

Program

• **Plan**

Policy

Riktlinjer

Borås Stads

**Cykelplan 2024-2025**

# 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: 2023-12-13

För ev uppföljning och tidplan för denna ansvarar: Tekniska nämnden

Dokumentet gäller för: Tekniska nämnden

Dokumentet gäller till och med: 2025

## Globala målen

Detta styrdokument bidrar till följande globala mål:



# Innehåll

<b>1 Inledning</b>	<b>4</b>
1.1 Mål om ökad cykling och Borås Stads cykelpotential	4
1.2 Borås Stads cykelvägnät	5
1.2.1 Huvudcykelstråk	6
<b>2 Cykelinfrastrukturåtgärder</b>	<b>7</b>
2.1 Cykelvägar på kommunalt vägnät	7
2.2 Cykelinfrastruktur på övrig kommunal mark	11
2.3 Cykelöverfarter	11
2.4 Cykelparkering	13
<b>3 Drift och underhåll</b>	<b>14</b>
<b>4 Kommunikation och mobility management</b>	<b>15</b>
<b>5 Stöd och tjänster</b>	<b>16</b>
<b>6 Uppföljning</b>	<b>17</b>

# 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.<sup>1</sup> Cykeln har på senare tid också blivit mer och mer aktuell för omställningen till hållbara städer.

Att investera i cykling är viktigt för att göra cykeln 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

Borås Stad har mål om ökad cykeltrafik enligt nuvarande Trafikprogram. Målet för cykeltrafik är att 12 % av alla resor ska genomföras med cykel år 2040<sup>2</sup>. Den senast genomförda resvaneundersökningen 2017 visar att den nuvarande cykelandelen av totalt antal resor är 5 %<sup>3</sup>. Detta innebär att Borås Stad har långt kvar till att målet nås.

Trots den nuvarande låga cykelandelen finns det stora möjligheter för fler att välja cykeln i Borås, särskilt i Borås tätort. En cykelpotentialstudie genomförd av Västra Götalandsregionen från 2018 visar att 50 % av de som bor i Borås skulle kunna nå sin arbetsplats med cykel inom 30 minuter. Potentialstudien visar även att 34 % av invånarna i Borås skulle kunna cykla till sin arbetsplats inom 15 minuter.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> <https://cykelframjandet.se/ekonomi/>

<sup>2</sup> Borås Stads Trafikprogram. 2023.

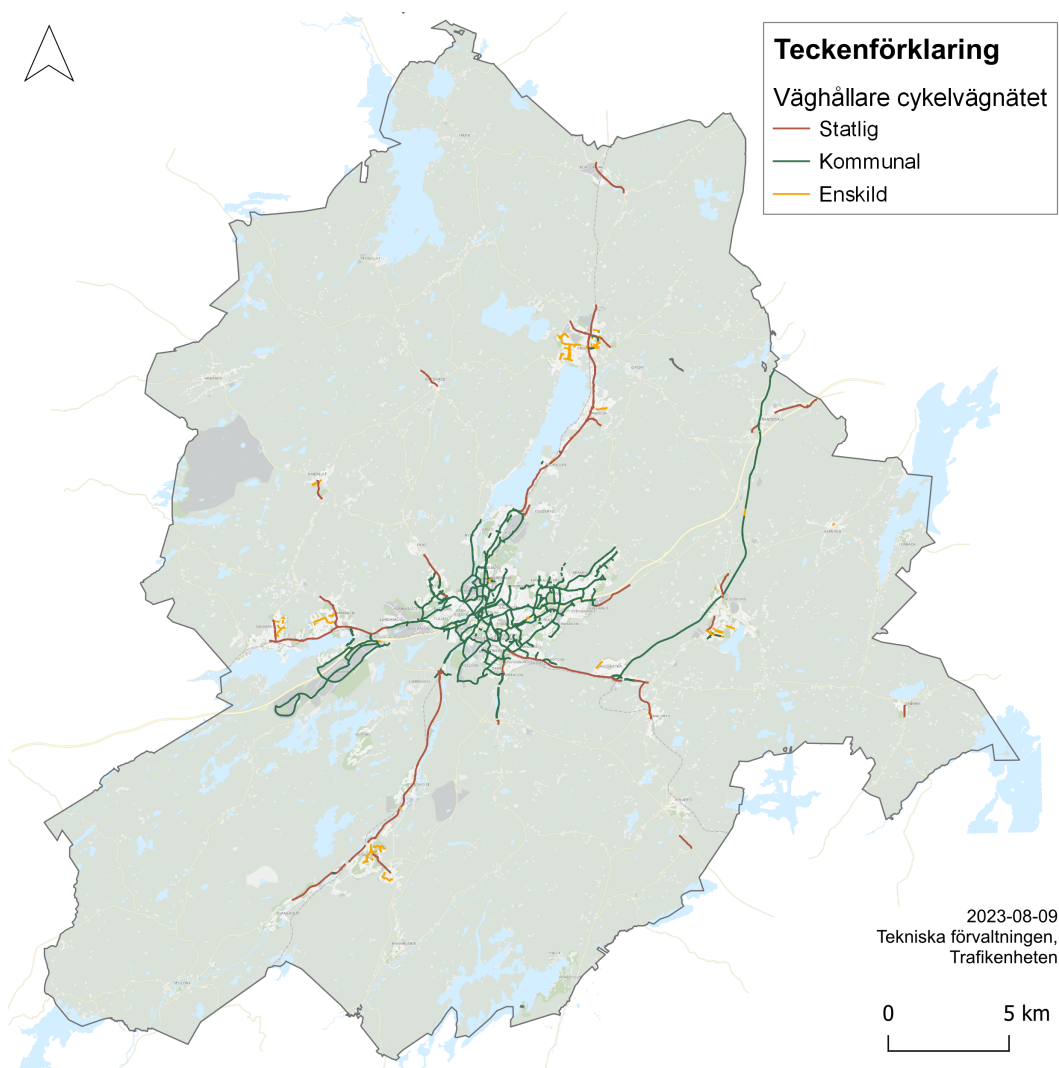
<sup>3</sup> Enligt resevaneundersökning som gjordes inom ramen för det Västsvenska paketet med 313 respondenter.

<sup>4</sup> Västra Götalandsregionen, Potentialstudie för cykling, 2018.

## 1.2 Borås Stads cykelvägnät

I Borås Stad finns 213 kilometer cykelväg och kommunen är väghållare för 137 kilometer.<sup>5</sup> 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. Bland de övriga stora kommunerna som deltog i Kommunvelometern 2023 låg genomsnittet på 2,18 meter kommunal cykelväg/invånare.<sup>6</sup> 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 NVDB och LVDB.

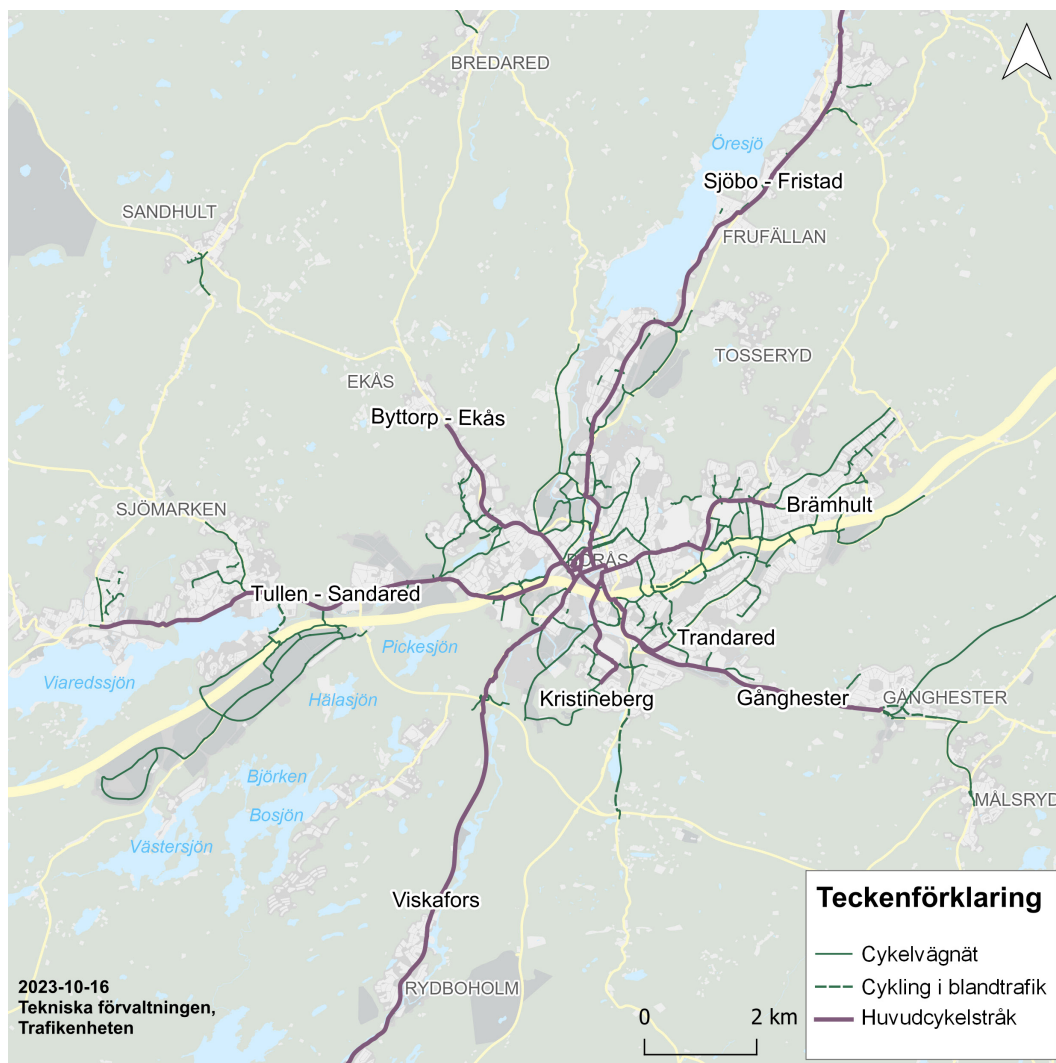
<sup>5</sup> Data från januari 2023.

<sup>6</sup> Kommunvelometern 2023. Fördjupad kommunrapport - Borås.

### 1.2.1 Huvudcykelstråk

I kommunen finns sju huvudcykelstråk som utgår från stadskärnan och knyter ihop stadsdelar och serviceorter på längre avstånd. Stråken går utmed cykelvägar som är både kommunala och statliga.

Borås Stad har som mål att huvudcykelstråken ska vara sammanhängande, lättorienterade och tydliga för att ge goda möjligheter att kunna ta sig längre sträckor. Arbetet med att förbättra möjligheterna att cykla på ett säkert och bekvämt sätt utgår ifrån dessa stråk. På sikt är målet att huvudcykelstråket Trandared – Gånghester ska utökas till Dalsjöfors.



Figur 2. Huvudcykelstråken i Borås Stad med stråknamn.

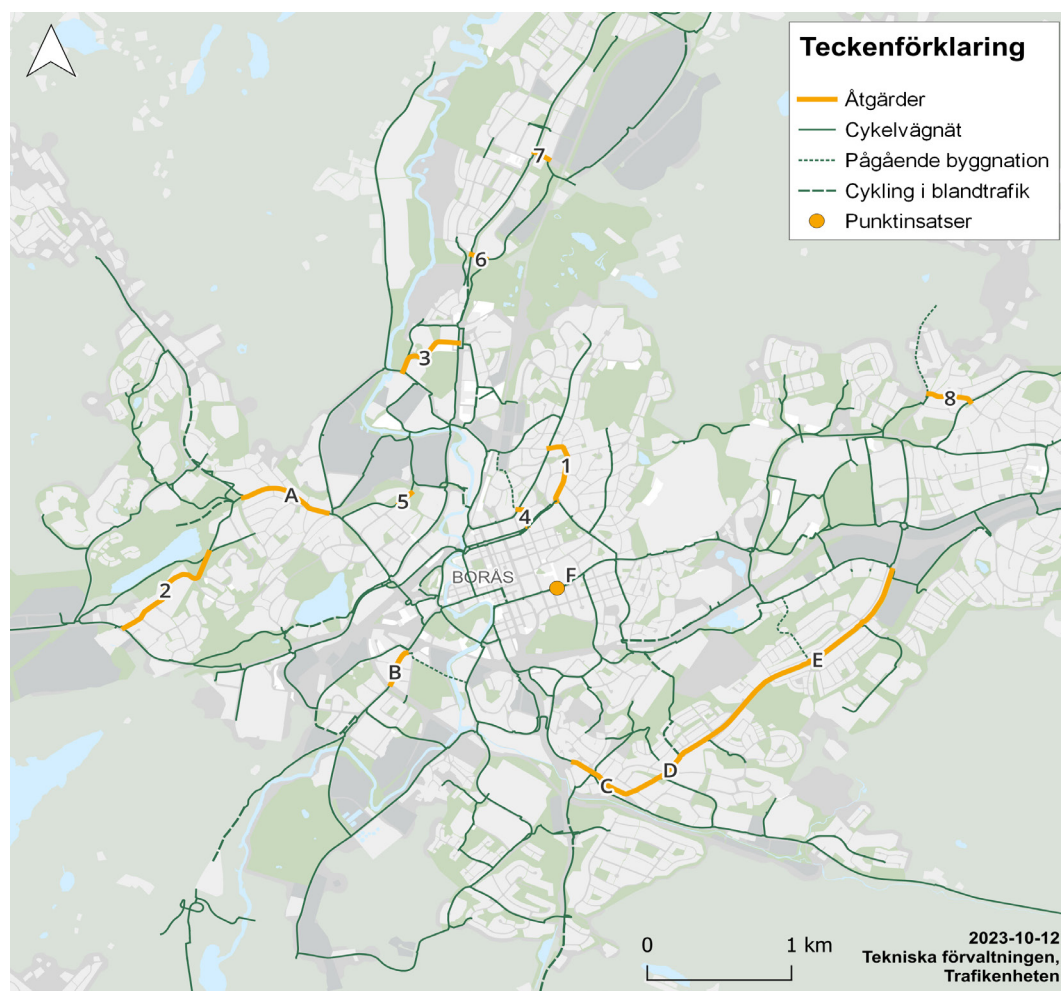
## 2 Cykelinfrastrukturåtgärder

### 2.1 Cykelvägar på kommunalt vägnät

Nedan presenteras de infrastrukturåtgärder på kommunalt vägnät som anses ge störst nytta att genomföra kommande tvåårsperiod. Åtgärder har tagits fram utifrån trafikmängder (motorfordon och cykel), cykelpotential, samt befintliga och framtida målpunkter. Pågående planarbeten och inkomna synpunkter från allmänheten har också beaktats. Åtgärder ligger inte i någon prioriteringsordning och vilka objekt som blir utförda beror på tilldelad budget varje år.

- Åtgärder A-F är större ombyggnationer på befintliga cykelvägar och syftar till att öka trafiksäkerhet, trygghet eller framkomlighet.
- Åtgärder 1-8 är nybyggnation av gång- och cykelvägar på sträckor där det idag saknas cykelväg och cyklister får cykla i blandtrafik.

Utöver objekten fördelas varje år en del av budgeten 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 inom stöd och tjänster såsom cykelvägvisning kan vara en reinvesteringståtgärd.



Figur 3. Karta över infrastrukturåtgärder på Borås Stads vägnät.

**Tabell 1.** Tabell över infrastrukturåtgärder på Borås Stads vägnät 2024-2025.

id	Plats	Åtgärdstyp	Beskrivning	Status	Längd (m)	Beräknad kostnad
-	Kommunalt vägnät	Reinvestering	Upprustning av gång- och cykelvägar	Löpande	-	Beror på tilldelad investeringsbudget
A	Alingsåsvägen	Ombyggnation	Breddning Byttorps vägport - Fjällgatan	2024	570 m	4,0 Mkr
B	Varbergsvägen	Ombyggnation	Breddning Brodalsmotet - Alvestagatan	2024	260 m	2,3 Mkr
C	Trandaredsgatan, del 1	Ombyggnation	Breddning Söderlidsgatan och busshållplats Södermalmsgatan läge A	2025	230 m	2,1 Mkr
D	Trandaredsgatan, del 2	Ombyggnation	Breddning Södermalmsgatan och Dalsåkergratan	2025	620 m	4,45 Mkr
E	Trandaredsgatan, del 3	Ombyggnation	Omasfaltering och punktinsatser mellan Dalsåkergratan och Hultarondellen	2025	1800 m	1,0 Mkr
F	Busshållplats Bäckängsskolan, läge A	Ombyggnation	Cykelväg dras bakom busshållplatsen	2024	-	1,5 Mkr
1	Engelbrektsgratan	Nybyggnation	Vedensgratan - Vegagatan	2024	520 m	5 Mkr
2	Fjällgatan	Nybyggnation	Kolbränningen - Göteborgsvägen	2025	940 m	4,3 Mkr
3	Idrottsgatan	Nybyggnation	Ålgårdsgatan - Skaraborgsvägen	2025	380 m	3,0 Mkr
4	Torstensonsgatan	Nybyggnation	Engelbrektsgratan - Döbelngatan	2024	150 m	1,0 Mkr
5	Kronängsparken	Nybyggnation	Förbindelse genom parken	2025	125 m	0,15 Mkr
6	Johannelundsgatan	Nybyggnation	Johannelundsgatan - Fristadsvägen	2025	100 m	0,8 Mkr
7	Björkhemsgatan	Nybyggnation	Fristadsvägen - befintlig GC	2025	120 m	0,8 Mkr
8	Hjortgatan	Nybyggnation	Dammkullevägen - Hybergsvägen	2025	320 m	1,2 Mkr



## **A. Alingsåsvägen**

Utmed Alingsåsvägen, mellan Byttorps vägport och Fjällgatan, är det idag gemensam gång- och cykelbana. Sträckan ligger på ett huvudcykelstråk där cyklisters framkomlighet ska prioriteras. Gång- och cykelbanan breddas så att gående och cyklister kan separeras. Trafiksäkerheten ökas då cykelvägen dras bakom busskurarna vid busshållplatserna Vägporten och Byttorps Klint samt att en skiljeremsa mot körbanan byggs. Åtgärden innebär även att ett övergångsställe med cykelpassage byggs i höjd med Kvibergsgatan. Detta för att förenkla övergång till både matbutik och vidare cykling i blandtrafik längs med Kvibergsgatan.

## **B. Varbergsvägen**

Cykelbanan längs med Varbergsvägen ligger också på ett huvudcykelstråk. Mellan Brodalsmotet och Alvestagatan är det idag gemensam gång- och cykelväg. Åtgärden innebär en breddning av gång- och cykelbanan för att kunna separera gående och cyklister samtidigt som skiljeremsan mot körbanan flyttas ut.

## **C. Trandaredsgatan, del 1**

Allt fler cyklar mellan Trandared och centrum, det visar cykelbarometern på Katrinedalsgatan. Stråket är även ett så kallat huvudcykelstråk. Befintlig gång- och cykelbana mellan Söderlidsgatan och busshållplats Södermalmsgatan läge A breddas till minst 4 meter. Detta för att ge mer plats till gående och cyklister i backen som idag får samsas på en yta som är mellan 3,2 - 3,6 meter bred.

## **D. Trandaredsgatan, del 2**

Gång- och cykelbanan på Trandaredsgatan mellan Södermalmsgatan och Dalsåkergratan är i dagsläget separerad men väldigt smal och beläggningen är i dåligt skick. I samband med omasfaltering av hela gatan ska gång- och cykelbanan ses över och bli bredare där det är möjligt för att öka standarden på cykelbanan och ge mer utrymme för gående.

## **E. Trandaredsgatan, del 3**

Den befintliga gång- och cykelbanan på Trandaredsgatan från Dalsåkergratan och upp mot Hultarondellen behöver omasfalteras. När omasfalteringen genomförs ser man över sträckan och gör förbättringar där det går, exempelvis vid Sörmarksrondellen.

## **F. Busshållplats Bäckängsskolan, läge A**

Ombyggnationen innebär att gång- och cykelbanan dras bakom busskuren för att minska konflikten mellan cyklister och bussresenärer.

### **1. Engelbrektsgratan**

En ny gång- och cykelbana längs med Engelbrektsgratan är en viktig länk för att knyta ihop cykelmöjligheterna från Norrmalm vidare mot Salängen. Avseende arbetspendling har sträckan en hög cykelpotential enligt VGRs potentialstudie, samtidigt som trafikmängden för motorfordon är hög (årsdygnstrafikmätning på ca 5000 fordon/dygn) vilket motiverar att cyklister bör separeras från biltrafiken.

### **2. Fjällgatan**

Denna åtgärd avser fortsättningen av cykelbana utmed Fjällgatan, från befintlig cykelbana och som ansluter till Göteborgsvägen. Cykelbanan tillgängliggör cykelvägnätet för boende på Tullen och åtgärden bidrar till att cykelvägnätet mer finmaskigt. Trafikmängden varierar mellan 3100 och 4000 fordon/dygn (årsdygnstrafik) vilket motiverar att separera cyklister från övriga motorfordon.

### **3. Idrottsgatan och Erikslundsgatan**

Befintlig cykelväg mellan Ålgårdsvägen och Campinggatan ligger idag på kvartersmark och kommer påverkas av en ombyggnation av Erikslundskolan. En cykelbana byggs därför längs med Erikslundsgatans och Idrottsgatans västra sida för att tillgodose en gen väg för cyklister mellan stadsdelarna Sjöbo och Getängen. Den planerade cykelbanan knyter samman gång- och cykelbanan på Ålgårdsvägen med norra delen av Skaraborgsvägen och passerar bland annat förskolan Savannen, Engelska skolan, Sjuhäradshallen och Borås Tennis och Boule.

### **4. Torstensongatan**

Cykelbana på Torstensongatan, mellan Engelbrektskatan och Döbelnsgatan, bidrar till att göra cykelvägnätet mer finmaskigt. Cykelförbindelsen har hög cykelpotential enligt Västragötalandsregionens potentialstudie och blir en fortsättning för cyklister in mot centrum från cykelvägen på Stenbocksgatan som är under byggnation. För att få plats med en gång- och cykelbana innebär det att några parkeringar kommer försvinna.

### **5. Kronängsparken**

En ny detaljplan för Kronängsparken har tagits fram där gång- och cykelväg planeras genom parken och knyter ihop med befintliga gång- och cykelbanor på Dalbogatan och vidare mot Replagargatan. Cyklister får idag cykla i blandtrafik en kort sträcka fram till Norrbyhuset som nu blir gång- och cykelbana.

### **6. Johannelundsgatan**

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

### **7. Björkhemsgatan**

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

### **8. Hjortgatan och delar av Lidagatan och Svinåsagatan**

Åtgärden bidrar till att cykelnätet blir mer finmaskigt och knyter ihop cykelbanorna på Hybergsvägen och Damkullevägen. Cykelbanan möjliggör en genare cykelväg mellan Brämhult och cykelvägen upp mot Ymergården.

## 2.2 Cykelinfrastruktur på övrig kommunal mark

Följande åtgärder ligger inte längs med det kommunala vägnätet men på mark som Borås Stad äger. För att få till ett så sammanhängande cykelnät som möjligt är det av intresse för Tekniska nämnden att verka för cykelvägar på följande sträckor:

- Mellan Regementet och Viared via Pickesjön.
- Mellan befintlig gång- och cykelbro vid riksväg 27 på Gässlösa och med befintligt cykelvägnät utmed Gässlösavägen.
- Klingarevägen, mellan Fjällgatan och Byttorps IP.

## 2.3 Cykelöverfarter

För att skapa ett mer framkomligt cykelvägnät och öka trafiksäkerheten i korsningar byggs cykelöverfarter i första hand utmed huvudcykelstråken. Cykelöverfarter innebär att korsande fordon har väjningsplikt mot cyklister, precis som man har mot gående vid övergångsställen. För att implementera cykelöverfarter krävs 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 ska byggas om under 2024-2025 ligger på huvudcykelstråken mot Trandared, Kristineberg och Gånghester och visas i kartan nedanför. Två korsningar (nummer 8 och 9) ligger inte utmed ett huvudcykelstråk men är i närheten av en skola vilket är anledningen till att cykelöverfarter planeras där.



Figur 5. Karta över nya cykelöverfarter 2024-2025.

Tabell 2. Korsningar där cykelöverfarter implementeras 2024-2025.

ID	Plats
1	Söderbrogatan/Bryggaregatan
2	Katrinehillsgatan/Katrinedalsgatan
3	Över Katrinedalsgatan
4	Trandögatan/Lars Kaggsgatan
5	Över Lars Kaggsgatan
6	Sparrfeltsgatan/Lars Kaggsgatan
7	Rödjegatan/Lars Kaggsgatan
8	Skjutbanegatan/Svedjegatan
9	Över Svedjegatan
10	Över Trandaredsgatan
11	Svenljungagatan/Gånghestersvägen
12	Kransvägen/Gånghestersvägen
13	Brodalsgatan/Gånghestersvägen

Tabell 3. Beräknad kostnad för samtliga cykelöverfarter.

Åtgärdstyp	Beräknad kostnad
Implementering av cykelöverfarter	2,5 Mkr

## 2.4 Cykelparkering

Cykelparkering utgör en viktig del av cykelinfrastrukturen. För att det ska vara bekvämt att cykla bör det finnas trygg och säker cykelparkering nära målpunkter.

De åtgärder för cykelparkering som planeras är främst vid kollektivtrafikhållplatser. Cykelparkering vid målpunkter arbetas med kontinuerligt bland annat med hjälp av bilsiluetterna.

Efterfrågan på låst parkering har ökat och därför planeras cykelgaraget vid resecentrum att byggas ut med ytterligare två moduler. De nya modulerna ger möjlighet till ca 40 nya parkeringsplatser.

Utanför cykelgaraget finns många olika typer av cykelställ och vissa ställ har låg användningsgrad och är felplacerade. En åtgärd innebär att omorganisera ställen och utöka antalet ställ på platser där många cyklar parkeras idag.

När busshållplatser byggs om, eller vid andra åtgärder i anslutning till hållplatser, ska det om möjligt ingå att hitta lämplig lokalisering 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 kring väderskyddad cykelparkering.

Vid övriga målpunkter används bilsiluetter som finns för att studera och utreda behov av cykelparkering för att sedan bygga permanent parkering där behov finns.

**Tabell 4.** Beräknad kostnad för cykelparkeringsåtgärder.

Plats	Åtgärd	Beräknad kostnad
Cykelgaraget, Borås resecentrum	Utbyggnad med ytterligare två moduler	1,5 Mkr
Borås resecentrum	Omorganisation av ställ	Utreds under planperioden
Hållplatser	Komplettera med pollare vid ombyggnation	Beror på åtgärdens omfattning
Större hållplatser	Samverka med Västfastigheter kring väderskyddad cykelparkering	Finansieras av Västfastigheter
Målpunkter	Utreda behov med bilsiluetter	Beror på åtgärdens omfattning

### 3 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. Majoriteten av cykelolyckor som sker är singelolyckor och orsaken till dem kan ofta kopplas till bristande drift och underhåll som ojämnt underlag, halka på grund and is/snö eller grus.

En av åtgärderna innebär att tillämpa sopsaltningsmetoden. Sopsaltningsmetoden innebär att man med hjälp av en sopvals röjer bort snö och fukt, 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. Nationell statistik visar till exempel att 10 % av cyklisters singelolyckor beror på grus.<sup>7</sup> I Borås kommun visar olycksstatistiken för 2021 att 15 % av singelolyckorna med cykel berodde på löst grus.<sup>8</sup> Sopsaltningsmetoden är däremot en mer komplicerad metod som kräver fler insatser vilket gör att den ofta blir mer kostsam än vanlig snöröjning.

Runt 30 kommuner i Sverige använder sopsaltningsmetoden idag och sedan Stockholm börjat tillämpa sopsaltningsmetoden har vintercyklandet ökat utan att halkolyckorna har det.<sup>9</sup> I projektet Vintercyklist har det genom åren kommit in önskemål om sopsaltningsmetoden från deltagande cyklister. Genom att göra ett test på två huvudcykelstråk kan metoden utvärderas av kommunen, våra entreprenörer och invånarna.

Utöver det pågående arbetet behövs även följande inom drift och underhåll:

- Utökade medel till beläggning för att kunna säkerställa bättre standard på cykelvägarna. Ett tätare intervall på beläggning av cykelvägarna medför bättre jämnhet och högre komfort.
- Utökad budget för drift och underhåll i motsvarande takt som cykelvägnätet byggs ut. Detta medför att nuvarande standard på drift och underhåll kan bibehållas.
- Utökade medel i vägmarkeringsbudgeten för linjemålning på cykelvägarna. Med utökad budget kan bland annat korsningar med genomgående kantsten tydliggöras med intermitterande linje och skiljeremsa i massa målas på separerade gång- och cykelvägar. En skiljeremsa i massa håller längre än en linje i färg vilket är mer ekonomiskt i längden.

Tabell 5. Kostnadsuppskattning för åtgärder inom drift och underhåll.

Åtgärd	Beräknad kostnad
Sopsaltningsstest på två huvudcykelstråk under en vintersäsong	3,2 Mkr
Ny beläggning på cykelvägar	Utreds under planperioden
Tillkommande drift och underhåll på nya cykelbanor	Utreds under planperioden
Linje i massa på separerade gång- och cykelbanor	2,0 Mkr

<sup>7</sup> Statistik över cyklisters olyckor. 2013. VTI rapport 801.

<sup>8</sup> Olycksdatabasen STRADA

<sup>9</sup> Sopsaltningsmetodens effekt på cykeltrafiken: en analys av cykelströmmen och olyckor i Stockholm. 2019. VTI rapport 1012.

## 4 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 management-arbetet som bedrivs 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	0,5 Mkr/år

## 5 Stöd och tjänster

Åtgärder inom stöd och tjänster innebär att underlätta cykling och förbättra upplevelsen av cykelresan.

Inom stöd och tjänster planeras följande åtgärder:

- Utöka cykelvägvisningen ytterligare med fokus på centrala Borås.
- Se över den nuvarande strukturen på den digitala och tryckta cykelkartan och synliggör väghållare.
- Ta fram och distribuera en tryckt cykelkarta vartannat år.
- Installera cykelpumpar i övriga orter i kommunen där behov finns.
- Utredda och införa cykeluthyrning till allmänheten i mindre skala med utgångspunkt resecentrum.

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

Åtgärd	Beräknad kostnad
Cykelvägvisning	Ingår i reinvesteringsbudget
Tryckt cykelkarta	Ingår i kommunikationsbudget
Cykelpumpar utanför Borås tätort	Utreds under planperioden
Uppstartskostnad av cykeluthyrning i mindre skala	0,25 Mkr
Driftskostnader för cykeluthyrning	30 000 kr/år



## 6 Uppföljning

Cykelplanen följs upp i ett Cykelbokslut för 2024-2025. Cykelbokslutet ska redogöra för vilka cykelåtgärder som genomförts. Utöver det redovisas antal cykelolyckor, resultatet från Kommunvelometern och Cyklistvelometern, och data från den periodiska och fasta cykelmätarna.

Stadens stationära cykelbarometrar behöver bytas ut då de befintliga mätarna är utdaterade och mätningarna inte är tillförlitliga. Även en utförligare periodisk trafikmätning för cykel behövs för att bättre kunna följa utvecklingen av antalet cyklister men även för att kunna prioritera insatser i cykelvägnätet. Placering av de stationära och periodiska mätningarna ska tas fram genom en mätplan.

Borås Stad ska årligen delta i undersökningen Kommunvelometern för att få en utvärdering av kommunens arbete med cykel och ytterligare inspiration 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.

**Tabell 8.** Beräknad kostnad för inköp av nya cykelbarometrar.

Åtgärd	Beräknad kostnad
Inköp av nya cykelbarometrar	1,4 Mkr



BORÅS  
STAD

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