

Strategi

Program

Plan

Policy

Riktlinjer

Regler

**Borås Stads
Cykelstrategi**

Borås Stads styrdokument

Aktiverande

strategi – avgörande vägval för att nå målen för Borås

program – verksamheter och metoder i riktning mot målen

plan – aktiviteter, tidsram och ansvar

Normerande

policy – Borås Stads hållning

riktlinjer – rekommenderade sätt att agera

regler – absoluta gränser och ska-krav

Fastställt av: Kommunfullmäktige

Datum: XX XXXX (Uppdateras när fastställelse skett)

Dnr:

För revidering ansvarar: Kommunstyrelsen

För uppföljning ansvarar: Se rubriken Uppföljning nedan

Dokumentet gäller för: Tekniska nämnden.

Dokumentet gäller till och med XXXX-XX-XX (Uppdateras när fastställelse skett)

Innehåll	
Bakgrund och syfte	4
Inriktningar för att utveckla cykeltrafiken	4
Cykelinfrastruktur inklusive parkering	5
Drift och underhåll	5
Kommunikation och mobility management	6
Stöd och tjänster	6
Mål	6
Genomförande	7
Prioritering av åtgärder	7
Kommunens cykelarbete, samverkan och organisation	7
Uppföljning	7

Bakgrund och syfte

Inriktningen för kommunens framtida användning av mark och vatten framgår av Översiktsplanen (ÖP) som antogs i april 2018. I denna konstateras att det behövs fördjupad kunskap inom bl a infrastruktur och trafik, och anger därför att ett fortsatt planeringsarbete inom dessa områden ska genomföras inom ramen för en trafikplan.

FORTSATT ARBETE

- Trafikplan med fördjupning av den övergripande trafikstrukturen samt förslag på åtgärder i väginfrastrukturen. Detta förvaltnings övergripande arbete har redan inletts inom Borås Stad och görs med utgångspunkt i översiktsplanens strategier och i Trafikverkets åtgärdsvalsstudie (ÅVS) Norden Borås.

Tabell 1. Utdrag från kommunens Översiktsplan

ÖP:n beskriver en utvecklingsstrategi som omfattar nio övergripande strategier vilka ligger till grund i kommunens fortsatta planeringsarbete, bland annat i framtagandet av en trafikplan.

Trafikplanen ska omfatta samtliga trafikslag och infrastrukturen ska behandlas för varje enskilt trafikslag. Samtidigt krävs en helhetssyn så att trafikslagen samordnas där detta är lämpligt.

Kommunen har också beslutat att det ska tas fram en separat strategi för hur cykeltrafiken ska utvecklas, vilket är detta dokument.

I stadens vision och i ÖP:nanges tydligt att kommunen ska satsa på mer hållbara och yteffektiva färdmedel, bland annat cykel. Forskning¹ visar att cykeln upptar knappt hälften så stor yta per resenär jämfört med bil. Det finns därför stora vinster att göra om fler väljer att cykla, vilket inte minst gäller markanvändningen.

Resvaneundersökningar² visar att invånarna i Borås använder cykel i lägre utsträckning jämfört med kommuner av samma storlek och även jämfört med riket som helhet. Studier³ har visat att det finns en stor potential för att fler ska cykla i Borås eftersom många har sitt arbete eller skola på cykelattraktivt avstånd.

Cykelstrategin pekar ut kommunens inriktning för cykelarbetet i fyra insatsområden. Syftet är att utveckla cykelsystemet så att fler ska vilja använda cykel till sina resor. Vidare ska cykelstrategin bidra till att målen i kommunens koldioxidbudget uppfylls.

Cykelstrategin är styrande för kommunens arbete med att utveckla cykling och vägledning i kontakter med Trafikverket och privata aktörer/vägföreningar.

Inriktningar för att utveckla cykeltrafiken

Sammanfattande erfarenheter från de städer som lyckats med att öka cyklingen visar att det finns flera gemensamma faktorer som bidragit till att göra cyklingen attraktiv. I vissa av dessa städer där det varit en nedåtgående cykeltrend under många år har trenden kunnat vändas. Vändningen har dock tagit tid och det har krävts målmedvetenhet och långsiktighet i detta arbete.

¹Transportökonomiskt Institut (TÖI), Oslo

²Resvaneundersökning RVU 2015 Västrafik, Västsvenska paketet 2017

³VGR, Potentialstudie för cykling, april 2019

Med utgångspunkt från andra städers erfarenheter som haft en positiv utveckling av cykling ska kommunens cykelarbete inriktas mot fyra insatsområden enligt punkterna nedan.

- Cykelinfrastruktur, inklusive parkering
- Drift- och underhåll
- Kommunikation och mobility management
- Stöd och tjänster

Cykelinfrastruktur inklusive parkering

En grundläggande förutsättning för att människor ska vilja cykla är att det finns en cykelinfrastruktur som uppfyller cyklistens behov utifrån flera aspekter. Det behövs ett perspektiv som innefattar hela resan. Detta innebär att det ska vara lätt att ta cykeln från bostaden, att kunna cykla på ett cykelvägnät som man upplever smidigt, framkomligt, säkert och tryggt och där det är möjligt att parkera i nära anslutning till målpunkten.

Cyklisterna värderar högt ett cykelvägnät som är sammanhängande utan avbrott. **Lokala cykelvägnät ska prioriteras för att främja och säkra trafikmiljön för barn och unga.** Utformningen ska möta cyklisternas olika behov av framkomlighet, komfort, trygghet och säkerhet.

En väl utformad cykelinfrastruktur innebär att nät och parkering ges tillräckligt utrymme och utformas för att kunna möta cyklisternas varierande behov.

Tekniska nämnden i samverkan med kommunens övriga nämnder och bolag arbetar med:

Cykelvägnätet, genom att:

- **Prioritera lokala cykelvägnät framför sammanhängande nät.**
- Skapa en tydlig struktur genom att indela cykelnätet i nätklasser.

Cykelparkering, genom att:

- Tillse att parkeringsbehovet tillgodoses generellt och specifikt för större målpunkter.
- Skapa en tydlig struktur genom att dela in parkeringarna i kategorier efter funktion.

Att som princip betrakta cykeltrafik som ett eget trafikslag i planeringen.

- Cykel ska ses som ett eget trafikslag, och det är viktigt att överallt där så är möjligt separera gång- och cykeltrafikanter.

Trafiksäkerhet, genom att:

- Skapa säker cykeltrafik, framförallt i konfliktpunkter mellan cykel och motorfordon.

Drift och underhåll

För att ge cyklisterna en bekväm resa, som är trafiksäker och trygg, behöver cykelvägnätet ständig drift och underhåll. Driftsåtgärderna ska ge god standard under hela året. Det handlar exempelvis om att snöröja, röja undan grenar och buskage som skymmer sikt och att se till att belysningen fungerar.

För att säkerställa en långsiktigt god standard behöver underhållsåtgärder utföras. Då handlar det exempelvis om asfaltering och underhåll av tunnlar.

Tekniska nämnden arbetar med att tillhandahålla ett cykelvägnät av god standard.

Kommunikation och mobility management

En god och långsiktig dialog mellan kommunen och cyklisterna ökar möjligheterna till att utveckla cykelsystemet på ett effektivt sätt. För kommunen är det viktigt att kommunicera när utveckling av cykel-systemet sker, ex vis när en utbyggnad eller förbättring har skett.

Successivt när cykelsystemet utvecklas är det av stor vikt att kommunicera detta till invånare.

Likaså är cyklisternas synpunkter på cykelsystemet värdefull input både vad gäller kortsiktiga frågor såväl som input av mer strategisk karaktär.

Mobility management innebär att påverka människor till att resa mer hållbart och med mer yteffektiva färdmedel.

Sammanfattningsvis behövs en fortsatt och utvecklad dialog med cyklisterna samt genomförande av information och kampanjer. Åtgärder inom kommunikation kan resultera i nya stöd och tjänster.

Tekniska nämnden i samverkan med kommunens övriga nämnder och bolag arbetar med att *utveckla kommunikationen mellan kommunen och cyklisterna.*

Stöd och tjänster

Inom detta insatsområde är fokus på själva resan i nuet. Genom att tillhandahålla olika former av stöd och tjänster kan cykelresan underlättas och cyklingen bli mer attraktiv. Kommunen använder och tillhandahåller redan idag olika typer av stöd och tjänster, vilka kan utvecklas och även nya kan prövas. Det kan exempelvis handla om att utveckla/införa stöd och tjänster som underlättar till att hitta till målpunkter, hitta till parkering, underlätta för enkel inrapportering av brister och att få hjälp med service.

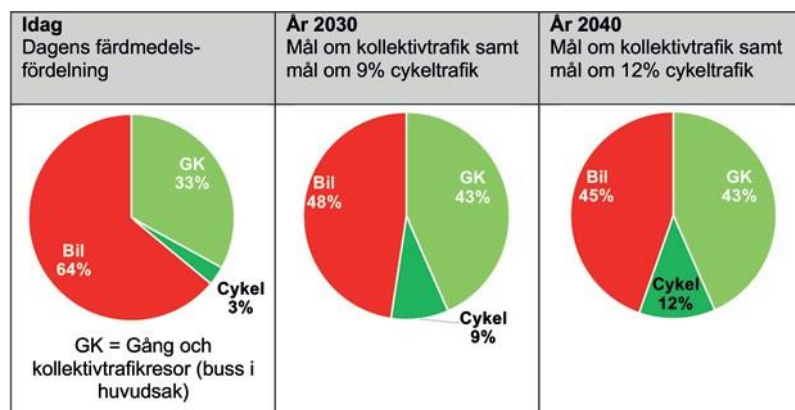
Tekniska nämnden i samverkan med kommunens övriga nämnder och bolag arbetar med att *fortsätta utveckla stöd och tjänster som underlättar för cyklisterna före, under och efter resan.*

Mål

Kommunens mål för cykeltrafik är att cykelresornas andel ökar från tre procent⁴ till tolv procent år 2040. Ett delmål är att andelen till 2030 ökar till nio procent som ungefär motsvarar dagens riksgenomsnitt.

Sedan tidigare har Västra Götalandsregionen antagit ett mål om att kollektivtrafikresorna ska utgöra 33 procent av alla motoriserade resor (med bil och buss).

Som framgår av diagrammen nedan innebär tolvprocents-målet tillsammans med kollektivtrafikmålet år 2040 att resorna till fots, cykel och kollektivtrafik utgör 55 procent och bilresorna 45 procent.



Figur 1. Mål för andel cykelresor

⁴Enligt resvaneundersökning, RVU 2015, Västrafik

Genomförande

Inriktningen som ges av cykelstrategin ska genomsyra övriga styrdokument som har koppling till cykel.

Kommunen kan informera och stödja vägföreningar i kommunens orter via de lokala ordsråden för att stärka utvecklingen av cykelvägnätet där kommunen inte är väghållare.

Prioritering av åtgärder

Utbyggnaden av cykelvägnätet bör präglas av att investeringsmedel används så effektivt som möjligt. En grundläggande princip är därför att åtgärder prioriteras där de ger störst nytta i förhållande till cykelflödena. Även där flödena är låga kan åtgärder bli aktuella givet att det finns en mycket stor nytta.

Som stöd för prioritering av åtgärder ges nedanstående vägledning.

- Genomför åtgärder där det finns eller kan förväntas höga cykelvolymmer.
- Genomför åtgärder där det finns brister i trafiksäkerheten.
- Genomför fler åtgärder i samma stråk samtidigt för att nå synergieffekter.
- Genomför samplanering, det vill säga genomför åtgärder i samband med andra markarbeten, exempelvis ledningsdragningar.

Kommunens cykelarbete, samverkan och organisation

Samverkan

För att sprida kommunens inriktning, som läggs fast i cykelstrategin, är det av största vikt att Tekniska nämnden samverkar med kommunens nämnder och bolag.

Ytterligare kommunikation och samarbete genomförs också med externa aktörer och andra myndigheter.

Fysisk planering

Det är av största vikt att cykelstrategin ligger till grund för kommunens planarbete, både på detaljerad och översiktlig nivå. Exempelvis är det viktigt att parkeringsreglerna samordnas med cykelstrategin.

Cykelstrategi

Ansvar för att framtagande av kommunens cykelstrategi ligger hos Kommunstyrelsen. Cykelstrategin revideras vart fjärde år och antas av Kommunfullmäktige.

Riktlinjer för utformning av cykelsystemet

Tekniska nämnden ansvarar för att ta fram riktlinjer för utformning och funktion av kommunens cykelsystem. Detta dokument antas vart fjärde år.

Styrdokument som påverkas av cykelstrategin

Kommunen utarbetar ett flertal styrdokument som i större eller mindre grad påverkas av cykelstrategins inriktning. De styrdokument som bör nämnas är:

Cykelplan, tas fram av Tekniska nämnden vart annat år. Aktuell version antogs 2019-12-18 och gäller t o m år 2021.

Parkeringsstrategin, tas fram av Kommunstyrelsen vart fjärde år. Kommande version kommer att antas under 2020.

Parkeringsregler, tas fram av Samhällsbyggnadsnämnden vart fjärde år. Aktuell version antogs 2016-11-24 och gäller t o m år 2020.

Trafikplan, tas fram av Kommunstyrelsen vart fjärde år. Planen är under utarbetande.

Uppföljning

Kommunstyrelsen är ansvarig för en övergripande uppföljning av färdmedelsfördelningens utveckling och kommer därmed även specifikt följa upp målet för cykelresornas andel av alla resor.



BORÅS
STAD

Postadress 501 80 Borås **Besöksadress** Stadshuset, Kungsgatan 55
Telefon 033-35 70 00 **e-post** boras.stad@boras.se **Webbplats** boras.se