

# Regional cykelplan 2020-2029



**Projektansvarig:**

Åse Allberg, Region Halland

**Arbetsgrupp:**

Jan Törnell, Erik Hansson, Desireé Sögaard, Region Halland

**Projektgrupp:**

Nina Andersson, Charlotte Ljung, Henrik Selamis, Falkenbergs kommun

Katarina Löfqvist, Helena Ekengren, Halmstads kommun

Pernilla Jakobsson, Hylte kommun

Malin Bogren, Laholms kommun

Karolina Oxfall, Sofie Svensson, Kungsbacka kommun

Inger Mellberg, Max Wehlin, Frida Eriksson, Varbergs kommun

Linda Larsson, Trafikverket

Om du vill beställa fler exemplar av denna trycksak, kontakta Broschyrbeställningen  
tfn 035-13 48 00 eller beställ via [www.regionhalland.se/broschyrer](http://www.regionhalland.se/broschyrer)

# Förord

Cykel används för att ta sig till skolan, arbetet, kollektivtrafiken, olika fritidsaktiviteter samt av de som turistar i Halland. Det är ett hållbart och inkluderande färdmedel. Genom den regionala cykelplanen skapar vi förutsättningar för att fortsätta att utveckla cykelns potential i Halland samt synliggöra cykelns positiva effekter.

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

De som väljer att cykla får motion och genom en ökad fysisk aktivitet i vardagen skapar det förutsättningar för en bättre hälsa samt leder till en minskad risk för att drabbas av olika sjukdomar.

I Halland är cykeln ett potentiellt attraktivt färdmedelsval för arbetspendling då 4 av 10 hallänningar har möjlighet att cykla till arbetet inom 30 minuter. Potentialen för skolelever är ännu högre. I arbetet med att nå den cykelpotential som finns i Halland så ska den regionala cykelplanen vara ett redskap som tydliggör vilka insatser som ska göra att Halland når den potentialen.

Kattegattleden och andra cykelleder i Halland bidrar till att fler kan ge sig ut på cykelsemester och gynnar även det halländska näringslivet längs lederna.

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. I den regionala cykelplanen har Region Halland, de halländska kommunerna samt Trafikverket tagit fram fokusområden och insatser för vägledning i detta arbete.



*Helene Andersson*  
*Ordförande Regionstyrelsens tillväxtutskott*





# Innehåll

Varför en regional cykelplan för Halland? .....	6
Framtagande av Regional cykelplan för Halland 2020-2029.....	9
Cykel för ett hållbart samhälle och transportsystem.....	10
Planeringsförutsättningar för cykling i Halland.....	14
Hur får vi fler att cykla i Halland?.....	20
Infrastruktur, säkerhet, drift och underhåll – en del i den strategiska planeringen .....	23
Prioriterade fokusområden och insatser – hur ska Halland arbeta strategiskt med cykel? .....	25
Planering av infrastruktur.....	27
Källförteckning .....	35

# Varför en regional cykelplan för Halland?

Regional cykelplan för Halland 2020–2029 är en del i genomförandet av den Regionala infrastrukturplanen 2018–2029 där en av prioriteringarna är *cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande*. Den regionala cykelplanen har tagits fram i samarbete med de halländska kommunerna och Trafikverket. Genomförandet av planen är en del i fortsatt samarbete och utveckling av cykeln som färdmedel i Halland.

Den regionala cykelplanen består av två delar, en strategisk del och en del för infrastrukturplaneringen. I den strategiska delen beskrivs planeringsförutsättningarna för cykling i Halland, cykeln som ett hållbart transportmedel utifrån flera hållbarhetsdimensioner samt det strategiska arbetet framåt med cykel i Halland. I den strategiska delen pekas det ut mål, fokusområden och insatser knutet till dessa som redogör för hur Region Halland, tillsammans med de halländska kommunerna, Trafikverket och andra aktörer kan arbeta med cykelfrågor på regional nivå.

I den regionala cykelplanens del för infrastrukturplaneringen beskrivs de åtgärder som prioriteras på det regionala vägnätet under planperioden. Åtgärderna beskrivs och motiveras utifrån ett helhetsperspektiv där den gemensamma utgångspunkten är att cykelsträckan ska generera förutsättningar för samhällsutveckling. Åtgärderna som prioriteras medfinansieras med kommunala medel med 50 procent, om inget annat är överenskommet. Under planperioden har det totalt avsatts 130 miljoner kronor för cykelåtgärder.

## I Halland ska man vilja och kunna cykla

Region Halland har tillsammans med kommunerna i Halland och Trafikverket formulerat målet som den regionala cykelplanen i Halland ska uppnå. Det övergripande målet för cyklingen i Halland är följande: *Ökad andel cykelresor i Halland till år 2029*.

För att cykel som färdmedel ska nå sin fulla potential samt för att nå det regionala cykelmålet, krävs det utöver utbyggd infrastruktur anpassad för cykeln, ett strategiskt arbete med cykelfrågor för att fler ska kunna och vilja cykla i Halland.

Cykeln är, tillsammans med kollektivtrafiken, en betydande del i arbetet med ett hållbart transportsystem. Med anledning av detta är det viktigt att i det strategiska arbetet knyta den Regionala cykelplanen till andra styrdokument för att skapa en helhetssyn för transportsystemet och samhällsutvecklingen.

Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) är det övergripande styrdokumentet för Halland. Här återfinns Hallands vision: Halland – bästa livsplatsen. Tillväxtstrategi för Halland, som togs fram 2014, utgår ifrån RUS och riktar in sig på de tillväxtskapande faktorerna. Målet, fokusområden och insatser som formuleras i den Regionala cykelplanen utgår ifrån mål, strategiska val och prioriteringar i den regionala tillväxtstrategin för Halland.

Sverige har ett nationellt transportpolitiskt mål som är viktigt att beakta vid utformning av transportsystem. Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns det ett funktionsmål och hänsynsmål. Funktionsmålet handlar om tillgänglighet och hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa.

*Det regionala cykelmålet är en ökad andel cykelresor i Halland till år 2029*

4

PLAN 0



HISS

SPAR

1







# Framtagande av Regional Cykelplan för Halland 2020-2029

Arbetet med planering och utformning av cykelinfrastruktur inkluderar flera aktörer då ansvarsområde är fördelat på flera parter. Framtagandet av den regionala cykelplanen är ett resultat av samverkan mellan kommunerna i Halland, Trafikverket och Region Halland. Att samverka över gränser i planering och utformning är viktigt för att strategi, planering och genomförande ska bli en helhet. 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 för nationella och regionala vägar. 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.

## Region Halland

Region Halland är ansvarig länsplaneupprättare i Halland och har i uppdrag att upprätta förslag till Regional infrastrukturplan för Halland. Region Halland ansvarar för att ta fram Regional cykelplan som är en del av den regionala infrastrukturplaneringen. I den regionala cykelplanen ska det framgå vilka åtgärder som prioriteras på det regionala vägnätet under planperioden, samt hur de ekonomiska medlen ska fördelas.

## Kommun

På det kommunala vägnätet är respektive kommun väghållare och upprättar i många fall kommunala cykelplaner som beskriver den planerade utvecklingen. Kommunens infrastruktuursatsningar på det kommunala vägnätet finansieras med kommunala medel. Kommunen kan ansöka om



statlig medfinansiering från Regional infrastrukturplan för satsningar på infrastruktur för cykel. Utöver de åtgärder som prioriteras i den regionala cykelplanen kan kommunerna även göra egna prioriteringar på det regionala vägnätet. De åtgärderna finansieras då av kommunen till 100 procent. Åtgärderna som görs på det regionala vägnätet ska ske i dialog med Trafikverket. Avtal behöver tecknas mellan kommunen och Trafikverket och det är oftast Trafikverket som tar fram vägplan och bygger cykelvägen.

## Arbetsprocess

En arbetsgrupp med representanter från de halländska kommunerna, Trafikverket och Region Halland har gemensamt tagit fram den Regionala cykelplanen. Arbetsgruppen har träffats regelbundet under 2018–2019 för att diskutera strategiskt innehåll i planen samt peka ut prioriteringar för infrastrukturen. Arbetsgruppen har identifierat ett antal insatser som det kommer att arbetas vidare med under planperioden. Under arbetets gång har samtliga kommuner i Halland och Trafikverket fått lämna in spel angående vilka åtgärder de prioriterar på det statliga vägnätet. Planförslaget gick ut på remiss i december 2019 och Region Halland har sammanställt yttrandena.

*Cykelplanen är ett resultat av samverkan*

# Cykel för ett hållbart samhälle och transportsystem

En ökad andel cykelresor i Halland medverkar till goda förutsättningar för att nå ett mer hållbart samhälle såväl socialt, ekonomiskt och ekologiskt. Följande kapitel redogör för varför cykeln främjar de tre hållbarhetsperspektiven, hur cykel bidrar till att uppfylla de globala målen som är uppsatta i Agenda 2030 samt de nationella miljö kvalitetsmålen.

## Socialt hållbart

Cykeln är ett hälsofrämjande och ofta inkluderande färdmedel. Den bidrar till att öka människors rörlighet oavsett ålder och syfte med cykelresan. Cykling är också ett enkelt och kostnadseffektivt sätt att ta sig till arbete, skola, fritidsaktiviteter och service. Att investera i en cykel är ekonomiskt lättare än bil då dess drift och underhållskostnad är låg.

## Ett jämlikt och jämställt transportmedel

Cykeln bidrar till ett mer jämlikt transportsystem genom att de flesta människor kan använda den vilket är en del av det transportpolitiska målet och dess funktionsmål. Målen belyser vikten av att transportsystemet ska vara utformat för att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. Det finns dock individer i samhället som inte har lärt sig att cykla vilket gör att cykeln inte är ett helt inkluderande transportmedel. Detta behöver vi fånga upp i samhället genom att till exempelvis erbjuda cykelkurser för både vuxna och barn.

Cykeln bidrar även till ett mer jämställt transportsystem vilket också är en del av funktionsmålet. Kvinnor i Halland har i högre utsträckning kortare avstånd till sin arbetsplats och har därmed en större möjlighet att transportera sig med cykel till och från arbetet. Att utforma transportsystemet på ett jämställt och jämlikt sätt är en viktig faktor för att skapa goda förutsättningar för alla att utnyttja transportsystemet.

Att öka barns möjlighet till att själva bruka transportsystemet är också en del av funktionsmålet. Cykelinfrastrukturen bör vara utformad så att den tar hänsyn till barns förmågor i trafiken så att de på ett trafiksäkert sätt kan cykla till skola, fritidsaktiviteter och bytespunkter. Barn har ett annat seende och kan inte bedöma avstånd på samma sätt som en vuxen. De har inte heller samma förmåga att samordna sinnen och läsa av komplexa situationer, eller att avbryta en påbörjad

handling. Planering av cykelvägar för barn bör ta hänsyn till hela vägen och ha en tydlig separering. Det ska också vara lättorienterat, hindersfritt och tryggt för att barn ska kunna cykla säkert. Det ökar möjligheten för barnen att själva använda transportsystemet. Det är särskilt viktigt eftersom man ser att barn cyklar allt mindre idag och framförallt på landsbygden.

## Ett hälsofrämjande transportmedel

Idag lever vi ett allt mer stillasittande liv. Studier visar tydligt att det finns ett samband mellan ett mer stillasittande liv och ökad ohälsa. WHO, World Health Organization, rekommenderar fysisk aktivitet i minst 30 minuter, fem dagar i veckan för ett ökat välmående och för att vara hälsofrämjande. Den nationella folkhälsoenkäten ”Hälsa på lika villkor” och undersökningen ”Skolbarns hälsovanor” visar att andelen av befolkningen som når WHO:s rekommendationer för fysisk aktivitet har varit relativt stabil den senaste tiden. Hur stor andel som utgörs av cykling framkommer dock inte (Trafikverket, 2019). Att öka förutsättningarna för att få fler att regelbundet gå eller cykla, till exempel till och från arbetsplatsen, skulle innebära att fler når WHO:s rekommendationer. I Halland kan 29 procent av befolkningen som har möjlighet att cykla till sin arbetsplats inom 30 minuter, nå rekommendationerna om de väljer att cykla till arbete eller studier. Det baseras på att man cyklar fem dagar i veckan.

Det 4-åriga europeiska samarbetsprojektet PASTA (Physical Activity Through Sustainable Transport Approaches, 2019) visar att cykling sammantaget är mycket bra för hälsan. Vardagsmotion som man får genom att förflytta sig till fots eller på cykel ger stora samhällsvinster. Man har också konstaterat att elcykling är positivt för hälsan då man oftare cyklar längre sträckor än med vanlig cykel.

En individ som byter från bil till cykel ökar i snitt sin livslängd med 3 till 14 månader. Från den siffran får man räkna av en mindre negativ effekt på grund av exponering för luftföroreningar och olyckor i trafiken på mellan 6 och 49 dagar. Sammanfattat är dock nettoeffekten på hälsan starkt positiv, den är cirka 9 gånger större om man cyklar jämfört med att åka bil.

## Ekologiskt hållbart

För att nå Sveriges långsiktiga klimatmål om att nettoutsläppen ska vara noll senast år 2045 behöver energieffektiviteten i transportsektorn öka och utsläpp av fossila bränslen minska. Det regionala målet för cykel, ökad andel cykelresor till år 2029, kan bidra till att nå klimatmålen men då krävs en överflyttning till cykel från andra trafikslag, och då framförallt bilen.

### Cykel bidrar till minskade utsläpp

Transporter är enskilt den största utsläppskällan av klimatgaser i Halland. Hela 73 procent av koldioxidutsläppen samt 45 procent av klimatgaserna kommer från transportsektorn. Personbilar står för hela 65 procent av koldioxidutsläppen (Länsstyrelsen & Region Halland, 2018). Att ersätta bil med cykel på korta resor är bra för både miljön och klimatet. Bilens bränsleförbrukning och utsläpp är betydligt högre de första kilometrarna och bidrar till både luftföroreningar och buller inne i städerna. Cykeln är också mer konkurrenskraftig inne i tätorten än vad bilen är. Den tar sig fram både snabbare och lättare på många sträckor. En överflyttning till cykel kommer att leda till minskad klimatförändring och stadsmiljöer med bättre luft och mindre buller.

### Cykel i samhällsplaneringen

Idag bor människor i allt större utsträckning i större tätorter, även i Halland, och utvecklingen tyder på att städerna växer tillsammans med den landsbygd som ligger i närmast anslutning till städerna. 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 fritidsaktiviteter.

För att få bukt med den stora andelen av det totala koldioxidutsläppet från transporter behöver vi 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. I Tillväxtstrategi för Halland 2014–2020 beskrivs att samverkan mellan kollektivtrafik-, infrastruktur-, samhälls- och bebyg-

gelseplanering kan bidra till stärkt ekologisk hållbarhet och en grön omställning bland annat genom ett ökat kollektivt fossilfritt resande och satsningar i de stråk som sammanfaller med pendlingsbehov och undanröjande av trängsel samt utveckling av fossilfria transporter.

## Ekonomiskt hållbart

Fysisk aktivitet kan minska risken för en rad olika sjukdomar och en förtida död. Det är med hänsyn till människan som samhället ska planeras och utformas för att främja fysisk aktivitet. Om fler människor ökar sin fysiska aktivitet ger det stora samhällsekonomiska vinster. De vinsterna består framförallt av hälsovinster på grund av ökad fysisk aktivitet. I Region Skånes underlag till motsvarande regional cykelplan så bedömdes cykelvägsplanen ge minskade koldioxidutsläpp med 435 ton och en hälsovinst om 54 miljoner kronor per år. Detta är pengar som indirekt kommer till nytta för Region Skåne genom en friskare befolkning (Region Skåne, 2014). Detta bekräftas i annan forskning som 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 (Saalensminde, 2002). Med anledning av detta så planerar Region Halland att titta vidare på hur de investeringar som görs i infrastrukturen i Halland påverkar samhällsekonomin.

Det finns metoder för att beräkna folkhälsoeffekter av cykling och gång. WHO:s hälsokonsekvensverktyg HEAT syftar till att beräkna det samhällsekonomiska värdet av de hälsoeffekter som fås av fysisk aktivitet i form av minskad risk för förtida död. I beräkningen tas också de negativa hälsoeffekterna av luftföroreningar och trafikolyckor med. För att belysa vilka hälsokonsekvenser cykel kan få för Halland så planerar Region Halland för att titta vidare på detta i genomförandet av den Regionala cykelplanen.

*Cykeln främjar de tre hållbarhetsperspektiven*

## Agenda 2030 och de 17 globala målen

Agenda 2030 är en agenda för förändring mot ett hållbart samhälle där cykeln har en självklar roll. De 17 globala målen berör alla de tre perspektiven av hållbarhet som tidigare har lyfts i planen: social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. De mål eller delmål som Regional cykelplan bidrar till att uppfylla är:

### 3 HÄLSA OCH VÄLBEFINNANDE



**Mål 3:** *Hälsa och välbefinnande med tillhörande delmål 3.4: Minska antalet dödsfall till följd av icke smittsamma sjukdomar och främja mental hälsa.*

God hälsa är en grundläggande förutsättning för människors möjlighet att nå sin fulla potential och bidra till samhällets utveckling. Cykeln bidrar till att öka människors fysiska aktivitet och psykiska välmående samt förebygger sjukdomar som diabetes, depression, högt blodtryck, fetma samt sjukdomar i muskler, skelett och leder.

### 9 HÅLLBAR INDUSTRI, INNOVATIONER OCH INFRASTRUKTUR



**Mål 9:** *Hållbar industri, innovationer eller infrastruktur med tillhörande delmål 9.1 Skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer.*

Att satsa på en fungerande och stabil infrastruktur för cykel ökar tillgängligheten i samhället och bidrar till ett mer hållbart och inkluderande transportsystem.

### 10 MINSKAD OJÄMLIKHET



**Mål 10:** *Minskad ojämlikhet.*

Ett jämlikt samhälle bygger på principen om allas lika rättigheter och möjligheter oberoende av till exempel kön, etnicitet, religion, funktionsvariation, ålder och annan ställning. Cykeln är ett inkluderande färdmedel och främjar alla människors möjlighet att ta sig fram i transportsystemet. Det ökar människors rörlighet och bidrar till att på ett enkelt och kostnadseffektivt sätt öka tillgängligheten.

### 11 HÅLLBARA STÄDER OCH SAMHÄLLEN



**Mål 11:** *Hållbara städer och samhällen med tillhörande delmål 11.2: Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla samt 11.6: Minska stadens miljöpåverkan.*

Växande städer kan skapa nya möjligheter för ekonomisk tillväxt, men också bidra till sociala klyftor och påfrestningar på ekosystem. Städer och samhällen behöver planeras på ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart sätt. Genom att planera för och öka andelen cykel bidrar regional cykelplan med att tillgängliggöra ett hållbart transportsystem för alla, samt minskar miljöpåverkan genom mindre luftföroreningar samt buller.

### 13 BEKÄMPA KLIMATFÖRÄNDRINGARNA



**Mål 13:** *Bekämpa klimatförändringarna.*

Klimatförändringarna är ett verkligt hot och utsläppen av våra växthusgaser fortsätter att stiga. För att temperaturökningen ska vara möjlig att begränsa långt under två grader, och helst under 1,5 grader, behöver de globala växthusgasutsläppen snabbt minska för att senast under seklets andra hälft vara kring noll. Genom att öka andelen cykel minskas utsläppen i Halland och bidrar till mål 13.

## Sveriges miljömål

Sveriges miljömål är det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen. De nationella målen består av ett generationsmål, 16 miljö-kvalitetsmål samt ett antal etappmål inom områdena avfall, biologisk mångfald, farliga ämnen, hållbar stadsutveckling, luftföroreningar och klimat. Regional cykelplan bidrar till tre av de 16 nationella miljö-kvalitetsmålen:



*Frisk luft:* Att andas in luftföroreningar påverkar hälsan negativt. Vägtrafik är en stor källa till luftföroreningar, framförallt i tätorter. Bilavgaser innehåller partiklar, kväveoxid och organiska ämnen, och avgaserna bidrar till att marknära ozon bildas. Dessutom orsakar trafiken utsläpp av partiklar i form av slitage från vägbanan vid användning av dubbdäck. Att öka andelen cykel och minska biltrafiken kommer leda till en bättre och hälsosammare luft.



*Begränsad klimatpåverkan:* Koncentrationen av koldioxid och andra växthusgaser i atmosfären stiger allt mer eftersom de globala utsläppen ökar. Det är viktigt att ställa om till en fossilfri fordonsflotta men även minska andelen bilresor och öka gång, cykel och kollektivtrafiksandelen.



*God bebyggd miljö:* Vår bebyggda miljö ska fylla människors och samhällets behov, erbjuda bra livsmiljöer och bidra till en hållbar utveckling. Att minska påverkan från trafikbuller är en viktig utmaning. En ökad andel cykel leder till en trivsammare miljö med mindre buller och trängsel från bilar som följd.

# Planeringsförutsättningar för cykling i Halland

I Hallands sex kommuner bor cirka 330 000 invånare, och av dem bor nästan två tredjedelar längs kusten, väster om E6:an och Väst kustbanan. Tre kommuner har över 60 000 invånare, och fem av de sex kommunhuvudorterna ligger liksom flera andra tätorter längs kusten. I samtliga kommuner finns det, utöver kommunhuvudorterna, utpekade orter som tillhandahåller viss service. Kommunhuvudorterna och flertalet övriga orter i Halland ligger i de större kommunikationsstråken. Detta skapar förutsättningar för att dels pendla med cykel till arbetet eller skolan, men det skapar också förutsättningar för att till exempel cykla en del av sin resa för att byta till kollektivtrafiken. Halland har väl utbyggda stråk för kollektivtrafiken med Väst kustbanan som en ryggrad i systemet. Det ger korta reseavstånd och skapar förutsättningar för att resa med cykel samt en konkurrenskraftig kollektivtrafik. Befolkningsutvecklingen och bostadsbyggandet är framförallt koncentrerat till kuststråket, där också majoriteten av arbetstillfällena finns. Utanför kuststråket finns det flest arbetstillfällen i Hyltebruk och Ullared.

38 procent av hallänningarna bor och arbetar i samma ort, och medianavståndet för en arbetspendlare i Halland är 1,4 kilometer. En förklaring till detta är att betydande majoritet av arbetstillfällena finns i kommunhuvudorterna.

Idag finns det 75 mil cykelväg i Halland. Tillsammans med kommunala och enskilda vägar är Halland till stor del tillgängligt på cykel. Framtida arbete med cykling i Halland handlar bland annat om att synliggöra vart cykelvägarna finns och att cyklisten kan ta del av service, arbetsplatser och skolor med hjälp av cykeln.

I den nationella cykelstrategin för ökad och säker cykling konstateras det att för att stärka cykelns roll så behövs det ökade krav på en samhällsplanering som ger bättre förutsättningar för kollektivtrafik, gång och cykel. I ett sådant arbete är det av vikt att anpassa det till de halländska förutsättningarna. De som bor och arbetar i städer med tät struktur och en bra sammansättning av bostäder, arbetsplatser och servicefunktioner går, cyklar och åker kollektivt mellan sina målpunkter i större utsträckning. Den fortsatta urbaniseringen med allt fler boende och arbetsplatser i städerna kommer att

## NATIONELL CYKELSTRATEGI FÖR ÖKAD OCH SÄKER CYKLING

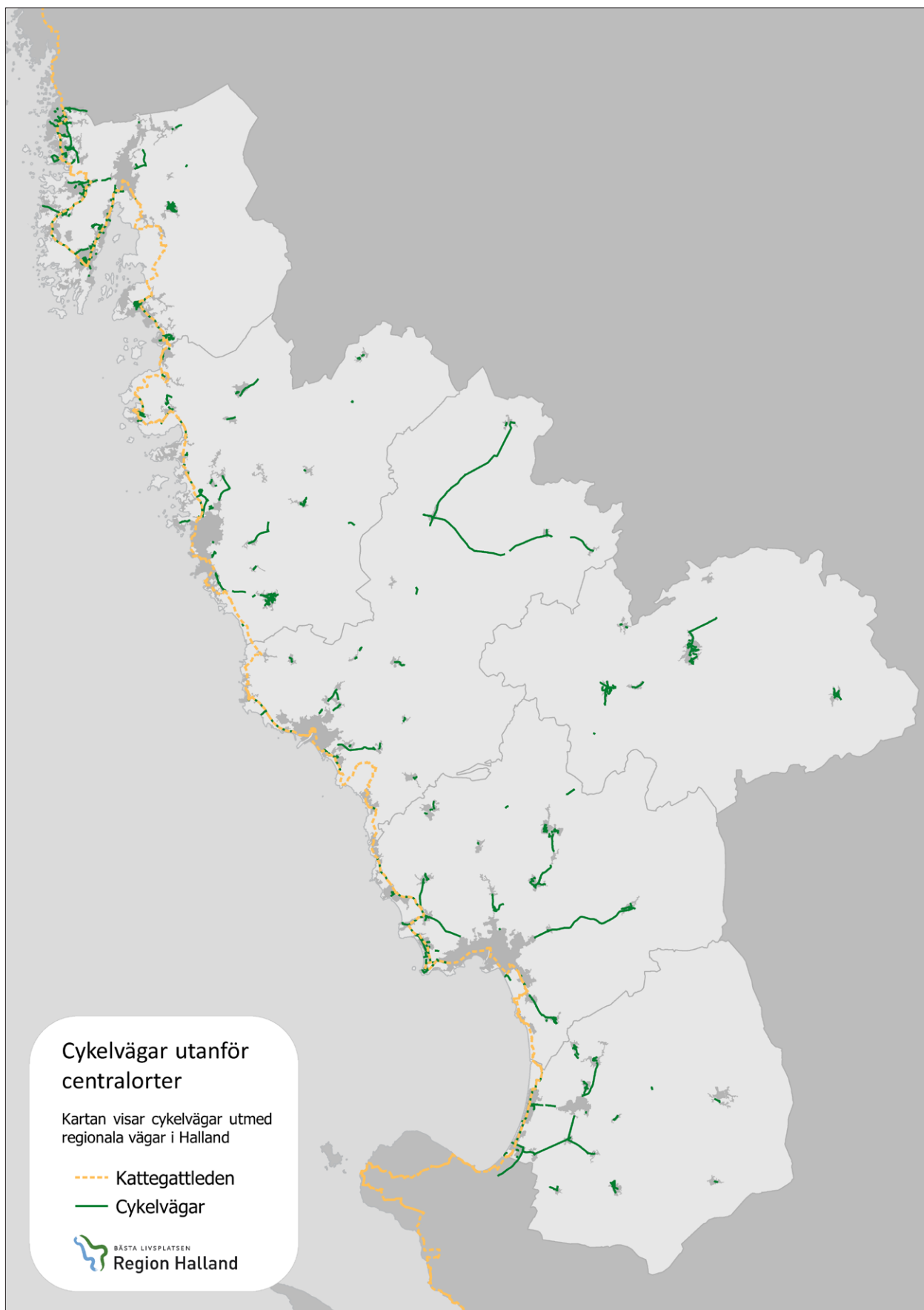
Den nationella cykelstrategin som togs fram av regeringen 2017 är en av flera utgångspunkter för strategisk cykelplanering. Strategin innehåller en nulägesbeskrivning av cykeln som transportmedel men beskriver också insatsområden som behöver arbetas vidare med. De fem insatsområden som lyfts fram är:

- Lyft cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen
- Öka fokus på grupper av cyklist
- Främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur
- Främja en säker cykeltrafik
- Utveckla statistik och forskning

ställa ytterligare krav på redan begränsade ytor och på den fysiska planeringen av vägar och gator i städer. Planeringen behöver också ta hänsyn till andra färdslag som elsparkcyklar och på sikt även självkörande fordon.

Cykeln är en bra lösning i våra städer då den är yteffektiv. Förutsättningarna skiljer sig dock från landsbygden då infrastrukturen ser annorlunda ut men också befolkningmängden. Behovet av bil är ofta stort och när fler flyttar in till städerna försvinner underlag för servicepunkter. På landsbygden kan man arbeta med att skapa attraktiva mötes- och servicepunkter för att få en efterfrågan på cykelinfrastruktur.

Det är viktigt att cykel är en prioriterad fråga och bör i tidigt skede integreras i samhällsplaneringen på kommunal, regional och statlig nivå för att skapa goda förutsättningar för cykling. Planering för cykel bör i vissa fall 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 bör också vara en naturlig del i samhällsplaneringen.



Källa: Nationell vägdatabas (NVDB), 2019

## Vem är cyklisten?

Människor i olika åldrar cyklar, vilket innebär att erfarenheter och kunskap av att cykla skiljer sig åt. Syftet med cykelfärden varierar också. Därför behövs det planeras för olika typer av behov beroende på målgrupp. Att planera och utforma infrastruktur för olika typer av cyklister gör på liknande sätt för bilisterna och dess infrastruktur.

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 och vad grupper av cyklister har för behov och vad de efterfrågar. 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 för att tillgodose alla behov. Cyklisters krav på infrastrukturen kan skilja sig när det kommer till bland annat bredd, underlag, omgivning och gena stråk.

Det finns en lång tradition av att mäta och följa upp utvecklingen av kollektivtrafik och biltrafik, men när det gäller cykling är uppföljningen bristfällig. Det som kan konstateras utifrån resvaneundersökningar är att det går att se tendenser till att cyklingen utvecklas olika i skilda grupper. Det är därför allt viktigare att både öka kunskaperna om olika grupper av cyklister, exempelvis arbetspendlare, motions och fritidscyklister, barn och unga samt vardagscyklister som kanske främst cyklar korta sträckor. Ålderspyramiden förändras genom att många äldre når en allt högre ålder, och redan idag är det att se en trend med ökad cykling bland äldre.



En genomsnittlig dag i Sverige cyklar var tionde invånare i åldern 6-84 år. Mer än hälften av alla cykelresor är 2 kilometer eller kortare. De vanligaste resorna är fritids- och arbetsresor. Fritidsresor står för cirka 40 procent och arbetsresor för cirka 30 procent. Resor till och från skola står för cirka en åttondel av resandet med cykel. Antalet cykelresor har minskat med cirka 33 procent sedan 1995 och det är främst barn och ungdomar i åldrarna 6-24 år som cyklar mindre. Det är svårt att utifrån den kunskap som finns idag dra slutsatser om varför barn och ungdomar minskat sitt cyklande. Upplevelseturismen och turistcyklismen utvecklas positivt men statistiken och kunskaperna om utvecklingen och nuläget är samtidigt begränsade (Regeringskansliet, 2017).

### ELCYKELTREN DEN HÅLLER I SIG

Säsongen 2017/2018 såldes det cirka 103 000 elcyklar, vilket är en ökning med 35 procent sen föregående säsong. Det var mycket tack vare att den statliga elfordonspremien slog igenom ordentligt. Halland var det län där flest ansökte om elfordonspremien i förhållande till befolkningen, 19,4 utbetalningar per 1000 invånare. Ungefär hälften av elcykelanvändningen ersätter bilresor, den andra hälften ersätter kollektivtrafik, vanlig cykel, gång eller annat (Nationellt cykelbokslut 2018, 2019).



## Arbetspendling med cykel

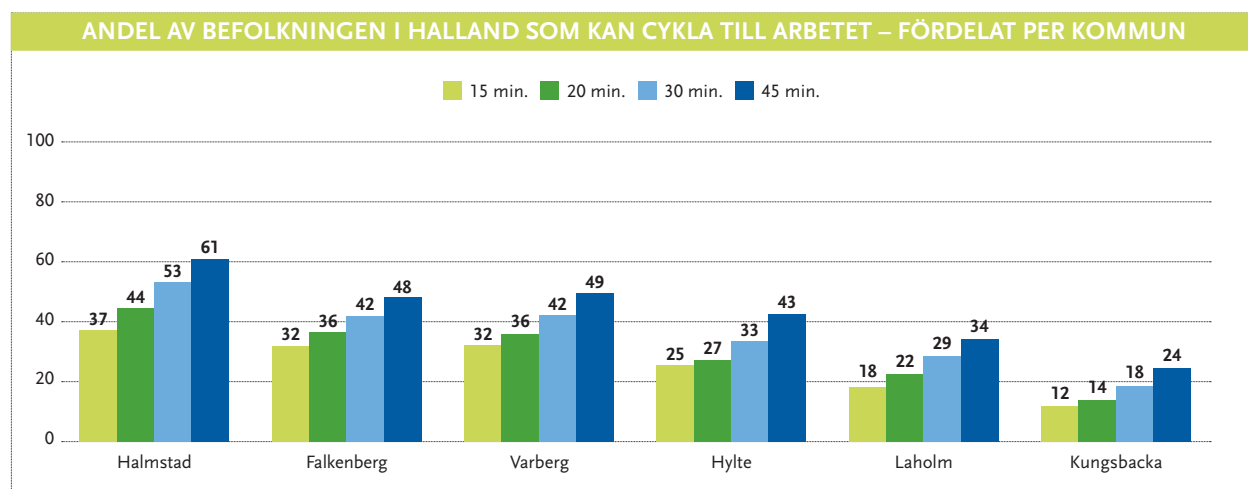
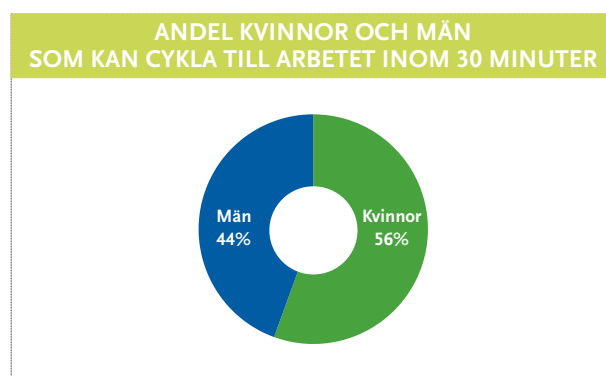
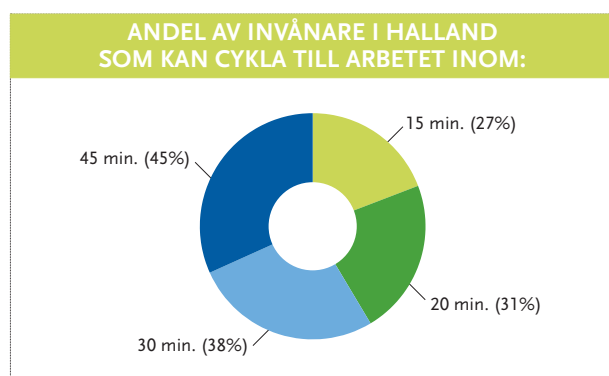
I Halland finns en stor potential till ökat cyklande, främst i tätort men även mellan tätorter. Under 2019 genomfördes en cykelpotentialstudie för att se vart den största potentialen i Halland finns. I diagrammet nedan går det att ta del av studiens resultat som anger andelen av befolkningen i Halland som kan cykla till arbetet på 15, 20, 30 och 45 min. Cykelpotentialstudien för Halland är ett av de planeringsunderlag som har använts vid prioriteringen av infrastrukturobjekten i cykelplanen. För att ta del av hela studien så finns den som bilaga till den Regionala cykelplanen.

38 procent av befolkningen som bor i Halland nå sin arbetsplats inom 30 minuters cykling. Störst potential för kortare sträckor på 15 minuter mellan bostaden och arbetsplatsen finns i Halmstad, Falkenberg och Varberg. För längre cykelresor upp till 45 minuter finns det viss potential i samtliga kommuner. Kvinnor har i större utsträckning kortare resväg med

cykel mellan hem och arbetsplats sett till hela Halland men även i samtliga kommuner. Av andelen som kan nå sin arbetsplats inom 30 minuter i Halland är 56 procent kvinnor och 44 procent män. Med elcykel ökar potentialen för hur många som kan nå sin arbetsplats inom 30 minuter till 43 procent.

## Fritidsresor till service och aktiviteter

Cykelpotentialstudie för Halland redogör för potentialen för att cykla till arbete eller studie. Men av de cykelresor som görs är en stor del fritidsresor till aktiviteter och service. Ett viktigt arbete i planeringen av infrastruktur är att peka ut målpunkter för fritidsresandet. Genom det kan man åtgärda felande länkar och skapa säkra cykelvägar som är ett viktigt arbete för att fler ska vilja och kunna cykla i Halland. Säkra cykelvägar ökar tillgängligheten och rörelsefriheten för invånare i Halland som inte har tillgång till bil, och detta gäller inte minst för fritidsresorna.



## Turist- och rekreationscykling

Under sommarhalvåret fördubblas nästan Hallands befolkning vilket beror på en betydande inströmning av sommarvärdar och turister. I Halland växer antalet turistcyklistor för varje år, inte minst efter att Kattegattleden blev utsedd till årets cykelled i Europa 2018.

Kattegattleden är en 390 kilometer lång havsnära cykelled full av variation som ger stora naturupplevelser. Det är en trygg, säker och näst intill bilfri cykelled mellan Helsingborg och Göteborg. Kattegattleden blev den första nationella turistcykelleden i Sverige och invigdes 2015. Sedan leden invigdes har företag längs leden fått en ökad omsättning på cirka 70 procent. Kattegattleden kommer att fortsätta att spela en stor roll för cykelturism och besöksnäringen i Halland.

Arbetet med drift och marknadsföring av Kattegattleden är ett samarbete mellan Region Halland, Region Skåne, Trafikverket och de tio kommunerna längs med kusten: Göteborg, Kungälv, Varberg, Falkenberg, Halmstad, Laholm, Båstad, Ängelholm, Höganäs och Helsingborg.

För de som bor utmed cykelleder skapas också möjlighet att cykla eller promenera till närbelägna tätorter, utflyktsmål, badstränder och skolor. 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.

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 lederna. Både i Halland och i angränsande län finns det andra markerade cykelleder som bidrar till ökad cykling i Halland. Det är av stor vikt att fortsätta samordna och synliggöra befintliga och tillkommande rekreations- och turistcykelstråk. Det kan ske genom skyltning, kartmaterial och i samverkan med turistorganisationer och besöksnäringen.

*Cykelturism bidrar med tillväxt  
och stärker Halland som turistlän*



# Hur får vi fler att cykla i Halland?

För att få fler att cykla i Halland är det viktigt att bygga ny infrastruktur, men det är också viktigt att titta på andra möjligheter som beteendepåverkande insatser, kampanjer för ökat cyklande eller att optimera befintlig infrastruktur. Följande kapitel beskriver vikten av att ta ett helhetsgrepp kring cykel frågan för att nå Region Hallands cykelmål – *Ökad andel cykelresor i Halland till år 2029*.

## Fyrstegsprincipen

Regional cykelplan utgår från Trafikverkets metod, fyrstegsprincipen. Genom att förhålla sig till de fyra stegen kan kompletterande åtgärder identifieras som till exempel innebär att optimera befintlig infrastruktur. När ny cykelinfrastruktur planeras och byggs behövs det även kompletteras med insatser som kan påverka beteendet hos de som rör sig i transportsystemet. Dels för en ökad kännedom om de nya satsningarna och dels för kunskap om fördelarna att använda cykel och vilka vinster det kan ge för individen och i vårt samhälle.

Infrastruktur är en självklar grundförutsättning för att fler ska välja att använda cykel som transportmedel. Dock ska insatser som ingår i steg 1 och steg 2 inte underskattas, då dessa kan ha en stor effekt på cykelanvändandet. Med anledning av detta så har Region Halland tillsammans med de halländska kommunerna tagit fram fem stycken fokusområden med tillhörande förslag på insatser för att komplettera den nya infrastrukturen som planeras i planen. Dessa kommer att redovisas längre fram i planen i ett eget kapitel. Att arbeta med samtliga steg i fyrstegsprincipen är viktigt för att kunna nå målet i den Regionala cykelplanen.

### STEG 1 – TÄNK OM

Åtgärder som kan påverka behovet

**Exempel på åtgärder:**

Kampanjer och informationsinsatser

### STEG 2 – OPTIMERA

Åtgärder som effektiviserar nyttjandet av befintlig infrastruktur

**Exempel på åtgärder:**

Skyltning, säkra cykelparkeringar, vinterväghållning, sänkta hastigheter

### STEG 3 – BYGGA OM

Begränsade ombyggnadsåtgärder

**Exempel på åtgärder:**

Cykelfält, cykelgata, cykelpassage

### STEG 4 – BYGGA NYTT

Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

**Exempel på åtgärder:**

Nybyggnation av cykelväg

*Det är viktigt att bygga ny infrastruktur för cykel men även att arbeta med beteendepåverkan*

## Mobility management

Aktiva insatser krävs för att påverka människors attityder och inställning till cykel som transportmedel. Mobility management (MM) är ett särskilt koncept för att främja ett hållbart resande genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Syftet är att påverka resan innan den har börjat. Grundläggande för mobility management är användningen av mjuka åtgärder. Det handlar också om att på olika sätt effektivisera användandet av transporter och infrastruktur. Mobility management ersätter eller utesluter inte tekniska lösningar, utan är snarare ett komplement eller förstärkningsmedel som får nya eller befintliga lösningar att ge större effekt.

Nudging är en metod eller ett verktyg som kan vara en del av MM-åtgärder. Nudging kan beskrivas som att det används för att knuffa människor åt rätt riktning. Det används för att få människor att ändra sina beteenden utan att de reflekterar allt för mycket över det. Man arrangerar valsituationer som gör det enkelt för individen att göra rätt. Små förändringar i den fysiska miljön kan skapa nya beteenden.

Människor är ofta omedvetna om hur miljön eller valubudet påverkar deras handling och därför går nudging till största del ut på att förändra den automatiska och rutinmässiga dimensionen i en individs handling. De flesta nudgar är också lätta att utvärdera, mätbara och därför evidensbaserade.

de. Vi behöver inte gissa, utan kan mäta hur väl det fungerar. Nudgar är effektiva när det gäller beslut som behöver fattas snabbt – här och nu. Men också när beslut som är sällsynta ska fattas, det är beslut som människan inte har hunnit träna sig på. Beslut som är komplicerade så att personen kanske ger upp eller när personer har svårt att vilja gå från handling på grund av exempelvis stress eller gamla vanor är också situationer när nudgar kan fungera bra. Att naturligt välja cykeln för hela eller del av resan när bilen tidigare var det huvudsakliga transportsättet kan vara ett resultat av en lyckad MM-åtgärd eller nudge.

## Hela resan-perspektivet

I Regionalt trafikförsörjningsprogram för Halland betonas vikten av att det finns bra cykelvägar och cykelparkeringar i anslutning till bytespunkterna för ett hela-resan perspektiv. Hela resan innebär att man utgår från resans start till målpunkt. Stort fokus ska ligga på kopplingen mellan de olika trafikslagen, till exempel bra cykelparkeringar vid bytespunkter och anslutande cykelvägar till och från större målpunkter. Kollektivtrafikens upptagningsområde blir större genom att öka tillgängligheten med cykel till hållplatserna och tvärt om. Därför är det viktigt att se till hela resan och anpassa cykelvägnätet så att cykel blir ett attraktivt val för den som reser lite längre och behöver kombinera sin resa med till exempel buss eller tåg.



Cykel i kombination med kollektivtrafik kan bli ett minst lika tidseffektivt, attraktivt och bekvämt val, jämfört med bilen. Försök vid regionala bussar 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 låncykelsystem kan resandet med kollektivtrafiken öka (Trafikverket, 2012). Cykelinfrastruktur ska vara en naturlig del i planeringen av hållplatser. Cyklar som vikcyklar kan med fördel användas till och från kollektivtrafikslaget och medtagas ombord.

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. Med tydliga stråk görs det mer orienterbart för cyklisten och andra trafikanter och kan bidra till att det sker färre konflikter mellan de olika trafikslagen.

Aktiv- eller kombinerad mobilitet, det vill säga att man kombinerar transportsätt, till exempel cykel och buss, för att ta sig till sin destination, är också ett sätt att integrera fysisk aktivitet i vardagen och bidrar till att vara hälsofrämjande. För att skapa förutsättningar för aktiv mobilitet är ny infrastruktur tillsammans med beteendepåverkande åtgärder viktigt för att fler ska välja cykel som färdmedel till skola och arbete.

## Kommunala planer och strategier i Halland

Alla kommuner i Halland har enligt sina översiktsplaner och/eller kommunala cykelplaner en hög prioritet på cykel som färdmedel, men förutsättningarna skiljer sig åt. Genom

att tillsammans skapa en tydlig bild av hur nuläget ser ut, kan det bidra till ett bättre beslutsunderlag och underlättar prioriteringar av åtgärder. I det här arbetet har både kommunerna, Region Halland samt Trafikverket en viktig roll. Dels i att arbeta för att få bättre statistik över antalet cyklister, tydligt kartmaterial, bättre drift och underhåll samt samarbete över kommun- och länsgränser.

Långsiktig och målmedveten planering i kombination med investeringar, beteendepåverkande åtgärder och uppföljning av både infrastruktur och information är framgångsfaktorer för ökat cyklande i Halland. Kommunala planer eller strategier för cykel är ett viktigt verktyg i arbetet med detta. En god cykelplan kan utgöra länken från översiktsplanen och vara stöd i arbetet med detaljplanering och genomförande. Fem av de halländska kommunerna har kommunala planer och/eller strategier för cykel. Varbergs kommun har också en särskild Mobility Management-plan.

## Fortsatt arbete

I arbetet med Regional cykelplan har det identifierats en brist om statistik kring antalet cyklister i Halland. För att få bättre planerings- och beslutsunderlag när det gäller cykling behöver det läggas mer resurser på att mäta och följa upp cykling på ett systematiskt sätt. Flödesmätningar visar var, när och vilka tider cyklisterna rör sig. Resvaneundersökningar svarar på vem och varför. Med uppdaterad och tillförlitlig statistik är det lättare att göra en tydlig prioritering av cykelinfrastrukturens olika aspekter.

*Hela resan-perspektivet utgår  
från resans start till mål*

# Infrastruktur, säkerhet, drift och underhåll

## – en del i den strategiska planeringen

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 cyklister skadar sig. Region, kommun eller Trafikverket är inte ensamt om att ansvara för infrastruktur, drift och underhåll utan ansvaret är fördelat på olika aktörer. Denna del av den Regionala cykelplanen är främst till för att belysa delar i och för infrastrukturen som är viktiga för att en större andel resor ska göras med cykel år 2029.

### 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. Åtta av tio cykelolyckor i Sverige är singelolyckor (Niska och Eriksson, 2013). 60 procent av dessa har vägrelaterade orsaker som drift och underhåll (Regeringskansliet, 2017). De främsta orsakerna är halka på grund av is, snö eller kvarvarande rullgrus från vintersandningen (Niska och Eriksson, 2013). 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. Det 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. Det ska inte heller märkas vem som är väghållare eller att cyklister korsar en kommungräns.

För att möjliggöra året runt-cykling krävs en bra drift av cykelvägarna som är prioriterad. I Halland behöver ansvaret för drift och underhåll utredas och förtydligas för att

det ska genomföras på ett bra sätt. 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). 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.

### Cykelparkering och vägvisning

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, målpunkter eller andra strategiska platser är stor då det kan bidra till att bilresor ersätts med cykel- och kollektivtrafikresor. Genom bra, säkra och lättillgängliga cykelparkeringar kan cyklister 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.

Attraktiv och orienterbar cykelvägvisning förenklar cyklandet och gör att fler väljer att cykla på grund av ökad tillgänglighet. Besökare och nya cyklister får lättare 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 kvalitet. Vägvisning bidrar inte bara till bättre orienterbarhet och upplevd trygghet ger även en indikation om vilka av kommunens cykelvägar som är prioriterade (Trafikverket, 2012)

## Trafksäkerhet för cyklister i Halland

Varje år skadar sig ca 2 000 cyklister i Sverige allvarligt i trafiken och ca 20-30 omkommer (Trafikverket, 2019). I Halland skadades år 2019 totalt 418 cyklister enligt statistik från STRADA. Merparten av cyklisterna blev lindrigt skadade, 17 blev allvarligt skadade och ingen omkom. Antalet cykelolyckor i Halland har minskat sedan 2014 då det var en topp i statistiken. Majoriteten av cykelolyckorna är singelolyckor, cirka 75 procent. Därefter är det vanligast med kollision med motorfordon (ej inkluderat moped) och sedan följer kollision med andra cyklister. Män i åldern 45-64 år står för flest antal skadade.

När någon kör omkull med cykel är det vanligen huvudet som får den värsta smällen. Då kan hjärnan få skador som finns kvar hela livet. Därför är det viktigt att både barn och vuxna har hjälm när de cyklar.

Det nationella målet för cykelhjälsanvändning är att minst 70 procent av cyklisterna ska använda hjälm år 2020. I Halland använder cirka 52 procent av alla cyklister hjälm enligt NTF:s mätning år 2019, vilket är en ökning med 4 procent sen 2018. Den nationella siffran är 48 procent. Cykelhjälsanvändningen i Sverige ligger på en relativt låg nivå och det finns stor potential att öka användningen.





# Prioriterade fokusområden och insatser

## – hur ska Halland arbeta strategiskt med cykel?

För att nå det övergripande målet i Halland med ökad andel cykelresor i Halland till år 2029 har ett antal fokusområden med insatser tagits fram. Fokusområdena utgår ifrån de fokusområden som togs fram i Regional cykelplan för Halland 2015-2025 och ambitionen nu är att arbeta vidare med dem. Fokusområdena är följande:

- Cykel som ett hållbart transportmedel
- Öka säkerheten för cyklister
- Ökad tillgänglighet till prioriterade målpunkter
- Samverkan kring kommunal, regional och nationell cykelplanering
- Samverkan kring turism- och rekreationscykling

### Insatser kopplat till fokusområden

Respektive fokusområde består av en rad insatser för att nå det övergripande målet. De insatser som är framtagna är i linje med de fokusområden som har pekats ut som viktiga att arbeta med för att uppnå det regionala cykelmålet. Insatserna kommer att genomföras under den tidplanen gäller. Några av de utpekade insatserna kommer Region Halland att ansvara för, men andra insatser kräver stöd och agerande från andra aktörer. För att öka kunskapen, nå målet och kunna arbeta strategiskt med cykel frågor på en regional nivå så är fokusområdena med tillhörande förslag på insatser viktiga redskap.

#### Fokusområde

##### Cykel som ett hållbart transportmedel

Cykel är ett transportmedel som främjar både hälsa, klimat och samhällsplanering. För att cykel ska nå sin fulla potential krävs det en överflyttning från andra trafikslag, främst på kortare sträckor. Att vilja cykla handlar i lika stor utsträckning om individens inställning och beteende som det handlar om infrastruktur. För att öka andelen cykelresor i Halland behöver vi också ett nuläge på hur många som cyklar i länet.

Region Halland är en del av projektplattformen "Hållbart resande väst" som drivs av Västra Götalandsregionen. Denna projektplattform skapar möjligheter att belysa cykeln som ett hållbart transportmedel genom de delprojekt som drivs.

"Hållbart resande väst" möjliggör också kunskapsutbyte mellan regioner, kommuner och andra organisationer. Att dela kunskap är en viktig del i att utveckla cykelns förutsättningar.

#### Insatser för

##### Cykel som ett hållbart transportmedel

- Ta fram underlag i form av nuläge över hur många och vilka som cyklar i Halland genom en resvaneundersökning
- Ta fram och genomföra attityd- och beteendepåverkande kampanjer för att få fler att cykla
- Öka tillgängligheten för att kunna cykla till större arbetsplatser och skolor
- Beräkna och sprida kunskap om cyklingens effekter på individens hälsa
- Informera om samhällets vinster av att fler väljer cykeln som färdmedel
- Åtgärder för att öka andelen barn och unga som cyklar

#### Fokusområde

##### Öka säkerheten för cyklister

Att människor ska kunna cykla i Halland handlar dels om att bygga ny infrastruktur för cykel så att man kan ta sig fram, men också om befintliga cykelvägars standard, säkerhet och vikten av att bibehålla en hög standard året runt genom bra drift och underhåll. Att de som redan cyklar, fortsatt ska kunna göra det säkert och att personer i yngre åldrar ska ha möjlighet att röra sig mer fritt är viktiga förutsättningar för att främja ett ökat cyklande. Vikten av att använda cykelhjälm behöver också kommuniceras och belysas.

#### Insatser för

##### Öka säkerheten för cyklister

- Utforma cykelvägar efter cykelns och cyklistens behov och särskilt beakta barns perspektiv
- Skapa säkra och trygga passager, gena cykelvägar samt separera cykel från andra färdmedel
- Arbeta för hög prioritet av drift och underhåll samt säkerställa vem som ansvarar för detta
- Kommunicera och belys vikten av att använda cykelhjälm

### Fokusområde

#### Ökad tillgänglighet till prioriterade målpunkter

Det ska vara lätt att kunna cykla till arbete, studier, service och fritidsaktiviteter. Cykelvägar och cykelparkeringar vid kollektivtrafikens bytespunkter behöver också tillgängliggöras. För att uppnå det övergripande målet gäller det att arbeta med steg 1–2 åtgärder, men också att arbeta för att kombinera färdmedel ur Hela resan-perspektivet.

### Insatser för

#### Ökad tillgänglighet till prioriterade målpunkter

- Tillgängliggöra servicefunktioner och fritidsaktiviteter genom att kunna transportera sig med cykel på ett säkert och smidigt sätt
- Arbeta för säkra cykelvägar och cykelparkeringar vid kollektivtrafikens bytespunkter för att förbättra kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik
- Arbeta för att cykelparkering och cykelvägar ska vara en naturlig del i planeringen av nya målpunkter

### Fokusområde

#### Samverkan kring kommunal, regional och nationell cykelplanering

Samverkan mellan kommun, region och Trafikverk är grunden till att fler ska välja cykeln i transportsystemet. Under den period som den Regionala cykelplanen gäller ska Region Halland ta initiativ till samverkansmöten och dialog med kommuner, grannregioner och andra aktörer där den Regionala cykelplanen utgör en plattform.

### Insatser för

#### Samverkan kring kommunal, regional och nationell cykelplanering

- Kontinuerligt uppdatera cykelvägnätet i Halland till Nationell vägdatabas (NVDB).
- Samverka i arbetsgrupp kring cykelplanering med kommuner i Halland, Region Halland och Trafikverket
- Sprida kunskap om cykling i Halland, bland annat i form av seminarium och kampanjer
- Stötta de halländska kommunerna i arbetet med att ta fram eller uppdatera kommunala cykelplaner eller strategier

### Fokusområde

#### Samverkan kring turism- och rekreationscykling

Cykelturism har ökat de senaste åren och allt fler väljer cykeln som färdmedel på semestern men också i form av rekreation. Cykelturism bidrar med tillväxt och stärker Halland som turistlän och därför är det viktigt att tillsammans arbeta med området.

### Insatser för

#### Samverkan kring turism- och rekreationscykling

- Arbeta för färdigställande av Kattegattleden och samverka kring utvecklingen
- Öka tillgängligheten till och synliggör befintliga rekreations- och turiststråk i Halland
- Främja samverkan mellan olika aktörer inom turistbranschen

## Cykelbokslut – årlig uppföljning av regional cykelplan

Det finns ett behov av årlig uppföljning av arbetet för att följa utvecklingen av cykel som hållbart transportmedel. För ökad kunskap och möjlighet att studera och analysera effektsamband är uppföljning och utvärdering av åtgärder och insatser viktiga. Genom ett cykelbokslut går det att identifiera framtida behov som till exempel utredningar, analyser, ny infrastruktur eller insatser för att främja hela resan. Cykelbokslutet blir en nulägesanalys och sammanställning som tas fram årligen för att utgöra ett underlag för vidare arbete med cykelfrågorna.

Region Halland planerar att följa upp målet i ett årligt cykelbokslut som synliggör åtgärdernas effekter och arbetet med cykel i Halland. Uppföljning och utvärdering är ett viktigt underlag för att analysera framtida behov, synliggöra nya sträckningar samt inför nästkommande Regionala cykelplan för Halland.

### Områden som bland annat kommer lyftas i cykelbokslutet:

- Cykeltrafikens utveckling och cykelfrämjande åtgärder
- Redovisning av trafiksäkerhets- och trygghetsåtgärder på det regionala cykelnätet och olyckor från STRADA
- sammanställning av utvecklingen inom cykelturismen
- mätning av nya cyklister vid en åtgärd
- redovisning av insatser, kampanjer och dess effekter
- uppföljning av antalet nya cykelparkeringar och cykelvägar till prioriterade målpunkter

# Planering av infrastruktur

Den regionala cykelplanen är en viktig del av den regionala planeringen av infrastruktur. I detta kapitel redogörs det för hur prioriteringen av nya cykelsträckor gjorts för den Regionala cykelplanen.

## Prioriterade åtgärder i cykelinfrastrukturen

I arbetet med att ta fram de prioriterade objekten i planen har behov och brister kartlagts, prioriterats och tillgängliga resurser fördelats för planperioden.

På många platser i Halland går det redan utmärkt att ta sig fram med cykel, samtidigt som det på andra platser finns brister som hindrar människor från att kunna cykla. Vad som anses vara en brist i cykelinfrastrukturen kan variera utifrån vilka krav cyklisten ställer. För vissa individer fungerar det att cykla i väggen medan andra önskar separata cykelvägar. Det finns därför ingen tydlig definition av vad som anses vara en säker och tillgänglig infrastruktur för cykel.

Regional cykelplan 2015 - 2025, innehöll en rad strategiska prioriteringar där hälsa, miljö och samhällsekonomi var några av de viktigaste. Dessa strategiska prioriteringar är väl inarbetade i den nya planen och utgör ett tydligt ramverk för vad samtliga aktörer tillsammans vill uppnå med de utvalda cykelobjekten. De nya cykelvägarna ska bidra till att stärka de utvalda fokusområdena i Regional cykelplan 2020 - 2029.

Flera av fokusområdena uppfylls genom att anlägga ny separat cykelväg. Det som är viktigt att ta hänsyn till i dessa prioriteringsgrunder är vilka målpunkter som de föreslagna sträckorna gör tillgängliga och hur säkra sträckorna blir. Det är också viktigt att titta på hur de nya sträckorna kan bidra till att förbättra folkhälsan samt erbjuda ett hållbart färdmedelsval.

### Processen för framtagande av sträckor

Region Halland, de halländska kommunerna och Trafikverket har tillsammans tittat på potentiella sträckor att prioritera i cykelinfrastrukturen. Arbetet inleddes med att Region Halland skickade ut ett material som redogjorde för de kriterier som kommunerna skulle utgå ifrån när de skulle ta fram material och motivera objekt i respektive kommun. Utifrån de kriterier som togs fram så har det genom dialog med respektive kommun gjorts en helhetsbedömning för varje cykelsträcka. En sträcka har möjlighet att uppfylla flera kriterier, vilket är en fördel. Kommunerna fick i uppdrag att ta fram upp till tre

sträckor per kommun som de ville prioritera under planperioden. I regel har fler än tre sträckor spelats in vilket tyder på att behovet av investeringar i regional cykelinfrastruktur är stort.

### Underlag för bedömning

Det finns material som är framtaget för att öka kunskapen om cykelns förutsättningar i Halland och var nya cykelvägar bäst behövs. Ett av dessa är cykelpotentialstudien som togs fram av Region Halland 2019. Den redogör var det finns potential för många att cykla till arbete och skola och utifrån potentialstudien går det också att utläsa var det idag saknas lämpliga vägar att cykla på. De kommunala gång- och cykelplanerna är underlag som också är viktiga att ta med i prioriteringen av nya cykelvägar längs regionalt vägnät. I planerna tydliggörs vilken ambition respektive kommun har kring utbyggnaden av cykelinfrastruktur.

Kägessonmodellen är en annan modell som brukar användas vid prioriteringen av sträckor mellan orter, för att se behov och potential för cykling. Metoden ger underlag för att kunna bedöma när en cykelväg bör övervägas utifrån från hur långt avstånd det är mellan orterna och hur många invånare som finns på respektive ort.

### Perspektiv att väga in

Utöver strategiska prioriteringar, underlag och analyser finns det flera andra perspektiv att lyfta in när cykelobjekten ska prioriteras. Vissa av perspektiven överlappar de strategiska prioriteringarna. Övriga perspektiv som det har tagits hänsyn till när cykelobjekten är:

- *Miljö- och klimatpåverkan:* Sträckan ska skapa möjligheter till minskad miljö- och klimatpåverkan genom att fler människor väljer cykel som färdmedel
- *Social hållbarhet:* Sträckan ska skapa möjligheter för alla grupper i samhället att cykla
- *Sammanhängande:* Sträckan ska bidra till att det finns möjlighet att binda samman nya och gamla stråk för att skapa längre regionala stråk
- *Skapa möjligheter för cykelturismen:* Sträckan kan användas av både vardags- och turistcyklisten
- *Landsbygdsaspekter:* Sträckan ska knyta ihop tätorter men även tätorterna med landsbygdens målpunkter
- *Hela resan-perspektivet och mobilitetsåtgärder:* Sträckan ska ge förutsättningar för en kombination av investeringar i infrastrukturen och steg 1- och 2-åtgärder.

- *Dagens förutsättningar av infrastrukturen för cykel:* Nya sträckor ska prioriteras där många redan idag cyklar på befintlig infrastruktur, men där en cykelväg kan vara lämplig utifrån exempelvis trafikflöden och hastighet på vägen.

## Från planering till byggande

Planering och byggnation av en ny cykelväg är en process i flera olika steg som kan ha olika ledtider beroende på hur komplext och omfattande projektet är. Från planeringsstart till färdig cykelväg kan man räkna med att det tar minst två och ett halvt år. När ett projekt kan startas beror också på när det finns ekonomiskt utrymme i den regionala infrastrukturplanen och hur kommunernas budgetar ser ut. Varje år finns det en ekonomisk ram som ska fördelas till olika projekt i Halland vilket innebär att alla projekt inte kan byggas samtidigt utan får prioriteras och planeras på bästa möjliga sätt. Processen kan delas in i tre olika skeden som beskrivs nedan.

### Åtgärdsvalsstudie

Planeringen av cykelväg börjar när det har identifierats en brist i transportsystemet. Åtgärdsvalsstudien ska utifrån fyrstegsprincipen beskriva vilka typer av åtgärder som är möjliga för att lösa ett transportproblem och gör störst nytta utifrån satsade resurser. Oftast är det effektivt med en kombination av åtgärder.

### Planläggning

En cykelväg ska planeras enligt en särskild process som styrs av lagar och förordningar och som slutligen leder fram till en vägplan. I planläggningsprocessen utreds var och hur cykelvägen ska byggas och tidsåtgången för detta beror bland annat på projektets storlek, vilka undersökningar som krävs avseende mark och arkeologi, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad berörda intressenter tycker. Under den här processen hålls samråd och dialoger med myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att få del av synpunkter. Cykelvägarna byggs enligt VGU-standard (vägars- och gators utformning).

### Bygghandling

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

## Åtgärder 2020–2029

Åtgärderna i regional cykelplan finansieras i regel med 50 procent regionala medel och 50 procent kommunala. I den regionala cykelplanen har kommunerna även möjlighet att prioritera objekt på statligt vägnät som man sedan finansierar helt på egen hand. Avgränsningen för vilka sträckor som prioriteras i planen, oavsett hur de finansieras, är de sträckor som kommunerna och regionen planerar att kunna bygga under tidsperioden 2020 - 2029.

I den regionala infrastrukturplanen ”Transportinfrastruktur för en hållbar utveckling i Halland, 2018 - 2029” finns 130 miljoner kronor avsatta till cykelåtgärder där även åtgärder längs den nationella cykelturistleden Kattegattleden ingår. Med kommunal medfinansiering innebär detta att det finns 260 miljoner kronor att använda till att utveckla gång- och cykelvägnätet längs regionala vägar i Halland. Utöver potten för cykelåtgärder finns även en årlig summa statlig medfinansiering till åtgärder på kommunalt vägnät, där även cykelvägar kan inrymmas.

Kostnaden för att bygga cykelväg varierar utifrån varje enskilt objekt beroende av till exempel markförhållanden, arkeologi och planläggningstyp. Som schablonkostnad, efter diskussion med Trafikverket Region Väst, används som underlag för denna cykelplan 5500 kr/löpmeter. Summan inkluderar allt från inledande planering till driftsatt cykelväg.

### Pågående projekt

Nedanstående projekt prioriterades i den förra regionala cykelplanen och beräknas vara färdigbyggda senast år 2021. Dessa objekt, samt några mindre åtgärder på Kattegattleden, gör att ca 70 av de 130 miljoner kronor som nu finns avsatta för cykelvägar redan är in-tecknade:

- Lilla Tjärby – Tjärby , väg 585, Laholms kommun
- Harplinge – Haverdalsbro, väg 613, Halmstad kommun
- Vinberg – Bergagård, väg 703/154, Falkenbergs kommun
- Prästgårdsvägen i Torup, väg 728, Hylte kommun
- Buavägen – Limabacka, väg 850, Varbergs kommun
- Torkelstorpsvägen – Hanhalsvägen, väg 939, Kungsbacka kommun

Därutöver helfinansieras några sträckor av Kungsbacka kommun, bland andra Vallbyvägen, väg 934 och Kyrkoby Dalavägen - Säröleden, väg 956.

En sträcka på Kattegattleden mellan Morup och Ås, i Falkenberg respektive Varbergs kommun, planeras att byggas 2020 och finansieras till hälften av kommunerna men med medfinansiering från nationell infrastrukturplan istället för den regionala planen.

## Prioriterade objekt 2020–2029

De halländska kommunerna har lämnat inspel på ett flertal objekt till cykelplanen och har därefter prioriterat de åtgärder som redovisas här nedan högst. Trafikverket kommer i samarbete med regionen och kommunerna i nästa steg att paketera, projektleda och genomföra åtgärderna.

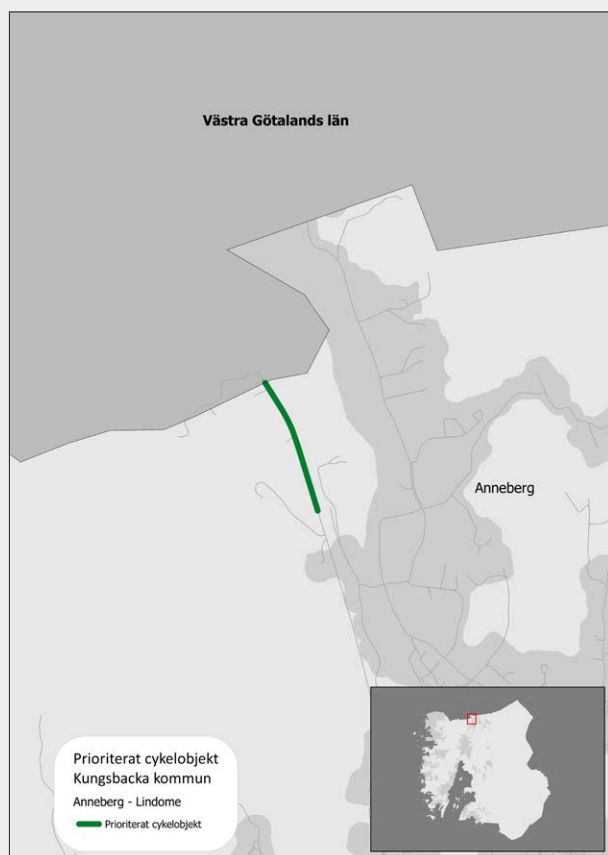
Det finns även möjlighet att använda medel ur den regionala infrastrukturplanen till att skapa gång- och cykelkopplingar till kollektivtrafikens bytestpunkter med hela resan i fokus. Vissa mindre cykelåtgärder ryms i andra insatsområden i regional plan, exempelvis i potten för trafiksäkerhet och i större vägprojekt.

### Kungsbacka kommun

**Sträcka:** Anneberg – Lindome, Göteborgsvägen. Mellan Älvsåkersvägen – kommungränsen. Väg 970.

**Längd:** 1 800 m.

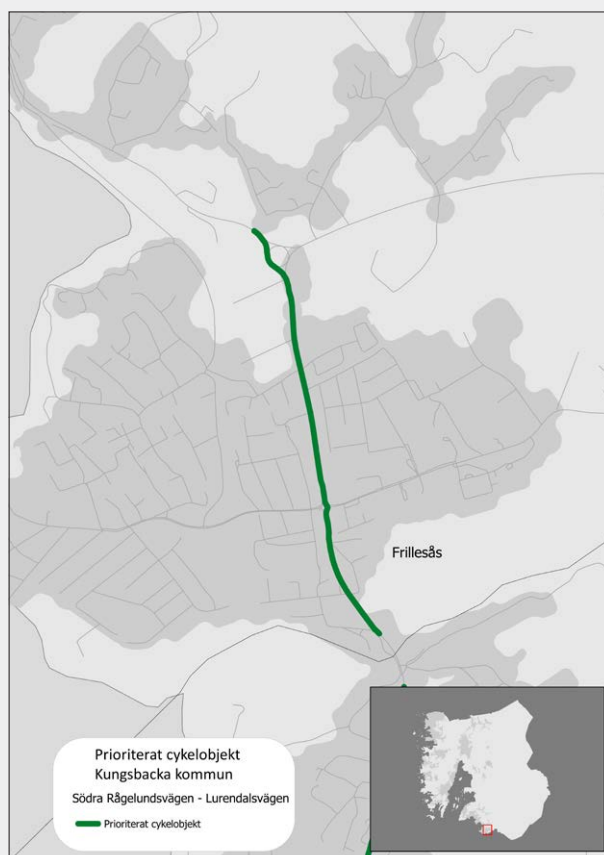
**Beskrivning:** Sträckan är en nödvändighet för att tillgodose en säker och gen förbindelse mellan Kungsbacka och Göteborg. Stråket är en del av det regionala stomcykelnätet runt Göteborg. Sträckan är även utpekad med hög prioritet i Trafikverkets åtgärdsvalsstudie för cykel på nationellt vägnät, 2015. Sträckans fortsättning i Mölndals kommun spelas även in av Västra Götalandsregionen.



**Sträcka:** Göteborgsvägen, Södra Rågelundsvägen – Lurendalsvägen. Väg 845.

**Längd:** 1 800 m.

**Beskrivning:** Sträckan knyter ihop samhället Frillesås från norr till söder och ger en möjlighet att cykla på en säker och gen cykelväg längs med väg 845. Potential finns framförallt i arbetspendling. I söder, på andra sidan kommungränsen i Varberg, finns ytterligare en ny cykelsträcka planerad.



## Varbergs kommun

**Sträcka:** Löftaån – Lycketorpsvägen. Väg 845.

**Längd:** 1 400 m.

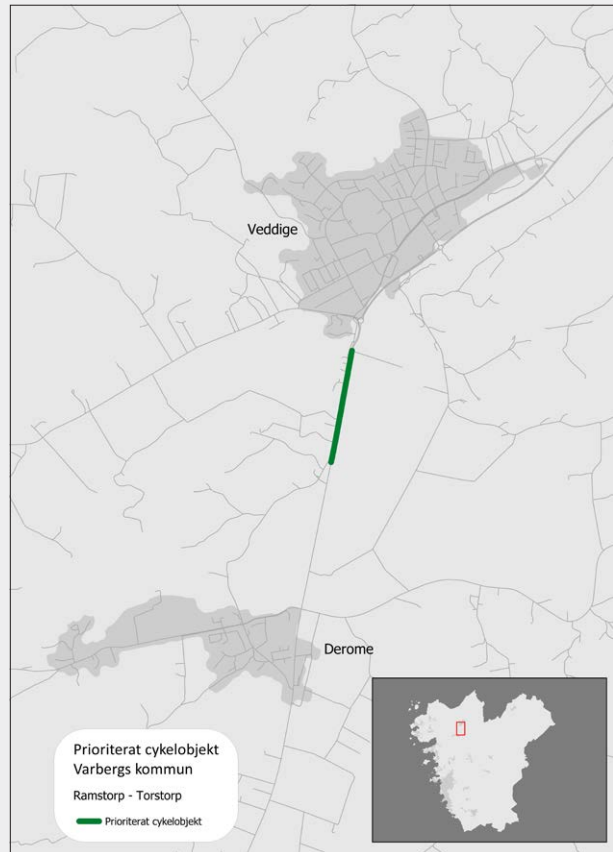
**Beskrivning:** Sträckan är en länk mellan Stråvalla och Frillesås och utpekas som en viktig åtgärd i en åtgärdsvalsstudie för Stråvallaområdet, trafiksäkerhet längs väg 845. På sikt kan en eventuell förlängning söderut bli aktuell med koppling till kommande Värö station.



**Sträcka:** Veddige – Derome, etapp 1 mellan Ramstorp – Torstorp. Väg 41.

**Längd:** 1 100 m.

**Beskrivning:** Sträckan är en saknad länk i en cykelväg mellan Veddige och Derome där det ur trafiksäkerhetssynpunkt inte är lämpligt att cykla på väg 41. Tanken är att på sikt skapa ett längre stråk med en mix av nybyggd gång- och cykelväg på vissa sträckor samt enskilda vägar.

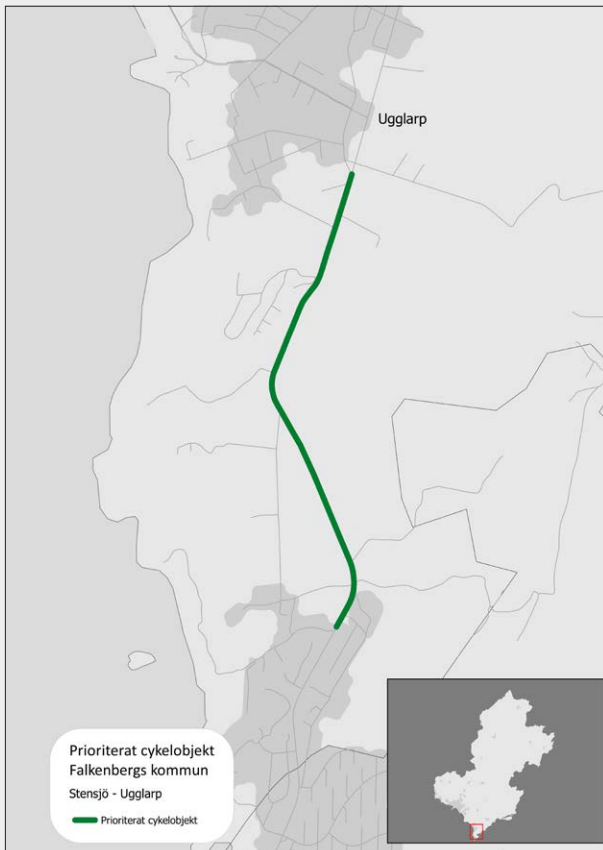


## Falkenbergs kommun

**Sträcka:** Stensjö – Ugglarp. Väg 610.

**Längd:** 2 700 m.

**Beskrivning:** Sträckan är en del av Kattegattleden och har pekats ut utifrån bristande trafiksäkerhet och för att den utgör en viktig länk i stråket mellan Halmstad och Falkenberg. Det finns redan en stor andel turismcykling på sträckan som med en säkrare utformning också öppnar upp för mer pendlings- och rekreativcykling.



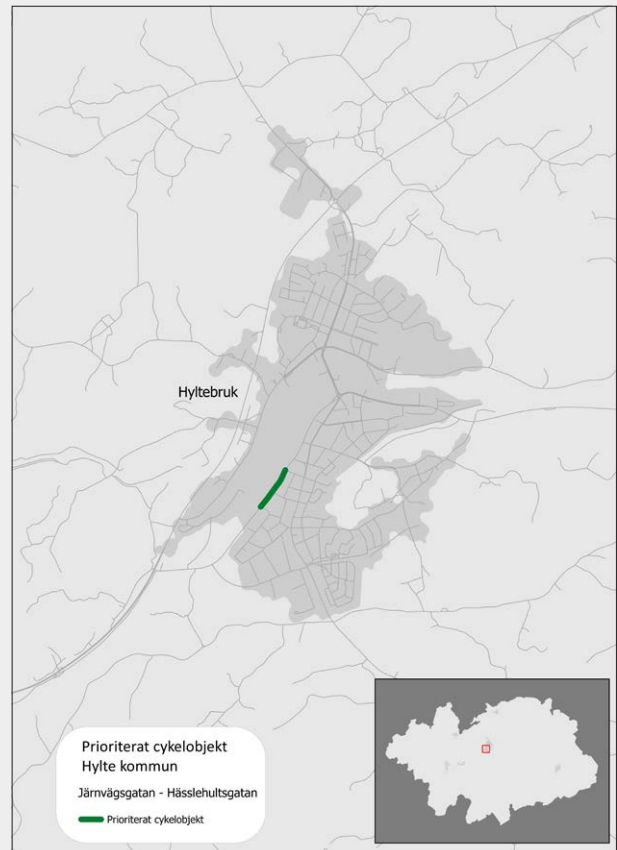
## Hylte kommun

**Sträcka:** Hyltebruk längs Järnvägsgatan/Hässlehultsgatan.

Korsningen Bruksgatan till korsningen Kolaregatan. Väg 871. Ytterligare etapper på sträckan kan bli aktuella.

**Längd:** 700 m.

**Beskrivning:** Sträckan ingår i huvudcykelled Rydöbruk - Hyltebruk i översiktsplanen. Cykelvägen ökar tillgängligheten till den prioriterade målpunkten vid resecentrum för regionbussarna och kopplar till kollektivtrafiken. Underlättar för arbets- och skolpendling för invånare i Hyltebruks södra delar.

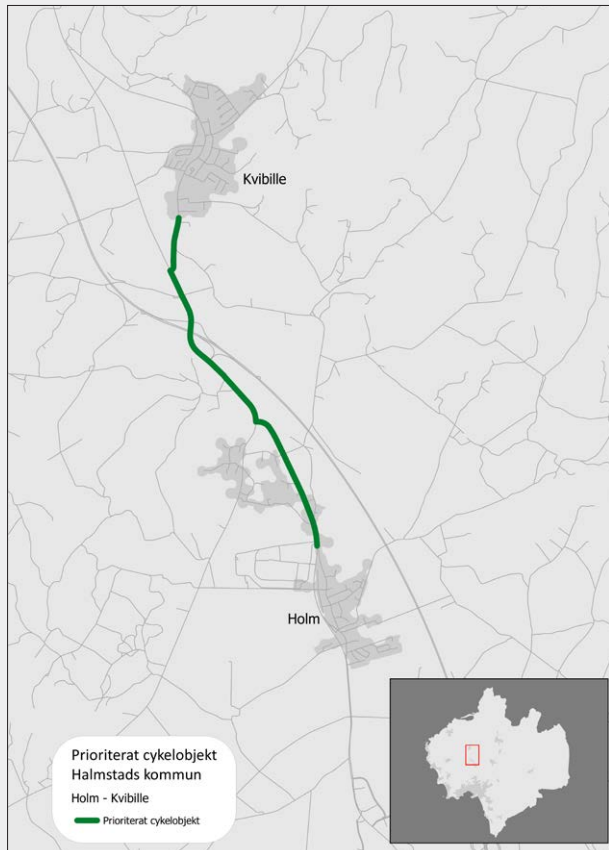


## Halmstad kommun

**Sträcka:** Holm – Göteborgsvägen i riktning mot Kvibille. Väg 612/601/678.

**Längd:** 5 200 m.

**Beskrivning:** Etapp av sträckan Holm - Getinge, via Kvibille samhälle. Sträckan bör utredas vidare utifrån rimlig etapplängd och dragning.



## Laholms kommun

**Sträcka:** Hasslöv – Östra Karup. Väg 115. (Finansieras till 100 procent av kommunen)

**Längd:** 2 500 m. Troligen kortare, då det kan finnas möjlighet att utnyttja alternativa vägar.

**Beskrivning:** Sträckan ger ökad säkerhet för cyklisterna och en förbättrad förbindelse mellan Hasslöv och Östra Karup respektive Båstad på Skånesidan. Den nya stationen i Båstad samt naturupplevelser på Hallandsåsen är andra målpunkter i området.

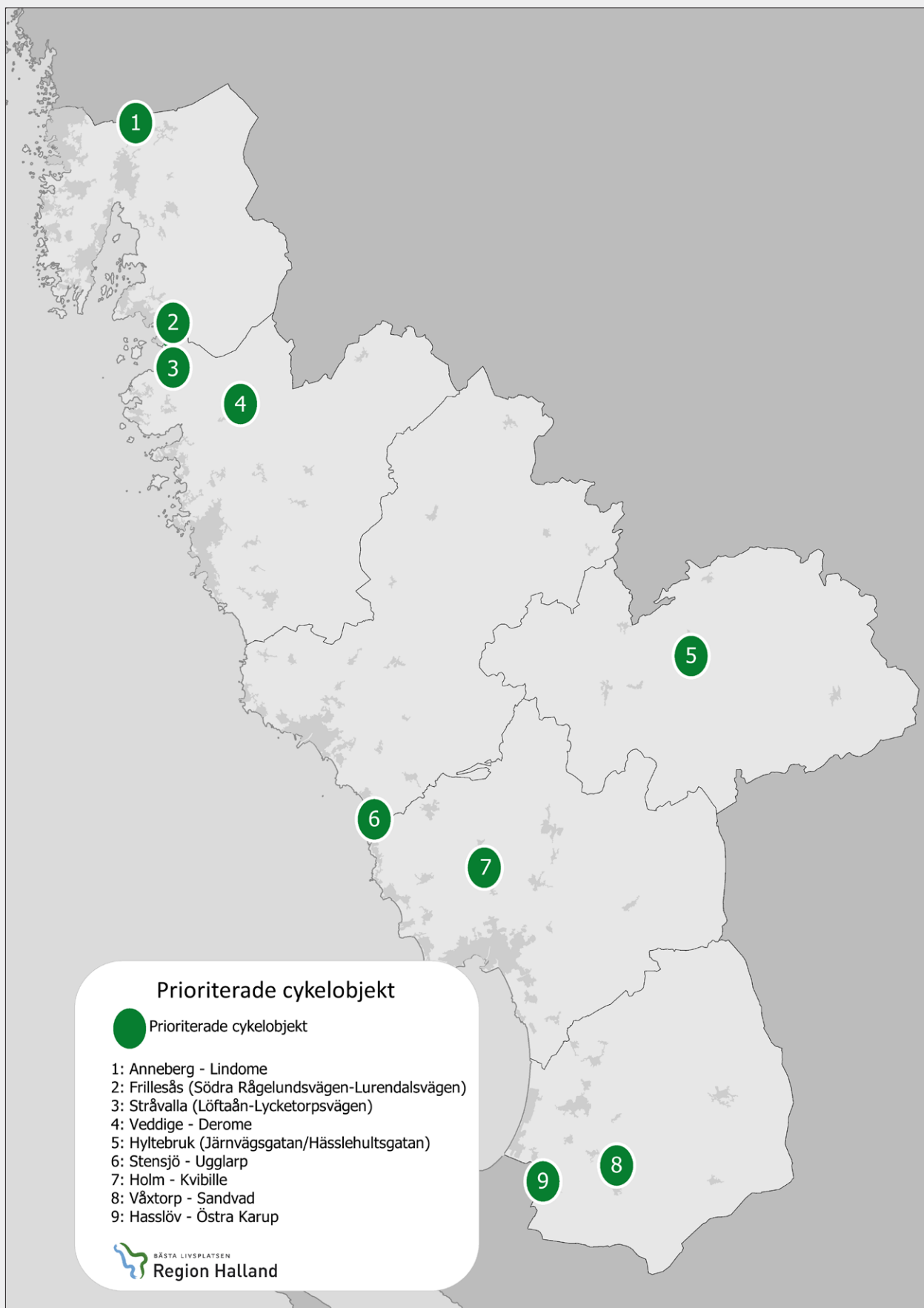
**Sträcka:** Växtorp – Sandvad. Väg 24.

**Längd:** 3 000 m.

**Beskrivning:** Behovet av en cykelväg längs med väg 24 bedöms som stort i och med de trafiksäkerhetsrisker som väg 24 för med sig. Sträckan bidrar till ett sammanhängande cykelstråk mellan Växtorp och centralorten Laholm. Invånarna i Växtorp ges möjlighet att cykla till centralorten och boende längs med väg 24 får möjligheten att säkert ta sig till Växtorp eller Laholm.







### Prioriterade cykelobjekt

 Prioriterade cykelobjekt

- 1: Anneberg - Lindome
- 2: Frillesås (Södra Rågelundsvägen-Lurendalsvägen)
- 3: Stråvalla (Löftaån-Lycketorpsvägen)
- 4: Veddige - Derome
- 5: Hyltebruk (Järnvägsgatan/Hässlehultsgatan)
- 6: Stensjö - Ugglarp
- 7: Holm - Kvibille
- 8: Våxtorp - Sandvad
- 9: Hasslöv - Östra Karup

## Förslag till framtida objekt

Nedan redovisas förslag på framtida objekt. Åtgärder i denna lista kan bli aktuella för utbyggnad under perioden 2020-2029, utöver de högst prioriterade åtgärderna.

Objekt som inte kan inrymmas i regional cykelplan utifrån medelstilleddning och prioriteringsgrunder, är möjliga att finansieras till 100% av kommunerna.

### Kungsbacka kommun

- Varbergsvägen, Torpavägen – Ölmanäs Ringväg. Väg 939. 7,2 km. Kan komma att etappindelas.
- Gåsevadholsvägen, Klintåsvägen – Vallbyvägen. Väg 932. 2,9 km.
- Västra Särövägen, Särö Lundaväg – Särö banvall. Väg 955. 0,7 km

### Varbergs kommun:

- Träslösvägen i riktning mot Hunnestad, väg 765, etapp 1 900 m.
- Bläshammar – G:a Varberg. Väg 845. 400 m.
- Planskild passage vid Lindhovs rondellen. Väg 41.

### Falkenbergs kommun:

- Heberg - Slöinge, med möjlig förlängning Slöinge – Getinge (stråket Heberg – Holm). Väg 601. 5 km.
- Väg 154 Falkenberg – Ullared. Inga preciserade delsträckor.
- Vinbergs kyrkby - Vessigebro. Väg 700. 8 km.
- Stranninge - Glommen. Del av Kattegattleden. Väg 735. 4 km.

### Hylte kommun

- Hyltebruk längs Järnvägsgatan/Hässlehultsgatan. Forumrondellen till Bruksgatan. Väg 871. 0,5 km.
- Hyltebruk längs Järnvägsgatan/Hässlehultsgatan, Korsningen Kolaregatan – södra infarten/väg 26. Väg 871. 1,2 km.
- Unnaryd – Vallsnäs, väg 870. 0,9 km.
- Torup – Rydöbruk, väg 686. 2,3 km

### Halmstad kommun

- Göteborgsvägen – Kvibille skola, väg 634. 2 km.
- Vearp – Getinge skola. Väg 601, 676, 629. 1,7 km.
- Kvibille – Vearp. Väg 634, 601. Km 6,1 km.
- Längs väg 601. Kvibille – Getinge. 2,7 km.

### Laholms kommun

- Veinge – Hallaberg. Väg 548. 1,5 km.
- Såghuset – Ysby, väg 259 och 530. 2,5 km.

## Åtgärder på Kattegattleden

I cykelplanen finns sträckan Stensjö-Ugglarp i Falkenbergs kommun utpekad för utbyggnad under de närmaste åren. Det kan också bli aktuellt med en framtida sträckning av Kattegattleden över Suseån, där en broförbindelse med tillhörande cykelvägar på östra respektive västra sidan utreds. Likadant finns tankar i Halmstad kommun om en ny dragning av leden närmare havet, över Fylleån.

Falkenberg har även nämnt sträckan Olofsbo - Stranninge som ett framtida objekt på Kattegattleden.

Det kan också krävas vissa insatser för att göra leden mer trafiksäker. Bland annat har några korsningspunkter låg säkerhet och det finns även andra förbättringar att göra för att skapa en attraktivare och säkrare cykelturistled. Vissa mindre omdragningar kan också bli aktuella.

## Inspel av cykelobjekt till nationell infrastrukturplan

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 med medel från nationell plan för infrastruktur. Under hösten 2014 gjorde Trafikverket en åtgärdsvalsstudie om cykling på det nationella vägnätet, där man identifierade brister för cykelvägnätet i Halland. Det är främst längs väg 26 och E6:an som Trafikverket har identifierat avsaknad av cykelvägar, med potential till en ökad andel arbets- och skolpendling. Från Region Hallands del prioriteras nedanstående sträcka högst.

**Sträcka:** Halmstad- Åled, väg 26, Halmstad kommun.

**Längd:** 8 km

**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 ökar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. En cykelväg mellan Halmstad och Åled skulle främja arbetspendling, skolpendling, fritids- och serviceresor och rekreation med cykel. Sträckan har enligt cykelpotentialstudien en god potential. Åled är en utvecklingsort enligt översiktsplanen och det finns möjlighet att nå arbetsplatser i både Åled och Halmstad, samt i industriområdet Kårarp, med cykel.

# Källförteckning

- Länsstyrelsen i Hallands Län & Region Halland. (2018). *Energiläget i Halland 2016/2017 – en målstyrd energi- och klimatuppföljning*. Tillgänglig på: <https://www.regionhalland.se/app/uploads/2019/06/Energil%C3%A4get-i-Halland-2016-2017.pdf>
- Niska, A. & Eriksson, J. (2013). *Statistik över cyklisters olyckor. Faktaunderlag till gemensam strategi för säker cykling*. VTI rapport 801, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping. Tillgänglig på: <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:694821/FULLTEXT01.pdf>
- NTE. (2019). *Användning av cykel- och mopedhjälmar 2018*. Hämtad 2019-11-19: <https://ntf.se/nyheter/2019/allt-farre-pa-moped-anvander-hjalmen/>
- PASTA. (2019). *Physical Activity Through Sustainable Transport Approaches*. Hämtad 2019-11-19 från: <http://www.pasta-project.eu/home/>
- Regeringskansliet. (2017). *En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling – som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet*. Tillgänglig på: [https://www.regeringen.se/498ee9/contentassets/de846550ff4d-4127b43009eb285932d3/20170426\\_cykelstrategi\\_webb.pdf](https://www.regeringen.se/498ee9/contentassets/de846550ff4d-4127b43009eb285932d3/20170426_cykelstrategi_webb.pdf)
- Region Halland. (2014). *Tillväxtstrategi för Halland 2014-2020*. Tillgänglig på: [https://regionhalland.se/app/uploads/2019/03/875\\_Tillv%C3%A4xtstrategi\\_komplettering\\_2017.pdf](https://regionhalland.se/app/uploads/2019/03/875_Tillv%C3%A4xtstrategi_komplettering_2017.pdf)
- Region Skåne. (2014). *Effekter på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi av Region Skånes inriktning för fortsatt cykelutveckling i Skåne*. Tillgänglig på: <https://utveckling.skane.se/siteassets/samhallsplanering/dokument/cykelstrategi/cykeleffekter.pdf>
- Saalensminde, K. (2002). *Gang- og sykkelvegnett i norske byer: nytte - kostnadsanalyser inkludert helseeffekter og eksterne. Kostnader av motorisert vegtrafikk*. TÖI rapport 567, Transportøkonomisk Institutt, TÖI. Oslo
- Trafikverket. (2012). *Steg 1 och 2-åtgärder för ökat cyklande. Effekter och nyttor*. Tillgänglig på: [https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10921/RelatedFiles/2012\\_167\\_steg\\_1\\_och\\_2\\_atgarder\\_for\\_okat\\_cyklande.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10921/RelatedFiles/2012_167_steg_1_och_2_atgarder_for_okat_cyklande.pdf)
- Trafikverket. (2019). *Nationellt cykelbokslut 2018*. Tillgänglig på: [https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/62911/Ineko.Product.RelatedFiles/2019\\_104\\_nationellt\\_cykelbokslut\\_2018.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/62911/Ineko.Product.RelatedFiles/2019_104_nationellt_cykelbokslut_2018.pdf)
- Trafikverket. (2019). *Om cykelhjälmar*. Hämtad 2019-11-19 från: <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/Din-sakerhet-pa-vagen/sakerhet-pa-cykel/om-cykelhjälmar/>
- VTI. (2017). *Cykling bland barn och unga: en kunskapssammanställning*. Tillgänglig på: <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1168229/FULLTEXT01.pdf>





Production: Region Halland, Foto: Anders Andersson, Oskar Andersson, Filip Larsson, Illustration: Oh My, Tryck: xxxxxx, inlind 2020

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