



CYKELPROGRAM

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET, PARTILLE KOMMUN



PARTILLE
KOMMUN



Dokumenttyp:	Program
Dokumentnamn:	Cykelprogram
Diarienummer:	KS/2026:133
Version:	Antagandeverion, 2026-08-19
Antagen av:	Kommunstyrelsen, 2026-08-19 [§ 95]
Dokumentansvarig:	Samhällsbyggnadskontoret, Partille kommun
Giltighetstid:	Tills vidare
Dokumentinformation:	Cykelprogram med cykelvision, mål och insatsområden för kommunens cykelfrämjande arbete.
Projektledare:	Anna Granberg, Trafikplanerare Samhällsbyggnadskontoret Agnes Sjöo, Trafikplanerare Samhällsbyggnadskontoret
I samarbete med:	Kommunstyrelseförvaltningens enhet för centralt stöd och utveckling samt näringslivsenheten, Utbildningsförvaltningen samt trafikenheten, projekt- och avfallsenheten, planeringsenheten samt gata- och parkenheten på Samhällsbyggnadskontoret.

Ordlista

Cykelbana är en väg eller del av en väg som är avsedd för cyklister och moped klass II. Cykelbanor markeras med skyltar och vägmarkeringar.

Cykelbarhet är ett mått på hur inbjudande en väg är att cykla på. Cykelbarheten påverkas av trafikflöden och hastigheter samt vägens utformning och omgivande miljö. Detta inkluderar både den fysiska och den sociala miljön samt väder- och ljusförhållanden.

Cyklist är en person som färdas på en cykel. Inom begreppet cykel ryms förutom traditionell cykel även elcyklar, sparkcyklar, elrullstol och segwayliknande fordon. Eldrivna cyklar får inte ge krafttillskott vid hastigheter över 25 km/h eller ha en kontinuerlig märkeffekt som överstiger 250 watt.

Kombinerad gång- och cykelbana är en väg där både cyklister och gående får färdas, men utan uppdelning. Alla behöver visa hänsyn och vara extra uppmärksamma.

Mikromobilitetsfordon avser lätta fordon, med eller utan el, som används för korta resor och som vanligtvis framförs under 25 km/h, exempelvis cyklar, elcyklar, elsparkcyklar, lastcyklar, mopeder.

Separering innebär att cyklister får egna vägar eller filer, separerade från biltrafik och gångtrafik.

Hur ska dokumentet användas?

Cykelprogrammet är utformat för att fungera som ett övergripande och sammanhållande dokument för utveckling av arbetet med cykel i Partille kommun. Dokumentet riktar sig både till politiker och tjänstemän som arbetar med planering och trafikfrågor.

Cykelprogrammet är avsett att fungera som en plattform för samarbete mellan olika kommunala enheter och används som ett referensdokument i dialog med andra väghållare, myndigheter, organisationer och näringslivet. Vissa av de föreslagna insatserna kan även komma att kräva samarbete med det kommunala fastighetsbolaget Partillebo AB.

Dokumentet ska verka som riktlinje för att utveckla initiativ som stödjer cykling och hållbart resande. Det ska användas som stöd i planering och utveckling av områden och projekt för att säkerställa att cykelfrågor finns med i kommunens planeringsprocesser. Programmet stödjer även en samlad hantering av den befintliga cykelinfrastrukturen i takt med att resurser och prioriteringar medger det.



INNEHÅLL

Ordlista	III
Hur ska dokumentet användas?	III
En cykelvänlig kommun.....	1
Cykelvision och mål	2
Målbild cykelvägnätet	2
Prioriterade målgrupper	4
Utgångspunkter för programmet.....	5
Cykel i Partille idag	6
Så arbetar kommunen med cykel idag	7
Potential för cykling i Partille.....	7
Insatsområden.....	8
Trafiksäkerhet och trygghet	8
Ny- och ombyggnation av cykelinfrastruktur	9
Förvaltning och utveckling av befintlig cykelinfrastruktur.....	9
Barn och ungas cykling	10
Beteendepåverkande projekt och kommunikation	10
Ekonomi och uppföljning	11

Bilagor

Bilaga 1 – Nulägesanalys

En cykelvänlig kommun

Cykeln är ett viktigt verktyg för att möta flera av de utmaningar och mål som Partille kommun står inför; en växande befolkning, behovet av hållbara transportlösningar och ambitionen att vara en attraktiv kommun för både boende, näringsliv och besökare. Att fler väljer cykeln i vardagen bidrar även till bättre folkhälsa, minskad klimatpåverkan, mindre trängsel på bilvägarna och mer levande och trygga tätortscentra.

Detta är Partille kommuns första cykelprogram. Cykelprogrammet är politiskt beslutat och ger mål och riktning för kommunens långsiktiga arbete med att förbättra cyklisters vardag och främja ökat cyklande. Programmet visar vägen för hur kommunen kan utveckla en mer cykelvänlig struktur, där fler upplever cykeln som ett tryggt, snabbt och bekvämt färdmedel. Genom att skapa bättre förutsättningar för cykling i både befintliga och nya områden, säkra upp skolvägar och koppla samman bostäder med arbetsplatser och kollektivtrafik, stärker vi Partille som en hållbar och attraktiv kommun.

Cykelprogrammet beskriver kommunens långsiktiga vision och inriktning för hantering av cykelfrågor inom hela Partille kommuns geografiska område. Detta program fokuserar på insatsområden som rör cykling, inklusive mikromobilitetsfordon. För mer detaljerad information om utformning, utförande och planerade åtgärder hänvisas till cykelprogrammets tillhörande handlingsplan.

I arbetet med cykelprogrammet har det genomförts workshops med politiker och tjänstemän i Partille kommun samt medborgardialog, genom enkätundersökning och fokusgruppsdialoger, för att få in synpunkter från invånarna i Partille.





Cykelvision och mål

Cykelprogrammets målstruktur utgår från en övergripande cykelvision för kommunen som handlar om att stärka cykeln som färdmedel. Inriktningsmålen är framtagna för att sträva mot cykelvisionen och uppnå de övergripande målen. Dessa mål fungerar som vägledning för planering, prioritering och samverkan inom kommunen.



Målbild cykelvägnätet

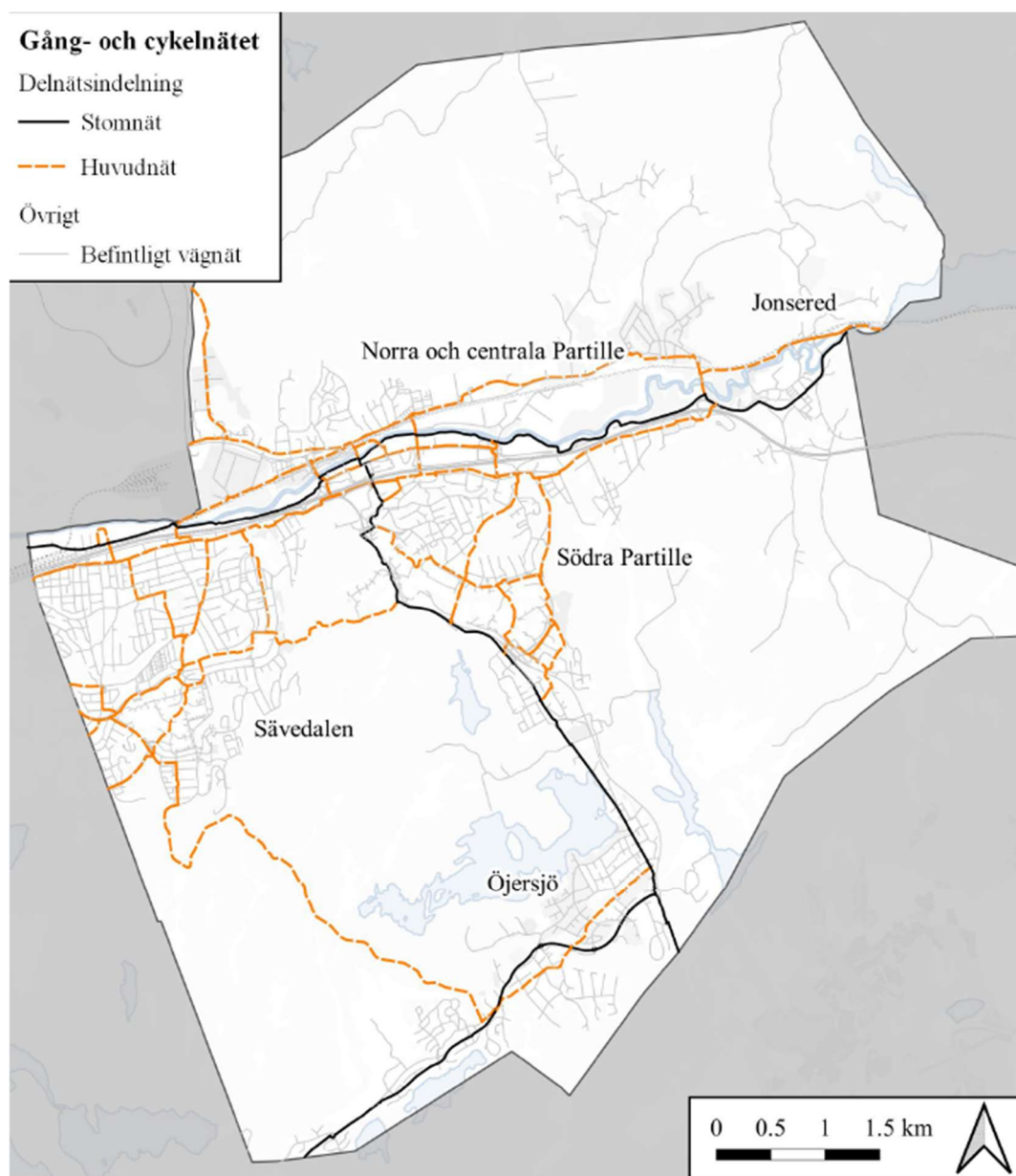
Målbilden och delnätsindelningen för kommunens gång- och cykelnät togs fram i arbetet med Trafiknätsanalysen (Partille kommun, 2021) och redovisas i Figur 1. Delnätsindelningen består av stomcykelnätet, huvudcykelnätet och lokalcykelnätet. Tillsammans utgör de strukturen för hur vi som organisation planerar, utvecklar och förvaltar ett sammanhållet och funktionellt cykelnät.



Stomcykelnätet är ryggraden i kommunens cykelinfrastruktur. Det har en regional funktion och utgör viktiga stråk för arbetspendlare. Det regionala cykelstråket Göteborg-Alingsås ingår i stomcykelnätet.

Huvudcykelnätet kompletterar stomcykelnätet och knyter samman lokala målpunkter.

Lokalcykelnätet utgörs av vägar och gång- och cykelbanor sista sträckan till och från målpunkten. Kallas i Trafiknätsanalysen även för "befintligt vägnät".



Figur 1. Målbild och delnätsindelning för gång- och cykelnätet. Svart linje avser stomnätet och orange streckad linje avser huvudnätet. Tunn grå linje avser befintligt vägnät. (Bild från Trafiknätsanalys Partille kommun, 2021).



Prioriterade målgrupper

I kommunens arbete med cykelfrågor prioriterar vi två målgrupper: **arbetspendlare** samt **barn och unga**. Dessa grupper bedöms ha störst potential att bidra till ökad cykling och ett mer hållbart resande.



Arbetspendlare: Målgruppen avser arbets- och studiependling för arbetstagande och högstskolestudenter och är prioriterad utifrån att detta är den största gruppen av cyklister. Pendlingen sker framför allt under tider då belastningen på transportsystemet är som störst, vilket innebär att förbättrade cykelförutsättningar kan bidra till bättre framkomlighet totalt sett. I målgruppen finns det även stor potential att få fler att börja cykla.



Barn och unga: Målgruppen är av kommunen prioriterad och utvald utifrån att det är en viktig målgrupp i kommunens verksamhet. Genom att fokusera på aktivt resande till skolor och andra viktiga platser för barn och unga, samt genom att förbättra trafiksäkerheten, kan vi stärka barn och ungas självständighet samtidigt som vi främjar bättre folkhälsa. Det är dessutom positivt att dessa invånare utvecklar hållbara resvanor tidigt i livet. Ett omfattande och tryggt cykelnät stödjer även barnkonventionen, som är lag i Sverige och säkerställer barns rätt till säkra lekområden samt möjligheten till lek och fritid.



Utgångspunkter för programmet

Cykelprogrammet utgår från internationella, nationella, regionala och kommunala mål och riktlinjer, se Figur 2.

Internationella	Agenda 2030
Nationella	Sveriges nationella miljömål Transportpolitiska målen (2009) Barnkonventionen (SFS 2018:1197) Ny strategi för levande och trygga städer (2025)
Regionala	Cykelplan för Göteborgsregionen (2020) Strategisk plan för ökad cykling i Västra Götaland (2024) Klimat 2030 och regionala miljömål
Kommunala (Partille)	Strategi 2040 ÖP Partille 2035 Klimatlöften inom Klimat 2030 Hållbarhetsprogram – Hållbara Partille 2035 Trafiknätsanalys (2021)

Figur 2. Översikt för de internationella, nationella, regionala och kommunala mål och riktlinjer som cykelprogrammet utgår från.

Figur 3 visar dokumenthierarkin för och Cykelprogrammets plats bland de planeringsdokument med cykelkoppling som Samhällsbyggnadskontoret arbetar utifrån.

Trafiknätsanalys	Utgör underlag för planering och utveckling av kommunens trafiknät de kommande fem åren.
Cykelprogram	Ger mål och riktning för kommunens långsiktiga arbete med cykelfrågor.
Handlingsplan till Cykelprogrammet	Omsätter cykelprogrammets mål och inriktning till prioriterade aktiviteter och åtgärder.

Cykel i Partille idag

Följande avsnitt sammanfattar *Bilaga 1 – Nulägesanalys*.

Partille kommun är belägen i de västra delarna av Västergötland och gränsar till Göteborgs kommun i väst och norr, till Härryda kommun i syd samt till Lerums kommun i öst. Partille kommun är liten till ytan och präglas av ett kuperat landskap kring en dalgång. Därtill finns strukturella barriärer, såsom Västra stambanan, E20, Säveån och naturskyddade områden.

Det finns idag cirka 10 mil cykelbanor i Partille kommun. Gång- och cykelnätet är relativt väl utbyggt, men utformningen varierar och på vissa ställen saknas länkar helt. Merparten av infrastrukturen utgörs av gång- och cykelbanor med kombinerad yta för gående och cyklister. Cykelvägvisningen har nyligen uppdaterats och hänvisar till olika kommundelar samt andra relevanta större målpunkter utmed kommunens cykelstråk.

Västra Götalandsregionens resvaneundersökning från 2022/2023 visar att cykelresornas andel av alla resor i Partille var 8 % år 2023. Andelen cykelresor av arbetsresor uppgick samma år till 13 %. Data från kommunens mätstationer visar att det genomsnittliga antalet cyklister per dag som passerar mätpunkterna har ökat med cirka 3 procent fram till 2025 jämfört med startåret 2021.

Under perioden 2015–2024 registrerades 274 cykelolyckor inom kommunen i STRADA (STRADA, uttag: 2025-05-07). Nästan 80 % av cykelolyckorna var singelolyckor. Kommunen kan påverka risken för sådana olyckor genom val av utformning, standard och material i cykelinfrastrukturen samt genom ett långsiktigt och systematiskt arbete med drift och underhåll utifrån givna prioriteringar och resurser.

I medborgardialogen som genomfördes i framtagandet av Cykelprogrammet framkom att invånare uppskattar möjligheten att cykla i Partille men att det finns förbättringsområden. Flera synpunkter handlade om standard och utformning i delar av det befintliga nätet men också om sammanhängande strukturer, trygghet, korsningar och cykelparkering. Dessa inspel utgör ett värdefullt underlag inför fortsatt gemensam planering och prioritering inom kommunen.

Sveriges kommuner och regioners (SKR) enkät "Kritik på teknik" samlar in kommuninvånarens syn på bland annat cykelinfrastruktur. Den senaste enkätundersökningen genomfördes under våren 2025. Bland de svarande i Partille är bilen det huvudsakliga färdmedlet, medan cykling sker mer under sommaren än under vintern och i lägre grad än i Sverige i stort. De mest efterfrågade cykelåtgärderna var binda ihop cykelbanor samt stärka standard och funktion i det befintliga nätet, vilket förutsätter långsiktiga prioriteringar för både investering, drift och underhåll.



Så arbetar kommunen med cykel idag

Partille kommun arbetar med cykling i flera delar av samhällsbyggnadsprocessen; planering, åtgärdsprioritering och projekt som Säkra skolvägar. Kommunen sköter också drift och underhåll av cykelvägnätet året runt, inklusive beläggning, vinterväghållning och säsongsin satser. Därutöver genomförs beteendepåverkande insatser för att öka cyklandet.

Potential för cykling i Partille

Partille har stor potential för ökat cyklande, särskilt för vardags- och arbetspendling mot Göteborg, med tydliga stråk längs Säveån och mellan bland annat Öjersjö, Partille centrum och Göteborg. Elcykel bedöms öka möjligheterna ytterligare, både genom att fler når jobbet inom rimlig restid och genom att den passar Partilles kuperade terräng. Det finns också goda förutsättningar för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik, vilket gör att fler kan resa längre sträckor utan bil.



Insatsområden

För att uppnå de framtagna målen för cykling samt förbättra cykelns attraktivitet och säkerhet har fem insatsområden formulerats i cykelprogrammet. Under respektive insatsområde redovisas övergripande principer för hur kommunen ska arbeta med cykelplanering. Insatser som främjar cykling för den prioriterade målgruppen arbetspendlare återfinns i alla insatsområden.

De fem insatsområdena är:

- Trafiksäkerhet och trygghet
- Ny- och ombyggnation av cykelinfrastruktur
- Omhändertagande av befintlig cykelinfrastruktur
- Barn och ungas cykling
- Beteendepåverkande projekt och kommunikation

Trafiksäkerhet och trygghet

Cyklister är särskilt utsatta i trafiken. För att skapa en miljö där cyklister kan vara säkra och trygga under hela resan ska trafiksäkerhet och trygghet prioriteras högt i kommunens cykelplanering. Genom att successivt förbättra standarden och utformningen av cykelvägnätet kan vi minska antalet olyckor och incidenter och samtidigt stärka den upplevda tryggheten. På sikt medför detta även att cykeln blir ett mer tillgängligt och attraktivt val för alla.

Viktiga faktorer som påverkar både den faktiska trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten på cykelbanor inkluderar tillräcklig bredd, god markbeläggning, separering från övrig trafik och tydlig korsningsutformning. Även faktorer som belysning, underhåll, hinder och informationskampanjer för både cyklister och bilister påverkar cyklisters trafiksäkerhet och trygghet. Vid planering av förbättrad trafiksäkerhet och trygghet för cyklister ska även hänsyn tas till de gåendes trafikmiljö.

Insatser

- Korsningar utmed stom- och huvudcykelnätet ska i möjligaste mån utformas så att cykel har prioritet framför bil.
- Upplevd trygghet för cyklister ska stärkas genom att belysning, korsningar och stråk utformas på ett sätt som skapar god orienterbarhet och ökad trygghet.
- Tillfälliga cykelbanor och omledningsvägar ska vara gena och utformas trafiksäkert samt med god information och skyltning.



Ny- och ombyggnation av cykelinfrastruktur

För att attrahera nya cyklister och uppmuntra befintliga cyklister att öka sitt cyklande är ett cykelnät som är tydligt, orienterbart, av hög kvalitet och med god framkomlighet en grundläggande förutsättning. Insatsområdet handlar om att skapa ett tillgängligt och sammanhängande cykelnät mellan lokala och regionala målpunkter med möjlighet till attraktiv cykelpendling, bra cykelparkering och ett stärkt kombinerat resande. I detta sammanhang är det även viktigt att ta hänsyn till cykelbarheten, eftersom trafikflöden, hastigheter och den fysiska utformningen längs stråken påverkar hur trygg och inbjudande cyklingen upplevs.

Insatser

- Utbyggnation och standardhöjning av det befintliga cykelnätet ska genomföras utifrån rekommendationer från Trafiknätsanalysen (2021).
- Vid ny- eller ombyggnation av bostäder, skolor och verksamheter ska det planeras för anslutning till det befintliga cykelnätet.
- Kommunen ska tillskapa fler säkrare och mer attraktivt placerade cykelparkeringar vid större kollektivtrafikhållplatser och kommunala målpunkter.

Förvaltning och utveckling av befintlig cykelinfrastruktur

Insatsområdet syftar till att säkerställa trygga och tillgängliga cykelbanor i det befintliga cykelnätet året runt. Genom att ta hand om våra befintliga cykelbanor ökar trafiksäkerheten och den positiva upplevelsen för cyklister, samtidigt som livslängden på infrastrukturen förlängs. Information på kommunens hemsida om vilka driftinsatser som genomförs i cykelnätet under olika delar av året gör att invånarna vet vad de kan förvänta sig och att de lättare kan planera sina resor.

Insatser

- Drift- och underhållsåtgärder ska prioriteras på stom- och huvudcykelnätet samt på utpekade skolvägar.
- Kommunens hemsida ska innehålla tillgänglig information om planerade drift- och underhållsinsatser.
- Kommunens hemsida ska innehålla uppdaterad information om hur och när förvaltning av cykelinfrastrukturen sker.



Barn och ungas cykling

Barn och unga är en av de två prioriterade målgrupperna i cykelprogrammet. Insatsområdet syftar till att skapa en cykelvänlig miljö och främja cykling bland yngre generationer med barnkonventionen som utgångspunkt. Genom att investera i barn och ungas cykelvanor läggs grunden för en hållbar och aktiv framtid med stärkt självständighet och rörelsefrihet. Målpunkter för barn och unga redovisas i Bilaga 1 – Nulägesanalys.

Insatser

- Barnets bästa ska alltid beaktas i planeringen av nya och ombyggda cykelstråk.
- Gång- och cykelstråk till och från större målpunkter för barn och unga ska standardhöjas utifrån trafiksäkerhet, trygghet och framkomlighet.
- Kommunen ska prioritera insatser som uppmuntrar cykelanvändning från tidig ålder.

Beteendepåverkande projekt och kommunikation

Genom beteendepåverkande insatser och kommunikation kan vi främja hållbara resvanor och öka cyklingen i kommunen. Beteendepåverkande projekt och informationskampanjer är ofta kostnadseffektiva och kan få fler att välja cykeln genom att synliggöra nyttor och erbjuda stöd och incitament. Insatsområdet syftar till att öka medvetenheten och inspirera till förändring genom informationskampanjer och utbildningsinsatser. Effekten kan stärkas genom samarbete med andra kommuner, föreningar och näringsliv, eftersom det gör det möjligt att nå fler målgrupper och samordna både resurser och budskap.

Insatser

- Information- och beteendepåverkande projekt ska genomföras med en strategisk prioritering för att få fler att använda cykeln i vardagen.
- Information- och beteendepåverkande insatser ska prioriteras utifrån förväntad effekt på ökat cyklande.
- Kommunen ska löpande informera och kommunicera det arbete som sker inom cykel i kommunen.



Ekonomi och uppföljning

Cykelprogrammet för Partille kommun beskriver kommunens vision och mål gällande cykling. Insatsområdena ger övergripande principer för hur målen ska nås. För att ytterligare konkretisera insatsområdena ska en tillhörande handlingsplan tas fram där konkreta åtgärder och prioriteringar föreslås. Cykelprogrammets handlingsplan bör även översiktligt redovisa ekonomiska konsekvenser av förslagen.

Uppföljning av cykelarbetet sker i ordinarie uppföljningsprocesser och bör ske i två steg:

- Intern uppföljning inom förvaltningen mot Cykelprogrammets handlingsplan för att kunna prioritera åtgärder till kommande års verksamhetsplanering.
- Övergripande uppföljning som underlag till uppföljningen av Kommunstyrelsens politiska mål samt kommunkoncernens Hållbarhetsrapport.



BILAGA 1 - NULÄGESANALYS

CYKELPROGRAM

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET, PARTILLE KOMMUN



**PARTILLE
KOMMUN**

Dokumenttyp:	Bilaga
Dokumentnamn:	Bilaga 1 – Nulägesanalys Cykelprogram
Diarienummer:	KS/2026:133
Version:	Antagandeverion, 2026-08-19
Antagen av:	Kommunstyrelsen, 2026-08-19 [§ 95]
Dokumentansvarig:	Samhällsbyggnadskontoret, Partille kommun
Giltighetstid:	Tills vidare
Dokumentinformation:	Bilaga till Cykelprogrammet. Innehåller en nulägesanalys av förutsättningar och potential för cykling i Partille kommun.

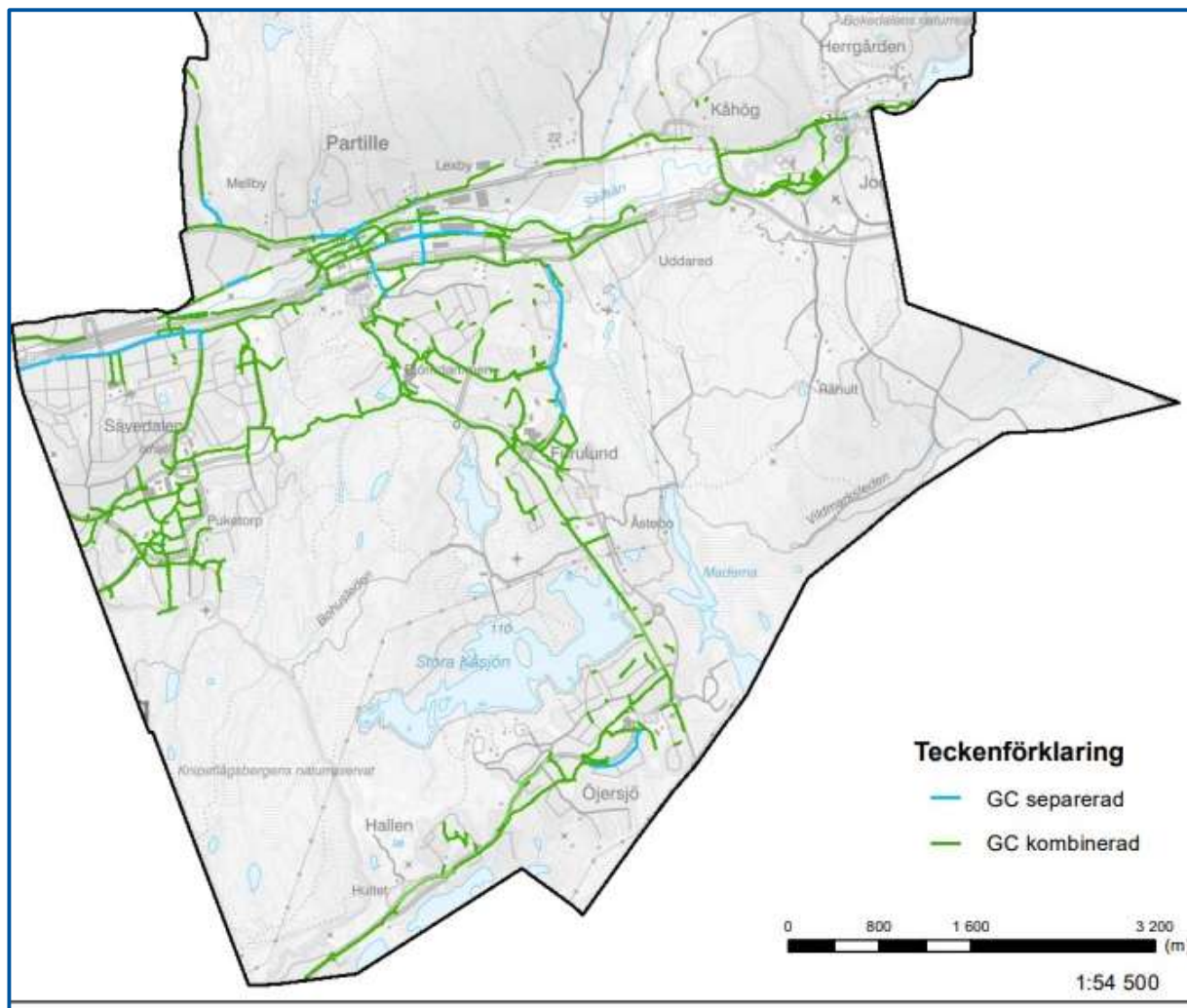


Innehåll

Nuläge	4
Delnätsindelning	5
Utformning	6
Målpunkter	8
Vägvisning	8
Cykelparkering	9
Resvanor	11
Mätning	12
Olycksstatistik	13
Medborgardialog	17
Enkätundersökning Kritik på teknik	19
Potential för cykling i Partille	22
Så arbetar kommunen med cykel idag	23
Ny- och ombyggnation av cykelinfrastruktur	23
Säkra skolvägar	23
Pilotprojekt elsparkcyklar	23
Förvaltning och utveckling av befintlig cykelinfrastruktur	23
Beteendepåverkande projekt och kampanjer	24
Källförteckning	25

Nuläge

Det finns cirka 10 mil gång- och cykelbanor i Partille kommun idag. Det befintliga cykelvägnätet redovisas i Figur 1. Majoriteten av gång- och cykelbanorna är kombinerade, vilket innebär att gående och cyklister får samsas om samma yta.

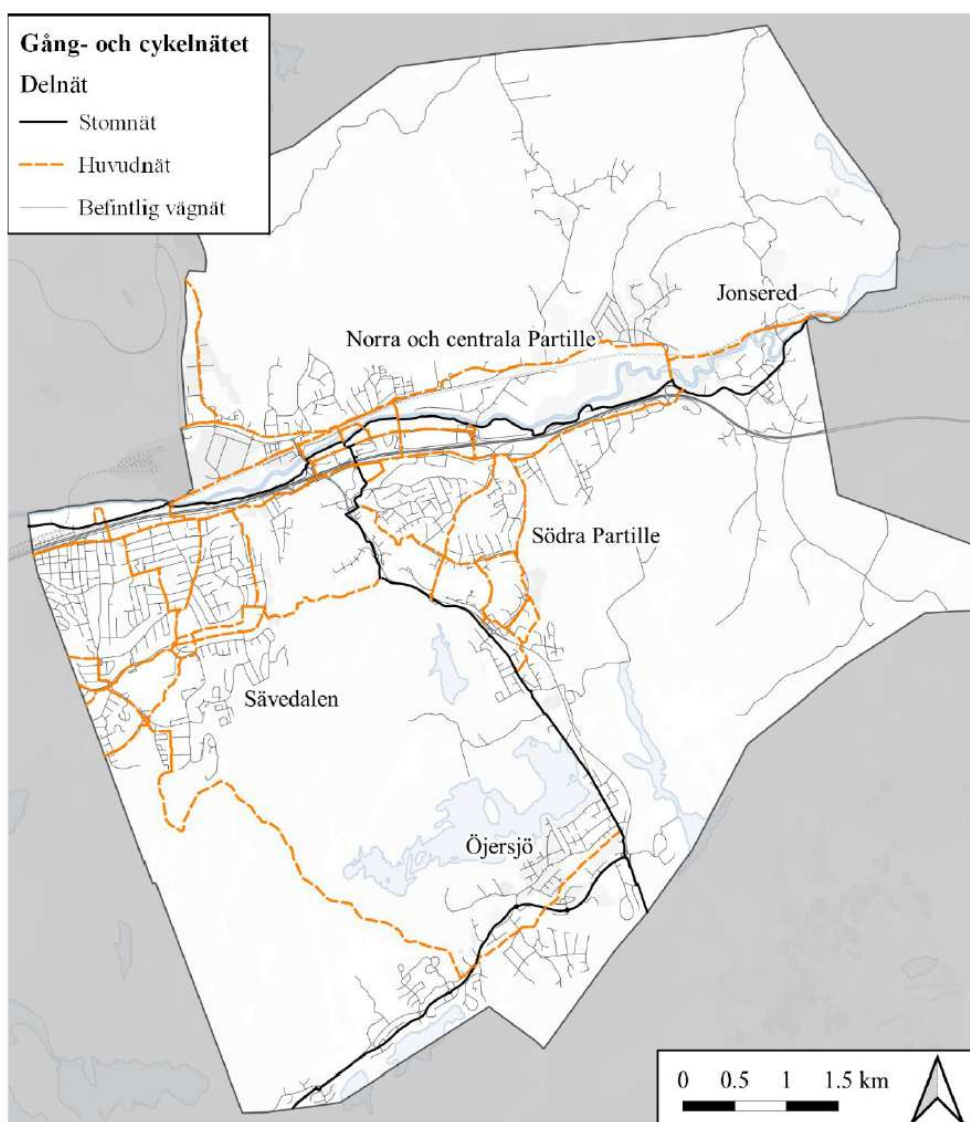


Figur 1. Partille kommuns befintliga gång- och cykelnät, från Trafiknätsanalysen (Partille kommun, 2021), med tillagda linjer 2025 för bymiljöväg Kåsjövägen och GC Hålsjövägen.



Delnätsindelning

Partille kommuns föreslagna indelning för gång- och cykelvägnätet (se Figur 2) benämns stomcykelnät, huvudcykelnät och lokalcykelnät och kommer från Trafiknätsanalysen som togs fram 2021 (Partille kommun, 2021). Lokalt cykelnät kallas i Trafiknätsanalysen även för ”befintligt vägnät”. Trafiknätsanalysen ska revideras vart femte år. Kartbilden används som utgångspunkt när nya eller befintliga cykelstråk planeras eller förändras och ska uppdateras i samband med att Trafiknätsanalysen revideras. Stomcykelnätet gäller regional pendling, huvudcykelnätet är för den lokala pendlingen och lokalcykelnätet är för den sista delen mellan huvudcykelnät och målpunkt, vilket i stor del är blandtrafik på smågator. De olika näten har olika utformningskrav enligt Tabell 1.



Figur 2. Delnätsindelning cykelvägnätet i Partille, från Trafiknätsanalysen (Partille kommun, 2021).



Utformning

Tabell 1. Delnätsindelning tabell (Partille kommun, 2021).

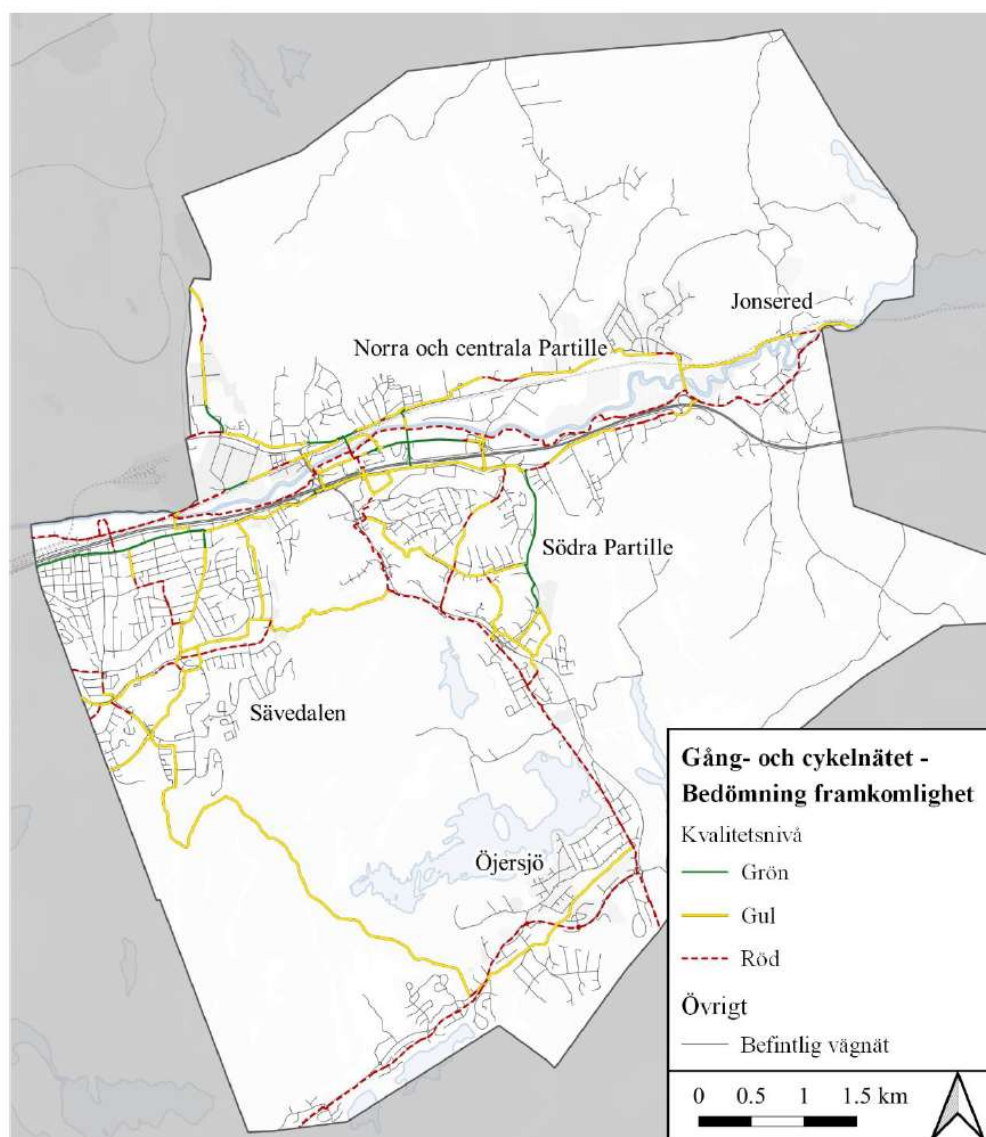
Nätclass	Funktion	Utformning	Trafikanterns behov
Lokalt cykelnät <i>Första och sista sträckan av en cykelresa</i>	Resor i närområdet för att nå olika målpunkter såsom förskolor, skolor, aktiviteter och annan service. Lokalnätet ansluter till huvudnätet.	Dimensionerande är säkerhet med beaktande av barns och äldres trafikförmåga. På lokalvägnätet ställs högre krav på finmaskighet. Vägbredd 3-3.5 m	- Nåbarhet till målpunkter - Finmaskighet i nätstrukturen - Tryggt
Huvudcykelnät <i>Resa inom tätorter och mellan målpunkter</i>	Binder ihop kommunens olika delar med varandra samt viktiga målpunkter i kommunen.	Dimensionerande är säkerhet med beaktande av en högre färdhastighet. Vägbredd 3.5-4m	- God komfort - Nåbarhet till målpunkter
Stomcykelnät <i>Resa mellan kommuner och tätorter</i>	Stomcykelnätet har en regional funktion som förbinder kommunens gräns i öster mot Lerum med Göteborgs Stad i väster via Partille centrum. I nordlig riktning förbinder stomcykelnätet Partille centrum med Härryda kommun.	På stomcykelnätet prioriteras komfort, framkomlighet, hög kapacitet och färdhastighet. Det bör exempelvis inte finnas några hastighetsdämpande åtgärder i nätet. Separering mellan cyklister och gående bör finnas. Länkarna ska göra stor trafiknytta. Vägbredd 4-4.5m	- God komfort - Hög färdhastighet - Kapacitetsstark

2019 gjordes en inventering av Partille kommuns gång- och cykelbanor. Då inventerades flera olika parametrar såsom bredd, separering och beläggning. I Tabell 2 visas klassificering för framkomligheten utifrån parametern separering och i Figur 3 visas detta i en kartbild. Detta är sedan dess en grund för utbyggnadsplanen för gång- och cykelinfrastrukturen i Partille kommun.



Tabell 2. Utvärderingskriterier för framkomlighetens kvalitetsnivå för delnäten (Partille kommun, 2021).

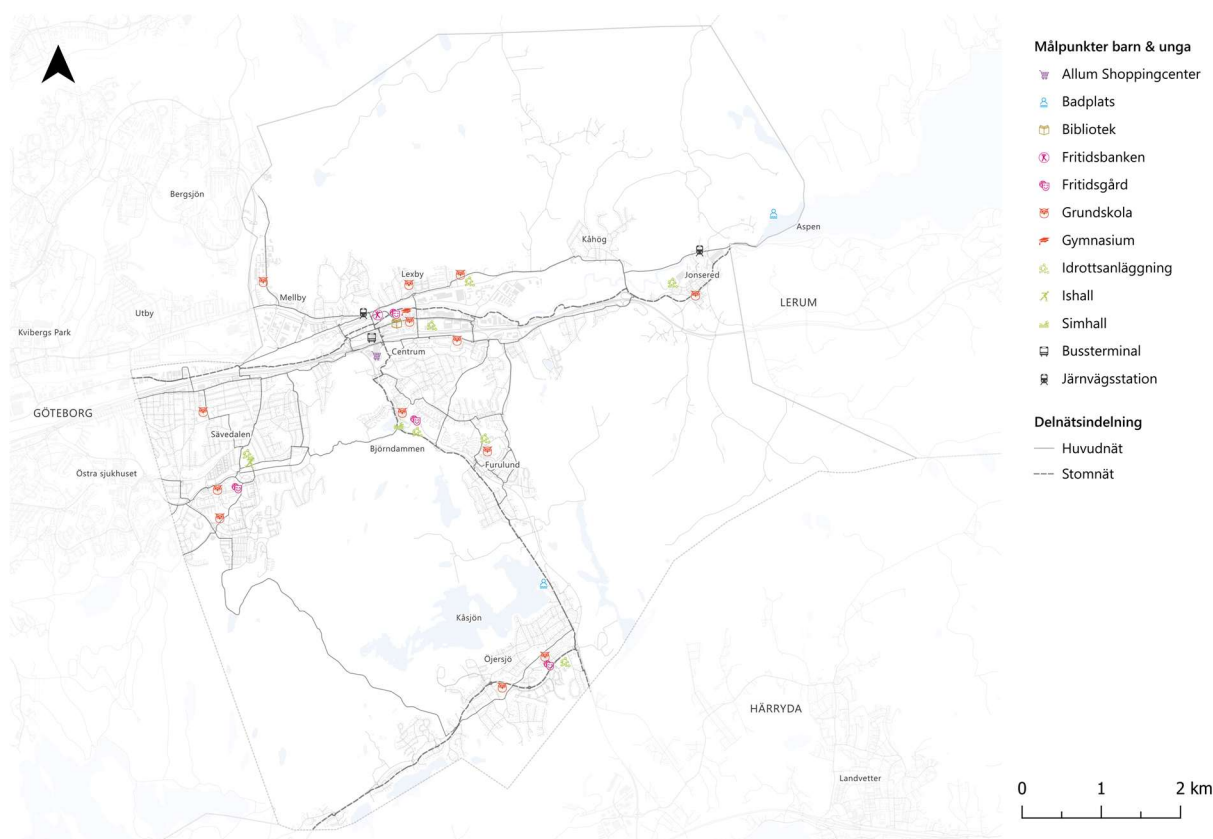
Delnät (gång och cykel)	Kombinerad gång- och cykelbana	Linjedelad gång- och cykelbana	Separat cykelinfrastruktur
Stomnät	Låg kvalitet	Medelgod kvalitet	God kvalitet
Huvudnät	Medelgod kvalitet	God kvalitet	God kvalitet
Lokalnät	Inga särskilda behov	Inga särskilda behov	Inga särskilda behov



Figur 3. Bedömning av gång- och cykelnätets framkomlighet (Partille kommun, 2021).

Målpunkter

I Figur redovisas större målpunkter för barn och unga. Under hösten 2025 genomfördes en inventering av cykelparkering vid dessa målpunkter samt vid kollektivtrafikhållplatser. Målpunkter för barn och unga är ofta även målpunkter för många vuxna. Dessa målpunkter har valts eftersom kommunen eller Partillebo i stor utsträckning har rådighet över cykelparkeringarna där, medan rådighet över cykelparkering vid andra målpunkter, exempelvis butiker, vanligtvis ligger hos privata fastighetsägare.



Figur 4. Större målpunkter för barn och unga.

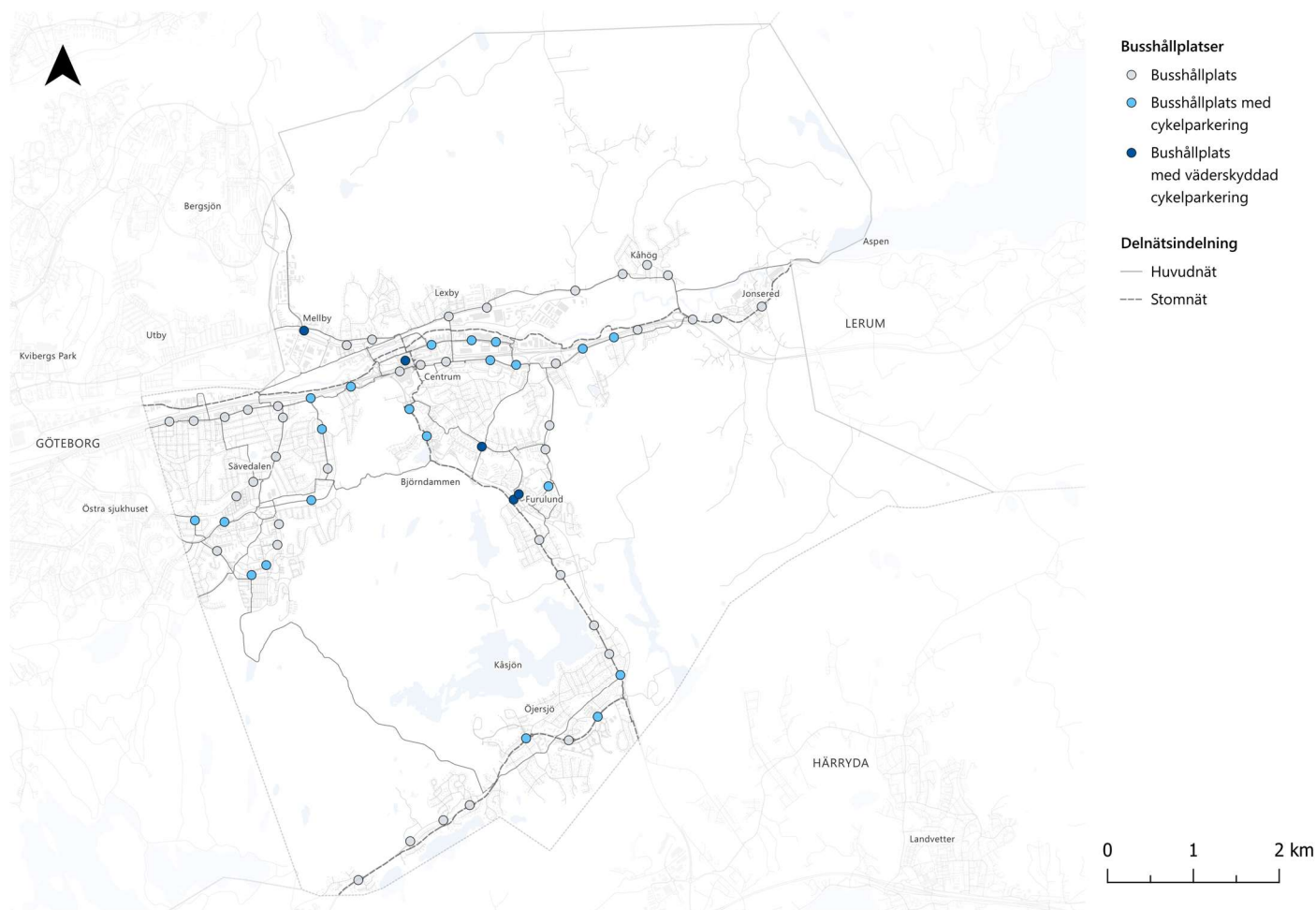
Vägvisning

Partille kommun uppdaterade under 2025 cykelvägvisningen i kommunen. Kategorier för vägvisningen är kommundelar inom kommunen, angränsande kommundelar, naturområden, badplatser, kollektivtrafikhållplatser, sevärdheter, handelsområden samt större idrottsplatser.

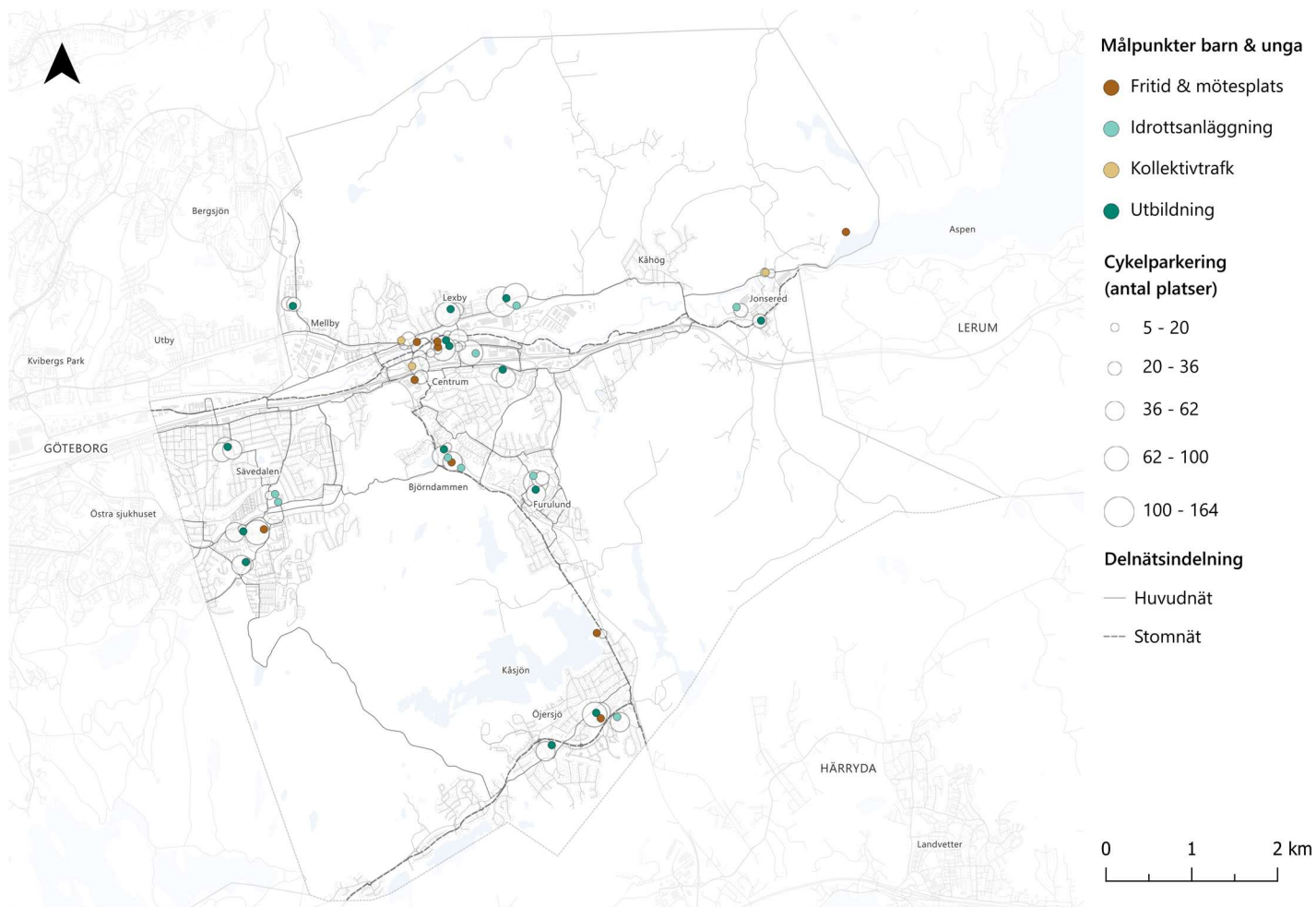


Cykelparkering

Under hösten 2025 genomförde Partille kommun en inventering av cykelparkeringar. Inventeringen avsåg främst cykelparkering vid målpunkter för barn och unga samt vid kollektivtrafikhållplatser, se Figur 5 och Figur 6. Vid varje målpunkt räknades antalet parkeringar, hur många av dessa som var utrustade med ramlås samt om de var väderskyddade eller inte. Även standarden på cykelställen noterades. Sammanfattningsvis varierar standard och andelen ramlås över beståndet.



Figur 5. Busshållplatser med olika nivåer av cykelparkering.

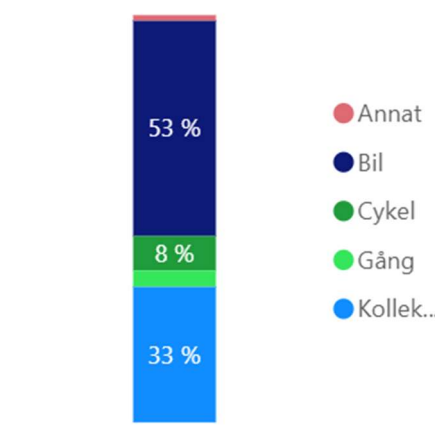


Figur 6. Målpunkter för barn och unga med antal cykelparkeringar.

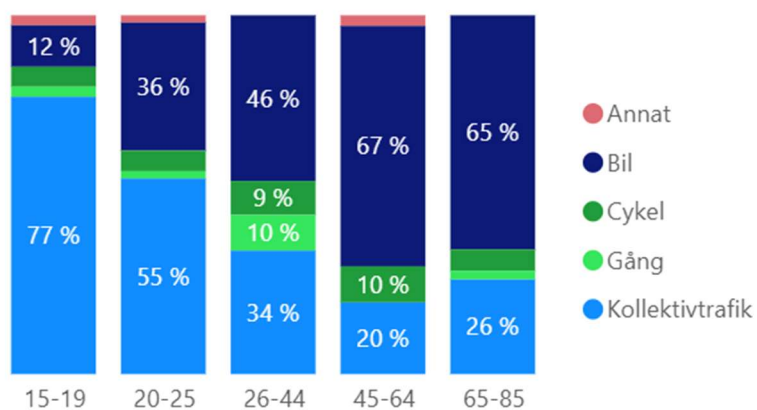


Resvanor

Enligt Västra Götalandsregionens resvaneundersökning 2022/2023 var andelen cykelresor bland arbetsresorna i Partille 13 % år 2023. Andelen cykelresor av alla resor var 8 % (Figur 7). I åldersspannet 26–64 år är cykelresandet något högre än i de andra åldersspannen, med en andel på 9–10 %. Bland de unga är andelen kollektivtrafikresor i stället mycket hög; 77 % (Figur 8).



Figur 7. Färdmedelsfördelning för alla resor 2022–2023. (Tabell från Västra Götalandsregionens Resvaneundersökning 2022/2023.)



Figur 8. Färdmedelsfördelning i olika åldersgrupper 2022–2023. (Tabell från Västra Götalandsregionens Resvaneundersökning 2022/2023.)



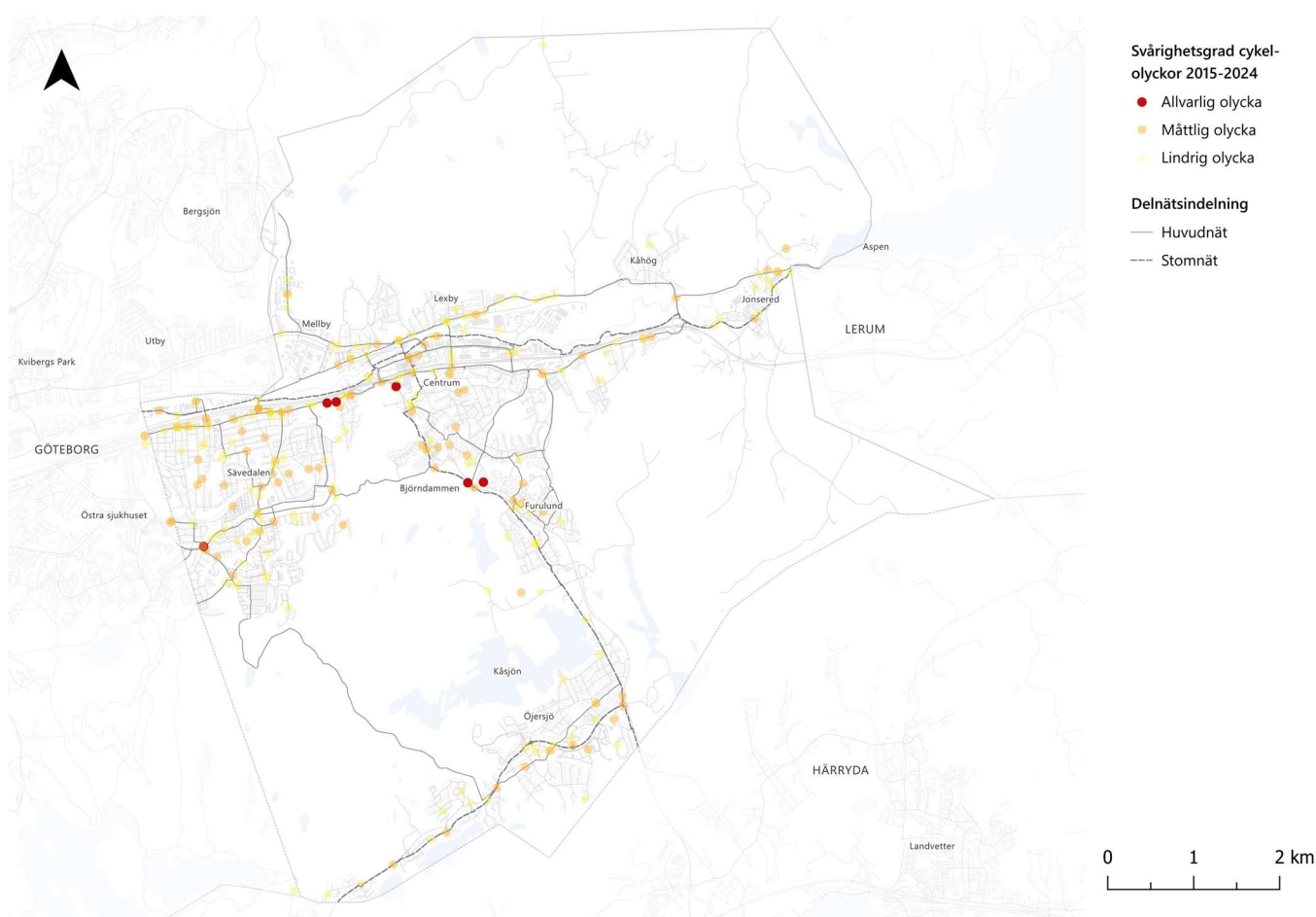
Mätning

Partille kommun mäter sedan 2021 dagligen antalet cyklister på fyra punkter i kommunen. Antal cyklister i genomsnitt per dag som passerat mätpunkterna har ökat med cirka 3 procent fram till 2025 jämfört med startåret 2021. Mätningarna under de tre första åren visade en avtagande cyklingstrend, vilket går att känna igen i Sverige i stort med anledning av covid-pandemin och dess effekter på det hållbara resandet. Runt år 2023–2024 vände trenden och mätningarna visar nu att antalet cyklister vid passagera ökar.

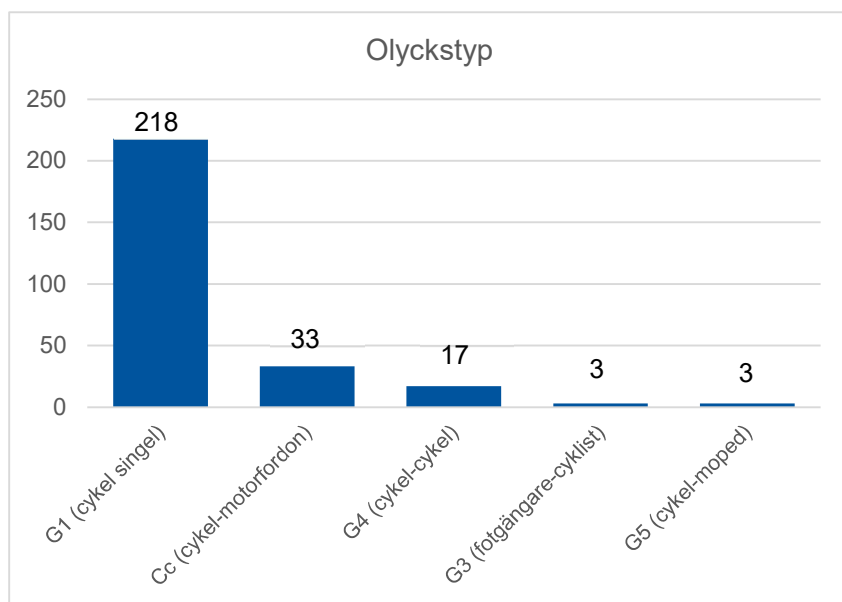
Då mätstationerna har haft många tekniska problem och mätningarna inte alltid har varit helt tillförlitliga utreds just nu möjligheten att införa en annan typ av mätsystem.

Olycksstatistik

Mellan 2015–2024 registrerades 274 cykelolyckor i Partille kommun i STRADA (Transportstyrelsen, Strada, uttag: 2025-05-07). STRADA innehåller alla olyckor som rapporteras av polis eller vården och därav kan det finnas ett mörkertal bland lindriga olyckor. Figur 9 visar var olyckorna skett geografiskt där norra Sävedalen sticker ut som något mer olycksdrabbad. I övrigt är det generellt fler olyckor i centrumdelar där många rör sig. I kommunens södra delar (Öjersjö) och östra delar (Jonsered/Kåhög) sker det något färre olyckor. Sex av olyckorna klassas som allvarliga och analyseras självständigt. Stomnätet och huvudnätet som illustreras i Figur 2 var inte utbyggt på vissa av olycksplatserna när de flesta olyckor skedde. Nästan 80 % av alla cykelolyckor är singelolyckor, se Figur 10.



Figur 9. Cykelolyckor i Partille 2015–2024 med hänsyn till svårighetsgrad. (STRADA, 2025)

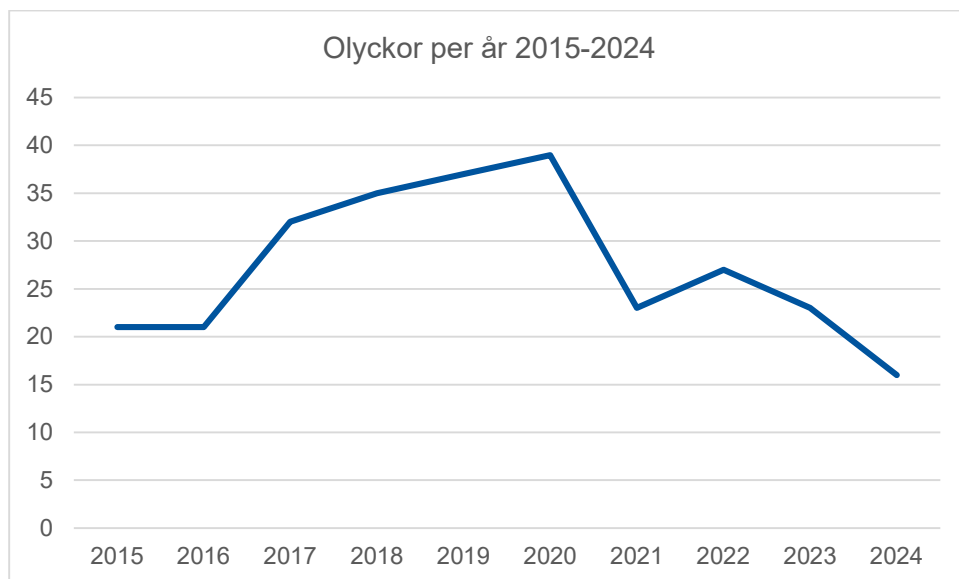


Figur 10. Antal olyckor baserat på olyckstyp.

Sex (6) allvarliga olyckor är registrerade i statistiken, det kan vara skador som exempelvis höftledsfrakturer och inre skullskador, samtliga är singelolyckor. Övriga olyckor beskrivs som antingen lindriga (exempelvis sår och blåmärken) eller måttliga (exempelvis frakturer på handled, underarm och fotled).

Två (2) av de sex (6) allvarliga olyckorna har skett på samma gång- och cykelbana, se Figur 9. Båda olyckorna skedde år 2022. Den utpekade gång- och cykelbanan har åtgärdats sedan 2022 då den rakats ut något och beläggningen förbättrats. Stomnätet som går parallellt med den utpekade gång- och cykelbanan var inte heller färdigställt år 2022.

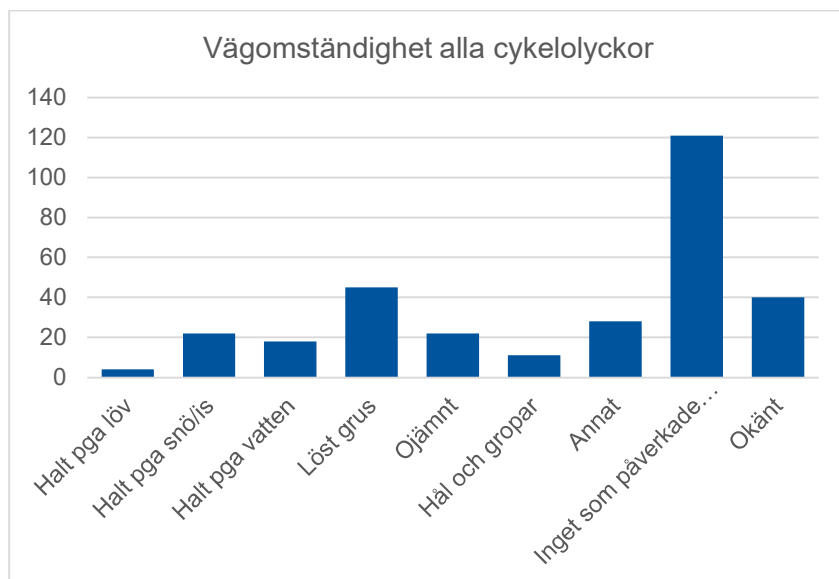
Det går att tyda en nedåtgående trend i antalet olyckor per år över perioden, Figur 11. Tydligaste nedgången är runt pandemin, då även antalet cyklister minskade. Trots en uppgång efter 2021 syns en minskning i antalet olyckor 2022–2024.



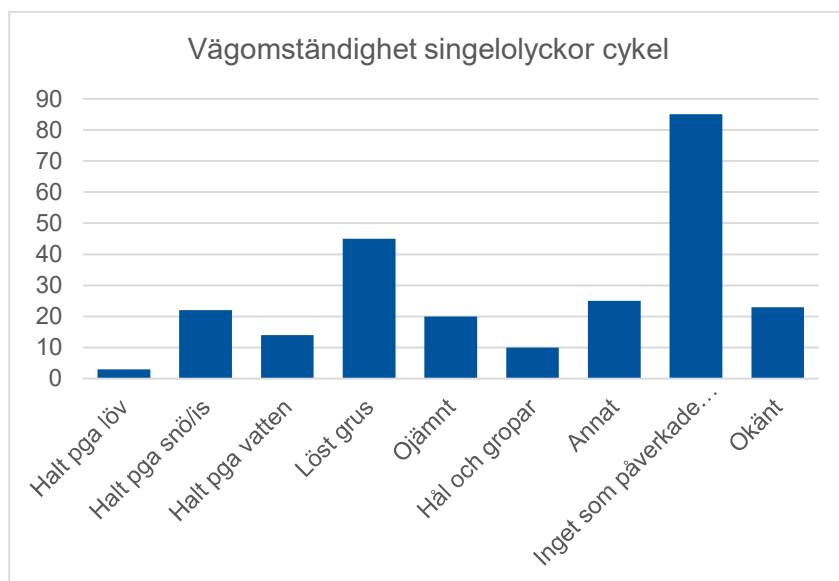
Figur 11. Antal olyckor per år 2015–2024.

Strax under hälften av olyckorna påverkades inte av specifika vägomständigheter. Varje olycka har flera olika rapporterade vägomständigheter. Ungefär 80% av olyckorna har endast en rapporterad vägomständighet vid olyckan, resterande har två eller fler. Singelolyckor påverkas ofta av flera samverkande faktorer såsom cykelbanans utformning, standard, vägomständigheter, cyklistens beteende och yttre förhållanden (Niska m.fl., 2013). Det är därför viktigt att olycksorsaker analyseras ur ett helhetsperspektiv snarare än som enskilda brister.

Figur 12 visar hur stort antal av olyckorna som kan tillskrivas en enskild orsak. Den vanligaste vägomständigheten vid olyckorna, utöver kategorin "Inget som påverkade", är löst grus. Rörande enbart singelolyckor påverkar löst grus vid cirka 21% av fallen, se Figur 13.



Figur 12. Vägomständigheter vid olyckorna, alla cykelolyckor (antal olyckor).



Figur 13. Vägomständigheter vid olyckorna, singelolyckor cykel (antal olyckor).

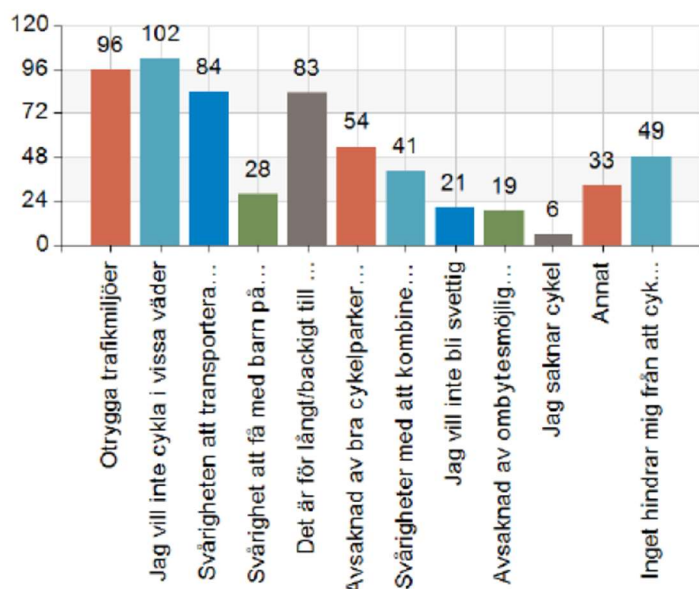
Medborgardialog

Partille kommun tog hjälp av Trivector Traffic AB för att ta fram en medborgardialog (Trivector, 2025). Figurerna i följande text kommer från Trivectors sammanställning av arbetet. Medborgardialogen bestod av möten med fokusgrupper samt en enkätundersökning.

Fyra fokusgruppsintervjuer genomfördes varav två med vardagscyklister (medborgare som regelbundet cyklar), en med föräldrar till barn i årskurs F-5 och en med elever i årskurs 9. Fokusgrupperna bestod av 8–14 personer och pågick i ungefär en timma.

Generellt framkom det i dialogen att många gillar att cykla i Partille kommun och att flera till stor del är tillfreds med den infrastruktur som finns tillgänglig och fortsätter att cykla. Samtidigt är det också tydligt att det finns många synpunkter på saker som fungerar mindre bra med cykling i Partille kommun och några av dessa lyfts nedan.

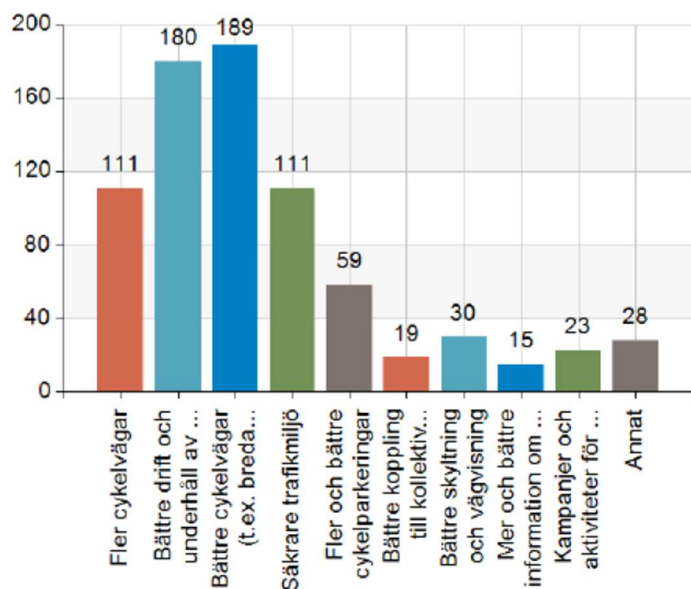
Enkäten riktades till allmänheten och kommunen spred inbjudan till medborgare via flera externa kanaler för att nå brett i befolkningen. Enkäten var anonym och genomfördes digitalt. Drygt 300 personer svarade på enkäten. Resultatet från enkätundersökningen visade att det var en jämn könsfördelning, majoritet förvärvsarbetande, majoritet hade cykel som huvudsakligt transportmedel och cykling till och från arbete och skola var vanligaste syftet. I Figur 14 visas svarsfördelning på frågan ”Vad hindrar dig från att cykla mer än du gör idag?”. Merparten av frågorna hade färdiga svarsalternativ.



Figur 14. Vad hindrar dig från att cykla mer än du gör idag? (välj max fyra alternativ).



I Figur 15 visas svarsfördelning på frågan ” Vilka förbättringar tycker du är viktigast för att göra det enklare och tryggare att cykla i Partille?”



Figur 15. Vilka förbättringar tycker du är viktigast för att göra det enklare och tryggare att cykla i Partille? (Välj max tre alternativ).

Trivector har sedan analyserat svar från enkätundersökningen och fokusgrupperna och kommit fram till sex huvudteman; *Drift och underhåll*, *Osammanhängande cykelvägnät*, *Standard på cykelbanor*, *Känsla av otrygghet som cyklist*, *Korsningar och överfarer* samt *Cykelparkering*. Temana är listade i ordning efter hur frekvent de uppkom i dialogerna där drift och underhåll var det mest återkommande temat och cykelparkering ett något mindre återkommande tema. Ett sjunde tema togs även fram med fokus på cykling till skolan, eftersom detta är en av cykelprogrammets prioriterade målgrupper och barnen är framtiden.

Gällande drift och underhåll lyftes otillräcklig snöröjning och halkbekämpning på cykelbanor som ett stort och återkommande problem för cyklister. Det lyftes även att grus och sand bör tas upp tidigare på våren och att det bör tas upp blöta löv mer frekvent under hösten. Under sommaren upplevdes problem med växtlighet som hängde ut över cykelbanorna och skapar problem med framkomlighet och sikt. Även avsaknad av belysning på vissa sträckor samt långsam återkoppling på felanmälan lyftes i dialogen.

Utöver drift- och underhållsfrågor var behov av separering mellan gående och cyklister en av de mest återkommande frågorna i medborgardialogen. Invånarna efterfrågade mer separerade gång- och cykelbanor för ökad trafiksäkerhet, trygghet och framkomlighet för både gående och cyklister.

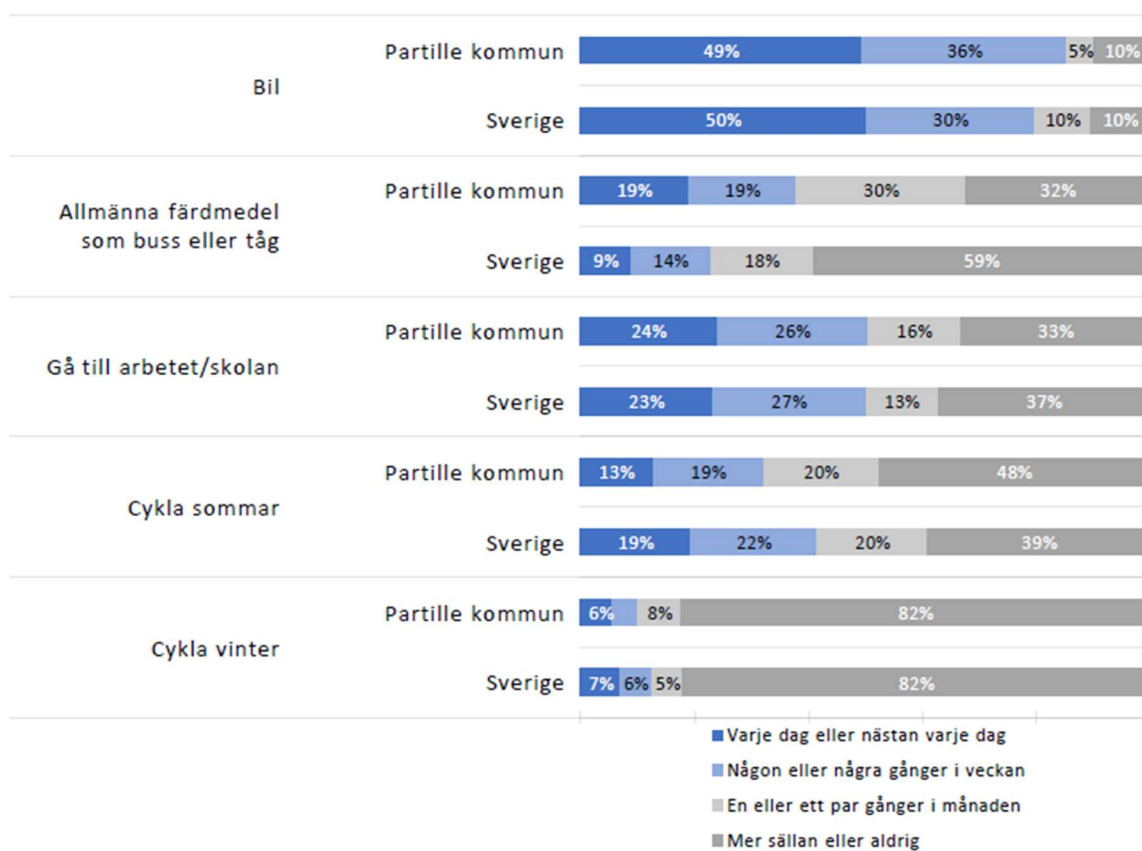
I dialogen efterfrågades även sammanhängande och separerade gång- och cykelbanor till skolorna, så att barn kan undvika biltrafik och onödiga vägkorsningar. Det lyftes även att det på många ställen i kommunen saknas säkra korsningspunkter nära skolor och fler säkra korsningspunkter efterfrågades. Även trafikmiljön kring skolor var ett återkommande ämne och det efterfrågades insatser för att minska biltrafiken och främja gång och cykel. Samtidigt finns det en positiv attityd till att barn går eller cyklar. I medborgardialogen framkom även att många barn och unga cyklar mer på fritiden än till skolan, med anledning av närhet (tillräckligt nära för att gå) eller stöldrisk (avsaknad av säkra cykelparkeringar).

Enkätundersökning Kritik på teknik

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) har sedan 1992 erbjudit Sveriges samtliga kommuner att delta i undersökningen där kommuninvånarna får tycka till om hur den kommunala infrastrukturen fungerar, där upplevelsen av cykelinfrastrukturen är en del. Undersökningen sammanställs i dokumentet Kritik på teknik (SKR, 2025). Syftet med enkätundersökningen är att hjälpa kommunen att bilda sig en uppfattning om medborgarnas upplevelser, önskemål och prioriteringar.

Datainsamlingen för den senaste enkätundersökningen genomfördes under perioden februari –maj 2025 genom en inbjudan via post med webblänk. I Partille kommun skickades inbjudan ut till 1000 slumpvis utvalda personer. Totalt svarade 448 invånare, vilket ger en svarsfrekvens på 45 % och bedöms som mycket bra.

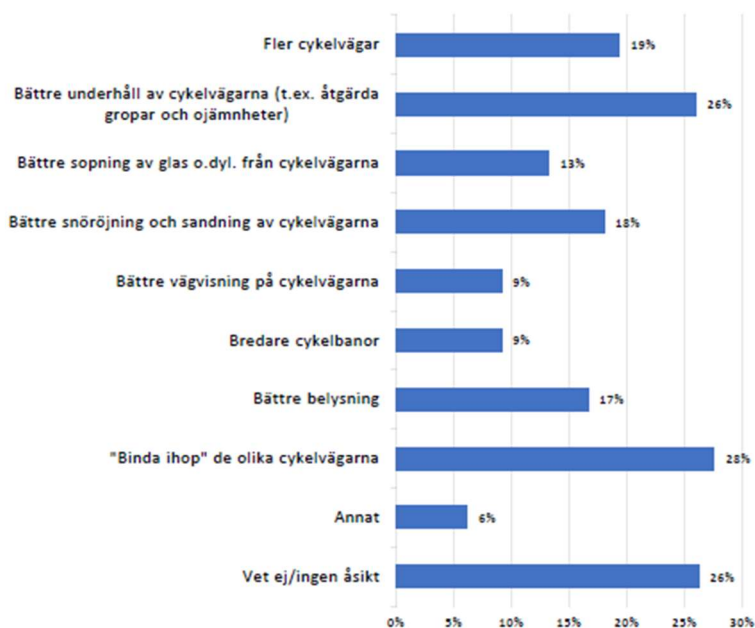
Det vanligaste transportmedlet bland de som svarade på enkäten i Partille kommun är bilen, se Figur 16. Gällande cykel anger de svarande att 52 % använder cykel som färdmedel på sommaren inom spannet ”en eller ett par gånger i månaden till varje dag”, vilket är lägre än i Sverige i stort. Motsvarande andel på vintern är 18 %, vilket är i nivå med Sverige i stort.



Figur 16. I vilken utsträckning kommuninvånarna använder olika färdmedel (Diagram 9 i Kritik på teknik, SKR 2025).



Enligt Kritik på teknik anser drygt en fjärdedel av de svarande att om kommunen skulle vidta åtgärder för att förbättra cyklisternas situation skulle det viktigaste vara att koppla samman de olika cykelbanorna, se Figur 17. En annan ofta efterfrågad insats är förbättrad funktion i det befintliga cykelvägnätet, exempelvis genom åtgärder som rör beläggnings jämnhet och långsiktiga standard. Det är också värt att notera att ungefär en fjärdedel inte tar ställning i frågan utan svarar ”Vet ej/ingen åsikt”.



Figur 17. Prioriterade åtgärder för att förbättra för cyklisterna (Diagram 9 i Kritik på teknik, SKR 2025).



Potential för cykling i Partille

Partille har en stor cykelpotential tack vare närheten till Göteborg och de många vardagsresor som går över kommungränsen. Västra Götalandsregionens (VGR) *Potentialstudie för cykling i Västra Götaland*, med data från SCB 2020, redovisar potentialen för arbets- och skolpendling med cykel för befolkningen i Västra Götaland. I Partille kommun bedöms störst potential för ökad arbetspendling med cykel finnas på de långsgående stråken utmed Sävån/E20/Mellbyvägen. Det bedöms även finnas stor potential på stråken från södra Sävedalen västerut mot Göteborg samt på stråken mellan Öjersjö och Partille centrum, samt mellan Öjersjö och Göteborg via Nya Öjersjövägen.

Enligt potentialstudien kan 17 % av invånarna i Partille cykla till arbetet inom 15 minuter, 33 % inom 30 minuter och 58 % inom 45 minuter. Analyserna utgår från en hastighet på 16 km/h. Eftersom elcykel har en tillåten maxhastighet på 25 km/h antas ännu fler kunna cykla till arbetet inom 30 minuter. Elcykel bedöms likaledes vara ett bra alternativ utifrån Partilles kuperade topografi i nord-sydlig riktning.

Analyser visar att det även finns stor potential för det kombinerade resandet (cykel + kollektivtrafik) i Partille kommun, då en stor del av invånarna bor inom cykelavstånd till en kollektivtrafikhållplats. Kombinationsresandet är av stor vikt för arbetspendlare eftersom det möjliggör längre resor. På så sätt kan fler nå arbetsplatser på större avstånd utan bil, även när hela resan är för lång för att cykla.

Så arbetar kommunen med cykel idag

Under följande avsnitt beskrivs hur Partille kommun arbetar med cykelfrågor idag.

Ny- och ombyggnation av cykelinfrastruktur

Partille kommun arbetar med cykelplanering både i detaljplaneprocessen och i åtgärdsplanering för ny- och ombyggnation av cykelinfrastruktur. I detaljplaner arbetas exempelvis med sammanhängande cykelstråk, säkra korsningar, lutningar och ändamålsenlig cykelparkering. I åtgärdsplaneringen identifieras och prioriteras insatser med utgångspunkt i Trafiknätsanalysen från 2021. Det kan handla om att bygga nya länkar där nätet saknas, bredda och standardhöja befintliga stråk, separera cykel från gång där det behövs samt bygga säkrare korsningar.

Säkra skolvägar

Sedan 2023 arbetar Partille kommun systematiskt med trafiksäkerhet och hållbart resande genom projektet Säkra skolvägar. Projektet är prioriterat inom kommunen och syftet med projektet är att minska biltrafiken vid kommunens skolor till förmån för resor med hållbara färdmedel.

Pilotprojekt elsparkcyklar

År 2024–2025 hade Partille kommun ett pilotprojekt med kommersiella elsparkcyklar. Elsparkcyklarna fanns tillgängliga att hyra från april 2024 till april 2025 och kommunen följde upp och utvärderade projektet i slutet av testperioden. Elsparkcyklarna användes av många, men främst bland unga. Motståndet är relativt stort bland äldre invånare, men i utvärderingen framgår förslag på förbättringsåtgärder för att reglera elsparkcyklarna och därmed samspela bättre med övriga resenärer.

Förvaltning och utveckling av befintlig cykelinfrastruktur

Partille kommun har idag en beläggningsplan med prioritering av vilka gator som får ny beläggning varje år. I beläggningsplanen finns både bilvägar och gång- och cykelbanor i samma planering. Förutom beläggningsplanen lagas potthål och akuta problem med beläggningen när problem uppstår.

Väghållning sker året om med olika fokus beroende på årstid. På vintern är det vinterväghållning, med snöröjning och halkbekämpning. Halkbekämpningen består både i flisning (grus) och sopsaltning. Sopsaltning har testats på flera cykelstråk säsongen 25/26 och ska utvärderas för kommande säsonger. Snöröjning sker när det ligger 1–2 centimeter snö, vilket är en förbättring mot vintern 24/25 och ligger i linje med angränsande kommuners riktlinjer för snöröjning. Kommunen sköter snöröjning på merparten av cykelstråken, medan extern entreprenör sköter mycket av snöröjningen för bilvägar.

På våren tas gruset upp en gång när vintern med mycket stor säkerhet är slut. På hösten sker lövupptagning successivt. Det sker flera gånger efter behov.



Växtlighet i anslutning till gång- och cykelbanor klipps kontinuerligt efter behov. Det finns dock mycket växtlighet på privat mark där kommunen saknar rådighet, vilket innebär att åtgärder förutsätter samverkan med fastighetsägare och följs upp genom tillsyn och påminnelser.

Beteendepåverkande projekt och kampanjer

Utöver infrastrukturprojekt och omhändertagande av den befintliga cykelinfrastrukturen arbetar Partille kommun även kontinuerligt med beteendepåverkande projekt. Syftet med de beteendepåverkande projekten är att uppmuntra cyklister och ett ökat cyklande. Partille kommun har exempelvis tidigare år deltagit i cykelvänlig arbetsplats, cykelpepp med utdelning av frukostpåsar till cyklister, vintercyklist och bilfri vecka i samband med projektet säkra skolvägar.



Källförteckning

Niska, A., Gustafsson, S., Nyberg, J. & Eriksson, J. (2013). *Cyklisters singelolyckor. Analys av olycks- och skadedata samt djupintervjuer*. VTI rapport 779. Linköping: VTI.

Sveriges kommuner och regioner, SKR – Institutet för kvalitetsindikatorer (2025) *Kritik på Teknik - Undersökningen där medborgarna har fått tycka till om den kommunala tekniken*.

Transportstyrelsen, Strada (2025) Strada-uttag: Polis- och sjukvårdsrapporterade trafikolyckor i Partille kommun 2015–2024, utdrag ur databas, uttaget 2025-05-07, Transportstyrelsen.

Trivector (2025) *Sammanställning medborgardialog*, Rapport 2025:96 / Version 0.9, Trivector Traffic AB.

