

Mottagare
Se sändlista

Datum
2025-11-25

Diarienummer
RS240122

Svarsdatum: 2025-02-20

Missiv till remiss av Regional cykelplan Halland 2026 - 2035

Ni inbjuds härmed att lämna synpunkter på förslag till Regional cykelplan Halland 2026 – 2035. Eventuella synpunkter på planförslaget ska vara skriftliga och inlämnade senast den **20 februari 2026**.

Synpunkterna skickas i PDF- och Wordformat via e-post till regionen@regionhalland.se. Ange diarienummer: **RS240122**.

Frågor under samrådstiden besvaras av Jan Törnell, jan.tornell@regionhalland.se, Infrastrukturstrateg, Samhällsplaneringsavdelningen.

En plan för ökad cykling i Halland

Regional cykelplan för Halland 2026 - 2035 är en del av Regional infrastrukturplan Halland. Cykelplanen har tagits fram i samarbete med de halländska kommunerna och Trafikverket.

Parterna har formulerat målet som den regionala cykelplanen i Halland ska uppnå: *Ökad andel cykelresor i Halland till år 2035*. Genomförandet av planen är en del i fortsatt samarbete och utveckling av cykeln som färdmedel i Halland.

Cykelplanen består av två delar, en strategisk del och en del för infrastrukturplanering.

I den strategiska delen beskrivs planeringsförutsättningarna för cykling i Halland, cykeln som ett hållbart transportmedel utifrån flera hållbarhetsdimensioner och gemensamma initiativ för att utveckla cyklandet i Halland. I cykelplanens del för infrastrukturplanering beskrivs de nya åtgärder som prioriteras på det regionala vägnätet under den kommande 10-årsperioden.

Regionstyrelsen

Adress: Region Halland, Box 517, 301 80 Halmstad
Besöksadress: Södra vägen 9
Telefon: 035-14 48 00

E-post: regionen@regionhalland.se
Webb: regionhalland.se
Org. Nr: 232100–00115

Sändlista

Falkenbergs kommun
Halmstads kommun
Hylte kommun
Kungsbacka kommun
Laholms kommun
Varbergs kommun

Länsstyrelsen Hallands län
Trafikverket Västra regionen

Västra Götalandsregionen
Region Skåne
Region Jönköpings län
Region Kronoberg

Cykelfrämjandet
NTF
RF-SISU Halland

Bifogade handlingar:

Remissversion Regional cykelplan Halland 2026 - 2035

Remissversion av

Regional cykelplan Halland 2026 - 2035

251125

Innehållsförteckning

Förord	3
Regional cykelplan för Halland	4
Planeringsförutsättningar för cykling i Halland	5
I Halland ska man vilja och kunna cykla	5
Cykel för ett hållbart samhälle och transportsystem	8
Socialt hållbart	8
Ekologiskt hållbart	9
Ekonomiskt hållbart	10
Agenda 2030, de 17 globala målen och transportpolitiska mål	10
Potential för ökad cykling	12
Potential för arbets- och studiependling med cykel	12
Skolpendling	14
Fritidsresor till service och aktiviteter	14
Turist- och rekreationscykling	14
Hur får vi fler att cykla i Halland?	15
Hela resan-perspektivet	16
Kommunala planer och strategier i Halland	17
Prioriterade fokusområden	18
Insatser kopplat till fokusområden	18
Cykelbokslutet – en årlig uppföljning av regional cykelplan	20
Planering, byggande och underhåll	21
Planeringsprocessen	21
Drift- och underhåll av infrastruktur	22
Prioritering av åtgärder i cykelinfrastrukturen	23
Infrastrukturåtgärder 2026 - 2035	25
Prioriterade sträckor	27
Framtagande av regional cykelplan	36
Källförteckning	38

Förord

Text kommer senare.

Regional cykelplan för Halland

Regional cykelplan för Halland 2026–2035 är en del i genomförandet av Regional infrastrukturplan Halland 2026–2037. Cykelplanen utgår från strategin Stärk infrastrukturen för gång-, cykel- och kollektivtrafik som är hämtad ur Regional fysisk plan Halland 2050.

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. Cykelplanen består av två delar, en strategisk del och en del för infrastrukturplanering.

I den strategiska delen återfinns planeringsförutsättningar för cykling i Halland, strategier och mål samt cykeln som ett hållbart transportmedel. Fokusområden med tillhörande insatser beskriver hur Region Halland tillsammans med kommunerna, Trafikverket och andra aktörer, bör arbeta med cykelfrågor på regional nivå.

I den regionala cykelplanens del för infrastrukturplanering beskrivs de nya åtgärder som prioriteras på det regionala vägnätet under den kommande 10-årsperioden. Åtgärderna motiveras utifrån ett helhetsperspektiv där den gemensamma utgångspunkten är att cykelsträckan ska generera förutsättningar för samhällsutveckling. Även pågående projekt och förslag till framtida investeringar finns redovisade.

Åtgärderna medfinansieras i regel med 50 procent kommunala medel, vilket innebär att den regionala potten pengar till cykelinvesteringar växlas upp till det dubbla. Under planperioden har det avsatts 290 miljoner kronor för cykelåtgärder i regional infrastrukturplan

Region Halland har tillsammans med kommunerna i Halland och Trafikverket formulerat målet som den regionala cykelplanen i Halland ska uppnå;

Mål: Ökad andel cykelresor i Halland till år 2035

Planeringsförutsättningar för cykling i Halland

I Hallands sex kommuner bor cirka 340 000 invånare, och av dem bor över två tredjedelar längs med kusten, väster om E6 och Västkustbanan. 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 kollektivtrafik.

Halland har väl utbyggda stråk för kollektivtrafik med Västkustbanan 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 framför allt koncentrerat till kuststråket, där också majoriteten av arbetstillfällena finns. Utanför kuststråket finns det flest arbetstillfällen i Hyltebruk och Ullared.

39 procent av hallänningarna bor och arbetar i samma ort och medianavståndet för en pendlingsresa är cirka 1,4 kilometer (SCB 2023). En förklaring till detta är att en majoritet av arbetstillfällena finns i kommunhuvudorterna. Idag finns det cirka 75 mil cykelväg i Halland och 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 var cykelvägar och farbara landsvägar finns så att cyklisten kan ta del av service, arbetsplatser, skolor och fritidsaktiviteter.

I den nationella cykelstrategin för ökad och säker cykling (2017) konstateras det att för att stärka cykelns roll så behövs ökade krav på en samhällsplanering som ger bättre förutsättningar för kollektivtrafik, gång och cykel. Cykeln är en bra lösning i våra städer då den är yteffektiv. Förutsättningarna skiljer sig dock från landsbygden där 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 även få en efterfrågan på cykelinfrastruktur.

I Halland ska man vilja och kunna cykla

För att cykeln som färdmedel ska nå sin fulla potential och för att uppnå det regionala cykelmålet, krävs det utöver utbyggd infrastruktur 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. Därför är det viktigt att i det strategiska arbetet knyta den regionala cykelplanen till andra regionala styrdokument för att skapa en helhetssyn för transportsystemet och samhällsutvecklingen.

Det regionala cykelmålet

Målet är en ökad andel cykelresor i Halland till år 2035 och för att kunna följa upp antal resor som görs med cykel använder Region Halland och Hallandstrafiken sig av kollektivtrafikbarometern. Det är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. En enkätundersökning görs löpande över året och de som intervjuas utgör ett representativt urval av befolkningen mellan 15 och 85 år. Mellan år 2020 - 2024 har procentandelen utifrån frågan *Vad var det huvudsakliga färdmedlet under denna resa?* pendlat mellan 8% och 10% med tendensen att öka något.

Räknar man även in övriga resor där cykel har varit en del av resan, ligger motsvarande siffra på mellan 10 - 12%. Mätningar av antal cykelresor nationellt visar under de senaste åren en tydlig minskning av det totala cykelandet (Nationellt cykelbokslut 2023).

Regional utvecklingsstrategi

Regional utvecklingsstrategi 2035 är det övergripande styrdokumentet för Halland. Här återfinns Hallands vision: Halland – bästa livsplatsen.

Regional fysisk plan

Regional fysisk plan Halland 2050 beskriver att för att alla ska kunna vara delaktiga i samhällsutvecklingen och ingen ska lämnas utanför, krävs en robust och säker fysisk respektive digital infrastruktur. Detta möjliggör att människor kan använda samhällstjänster, driva företag, ta del av kultur och arbeta eller studera på distans oberoende av var i Halland de bor. År 2050 fortsätter Halland utvecklas till en region där tillgängligheten mellan olika delar av samhället är sömlös och hållbar. Infrastrukturen skapar förutsättningar i ett växande Halland.

Hallands strategi för hållbar tillväxt

Hallands strategi för hållbar tillväxt 2021 - 2028, bygger på Regional utvecklingsstrategi 2035 och har målet Hållbar tillväxt, som uppnås genom hållbarhetsdriven konkurrenskraft, attraktivitet och inkludering med fokus på grön omställning. Det område som har tydligast koppling till infrastrukturen och transportsystemets utveckling är Attraktiva och hållbara livsmiljöer.

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2026 - 2030

Region Hallands ambition som kollektivtrafikmyndighet är att skapa en attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling. Trafikförsörjningsprogrammet har målet att kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna ska vara 30 % år 2050.

Utvecklingen av kollektivtrafikens infrastruktur är en viktig del av trafikutvecklingen i länet. Planeringen ska ta hänsyn till hela resan, inklusive hur resenärer tar sig till och från hållplatser med bil, cykel eller gång.

Regional infrastrukturplan

Region Halland har ett regionalt utvecklingsansvar som länsplaneupprättare. Regional infrastrukturplan Halland 2026 - 2037 omfattar investeringar i statlig infrastruktur som

inte omhändertas av nationell transportinfrastrukturplan. Medlen avsätts till åtgärder på regionala vägar, kollektivtrafikåtgärder, cykelvägar, trafiksäkerhetsåtgärder, trimningsåtgärder, samfinansiering av den nationella planen och statlig medfinansiering för åtgärder på kommunalt vägnät.

Den regionala planens strategi, Stärk infrastrukturen för gång-, cykel- och kollektivtrafik, har tre inriktningar:

- Samplanera infrastrukturåtgärder som premierar buss- och tågtrafik, särskilt i stadsnära områden och längs kollektivtrafikstråken
- Verka för cykelvägar som möjliggör cykelpendling i och runt de större kärnorna
- Eftersträva ett ”hela resan”-perspektiv som möjliggör för cykel, gång och bil till och från bytespunkt och där tillgänglighetsanpassning sker

Pengaramen för infrastrukturplanen är preliminärt på 2 120 miljoner kronor och av dessa avsätts 290 miljoner kronor till cykelåtgärder.

Trafikverket är den myndighet som har ansvar för att genomföra åtgärderna i den regionala infrastrukturplanen. Kommunerna ansvarar för de åtgärder på kommunalt vägnät som beviljas statlig medfinansiering från planen.

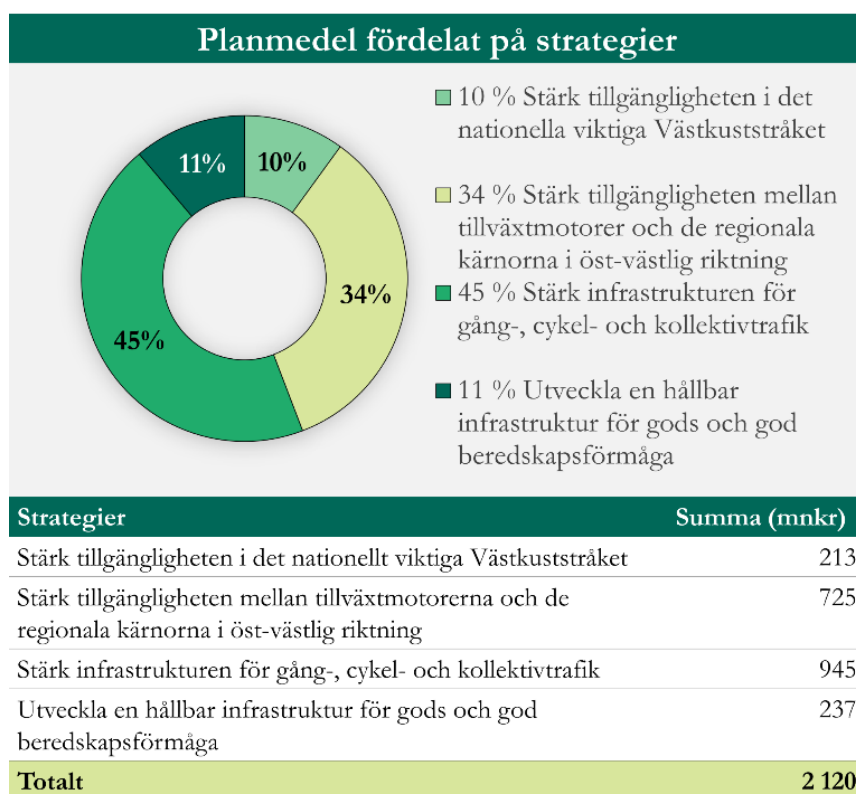


Bild 1. Planmedel fördelat på strategier. Källa: Regional infrastrukturplan Halland 2026 - 2037

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. Kapitlet redogör för hur cykeln främjar de tre hållbarhetsperspektiven, hur cykel bidrar till att uppfylla de globala målen som är uppsatta i Agenda 2030 samt redovisar 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.

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 ur ett barnperspektiv bör ta hänsyn till hela resvägen och cykelvägen bör 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 sig av transportsystemet. Det är särskilt viktigt eftersom man ser att barn cyklar allt mindre idag, inte minst på landsbygden.

Ett hälsofrämjande transportmedel

Idag lever vi ett alltmer stillasittande liv och det finns ett tydligt samband mellan ett stillasittande liv och ökad ohälsa. Det finns många hälsovinster med att cykla, bland annat kan regelbunden cykling minska risken för bland annat hjärt- och kärlsjukdomar, typ 2-diabetes, vissa cancerformer och kan stärka den mentala hälsan (Ramboll, 2024).

WHO (World Health Organization) rekommenderar att vuxna ska ägna sig åt fysisk aktivitet i måttlig intensitet i minst 150 minuter i veckan för att minska de negativa effekterna av långvarigt sittande. För barn är rekommendationerna att vara fysiskt aktiva minst 60 minuter varje dag. I Halland är andelen av befolkningen som når rekommendationerna om fysisk aktivitet ca 67 procent. För barn är andelen endast 19 procent (Folkhälsomyndigheten, 2025). Hur stor andel som utgörs av cykling framkommer dock inte. Att öka förutsättningarna för att få fler att regelbundet gå eller cykla, till exempel till och från arbetsplatsen eller skolan, skulle innebära att fler når WHO:s rekommendationer.

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 om ökad andel cykelresor till år 2035 kan bidra till att nå klimatmålen om överflyttningen framför allt sker från andel bilresor.

Cykling bidrar till minskade utsläpp

Transportsektorn brottas med att minska sina utsläpp av i första hand växthusgaser, vilka idag uppgår till cirka en tredjedel av de totala utsläppen i Sverige. I Halland står transportsektorn för cirka 45 procent av koldioxidutsläppen (2025:09 Energi- och klimatstrategi för Hallands län, Länsstyrelsen Halland).

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.

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.

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.

I Hallands strategi för hållbar tillväxt 2021 - 2028 beskrivs att i Halland är former för samverkan en central del i många utvecklingsprocesser. Att samplanera infrastruktur, bostadsbyggande, kollektivtrafik, verksamhetsetableringar eller andra delar i samhälls-

bygget, är viktigt för att generera förutsättningar för god samhällsutveckling. För att kunna utveckla Halland och samtidigt minska klimatpåverkan, behövs därutöver förbättrad tillgång till gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Ekonomiskt hållbart

Fysisk aktivitet kan minska risken för en rad olika sjukdomar och förlänga livet. 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 och främja folkhälsan. Likaså kan ökad cykling bidra till lägre utsläpp och luftföroreningar samt lägre bullernivåer och därigenom bidra till en bättre folkhälsa. Städerna blir som en konsekvens mer attraktiva för människor att bo och leva i och vårdkostnaderna kan bli lägre som följd av den ökade folkhälsan. Fler välmående invånare bidrar även till ökad produktivitet vilket gynnar 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.

Rapporten *The Social Cost of Automobility, Cycling and Walking in the European Union* jämför samhällsekonomiska kostnader för bil, cykel och gång i EU. Resultaten visar att cykling ger en nettofördel på motsvarande cirka 2 kronor per kilometer jämfört med bilen tack vare förbättrad hälsa, minskad dödlighet och lägre miljöpåverkan. Om fler resor ersätter bil med cykel kan EU spara hundratals miljarder euro årligen enligt rapportens slutsatser (Gössling, Choi, Dekker & Metzler, 2019).

Cykeln främjar de tre hållbarhetsperspektiven

Agenda 2030, de 17 globala målen och transportpolitiska mål

Att satsa på en fungerande och stabil infrastruktur för cykel ökar tillgängligheten i samhället och bidrar till ett mer hållbart och inkluderande transportsystem. Agenda 2030 stöttar 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. Regional cykelplan bidrar till att uppfylla flertalet av målen, exempelvis Minskad ojämlikhet, Hälsa och välbefinnande, Hållbara städer och samhällen, Hållbar industri, innovationer eller infrastruktur.

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 främst till tre av de 16 nationella miljö kvalitetsmålen:

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

Frisk luft: Att andas in luftföroreningar påverkar hälsan negativt. Vägtrafik är en stor källa till luftföroreningar, framför allt 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 leder till en bättre och hälsosammare luft.

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 cykelleder till en trivsammare miljö med mindre buller och trängsel från bilar som följd.

Transportpolitiska mål

Sverige har ett nationellt transportpolitiskt mål som är viktigt att beakta vid utformning av transportsystemet. 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.

Olycksstatistik

I Halland skadades 1 191 cyklister under 2024 enligt statistik från STRADA, Transportstyrelsens informationssystem för data om olyckor och skador inom vägtransportssystemet. Majoriteten av cyklisterna skadades lindrigt, 50 personer blev allvarligt skadade och ingen omkom. Antalet inrapporterade cykelolyckor i STRADA mellan 2022–2024 ligger mellan 1 100–1 200 olyckor om året. Mer statistik finns att ta del av i det cykelbokslut som Region Halland årligen tar fram.

När någon kör omkull med cykel är det vanligen huvudet som får ta 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 cykelhjälm användning är att minst 70 procent av cyklisterna ska använda hjälm till år 2020.

I Halland använder ungefär hälften av alla cyklister hjälm enligt NTF:s mätning från år 2019 och tidigare år. Den nationella siffran är cirka 48 procent. Användningen av cykelhjälm ligger på en relativt låg nivå och det finns stor potential att öka användningen.

1 191 cyklister skadades i Halland under 2024

Potential för ökad cykling

Människor i olika åldrar cyklar, vilket innebär att erfarenheter och kunskap av att cykla skiljer sig åt. Syftet med cykelfärden varierar också. Därför behöver det planeras för olika typer av behov beroende på målgrupp.

Cykeln brukas i olika syften. 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, med olika typer av cykelfordon. Cyklisters krav på infrastrukturen kan skilja sig när det kommer till bland annat bredd, underlag, belysning och gena stråk.

Det finns en lång tradition av att mäta och följa upp utvecklingen av kollektivtrafik och biltrafik, men när det gäller cykling saknas det bra och heltäckande undersökningar, data och uppföljningar (Nationellt cykelbokslut, 2023). 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 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 och redan idag går 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 åttodel 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. Elcyklar är numera en naturlig del av cykelutbudet och användningen av elcykel ersätter ungefär till hälften de bilresor som annars skulle gjorts. Den andra hälften ersätter kollektivtrafik, vanlig cykel eller gång (Nationellt cykelbokslut 2019).

Potential för arbets- och studiependling med cykel

I Halland finns en stor potential till ökat cyklande, främst i tätort men även mellan tätorter. Under 2025 uppdaterades Region Hallands cykelpotentialstudie vars syfte är att visa vart den största potentialen för arbets- och skolpendling finns. I diagrammet nedan går det att ta del av studiens resultat som anger andelen av befolkningen i Halland som kan cykla hela vägen till arbetet på 15, 20, 30 respektive 45 min. Potentialkartan visar potentialen per stråk och har använts som underlag vid prioritering av cykelobjekt.

43 procent av den halländska befolkningen kan nå sin arbetsplats inom 30 minuters cykling. Störst potential för kortare sträckor på 15 minuter mellan bostaden och arbetsplatsen finns i Halmstads och Hyltes kommuner. För längre cykelresor upp till 45 minuter finns det viss potential i samtliga kommuner.

43 % av befolkningen i Halland kan cykla till arbetet inom 30 minuter

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 54 procent kvinnor och 46 procent män. Med elcykel ökar potentialen för hur många som kan nå sin arbetsplats inom 30 minuter till hela 50 procent.

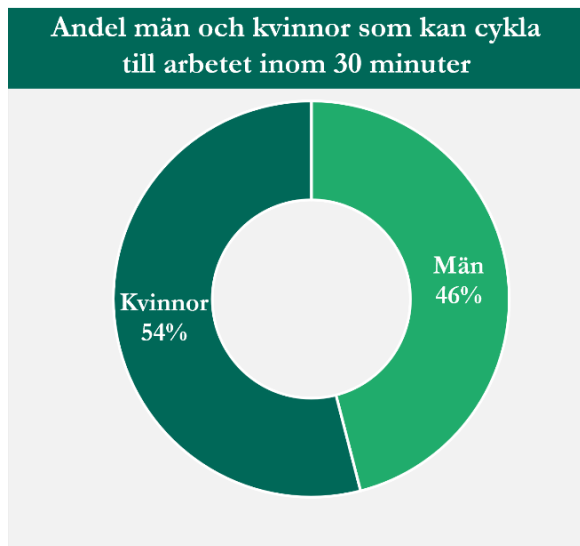


Bild 2. Tabell som visar andelen män och kvinnor i Halland som kan cykla till arbetet inom 30 minuter

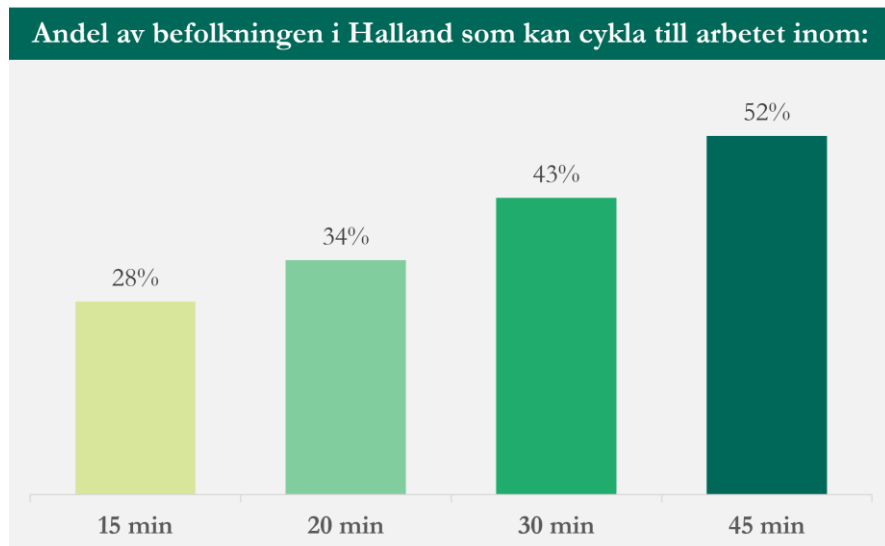


Bild 3. Tabell som visar andel i Halland som kan cykla till arbetet inom olika tidsintervaller

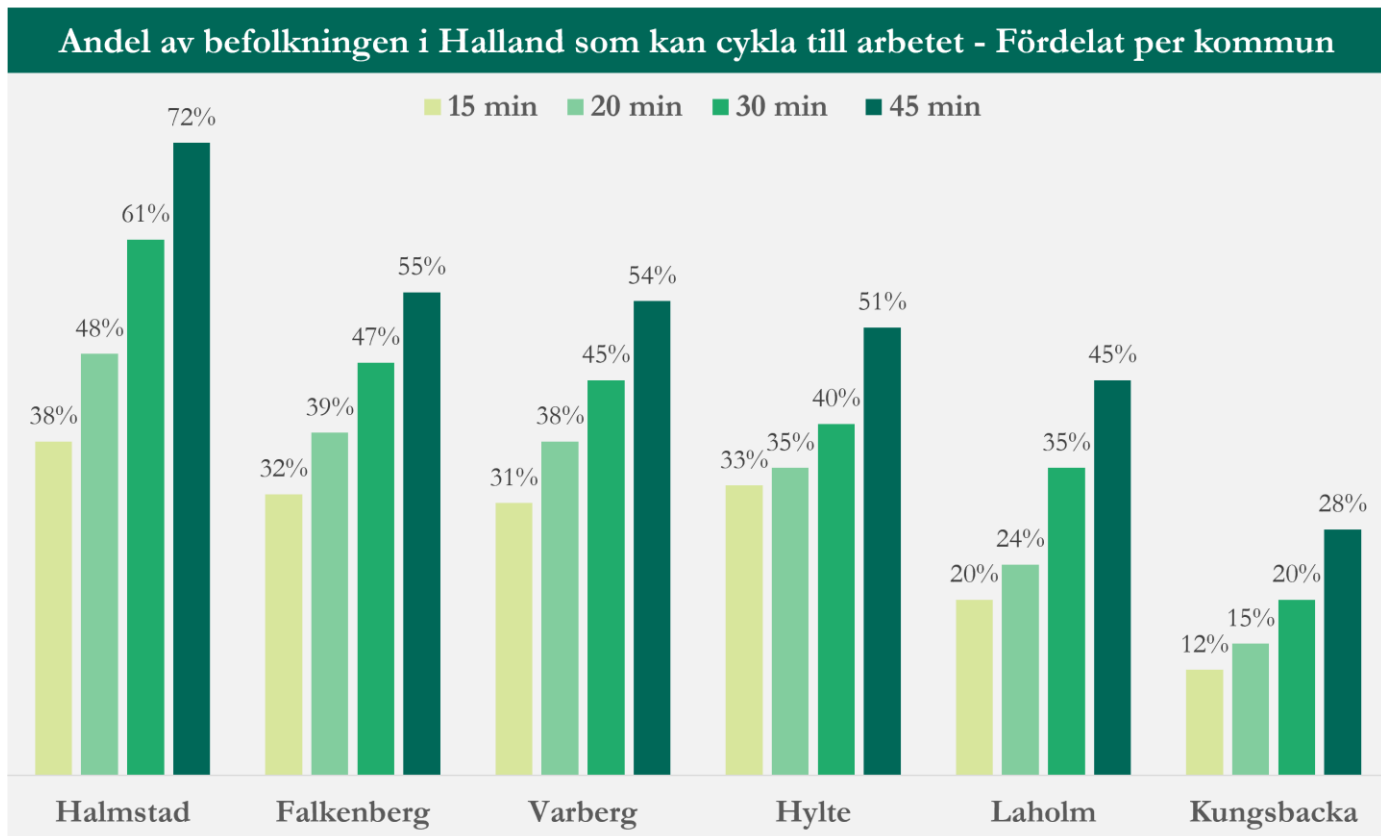


Bild 4. Tabell som visar andel i Halland som kan cykla till arbetet inom olika tidsintervaller – Fördelat per kommun

Skolpendling

En stor andel av Halländska elever i grundskolan årskurs F-9 bor i nära anslutning till skolan. I årskurs F-3 bor 61 procent inom 2 kilometer mellan bostad och skola. För eleverna i årskurs 4 - 6 är 68 procent bosatta inom 3 kilometer från skolan. 60 procent av eleverna i årskurs 7 - 9 bor högst 4 kilometer från skolan.

Vad gäller gymnasieelever kan 49 procent cykla till skolan inom 30 minuter. För korta sträckor på 15 och 20 minuter kan 32 procent, respektive 38 procent av gymnasieeleverna nå skolan på cykel.

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 sommargäster och turister. I Halland växer antalet cykelturister för varje år, inte minst längs Kattegattleden, en 390 kilometer lång havsnära cykelled mellan Helsingborg och Göteborg. Kattegattleden är den första nationella turistcykelleden i Sverige och invigdes 2015. Leden genererar årligen cirka 75 000 gästnätter med en turistekonomisk omsättning på cirka 100 miljoner kronor (Region Halland, 2025). Kattegattleden spelar en stor roll för cykelturism och besöksnäringen i Halland.

Cykelturism bidrar med tillväxt och stärker Halland som besöksmål. En ökad turism ger möjlighet för företag i Halland att utveckla upplevelser och erbjudanden längs med lederna. I Halland och i angränsande län finns det cykelleder som bidrar till målet om en ökad cykling. Den nationella cykelleden Ätradalsleden löper genom Halland och den regionala cykelleden Hylteleden sträcker sig genom Hylte och Halmstads kommun.

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.

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 besökslän

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 2035.

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. Då ny cykelinfrastruktur planeras och byggs behöver det även kompletteras med insatser som kan påverka beteendet hos de som rör sig i transportsystemet. Dels för att öka kännedomen om nya satsningar och dels för att ge kunskap om fördelarna med att använda cykel och vilka vinster det kan ge för individen och samhället.

Infrastruktur är en självklar grundförutsättning för att fler ska välja att använda cykel som transportmedel. Dock ska insatser som ingår i steg 1 och 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 fokusområden med tillhörande förslag på insatser för att komplettera nya infrastrukturinvesteringar.

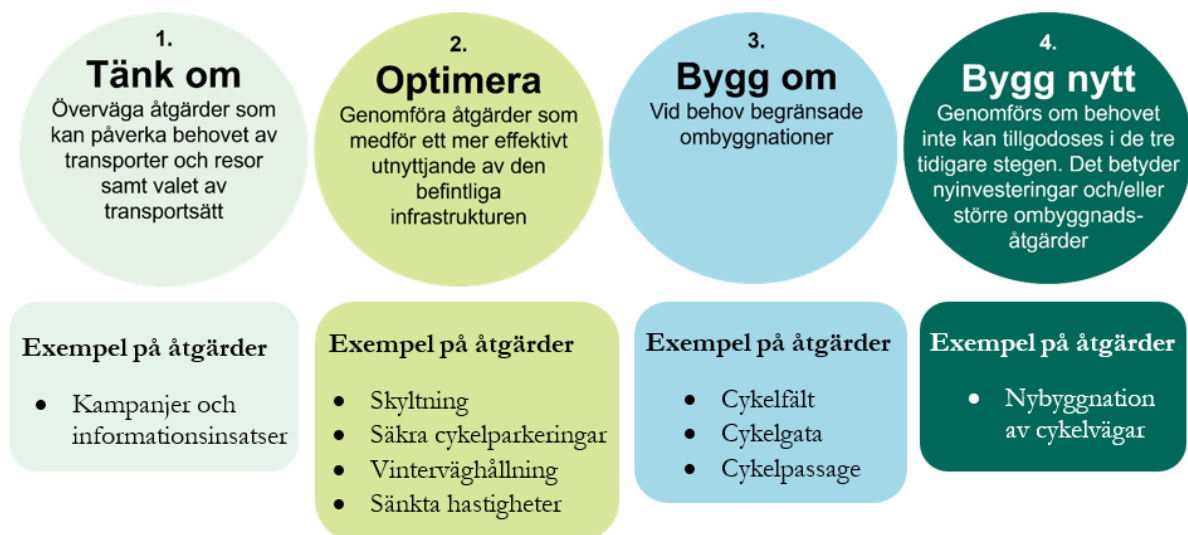


Bild 5. Fyrstegsprincipen med exempel på åtgärder

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.

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 fokuserar på den totala sträckan från dörr till dörr. 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. Det är 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. Region Halland har tagit fram en närhets- och potentialstudie för kombinerade cykel- och kollektivtrafikresor.

Cykel i kombination med kollektivtrafik kan bli ett minst lika tidseffektivt, attraktivt och bekvämt val, jämfört med bilen. Försök med regional busstrafik visar att andelen anslutningsresor ökar när det anläggs en cykelparkering vid en bytespunkt. Det optimala är att ha cykel tillgång både före och efter resan i kollektivtrafiknätet. Genom bra cykelparkering, möjlighet att ta med cykeln på färdmedlet eller lånecykelsystem kan resandet med kollektivtrafiken öka. Cykelinfrastruktur ska vara en naturlig del i planeringen av hållplatser.

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.

Hela resan-perspektivet utgår från hela resan dörr till dörr

Kommunala planer och strategier i Halland

Kommunerna 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 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 och samarbeta 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.

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.

Samverkande insatser för att öka det hållbara resandet

För ett hållbart resande med minskad miljöbelastning och trängsel behöver fler resor ske med kollektivtrafik och cykel i stället för med bil. En ökad tillväxt ger ett ökat resbehov vilket gör att en satsning på utbudet av kollektivtrafiksystemet behöver gå hand i hand med insatser där flera aktörer har rådighet.

Insatser och åtgärder med inriktning mot att stödja ett hållbart resande genom att påverka attityder och beteenden är fortsatt viktiga att arbeta med i bred samverkan. Det kan bidra till att nya resenärer börjar använda kollektivtrafiken och att marknadsandelen ökar. Det handlar också om att främja hållbart resande handlar genom att planera för nybyggnation av bostäder i närheten av stråk. När det byggs bostäder i kollektivtrafikhöjda lägen höjs ofta bostadsområdets attraktivitet som ökar underlaget för kollektivtrafiken, vilket kan motivera ytterligare satsningar i kollektivtrafiksystemet.

Prioriterade fokusområden

För att arbeta strategiskt med cykel och nå det övergripande målet med ökad andel cykelresor i Halland till 2035 har ett antal fokusområden med insatser tagits fram. 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 olika insatser för att nå det övergripande regionala cykelmålet. Insatserna är tänkta att genomföras under den tidsperiod som planen 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 cykelfrågor på en regional nivå så är fokusområdena med tillhörande förslag på insatser viktiga redskap.

Fokusområde: Cykel som ett hållbart transportmedel

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 Västtrafiks projektplattform som arbetar med hållbara kombinationsresor och inte minst cykeln som transportmedel. Olika delprojekt genomförs och kunskapsutbyte möjliggörs genom nätverksträffar.

Insatser:

- Ta fram underlag med fokus på nuläge över hur många och vilka som cyklar i Halland
- Ta fram och genomföra attityd- och beteendepåverkande kampanjer
- 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, och dels om befintliga cykelvägars funktion, säkerhet och vikten av att bibehålla en hög driftstandard året runt. 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 cykelhjälmar behöver också kommuniceras och belysas.

Insatser:

- Utforma cykelvägar efter cykelns och cyklistens behov och särskilt beakta barnens 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
- Kommunicera och belysa 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 tillgängliggöras. För att uppnå det övergripande målet gäller det att arbeta med steg 1 och 2-åtgärder, men också att arbeta för att kombinera färdmedel ur ett hela resan-perspektiv.

Insatser:

- 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:

- Kontinuerligt uppdatera cykelvägnätet i Halland till Nationell vägdatabas (NVDB).
- Samverka i arbetsgrupp kring cykelplanering med deltagande från kommunerna i Halland, Region Halland och Trafikverket
- Sprida kunskap om cykling i Halland, bland annat i form av seminarium och kampanjer
- Samarbeta i framtagandet eller uppdateringen av kommunala cykelplaner och strategier

Fokusområde Samverkan kring turism- och rekreationscykling

Cykelturism har ökat betydligt de senaste åren och allt fler väljer cykel som färdmedel på semestern men också i form av rekreation. Cykelturism bidrar med tillväxt och stärker Halland som turistlän.

Insatser:

- Samverka kring utveckling och tillskapande av regionala och nationella cykelleder

- Arbeta för vidareutveckling av Kattegattleden
- Öka tillgängligheten till och synliggöra befintliga rekreations- och turiststråk i Halland
- Främja samverkan mellan olika aktörer inom turistbranschen

Cykelbokslutet – en årlig uppföljning av regional cykelplan

Det finns 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 det årliga regionala cykelbokslutet går det att identifiera framtida behov som till exempel utredningar, analyser, ny infrastruktur eller insatser för att främja hela resan. Bokslutet är en nulägesanalys och en sammanställning tas fram årligen utifrån de olika fokusområdena i syfte att utgöra ett underlag för vidare arbete med cykelfrågorna.

Boksluten finns att ta del av på Region Hallands webbplats.

Cykelbokslutet följer upp arbetet med cykelplanen

Planering, byggande och underhåll

Den regionala cykelplanen är en viktig del av den regionala planeringen av infrastruktur. I kapitlet redogörs det för hur planeringssystemet är upplagt och hur prioriteringen av nya cykelsträckor har gjorts för den regionala cykelplanen.

Planeringsprocessen

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 tre år. När ett projekt kan starta 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). Medfinansieringsavtal för utredning och produktion tas fram mellan kommunerna och Trafikverket och det finns möjlighet för kommunerna att med egen finansiering göra tillägg utöver grundläggande standard.

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.

Drift- och underhåll av infrastruktur

Infrastruktur, trafiksäkerhet och drift- och underhåll är en del av den strategiska planeringen. Säkra cykelparkeringar och bra vägvisning gör att fler väljer att cykla och kan lämna sin cykel vid kollektivtrafikens bytespunkter. Ett bra underhåll av cykelvägarna ger säkrare cykling och ansvaret är fördelat på flera olika väghållare.

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. Nästan åtta av tio cykelolyckor i Sverige är singelolyckor (VTI 2025) och ungefär 30 % av dessa beror på lågfriktionsunderlag som snö, is, grus eller våta löv. 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 transportmedel. Underhållet behöver ske kontinuerligt och ha en systematisk uppföljning. Därför finns behov av en tydlig prioritering av åtgärder så att de genomförs där de gör störst samhällsekonomisk nytta. Även aktuella cykelflödesmätningar och olycksstatistik är betydelsefulla för att veta var drift och underhåll behövs mest. 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. Så snart snö och is försvunnit på cykelvägar behöver de sopas rena. Mellan april och september är lösgrus den vanligaste olycksorsaken. I de södra delarna av Sverige, där barmarksförhållande råder även under vintermånaderna, behöver sandupptagning ske även under denna period. Information till medborgare om vilka vägar som underhålls är väsentligt för vetskap om när det är säkert att cykla till skola och arbete.

Cykelparkering och vägvisning

Ett sätt att öka tillgängligheten för cyklisten är att ha bra och säkra cykelparkeringar vid målpunkter. 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 cyklisterna använda bättre cyklar och fler börja bruka cykeln. Cykelparkeringar är mycket yteffektiva i jämförelse med bilparkeringar. 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.

Prioritering av 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 är det redan enkelt 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.

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

Flera av fokusområdenas insatser 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 att ta fram prioriterade sträckor

Region Halland, de halländska kommunerna och Trafikverket har tillsammans arbetat fram 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 underlagsmaterial och motivera objekten i respektive kommun. Utifrån kriterierna har det genom dialog med respektive kommun gjorts en helhetsbedömning för varje cykelsträcka.

En sträcka har möjlighet att uppfylla flera perspektiv eller kriterier, vilket är en fördel. Kommunerna fick i uppdrag att ta fram upp till två prioriterade sträckor per kommun under planperioden. I regel har fler sträckor spelats in, och ibland som sammanlagda paket, vilket tyder på att behovet av investeringar i regional cykelinfrastruktur är stort. Även förslag till framtida satsningar finns beskrivna.

Det finns material som är framtaget för att öka kunskapen om cykelns förutsättningar i Halland och var nya cykelvägar bäst behövs. Ett av de viktigaste underlagen är den cykelpotentialstudie som togs fram av Region Halland 2025. Den redogör var det finns potential för många att cykla till arbete och skola och i kartmaterialet 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.

Kågessonmodellen 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 hur långt avstånd det är mellan orter och hur många invånare som finns på respektive ort.

Perspektiv att väga in

Utöver ovanstående analyser och underlag finns det fler perspektiv att lyfta in när cykelobjekten ska prioriteras. Perspektiv som det har tagits hänsyn till 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.

Finansieringsprinciper och åtaganden

Sedan en lång tid tillbaka har med- och samfinansiering av statlig transportinfrastruktur förekommit i Halland. Trafikverket har ett generellt uppdrag att pröva möjligheterna till medfinansiering för statlig infrastruktur och det har blivit vanligare med gemensam finansiering i olika former.

- Utbyggnad av cykelvägar innebär att det skapas både regionala och kommunala nyttor. Cykelvägarna i Halland finansieras därmed till 50 procent genom medel i regional plan och till 50 procent av berörd kommun, genom kommunal medfinansiering till statlig infrastruktur.
- Kommunerna har möjlighet att ansöka om statlig medfinansiering för åtgärder på kommunalt vägnät för trafiksäkerhets-, miljö- och kollektivtrafikåtgärder. Upp till 50 procent medfinansiering kan beviljas utifrån årliga tillgängliga medel i regional infrastrukturplan. Ansökan görs årligen till Trafikverket. Ansökan för kollektivtrafikåtgärder går via Hallandstrafiken.
- Utöver cykelpotten i regional infrastrukturplan finns även en pott för trimningsåtgärder som inkluderar trafiksäkerhetshöjande investeringar. Då det finns behov en planskild korsning för cyklister bör åtgärden i regel ingå som en del av ett nytt cykelobjekt. Då det gäller fristående trafiksäkra kopplingar i ett redan befintligt cykelsystem, får det bedömas från fall till fall kring vilken pott som används, utifrån åtgärdens samlade nytta.

Infrastrukturåtgärder 2026 - 2035

I den regionala infrastrukturplanen ”Transportinfrastruktur för en hållbar utveckling i Halland 2026 - 2037 finns 290 miljoner kronor avsatta till cykelåtgärder. Med kommunal medfinansiering finns då totalt 580 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 trafiksäkerhetshöjande åtgärder på kommunalt vägnät, där flera nya kommunala cykelvägar inryms.

Kostnaden för att bygga cykelväg varierar utifrån varje enskilt objekt beroende av exempelvis markförhållanden, arkeologi och planläggningstyp. Som schablonkostnad i tidigt planeringsskede används i denna plan 15 000 kr/löpmeter som kostnadsberäkning. Summan inkluderar allt från inledande planering till driftsatt cykelväg och är framtagen av Trafikverket Västra regionen.

Det finns ett behov av att, utöver de prioriterade objekten i regional cykelplan, bygga fler cykelvägar längs regionalt vägnät. Det kan röra sig om investeringar som är utpekade ur ett kommunalt perspektiv eller objekt som inte riktigt bedöms svara upp mot de regionala prioriteringskriterierna. Kommunerna kan själva helfinansiera dessa investeringar. Trafikverket behöver avsätta tillräckliga resurser för planering och genomförande även för dessa objekt.

Pågående projekt

Nedanstående projekt prioriterades i den förra regionala cykelplanen och är inte färdigbyggda. Det innebär att cirka 130 av de 290 miljoner kronor som nu finns avsatta för cykelvägar redan är in-tecknade till pågående projekt:

- Anneberg - Lindome. Väg 970. Kungsbacka kommun
- S. Rågelundsvägen - Lurendalsvägen. Frillesås. Väg 845. Kungsbacka kommun
- Löftaån - Lycketorpsvägen. Stråvalla norrut. Väg 845. Varbergs kommun
- Veddige - Derome, etapp 1. Väg 41. Varbergs kommun
- Stensjö - Ugglarp. Väg 610. Falkenbergs kommun
- Hyltebruk längs Järnvägsgatan/Hässlehultsgatan. Väg 871. Hylte kommun (omtag)
- Holm - Kvibille längs Göteborgsvägen. Väg 612/601/678. Halmstads kommun.
- Våxtorp - Sandvad. Väg 24. Laholms kommun

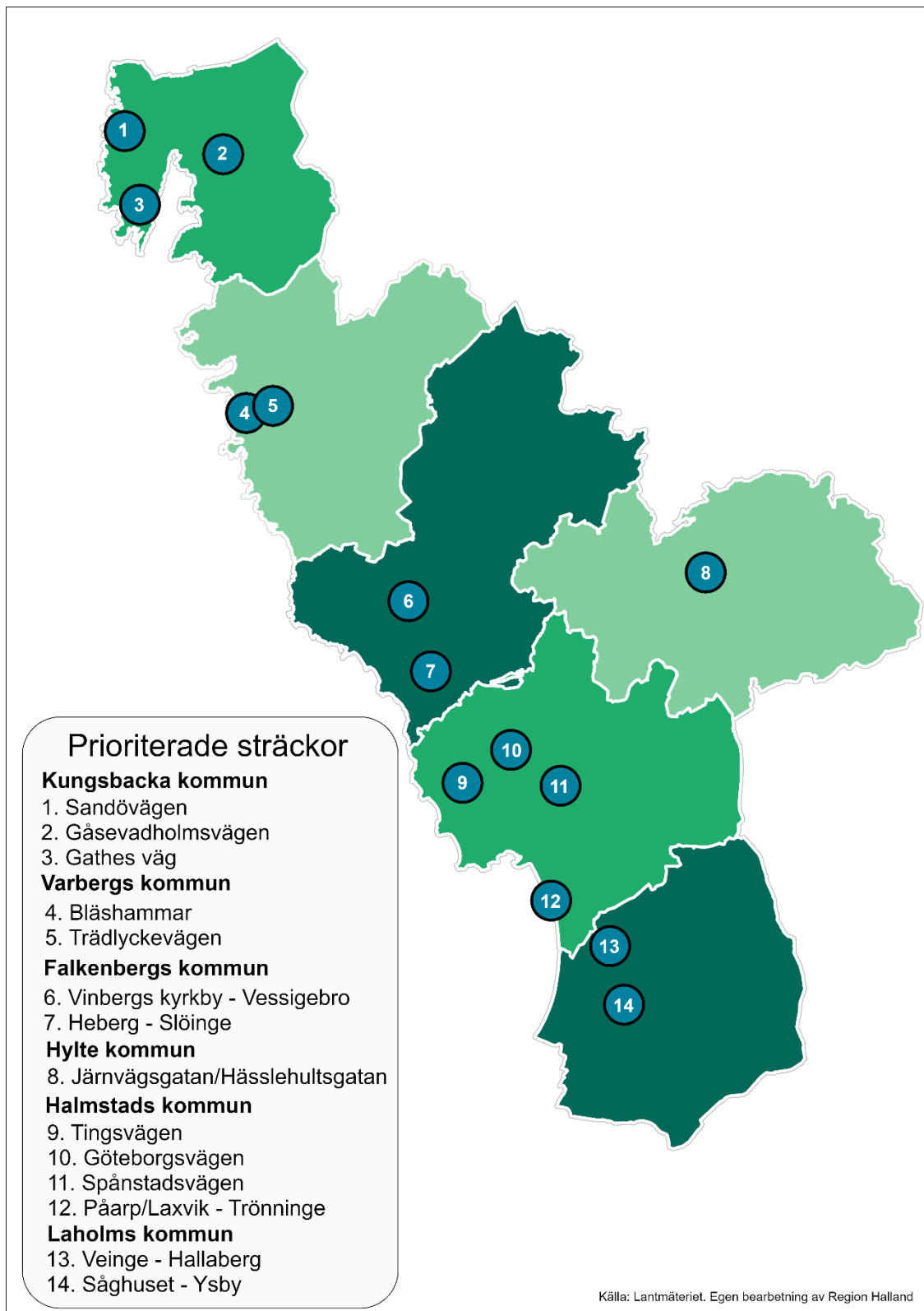
Inspel av cykelobjekt till nationell infrastrukturplan

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 transportinfrastruktur. Det är främst längs väg 26 och E6 som Trafikverket tidigare har identifierat avsaknad av cykelvägar, med potential till en ökad andel arbets- och skolpendling. Ur ett regionalt perspektiv prioriteras nedanstående sträcka högt.

Halmstad-Åled, väg 26, Halmstad kommun. Längd: 8 km

Sträckan är en felande länk i cykelvägnätet. I dagsläget finns koppling mellan Åled och Sennan samt mellan Sennan och Oskarström men inte in mot Halmstad. Detta är ett prioriterat cykelstråk i Halmstads översiktsplan och åtgärden ökar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. En cykelväg mellan Halmstad och Åled skulle främja arbetspendling, skolpendling, fritids- och serviceresor och rekreation med cykel. Åled är en utvecklingsort enligt översiktsplanen och det finns möjlighet att nå arbetsplatser i både Åled och Halmstad, samt i industriområdet Kårarp, med cykel. Det planeras även för ett nytt industriområde i Älvasjö längs med sträckan.

Prioriterade sträckor



Kungsbacka kommun

Sträcka 1: Sandövägen, väg 950

Längd: 1 300 meter

Beskrivning: Sträckan är en saknad länk i cykelvägnätet och gynnar fritidsresor till Sandö naturreservat med badplats och hamn. Skapar även tillgänglighet till förskola.

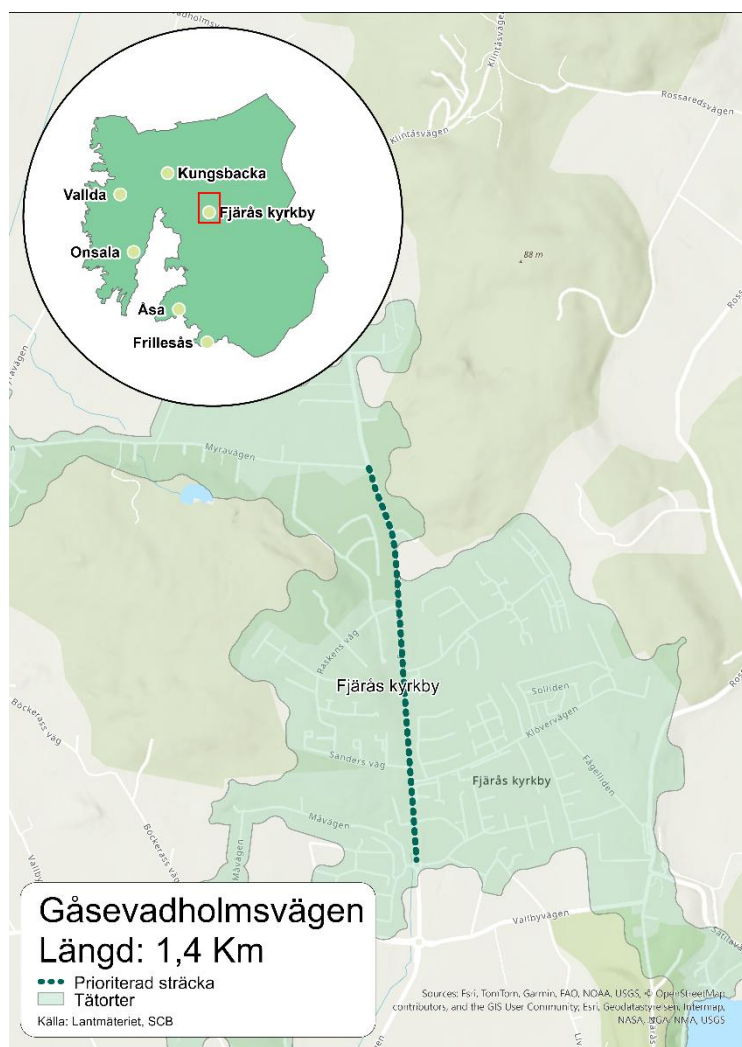
Sträcka 2: Gåsevadholsvägen i Fjärås kyrkby, väg 932

Längd: 1 400 meter

Beskrivning: Saknad länk genom Fjärås tätort. Kopplar ihop Fjärås med de nya gång- och cykelbanorna längs Vallbyvägen och Varbergsvägen vidare in till Kungsbacka



Karta 1: Sandövägen



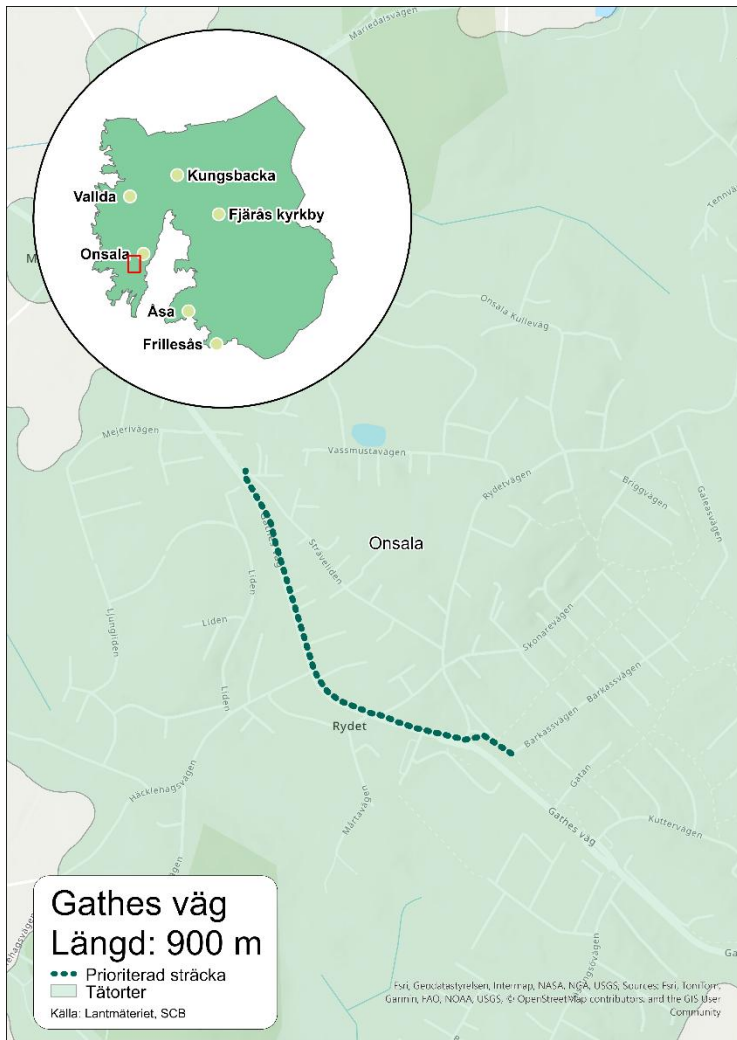
Karta 2: Gåsevadholsvägen

Kungsbacka kommun forts.

Sträcka 3: Gathes väg i Onsala, väg 942

Längd: 900 meter

Beskrivning: Sträckan är en saknad länk i cykelvägnätet och gynnar skolresor. Den nya sträckan förbättrar även tillgängligheten till Rydets idrottsplats och är en del av Kattegattleden.



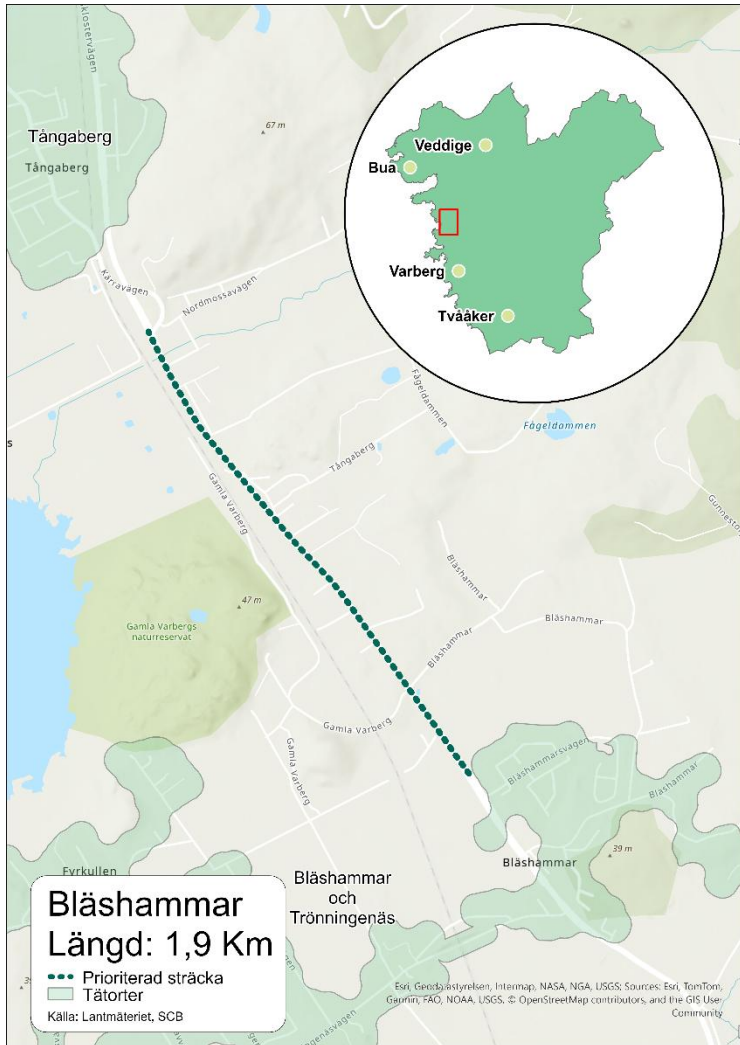
Karta 3: Gathes väg

Varbergs kommun

Sträcka 4: Bläshammar längs väg 845

Längd: 1 900 meter

Beskrivning: Från Bläshammar till väg 802. Ny skola i Tångaberg innebär omläggning av skolområden och att elever från Bläshammar ska ta sig till skola i Tångaberg. Genom en cykelväg längs väg 845 skapas en säker skolväg.

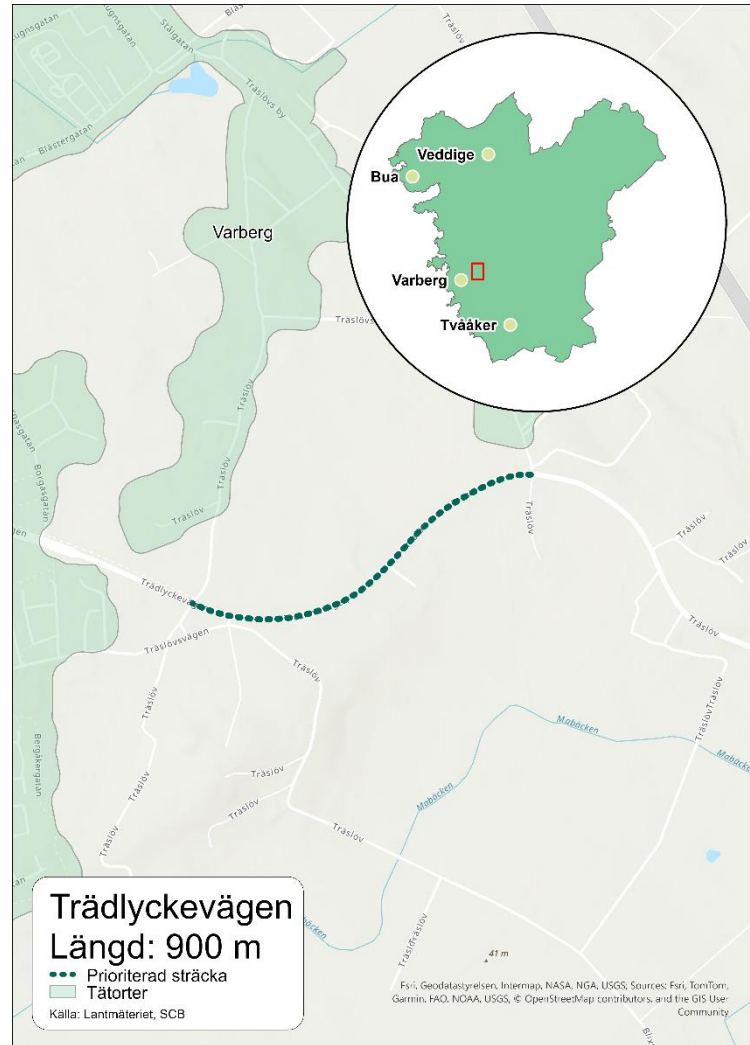


Karta 4: Bläshammar

Sträcka 5: Trädlyckevägen längs väg 765

Längd: 900 meter

Beskrivning: Längs Träslövsvägen/väg 765 från befintlig cykelväg vid Trädlyckevägen till koppling mot Havåsvägen. Ger en förbättrad cykelkoppling mot Havåsvägen och vidare till Hunnestad och Gödestad via cykelfarbara landsvägar och Åkullaleden.



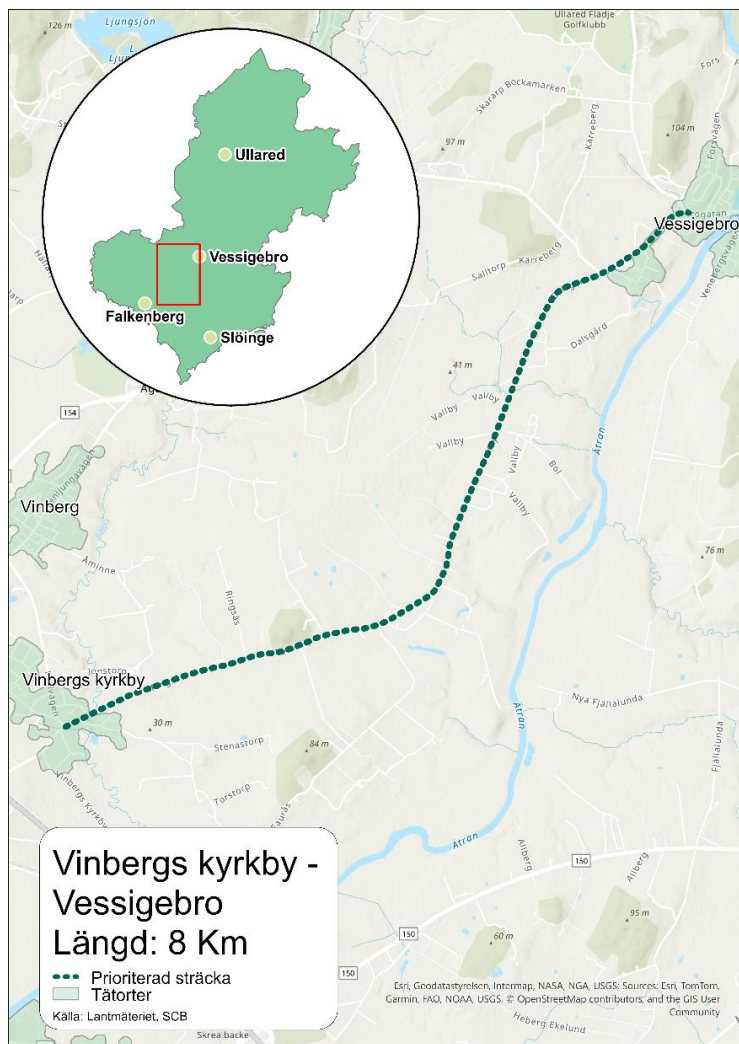
Karta 5: Trädlyckevägen

Falkenbergs kommun

Sträcka 6: Vinbergs kyrkby – Vessigebro, väg 700

Längd: 8 000 meter. Behov av etappindelning

Beskrivning: Sträckning: Vinbergs kyrkby – Vessigebro (i Vinberg Kyrkby finns anslutning till befintligt GC-nät).

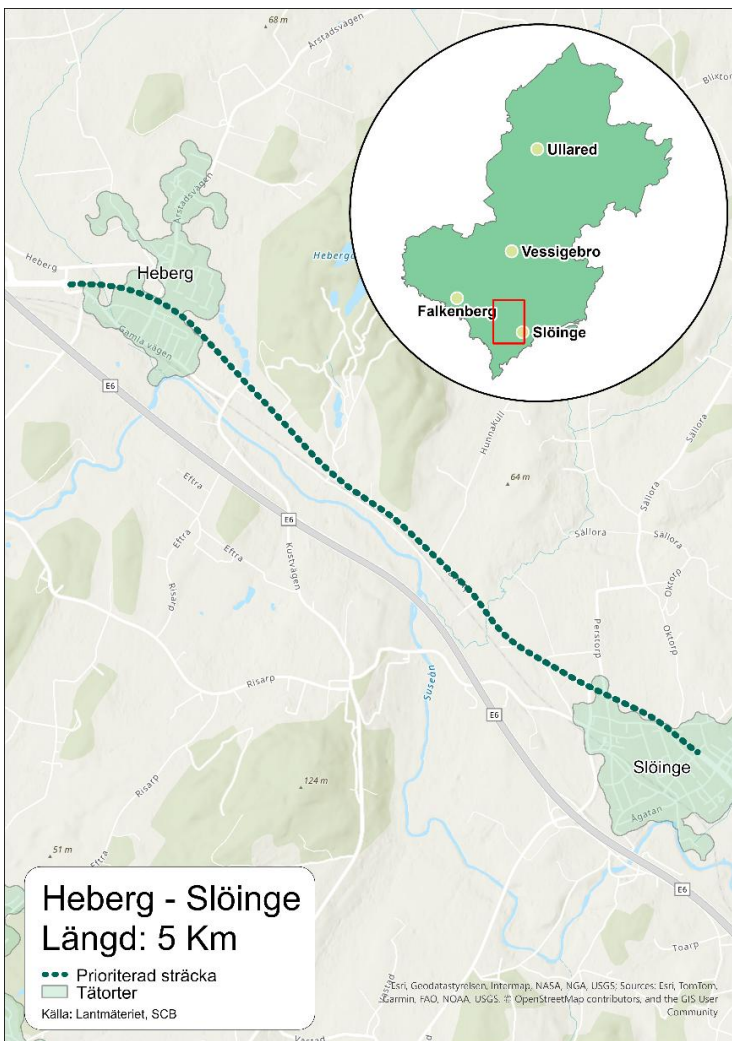


Karta 6: Vinbergs kyrkby - Vessigebro

Sträcka 7: Heberg- Slöinge längs väg 601

Längd: 5 000 meter

Beskrivning: Sträckning: Heberg cirkulationsplats – Slöinge. Senare möjlig förlängning Slöinge - kommungränsen mot Halmstad. Åtgärden är kostnadseffektiv då det främst handlar om att använda ena vägrenen till säkrare cykling genom räcketåtgärder



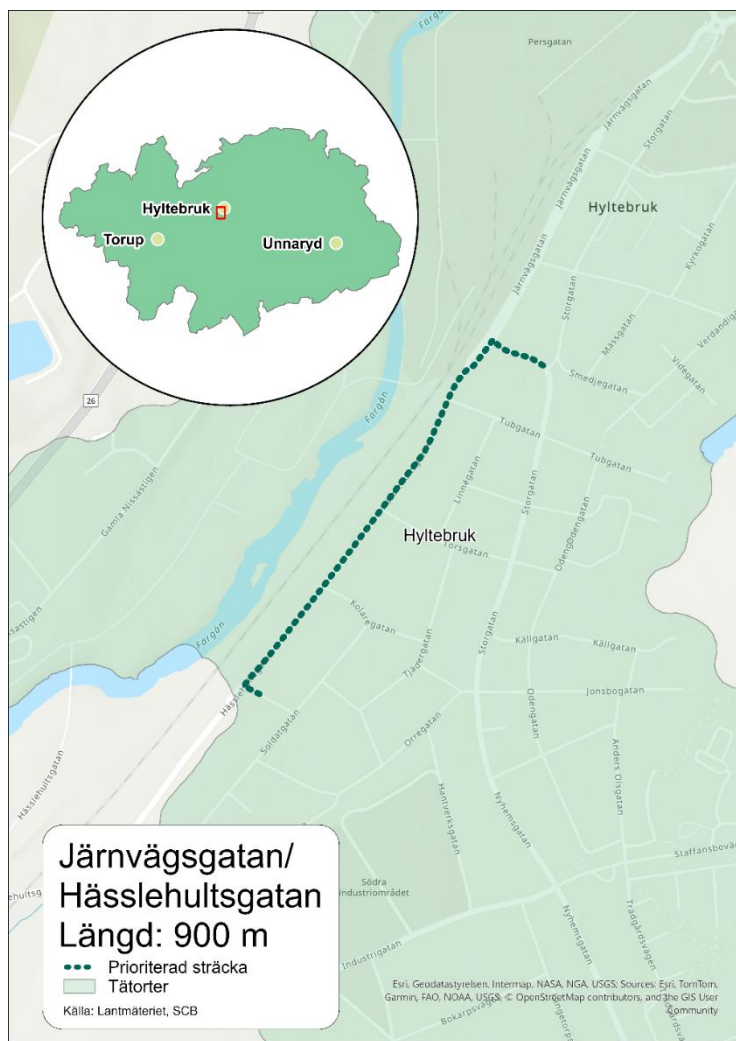
Karta 7: Heberg - Slöinge

Hylte kommun

Sträcka 8: Järnvägsgatan/Hässlehultsgatan i Hyltebruk

Längd: 900 meter

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



Karta 8: Järnvägsgatan/Hässlehultsgatan

Halmstads kommun

Sträcka 9: Tingsvägen i Harplinge längs väg 614 (skolvägs paket med tre sträckor)

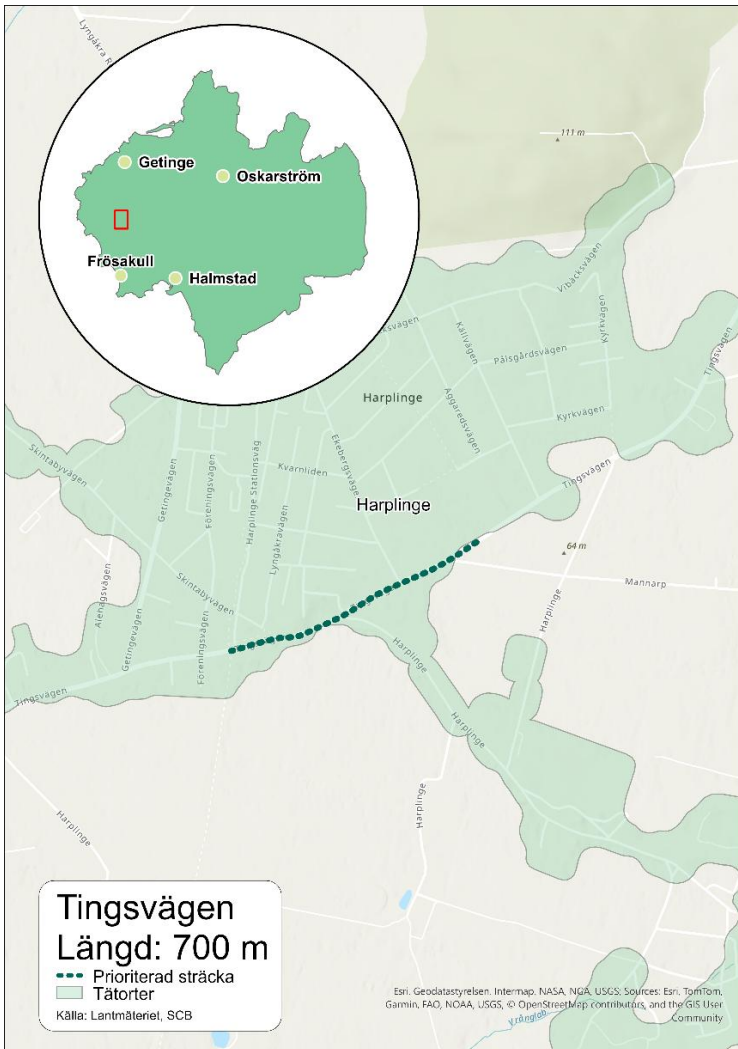
Längd: 900 meter

Beskrivning: Skolväg i tätort där möjligheten för cykling finns men där höga hastigheter på biltrafiken ofta gör att man inte vågar låta barnen cykla

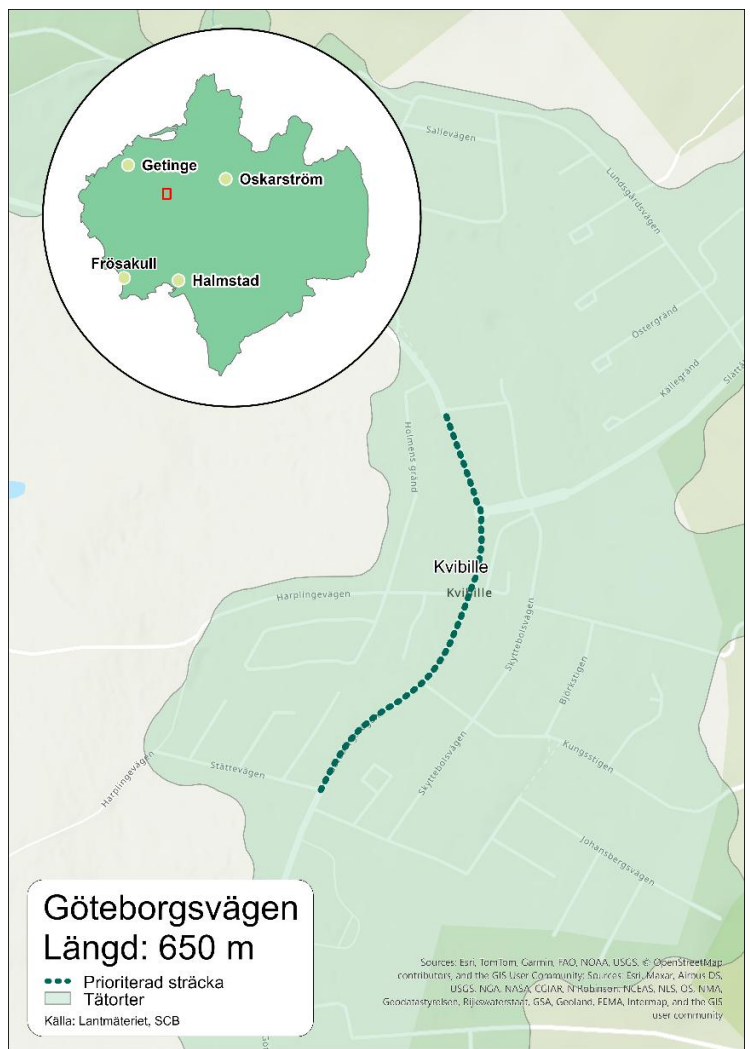
Sträcka 10: Göteborgsvägen i Kvibille längs väg 678 (skolvägs paket med tre sträckor)

Längd: 650 meter

Beskrivning: Skolväg i tätort där möjligheten för cykling finns men där höga hastigheter på biltrafiken ofta gör att man inte vågar låta barnen cykla



Karta 9: Tingsvägen



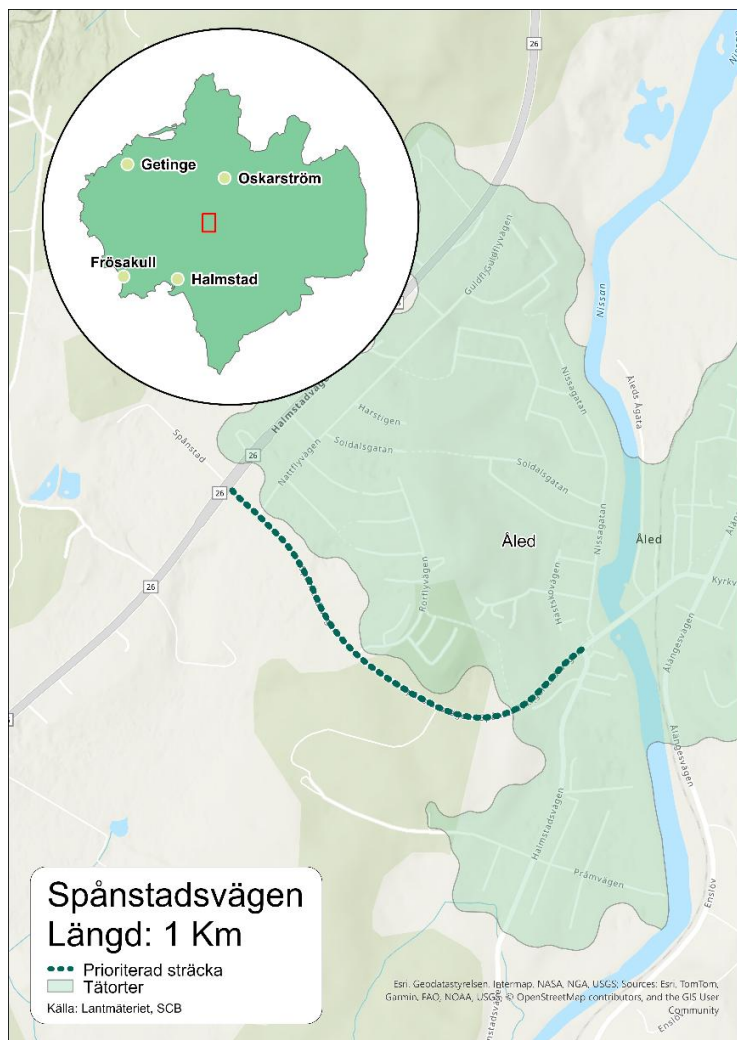
Karta 10: Göteborgsvägen

Halmstads kommun forts.

Sträcka 11: Spånstadvägen i Åled

Längd: 1 000 meter

Beskrivning: Ger tillsammans med nödvändig satsning på gång- och cykelväg längs väg 26 pendlingsmöjlighet från Åled via planerat industriområde i Älvasjö till Halmstad (objektet är avhängigt väg 26 nationell plan)

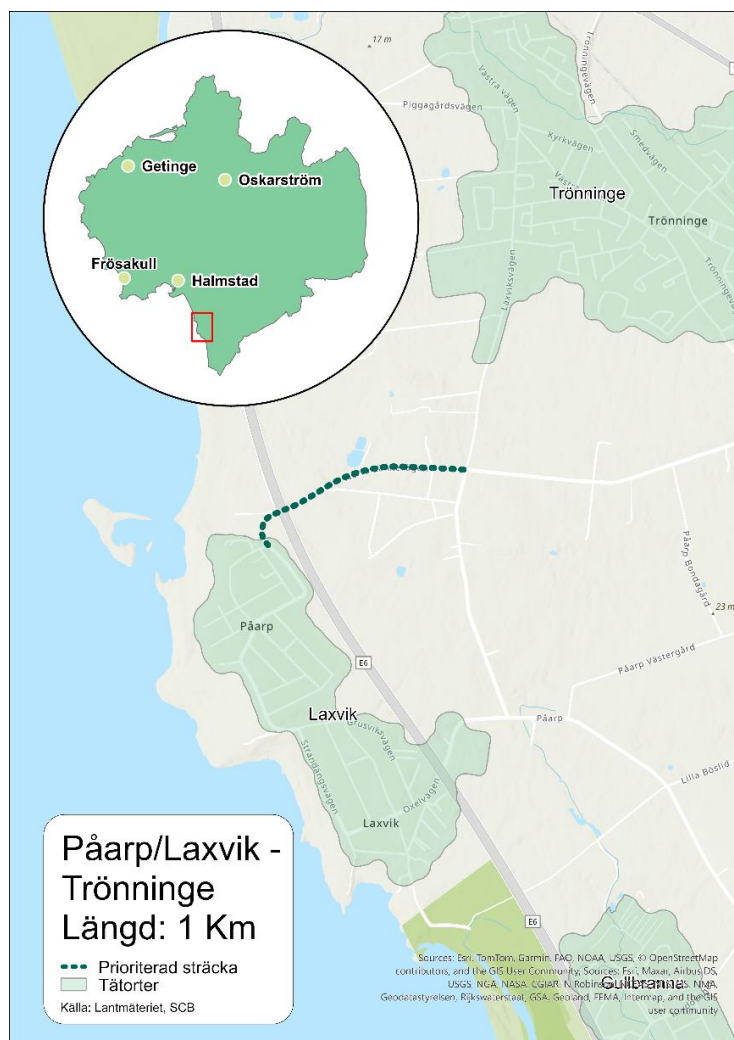


Karta 11: Spånstadvägen

Sträcka 12: Norra Sänkevägen i Påarp/Laxvik längs väg 542 (skolvägspaket med tre sträckor)

Längd: 1 000 meter

Beskrivning: Skolväg utanför tätort där möjligheten för cykling finns men där höga hastigheter på biltrafiken ofta gör att man inte vågar låta barnen cykla



Karta 12: Påarp/Laxvik - Trönninge

Laholms kommun

Sträcka 13: Veinge - Hallaberg längs väg 548

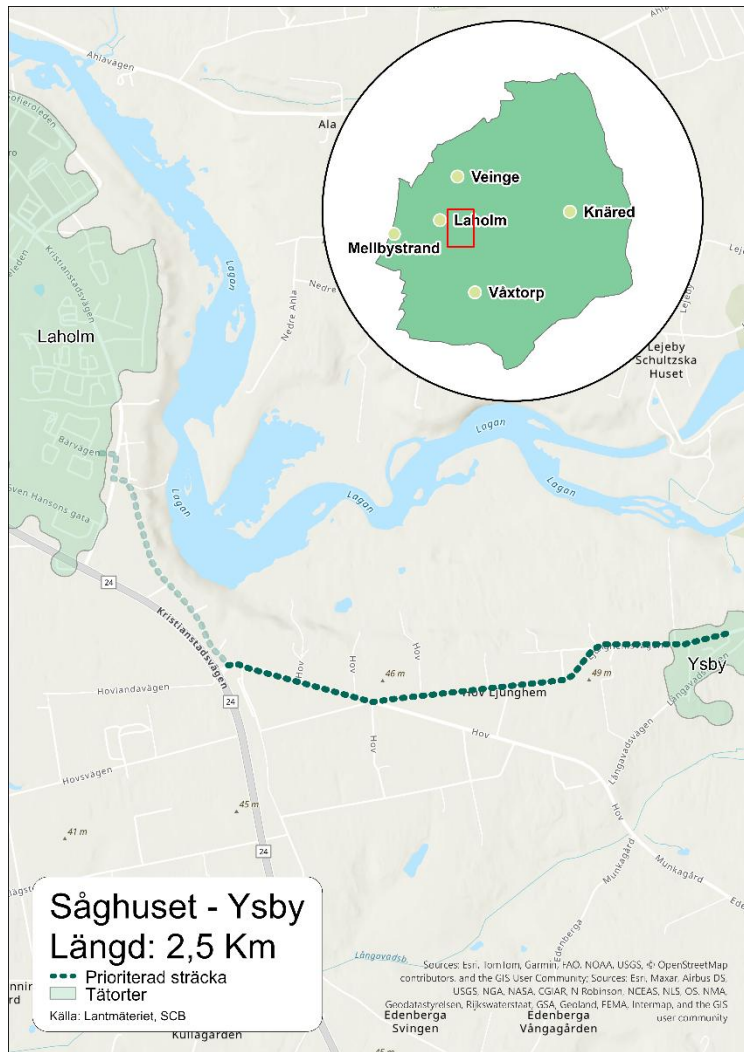
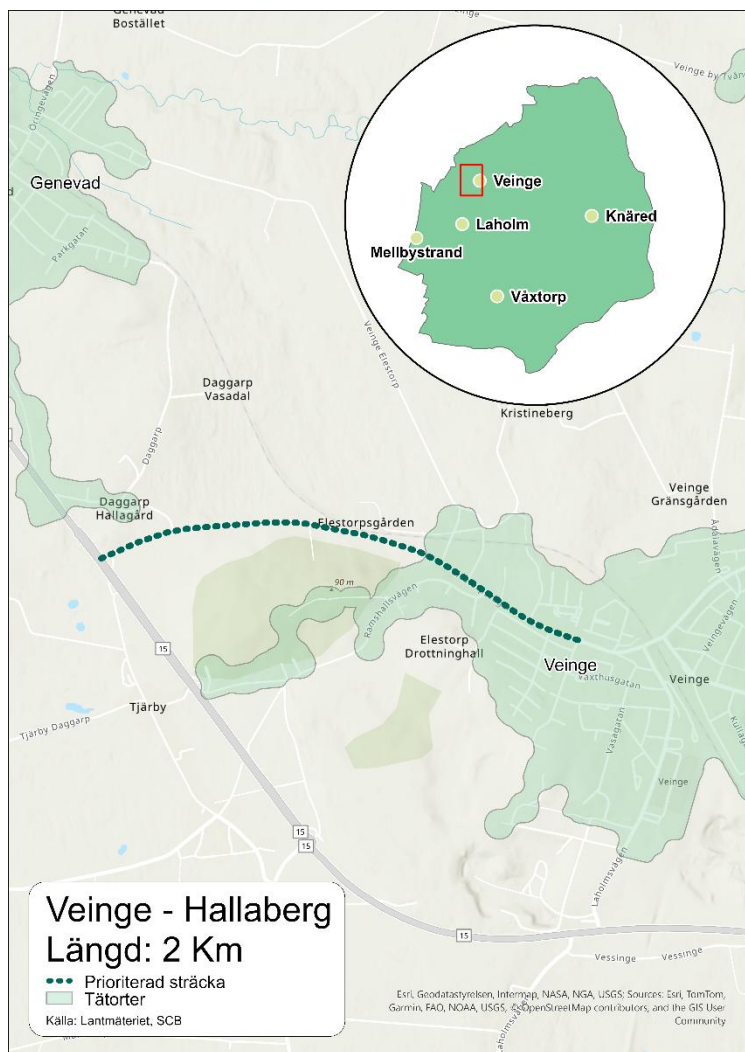
Längd: 1 500 meter

Beskrivning: Knyter ihop västra delarna av Veinge med kommande ny station. Möjlighet till arbetspendling på längre sträcka. Barn- och unga i Genevad samt Tjärby/Daggarp saknar idag möjlighet att på ett säkert sätt cykla till Veinge

Sträcka 14: Såghuset - Ysby längs väg 259 och 530

Längd: 2 500 meter

Beskrivning: God potential för skol- och arbetspendling mellan Ysby och Laholm. Barn- och unga saknar möjlighet att på ett säkert sätt cykla mellan Ysby och Laholm. Gymnasieelever behöver kunna ta sig med cykel till både tåg- och busstation och till Osbecksgymnasiet. Laholms kommun ansvarar för delsträckan längs kommunalt vägnät



Karta 13: Veinge - Hallaberg

Karta 14: Såghuset- Ysby

Framtagande av regional cykelplan

Organisation och samverkan

Arbetet med planering och utformning av cykelinfrastruktur involverar flera aktörer med olika ansvarsområden. 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.

Kommuner

På det kommunala vägnätet är kommunerna väghållare och upprättar i regel kommunala cykelplaner. Kommunens infrastruktuursatsningar på det kommunala vägnätet finansieras med egna kommunala medel. Kommunen kan därutöver ansöka om statlig medfinansiering från Regional infrastrukturplan för satsningar på infrastruktur för trafiksäkerhets- och miljöåtgärder inklusive cykelåtgärder. Utöver de åtgärder som prioriteras i den regionala cykelplanen kan en kommun även göra egna satsningar på cykelvägar längs regionalt vägnätet och åtgärderna finansieras då till 100 procent av kommunen. Åtgärder som görs på det regionala vägnätet ska alltid ske i dialog med Trafikverket.

Trafikverket

Den nationella transportplanen som omfattar nationella vägar, järnvägar och cykelvägar tas fram av Trafikverket på uppdrag av regeringen. Trafikverket är väghållare för det statliga vägnätet, både för nationella och regionala vägar. Investeringsåtgärder som fastställs i den regionala infrastrukturplanen utförs av Trafikverket och avtal behöver tecknas mellan kommunen och Trafikverket då det i regel är Trafikverket som tar fram vägplan och bygger cykelvägen. Trafikverket har ett stort ansvar i att samverka nationellt, regionalt och kommunalt för att utveckla ett hållbart transportsystem.

Region Halland

Region Halland har i uppdrag att upprätta förslag till Regional infrastrukturplan för Halland genom att vara ansvarig länsplaneupprättare. För att konkretisera arbetet med cykelfrågor tar Region Halland även fram en regional cykelplan. I den regionala cykelplanen framgår vilka åtgärder som prioriteras på det regionala vägnätet under planperioden och hur de ekonomiska medlen fördelas. Då Region Halland även är kollektivtrafikmyndighet är en viktig del i arbetet att skapa synergier mellan cykel och kollektivtrafik i syfte att ge bra förutsättningar för hållbart resande.

Cykelplanen är ett resultat av samverkan

Arbetsprocess

Regional cykelgrupp har utgjort arbetsgrupp med representanter från de halländska kommunerna, Trafikverket och Region Halland som gemensamt har uppdaterat den tidigare regionala cykelplanen. Ambitionen har varit att i första hand fylla på med nya prioriterade cykelobjekt men även att se över innehållet i planen i stort.

Cykelgruppen har träffats regelbundet under 2024–2025 och under arbetets gång har kommunerna i Halland och Trafikverket fått lämna inspel angående vilka åtgärder de prioriterar på det statliga vägnätet. Planförslaget gick ut på remiss i november 2025 och Region Halland har sedan sammanställt inkomna yttranden på planen.

Arbetsgrupp

Arbetsgruppen har bestått av deltagarna i Regional cykelgrupp.

Projektansvarig:

Erik Hansson, Region Halland

Arbetsgrupp Region Halland:

Jan Törnell, Daniel Karlsson, Ludvig Simonsson, Desirée Sögaard

Kontaktpersoner i kommunerna och på Trafikverket:

Urban Ericsson, Falkenbergs kommun

Christer Johansson, Halmstads kommun

Camilla Johansson, Hylte kommun

Julia Emqvist, Kungsbacka kommun

Carl Ejwertz, Laholms kommun

Li Hagström och Max Wehlin, Varbergs kommun

Andreas Jansson, Trafikverket Västra regionen



Källförteckning

Text kommer senare

Samhällsplaneringsavdelningen
jan.tornell@regionhalland.se
RS240122

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

