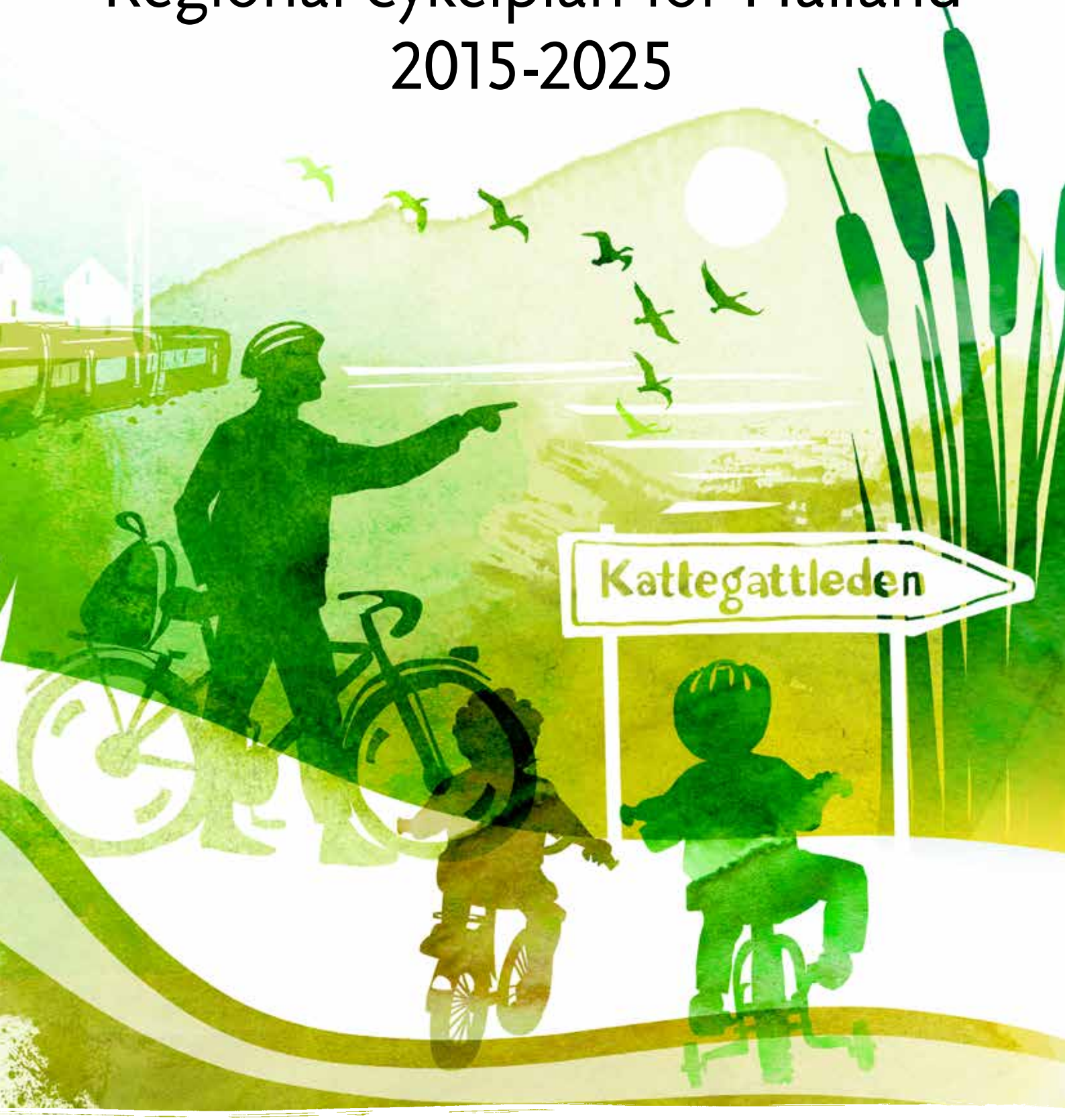
Regional cykelplan för Halland 2015-2025



BÄSTA LIVSPLATSEN
Region Halland

Innehåll

Förord ... **4**

Sammanfattning ... **5**

Cykling, en naturlig del av samhällsplaneringen ... **6**

De olika aktörerna ... 7

Cyklisten – effekter och behov ... **8**

Vem är cyklisten? ... 8

Hälsa ... 8

Miljö ... 9

Samhällsekonomi ... 9

Cykel för ett hållbart samhälle och jämställt transportsystem ... 9

Cykelinfrastruktur ... **10**

Cykelparkering ... 10

Vägvisning ... 10

Cykel + kollektivtrafik = sant ... 10

Drift och underhåll ... 11

Cykling i Halland, en nulägesanalys ... **12**

Hallands förutsättningar för cykeln ... 12

Planering för cykel i Halland ... 12

Trafiksäkerhet på cykelvägarna i Halland ... 12

Kattegattleden ... 14

Regional cykelplan ... **16**

Fyrstegsprincipen ... 16

Arbetsprocess ... 17

Cykelvision för Halland ... 18

Cykelmål för Halland ... 18

Prioriteringar utifrån övergripande mål ... 19

Prioriterade åtgärder ... **20**

Från planering till byggande ... 21

Objekt 2015 – 2025 ... 22

Åtgärder på Kattegattleden ... 22

Förslag till framtida objekt ... 24

Inspel till Nationell transportplan ... 24

Uppföljning ... **25**

Källor ... **26**

Förord

Intresset för cykel som färdmedel har ökat markant de senaste åren och har därmed fått en allt högre status i samhället. Att cykla är bra såväl ur ett hälsoperspektiv som ur ett miljöperspektiv. Argumenten är många till varför man ska satsa mer på en ökad användning av cykel som färdmedel.

Det är första gången Region Halland tar fram en Regional cykelplan och planen är en del i genomförandet av den Regional infrastrukturplanen. Cykelplanen har tagits fram i nära samverkan med de halländska kommunerna och Trafikverket.

Cykel används till många sorters olika resor, som att ta sig till skolan, arbetet, busshållplatsen eller som turist i Halland. Behovet av nya eller förbättrade cykelvägar är stort i Halland. Med en gemensam vision om att i Halland ska man både kunna och vilja cykla så kan vi tillsammans i Halland komma en bit på vägen. Med regionalt avsatta medel och medfinansiering av kommunerna tar vi ett stort steg framåt. Medfinansiering från kommunerna bidrar till att fler åtgärder kan genomföras och att de åtgärder som väljs är de mest prioriterade.

I Tillväxtstrategin för Halland 2014-2020 finns de strategiska valen och prioriteringarna för den regionala tillväxtpolitiken i Halland och målsättning är att Halland ska vara en mer attraktiv, inkluderande och konkurrenskraftig region år 2020 än år 2014. Hög attraktivitet består av satsningar och insatser som stödjer utveckling av god tillgänglighet och attraktiva mötesplatser, boende- och livsmiljöer. Att utveckla infrastruktur för cykel bidrar till utveckling av livsmiljön såväl på landsbygden som i staden vilket stödjer en ökad attraktivitet i Halland.

Bra och säker infrastruktur för cykel är en förutsättning för att vi ska cykla mer i Halland. Men det behövs också kompletterande åtgärder i form av beteendepåverkande insatser för att fler ska välja cykel som färdmedel istället för andra alternativ.

Dag Hultefors
Ordförande i regionstyrelsens tillväxtutskott

Sammanfattning

Regional cykelplan för Halland är en del i genomförandet av den Regionala infrastrukturplanen 2014-2025. Planen har tagits fram i samarbete med kommunerna i Halland och Trafikverket. Under planperioden har det totalt avsatts 120 miljoner kronor för cykelåtgärder. I den Regionala cykelplanen beskrivs de åtgärder som prioriteras på det regionala vägnätet under planperioden. Åtgärderna som prioriteras medfinansieras med kommunala medel med 50 procent.

Region Halland har tillsammans med de halländska kommunerna och Trafikverket tagit fram en gemensam vision för cykel i Halland. Visionen är tudelad och bygger på att man i Halland ska VILJA och KUNNA cykla. Målsättning är ”Ökad andel cykelresor i Halland till år 2025”.

För att nå det övergripande målet med ökad andel cykelresor finns behov av förbättrad trafiksäkerhet och nya cykelvägar. Beteendepåverkande åtgärder är viktiga för att få fler att vilja cykla.

I Region Hallands Trafikförsörjningsprogram 2013-2015 är målet att skapa en attraktiv kollektivtrafik med fokus på de starka kollektivtrafikstråken. Cykel och kollektivtrafik som en kombination har en potential att konkurrera med bilen. Därför är det viktigt med en säker och bra cykelinfrastruktur vid de större bytespunkterna i Halland. Till exempel visar det sig att säkra cykelparkeringar kan öka kollektivtrafikresandet med upp till 14 procent (Trafikverket, 2012, s 21-22).

I Regional cykelplan för Halland prioriteras medel på cykelinfrastruktur i anslutning till kollektivtrafiken. På så sätt kan kollektivtrafikens upptagningsområde öka och underlätta för en snabbare kollektivtrafik med färre och mer attraktiva hållplatser.

Satsningar på cykel för förbättrad hälsa och nya möjligheter för cykelturism

Det finns många fördelar med cykeln. En cykel förorenar och bullrar inte. De som väljer att cykla får motion och mår bättre i och med en ökad fysisk aktivitet i vardagen. Väljer fler i Halland att cykla till skola eller arbete bidrar det totalt sett till en förbättrad hälsa hos invånarna. Forskning visar att fysisk aktivitet i 30 minuter per dag förlänger livet med 3-7 år.

Turister som cyklar i Halland blir allt vanligare. Kattegattleden är ett sätt att möta en ökad efterfrågan och skapa nya möjligheter för näringslivsutveckling i Halland. Kattegattleden är den första nationella turistcykelleden i Sverige och invigs år 2015. Kattegattleden erbjuder invånare i Halland och turister att cykla längs med Västkusten mellan Helsingborg och Göteborg.

Den regionala cykelplanen för Halland har tagits fram i samarbete med kommunerna i Halland och Trafikverket. Genomförandet av planen är en del i fortsatt samarbete och utveckling av cykeln som färdmedel i Halland.

Cykling, en naturlig del av samhällsplaneringen

Cykelinfrastruktur är en del i arbetet med utvecklingen av ett hållbart transportsystem och behöver beaktas som en del av samhällsplaneringen. Cykel ska ses som ett eget färdmedel och planeringen ska ske efter dess olika krav beroende på situation.

Samhällsplanering

Cykel bör vara en prioriterad fråga och ska i tidigt skede integreras i samhällsplaneringen på kommunal och regional nivå. Planering för cykel ska vara kommun- och länsöverskridande för att få en mer enhetlig och översiktlig planering. Fokus ska ligga på att skapa trafiksäkra cykelvägar och öka tillgängligheten för vardags- och skolpendling. Uppföljning av cykelns utveckling ska vara en naturlig del i samhällsplaneringen. Cykel ska ses som ett eget färdmedel och ska planeras efter dess behov.

Skol- och arbetspendling

Det finns potential att öka skol- och arbetspendlingen i Halland med cykel, främst i tätorter och mellan tätorter. Med bättre tillgänglighet till större arbetsplatser och skolor ökar möjligheten för fler att cykla. När ny cykelinfrastruktur planeras och byggs behövs det kompletteras med informationskampanjer. Dels för en ökad kännedom om nya satsningarna och dels för kunskap om fördelarna att vara aktiv och vilka vinster det kan ge i vårt samhälle, både för individen och företagen.

Hela resan perspektivet

Med konceptet ”hela resan perspektivet” menas från resans start till målpunkt. Cykel har tillsammans med kollektivtrafik möjlighet att konkurera med bilen på längre sträckor. Stort fokus ska ligga på kopplingen mellan de olika trafikslagen, till exempel bra cykelparkeringar vid bytespunkter och anslutande cykelvägar till och från större målpunkter. Med informationskampanjer som visar på fördelar och enkelhet kan vi få fler att resa hållbart. Cykelinfrastruktur ska vara en naturlig del i planeringen av hållplatser.

Fritid och service

I arbetet med cykelplanen har det identifierats en brist på olika delar i Halland med trafiksäkra cykelvägar till fritids- och serviceanläggningar. Genom att hitta de felande länkarna och skapa säkra cykelvägar mellan tätorten och målpunkten kan vi nå nya cyklister. Säkra cykelvägar ökar tillgängligheten och rörelsefriheten för medborgare som inte har tillgång till bil. Det medför ett mer hållbart resande och attraktivare miljöer.

Rekreation och turism

Cykelturism har ökat de senaste åren och allt fler väljer cykeln som färdmedel på semestern. I Halland finns stor potential till ökad rekreations- och turistcykling. Det är av stor vikt att samordna och synliggöra de rekreations- och turistcykelstråk som finns idag. Det kan ske genom skyltning, kartmaterial och i samverkan med turistorganisationer och besöksnäringen. Kattegattleden kommer att spela en stor roll för cykelturism och besöksnäringen i Halland.

De olika aktörerna

Arbetet med planering och utformning av cykelinfrastruktur inkluderar många olika aktörer med olika ansvarsområden och kompetens. Framtagandet av den regionala cykelplanen är ett resultat av samverkan mellan kommunerna i Halland, Trafikverket och Region Halland.

Att samverka över gränserna i planering och utformning, tillsammans med invånare och politiker kring infrastruktur för cykel är en framgångsfaktor. En bättre helhet nås om aktörerna arbetar gemensamt med en tydlig ansvarsfördelning och mot samma mål och vision.

Trafikverket

Trafikverket är en statlig myndighet. Den nationella transportplanen som omfattar nationella vägar, järnvägar och cykelvägar tas fram av Trafikverket på uppdrag av regeringen.

Trafikverket är väghållare på det statliga vägnätet, både nationella och regionala. Åtgärder som fastställs i de regionala infrastrukturplanerna utförs av Trafikverket. Trafikverket har ett stort ansvar att samverka nationellt, regionalt och kommunalt för att kunna utveckla ett hållbart transportsystem.

Trafikverket är huvudman för NVDB (den nationella vägdatabasen). Där ska finnas uppgifter om cykelvägnätet som läggs in av respektive väghållare.

Region Halland

Region Halland är ansvarig länsplaneupprättare i Halland och har i uppdrag att upprätta förslag till Regional infrastrukturplan för Halland. I den Regionala infrastrukturplanen 2014-2025 framgår det att regionen i inledningen av planperioden ska ta fram en Regional cykelplan. I den Regionala cykelplanen ska det framgå vilka åtgärder som prioriteras på det regionala vägnätet under planperioden och hur potten ska fördelas. Regional cykelplan är en del av den regionala infrastrukturplaneringen.

Kommun

På det kommunala vägnätet är respektive kommun väghållare. Kommunerna ansvarar för att upprätta en kommunal cykelplan. Kommunens infrastruktursatsningar på det kommunala vägnätet finansieras med kommunala medel. Kommunen kan ansöka om statlig medfinansiering från Regional plan för satsningar på infrastruktur för cykel för att öka trafiksäkerheten. Kommunerna kan göra prioriteringar på det regionala vägnätet, de åtgärder finansieras då av kommunen till 100 procent. De åtgärder som görs på det regionala vägnätet ska ske i dialog med Trafikverket.

Cyklisten – effekter och behov

En ny cykelväg ger mer än bara ny cykelinfrastruktur. Det finnas många argument varför Halland bör satsa mer på cykling och synliggöra i större utsträckning dess effekter. Positiva effekter som beskrivs i fyra perspektiv, ur ett hälso, miljö, socialt samt ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Vem är cyklisten?

De som använder cykel som färdmedel skiljer sig åt och är en heterogen grupp. Människor i olika åldrar cyklar, vilket innebär att erfarenheter och kunskap av att cykla skiljer sig åt. Också syftet med cykelfärden varierar. Därför behövs det planeras för olika typer av cykelvägar, liknande för hur vi planerar för bilen och dess infrastruktur.

De flesta cyklister driver fordonet av egen muskelkraft, bortsett från elcykeln som blir allt vanligare (GCM-handboken, 2010, s 10-11 och 25). Cykeln kan brukas i olika syften som till pendling till skola och arbete, transporter av varor, motion, rekreation och turism. Det är inte bara syftet som skiljer sig, utan även cykeln i sig. Vardagscyklar, racercyklar, stadscyklar, elcyklar, barncyklar, lådcyklar, cyklar med tillkopplad kärra, tandemcyklar samt liggcyklar är några exempel. Det här ställer olika krav på infrastrukturen. Därför är det angeläget att förhålla sig till vilken målgrupp sträckan avses för att målgruppens behov tillgodoses. Det går således inte att applicera en typ av cykelinfrastruktur i hela regionen (Pharoah, 2003, s 363). Cyklisters krav på infrastrukturen kan skilja sig när det kommer till bland annat bredd, underlag, omgivning och gena stråk.

Hälsa

Idag lever vi ett allt mer stillasittande liv. Studier visar tydligt att det finns ett samband mellan mer stillasittande liv och ökad ohälsa. Att stimulera till och arbeta för mer vardagsmotion får positiva effekter. Om fler börjar cykla får vi inte bara en mer hälsosam befolkning, vi får även en mer attraktiv och hälsosam miljö runt omkring oss.

Forskning visar att fysisk aktivitet med 30 minuter per dag, med till exempel gång eller cykling, minskar den förtida dödligheten med 30 procent. År 2007 genomfördes en studie som visar att endast hälften av Sveriges befolkning uppnår fysisk aktivitet per dag. (Hagströmer, 2007). Ny infrastruktur tillsammans med beteendepåverkande åtgärder ökar möjligheten för fler att välja cykel som färdmedel till skola och arbete. Detta skulle bidra till en ökad daglig fysisk aktivitet för fler människor.

30 min cykling/dag...

...minskar risken för hjärt- och kärlsjukdomar med 50 procent

...minskar risken att utveckla fetma med 50 procent

...minskar risken att få högt blodtryck med 30 procent

...förlänger livet med 3-7 år

(Saelensminde, 2002)

Miljö

För att nå klimatmål behövs energieffektiviten i transportsektorn öka och utsläpp av fossila bränslen minska. Idag bor människor i allt större utsträckning i större tätorter, även i Halland.

Dagens bebyggelsestruktur gynnar i stor utsträckning användandet av bil. Bebyggelsestruktur och trafiklösningar hänger samman och är beroende av varandra. Hur vi planerar i våra kommuner och regioner påverkar transportbehovet och möjligheten till att göra ett aktivt val av färdmedel. Valet av transportmedel bestäms till stor del av avståndet mellan bostäder, arbetsplatser, service- och fritidsaktiviter. För att få bukt med den stora andelen av det totala koldioxidutsläppet från transporter behöver vi börja planera för att gynna de mer miljövänliga transportsystemen. En viktig byggsten är att planera för cykel och kollektivtrafik tillsammans, främst när det handlar om längre persontransporter. Cykeln är däremot mer konkurrenskraftig inne i tätorten. Att ersätta bil med cykel på korta resor är bra för miljön. Bilens bränsleförbrukning och utsläpp är betydligt högre de första kilometrarna (Boverket, 2010, s 8).

Samhällsekonomi

Fysisk aktivitet kan förhindra en rad olika sjukdomar och en förtida död. Det är med hänsyn till människan som boendemiljön ska planeras för att främja fysisk aktivitet. Om fler människor ökar sin fysiska aktivitet ger det stora samhällsekonomiska vinster. Det har visats i studier att för varje satsad krona i investering av ny cykelväg är lönsamheten mellan tre till fem per satsad krona. Den största vinsten är knuten till människans förbättrade hälsa. Övriga vinster är bland annat mindre partiklar från däck, mindre slitage på vägbana, avgaser och buller.

En norsk studie visar att samhället ur ett hälsoperspektiv sparar cirka fem svenska kronor för varje ny cykelresa. Detta genom insparade kostnader som annars hade uppstått i relation till muskel- och skelettsjukdomar, högt blodtryck, diabetes och fetma (Saelensminde, 2002).

För den enskilde individen, cyklisten, räknas en annan typ av kostnad som inkluderar den totala kostnaden individen har för att utföra resan såsom tid, säkerhet och grad av ansträngning. Denna kostnad får sättas i relation till andra transportsätt vid valet av transportmedel. Den faktor som har störst påverkan är tryggheten och säkerheten, vilket gör det än viktigare att planera trafiksäkra cykelvägar för att få störst samhällsekonomiska vinster i form av fler cyklister (Trafikverket, 2010, s 1).

Cykel för ett hållbart samhälle och jämställt transportsystem

Attraktiva städer och landsbygd är ett konkurrensmedel för fler invånare. Definitionen av attraktiva städer och landsbygd varierar men kännetecknas av att invånarna vill vistas där och att den är socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar.

En ökad cykling medverkar till ökade förutsättningar för att nå ett mer hållbart samhälle. Cykeln är ett inkluderande färdmedel och de flesta invånarna i Halland har tillgång till en cykel. Det ökar människors rörlighet och bidrar till att på ett enkelt och kostnadseffektivt sätt öka tillgänglighet till arbetet, skola, fritidsaktiviter, service eller som ett medel för rekreation och turism. De flesta har råd att investera i en cykel eftersom dess drift och underhållskostnad är låg.

Cykeln bidrar till ett mer jämställt transportsystem, vilket är ett av de nationella transportpolitiska delmålen. Genom att öka barns möjlighet att cykla på ett trafiksäkert sätt till skola, fritidsaktiviteter och bytespunkter, bidrar det till barns möjlighet att själva använda transportsystemet. Att öka barns möjlighet till att själva bruka transportsystemet är ett av de nationella transportpolitiska målen.

15 procent färre sjukfrånvaro om befolkningen cyklar mer än 3 timmar/vecka.

(Saelensminde, 2002)

Cykelinfrastruktur

För att fler ska välja cykeln som färdmedel krävs det mer än ett väl utbyggt cykelvägnät i Halland. Säkra cykelparkeringar och bra vägvisning gör att fler väljer att cykla och vågar lämna sin cykel vid kollektivtrafikens bytespunkter. Bristen av drift och underhåll är den enskilt största orsaken till att flest cyklister skadar sig.

Cykelparkering

Ett sätt att öka tillgängligheten för cyklisten är att ha bra och säkra cykelparkeringar vid målpunkterna. Det är idag många som avstår från att ta cykeln till en målpunkt av rädsla för att cykeln ska bli stulen eller vandaliserad. Behovet av bra cykelparkeringar vid kollektivtrafikens bytespunkter är stor då det kan bidra till att bilresor ersätts med cykel- och kollektivtrafikresor. Genom bra, säkra och lättillgängliga cykelparkeringar kan cyklisterna använda bättre cyklar och fler börja bruka cykeln. Cykelparkeringar är mycket yteffektiva om man jämför med bilparkering. På en vanlig bilparkering får det plats upp till tio cyklar (Trafikverket, 2012).

Attraktiv cykelparkering vid arbetsplatsen

Utländska studier visar att cykelparkeringar kan öka cyklandet med 8-13 procent där 8 procent avser utomhusparkering och 13 procent avser stöldsäkra cykelgarage på arbetsplatser som saknar befintlig cykelparkering. Tillgång till dusch höjer cyklandet ytterligare till 22 procent.

(Trafikverket, 2012, s 23)

Vägvisning

Attraktiv och orienterbar cykelvägvisning förenklar cyklandet och gör att fler väljer att cykla på grund av ökad tillgänglighet. Cykelvägvisning hjälper de som redan cyklar, besökare och nya cyklister att orientera sig och välja den väg som passar deras ändamål med cykelturen bäst. Cykelvägvisning fungerar också som ett sätt att marknadsföra och synliggöra att det satsas på cykling.

Vägvisningen behöver vara kontinuerlig. Det ska vara lätt att följa skyltarna och inte finnas några tveksamheter kring vägvisningen. Drift och underhåll av skyltar bör skötas kontinuerligt så att de bibehåller sin kvalité. Vägvisning bidrar inte bara till bättre orienterbarhet och upplevd trygghet ger även en indikation om vilka av kommunens cykelvägar som är prioriterade (Trafikverket, 2012, s 20)

Cykel + kollektivtrafik = sant

I Trafikförsörjningsprogrammet 2013-2015 för Halland betonas vikten av att det finns bra cykelvägar och cykelparkeringar i anslutning till bytespunkterna. Upptagningsområdena ökar genom att öka tillgängligheten med cykeln till hållplatserna. Därför är det viktigt att se till ”hela resan perspektivet” och stödja de regionala busstråken med ett attraktivt gång- och cykelvägnät.

En stor del av cyklisterna i vårt land brukar cykeln som färdmedel för anslutningsresor till kollektivtrafiken. Det är ungefär lika stor andel som cyklar till kollektivtrafiken, främst tåg, som andelen som cyklar generellt i tätorter. Cykel i kombination med kollektivtrafik kan bli ett minst lika tidseffektiv och bekvämt val, jämfört med bilen. Bytespunkter med bra cykelparkeringar medför bättre förutsättningar och ökar upptagningsområdet. Statistik visar att andelen anslutningsresor ökar i genomsnitt med 14 procent när det anläggs en cykelparkering vid en bytespunkt. Det optimala är att ha cykeltillgång både före och efter kollektivtrafiknätet. Genom bra cykelparkering, möjlighet att ta med cykeln på färdmedlet eller lånecykelsystem ökar resandet med kollektivtrafiken (Trafikverket, 2012, s 21-22).

I städerna behöver vi planera för olika trafikslag och göra prioriteringar som gynnar hållbart resande. Både buss och cykel ska ha en tydlig prioritering och bör inte hamna i konflikt med varandra. Det är viktigt att tänka i stråk, busstråk respektive cykelstråk och buss- och cykelstråk. Genom tydliga stråk gör det mer orienterbart för cyklisten och andra trafikanter som kan bidra till att det sker färre konflikter mellan de olika trafikslagen.

Drift och underhåll

Bra drift och underhåll av cykelvägarna är en avgörande faktor för att fler ska välja cykeln som färdmedel, främst ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. 40 procent av alla singelolyckor kan härledas till dålig drift och underhåll. Grus och is orsakar flest olyckor (Niska, 2012). En hög standard på drift och underhåll höjer statusen för cykel som färdmedel och välskötta cykelvägar ökar attraktivitet och trafiksäkerhet. Det handlar inte bara om att säkerställa vägens komfort, säkerhet och framkomlighet utan också att bevara vägens värde.

Drift och underhåll påverkar cyklisters komfort, framkomlighet och val av trafikmedel. Drift och underhåll behöver ske kontinuerligt och ha en systematisk uppföljning som kan regleras i en drift- och underhållsplan för cykling. Därför finns behov av en tydlig prioritering av åtgärder så de genomförs där de gör störst samhällsekonomisk nytta. Även aktuella cykelflödesmätningar och olycksstatistik är betydelsefulla för att veta var drift och underhåll gör störst nytta (Trafikverket, 2012, s 30). Det ska inte heller märkas vem som är väghållare eller att cyklisten korsar en kommungräns.

För att möjliggöra året runt-cykling krävs en bra drift av cykelvägarna som är prioriterad. Så snart snö och is försvunnit på cykelvägar behöver de sopas rena. Mellan april och september är löst grus den vanligaste olycksorsaken. I de södra delarna av Sverige, där barmarksförhållande råder även under vintermånaderna behövs sandupptagning ske även under denna period (Trafikverket, 2012 s 27).

Information till medborgare om vilka vägar som underhålls är väsentligt för vetskap om att det är säkert att cykla till skola och arbete året runt.

I Halland behöver drift och underhåll utredas för att nå en mer optimal lösning av vem som driftar och underhåller cykelvägarna. Det här för att försöka hitta en nivå som alla kan ställa sig bakom och att det inte ska märkas vem det är som driftar cykelvägen.

Cykling i Halland, ett nuläge

Hallands förutsättningar för cykeln

Med sin geografiska placering och ca 309 000 (SCB 2014) invånare ligger Halland i en av Sveriges två största tillväxtregioner, stråket mellan Göteborg och Malmö. Under sommarhalvåret fördubblas nästan Hallands befolkning vilket beror på en betydande inströmning av sommargäster och turister. I Halland finns en stor potential till ökat cyklande, främst i tätort och mellan tätorter. Idag finns det redan ett antal mil cykelvägar och tillsammans med kommunala och enskilda vägar är Halland till stor del tillgängligt på cykel. Det här bidrar till goda förutsättningar för ökad cykelturism, en utveckling där Kattegattleden utgör en viktig stomme. Det kommer krävas ett arbete i form att synliggöra vart cykelvägarna finns i Halland, få en gemsam bild som kan kommuniseras på ett tydligt sätt till invånarna.

Halmstad kommun tog en hedrande andra plats i Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2014 som granskar hur de större kommunerna i Sverige arbetar med cykling. Kungsbacka och Varberg kom på en 14:e respektive 26:e plats (Cykelfrämjandet, 2014)

Planering för cykel i Halland

Alla kommuner i Halland har enligt deras översiktsplaner en hög prioritet på cykel som färdmedel, men förutsättningarna skiljer sig åt. Genom att tillsammans skapa en tydlig bild av hur nuläge ser ut, kommer det här bidra till ett bättre beslutsunderlag och underlättar prioriteringar av åtgärder. I det här arbetet har både kommunerna, Region Halland samt Trafikverket en viktigt roll. Dels i att arbetat för att få en bättre statistik över antalet cyklister, tydligt kartmaterial, bättre drift och underhåll och samarbetet mellan kommungränser och länsgränser. Det här arbetet har påbörjats i arbetet med att ta fram den Regionala cykelplanen och kommer fortsätta som en del i genomförandet av planen.

De kommunala planer som finns idag ligger till grund för arbetet med den Regionala cykelplanen. Långsiktig och målmedveten planering i kombination med investeringar, beteendepåverkande åtgärder och uppföljning av både infrastruktur och information är framgångsfaktorer för ökat cyklande i Halland.

Trafiksäkerhet för cyklister i Halland

I Halland skadades enligt statistik från STRADA cirka 660 personer under år 2013. Merparten av skadorna var lindriga. Tre personer dog under samma tidsperiod i en cykelolycka. Antalet cykelolyckor har ökat varje år sedan 2007. De flesta olyckorna sker inom tätbebyggt område på gång och cykelbanor. 40 procent av alla cykelolyckor kan man koppla till brist i drift och underhåll.

Majoriteten av cykelolyckorna är singelolyckor. Kollision med andra fotgängare eller cyklist är betydligt vanligare än kollison med motorfordon. Det är vanligast att barn i åldern 7-14 år skadar sig. Det är fler män, 54 procent, än kvinnor, 46 procent, som råkar ut för en olycka (STRADA, 2014).

BEFINTLIGA CYKELVÄGAR I HALLAND 2015

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Kattegattleden

Kattegattleden är den första nationella turistcykelleden i Sverige och invigs under år 2015. Leden är ett nationellt projekt för att utveckla cykelturismen i Sverige och därmed ett redskap för tillväxt i regionen. Cykelturism bidrar med tillväxt och stärker Halland som turistlän. En ökad turism ger möjlighet för företag i Halland att utveckla upplevelser och erbjudanden längs med leden.

Kattegattleden är en 370 km lång havsnära cykelled full av variation som ger stora naturupplevelser. Det är en trygg, säker och näst intill bilfri cykelled mellan Helsingborg och Göteborg.

Cykelled för turister och invånarna i Halland

För de som bor utmed leden skapas möjlighet att cykla eller promenera till närbelägna tätorter, utflyktsmål, badstränder och skolor i en trafiksäker och till stor del bilfri miljö. Erfarenheter från andra länder visar att det är de närboende som flitigast använder cykellederna och som har glädje av dem under större delen av året eftersom turistsäsongen har sin högsäsong under sommarmånaderna.

Ett samarbetsprojekt

Arbetet med att etablera leden är ett samarbete mellan Region Halland, Region Skåne, Trafikverket och de tio kommunerna längs med kusten: Göteborgs Stad, Kungsbacka, Varberg, Falkenberg, Halmstad, Laholm, Båstad, Höganäs, Ängelholm och Helsingborgs kommun.

Kattegattleden har stor utvecklingspotential och kommer under de närmaste åren att få en mer optimal och trafiksäker sträckning allteftersom ny cykelinfrastruktur kommer på plats.

KATTEGATTLEDENS STRÄCKNING 2015

Regional cykelplan

En regional cykelplan är en del av den regionala planeringen av infrastrukturen. Den regionala cykelplanen innehåller vision, mål och prioriteringar samt finansiering av åtgärder på det regionala vägnätet. I framtagningen av planen har behov och brister kartlagts, prioriterats och tillgängliga resurser fördelats för planperioden.

Den regionala cykelplan för Halland innehåller:

- en samlad bild av cykelinfrastrukturen på det statliga vägnätet
- nyttan med cykelinvesteringar
- en överblick kring cykelinfrastrukturens olika aspekter
- vision och mål
- prioritering av åtgärder under planperioden

Respektive kommun i Halland har mål och visioner för cykling som linjerar med vision och mål i Regional cykelplan för Halland. Den kommunala cykelplanen prioriterar åtgärder i det kommunala vägnätet som kommunerna finansierar. Med godkännande av Trafikverket kan även kommunerna prioritera åtgärder på det statliga vägnätet. Dessa finansieras också av kommunerna.

Fyrstegsprincipen

Regional cykelplan för Halland utgår från Trafikverkets metod, Fyrstegsprincipen. Genom att förhålla sig till de fyra stegen kan alternativa lösningar hittas som innebär att optimera befintlig infrastruktur istället för att bygga ny. Det kan även handla om att komplettera nybyggnation av en cykelväg med åtgärder som gör att invånarna i Halland förändrar sitt beteende i form av att börja bruka cykeln (Näringsdepartementet (1999).

Steg 1 · Tänk om

Åtgärder som kan påverka behovet

Exempel på åtgärder:

Kampanjer som visar på nyttorna av att cykla, för individen och samhället

Steg 2 · Optimera

Åtgärder som effektiviserar nyttjandet av befintlig infrastruktur

Exempel på åtgärder:

Tydlig skyltning, säkra cykelparkeringar, vinterväghållning, sänka hastigheter för att nyttja befintlig infrastruktur

Steg 3 · Bygga om

Begränsade ombyggnadsåtgärder

Exempel på åtgärder:

Cykelfält, cykelgata

Steg 4 · Bygga nytt

Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Exempel på åtgärder:

Nybyggnation av cykelväg

Arbetsprocess

En arbetsgrupp med representanter från de halländska kommunerna, Trafikverket och Region Halland har gemensamt tagit fram den Regionala cykelplanen. Arbetsgruppen har träffats vid fem tillfällen under 2014-205 för att arbeta fram vision, mål och peka på viktiga områden inom cykelinfrastrukturen. Arbetsgruppen har identifierat ett antal brister där fortsatt arbete kommer att ske. Gruppen kommer också med gemensam kraft att fokusera på beteendepåverkande åtgärder för att få fler i Halland att vilja cykla.

Under arbetets gång har samtliga kommuner i Halland och Trafikverket fått lämna inspel angående vilka åtgärder de prioriterar på det statliga vägnätet. Planförslaget gick ut på remiss i december och Region Halland har sammanställt yttrandena.

Deltagare i arbetsgruppen

Falkenbergs kommun:
Nina Andersson, Christina Heintz Welinder,
Christoffer Karlsson

Halmstad kommun:
Stina Alexandersson, Katarina Löfquist

Hylte kommun:
Anita Zukanovic

Kungsbacka kommun:
Karolina Oxfall, Sofie Johansson

Laholm kommun:
Annica Pålsson

Varbergs kommun:
Inger Mellberg, Kristina Törnström

Trafikverket:
Elsa Andersson, Jan Törnell

Region Halland:
Emelie Petersson, Jeanette Larsson,

Projektledare Emelie Petersson, Region Halland.

Cykelvision för Halland

I cykelregionen Halland ska man VILJA och KUNNA cykla

För att nå visionen behöver de olika aktörerna ha samsyn och arbeta tillsammans mot gemensamma mål. Cykelvisionen i Halland är uppdelad i två delar – VILJA och KUNNA.

VILJA

Att vilja handlar om individens inställning och beteende. Att cykel ska vara det självklara färdmedlet vid kortare resor. För att uppnå cykelvisionen gäller det att fokusera på steg 1-2 åtgärder som främjar visionen att vilja med hjälp av beteendepåverkande åtgärder.

KUNNA

Att kunna cykla handlar inte enbart om att bygga ny infrastruktur utan även om cykelvägarnas standard, trafiksäkerhet och vikten av att bibehålla den höga standarden året runt genom bra drift och underhåll. Att de som redan cyklar, fortsatt ska kunna gör det säkert och att personer i yngre åldrar ska ha möjlighet att röra sig mer fritt.

Cykelmål för Halland

Ökad andel cykelresor i Halland till år 2025

Med utgångspunkt från de regionala och nationella målen kring transportsystemet har Region Halland tillsammans med kommunerna i Halland och Trafikverket formulerat cykelmålet för Halland.

För att nå målet – ”Ökad andel cykelresor i Halland till år 2025” – krävs det en överflyttning från andra trafikslag, främst på kortare sträckor. Det finns stor potential till ökad cykling i Halland, främst i tätort och mellan tätorter. För att nå de tilltänkta cyklisterna behövs det förrutom ny cykelinfrastruktur, beteendepåverkande kampanjer som uppmärksammar cykelns fördelar. Det finns också behov av årlig uppföljning av arbetet för att synliggöra nya sträckningar och analysera framtida behov. Det är viktigt att mätmetoderna är tillförlitliga och att de är jämförbara mellan de olika kommunerna.

Prioriteringar utifrån det övergripande målet

Det finns fem prioriteringar som konkretiserar och bidrar till att nå det övergripande målet. Under varje prioritering finns exempel på hur vi i Halland kan arbeta för att uppnå de effekter och mål som är satta. De prioriteringar som är mätbara kommer att följas upp i ett cykelbokslut, som är en del i genomförandet av Regional cykelplan. Att följa upp och analysera resultatet av åtgärderna är en viktig kunskapsuppbyggnad.

ÖKAD ANDEL TRAFIKSÄKRA CYKELVÄGAR

- Säkra och trygga passager, gena cykelvägar, separering från andra färdmedel, hög prioritet av drift och underhåll
- Utforma cykelvägar efter cykelns och cyklistens behov

ÖKAD TILLGÄNGLIGHET TILL PRIORITERADE MÅLPUNKTER

- Säkra cykelvägar och cykelparkeringar vid kollektivtrafikens bytespunkter
- Cykelparkering och cykelvägar ska vara en naturlig del i planeringen av nya målpunkter
- Tillgängliggöra större turist- och fritidsaktiviter samt service med cykeln

ÖKAD FOLKHÄLSA GENOM ÖKAD ANDEL CYKLING

- Beteendepåverkande kampanjer
- Ökad tillgänglighet till större arbetsplatser och skolor
- Information och kunskapsspridning kring cykelns effekter på individens hälsa
- Information kring företagens vinster av att fler väljer cykeln som färdmedel

SAMVERKAN KRING KOMMUNAL OCH REGIONAL CYKELPLANERING

- Kontinuerlig uppdatering av cykelvägnätet i Halland rapporteras till Nationell vägdatabas (NVDB).
- Samverkansgrupp kring cykelplaneringen med kommun, Region Halland och Trafikverket
- Kunskapsspridning kring cykling i Halland, bland annat i form av seminarium och kampanjer
- Kommuner ska ha uppdaterade kommunala cykelplaner/strategier

SAMVERKAN KRING TURISM- OCH REKREATIONSCYKLING

- Färdigställandet av Kattegattleden och samverkan kring utvecklingen
- Öka tillgängligheten till och synliggöra befintliga rekreations- och turiststråk i Halland
- Främja samverkan mellan olika aktörer inom turistbranschen

Prioriterade åtgärder

För att nå målet ”Ökad andel cykelresor i Halland till år 2025” behövs mer än förbättrade infrastrukturåtgärder. Cykelplanering innehåller allt från åtgärder för förändrat beteende, drift och underhåll till nybyggnation av cykelbana. Åtgärdens effekter på miljö och hälsa beror på hur mycket cyklandet kan öka till följd av cykelvägnätets ökade attraktionskraft och status.

I arbetet med Regional cykelplan har det identifierats en brist om statistik kring antalet cyklister i Halland. Med uppdaterad och tillförlitlig statistik är det lättare att göra en tydlig prioritering av cykelinfrastrukturens olika aspekter. Inom ramen för den Regionala cykelplanen har en åtgärdsvalsstudie genomförts som har behandlat ”steg 1-2 åtgärder” som handlar om att tänka om, tänka nytt. Det är åtgärder som inte resulterar i fysiska insatser utan har fokus på förändrat beteende och ökad kunskap kring cykling i Halland. De identifierade bristerna som framgår i åtgärdsvalsstudien kommer arbetsgruppen att fortsätta arbete med som en del av genomförandet av den Regionala cykelplanen.

Den Regionala cykelplanen finansieras enligt 50/50 principen. Det innebär att 50 procent är kommunala medel och 50 procent är regionala medel, genom medel avsatta i Regional trafikstrukturplan 2014-2025. Utöver de 80 miljoner kronor som fördelas på åtgärder i Regional cykelplan kan kommunerna i Halland ansöka om statlig medfinansiering, totalt 40 miljoner kronor under planperioden. Ansökan skickas in till Trafikverket varje år som sedan beslutar om vilka åtgärder som får medfinansiering med högst 50 procent av åtgärden. Den innebär att den totala summan som är avsatt i Regional infrastrukturplan 2014-2025 är 120 miljoner kronor för cykelåtgärder på både regionalt och kommunalt vägnät.

FÖRDELNING AV MEDEL I REGIONAL CYKELPLAN FÖR HALLAND 2014-2025 – REGIONALT VÄGNÄT	
Kattegattleden	40 Mkr
Cykelutbyggnad längs regionala vägar	35 Mkr
Cykelinfrastruktur till bytespunkter	5 Mkr
Summa:	**80 Mkr**
Kommunal medfinansiering	**80 Mkr**
Totalt:	**160 Mkr**

(2013-års kostnadsnivå)

Från planering till byggande

I byggnation av en ny cykelväg är det olika processer som projektet behöver utredas i. Det här kan ta olika tid beroende på hur komplext och omfattat projektet är. Från start till färdig cykelväg tar det minst två år. När ett projekt kan startas beror också på när det finns utrymme i den Regionala infrastrukturplanen 2014-2015. Varje år finns det en ekonomisk ram som ska fördelas till olika projekt i Halland. Det här medför att alla projekt inte kan byggas samtidigt utan att de får prioriteras och planeras på bästa möjliga sätt. Processen kan delas in i tre olika skeden.

ÅTGÄRDSVALSSTUDIE

Planeringen av cykelväg börjar när det har identifierats brist i transportsystemet. Åtgärdsvalsstudien ska behandla vilka typer av åtgärder som är möjliga för att lösa ett transportproblem, genom att använda fyrstegprincipen utreds olika åtgärder som gör störst nytta av satsade resurser. Det innebär att stegvis analyserar vilka typer av åtgärder som behövs. Ibland kan det vara effektivt med en kombination av åtgärder.

PLANLÄGGNING

Ett cykelväg ska planeras enligt en särskild process som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan. Processen kallas planläggningsprocess och arbetet med att ta fram en vägplan kallas planläggning. I planläggningsprocessen utreds var och hur cykelvägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker. Under den här processen sker det samråd och dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att vi ska få deras synpunkter och kunskap. Samråd kan också ske direkt med de berörda eller genom möten som är öppna för allmänheten.

BYGGHANDLING

När vägplanen är klar görs det en bygghandling. Den innehåller främst tekniska beskrivningar med krav som gäller vägens funktion. Bygghandlingen fungerar som underlag för byggarbetet och innehåller också krav på försiktighetsmått och skyddsåtgärder.

Objekt 2015-2025

Behovet av nya cykelvägar i Halland är stort, de åtgärder som prioriteras i planen täcker inte alla de brister som finns idag. De halländska kommunerna och Trafikverket har gjort inspel på objekten till planen och har därefter prioriterats till de åtgärder som redovisas utan prioriteringsordning. Trafikverket kommer att projektleda och driva de här åtgärderna och cykelvägarna kommer att utgå från VGUs- standarder.

Kungsbacka kommun

Sträcka: Varbergsvägen, väg 939, Etapp Hanhals kyrkväg, väg 928 - Torkelstorpsvägen
Längd: 3 500 m
Motivering: Sträckan binder ihop Kungsbacka tätorts cykelnät med den påbörjade cykelvägen längs med Varbergsvägen mellan Torpavägen och Torkelstorpsvägen, som är en delsträcka i Kattegattleden. Många skolor och arbetsplatser finns inne i Kungsbacka centrum, vilket medför att sträckan har stor potential för arbets- och skolpendling.

Varbergs kommun

Sträcka: Buavägen, Limabacka - Bua, väg 850
Längd: 3 000 m
Motivering: Möjliggör att skolbarn kan cykla mellan Limabacka och Bua samhälle för att nå skola och fritidsanläggningar. Kopplar ihop serviceorterna Väröbacka och Bua. Del i arbetspendlingsstråk till Ringhals och Södra Cell från Varberg, två arbetsplatser som växer. Tung trafik på vägen, som beräknas att öka.

Falkenbergs kommun

Sträcka: Vinberg - Bergagård, väg 154
Längd: 1 930 m
Motivering: Långsiktigt mål är att koppla ihop Falkenbergs tätort med Ullared. Sträckan Vinberg- Bergagård ansluter till stråket Vinberg - Falkenbergs tätort. Denna vägsträcka har höga hastigheter och stora fordonsflöden. Många skolor och arbetsplatser finns i Falkenbergs tätort vilket medför att sträckan har stor potential för arbets- och skolpendling.

Hylte kommun

Sträcka: Bro i Kinnared
Motivering: Smal bro för både bilar/tung trafik och oskyddade trafikanter. En ny bro skulle öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för invånare att ta sig till skola, arbetsplats och service.

Sträcka: Torup, Prästgårdsvägen, väg 728
Längd: 261 m
Motivering: Felande länk. Kopplar ihop med befintlig cykelväg. Ökar tillgängligheten till skola och service.

Halmstad kommun

Sträcka: Harplinge - Haverdalsbro, väg 613
Längd: 2 800 m
Motivering: Förbättrar tillgängligheten till hållplatsen Haverdalsbro. En cykelväg mellan Harplinge och Haverdalsbro ger större möjligheter för barn och ungdomar att cykla till fritidsaktiviteter i de två orterna, och att ta sig med buss till Halmstad eller Falkenberg. Sträckan är utpekad i Halmstads översiktsplan, som en del av huvudnätet för cykel.

Laholms kommun

Sträcka: Lilla Tjärby - Tjärby väg 585
Längd: 1 540 m
Motivering: Felande länk i cykelstråk Laholm - Halmstad. Ökad tillgänglighet för skol- och arbetspendling med cykel till Laholms tätort.

Åtgärder på Kattegattleden

Byggstart 2015-2017

2015 Sträcka: Kläppavägen, Kungsbacka kommun
Olofsbo–Långaveka, Falkenbergs kommun
Snapparp, Laholms kommun

2016 Sträcka: Stranninge–Ås, Falkenbergs kommun, Varbergs kommun
Steninge–Stensjö, Falkenbergs kommun, Halmstad kommun.
Guntoftavägen, Kungsbacka kommun

2017 Sträcka: Torpavägen–Torkeltorpsvägen, Kungsbacka kommun

En cykelbro över Genevadsån, Halmstad kommun

PRIORITERADE OBJEKT 2015 – 2025

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Förslag till framtida objekt

Behov av nya cykelvägar i Halland är stort. Under denna planperiod finns inte möjlighet att åtgärda alla brister.

Region Halland har fått inspel från de halländska kommunerna och Trafikverket. Nedan redovisas förslag på framtida objekt som presenteras utan prioriteringsordning. Nya objekt kan tillkomma i nästkommande Regional cykelplan för Halland.

Kungsbacka kommun
Vallbyvägen, väg 934 Varbergsvägen väg 939 – Gåsevadholmsvägen, väg 939
Östra Särövägen väg 956, Kyrkbyn Dalavägen – Säröleden väg158
Ölmanäs ringväg väg 903
Varbergs kommun
Skällingevägen – Rolfstorp, väg 815
Löftabro – Stråvalla, väg 845
Falkenbergs kommun
Falkenberg – Ullared väg 154
Slöinge – Getinge väg 601
Ullared – Fegen väg 153
Hylte kommun
Unnaryd, Södra vägen väg 876
Halmstad kommun
Holm – Kvibille väg 601 och 612
Genom Kvibille väg 634
Kvibille – Getinge väg 601 Getinge – Slöinge väg 601
Laholms kommun
Hasslöv – Östra Karup väg 115
Sandvad – Växtorp väg 24
Laholm – Ysby/Såghuset väg 529 och 530
Veinge – Hallaberg väg 548

Inspel till Nationell transportplan

I Halland är de statliga vägarna E6, väg 25 och väg 26 nationella vägar. Det innebär att åtgärderna på vägarna eller utbyggnad av cykelvägar längs med dessa vägar finansieras av medel från Nationell transportplan.

Under hösten 2014 har Trafikverket gjort en studie om cykling på det nationella vägnätet, där de har identifierat ett antal brister av cykelvägar i Halland. Trafikverket har även i studien undersökt vägar som ligger i anslutning till de nationella vägarna. Det är främst på väg 26 och på E6:an som Trafikverket har identifierat avsaknad av cykelvägar, med potential till ökad arbets- och skolpendling. Från Region Hallands del är det två sträckor som prioriteras högst.

Halmstad kommun

Sträcka: Halmstad- Åled, väg 26
Längd: 8 000 m
Motivering: Sträckan är en felande länk i cykelvägnätet, i dagsläget finns koppling mellan Åled och Sennan, samt mellan Sennan och Oskarström. Detta är ett prioriterat cykelstråk i Halmstads översiktsplan och skulle öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. En cykelväg mellan Halmstad och Åled skulle främja arbetspendling, skolpendling, fritids- och serviceresor och rekreation med cykel. Sträckan har en stor potential. Åled är en utvecklingsort enligt översiktsplanen. Det finns arbetsplatser i både Åled och Halmstad, och i industriområdet Kårarp som ligger däremellan.

Halmstad kommun, Falkenberg kommun

Sträcka: Holm- Slöinge, parallvägnät till E6:an, väg 601 och 612
Längd: 21 000 m
Motivering: Sträckan ansluter till befintlig cykelväg i Holm – Halmstad och kopplar ihop tätorter och Halmstad med Falkenberg. Det långsiktiga målet i den regionala cykelplanen är att få till ett komplett stråk från Halmstad ända till kommungränsen och vidare till Slöinge i Falkenbergs kommun. En cykelväg skulle främja skol- och arbetspendling med cykel. Sträckan har stor potential. Det finns också en stor potential för fritidsresor, då det finns en badanläggning i Getinge. Båda orterna är utpekade som utvecklingsorter i Halmstads översiktsplan. Vägen är omledningsväg för trafik från E6 och används periodvis som fyrfilig vilket innebär att cyklisten kan få trängas med fyra fordon i bredd.

Uppföljning

För ökad kunskap och möjlighet att studera och analysera effektsamband är uppföljning och utvärdering av åtgärder viktiga. Efter politisk antagande av planen kommer arbetsgruppen att fortsätta arbetet med ett antal fokusområden som är en del av genomförandet. Region Halland följer upp målen i ett årligt cykelbokslut som synliggör åtgärdernas effekter och arbetet med cykel i Halland. En del av uppföljningen kommer att handla om att ta fram statistik kring antalet cyklister i Halland samt hur många nya cyklister tillkommer efter en åtgärd. Uppföljning och utvärdering blir ett viktigt underlag för nästkommande Regionala cykelplan för Halland.

Områden som kommer att tas upp i cykelbokslutet:

- redovisning av trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala cykelnätet och olyckor från STRADA
- sammanställning av utvecklingen inom cykelturismen
- mätning av nya cyklister vid en åtgärd
- redovisning av kampanjer och dess effekter
- uppföljning av antalet nya cykelparkeringar och cykelvägar till prioriterade målpunkter

Källor

Boverket (2010), Planer som styrmedel för att minska samhällets klimatpåverkan

Hagströmer Maria (2007), Assessment of health-enhancing physical activity at population level. Doktorsavhandling. Stockholm: Karolinska Institutet

http://www.cykelframjandet.se/Portals/cykel/Dokument/Nyheter/2014-Cykelframjandets-Kommunvelometer.pdf

http://www.trafikverket.se/Privat/Vagar-och-jarnvagar/Fran-planering-till-byggande/

Niska Anna VTI (2011), Cykelvägars standard en kunskapssamanställning med fokus på drift och underhåll

Näringsdepartementet (1999), Proposition 1997/98:56 Transportpolitik för en hållbar utveckling

Pharoah Tim (2003), Walking and cycling: what to promote where, ur Tolley, Rodney, Sustainable transport - Planning for walking and cycling in urban environments, Replika Press Pvt Ltd, India

Region Halland (2014), Regional infrastrukturplan för Halland 2014-2025

Region Halland (2014), Tillväxtstrategi för Halland 2014- 2020

Region Halland (2014), Trafikförsörjningsprogram 2013

Saelensminde, Kjartan (2002), Gang- og sykkelvegnett i norske byer: nytte - kostnadsanalyser inkludert helseffekter og eksterne Kostnader av motorisert vegtrafikk. TÖI rapport 567, Transportökonomisk Institutt,TÖI. Oslo

Statistiska centralbyrån 2014

STRADA uttag 2014-10-29

Trafikverket (2010), GCM- handboken Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel och mopedtrafik i fokus

Trafikverket (2012), Steg 1-2 åtgärder- för ökat cyklande– effekter och nyttor

PRODUKTION: Region Halland, Kommunikationsservice.
ILLUSTRATIONER: Rebecca Elfast, Rebelform.

BÄSTA LIVSPLATSEN
Region Halland

Region Halland, Box 517, 301 80 Halmstad • regionen@regionhalland.se • www.regionhalland.se