



Strategisk plan för ökad cykling i Västra Götaland

Juni 2024

Datum: Juni 2024

Dokumentnamn: Strategisk plan för cykling

Diarienummer: IKN 2024-00022

Beslutad av: Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden

Projektledning: Västra Götalandsregionen – Sara Eriksson, Adrien Moysset och Aako Raoofi.

Västtrafik – Karin Ryberg

Konsult: AFRY, WSP

Grafisk produktion: VGR Inhouse

Foto: Jonas Pettersson (s. 4, 12, 16), Eddie Löthman (s. 6), Aako Raoofi (s. 14)

Innehåll

| | |
|---|----|
| Inledning | 5 |
| Cykelns roll i det hållbara transportsystemet..... | 5 |
| Syftet med strategisk plan för ökad cykling | 5 |
| Goda förutsättningar för cykling | 6 |
| Avstånd | 6 |
| Mer än bara infrastruktur..... | 8 |
| Viktigt med helhetslösning | 9 |
| Utvecklingsområden i strategisk plan för ökad cykling..... | 10 |
| Tätortsnära cykelinfrastruktur | 11 |
| Integrering av cykel och kollektivtrafik – kombinationsresor..... | 13 |
| Cykel som ett naturligt val | 15 |
| Genomförande..... | 16 |



Inledning

Västra Götalandsregionens regionala utvecklingsstrategi (RUS) beskriver att Västra Götaland ska utvecklas till en robust och sammanhållen region, där transportsystemet bidrar till att nå regionens vision om *Det goda livet*. RUS:ens långsiktiga prioritering *Knyta samman Västra Götaland* beskriver regionens ambitioner för att bidra till hållbar och förbättrad tillgänglighet och ett transporteffektivt samhälle.¹

Denna strategiska plan är en aktualisering av, och ersätter den tidigare *Strategin för ökad cykling i Västra Götaland*.²

Cykelns roll i det hållbara transportsystemet

För att utveckla transportsystemet i en hållbar riktning behöver de hållbara färdätten prioriteras högt vilket bland annat innebär att de förutsättningar som ligger till grund för ett mer cykelvänligt samhälle behöver förbättras. Transportmedel av olika slag ska komplettera varandra för att skapa förutsättningar för ett transporteffektivt samhälle, se figur 1. Vid korta avstånd är cykel oftast det mest effektiva alternativet. För resor med längre avstånd kan cykel komplettera kollektivtrafiken och bidra till en förbättrad tillgänglighet.

De flesta cykelresorna sker lokalt men de positiva effekter som uppstår gynnar hela Västra Götaland. När det blir enklare, bekvämare och tryggare att cykla kommer det att avlasta annan infrastruktur och förbättra framkomligheten för både person- och godstransporter.

Om fler väljer att gå eller cykla förbättras dessutom folkhälsan genom ökad fysisk aktivitet. Cykel är också ett yteffektivt färdmedel med mycket små eller inga utsläpp. Således

ger ökad cykling positiva bidrag till bland annat ökad tillgänglighet, mindre buller och luftföroreningar och klimatpåverkan, bättre folkhälsa och bättre samhällsekonomi.³

Cykelvänligt samhälle

Begreppet cykelvänlighet beskriver i vilken utsträckning en miljö är lämplig och säker för cykling och inkluderar både subjektiva och objektiva faktorer. Det innebär en utveckling där förutsättningarna för ökad cykling förbättras i sin helhet och där barriärerna för dagens och framtidens cyklister minimeras.⁴

Syftet med strategisk plan för ökad cykling

Syftet med den strategiska planen för ökad cykling är att skapa goda förutsättningar för en regionalt sammanhållen planering av arbetet med att skapa ett mer cykelvänligt samhälle. Planen visar vilka satsningsområden Västra Götalandsregionen (VGR) prioriterar med ambitionen att gemensamt med kommunalförbund, kommuner, Västtrafik och Trafikverket kunna stötta cykelutvecklingen för ett bredare genomslag. *Strategisk plan för ökad cykling* kopplar an till RUS:en och samspelar med trafikförsörjnings-programmet samt den regionala transportinfrastrukturplanen, vilka tillsammans bidrar till hur tillgängligt samhället blir för invånare och näringsliv.



Figur 1. Den totala tillgängligheten grundas på en mångfald av färdmedel.

1 Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030

2 Strategi för ökad cykling i Västra Götalandsregionen – En del av den regionala cykelplanen, 2015:23.

3 Trafikverket, 2015. Om gång och cykling, hälsa och en hållbar utveckling. 2015:153

4 VTI, 2022. Cycling in Rural Areas - An overview of national and international literature. VTI rapport 1124A.

Goda förutsättningar för cykling

I framtagandet av den strategiska planen har förutsättningarna för ökad cykling identifierats, diskuterats och analyserats utifrån aspekterna geografi, användare och resans karaktär.

I Västra Götaland bor drygt 1,7 miljoner invånare. Cirka 87 procent av befolkningen bor i städer/tätorter och 13 procent i småorter eller på landsbygderna. Andelen cykelresor uppgår idag till 7 procent för regionen i sin helhet.⁵

Transportsystemet spelar en viktig roll för människors möjlighet att ta del av service, skola, arbetstillfällen, kultur och nöjen. Cykeln har en betydande roll i transportsystemet men förutsättningarna för cykling varierar runt om i regionen, se figur 2. Enligt den resvaneundersökning som genomfördes av VGR 2022–2023 finns ett stort stöd för satsningar på cykel.

54 procent av de tillfrågade tycker att cykel borde prioriteras högre än idag.⁶

Avstånd

På kortare avstånd är cykeln ofta ett attraktivt färdmedel och för dessa resor finns en stor potential att öka cyklandet. I Västra Götaland är cirka 60 procent av alla resor, och 82 procent av cykelresorna, 10 kilometer eller kortare.⁷ De flesta kan tänka sig att cykla upp till 5 kilometer men även 10 kilometer kan vara ett rimligt cykelavstånd beroende på lokala förutsättningar, resans karaktär och med tanke på den snabba ökningen av antalet elcyklar. Vid längre avstånd kan cykel i kombination med kollektivtrafik vara ett lämpligt alternativ. Cirka 85 procent av befolkningen i Västra Götaland bor inom 2,5 kilometer från prioriterade kollektivtrafikstråk utpekade i trafikförsörjningsprogrammet.⁸

⁵ Resvaneundersökning Västra Götaland 2022–2023.

⁶ Ibid.

⁷ Ibid.

⁸ Potentialstudie för cykling – en studie om potentialen för ett ökat hållbart resande.



Resor har olika karaktär och syften, där ungefär 30 procent (alla trafikslag) är serviceresor, 25 procent är fritidsresor och 40 procent är arbets- och studieresor.⁹ Tillgängligheten med cykel är god i hela Västra Götaland – drygt 44 procent av den arbetande befolkningen bor inom 30 minuters cykelfärd från jobbet och för gymnasieelever är siffran drygt 42 procent. Potentialen varierar dock mellan kommunerna, beroende på geografi och bebyggelsestruktur¹⁰, se figur 2. Cykelns andel av arbetspendlandet uppgår idag till 11 procent.

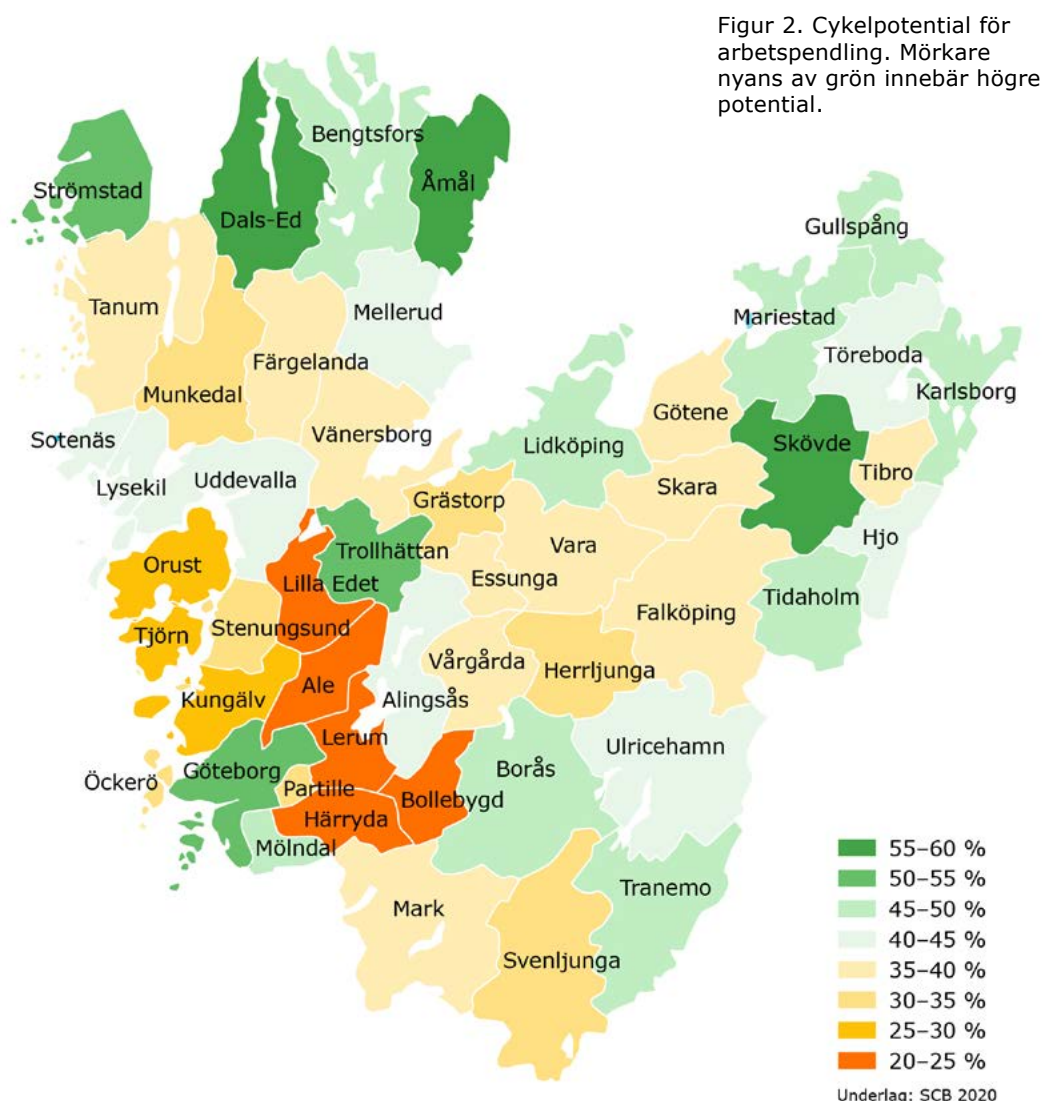
Elevers möjlighet att cykla till skolan varierar stort i Västra Götaland, se figur 3. Totalt sett bor cirka 30 procent av eleverna i årskurs 1–9 inom 1 kilometer från skolan, 70 procent bor inom 3 kilometer och 80 procent bor inom 5 km avstånd från skolan¹¹, se figur 3. Att särskilt belysa barn är viktigt ur fler aspekter. Bland annat grundläggs många vanor i tidig ålder och aktiv mobilitet är viktig för barns utveckling, självständighet och hälsa. Utvecklingen har dock varit att barn cyklar allt mindre. Många barn bor nära sin skola och skulle kunna cykla.¹²

9 Resvaneundersökning Västra Götaland 2022–2023.

10 Potentialstudie för cykling – en studie om potentialen för ett ökat hållbart resande.

11 Ibid.

12 VTI, 2017. Cykling bland barn och unga En kunskapsställning. VTI rapport 958.



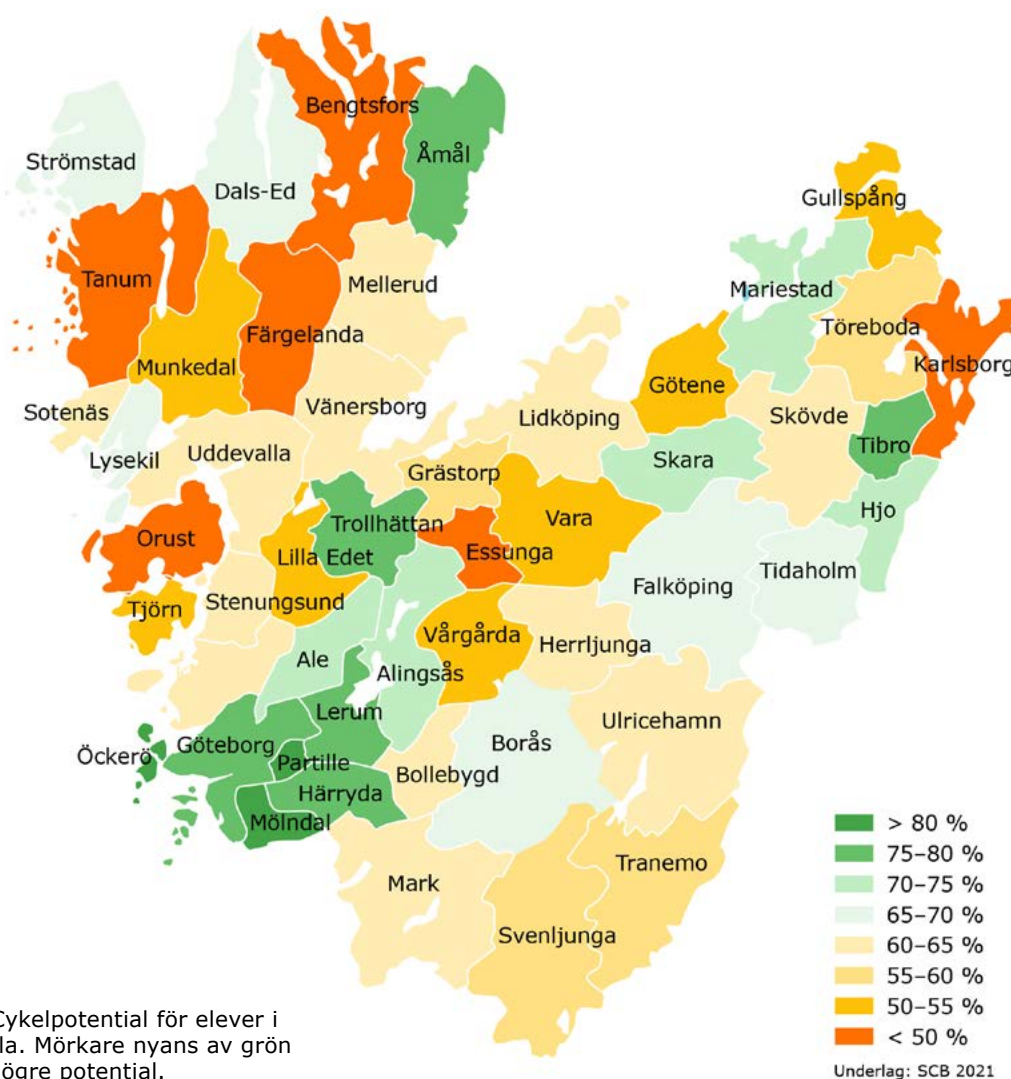
Det finns goda förutsättningar även för service-resor. En tydlig majoritet (77 procent) av befolkningen kan nå postservice, livsmedel, och apotek inom 20 minuter med cykel.¹³

Mer än bara infrastruktur

För att skapa ett cykelvänligt samhälle krävs åtgärder som gynnar såväl befintliga som blivande cyklister. Cykelbarhet är en viktig komponent i utvecklingen av ett cykelvänligt samhälle. För att kunna ta fram åtgärder som effektivt bidrar till ökad cykling är det viktigt att identifiera resenärers behov och intressen,

men också förstå vad som upplevs som hinder. Utöver individuella förutsättningar har omgivningen stor påverkan på cykelbarheten, det vill säga hur bra förutsättningar som finns för cykling. Trafikmiljön, den fysiska miljön och sociala miljön är tre faktorer som är särskilt viktiga att beakta för att locka nya cyklister. Det innebär att det exempelvis inte räcker med att en cykelväg upplevs som trygg för att vara stimulerande att cykla i, om andra faktorer upplevs hämmande. Därtill kommer väder och ljusförhållanden, som kan ses som avgörande i stunden för om en cykelresa blir av eller inte.

¹³ Trafa, 2021. Tillgänglighetsindex.



Figur 3. Cykelpotential för elever i grundskola. Mörkare nyans av grön innebär högre potential.

Cykelbarhet

Beskriver hur inbjudande en väg är för cyklister till skillnad från cykelvänlighet som beskriver hela (trafik)miljön. Cykelbarhet påverkas av faktorer, såsom trafikflödet på vägen, hastigheten för motoriserade fordon och vägens utformning.

Det behövs förbättringsåtgärder för dagens cyklister samt borttagande av absoluta hinder för framtidens potentiella cyklister.

Faktorer som påverkar Cykelbarheten¹⁴

Trafikmiljön: Rörliga objekt, t. ex. flödet av motoriserade fordon, hastigheter hos motoriserade fordon, avgaser, buller och trängsel

Fysiska miljön: fasta objekt, t. ex. cykelbanor, grönska, topografi, färdvägens sträckning, korsningar, skönhet

Sociala miljön: interaktion mellan människor

Väder: väderförhållanden såsom regn, snö och storm

Ljuförhållanden: naturliga och konstruerade ljus

Viktigt med helhetslösning

En av de stora utmaningarna i arbetet för ökad cykling är att hitta en helhetslösning som utgår från de möjligheter som cykeln erbjuder och som även tar hänsyn till de potentiella hinder som kan finnas. Det är inte enbart nya cykelbanor som leder till ökad cykling, det krävs fler åtgärder av olika karaktär för att göra cykling mer attraktivt. Redan idag finns gott om cykelinfrastruktur som inte nyttjas i tillräckligt hög grad. Det finns även möjlighet att kombinera cykel med kollektivtrafik för att nå mer avlägsna målpunkter. Trots detta är

andelen cykelresor låg i Västra Götaland, cirka 7 procent. Anledningen till den låga andelen är sannolikt mångfacetterad men beror delvis på att trafikmiljön, den fysiska miljön och den sociala miljön inte samspelar, vilket leder till en otydlig och många gånger otrugg miljö.

Därutöver är trafiksäkerheten en viktig aspekt, en del potentiella cyklister väljer andra färdmedel på grund av bristande trafiksäkerhet. Cykelolyckor utgör en majoritet av alla allvarligt skadade i trafikolyckor varav drygt 65 % sker inom tätbebyggt område. Antalet cykelolyckor är fortfarande högt och har inte minskat i takt med nollvisionen.¹⁵ De flesta cykelolyckor är singelolyckor följt av olyckor med motorfordon.

Knappt hälften av singelolyckorna kan kopplas till drift och underhåll, samt utformning av vägar. Resterande beror på agerande i olika situationer.¹⁶

En tillräcklig stor ökning av andelen cyklister kan bidra till minskad risk för att bli påkörd av motorfordon. Undersökningar från Australien, Tyskland, Danmark, England och Nederländerna visar att förare av motorfordon har benägenhet att ändra sitt beteende när det är många gående och cyklister i rörelse.¹⁷

Ytterligare en del i helhetslösningen är att koppla ihop åtgärder med varandra. När till exempel ny infrastruktur byggs eller nya lösningar skapas för cykel behöver dessa uppmärksammas för att invånare ska veta om att de finns och vad det är genom information och prova-på-kampanjer. När synligheten ökar, och fler får möjlighet att testa, ökar sannolikheten för att invånare tar del av åtgärden, och för att cyklingen ska öka.

¹⁴ Trafikverket, 2019. De upplevda landskapen för cykling. Påverkan på hälsan. TRV 2017/63917.

¹⁵ Trafiksäkerhetsutveckling i Västra Götaland 2009–2018

¹⁶ VTI, 2013. Cyklisters singelolyckor. VTI rapport 779.

¹⁷ Trafikverket, 2021. Påverka val av transportsätt.

Utvecklingsområden i strategisk plan för ökad cykling

Den strategiska planen för ökad cykling i Västra Götaland handlar om att utveckla samhället till att bli mer cykelvänligt. På så sätt kommer fler både vilja och kunna cykla, vilket på många sätt bidrar till omställningen mot ett hållbart samhälle. Tre prioriterade utvecklingsområden för arbetet med ökad cykling har identifierats:

- Utveckling av tätortsnära cykelinfrastruktur
- Integrering av cykel och kollektivtrafik
- Göra cykling till ett naturligt val

Samtidigt behövs det insatser inom andra områden för att lyfta cykelns roll i samhällsplaneringen, vilket är ett mer långsiktigt arbete, men minst lika viktigt.

Vid valet av åtgärder för ökat cyklande är det viktigt att beakta att olika grupper i samhället har olika förutsättningar för att cykla. En del åtgärder gynnar alla cyklister medan vissa grupper kan behöva särskilda åtgärder för att de ska kunna ta del av ökad tillgänglighet med cykel. För att öka cykelbarheten behövs det ett samspel mellan trafikmiljön, den fysiska miljön och den sociala miljön. Cykel kan ofta vara ett attraktivt färdssätt i vardagen, i synnerhet för de kortare resorna. Elcykeln hjälper dock till att utöka räckvidden.

För de längre resorna kan cykel i kombination med kollektivtrafik vara ett attraktivt alternativ. Fysiska åtgärder som exempelvis cykelbanor är viktiga men behöver kompletteras med mjuka åtgärder och en övergripande samhällsplanering som gynnar förutsättningar för ett cykelvänligt samhälle och ökad cykling.



Figur 4. Ett samlat helhetsgrepp leder till bättre förutsättningar för cykling.

Förutsättningar för cykling förbättras genom ett långsiktigt arbete som inkluderar kombinationer av flera olika typer av åtgärder. Enskilda investeringar behöver inte alltid bidra till överflyttning och ökad cykling men tillsammans med andra åtgärder kan de som helhet bidra till ökad cykling. Arbetet med förbättrad cykelvänlighet i våra samhällen kräver ett samarbete på flera planeringsnivåer då en resa görs ofta längs med en kombination av statliga, kommunala och enskilda vägar.



Figur 5. Kombinationer av olika sorters åtgärder leder till ett mer cykelvänligt samhälle.

Tätortsnära cykelinfrastruktur

Det är i och nära tätorter som potentialen för ökad cykling är som störst, framför allt för vardagsresor; till exempel arbets- och skolresor, inköpsresor och resor till fritidsaktiviteter. Satsningar som fokuserar på möjligheterna till korta cykelresor är också ett sätt att satsa på grupper som rör sig mer lokalt än regionalt, till exempel barn, unga och kvinnor. Det skapar även förutsättningar för kombinationsresor med kollektivtrafiken.

En välutvecklad cykelinfrastruktur är en grundläggande förutsättning för att det ska vara möjligt att cykla. Samtidigt tar det väldigt lång tid att bygga ut vägnätet med separerade cykelvägar. Cykelbarheten och därigenom även cykelvänligheten bör därför förbättras genom en mångfald av åtgärder som utgår från lokala förutsättningar och möjligheter - från separerade cykelvägar till bygdevägar och blandtrafik med sänkt hastighet, se exempel i figur 6.



Figur 6. Bygdeväg kan i vissa fall vara en lämplig lösning för cykeltrafiken.

Det behövs också ett samspel mellan trafikmiljön, den fysiska miljön och den sociala miljön för att skapa förutsättningar som gör cykeln till ett mer attraktivt färdmedel, i synnerhet för att lyckas ändra resvanor hos de som inte cyklat alls tidigare.

Cyklister är en heterogen grupp med olika personliga egenskaper, preferenser och med cyklar av olika typer. Både subjektiva och objektiva faktorer påverkar cyklingen för både dagens och framtidens potentiella cyklister. Därmed är uppfattningen om en cykelbar väg personlig och platsspecifik. Det innebär att det

behövs en mångfald av åtgärder för en ökad cykelbarhet.



Figur 7. Exempel på aspekter som påverkar cykelinfrastrukturens attraktivitet.

Ett sammanhängande och gent vägnät för cyklister, med god framkomlighet och trafiksäkerhet, är avgörande för cykelbarheten. Planeringen behöver utgå från placering av viktiga målpunkter. Väl utformade parkeringsmöjligheter vid start- och målpunkter har också stor påverkan på resans kvalitet.

Vidare påverkar även aspekter som orienterbarhet, komfort med jämna ytor, samspel med gående, miljö fri från störningar och en trygg social miljö med belysning cykelbarheten.

Faktorer som påverkar genheten i nätet är bland annat barriärer i form av väginfrastruktur, till exempel större transportstråk med höga flöden och höga hastigheter genom tätorter. Sådana barriärer kan brytas och minskas både med förbättrad cykelinfrastruktur och genom att motorfordonstrafikens intensitet och hastighet minskar.

Rekommenderade insatser för ökad cykling till tätortsnära arbetsplatser, skolor och fritidsaktiviteter:

- Ökad cykelbarhet utifrån platsens förutsättningar, t.ex. separerade cykelvägar, cykelfartsgator och bygdevägar.
- Minskade barriärer, t.ex. cykelpassager, minskad motorfordonstrafikens intensitet och hastighet.
- Säkra cykelparkeringar.



Integrering av cykel och kollektivtrafik – kombinationsresor

Cykelns flexibilitet tillsammans med kollektivtrafikens effektivitet på längre sträckor skapar möjligheter för resenärer som är jämförbara med den privata bilen. Kombinationsresan ökar upptagningsområdet för kollektivtrafiken samtidigt som restiderna minskar för första och/eller sista kilometern, som ofta står för en betydande del av den totala restiden. Att komplettera kollektivtrafiken med cykel kan därför möjliggöra ett kapacitetsstarkt och flexibelt alternativ både i städer och på landsbygden. Genom att cykla till en knutpunkt med större kollektivtrafikutbud kan resenären undvika ett extra byte, vilket i förlängningen innebär minskade bytes- och väntetider och ökad känsla av kontroll över resan.

För att kombinationsresan ska kunna ske behöver dock vissa förutsättningar finnas på plats. En resenär behöver känna igen sig i systemet, och känna sig trygg med att kombinationsresan fungerar hela vägen mellan start- och målpunkt. Det behöver också finnas tillräckligt bra fysiska förutsättningar. Exempelvis att det är cykelbart till hållplats och att det finns en trygg och säker cykelparkering vid både start- och målpunkt för resan.

Bättre cykelinfrastruktur och parkeringsmöjligheter vid hållplatser och knutpunkter är också något som efterfrågas av resenären och som idag ses som ett hinder för kombinationsresan.¹⁸

Potentialen för kombinationsresor är stor i Västra Götaland. Hela 84 procent av alla invånare i Västra Götaland bor inom 2,5 kilometer (cirka 10 minuters cykling) från hållplatserna längs med det utpekade huvudnätet.¹⁹ Nätet utgörs av både tågtrafik och storregionala busslinjer samt stadstrafiken och beskrivs i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Längs stråken finns ett antal knutpunkter som

markerar bytespunkt för ett relativt stort antal kollektivtrafikresenärer. Dessa knutpunkter bör ha en central roll för utvecklingen av cykelintegrerad kollektivtrafik.



Figur 8. För att skapa förutsättningar för kombinationsresor krävs ett helhetstänk med olika typer av åtgärder.

Sammanfattningsvis kan stora nyttor nå genom att på ett systematiskt sätt integrera cykel och kollektivtrafik, se figur 8. Ett konsekvent koncept för att skapa cykelvänliga hållplatser blir en tydlig signal till resenären om att cykeln är ett naturligt och prioriterat komplement till kollektivtrafiken – det ska vara enkelt att kombinera cykel och kollektivtrafik oavsett var i Västra Götaland resan sker.

Rekommenderade insatser för ökad cykling genom kombinationsresor:

Öka cykelbarhet till och från kollektivtrafikknutpunkter.

Verka för cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafikknutpunkter.

Skapa tydlig identitet för kombinationsresor.

Samverkan aktörer emellan för enklare kombinationsresor.

¹⁸ Västtrafik, Hållplats 2023.

¹⁹ Potentialstudie för cykling - en studie om potentialen för ett ökat hållbart resande.



västtågen

Cykel som ett naturligt val

Om cyklingen ska kunna öka i någon större utsträckning måste cykeln bli en naturlig del i samhällsplaneringen och resenärers vardag, samt finnas representerad i förordningar och regelverk. En utveckling som möjliggör detta kräver att förutsättningarna för planering förändras.

För att nå de uppsatta målen behövs nya arbets sätt där åtgärder som fokuserar på andra aspekter än infrastrukturen, så kallade steg 1 och steg 2 åtgärder²⁰, lyfts fram. Genom att kombinera olika typer av hårda och mjuka åtgärder går det att arbeta mer effektivt och åstadkomma ett mer cykelvänligt samhälle.

En förändring av normer gällande såväl val av färdmedel som hur städer utformas kan skapa nya förutsättningar vilket möjliggör åtgärder som tidigare inte varit genomförbara. Städer som Paris och Gent har sett en stor ökning av cykelresor tack vare nya planeringsnormer som i förlängningen bidragit till uppkomsten av en ny cykelkultur med förändrade resvanor som följd.^{21,22}

Mjuka åtgärder – som kampanjer och beteendepåverkande åtgärder är i många fall kostnadseffektiva. För att uppnå en långvarig effekt bör kampanjer återupprepas, samtidigt som förutsättningarna för hållbart resande förbättras. På så sätt kombineras olika typer av incitament vilket både kan hjälpa till att bryta gamla vanor och ge stöd för att hitta nya resvanor. En ökad samordning aktörer emellan kring mjuka åtgärder kan skapa förutsättningar för fler att jobba med kampanjer och påverkan, och tillsammans förflytta normer och marknadsföra cykeln som ett attraktivt och flexibelt färd sätt i vardagen. För att de mjuka åtgärderna ska få full effekt krävs dock att det finns relativt goda förutsättningar för cykling i vardagen. Vägnätets cykelbarhet måste vara tillräckligt god, både vad gäller

utbredning och hur den tas omhand via drift och underhållsarbete. Det behöver även finnas säkra cykelparkeringar vid målpunkter.

Det är även viktigt att barn och unga ges möjlighet att cykla i vardagen då attityder till aktivt- och hållbart resande formas redan i tidig ålder. Separerad infrastruktur är extra viktigt för unga cyklister då det ger möjlighet utveckla trafik kunskaper under säkra förhållanden, samt bidrar till ökad trygghet, inte minst för föräldrar. Utöver infrastruktur kan initiativ som cyklande skolbussar och bilfria zoner kring skolor vara ett sätt att skapa intresse för aktivt resande.



Figur 9. Arbetsområden som leder till att cykling normaliseras och blir ett naturligt val.

Forskning och innovation kan också bidra till normalisering av cykling genom att ta fram ny kunskap för en cykelvänlig samhällsplanering.

Rekommenderade insatser som bidrar till en cykelnorm:

Regionövergripande arbete med beteendepåverkande åtgärder och kampanjer för ökad cykling.

Ökad samverkan mellan fysiska åtgärder och kampanjer för att nå förstärkningseffekter dem emellan.

Forskning och innovation kring cykling och förutsättningar för ökad cykling på individ- och samhällsnivå.

Påverkansarbete för enklare och modernare regelverk för utveckling av cykelinfrastruktur.

Verka för att stärka barn och ungas cykelvanor.

²⁰ Trafikverket, 2021. Fyrstegsprincipen.

²¹ European Cyclists' Federation, 2023. Velo-City host Ghent: Where cycling connects.

²² Forbes, 2024. French revolution: Cyclists now outnumber motorists in Paris.

Genomförande

Planering för cykel inkluderar flera olika aktörer där samarbete mellan olika ansvarsområden och kompetens är viktigt för att realisera potentialer. Utöver det ligger finansieringsmöjligheterna hos olika aktörer och i olika plan och program.

Utbyggnad av infrastruktur har höga kostnader och tar lång tid, särskilt längs det statliga vägnätet. Däremot tyder samhällsekonomiska analyser av cykelinfrastruktur på att sådana investeringar i många fall är samhällsekonomiskt lönsamma. För att skynda på processen för infrastrukturutbyggnad behövs det nya och enklare planeringsförutsättningar.

Vid valet av åtgärder för ökat cyklande är det viktigt att beakta att olika grupper i samhället har olika förutsättningar för att cykla. Till exempel minskar cykling bland barn och därmed behövs det särskilt fokus på barnens möjligheter för att ta del av cykling.

I takt med att cykelinfrastrukturen byggs ut och samhället blir mer cykelvänligt förbättras även förutsättningarna för cykelturism, något som genererar besökare och intäkter för medborgare och näringsliv i hela regionen. För att gynna cykelturismen har de regionala cykellederna en nyckelroll. Utvecklingen av cykelturism drivs av VGR:s turistråd tillsammans med Västkuststiftelsen.



Tabell 1. Exempel på ansvar och möjligheter hos offentliga aktörer för respektive utvecklingsområde.

| Offentliga aktörer | Område 1. Tätortsnära cykel- infrastruktur | Område 2. Integrering av cykel och kollektivtrafik - kombinationsresor | Område 3. Cykel som ett naturligt val |
|--|---|---|---|
| Västra Götalandsregionen – länsplane-upprättare, kollektivtrafikmyndighet | <p>Finansiering av fysiska åtgärder via regional transportinfrastrukturplan på statliga regionala vägar.</p> <p>Statlig medfinansiering av fysiska åtgärder via regional transportinfrastrukturplan på kommunala vägar.</p> | <p>Finansiering av fysiska åtgärder via regional transportinfrastrukturplan på statliga regionala vägar.</p> <p>Statlig medfinansiering av fysiska åtgärder via regional transportinfrastrukturplan på kommunala vägar.</p> <p>Långsiktigt och strategisk utveckling av kollektivtrafiken genom Trafikförsörjningsprogram</p> | <p>Verka för forskning, innovation och utveckling.</p> <p>Påverkansarbete, samverkan med intresseorganisationer</p> |
| Västtrafik | I samarbete med väghållare verka för ökad cykelbarhet till kollektivtrafiken i tätortsnära miljöer | <p>Verka för utbyggnad av cykelparkering vid hållplatser</p> <p>Samverkan med kommuner och Trafikverket för att skapa cykelvänliga hållplatser</p> <p>Möjlighet att ta med cykel på kollektivtrafiken</p> <p>Verka för delade tjänster för</p> | <p>Beteendepåverkan – kampanjer</p> <p>Verka för forskning, innovation och utveckling.</p> <p>Verka för delade tjänster för cykel och andra mikromobilitet. Påverkansarbete, samverkan med intresseorganisationer</p> |
| Trafikverket – väghållare statliga vägar | <p>Finansiering av fysiska åtgärder via nationell transportinfrastrukturplan på järnväg och statliga vägar.</p> <p>Utbyggnad av cykelinfrastruktur, drift och underhåll av statliga vägar.</p> | <p>Finansiering av fysiska åtgärder via nationell transportinfrastrukturplan på järnväg och statliga vägar.</p> <p>Utbyggnad av cykelinfrastruktur, drift och underhåll av statliga vägar.</p> | <p>Steg 1 och Steg 2 åtgärder</p> <p>Trafikreglering</p> |
| Kommuner – väghållare kommunala vägar | <p>Utbyggnad och finansiering av cykelinfrastruktur, drift och underhåll av kommunala vägar.</p> <p>Översiktsplaner och detaljplaner</p> | <p>Verka för mikromobilitetslösningar</p> <p>Utbyggnad och finansiering av bättre parkeringsmöjligheter i anslutning till kollektivtrafik</p> | <p>Fysisk planering</p> <p>Trafikreglering</p> <p>Beteendepåverkan – kampanjer</p> |

Västra Götalandsregionen

Västra Götalandsregionen är länsplaneupprättare för den regionala transportinfrastrukturplanen för Västra Götaland som omfattar 49 kommuner. Transportinfrastrukturplanen innehåller finansiering för utveckling av statliga regionala samt kommunala cykelåtgärder.

Västra Götalandsregionen är kollektivtrafikmyndighet och ansvarar för den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i Västra Götaland. Trafikförsörjningsprogrammet tydliggör regionens ambitioner gällande kollektivtrafiken och hållbart resande. Här läggs också ambitionerna om hur cykel och kollektivtrafik kan komplettera varandra.

Västra Götalandsregionen verkar för forskning och innovation för utvecklingen av ökad cykling.

Trafikverket

Trafikverket är väghållare på det statliga vägnätet. Åtgärder som prioriteras i den Regionala transportinfrastrukturplanen utförs och administreras av Trafikverket. Trafikverket ansvarar också som väghållare för drift och underhåll av statliga (cykel)vägar.

Utöver det har Trafikverket ansvar för järnvägens infrastruktur och dess utveckling. Det är särskilt viktigt när det gäller integrering av cykel med kollektivtrafik.

Ägare av stationshus och andra fastigheter i anslutning till järnvägen kan också bidra till utveckling genom exempelvis säkra och smidiga parkeringslösningar.

Västtrafik

Västtrafiks roll är att ansvara för kollektivtrafiken bestående av bussar, tåg, spårvagnar och båtar. Det gör de genom att planera, upphandla och utveckla kollektivtrafiken på ett sätt som ska främja och underlätta valet av hållbara resealternativ för regionens invånare. Som ansvarig för kollektivtrafiken har Västtrafik en särskild roll när det gäller möjliggörandet av att kombinera kollektivtrafik med cykel.

Kommuner

Kommunerna är väghållare för det kommunala vägnätet och ansvarar för utveckling, drift och underhåll av kommunala vägar. Infrastruktur-satsningar 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 och fysisk planering.

Uppföljning

Uppföljning är en viktig del för att säkerställa att investeringar görs enligt Västra Götalandsregionens ambitioner och att de bidrar till att uppfylla satta mål. Det underliggande syftet med uppföljningen är att identifiera brister i cykelutvecklingen samt att identifiera områden som är särskilt viktiga för den fortsatta arbetet för att nå en ökad cykling.

