

Regionledningskontoret

Nämnden för Trafik, infrastruktur och miljö

Yttrande över remiss Regional cykelstrategi för Västra Götaland

Förslag till beslut

Nämnden för Trafik, infrastruktur och miljö beslutar att godkänna föreliggande yttrande som svar till Västra Götalandsregionen.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har av Västra Götalandsregionen getts möjlighet att yttra sig över rubricerade remiss.

REGIONLEDNINGSKONTORET

Agneta Jansmyr
RegiondirektörUlrika Geeraedts
Regional utvecklingsdirektör

Regionledningskontoret

Regional utveckling

Emil Hesse

Västra Götalandsregionen

Yttrande över remiss Regional cykelstrategi för Västra Götaland

Region Jönköpings län har av Västra Götalandsregionen getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss. Regionen har tagit del av förslaget och lämnar följande yttrande.

Synpunkter

Region Jönköpings län har inga synpunkter på förslaget till regional cykelstrategi för Västra Götaland.

Detta eftersom strategin har en tydlig avgränsning och behandlar cykling inom Västra Götalands gränser.

Region Jönköpings län ser det som mycket positivt att det har tagits fram en strategi för ökad cykling i Västra Götaland och vill gärna ha en fortsatt dialog kring cykelfrågorna, både för ett erfarenhetsutbyte kring process och förverkligande av strategin men även för andra frågor kring cykling som har en tydligare länsöverskridande karaktär som turismcykling och cykel på kollektivtrafik.

Utifrån erfarenheter i det egna länet vill Region Jönköpings län understryka vikten av att åstadkomma sammanhängande stråk mellan viktiga start- och målpunkter, detta oberoende av väghållaransvaret.

Att säkerställa en enhetlig standard på drift och underhåll är ytterligare en utmaning som har identifierats, att aktivt arbete med frågan är mycket viktigt för att nå målet om att skapa förutsättningar för en ökad och säker cykling.

REGION JÖNKÖPING LÄN

Håkan Jansson
Regionstyrelsen ordförande

Agneta Jansmyr
Regiondirektör

Datum: 2015-04-30
Diarienummer: RS 1337-2015
RUN 612-0461-13

ENLIGT SÄNDLISTA

Remiss Regional cykelstrategi för Västra Götaland

Västra Götalandsregionen har, som en del av genomförandet av Regional plan för transportinfrastruktur i Västra Götaland, arbetat fram förslag till Regional cykelstrategi för Västra Götaland. Förslaget skickas här till er på remiss för eventuella synpunkter.

Remissen skickas till länets kommuner, via kommunalförbunden, och till andra aktörer som kan vara intresserade av strategin.

Vi önskar få ta del av era remissvar senast den 31 augusti 2015. Svaren skickas till:

ruts.gbg@vgregion.se ange RS 1337-2015

eller

Västra Götalandsregionen, Regional Utveckling, Anita Rynvall Mårtensson

Med vänliga hälsningar

Max Falk
Infrastrukturansvarig
Avdelning Kollektivtrafik och infrastruktur
Västra Götalandsregionen

SÄNDLISTA:

Cykelfrämjandet

Kommunerna i Västra Götaland

Kommunalförbunden i Västra Götaland

Länsstyrelsen i Västra Götaland

Region Halland

Region Värmland

Region Örebro län

Region Jönköpings län

, r

Turistrådet Västsverige

Trafikverket Region Väst

Västtrafik AB

Strategi för ökad cykling i Västra Götaland

En del av Regional plan för transportinfrastruktur
REMISSVERSION 2015-04-16



Dokumentinformation

Titel: Strategi för ökad cykling i Västra Götalandsregionen – En del av den regionala cykelplanen

Serie nr: 2015:23

Projektnr: 14164

Författare: Caroline Mattsson, Rasmus Sundberg och Annika Nilsson, Trivector Traffic

Kvalitetsgranskning: Karin Neergaard och Helena Sjöstrand, Trivector Traffic

Styrgrupp: Anita Rynvall Mårtensson och Max Falk, regionutvecklingssekretariatet, VGR
Jenny Ekeblad och Agneta Nordström, Trafikverket
Martin Elofsson, kollektivtrafiksekretariatet, VGR

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.1	2015-02-26	Första utkast	Beställare
0.2	2015-03-11	Andra utkast	Beställare
0.3	2015-03-17	Tredje utkast	Internt
0.9	2015-03-19	Remissutkast	Allmänhet
0.91	2015-04-07	Justerad efter remisskonferens	Beställare

Förord

Hälften av alla bilresor är kortare än fem kilometer. Kan vi skapa förutsättningar för människor att ersätta korta bilresor med att gå eller cykla har det stor betydelse för både miljö och folkhälsa, samt att nå målet om ett långsiktigt hållbart samhälle.

Intresset för cykling har ökat markant. Detta märks bland annat genom att det blir trängre på cykelbanorna i tätorterna och att kommunerna påvisar ett stort behov av fler cykelvägar och åtgärder som ska göra det säkrare att cykla.

Västra Götalandsregionen tycker cykel är ett viktigt transportslag. 2011-2013 gjorde Regionutvecklingsnämnden, tillsammans med kommunerna, en särskild satsning på cykel. När sedan den regionala transportinfrastrukturplanen för 2014-2025 togs fram fick cykel ett eget åtgärdsområde. Även om avsatta pengar för cykel inte täcker det behov som finns, är det en markering för att visa på vikten av cykel som eget transportslag. Med regionalt avsatta medel och medfinansiering från kommunerna kommer vi en bit på vägen.

När efterfrågan är större än befintliga medel måste prioriteringar göras. Den regionala cykelstrategin innehåller därför prioriteringsprinciper som ska vara ett stöd för att välja de cykelåtgärder som leder till ökad och säkrare cykling. Det är kommunerna i regionen som föreslår åtgärder, vilka sedan prövas mot uppsatta principer. Medfinansiering från kommunerna bidrar till att fler åtgärder kan genomföras och att de åtgärder som väljs är de mest prioriterade.

Detta är första gången som Västra Götalandsregionen tar fram en cykelstrategi. Cykel är ett utvecklingsområde inom regionen och successivt kommer ny kunskap utvecklas. Då det finns flera aktörer inom cykelområdet som har olika roller är det viktigt att vi med gemensamma krafter hjälps åt så att cykel bli ett attraktivt sätt att transportera sig på.

Birgitta Losman

Ordförande Regionutvecklingsnämnden

REMISSVERSION

Innehållsförteckning

1.	Skapa förutsättningar för ökad och säker cykling	1
1.1	"Cykel, en del av det goda livet"	2
1.2	Många fördelar med cykling	3
2.	Potential för ökad och säker cykling i Västra Götaland	5
2.1	Avstånd påverkar	5
2.2	Målpunkter och närhet till cykelnät	6
2.3	Få resor görs med cykel	6
2.4	Cykelsäkerhet	7
2.5	Över 330 mil cykelvägnät	8
2.6	Cykelleder	10
3.	Prioritering för ökad och säker cykling	11
3.1	Vardagsresor till målpunkter prioriteras	11
3.2	Felande länkar och cykling för rekreation och turism	13
4.	Cykelstrategins genomförande och uppföljning	14
4.1	Process för framtagande av cykelåtgärdsplan	15
4.2	Roller och ansvar	15
4.3	Uppföljning	16
5.	Andra insatser som bidrar till ökad och säker cykling	17
5.1	Cykelparkering och cykel på kollektivtrafik	17
5.2	Drift och underhåll	17
5.3	Utveckling av standarder	18
5.4	Samhällsplanering	18
5.5	Hållbart resande i väst	18
6.	Så har cykelstrategin tagits fram	19
6.1	Arbetsgång	19
6.2	Definitioner	20

Bilaga 1) Potential avseende avstånd med cykel, inkl. beskrivning av Kägesonmodellen

REMISSVERSION

1. Skapa förutsättningar för ökad och säker cykling

Den 20 juni 2013 tog Regionutvecklingsnämnden i Västra Götaland beslut om att ta fram en regional cykelplan. I ett första steg gjordes en kartläggning av befintligt cykelvägnät och detta registrerades i den nationella vägdatabasen (NVDB). Detta steg färdigställdes våren 2014.

Parallellt med detta arbete togs den regionala planen för transportinfrastruktur för perioden 2014-2025 fram. I denna plan fick cykel ett eget område och särskilda medel avsattes. Avsatta medel fördelades på tre olika kategorier; till cykelvägar på det statliga regionala vägnätet, bidrag till kommuner för cykelvägar på det kommunala vägnätet, samt steg 1- och 2 åtgärder.

Huvudsyftet för det fortsatta arbetet med den regionala cykelplanen blev därefter att skapa en gemensam målbild som stöd för prioritering och planering av cykelåtgärder på det statligt regionala vägnätet, både investeringar i infrastrukturen och åtgärder som underlättar och uppmuntrar att använda cykel, sk steg 1- och 2 åtgärder. Cykelplanen bytte namn till cykelstrategi.

I ett tredje steg, som kommer att vara återkommande, kommer en cykelåtgärdsplan att tas fram med utgångspunkt från de prioriteringsprinciper som fastlagts i cykelstrategin. Detta arbete planeras att göras tillsammans med kommuner, kommunalförbund, Trafikverket och Västra Götalandsregionen.

Om cykelstrategin

Cykelstrategin innehåller vision och mål.

Cykelstrategin är ett stöd för Västra Götalandsregionen och Trafikverket i arbetet med att prioritera, planera och bygga ut cykelvägnätet i länet.

Cykelstrategin pekar ut vilka prioriteringsprinciper som är viktiga för att bäst ta till vara cykelns potential som transportmedel, samt för att befintliga resurser ska användas på bästa sätt. Den pekar inte ut enskilda objekt.

Cykelstrategin berör cykelinvesteringar längs det statliga regionala vägnätet, samt finansiering av steg 1- och 2-åtgärder (bl.a. informations- och påverkansinsatser) för att öka cykling. Investeringar längs det kommunala eller det nationella vägnätet, där kommunerna respektive Trafikverket är ansvariga för planering och som väghållare, ingår inte.

Budgeten för Västra Götalandsregionens cykelsatsningar anges i den regionala planen för transportinfrastruktur. Kommuner som söker medel från cykelanslaget förväntas medfinansiera med 50 %. Nuvarande anslag, för 2014-2025, medger inte att alla behov och brister i cykelvägnätet kan åtgärdas.

Cykelstrategin behandlar cykling inom Västra Götalands gränser. Med den information som finns i dagsläget bedöms cykling över regiongränsen som liten. Skulle intressanta objekt som gäller cykling över regiongränsen föreslås till åtgärdsplanen kommer samtal med berörd region föras.

Det finns flera områden som är viktiga för att öka cyklingen i regionen, men som inte finansieras via den regionala transportinfrastrukturplanen och därför inte omfattas av den här cykelstrategin. Exempel på sådana områden är drift och underhåll, utveckling av utformningsstandarder, cykelparkering, samhällsplanering och mobilitetskontor. De bedöms ändå som så viktiga att de beskrivs utförligare i kapitel 5.

1.1 ”Cykel, en del av det goda livet”

Cykelstrategin ska bidra till att uppnå det övergripande nationella transportpolitiska målet om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Förutsättningarna för att välja gång och cykel ska förbättras. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås¹.

Ökad cykling bidrar positivt till de regionala målen om att minska klimatpåverkan och förbättra folkhälsan. De regionala målen finns i Västra Götalandsregionens måldokument *Vision Västra Götaland, Strategi för tillväxt och utveckling i Västra Götaland (VG2020)* och *Klimatstrategin för Västra Götaland*. Cykeln har stor potential att ersätta korta bilresor. För längre resor kan cykel tillsammans med kollektivtrafik vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen, om rätt förutsättningar ges. I *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland* beskrivs cykeln som ett viktigt färdmedel för att ”hela resan” ska fungera från dörr till dörr utan bil.

Den gemensamma visionen för arbetet med cykelstrategin är:

”Cykel, en del av det goda livet”

Visionen ska bidra till att uppfylla flera delar i ”Vision Västra Götaland – det goda livet”:

- ▶ En god hälsa – cykling ger friskare befolkning
- ▶ En god miljö där de förnybara systemen värnas – naturen, boendet och arbetslivet – cykling kan vara positivt för miljön
- ▶ Möta behoven hos barn och ungdomar – cykling bidrar till barns utveckling och självständighet

Den regionala cykelstrategin har som målsättning att:

Skapa förutsättningar för ökad och säker cykling

¹ Statens offentliga utredningar 2012. *Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv*. Stockholm: Statens offentliga utredningar.

De cykelsatsningar som görs, inom ramen för den regionala transportinfrastrukturplanen, ska leda till fler cykelresor. Fler människor ska cykla och de som cyklar ska cykla mer. Samtidigt är trafiksäkerheten viktig. Ett bra och säkert cykelvägnät är en förutsättning för att cykeln ska vara ett attraktivt färdmedel. När de fysiska förutsättningarna finns kan information och beteendepåverkande insatser ge bättre utväxling av infrastrukturinvesteringarna.

För att nå målet är det viktigt att flera aktörer samarbetar på nationell, regional och kommunal nivå.

1.2 Många fördelar med cykling

Det finns flera vinster med att fler cyklar, exempelvis inom miljö- och hälsoområdena. För att få dessa positiva effekter är det viktigt att cykeln som transportmedel får en större roll i trafik- och samhällsplaneringen. En överflyttning av bilresor till cykelresor leder till mindre luftföroreningar, bättre klimat, bättre folkhälsa, minskad trängsel och buller – samt attraktivare stadsmiljöer.

Cykling och folkhälsa

Att cykla, både till vardags och på fritiden, leder till stora folkhälsovinster genom ökad fysisk aktivitet. Regelbunden motion har en bevisad positiv effekt på hälsan, även vid små doser. Både sjukvårdskostnader och sjukskrivningar minskar. Risken för hjärt- och kärlsjukdomar, högt blodtryck och diabetes typ 2 minskar kraftigt genom att röra på sig, till exempel cykling. Cykling kan även ha positiva effekter på den psykiska hälsan. Värdet av fysisk aktivitet är så stort att den förtida dödligheten kan minskas med 30 procent, trots motverkande faktorer som att cyklister utsätts för luftföroreningar och risk för olyckor². Folkhälsoeffekten är därför ett viktigt argument för cykling.

Minskade utsläpp av luftförorenande ämnen och partiklar

Många av de resor som görs är kortare än fem kilometer. Om en större andel av dessa resor skulle ske med cykel, istället för med bil, skulle utsläppen av luftföroreningar minska. Särskilt då bilens bränsleförbrukning och utsläpp är betydligt högre de första kilometrarna är cykeln ett konkurrenskraftigt färdmedel³. För längre resor kan kollektivtrafik i kombination med cykel bidra till bättre luftkvalitet. Cykeln är som mest konkurrenskraftig i tätorterna där avstånden är kortare, men är även en viktig del i kombinerad mobilitet, där kollektivtrafik, taxi och bilpool är andra viktiga pusselbitar.

En satsning på cykel- och gångtrafik har enligt Trafikverkets underlag till Färdplan 2050 en potential att reducera trafikökningen med 2 procent fram till 2030 och därmed bidra till kraftigt minskade utsläpp av klimatgaser⁴ jämfört med om ingen satsning görs.

² Trafikverket 2010. *Gå och cykla för ökad hälsa*. beställningsnr: 100304

³ Boverket 2010. *Planer som styrmedel för att minska samhällets klimatpåverkan*

⁴ Trafikverket 2012. *Delrapport transporter. Underlag till färdplan 2050*. Publikationsnummer 2012:224. Utgivningsdatum november 2012.

Jämställdhet och barns utveckling

Generellt bidrar insatser som innebär prioritering av ökad framkomlighet och attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik, till ökad jämställdhet för både män och kvinnor.

Om barn kan cykla till skolan och fritidsaktiviteter bidrar det till bättre hälsa och självständighet. En fjärdedel av alla cykelresor görs av barn och cirka 18 procent av skolbarnen cyklar till skolan⁵. Det är en kraftig minskning jämfört med tidigare mätningar. En orsak till det är att föräldrar upplever trafikmiljön som osäker och därför skjutsar barnen i bil. En satsning på ökad och säker cykling kan därför gynna barns utveckling⁶.

Cykelturism ger positiva effekter för lokalt näringsliv

Utveckling av cykelturism medför positiva effekter för det lokala näringslivet i form av tjänster och service som kan etableras. Den största ekonomiska effekten som cykelturism medför är turistens utgifter för exempelvis boende, mat, cykelhyra och inträde till sevärdheter⁷.

Samhällsekonomisk nytta av cykelinfrastruktur

Det har tidigare funnits få bedömningar av samhällsekonomisk lönsamhet med avseende på cykelinfrastruktur. Nya studier visar att investeringar i ökad cykling ofta är samhällsekonomiskt lönsamma eller mycket lönsamma.

Den samhällsekonomiska nyttan av cykelsatsningar kommer främst från positiva hälsoeffekter av fysisk aktivitet. En bedömning av de samhällsekonomiska effekterna av Region Skånes cykelplan visar att insatserna i planen kan betala sig redan efter 13 år, tack vare de positiva hälsoeffekterna som en ökad fysisk aktivitet ger.

Cykelinfrastruktursatsningarna bedöms ge tillbaka 1,6 kronor för varje investerad krona. Det är en hög lönsamhet. Om effekter från informations- och påverkansinsatser för att fler ska cykla tas med i beräkningen, ger investeringen tillbaka 1,9 gånger pengarna⁸.

⁵ Enligt en resvaneundersökning särskilt riktad till barn från 2007.

⁶ Trivector 2014. Olika cyklister på samma vägar – Trafiksäkerhetsaspekter av en växande och mer varierad skara cyklister. Rapport 2014:90.

⁷ VTI 2013. Cykelturism och effekter på lokal, regional och nationell nivå – En litteraturgenomgång samt fallstudie på cykelturister i Varberg och på Gotland.

⁸ Trivector 2014. *Effekter på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi av Region Skånes inriktning för fortsatt cykelutveckling i Skåne*. Rapport 2014:20. Mars 2014.

2. Potential för ökad och säker cykling i Västra Götaland

Västra Götalandsregionen är en geografiskt stor region med vitt skilda förutsättningar och utmaningar när det gäller cykling. Här beskrivs potentialen och förutsättningarna för cykling i Västra Götaland idag, som ligger till grund för prioriteringsprinciperna i kapitel 3.

2.1 Avstånd påverkar

Den största potentialen att utveckla cykling finns i anslutning till tätorter. Fem av sex invånare i Västra Götaland bor i en tätort. I Göteborgsregionen är det fler än nio av tio som bor i en tätort, inom delregionerna Fyrbodals, Sjuhärads och Skaraborg handlar det om ungefär tre fjärdedelar⁹. Det är också i och i anslutning till tätorter som flest resor sker.

Avståndet är en av de viktigaste faktorerna som påverkar cyklingen. Västra Götaland är geografiskt stort och glest befolkat vilket innebär att avstånden mellan tätorter ofta är långa ur ett cykelperspektiv.

Det finns ett teoretiskt samband mellan storleken på en tätort och vilket avstånd man som cyklist är beredd att cykla, vilket beskrivs i den s.k. Kågesonmodellen¹⁰. Modellen har använts för den analys som har gjorts avseende potentialen att cykla mellan tätorter i Västra Götalandsregionen. Den beskrivs mer utförligt i bilaga 1. Analysen visar mellan vilka tätorter det finns en teoretisk potential för att arbetspendling kan ske med cykel. För Västra Götalandsregionens del handlar det om ca 50 sträckor med en total längd av ca 440 km längs det statliga regionala vägnätet som uppfyller kriterierna och som i dagsläget saknar en cykelväg. Se kartan i bilaga 1 där sträckorna är markerade.

Även om cykelavståndet visar en teoretisk potential möjlighet för ökad cykling är det inte säkert att dessa sträckor är lämpliga, beroende på terräng, barriärer, mm eller är samhällsekonomiskt lönsamma. Vad som också syns i kartan är att det finns många tätorter i Västra Götaland som ligger för långt ifrån varandra för att det ska vara attraktivt att cykla mellan dem. Det blir allt vanligare med el-cykel, vilket ökar det potentiella avståndet där cykeln kan vara ett attraktivt färdmedel. Det påverkar dock inte slutsatsen att störst potential för att öka cyklingen finns i anslutning till tätorter.

⁹ SCB 2015.

¹⁰ Vägverket 2007. *Modell för regional inventering och planering av cykelvägar*. Kågeson, Nature Associates 2007-01-17. Vägverket publikation 2007:13.

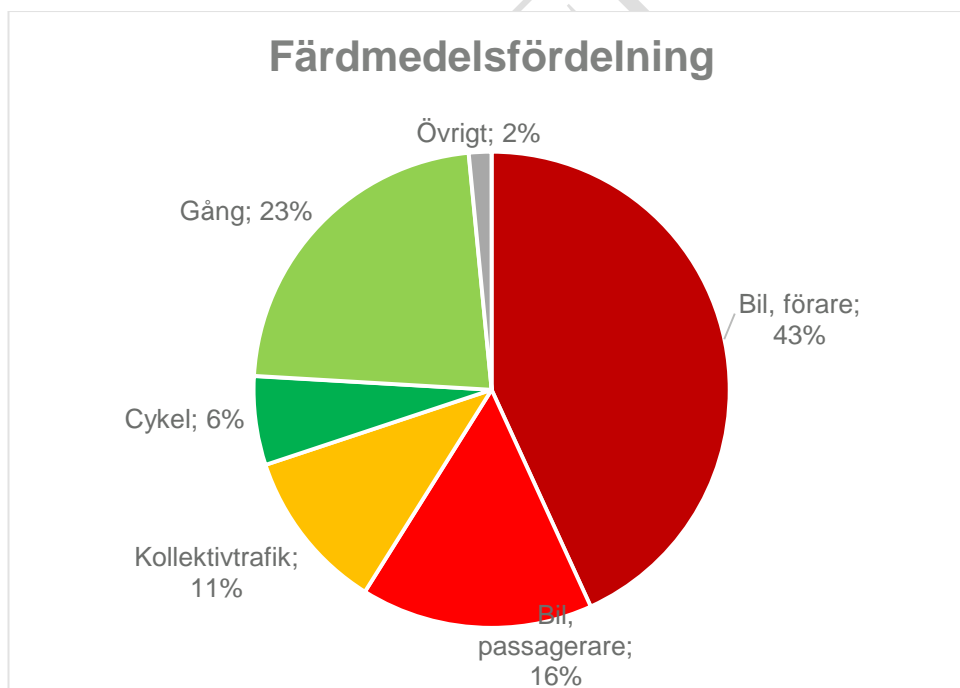
2.2 Målpunkter och närhet till cykelnät

I kartläggningen av cykelvägnätet i Västra Götaland¹¹ ombads kommunerna där att peka ut viktiga målpunkter i sin kommun, särskilt målpunkter där det fanns en potential att förbättra cykeltillgängligheten. Därefter analyserades målpunkterna utifrån närhet till det befintliga cykelvägnätet. Som målpunkter räknades bland annat kollektivtrafiknoder, arbetsplatser, förskolor/skolor och övriga (t.ex. fritidsanläggningar, besöksmål)¹².

Analysen visar att tillgängligheten med cykel är bristfällig till alla typer av målpunkter. 37 procent av målpunkterna saknade direkt koppling till befintligt cykelvägnät. Arbetsplatser var den typ av målpunkt som oftast saknade direkt koppling till cykelvägnät.

2.3 Få resor görs med cykel

I Västra Götaland är bilen det dominerande färdmedlet. Figur 1 visar att cykelresor utgör cirka 6 procent av alla resor i Västra Götaland. Det är en av de lägsta cykelandelarna i Sverige jämfört med andra län¹³. Bilresor utgör 59 procent om både förare och passagerare räknas in och resor till fots är näst vanligast med 23 procent av det totala antalet resor. Flest resor görs i och omkring de större städerna och längs de större stråken som finns i anslutning till dessa.



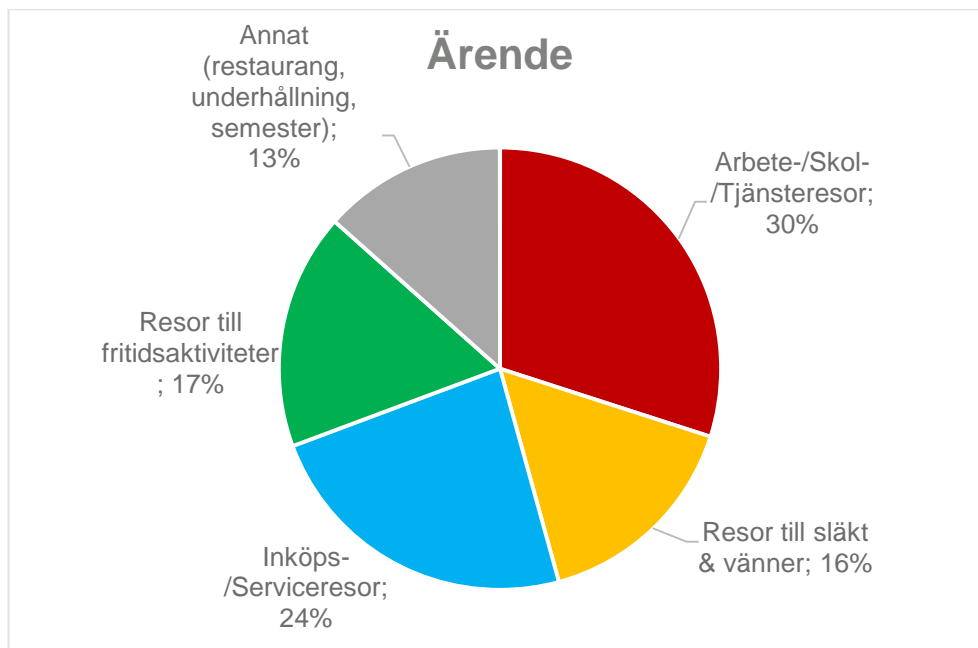
Figur 1. Färdmedelsfördelning för resor i Västra Götaland. Egen bearbetning av statistik från RVU Sverige 2011-2013.

¹¹ Trivector Traffic, 2014, Kartläggning av cykelvägnätet i Västra Götaland, Rapport 2014:13. <http://www.vgregion.se/sv/Vastra-Gotalandsregionen/startside/Regionutveckling/Publikationer-statistik/Aktuella-rapporter/Rapportarkiv/Publikationer-20141/Kartlaggning-av-cykelnatverket/>

¹² Antalet målpunkter för hela regionen är inte komplett och heller inte oföränderligt, men ger en fingervisning om hur god tillgängligheten med cykel är.

¹³ Hållbar Utveckling Väst 2013. Tillgänglig: <http://hallbarutvecklingvast.se/nyhet/vastra-gotaland-7-cykelresor-4e-samst-i-landet-stall-bilen-mer>

Enligt Resvaneundersökning (RVU) Sverige utgör resor till arbete och skola 30 procent av det totala antalet resor som genomförs, se figur 2. Därefter kommer inköps- och serviceresor som utgör 24 procent av resorna och resor till fritidsaktiviteter som utgör 17 procent av alla resor. Statistiken visar att de allra flesta resor som görs är till vardagliga målpunkter som invånarna reser till dagligen eller varje vecka: arbetsplatser, skolor, handel eller fritidsanläggningar¹⁴. Över hälften av resorna till fritidsaktiviteter, underhållning och motion är kortare än fem kilometer och nästan hälften av dessa görs med bil¹⁵.



Figur 2. Ärendefördelning för resor i Västra Götaland. Egen bearbetning av statistik från RVU Sverige 2011-2013.

2.4 Cykelsäkerhet

Varje år omkommer 20–30 cyklister i Sverige och nästan 2000 cyklister skadas allvarligt. Cirka en tredjedel av alla cykelolyckor är singelolyckor och uppemot 80 procent av cyklisters allvarliga skador uppstår i singelolyckor. Resterande 20 procent allvarliga skador för cyklister uppstår i kollision med motorfordon eller med en annan cykel. Den vanligaste olyckstypen där cyklisten omkommer är kollision med motorfordon¹⁶.

Potentialen för att göra cykling säkrare är störst i tätorter eftersom majoriteten av cykelolyckorna sker i tätorter. 87 procent av alla olyckor¹⁷ som skett i Västra Götaland de senaste åren har varit i tätort.

¹⁴ Nationella resvaneundersökningen RVU Sverige 2011-2013, <http://www.trafa.se/statistik/resvanor/>.

¹⁵ Fogelholm, R. (2014). Fritidsresandet i Sverige – analys och åtgärdsförslag för ett mer hållbart fritidsresande. Examensarbete vid Lunds Tekniska Högskola, institutionen för Teknik och Samhälle

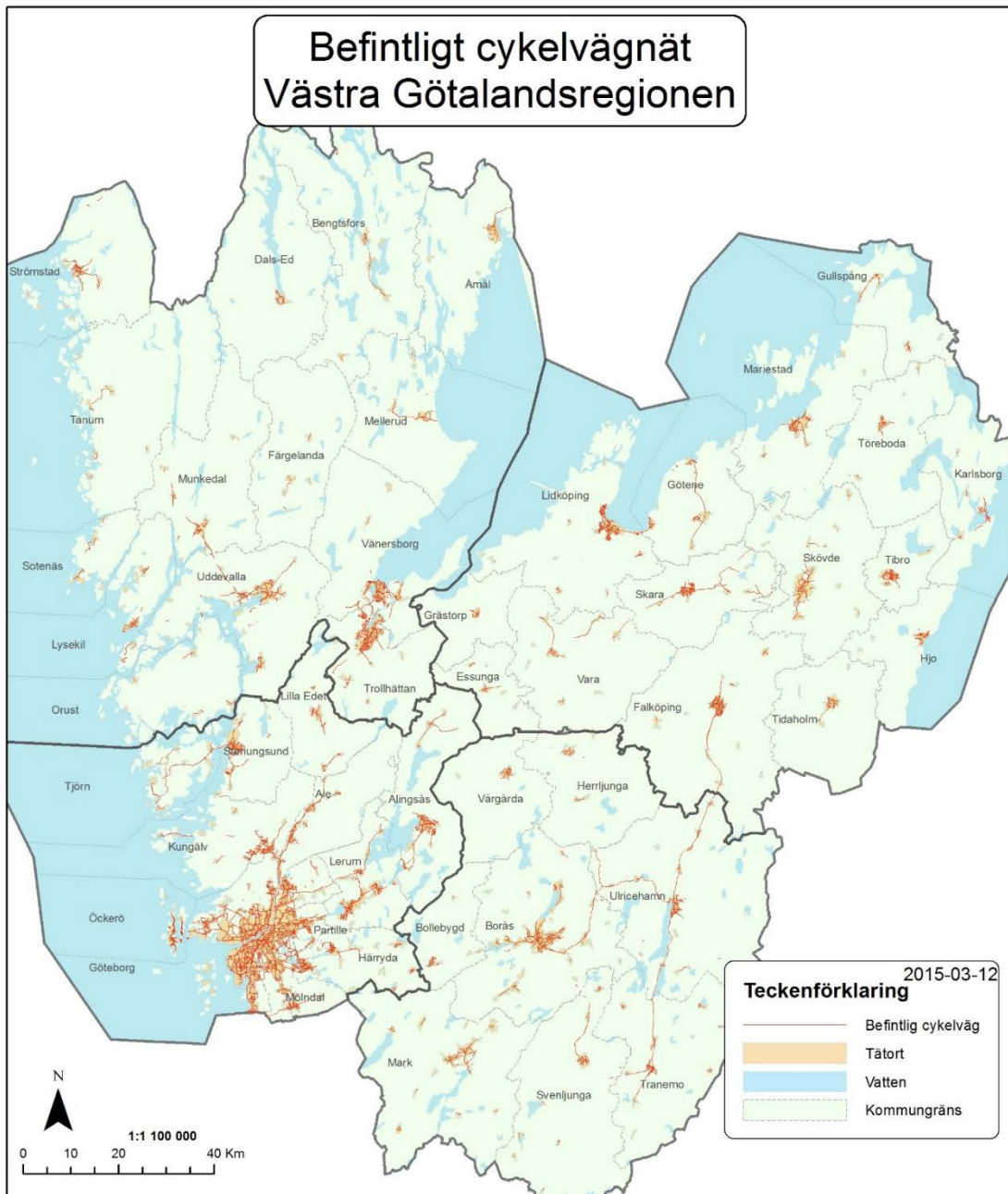
¹⁶ Trafikverket, 2014, Säkrare cykling – Gemensam strategi för år 2014–2020, version 1.0, Publ.nr. 2014:030

¹⁷ Olyckor registrerade i olycksdatabasen STRADA där säker position var angiven. Ett stort mörkertal finns då inte alla cykelolyckor rapporteras.

2.5 Över 330 mil cykelvägnät

I Västra Götaland finns över 330 mil cykelvägar på statligt, kommunalt och enskilt vägnät¹⁸. Cykelvägarna är dock ojämnt fördelade. I de flesta större tätorter finns det ett delvis utbyggt cykelvägnät men utanför dessa varierar förekomsten av cykelvägar kraftigt. Större sammanhängande cykelvägnät är koncentrerade till de större tätorterna men det finns även vissa längre sträckor som förbinder tätorter längre ifrån varandra. Ett exempel på det är cykelvägen på den gamla banvallen för Västra Centralbanan mellan Tranemo och Falköping, via Ulricehamn.

¹⁸ Längden på de cykelvägar som samlades in under kartläggningen av cykelvägnätet 2014.



Figur 3 Befintliga cykelvägar i Västra Götaland.¹⁹

¹⁹ I NVDB (Nationella vägdatan) finns alla befintliga cykelvägar inlagda. <https://nvdb2012.trafikverket.se/>.
Välj: Se Sveriges vägar på karta, "väguppgifter" sedan C-Cykel_vägstyp.

2.6 Cykelleder

I flera delar av Västra Götaland är cykelturismen på frammarsch som näring. Cykelleder har byggts i bland annat Sjuhärad och vid Kinnekulle. Det finns en potential att utveckla cykelturismen. Ur ett näringspolitiskt och lokalt perspektiv innebär cykelturism en möjlighet för lokala företag att utveckla tjänster och upplevelser för besökare. En cykelled möjliggör även för invånare att ta sig till målpunkter och besöksmål.

REMISSVERSION

3. Prioritering för ökad och säker cykling

Att bygga cykelväg längs alla sträckor där det finns en brist eller ett behov är inte möjligt med de ekonomiska förutsättningar som finns i nu gällande transportinfrastrukturplan. Därför måste prioriteringar göras för att befintliga resurser ska användas så effektivt som möjligt. Prioriteringsprinciperna har tagits fram baserade på de förutsättningar och potentialer som finns i Västra Götaland, samt från dialog med regionens kommuner i form av workshops.

Vardagsresor till målpunkter i anslutning till tätorter, såsom arbete, skola, kollektivtrafikknutpunkter och fritidsaktiviteter, samt steg 1- och 2-åtgärder har prioritet ett. Andra insatser såsom att knyta samman ”felande länkar” i befintligt cykelvägnät och rekreations- och turistcykling har prioritet två. Det är kommunerna som i en ansökningsprocess (se kapitel 4) föreslår cykelåtgärder. Föreslagna åtgärder kommer att bedömas med hänsyn till de som bäst uppfyller målet om att skapa förutsättningar för ökad och säker cykling. Viss hänsyn kommer tas till geografisk spridning.

3.1 Vardagsresor till målpunkter prioriteras

Potentialen för ökad och säker cykling bedöms vara störst i och nära tätorter där det bor många invånare och det finns många målpunkter. Det är i dagsläget där flest cykelresor redan görs, vilket innebär att det finns en efterfrågan från befintliga cyklister och det är där det är samhällsekonomiskt lönsamt att investera. Många av de målpunkter som pekats ut som viktiga av kommunerna saknar idag bra cykelanslutningar.

De flesta resor som görs i Västra Götaland är resor till och från arbete och skola och inköpsresor, men även resor till fritidsaktiviteter utgör en stor andel. Här bedöms potentialen för att öka andelen som särskilt stor. För längre resor är kombinerade resor med kollektivtrafik och cykel viktiga för ett hållbart resande. Därför prioriteras satsningar på att skapa säkra anslutningar till kollektivtrafikknutpunkter, arbetsplatser, skolor och fritidsanläggningar.

Det ska vara lätt att välja cykel till sin arbetsplats

Enligt kartläggningen av cykelvägnätet i Västra Götaland var arbetsplatser den typ av målpunkt som oftast saknade koppling till det befintliga cykelvägnätet.

Cykelvägar som förbättrar tillgängligheten till tätortsnära arbetsplatser är prioriterade.

Det ska vara säkert att cykla till skolan

Barn och ungdomar ska på ett säkert och tryggt sätt kunna cykla till sin skola. Möjligheten att kunna göra en självständig resa, exempelvis med cykel, är ett

led i barns utveckling. Cykelstrategin bidrar till att barn självständigt ska kunna ta sig till och från sin skola. Trafiksäkerheten på dessa sträckor ska vara mycket hög.

Cykelvägar till skolor är prioriterade.

Åtgärder som bidrar till att öka trafiksäkerheten till skolor är prioriterade.

Cykelvägar till och från kollektivtrafik ska bli fler och bättre

Kombinerade resor med kollektivtrafik och cykel är viktiga för ett hållbart transportsystem. Det ska vara enkelt att kunna ta cykeln till och från en tågstation eller busshållplats för att däremellan resa med kollektivtrafik.

Cykelvägar som förbättrar tillgängligheten till kollektivtrafik är prioriterade.

Västra Götalandsregionen stödjer en utveckling av cykelparkeringar, låncyklar och annan service i direkt närhet till hållplatser, stationer och färjelägen. Detta förutsätter samverkan mellan Västra Götalandsregionen, kommunerna, Trafikverket och övriga aktörer.

Cykelvägar till fritidsaktiviteter ska bli fler och bättre

Bilen är det dominerande färdmedlet för resor till fritidsaktiviteter och de flesta resorna är under fem kilometer. Insatser krävs både för att förbättra infrastrukturen och åtgärder för att göra cykeln till ett attraktivare val.

Åtgärder som förbättrar tillgängligheten till målpunkter för fritidsaktiviteter i tätortsnära lägen är prioriterade.

Steg 1- och 2-åtgärder för att välja cykel

Bra och säker cykelinfrastruktur är en förutsättning för att få fler att cykla, men för att få full effekt av de investeringar som görs och få fler att välja cykeln, behövs kompletterande åtgärder som uppmärksammar cyklingens fördelar. Genom att kombinera fysiska åtgärder med till exempel information ökar nyttan av investeringarna. Uppskattningar från olika projekt visar att effekten av en investering fördubblas om det samtidigt genomförs en informationskampanj²⁰.

Västra Götalandsregionen stödjer arbetet med hållbara resvanor, bl.a. genom mobilitetskontoret - Hållbart resande i väst och konceptet ”Nya vägvanor”. I den regionala infrastrukturplanen finns det pengar avsatta för så kallade steg 1- och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen. Steg 1- och 2-åtgärder kan handla om beteendepåverkande åtgärder, informationsinsatser och marknadsföring, lokalisering, ITS-lösningar, mm och kommer att definieras och utvecklas efterhand som arbetet fortskrider.

Steg 1- och 2-åtgärder som komplement till infrastruktursatsningar är ett utvecklingsområde och är prioriterat.

²⁰ Jämförelser ifrån England visar att de som satsat på både infrastruktur och marknadsföring i samband med kollektivtrafikutbyggnad fått dubbelt så många resenärer som de fall som bara satsat på infrastruktur. Källa: Cairns et. Al, 2008, Smarter Choices: Assessing the Potential to Achieve Traffic Reduction Using Soft Measures. Transport Reviews, vol, no 5, 28593-618.

3.2 Felande länkar och cykling för rekreation och turism

Utveckla befintligt cykelvägnät

Västra Götalands geografiska förutsättningar gör att det inte är motiverat att skapa ett sammanhängande cykelvägnät i hela regionen, utan investeringar ska i första hand ske i och nära tätorter där potentialen att cykla är hög. På vissa ställen kan det dock finnas ett behov av att åtgärda så kallade ”felande länkar” för att binda samman tätorter eller cykelvägar. Det gäller korta sträckor, upp till ett par kilometer, där ny cykelväg avsevärt kan förbättra de fysiska förutsättningarna för många cyklister.

Det kan också handla om standardhöjningar på befintligt cykelvägnät, t.ex. trafiksäkerhetsåtgärder i korsningar, som kan förbättra både framkomlighet och trafiksäkerhet. Om den felande länken eller åtgärden förbättrar tillgängligheten till en målpunkt är det en fördel.

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på befintligt cykelvägnät har prioritet två.

”Felade länkar” där potentialen för ökad cykling är hög har prioritet två.

Cykling för rekreation och turism

Utvecklingen av cykelturism är viktig för flera av Västra Götalands kommuner och delregioner. Inom nuvarande regional plan finns det inte tillräckliga medel för att finansiera längre cykelsträckor, vilket behövs för att skapa cykelleder. Med det i åtanke kommer åtgärder för rekreation och turism i första hand avse stöd med projektering och projektledning, samt exempelvis bidrag till information och kommunikation.

Västra Götalandsregionen verkar för att det ska bli enklare och tryggare att cykla som besökare och turist. Ambitionen är att det ska gå lättare att ta med cykeln ombord på kollektivtrafik, i första hand med tåg.

Cykling för rekreation och turism är ett utvecklingsområde som stöds.

4. Cykelstrategins genomförande och uppföljning

Finansiering av åtgärder på det statliga regionala vägnätet sker inom ramen för den regionala planen för transportinfrastruktur. I denna plan finns ett särskilt åtgärdsområde som heter cykel och är indelat i tre kategorier:

- ▶ Cykelvägar, statligt regionalt vägnät
- ▶ Bidrag till kommuner för cykelvägar, kommunalt vägnät
- ▶ Steg 1- och 2-åtgärder

Cykelstrategin behandlar åtgärder inom kategorierna *Cykelvägar*, *statligt regionalt vägnät*, samt *Steg 1- och 2-åtgärder*. Kommunerna förväntas i normalfallet medfinansiera investeringar med 50 %, vilket ger ett incitament att satsa på väl avvägda förslag. Cykelstrategin har stort fokus på hur regionen på bästa sätt ska använda avsatta medel i transportinfrastrukturplanen. Kategorin *Bidrag till kommuner för cykelvägar längs kommunalt vägnät* omfattas inte av denna strategi²¹.

I nuvarande regional plan för transportinfrastruktur 2014-2025 finns 454 miljoner kronor avsatta för åtgärdsområde cykel enligt tabell 1. Anslaget fördelar sig på 60 procent till cykelvägar på statligt regionalt vägnät, 30 procent till bidrag till kommuner för cykelvägar, kommunalt vägnät, samt 10 procent till steg 1- och 2-åtgärder. Efter en planrevidering, som sker ungefär vart fjärde år, kan fördelning och anslag se annorlunda ut.

Tabell 1. Årlig fördelning av finansiering för åtgärdsområdet cykel totalt (mkr).

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
30	20	15	20	17	18	28	31	70	69	69	67

Till kategorin cykelvägar, statligt regionalt cykelvägnät finns 273 miljoner kronor avsatta. Fördelat per år ser det ut enligt tabell 2. Till detta kommer kommunernas medfinansiering på 50 procent.

Tabell 2. Årlig fördelning av finansiering för åtgärdsområdet cykel inom kategorin Cykelvägar, statligt regionalt vägnät (mkr).

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
18	12	9	12	10	11	17	19	42	41	41	40

²¹ Hantering av statlig medfinansiering regleras i förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikplanläggningar mm. "Handbok för statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikplanläggningar mm", publikation 2004:4, kan laddas ned från Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se.

Med nuvarande kostnad för cykelutbyggnad räcker detta till ca 10 mil cykelväg.

4.1 Process för framtagande av cykelåtgärdsplan

I kapitel 3 presenteras de prioriteringsprinciper som utgör ett praktiskt stöd för att välja åtgärder som leder i önskad riktning. Dessa principer ligger till grund för att arbeta fram en plan med konkreta cykelåtgärder. Arbetsprocessen för detta är inte helt klarlagd, men kommer i huvudsak att ske enligt nedan. Processen är i huvudsak lik den som används för andra potter i den regionala infrastrukturplanen.

- ▶ *Brev om att få in ansökningar skickas ut till kommunerna. Blankett, anvisningar och prioriteringsgrunder bifogas.*
- ▶ *Kommunerna tar fram förslag på åtgärder. En uppdaterad och prioriterad lista på åtgärder som kommunen är beredd att medfinansiera sammanställs av kommunen. Åtgärderna ska motiveras enligt framtagna prioriteringsprinciper. Första gången detta görs efter att cykelstrategin antagits, bifogas en bearbetad lista över de förslag som kommunerna skickade in 2011 och som inte kunde inrymmas i satsningen ”10 mil cykelväg”.*
- ▶ *Trafikverket gör en första översyn av ansökningar från kommunerna.*
- ▶ *Förslag till prioriterade cykelåtgärder för de kommande 3-4 åren tas fram och sammanställs i en cykelåtgärdsplan. Västra Götalandsregionen och Trafikverket önskar få till stånd en process där kommunalförbunden är involverade i arbetsprocessen. Diskussioner kring hur detta görs ska starta.*
- ▶ *Förslag till cykelåtgärdsplan bereds i Beredningen för Hållbar Utveckling (BHU) och beslutas i Regionstyrelsen.*
- ▶ *Trafikverket får i uppdrag att verkställa cykelåtgärdsplanen. Avtal tecknas med respektive kommun.*

Ambitionen är att en aktualisering av åtgärderna i planen ska göras vartannat år.

4.2 Roller och ansvar

Planering för cykel inkluderar flera olika aktörer där samarbete mellan olika ansvarsområden och kompetens är viktigt för att uppnå goda resultat. För genomförande av åtgärderna är följande aktörer viktiga:

Västra Götalandsregionen

Västra Götalandsregionen (VGR) är planupprättare för den regionala transportinfrastrukturplanen för Västra Götaland som omfattar 49 kommuner.

Trafikverket

Trafikverket är väghållare på det statliga vägnätet. Åtgärder som fastställs i de Regionala infrastrukturplanerna utförs och administreras i normalfallet av Tra-

fikverket. Trafikverket är huvudman för NVDB (den nationella vägdatan). Där finns uppgifter om cykelvägnätet som läggs in av respektive väghållare.

Kommun

Kommunerna är väghållare för det kommunala vägnätet. Infrastruktursatsningar på kommunalt vägnät finansieras med kommunala medel. För cykelåtgärder kan kommuner ansöka om medel från den regionala transportinfrastrukturplanen. Kommunerna har en viktig roll när det gäller markanvändningsplaneringen.

4.3 Uppföljning

Uppföljning är en viktig del för att säkerställa att investeringar görs enligt prioriteringarna och att de leder till att uppfylla mål och vision.

Uppföljning av arbetet bör göras på olika nivåer:

- ▶ *Verksamhetsuppföljning* innebär att visa om genomförandet sker som tänkt. Indikatorer kan t.ex. vara kostnadsfördelning mellan prioriterade områden eller kostnadseffektivitet. Verksamhetsuppföljningen är relativt lätt att genomföra, men garanterar inte att målet uppfylls.
- ▶ *Kvalitetsuppföljning* visar om målet med cykelstrategin uppfylls, dvs. om förutsättningar för ökad och säker cykling förbättras. Indikatorerna ska svara mot förbättringen av funktionen av cykelinvesteringarna, t.ex. andel målpunkter som har cykelväg, cykelväg eller restid före/efter en åtgärd. Kvalitetsuppföljningen är ofta tidsödande att genomföra på detaljerad nivå.
- ▶ *Effektuppföljning* handlar om det som är det yttersta syftet: att cyklingen ökar och blir säkrare. Indikatorer att följa upp är t.ex. andel och antal cykelresor eller antal rapporterade cykelolyckor. Efterfrågan är ofta svår att följa upp, dels på grund av svårigheter med insamling av information, dels för att det är svårt att knyta utfallet till konkreta insatser som gjorts.

Skapa förutsättningar för ökad och säker cykling		
Verksamhetsuppföljning	Kvalitetsuppföljning	Effektuppföljning
<i>Görs det som är tänkt? Följs prioriteringsprinciperna?</i>	<i>Blir förutsättningarna för att cykla bättre och säkrare?</i>	<i>Ökar cyklingen? Minskar antalet dödade och svårt skadade cyklister?</i>

Uppföljning av cykelåtgärder är ett utvecklingsområde. Då tillgången på information för att följa upp kvaliteten och efterfrågan i nuläget är begränsad kommer uppföljningen av cykelstrategin i första hand att ske på verksamhetsnivå och till viss del på kvalitetsnivå. Västra Götalandsregionen har som mål att hitta en metod för att mäta cyklingen på aggregerad nivå och kommer att arbeta för att utveckla uppföljningen i senare skede, både gällande vad som ska mätas och vem som är ansvarig.

5. Andra insatser som bidrar till ökad och säker cykling

Utöver det som cykelstrategin omfattar finns det flera andra områden som är viktiga för att cyklingen ska öka, men dessa kan inte finansieras genom den regionala transportinfrastrukturplanen. Under workshopparna med kommunerna pekades flera områden ut som behöver förbättras för att få fler att cykla. De viktigaste tas upp nedan. Cykelplanering är ett komplext område med flera olika aktörer med olika ansvarsområden och olika möjligheter att påverka, bl.a. beroende på vem som är väghållare. Inom de områden som Västra Götalandsregionen inte har någon rådighet över kan regionen lyfta frågan och påtala brister och förbättringspotentialer samt ställa upp och vara testarena. Västra Götalandsregionen vill verka för utvecklingen av dessa områden.

5.1 Cykelparkering och cykel på kollektivtrafik

Cykelparkering är en viktig del i att öka cyklingen och bör ingå i all planering. Västra Götalandsregionen rekommenderar att säkra och trygga parkeringsmöjligheter byggs vid de målpunkter som får ny eller förbättrad cykelinfrastruktur. Det kan till exempel innebära garage, möjligheter att låsa fast cykeln, bevakning, väderskyddad, med belysning, möjlighet till service, cykelpump, laddning av el-cykel, mm. Cykelparkering omfattas inte av finansiering i den regionala transportinfrastrukturplanen. Ansvaret för att anlägga cykelparkering varierar beroende på vem som äger marken.

Det finns finansieringsmöjligheter för cykelparkering i anslutning till kollektivtrafik i andra delar av regional transportinfrastrukturplan. Västtrafik ansvarar för utplacering av cykelställ. Väghållaren anordnar markytan.

Västra Götalandsregionen arbetar för att förbättra möjligheterna att ta med cykeln ombord på kollektivtrafiken. Utrymmet för cyklar ombord på fordonen förbättras successivt.

5.2 Drift och underhåll

Drift och underhåll av cykelvägarna är mycket viktigt för säker och attraktiv cykling. Under workshopparna framkom det att drift och underhåll behöver ges högre prioritet. Att satsa på drift och underhåll är ett sätt att höja statusen för cyklingen, både under sommar och vinter. Även trafiksäkerheten ökar med bättre drift och underhåll, eftersom en stor del av alla cykelolyckor kan härledas till singelolyckor där bl.a. rullgrus, dålig beläggning och halka är några av orsakerna.

Drift och underhåll av det regionala statliga vägnätet är Trafikverkets ansvar, om det inte i särskilt avtal med berörd kommun har avtalats annat. Finansieringen sker genom ett eget anslag i Trafikverkets budget.

5.3 Utveckling av standarder

Den regionala cykelstrategin berör inte frågan om utformningen av enskilda objekt. För riktlinjer och rekommendationer gällande utformning hänvisas till andra vedertagna dokument rörande standard och krav, t.ex.

- ▶ VGU – Vägar och gators utformning
- ▶ GCM-handboken – Gång-, cykel- och mopedhandboken
- ▶ Trafiksäkerhetsföreskrifter

samt, interna överenskommelser mellan olika aktörer, t.ex. för belysning och cykelparkering vid hållplatser.

5.4 Samhällsplanering

Cykeln ska vara en naturlig del av samhällsplaneringen. I all regional och kommunal planering bör förutsättningar skapas för ökad och säker cykling. Exempelvis bör möjligheterna alltid ses över att cykelsäkra vägar som får förändrad funktion när alternativ vägsträcka byggs. Kommunerna har en viktig roll som både planeringsorganisation och som väghållare för det kommunala vägnätet.

5.5 Hållbart resande i väst

Kollektivtrafiknämnden i Västra Götalandsregionen har beslutat att utveckla en organisation för mobility management – Hållbart resande i väst. Syftet är att göra det enkelt för människor att välja ett hållbart resande och att uppmuntra till nya resvanor. Stöd i form av bland annat utbildning, inspiration och gemensamma koncept, kan då erbjudas alla kommuner i Västra Götaland. Ett sådant mobilitetskontor stödjer ett ökat cyklande, som är en del av ett hållbart resande.

Ett mobilitetskontor ger mindre kommuner möjlighet att integrera steg 1- och 2-åtgärder för cykel och för andra färdmedel, genom det nätverk och kunskapsstöd kontoret kan bidra med. Vad som ingår i mobilitetskontorets uppgifter och hur steg 1- och 2-åtgärder inom cykling ska behandlas är fortfarande under utveckling och kommer definieras under 2015.

6. Så har cykelstrategin tagits fram

6.1 Arbetsgång

Arbetet med att ta fram den regionala cykelstrategin har föregåtts av en kartläggning av det regionala cykelvägnätet i Västra Götaland. Därefter har workshops hållits i de fyra kommunalförbunden för att samla in kunskap om behov och förutsättningar för cykling i regionen. Kartläggningen av cykelvägnätet och det samlade materialet från workshopparna har sedan legat till grund för att formulera mål och ta fram förslag på prioriteringar till cykelstrategin.

1) Kartläggning av det regionala cykelvägnätet

Kartläggningen av det regionala cykelvägnätet i Västra Götaland¹¹ sammanställdes 2014. Cykelvägnätet delades in i tre kategorier, *Befintligt cykelvägnät*, *Planerat cykelvägnät* samt *Annan cykelbar förbindelse*. Utöver cykelvägnätet innehåller kartläggningen information om rapporterade olyckor, kollektivtrafikhållplatser, skolor, större arbetsplatser och andra typer av målpunkter (turism, rekreation, fritid). Kartläggningen innehåller också analyser avseende målpunkternas tillgänglighet/närhet till befintligt cykelvägnät.

2) Avstämning av mål, syfte och strategiska områden

Presentation och information för den regionala utvecklingsnämnden (RUN) och Beredningen för hållbar utveckling (BHU) om ett första utkast till syfte, mål och strategiska områden. Under mötet med BHU diskuterades cykelplanens innehåll.

3) Workshops i kommunalförbunden

Fyra separata workshops, en för varje kommunalförbund har genomförts under arbetet med cykelplanen med representanter från kommunerna i kommunalförbunden. Syftet var att ringa in de behov som finns i Västra Götaland för att skapa förutsättningar för en ökad och säker cykling. Resultatet har sammanställts för att belysa de största behoven. Exempel på behov som kom upp på flera av workshopparna var kombinerade resor med kollektivtrafik, sammanhängande stråk/cykelvägnät, ökad trafiksäkerhet och attitydförändringar.

4) Målformulering och prioriteringsområden

Förslag på prioriteringar för att målen ska uppnås har tagits fram baserat på underlag från kartläggningen, analyser av regionala förutsättningar och från workshopparna med kommunalförbunden

5) Återkoppling och inhämtning av synpunkter

Cykelplanen diskuteras vid den regionala cykelkonferensen i Vårgårda. Genom en workshop ges möjlighet för deltagare att ta upp frågor och synpunkter kring innehållet i strategin.

6.2 Definitioner

Vi har använt ordet cykelväg för att beskriva infrastruktur. I ordet cykelväg görs ingen bedömning av om separerad eller oseparatorad cykelväg är mest lämplig eller om det befintliga vägnätet består av cykelväg, cykelbana, cykelfält, eller någon annan typ av infrastruktur.

När ordet cykelvägnät nämns avses all befintlig cykelinfrastruktur oavsett vem som är väghållare.

REMISSVERSION

Bilaga I: Potential avseende avstånd med cykel, inkl. beskrivning av Kågesonmodellen

En analys har gjorts av potentialen att cykla mellan tätorter, baserat på tätorternas storlek och (fågel)avstånd enligt den så kallade Kågesonmodellen²². Modellen är en teoretisk modell som utgår ifrån att storleken på en tätort bedöms ha en viss attraktionskraft, och att benägenheten att cykla beror på storleken på tätorten. Det finns en teoretisk potential att cykla till en tätort om kriterierna i tabell 2 uppfylls. Det är storleken på den mindre orten som avgör om det finns tillräckligt många som kan tänkas arbetspendla till en större ort i närheten. De sträckor i Västra Götaland som uppfyller kriterierna och där det inte finns en cykelväg i dagsläget markeras med en linje i figur 4.

Tabell 1 Kågesonmodellen: Schablon som underlag för en bedömning av när bilfri cykelväg bör övervägas mellan två orter²².

Antal invånare i den mindre tätorten	Längsta cykelavstånd [km]
500-1 000	3
1 000-2 000	6
2 000-5 000	10
5 000-10 000	12
10 000-20 000	15
>20 000	20

Modellen är som sagt teoretisk vilket innebär att avståndet längs det statliga regionala vägnätet sannolikt är längre än fågelavståndet. Intervallen för tätorternas befolkningsmängd kan också ge en missvisande bild för tätorter med en befolkningsmängd nära intervallgränsen eller tätorter där befolkningen ökar. Avståndet som har mätts är från ytterkant till ytterkant av tätortsgränserna och ingen hänsyn har tagits till topografi eller barriärer, såsom vattendrag eller annan infrastruktur. Analysen är bra för att snabbt lokalisera de sträckor där det kan finnas potential för arbetspendling. De sträckor som uppfyller kriteriet måste studeras närmare med avseende på exempelvis målpunkter och övrig bebyggelse längs sträckan för att bedöma om det är samhällsekonomiskt lönsamt att bygga cykelväg längs sträckan. De sträckor som visas i figur 4 är inte utpekade stråk.

Analysen visar att det är stora avstånd i Västra Götaland och att det i de flesta fall inte är motiverat att bygga ihop tätorterna. Teoretiskt finns det ca 50

²² Vägverket 2007. Modell för regional inventering och planering av cykelvägar. 2007-01-17

sträckor med en total längd av ca 440 km längs det statliga regionala vägnätet som uppfyller kriterierna i Kågessonmodellen och som i dagsläget saknar en cykelväg. Flera av de sträckor som visas uppfyller kriteriet med mycket liten marginal. Som exempel kan nämnas sträckan Trollhättan – Uddevalla där det kortaste avståndet mellan tätortsgränserna är cirka 16 km. Avståndet mellan centrum i tätorterna, sett till vägsträcka är betydligt längre, ca 30 km, vilket gör en utbyggnad samhällsekonomiskt tveksam.

Analysen har gjorts för att bedöma el-cyklingens potential. Med el-cykel ökar den sträcka som det är attraktivt att cykla. Detta påverkar dock inte slutsatsen att den största potentialen finns i tätortsnära cykling.

REMISSVERSION



Figur 4 I kartan visas de sträckor som uppfyller avståndskriteriet. Endast sträckor mellan tätorter som förbinds med regionalt vägnät visas.

REMISSVERSION