2021-05-01)

VTI. (2018). *Effektsamband mellan infrastruktur och cykling*. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1187055/FULLTEXT04> (Hämtad 2021-05-06)

### 8.3 Offentligt tryck

Prop. 2017/18:266

SFS 2010:900 Plan- och bygglag

SFS 2001:651 Förordning om vägtrafikdefinitioner

SFS 2007:90 Vägmärkesförordningen

SFS 1998:1276 Trafikförordningen

### 8.4 Personlig kontakt

Archer, C. Partille Kommun. Mailkontakt 2021-05-02

Form, F. Trafikplanerare, Trafikkontoret. Mailkontakt 2021-04-07

Ilijasson, R. Samhällsplanerare Trafik på Stadsbyggnadskontoret. Personintervju 2021-05-03

Junemo, M. Enhetschef Trafikkontoret. Telefon och mailkontakt 2021-04-28

Månsson, M. Cykelplanerare på Trafikkontoret. Personintervju 2021-04-23

Sjölund, D. Projektledare/trafikutformare på Trafikkontoret. Mailkontakt 2021-04-02

Stadsmiljökontoret Linköpings Kommun. Mailkontakt 2021-04-09

## 9 Bilagor

### 9.1 Bilaga 1 Intervjuguide

#### **Intervjuguide**

Presentation av studiens syfte och upplägg.

#### **Inledande frågor**

- Vill du ta del av det färdiga resultatet?
- Får jag lov att spela in?
- Kort presentation och beskrivning av informantens tjänst och delaktighet i planeringen av cykelfartsgator i Göteborg.

#### **Planeringsprocessen**

- Vilka instanser är involverade i utformningen av cykelfartsgator i Göteborg?
- Hur går ett vägprojekt som planläggandet av en cykelfartsgata till i planeringsfasen?
- Hur stor påverkan har Göteborgs cykelprogram på planeringen av cykelfartsgator?
- Vilken är den praktiska prioriteringsordningen vad gäller framkomlighet för de olika trafikslagen i Göteborg i täta stadsmiljöer?

#### **Cykelfartsgatan**

- Varför bygger Göteborg cykelfartsgator?
- Varför valde Göteborg just denna utformning på cykelfartsgator?
  - Har cykelfält övervägts?
- Märker man ord i Tekniska handbok beskrivs cykelfartsgatan som en lösning i ”nödfall” 2015 och som ”undantagsfall” 2020. Är trafiklösningen med cykeltrafik förlagd i vägbana en lösning som vinner mark? Ses den om mer och mer godtagbar när separat cykelbana är svårare att anlägga?
- Sker det färre olyckor på cykelfartsgator än blandtrafikgator?
- Hur har man prioriterat de bilvägar som gjorts om till cykelfartsgator i Göteborg?
- Vad har avgjort var cykelfartsgatan ska börja och sluta?
- Byggs cykelfartsgator för att öka cyklarnas framkomlighet eller behålla bilarnas framkomlighet?

- Cykelfartsgatorna ska vara fartreducerande i sin utformning, har några åtgärder vidtagits för att också minska trafikvolymen?

- I Teknisk handbok finns 11 kriterier en gata ska uppfylla de flesta av för att cykelfartsgata ska vara en lämplig utformning.

- Karl Johansgatan och speciellt Redbergsvägen uppfyller inte 7/11 kriterier. Hur kom man ändå fram till att anlägga en cykelfartsgata i dessa fall?

- Hur kunde utformningen bli så annorlunda från rekommendationerna på Redbergsvägen och Karl Johansgatan?

- Har man övervägt att ta bort kantstensparkering för att få plats med en cykelbana?

- Gatorna blir mycket breda när parkerade bilar saknas. Har man övervägt parkeringsfickor vilket förordas i flera andra länder för att hålla gatans bredd konstant?

- Varför är asfaltsremsan för cyklister förlagd till höger på flera av cykelfartsgatorna när syftet är att cyklister ska bestämma tempot?

- Hur har man övervägt andra alternativ inspirerat från utformningen av cykelgator i andra länder? Ex. enkelriktad biltrafik, 30 km/h, färgad asfalt, skyltning

- På vilket sätt är cykelfartsgator en dyrare lösning än man trott?

- Var ska barn, äldre och otrygga cyklister cykla?

- Får man cykla i bredd på cykelfartsgata?

## **Framtid**

- Hur ser Göteborg på att ta cykelfartsgatan vidare och implementera cykelgator i Göteborg?

## 9.2 Bilaga 2 Enkät

### Enkätundersökning

Nivåskalefrågorna innehöll 5 nivåer: Instämmer helt/Instämmer delvis/Varken eller/Instämmer inte/Instämmer inte alls

#### Bakgrund

1. Har du cyklat på någon av Göteborgs 5 cykelfartsgator? Ja/Nej/Vet ej
2. Kön? Man/Kvinna/Icke-binär eller annat
3. Ålder 15 år eller yngre/16-24 år/25-34 år/35-44 år/45-55 år/56-64 år/65+ år
4. Hur ofta cyklar du (vår, sommar, höst)?
  - a. 5-7 ggr/veckan
  - b. 2-4 ggr/veckan
  - c. Några gånger per månad
  - d. Mer sällan

Bilder – Ta ställning till gatumiljön i bilderna

5. Jag känner mig trygg att cykla här. 5 nivåer.



6. Jag känner mig trygg att cykla här. 5 nivåer. Bild Karl Johansgatan, ej kantsten mot spår, ingen kantstensparkering.



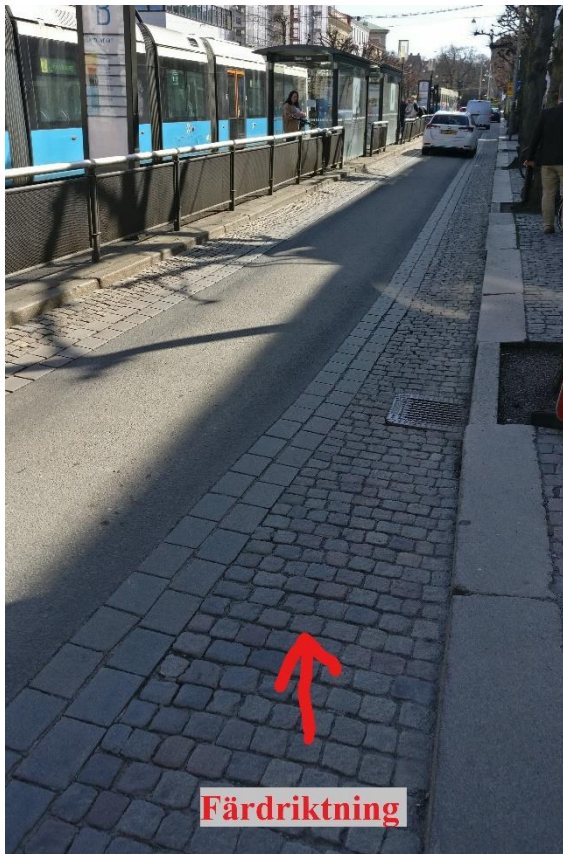
7. Jag känner mig trygg att cykla här. 5 nivåer.



8. På vilken av bilderna känner du dig mest trygg att cykla? Observera att färdriktningen skiljer sig åt mellan bilderna. Alternativ A: förlagd till vänster, Alternativ B: förlagd till höger.



A)



B)



Cykla på cykelfartsgata - Uppskatta din upplevelse av att cykla på cykelfartsgatorna i Göteborg. 5 nivåer.

9. Jag upplever att det är tydligt hur man ska agera på gatan
10. Jag upplever att bilisterna visar hänsyn
11. Jag cyklar i mitten av cykelfartsgatan
12. Jag upplever att framkomligheten är god
13. Jag blir ofta omkörd
14. Skulle du vara trygg med att cykla i bredd?
15. Anser du att cykelfartsgator bidrar till att lyfta cykeln i trafikplaneringen? 5 nivåer
16. När cykelbana ej kan byggas, anser du att cykelfartsgatan är ett bättre alternativ än blandtrafikgata? 5 nivåer
17. BONUS. Har du något du vill tillägga om cykelfartsgatorna i Göteborg?