

Program

• **Plan**

Policy

Riktlinjer

Borås Stads

Cykelplan 2026–2027

Borås Stads styrdokument

Planerande

PROGRAM – vägval, verksamheter och metoder i riktning för att nå målen i Borås
PLAN – aktiviteter, tidsram och ansvar

Normerande

POLICY – Borås Stads hållning
RIKTLINJER – rekommenderade sätt att agera

Fastställt av: Tekniska nämnden
Datum: 2025-12-17
För ev uppföljning och tidplan för denna ansvarar: Tekniska nämnden
Dokumentet gäller för: Tekniska nämnden
Dnr: 2025-00665
Dokumentet gäller till och med: 2027

Globala målen

Detta styrdokument bidrar till följande globala mål:



Innehållsförteckning

1 Inledning	4
1.1 Mål om ökad cykling och Borås Stads cykelpotential	4
1.2 Borås Stads cykelvägnät	5
1.2.1 Huvudnät ersätter huvudcykelstråk	6
2 Cykelinfrastrukturåtgärder	7
2.1 Cykelbanor på statligt vägnät	7
2.2 Cykelbanor på kommunalt vägnät	7
2.3 Cykelöverfarter	12
2.4 Cykelparkeringar	14
3 Övriga åtgärder	15
3.1 Drift och underhåll	15
3.2 Kommunikation och mobility management	16
3.3 Stöd och tjänster	16
3.4 Uppföljning	17

1 Inledning

Att cykla har många fördelar. Ökad cykling leder bland annat till minskade avgasutsläpp och till en livligare stadsmiljö. På individnivå finns många hälsovinster med att cykla regelbundet, så som minskad risk för hjärt- och kärlsjukdomar och minskad sjukfrånvaro. Många studier och rapporter visar även på de ekonomiska samhällsvinster som cykling ger. Cykeln har på senare tid också blivit mer aktuell för omställningen till hållbara städer. Cykelns yteffektivitet bidrar till minskad trängsel på gatorna och förbättrad framkomlighet för fordon som måste ta sig fram.

Att investera i cykling är viktigt för att göra cykeln till ett attraktivt färdmedel och för att få fler att cykla. Borås Stads cykelplan fastställer de cykelfrämjande åtgärder som ska genomföras kommande tvåårsperiod i kommunen.

Åtgärderna i cykelplanen fokuserar på det kommunala vägnätet där Tekniska nämnden har mandat att genomföra åtgärder. Utöver det krävs ett gott samarbete mellan Borås Stad och statlig- eller enskilda väghållare för att främja cykling i hela kommunen.

1.1 Mål om ökad cykling och Borås Stads cykelpotential

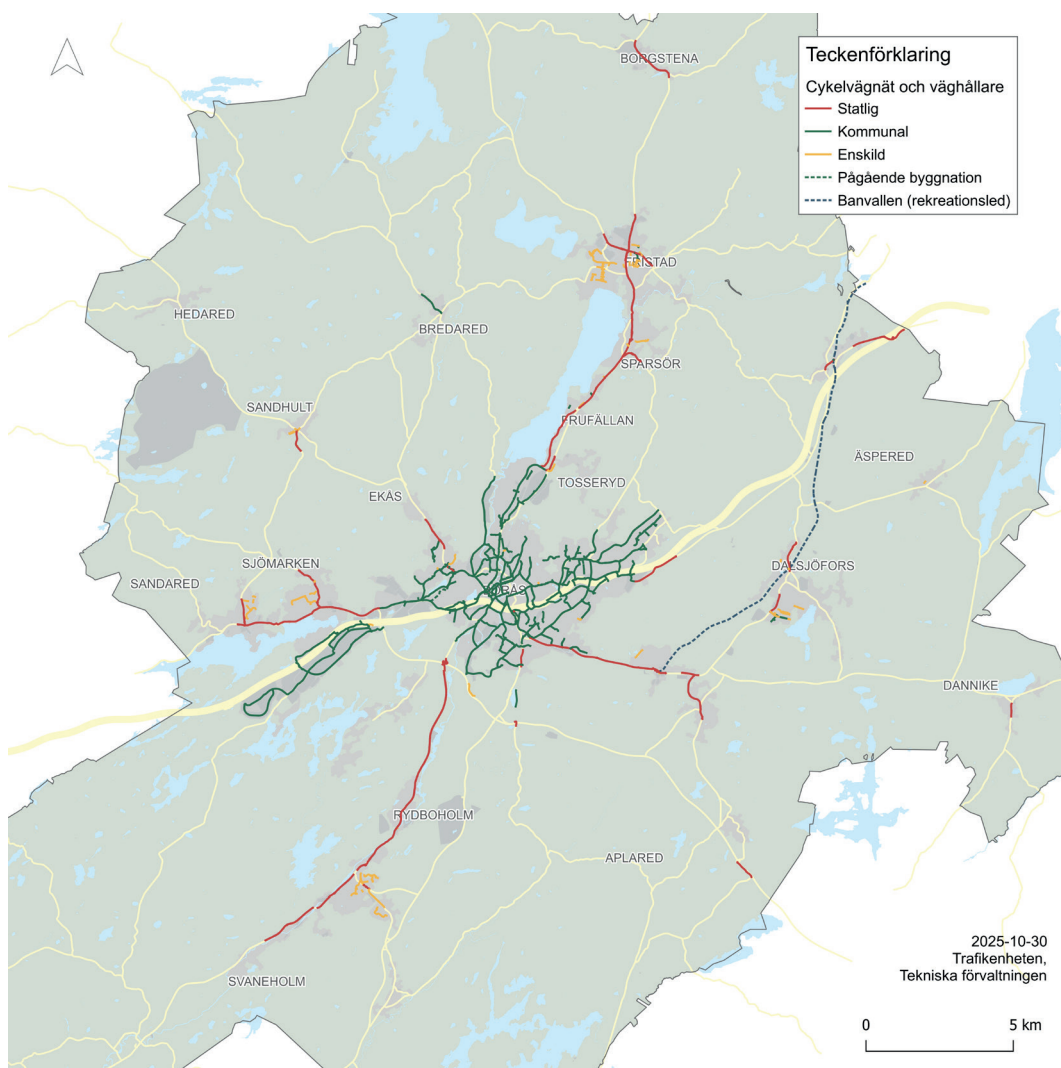
I Trafikprogrammet har Borås Stad bland annat mål att 12 % av alla resor ska ske med cykel år 2040. Den senast genomförda resvaneundersökningen 2022–2023 i Västra Götaland visar att den nuvarande cykelandelen av totalt antal resor är 4 % i Borås. Andelen som väljer cykeln till och från arbetet är något högre på 7 %.

Trots den låga cykelandelen finns det stora möjligheter för fler att välja cykeln i Borås, särskilt i Borås tätort. En analys från SCB från 2024 visar att 36 % av de anställda i Borås skulle kunna cykla till sin arbetsplats inom 15 minuter. Västra Götalandsregionens cykelpotentialstudie från samma år visar att nästan 50 % av de som bor i Borås skulle kunna nå sin arbetsplats med cykel inom 30 minuter.

1.2 Borås Stads cykelvägnät

I Borås Stad finns 214 kilometer cykelväg och kommunen är väghållare för 141 kilometer. Utifrån invånarantal är Borås Stad väghållare för 1,2 meter per invånare. Detta är mindre än genomsnittet för andra kommuner med över 100 000 invånare enligt den nationella undersökningen Kommunvelometern, som mäter kommuners insatser för cykling. Bland de övriga stora kommunerna som deltog i Kommunvelometern 2025 låg genomsnittet på 2,3 meter kommunal cykelväg/invånare. Detta kan ses som en indikation på att cykelvägnätet bör byggas ut ytterligare och bli mer finmaskigt.

Kartan nedan visar hur cykelvägnätet i kommunen ser ut och vilka som är väghållare. Det kommunala vägnätet finns huvudsakligen i Borås tätort och Viared. Utanför tätorten Borås är det oftast antingen Trafikverket eller vägföreningar som är väghållare.



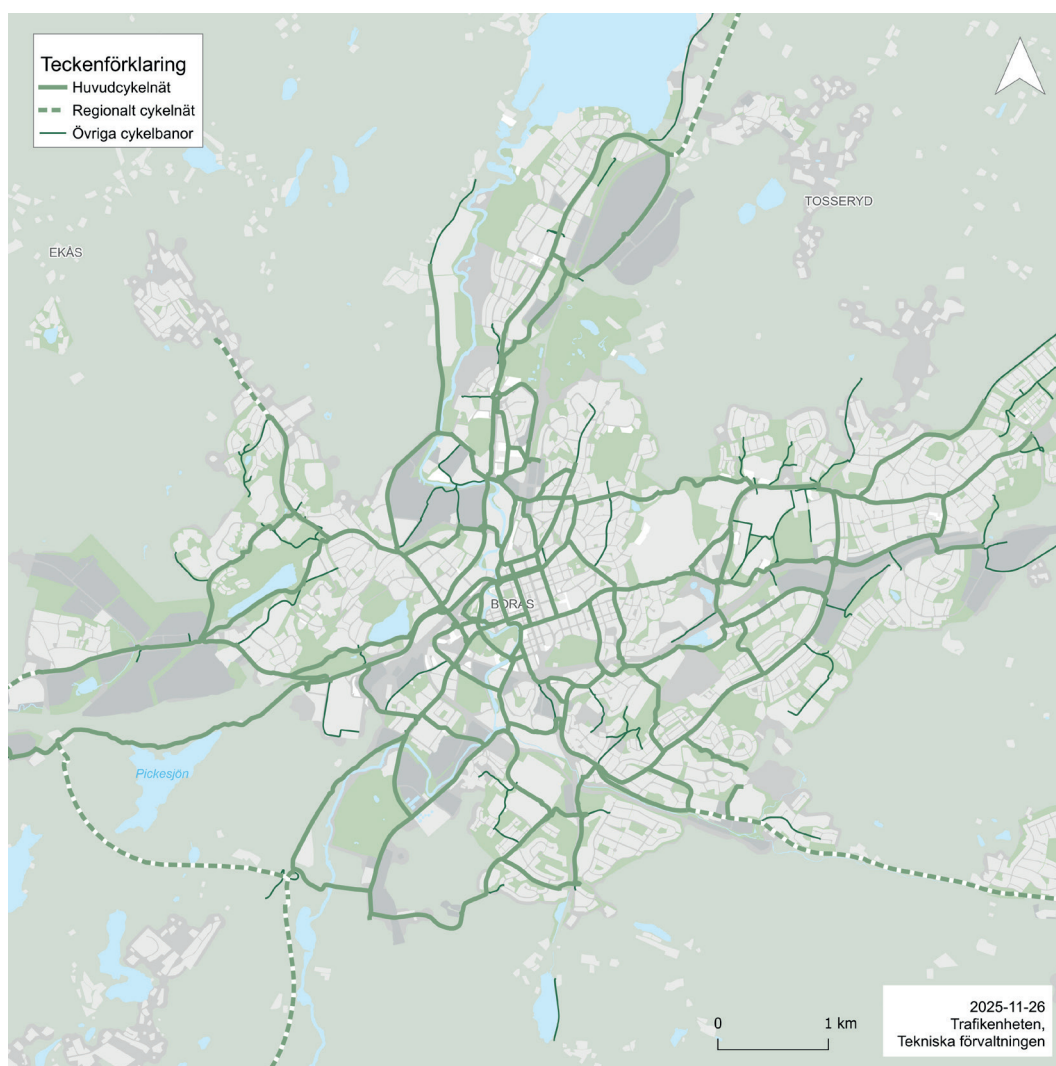
Figur 1. Karta över cykelvägnätet i Borås kommun indelat i väghållare. Källa nationell- och lokal vägdatabas.

1.2.1 Huvudnät ersätter huvudcykelstråk

Under 2024 och 2025 har det tagits fram ett huvudnät för cykel för att identifiera de stråk där framkomligheten för cyklister bör prioriteras. Huvudnätet är det som används för längre resor med cykel och består idag av både vägar med och utan cykelbana. Huvudnätet knyter ihop samtliga stadsdelar i Borås och inkluderar större målpunkter som gymnasieskolor, större arbetsplatsområden, större idrottsplatsanläggningar och knutpunkter för kollektivtrafik.

Det är utifrån huvudnätet som åtgärder bör prioriteras för att på sikt skapa ett välfungerande nät för cyklister att ta sig längre sträckor. Det kan till exempel handla om att bygga ny cykelinfrastruktur, förbättra befintlig genom att separera gående och cyklister, eller införa vägvisning för att öka orienterbarheten.

Huvudnätet redovisas i kartan nedan tillsammans med det regionala nätet och cykelbanorna som inte ingår i huvudnätet.



Figur 2. Framtaget huvudnät för cykel där framkomligheten för cyklister bör prioriteras för att kunna ta cykeln längre sträckor. Det regionala cykelnätet ligger utanför centralorten och kopplar ihop övriga tätorter med Borås.

2 Cykelinfrastrukturåtgärder

2.1 Cykelbanor på statligt vägnät

När det gäller utbyggnad av gång- och cykelbanor längs med Trafikverkets vägar har Borås Stad rollen att skicka förslag på regionala cykelvägar till Västra Götalandsregionen när en prioriteringsomgång är aktuell. De projekt som lämnas in är sådana som kommunen är beredd att medfinansiera (oftast till 50 %). Inlämnade förslag för hela regionen prioriteras sedan av Västra Götalandsregionen i samråd med Trafikverket. Regionstyrelsen fattar i sin tur beslut om utbyggnad. För de projekt som blir aktuella är det sedan Trafikverket som planerar, bygger och underhåller sträckan.

Västra Götalandsregionen har under hösten 2025 informerat om att en ny prioritetsomgång för regionala cykelvägar kommer under 2026. De förslag som Borås Stad skickar in finns i Bilagan.

2.2 Cykelbanor på kommunalt vägnät

Borås Stad behöver fortsättningsvis arbeta för att cykelnätet ska vara sammanhängande, lättorienterat och tydligt. På nästa sida presenteras de större infrastrukturåtgärder på kommunalt vägnät och kommunal mark som ska genomföras kommande tvåårsperiod.

Åtgärderna har tagits fram utifrån trafikmängder (motorfordon och cykel), cykelpotential, samt befintliga och framtida målpunkter. Pågående planarbeten och inkomna synpunkter från allmänheten har också beaktats. I maj 2025 genomfördes en enkät som gav invånare möjlighet att tycka till om cykelinfrastrukturen. Enkätsvaren har också bidragit till framtagningen av åtgärderna.

Reinvestering

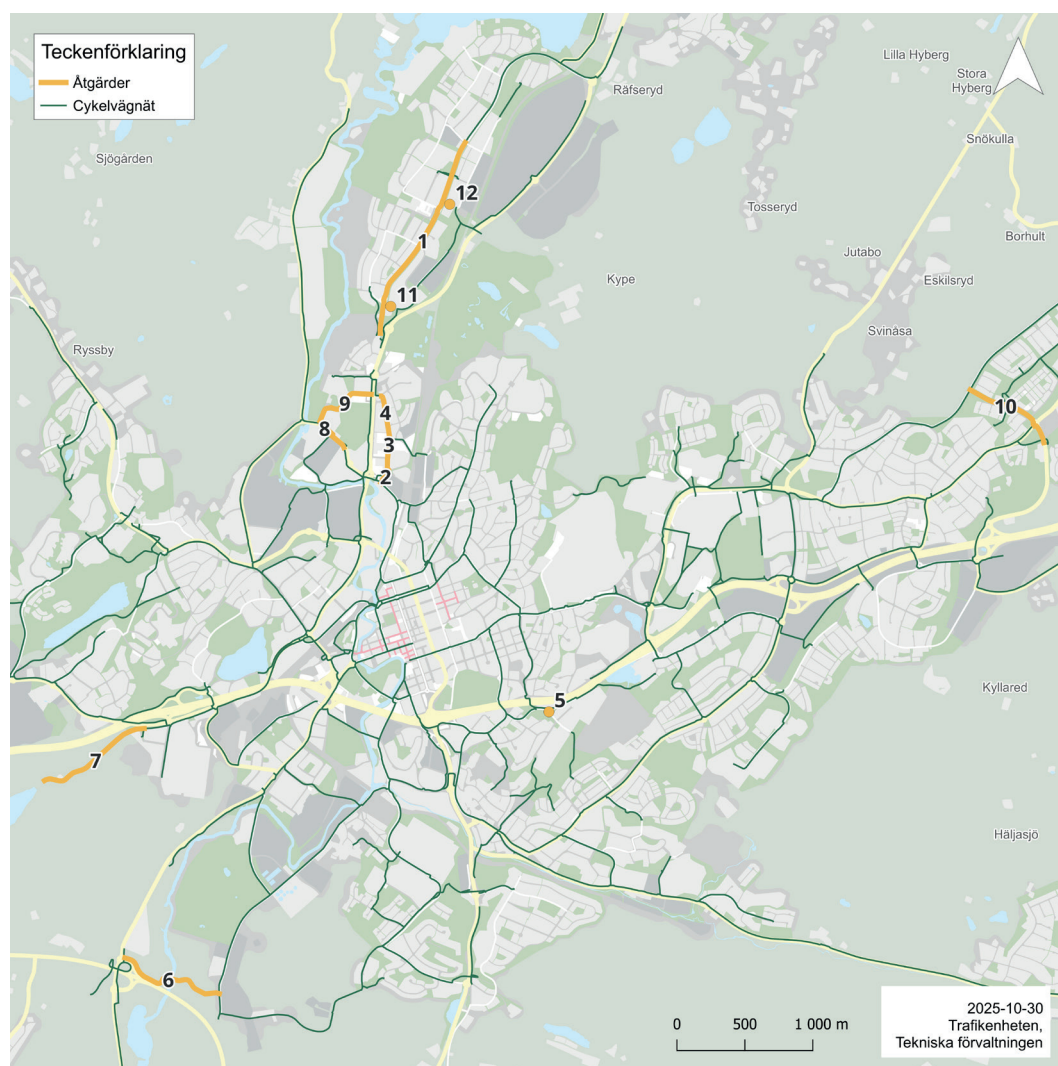
Utöver objekten i tabellen fördelas varje år en del av investeringsbudgeten för cykelåtgärder till reinvestering. En reinvesteringsspott ger möjligheten att genomföra kontinuerliga standardhöjande åtgärder på det befintliga cykelvägnätet. En reinvesteringståtgärd kan till exempel vara en ombyggnation av en korsning eller busshållplats för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister. Även åtgärder som genomförs vid återställningsarbeten kan ingå som en reinvestering.

Åtgärder

Infrastrukturåtgärderna presenteras i karta, tabell och beskrivning nedan. För varje åtgärd finns även en årskostnad för drift som tillkommer när en ny cykelbana byggs. Driftkostnaden täcker åtgärder under vinter- och barmarkssäsong som sopning och snöröjning. Denna kostnad beskrivs mer i avsnitt 3.1.

Åtgärderna 1, 2 och 4 är större ombyggnationer på befintliga cykelvägar och syftar till att öka trafiksäkerhet, trygghet eller framkomlighet. Resterande åtgärder är nybyggnation av gång- och cykelvägar på sträckor där det idag saknas cykelväg och cyklister får cykla i blandtrafik.

Infrastrukturåtgärderna ligger inte i någon prioritetsordning och vilka objekt som blir utförda beror på tilldelad budget varje år.



Figur 3. Karta över infrastrukturåtgärder under 2026 och 2027.

Tabell 1. Tabell över infrastrukturåtgärder under 2026–2027.

ID	Plats	Åtgärdstyp	Beskrivning	Genomförande	Längd	Beräknad kostnad	Tillkommande driftkostnad per år
1	Fristadsvägen	Ombyggnation	Breddning, Sjöbogatan - bussvändplats	2026/2027	1850 m	9,0 Mkr	0 kr
2	Bergslenagatan, del 1	Ombyggnation	Byte av sida, Skaraborgsvägen - Lundbygatan	2026/2027	210 m	11,2 Mkr	0 kr
3	Bergslenagatan, del 2	Nybyggnation	Lundbygatan - Herrljungagatan	2026/2027	150 m		6 750 kr
4	Bergslenagatan, del 3	Ombyggnation	Breddning, Herrljungagatan - Stenparksvägen	2026/2027	320 m		0 kr
5	Neumansgatan	Nybyggnation	Enedalsgatan - Rosendalsgatan	2026/2027	140 m	2,5 Mkr	6 300 kr
6	Gässlösa - Ridhuset	Nybyggnation	Gässlösagatan - Varbergsvägen	2026	350 m	2,2 Mkr	15 750 kr
7	Pickesjövägen	Nybyggnation	Älvsborgsleden - Parkering vid Pickesjön	2026/2027	850 m	6,7 Mkr	38 250 kr
8	Ålgårdsvägen	Nybyggnation	Borås Arena - Idrottsgatan	2026	250 m	2,7 Mkr	5 400 kr
9	Idrottsgatan - Erikslundsgatan	Nybyggnation	Ålgårdsvägen - Skaraborgsvägen	2026/2027	500 m	5,1 Mkr	22 500 kr
10	Dammgatan	Ny- och ombyggnation	Dammkullevägen - Kärrabäckens förskola	2026/2027	720 m	8,1 Mkr	25 650 kr
11	Johannelundsgatan	Nybyggnation	Johannelundsgatan - Fristadsvägen	2026/2027	100 m	1,0 Mkr	4 500 kr
12	Björkhemsgatan	Nybyggnation	Björkhemsgatan - Fristadsvägen	2026/2027	120 m	1,0 Mkr	5 400 kr

1. Fristadsvägen

Utmed Fristadsvägen går det idag en gemensam gång- och cykelbana upp till bussvändplatsen vid hållplats Långesten. Sträckan ligger utmed huvudnätet där cyklisters framkomlighet ska prioriteras och har även en hög cykelpotential för arbetspendling på upp till 1 000 personer per dag. Åtgärden innebär att gatan smalnas av för att få plats med en separerad gång- och cykelbana. Trafiksäkerheten ökar även mellan avstigande bussresenärer och cyklister eftersom cykelbanan dras bakom busshållplatserna Sjöboklint, Björkhemsgatan och Björksättersgatan.

2. Bergslenagatan, del 1

Idag passerar cykelbanan över Skaraborgsvägen mellan cirkulationerna Bergslenarondellen och Knallelandsrondellen. Cykelpassagen upplevs som farlig för samtliga trafikanter. Åtgärden innebär att gång- och cykelbanan följer Bergslenagatans östra sida från den gamla bussgatan och korsar Skaraborgsvägen öster om Bergslenarondellen istället för mellan cirkulationerna. Åtgärden blir ett återställningsarbete efter att Borås Energi och miljö genomfört arbeten i gatan och möjliggör för en bättre koppling till en framtida cykelbana på Mariebergsgatan.

3. Bergslenagatan, del 2

Den gamla bussgatan på Bergslenagatan mellan Lundbygatan och Herrljungagatan byggs om till en separerad gång- och cykelbana med grönytor och cykelparkering. Åtgärden går även hand i hand med det urbana stråket som presenteras i Strukturskiss Norr där gång- och cykeltrafik borde prioriteras.

4. Bergslenagatan, del 3

Efter att busstrafik upphört på Bergslenagatan mellan Herrljungagatan och Stenparksvägen finns det utrymme att bredda den befintliga gång- och cykelvägen som idag är gemensam till en separerad gång- och cykelbana. Stråket har en cykelpotential på 600 personer per dag och bidrar till bättre framkomlighet för cyklister som inte behöver samsas om samma utrymme med gångtrafikanter.

5. Neumansgatan

Det saknas ett sammanhängande cykelnät mellan cykelbanan på Enedalsgatan och cykelbanorna i naturmark som kommer ut på Rosendalsgatan och Enedalsgatan. Denna åtgärd avser att en gemensam gång- och cykelbana byggs utmed Neumansgatan mellan Enedalsgatan och Rosendalsgatan och är ett inledande steg i att bygga ihop cykelvägnätet i området. Cykelpassagen över Enedalsgatan byggs även om och hastighetssäkras för en mer trafiksäker koppling mellan cykelbanorna. Cykelbana utmed resterande del av Neumansgatan och Rosendalsgatan genomförs efter planerad exploatering enligt detaljplan.

6. Gässlösa – Borås Ridhus

En cykelväg mellan Gässlösavägen och Borås Ridhus bidrar till ett finmaskigt cykelnät och knyter ihop de södra stadsdelarna i Borås med den regionala cykelvägen söderut mot Rydboholm och Viskafors. Cykelvägen blir även en alternativ väg för cyklister att ta under tiden som det saknas cykelbana längs med Varbergsvägen in till Borås. En gemensam gång- och cykelväg byggs mellan Gässlösavägen och den asfalterade vägen som börjar vid bron över Viskan. Hela sträckan mellan Borås Ridhus och Gässlösavägen klassas sedan som gång- och cykelbana och driftas året runt.

7. Pickesjövägen

En cykelbana längs med Pickesjövägen från den befintliga gång- och cykelvägen bakom Hedin bil fram till parkeringen vid Pickesjön förbättrar cykelmöjligheterna till Pickesjöns naturområde. Tillsammans med vinterdriftåtgärden av skogsvägen förbi Pickesjön (se avsnitt 3.1) blir sträckan en alternativ cykelväg till Viared och en genare cykelväg för invånarna som bor i de södra stadsdelarna i Borås. Avseende arbetspendling har sträckan en hög cykelpotential enligt Västra Götalandsregionens potentialstudie.

8. Ålgårdsvägen

Cykelbanan på Ålgårdsvägen byter sida vid Borås Arena och gångbanan blir även väldigt smal förbi Tennishallen. Åtgärden medför att en ny cykelbana byggs från Borås Arena fram till Armbågavägen så att cyklister slipper korsa Ålgårdsvägen två gånger ifall man kommer från Armbågavägen. Den befintliga gång- och cykelbanan breddas förbi Tennishallen för att ge mer utrymme för gående och minskar konflikter mellan gående och cyklister.

9. Idrottsgatan och Erikslundsgatan

En cykelbana byggs längs med Erikslundsgatan och Idrottsgatan för att tillgodose en gen väg för cyklister mellan stadsdelarna Sjöbo och Getängen. Cykelbanan knyter samman gång- och cykelbanan på Ålgårdsvägen med norra delen av Skaraborgsvägen och passerar bland annat Engelska skolan, Sjuhärads hallen och Borås Tennis och Boule.

10. Dammgatan

En cykelbana längs med Dammgatan mellan Dammkullevägen och Kyrkvägen bidrar till ett finmaskigt cykelvägnät för invånare i Norra Brämhult. I åtgärden ingår även att en cykelpassage byggs vid cirkulationen Kärrarondellen där det idag endast är ett övergångsställe och att den befintliga cykelbanan på Dammgatan söder om Kärrarondellen breddas till 3 meter för en högre standard fram till Kärrabäckens förskola.

11. Johannelundsgatan

Idag saknas en förbindelse för cyklister mellan gång- och cykelbanan på Johannelundsgatan och Fristadsvägen. Denna saknade länk ger en genare cykelväg och bättre framkomlighet för boende på Södra Sjöbo som vill cykla vidare till Kypegårdens friluftsområde.

12. Björkhemsgatan

Åtgärden innebär en cykelanslutning mellan gång- och cykelbanan längs med Fristadsvägen och cykelvägen mot Kypegårdens friluftsområde. Det blir även en ytterligare förbindelse över Fristadsvägen för boende på Norra Sjöbo. Cykelbanan blir ett alternativ till gång- och cykeltunneln mellan Källbogatan och Nollhagagatan.

2.3 Cykelöverfarter

För att skapa ett mer framkomligt cykelväg nät och öka trafiksäkerheten i korsningar byggs cykelöverfarter i huvudnätet där det inte är lämpligt att bygga en genomgående gång- och cykelbana. Cykelöverfarter innebär att korsande fordon har väjningsplikt mot cyklister, precis som man har mot gående vid övergångsställen. För att implementera cykelöverfarter krävs, enligt Transportstyrelsen, bland annat en hastighetssäkring, en lokal trafikföreskrift och att vägmärken sätts upp.



Figur 4. Vägmärke för cykelöverfart.

Cykelöverfarterna byggs i de korsningar där cyklister idag har väjningsplikt mot motorfordon. De korsningar som byggs om under 2026–2027 ligger längs med Göteborgsvägen och i stadsdelarna Parkstaden, Centrum, Göta och Druvefors.



Figur 5. Karta över nya cykelöverfarter 2026–2027.

Tabell 2. Korsningar där cykelöverfarter implementeras 2026–2027.

ID	Plats
1	Symfonigatan/Göteborgsvägen
2	Fjällgatan/Göteborgsvägen
3	Över Göteborgsvägen
4	Älvsborgsleden/Göteborgsvägen
5	Över Katrinebergsgatan
6	Jössagatan/Varbergsvägen
7	Brodalsmotet, påfarten riksväg 40 mot Jönköping
8	Brodalsmotet, avfarten riksväg 40 från Göteborg
9	Över Sven Eriksonsgatan
10	Lilla Brog/Sven Eriksonsg
11	Över Druveforsvägen
12	Trandögatan/Druveforsvägen
13	Över Lars Kaggsgatan
14	Över Gässlösavägen
15	Stora Tvärgränd/Trandögatan
16	Över Södra Korsgatan

Tabell 3. Beräknad kostnad för samtliga cykelöverfarter.

Åtgärdstyp	Beräknad kostnad
Implementering av cykelöverfarter	3,5 Mkr

2.4 Cykelparkeringar

Cykelparkering utgör en viktig del av cykelinfrastrukturen. För att det ska vara bekvämt att cykla bör det finnas trygg och säker cykelparkering nära målpunkter. Cykelparkeringar av god standard kan locka fler till att välja cykeln.

Utgångspunkterna är att cykelparkeringar ska vara nära målpunkter, vara säkra och ha tillräckligt mycket plats. Enskilda fastigheters cykelparkeringsbehov ska i första hand lösas på tomtmark.

När busshållplatser byggs om, eller vid andra åtgärder i anslutning till hållplatser, ska det om möjligt ingå att hitta lämpligt utrymme för cykelparkering i form av pollare vid hållplatsen. Vid större hållplatser eller stationslägen, exempelvis vid stationerna i Fristad och Sandared, innebär fortsatt samverkan med Västfastigheter för väderskyddad cykelparkering.

Vid övriga målpunkter som inte ligger i gatumark kan Tekniska förvaltningen samarbeta med andra förvaltningar och kommunala bolag kring cykelparkering. Förvaltningen har till exempel bilsiluetter som kan lånas ut för att utreda behov av cykelparkering innan en permanent parkering byggs.

Tabell 4. Beräknad kostnad för cykelparkeringsåtgärder.

Plats	Åtgärd	Beräknad kostnad
Österlånggatan	Ersätta bilsiluetterna med permanent parkering	0,1 Mkr
Busshållplatser	Komplettera med pollare vid ombyggnation	Utreds under planperioden och beror på åtgärdens omfattning
Större hållplatser	Samverka med Västfastigheter kring väderskyddad cykelparkering	Finansieras av Västfastigheter
Kommunen	Samarbeta med och stötta övriga kommunala förvaltningar och bolag kring cykelparkering	Utreds under planperioden och beror på åtgärdens omfattning

3 Övriga åtgärder

3.1 Drift och underhåll

Drift och underhåll av cykelvägnätet är förutsättningen för att det ska gå att cykla säkert, tryggt och bekvämt året runt. Cykelbanor behöver vinterväghållas, sopas, ha jämn beläggning, fungerande belysning och vara utan störande växtlighet. Nedanstående åtgärder kan förbättra förutsättningarna för cyklister ännu mer utöver det pågående arbetet inom drift och underhåll.

Test av sopsaltningsmetoden

En av åtgärderna är att genomföra ett test av sopsaltningsmetoden på två sammanhängande stråk för att utvärdera om kommunen i framtiden ska införa sopsaltning på några huvudstråk för cykel.

Sopsaltning innebär att man med hjälp av en sopvals röjer bort snö och fukt, och sedan halkbekämpar cykelvägen med hjälp av en saltlösning. Det positiva med sopsaltningsmetoden är att cykelvägen får barmarksförhållanden under vintern och att eventuella hjulspår i snön inte fryser till is och gör cykelvägen till ”puckelpist”. Till våren behöver inte heller grus som använts som halkbekämpning sopas bort. Innan gruset sopas bort utgör det en fara för cyklister när snö och is smält. I Borås visar olycksstatistiken för 2023 att 10 % av singelolyckorna med cykel berodde på löst grus. Detta motsvarar även det nationella genomsnittet.

Flera kommuner i Sverige använder sopsaltning idag och i projektet Vintercyklist har det genom åren kommit in önskemål om sopsaltning från deltagande cyklister. Sopsaltningsmetoden är en mer komplicerad metod som kräver fler insatser vilket gör att den blir mer kostsam än vanlig snöröjning.

Genom att göra ett test kan metoden utvärderas av kommunen, våra entreprenörer och invånarna. Utvärderingen kommer att beakta de positiva och negativa effekterna som kommer till följd av sopsaltning.

Test av vinterdrift på skogsvägen förbi Pickesjön

Testet innebär att skogsvägen i grus förbi Pickesjön får vinterdrift. Grusvägen kommer inte kunna ha samma standard på vinterdrift som det övriga cykelvägnätet på grund av underlaget. Därför föreslås en testperiod för att utvärdera snöröjningen och kriterierna att snöröja vid 5 cm snö. Åtgärden kommer att göras i samarbete med skogsenheten och deras avtalade entreprenör. Under testperioden genomförs även en informationsinsats och möjlighet för cyklister att lämna sina synpunkter.

Att införa vinterdrift på Pickesjövägen medför en kortare cykelväg mellan Borås och Viared. Sträckan har en hög cykelpotential enligt Västra Götalandsregionens cykelpotential för arbetspendling. Många cyklister föredrar också skogsvägen framför cykelvägen längs med Göteborgsvägen.

Utökad budget för drift och underhåll för tillkommande cykelinfrastruktur

Budgeten för drift och underhåll ska öka ju mer cykelvägnätet byggs ut. Detta medför att nuvarande standard på drift och underhåll kan bibehållas.

Tabell 5. Kostnadsuppskattning för åtgärder inom drift och underhåll.

Åtgärd	Beräknad kostnad
Test av vinterdrift på skogsvägen förbi Pickesjön	90 000 kr/vintersäsong
Sopsaltningsstest på två huvudcykelstråk under en vintersäsong	3,2 Mkr
Tillkommande drift och underhåll på nya cykelbanor	15 kr/m ² och år, se Tabell 1 för pris per ny cykelbana

3.2 Kommunikation och mobility management

Kommunikations- och andra marknadsföringsåtgärder är en viktig del i att nå ut till befintliga och potentiella cyklister. Syftet med kommunikation kring cykling är att föra en dialog med invånarna genom att exempelvis hålla i cykelfrämjande evenemang. Målet är att på sikt kunna få till en attitydförändring där fler vill välja cykeln som färdmedel.

Mobility management innebär att påverka människor till att resa mer hållbart och med mer yteffektiva färdmedel. Mobility managementarbetet som genomförs handlar till stor del om att varje år genomföra ett antal aktiviteter och projekt som ska uppmuntra till ökad cykling.

Under kommande tvåårsperiod ska det pågående arbetet inom kommunikation och mobility management fortsätta. En kommunikationsplan tas fram inför varje verksamhetsår där mål och syfte med årets kommunikationsinsatser anges och planeras.

Tabell 6. Beräknade kostnader för åtgärder inom kommunikation och mobility management.

Åtgärd	Beräknad kostnad
Kommunikationsinsatser och beteendeverkande projekt	0,3 Mkr/år

3.3 Stöd och tjänster

Åtgärder inom stöd och tjänster innebär att underlätta cykling och förbättra upplevelsen av cykelresan. Nedanstående åtgärder planeras kommande tvåårsperiod.

Fortsatt arbete med förtydligande vägmarkering i cykelvägnätet

Under 2024 och 2025 påbörjades ett arbete med förtydligande vägmarkering. Genomgående cykelbanor i korsningar har förtydligats med streckade linjer och cykelsymboler längre ut i korsningen, för att påminna bilförare om väjningsplikten mot cyklister. Fler gemensamma gång- och cykelbanor planeras få förtydligande vägmarkering. Fokus kommer även ligga på att förtydliga platser där cykelbanan tar slut eller byter sida.

Test av vägledande vägmarkering i blandtrafik

Utöver förtydligande vägmarkering i cykelbanan genomförs ett test på vägledande vägmarkering för cyklister på gator med blandtrafik och som ansluter till en cykelbana från båda håll. Syftet är att vägleda cyklister rätt på platser där cykelbanor börjar och slutar samt tydliggöra var cykelnätet fortsätter på platser där cykelbana inte finns. Testet genomförs på gator som i första hand ligger på huvudcykelnätet.

Ta fram och distribuera en tryckt cykelkarta

En ny tryckt cykelkarta tas fram eftersom efterfrågan fortfarande finns. I arbetet med ny cykelkarta tydliggörs det vem som är väghållare och var kommunens cykelparkeringar finns.

Tabell 7. Beräknad kostnad för åtgärder inom stöd och tjänster.

Åtgärd	Beräknad kostnad
Förtydligande vägmarkeringar på cykelbanor och i blandtrafik	0,25 Mkr/år
Tryckt cykelkarta	Ingår i kommunikationsbudget

3.4 Uppföljning

Uppföljning av cykelarbetet är viktigt för att hålla reda på vilka åtgärder som har genomförts och för att veta om cykelarbetet behöver skalas upp ytterligare för att nå kommunens mål om ökad cykling.

Cykelplanen 2026-2027 ska följas upp i ett Cykelbokslut. Cykelbokslutet ska redogöra för vilka cykelåtgärder som genomförts. Utöver det redovisas antal cykelolyckor, resultatet från Kommunvelometern och Cyklistvelometern, och data från de periodiska- och fasta cykelmätarna.

Det finns ännu ingen bra metod att följa upp cyklingen som helhet men genom att mäta på några få platser kan man få en indikation på om åtgärderna som genomförs ger effekt. Utvecklingen av antalet cyklister ska följas upp genom de fasta mätplatserna som finns. Cyklingen ska även mätas vartannat år på cirka 30 platser för att följa upp cyklandet på fler platser i cykelnätet.

Borås Stad ska årligen delta i undersökningen Kommunvelometern för att få en utvärdering av kommunens arbete med cykel och ytterligare inspiration och input till hur arbetet med cykel kan utvecklas.

Slutligen ska resultatet av Cyklistvelometern och inkomna synpunkter tas i beaktning för att få uppfattning om hur cyklister uppfattar Borås som cykelkommun och vilka frågor som bör få extra fokus framöver.



BORÅS
STAD

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