

Tillväxtutskott

§9

**Regional cykelplan för Halland 2020-2029 - Prioriteringar**

(2019 KS0323)

**Beslut**

Tillväxtutskottet har tagit del av informationen om prioritering av cykelobjekt till den regionala cykelplanen.

**Beskrivning av ärendet**

Arbete med att ta fram en ny regional cykelplan för 2020-2029 pågår, (med planerat genomförande 2022 och framåt). Totalt finns inom ramen för den regionala cykelplanen ca 130 mkr vilket ger en budget på ca 260 mkr för hela Halland inklusive 50 procents medfinansiering. Detta motsvarar totalt ca 4,5 mil cykelväg grovt räknat. Utöver detta kan medel i förekommande fall finnas i den regionala infrastrukturplanen (till åtgärder i kommunalt vägnät, smärre objekt, cykel kopplat till kollektivtrafik och större projekt.) Rimligt att anta är att de kommande cykelsträckorna kan byggas från 2022 och framåt, då budgeterade medel behöver vara tillgängliga.

En cykelpotentialstudie har tagits fram av regionen som ett underlag för kommunal och regional cykelplanering. Den visar hur stor potential olika befintliga vägsträckor (vägbanor, cykelbanor max 100 km/h) har för arbetspendling med cykel inom 30 min, skolresor inom 2-4 km (åk F-3 2 km, åk 4-6 3 km, åk 7-9 4 km), eller gymnasie-/folkhögskolependling inom 30 min. Ett intressant resultat från studien är att så mycket som 33 procent av Hylteborna kan cykla till arbetet inom 30 minuter, eller 41 procent med elcykel. Andelen skolbarn inom grundskolan som kan cykla är 63-70 procent i Hylte kommun. Vidare kan en knapp fjärdedel av Hylteborna gå till sitt arbete inom 30 minuter. Observera att cykel i kombination med kollektivtrafik inte ingår i studien ännu, vilket innebär att cykelvägar i anslutning till bytespunkter har högre potential än vad som framgår av underlaget.

Till den regionala cykelplanen kan kommunen spela in tre objekt som är inbördes prioriterade. De föreslagna sträckorna ska ligga på statligt vägnät. Utgångspunkter för prioritering är:

- 1) Strategiska prioriteringar i gällande cykelplan såsom andel trafiksäkra vägar, ökad andel tillgänglighet tillprioriterade målpunkter och ökad folkhälsa genom ökad andel cykling
- 2) Viktiga underlag och bedömningar såsom cykelpotentialstudien, kommunala planer, Kågesonmodellen att binda samman större samhällen, och sammantagen bedömning av samhällsnyttan
- 3) Perspektiv att väga in såsom miljö- och klimatpåverkan, allmänhetens behov och önskemål, barn och ungas cykling, social hållbarhet, fritidsresor och rekreation etc.

En lista över objekt med cykelpotential har tagits fram som underlag för den fortsatta cykelplaneringen, se bilaga. Här har kostnaderna översiktligt beräknats med utgångspunkt från en schablon om 5500 kr per löpmetr (Trafikverket). Objekten har delats in i fyra

## Tillväxtutskott

grupper, varav tre kan bli aktuella att spela in i den regionala cykelplanen då de ligger på statligt vägnät. De objekt som har högst potential i de övriga tre grupperna föreslås för den regionala cykelplanen för möjlig gemensam finansiering. Dessa är utan inbördes prioritering:

1a) Väg 723 Torup-Brännögård mellan befintlig cykelbana vid Torup/Jesperslundsvägen och Brännögård Sjöslingan. Sträckan har en mycket hög belastning av godstrafik och därmed låg trafiksäkerhet för cykel. Samtidigt har den högst cykelpotential i kommunen utanför tätort och ingår som huvudcykelled mellan Torup och Kinnared i översiktsplanen. Potential 66-88 användare per dag. Kostnad enligt schablon 20 350 tkr. Relativt låg kostnad per potentiell användare.

2) Väg 871 Hyltebruk Järnvägsgatan mellan Bruksgatan och Forumrondellen. Sträckan ökar tillgängligheten till den prioriterade målpunkten vid hållplats för regionbuss. Den har hög potential och ingår i huvudcykelled Rydöbruk-Hyltebruk i översiktsplanen. Den stödjer också ett ökat kollektivtrafikåkande och binder samman befintliga cykelstråk. Kostnad enligt schablon 2 750 tkr. Låg kostnad per potentiell användare.

3) Väg 870-877 Unnaryd-Vallsnäs mellan befintlig cykelbana vid Unnaryd/Östra skog och avtagsväg mot Vallsnäs. Sträckan är framför allt en viktig rekreationscykelled med hög trafikbelastning och mycket låg trafiksäkerhet, särskilt under sommartid. Samtidigt har större delen av sträckan potential för arbetspendling med cykel, 13-28 användare per dag, och ingår som rekreationscykelled i översiktsplanen. Kostnad enligt schablon 550 tkr. Låg kostnad per potentiell användare.

Då det första objektet har en förhållandevis hög schablonkostnad pga sin längd, kan det vara aktuellt att i dagsläget avvakta med detta och istället föreslå:

1b) Väg 686 Torup-Rydöbruk mellan befintliga cykelbanor vid Rejmes respektive Rydö Folkets hus.

Sträckan förbinder två tätorter med nära relationer med varandra och binder samman befintliga cykelstråk. Avståndet mellan orterna är endast ca 3 km vilket även tillgängliggör resecentrum i Torup för cykelpendling från Rydöbruk. Sträckan ingår i huvudcykelled Torup-Rydöbruk i översiktsplanen. Potential 33-60 användare per dag.

Kommunstyrelsen föreslås prioritera mellan objekt 1-3 ovan och spela in dessa till den regionala cykelplanen. Medel för medfinansiering av ett eller flera av dessa objekt behöver budgeteras från år 2022.

### Handlingar i ärendet

- Tjänsteskrivelse - Prioritering av cykelobjekt till regionala cykelplanen
- Cykelobjekt - underlag cykelplanering

Tillväxtutskott

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att spela in tre föreslagna cykelobjekt enligt vald prioritering till den regionala cykelplanen.

### Beslutet skickas till

Översiktsplanerare