Regional cykelplan Halland 2026 – 2037



Region Halland

Innehåll

Regional cykelplan Halland 2026 - 2037 **1**

Innehåll **2**

Förord **4**

Regional cykelplan för Halland **5**

Planeringsförutsättningar för cykling i Halland **6**

I Halland ska man vilja och kunna cykla 7

Cykel för ett hållbart samhälle och transportsystem **10**

Ekologiskt hållbart 11

Ekonomiskt hållbart 12

Agenda 2030, 17 globala mål och transportpolitiska mål 12

Potential för ökad cykling **15**

Potential för arbets- och studiependling med cykel 15

Skolpendling 17

Fritidsresor till service och aktiviteter 17

Turist- och rekreationscykling 18

Hur får vi fler att cykla i Halland **19**

Fyrstegsprincipen 19

Hela resan-perspektivet 20

Prioriterade fokusområden **23**

Insatser kopplat till fokusområden 23
Cykelbokslutet – en årlig uppföljning av regional cykelplan 25

Planering, byggande och underhåll 26
Planeringsprocessen 26
Drift- och underhåll av infrastruktur 27

Prioritering av åtgärder i cykelinfrastrukturen 28
Processen för att ta fram prioriterade sträckor 28
Infrastrukturåtgärder 30
Kartbilder med prioriterade sträckor 2026 – 2037 32

Framtagande av regional cykelplan 43
Organisation och samverkan 43

Förord

Ett hållbart och attraktivt Halland

I Halland strävar vi efter att skapa ett hållbart och attraktivt samhälle där alla kan leva, bo och verka.

Utvecklingen av ett effektivt, säkert och miljövänligt transportsystem är en nyckel för att nå våra gemensamma mål.

Cykeln spelar en central roll i detta arbete, både som ett hållbart färdmedel och som ett sätt att stärka folkhälsa, rekreation och social gemenskap.

På väg mot ett mer cykelvänligt Halland

Cykeln är ett hållbart och effektivt färdmedel som kan bidra till att minska vår miljöpåverkan, förbättra vår hälsa och öka vår livskvalitet.

Genom att investera i cykelinfrastruktur och främja cykling kan vi skapa ett mer attraktivt och konkurrenskraftigt samhälle till nytta för besökare, invånare och företag.

Målsättningen är att öka andelen cykelresor och förbättra förutsättningarna för cykling i hela länet. Den regionala cykelplanen är en viktig del i arbetet och syftar till att skapa en sammanhållen och långsiktig strategi för cykelutvecklingen i länet.

Cykelplanen omfattar både långsiktiga strategier, fokusområden och prioriterade cykelvägssträckor. Den är resultatet av ett arbete som bygger på samverkan mellan de halländska kommunerna, regionen och Trafikverket.

Planen kommer att spela en viktig roll i utvecklingen av ett hållbart och attraktivt Halland.



Helene Andersson (C), ordförande regionstyrelsens tillväxtutskott

Regional cykelplan för Halland

Regional cykelplan för Halland 2026–2037 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. Planen 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 12-årsperioden. Åtgärderna motiveras utifrån ett helhetsperspektiv där den gemensamma utgångspunkten är att cykelsträckan ska öka cyklandet och 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.

Det regionala cykelmålet:
Ökad andel cykelresor i Halland till år 2037



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 goda förutsättningar för att 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 exempelvis kollektivtrafik.

Halland har väl utbyggda kollektivtrafikstråk med Västkustbanan som ryggraden i systemet. 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 stora delar 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 (Regeringskansliet 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 miljövänlig och yteffektiv.



Förutsättningarna skiljer sig dock på landsbygden där infrastrukturen ser annorlunda ut men också befolkningsmängden. Behovet av bil är ofta stort och när fler flyttar in till städerna kan underlag för servicepunkter försvinna. På landsbygden kan man då förslagsvis 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 vilja och kunna 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 transportsystem och samhällsutveckling.



Det regionala cykelmålet

Målet är en ökad andel cykelresor i Halland till år 2037. Det är generellt en utmaning att kunna mäta resandet med cykel. 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 i Halland mellan 15 och 85 år.

Mellan år 2020 - 2024 har procentandelen för cykling 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 cyklandet (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.

Det 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.

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 inom strategin 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 kollektivtrafik, 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 såsom kollektivtrafikåtgärder, cykelvägar, trafiksäkerhetsåtgärder och trimnings-åtgärder. Medel avsätts också till samfinansiering av den nationella planen och statlig medfinansiering för åtgärder på kommunalt vägnät.

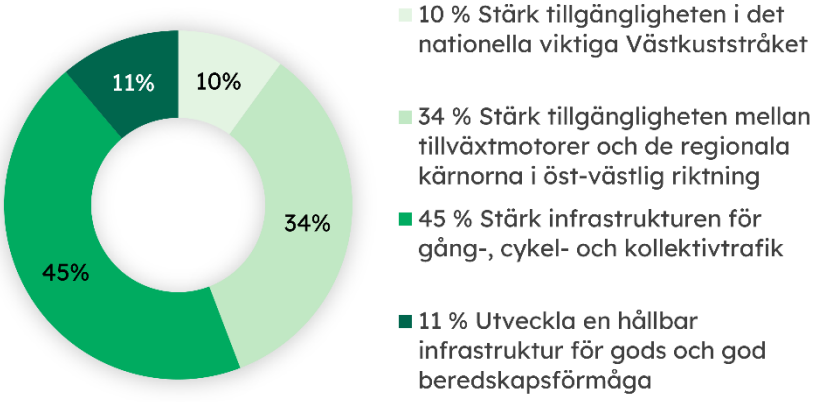
Den regionala infrastrukturplanens strategi, Stärk infrastrukturen för gång-, cykel- och kollektivtrafik, har tre inriktningar:

- 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 bytespunkter och där tillgänglighetsanpassning sker

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

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.

Planmedel fördelat på strategier



Strategier	Summa (mnkr)
Stärk tillgängligheten i det nationellt viktiga Västkuststråket	213
Stärk tillgängligheten mellan tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna i öst-västlig riktning	725
Stärk infrastrukturen för gång-, cykel- och kollektivtrafik	945
Utveckla en hållbar infrastruktur för gods och god beredskapsförmåga	237
Totalt	**2 120**

Bild 1: Planmedel fördelat på strategier. 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 tar upp hur cykeln främjar de tre hållbarhets-perspektiven, hur cykel bidrar till att uppfylla de globala målen som är uppsatta i Agenda 2030 samt de nationella miljökvalitetsmålen.

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 drift- och underhållskostnaden jämförelsevis 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 (Riksdagens transportpolitiska mål. Prop. 2008/09:93 Mål för framtidens resor och transporter). 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 kan cykla vilket gör att cykeln inte är ett helt inkluderande transportmedel.

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 (Region Halland. Cykelpotentialstudie 2025).

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.

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. Det ökar möjligheten för barnen att själva använda sig av transportsystemet. Det är särskilt viktigt då man ser att barn cyklar allt mindre idag, inte minst på landsbygden (Nationellt cykelbokslut 2023).

Ett hälsofrämjande transportmedel

Idag lever vi ett alltmer stillasittande liv och det finns ett tydligt samband mellan ett stillasittande 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).

World Health Organization (WHO), 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 tillräcklig fysisk aktivitet ca 67 procent. För barn är andelen endast 19 procent (Folkhälso-myndigheten, 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 utsläppen av fossila bränslen minska. Det regionala målet om ökad andel cykelresor till år 2035 kan bidra till att nå klimatmålen om över-flyttningen framför allt sker från andelen 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 (Energi- och klimat-strategi för Hallands län 2025:09. Läns-styrelsen Hallands län).

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 i tätorter än vad bilen är genom att ta sig fram både snabbare och lättare i många miljöer.

En överflyttning till cykel kommer att leda till minskad klimatförändring och stads-miljöer med bättre luft och mindre buller. 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, så även i Halland, och utvecklingen tyder på att städerna växer tillsammans med den landsbygd som ligger i närmast anslutning till städerna.

Bebyggelsestruktur och trafiklösningar hänger samman och är beroende av varandra och dagens bebyggelsestruktur gynnar i stor utsträckning användandet av bil. Hur vi planerar i våra kommuner och regioner påverkar transportbehovet och möjligheten till att göra ett aktivt val av färdmedel. Valet bestäms till stor del av avståndet mellan bostäder, arbetsplatser och 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 samhällsbygget, är viktigt för att generera förutsättningar för god samhällsutveckling.

Ekonomiskt hållbart

Om fler människor ökar sin fysiska aktivitet ger det stora samhällsekonomiska vinster och främja folkhälsan. Ökad cykling bidrar till lägre utsläpp och luftföroreningar samt lägre bullernivåer och därigenom 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 i sin tur gynnar samhällsekonomin.

Det finns metoder för att beräkna folkhälsoeffekter av cykling och gång. WHO:s hälsokonsekvensverktyg Health Economic Assessment Tool for walking and cycling (HEAT) syftar till att beräkna det samhällsekonomiska värdet av de hälsoeffekter som fås av fysisk aktivitet i form av minskad risk av att då i förtid. 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 (Gössling, Choi, Dekker & Metzler 2019) 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 med cykel ersätter bil kan EU:s medlemsländer spara hundratals miljarder euro årligen, enligt rapportens slutsatser.

Cykeln främjar de tre hållbarhetsperspektiven

Agenda 2030, 17 globala mål och transportpolitiska mål

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 miljökvalitetsmål samt ett antal etappmål inom områdena avfall, biologisk mångfald, farliga ämnen, hållbar stadsutveckling, luftföroreningar och klimat.

Regional cykelplan bidrar främst till följande tre miljökvalitetsmål:

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 (Regeringskansliet 2017

Olycksstatistik

I Halland skadades 1 191 cyklister under exempelåret 2024 enligt statistik från Swedish Traffic Accident Data Acquisition (STRADA) som är Transportstyrelsens informationssystem för data om olyckor och skador inom vägtransportsystemet.

Majoriteten av cyklisterna skadades lindrigt, 50 personer blev allvarligt skadade och ingen omkom. Antalet inrapporterade cykelolyckor i Halland i STRADA mellan 2022 - 2024 ligger mellan 1 100 - 1 200 olyckor om året. Mer olycksstatistik finns att ta del av i de cykelbokslut som Region Halland årligen tar fram.



När någon kör omkull med cykel är det ofta 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 2030 är att användningen av cykelhjälm ska ökas till 80 procent (Nollvisionen etappmål. Trafikverket)

Cykelhjälmsanvändning

Mätningar 2023 visade en användning av cykelhjälm i riket på 69 procent bland barn under 15 år och bara 41 procent för de som

är 16 år och äldre (Analys av trafik-säkerhetsutvecklingen. Trafikverket 2023).

I Halland använder i snitt hälften av alla cyklister hjälm enligt Nationella trafiksäkerhetsförbundet (NTF) senaste mätning från år 2021. Användandet bland vuxna och barn ökade något under åren 2017 - 2021. För vuxna mättes användningen till 37% och för barn låg siffran på 70%, 2021.

Användningen av cykelhjälm ligger sammantaget 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 och därför behöver det planeras för olika typer av behov beroende på målgrupp. Det kan vara 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. 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 cyklisters behov, 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 i den växande äldregruppen.

Trenden är sedan flera år tillbaka nedåtgående gällande antalet cykelresor och minskningen är störst i gruppen barn och ungdomar i åldrarna 6 - 24 år. Under en genomsnittlig dag 2023 cyklade i riket cirka 814 000 personer i åldrarna 6–84 år. Motsvarande nästan 9 procent av befolkningen. Dessa personer cyklade i genomsnitt 7,9 kilometer var, fördelat på knappt två resor vilket innebär att en genomsnittlig cykelresa var 3,9 kilometer (Nationellt cykelbokslut 2023. RVU 2019 - 2023).

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, gång eller resor med vanlig cykel (Nationellt cykelbokslut 2023).

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 var den största potentialen för arbets- och skolpendling finns.

Diagrammet redovisar studiens resultat och anger andelen av befolkningen i Halland som kan cykla hela vägen till arbetsplatsen

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 på under 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.

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 från 43 procent till hela 50 procent.

s

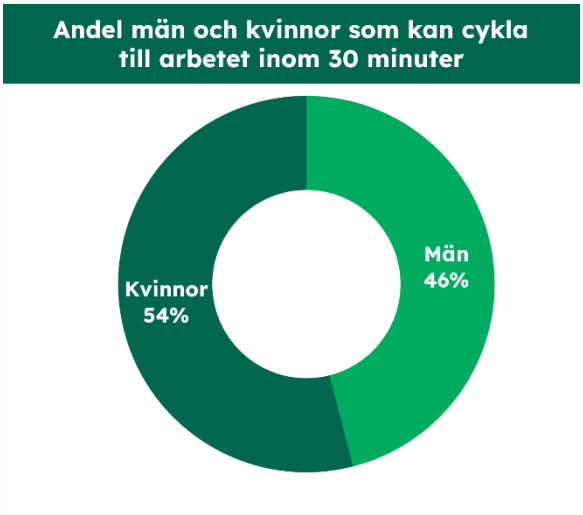


Bild 2. Andelen män och kvinnor i Halland som kan cykla till arbetet inom 30 minuter

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

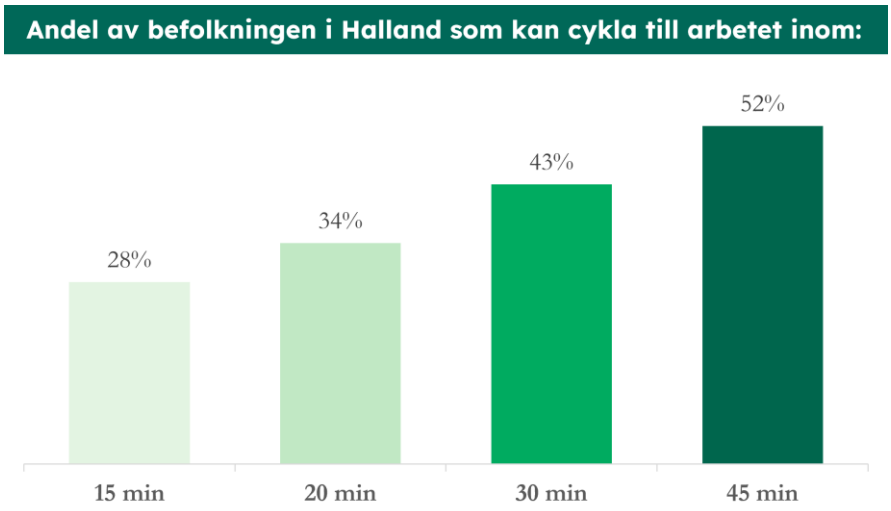


Bild 3. Andel av befolkningen i Halland som kan cykla till arbetet inom olika tidsintervaller

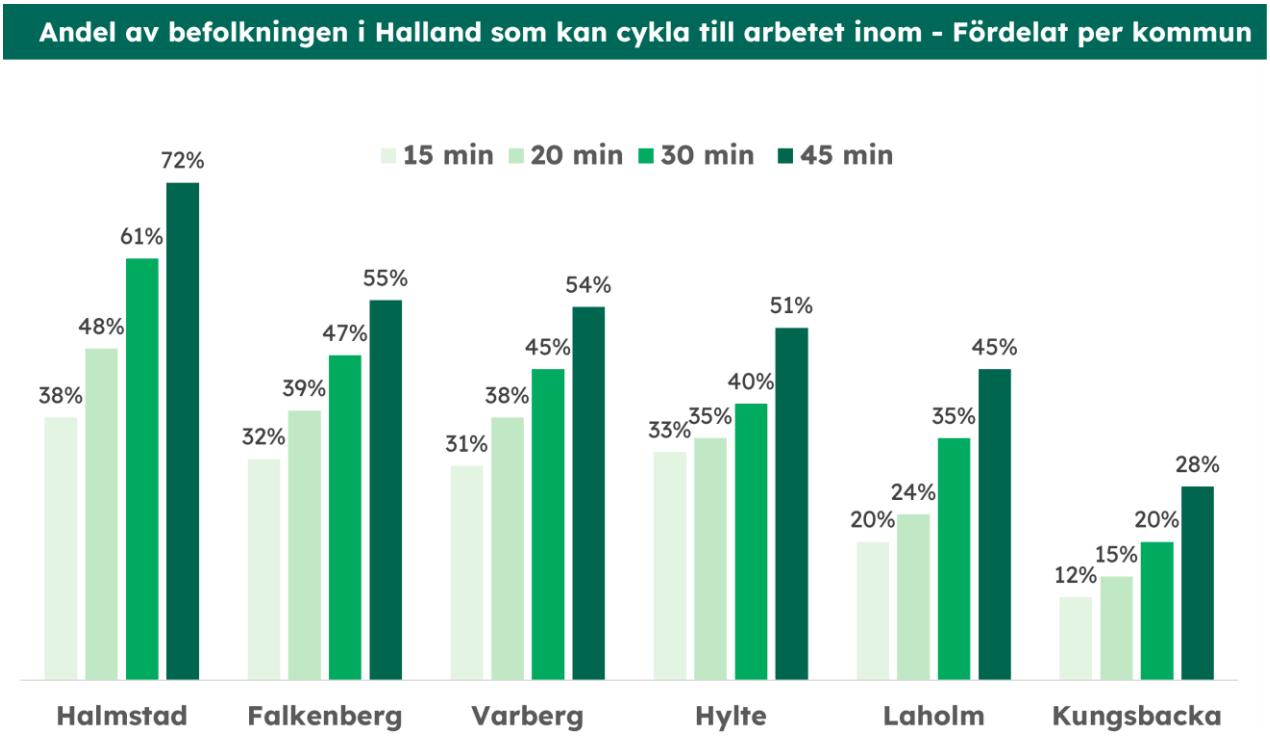


Bild 4. Andel av befolkningen i Halland som kan cykla till arbetet inom olika tidsintervaller per kommun

Skolpendling

Potentialstudien innehåller även statistik för skolpendling. Den visar att 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 eller 20 minuter kan 32 procent, respektive 38 procent av gymnasieeleverna nå skolan på cykel.

Fritidsresor till service och aktiviteter

Cykelpotentialstudie för Halland fokuserar på att cykling till arbete eller studier. Men av samtliga 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 just fritids-resandet. Genom det kan man åtgärda felande länkar och skapa säkra cykelvägar i syfte att fler ska vilja och kunna cykla i Halland. Säkra cykelvägar ökar tillgänglighet och rörelsefrihet för de invånare i Halland som inte har tillgång till bil.

Turist- och rekreationscykling

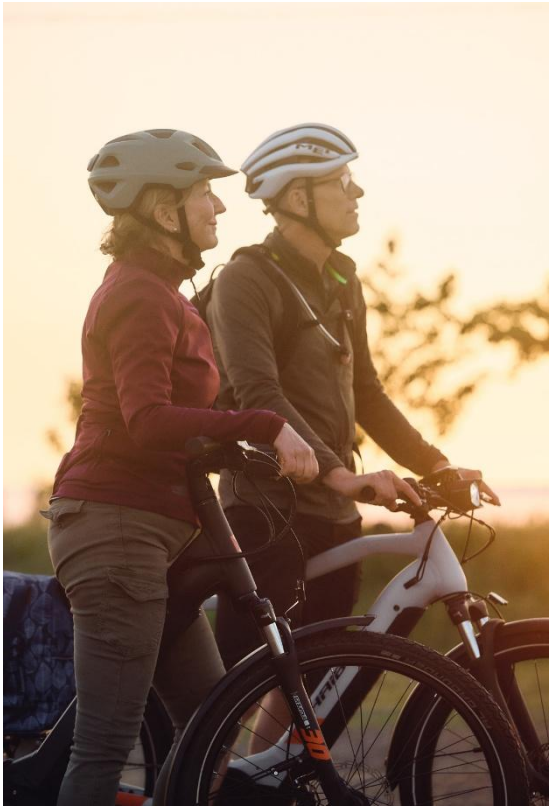
Under sommarhalvåret fördubblas nästan Hallands befolkning vilket beror på en betydande inströmning av sommargäster och turister. I Halland växer antalet cykelturister för varje år, inte minst längs den nationella turismcykelleden Kattegattleden mellan Helsingborg och Göteborg. Leden genererar årligen cirka 75 000 gästnätter med en turistekonomisk omsättning på cirka 100 miljoner kronor (VisitHalland Region Halland 2025).

Cykelturism bidrar alltså med tillväxt och stärker Halland som besöksmål. En ökad turism ger möjlighet för företag i Halland att utveckla upplevelser och erbjudanden längs med lederna. Den nationella cykelleden Ätradalsleden löper genom Halland och den regionala cykelleden Hylteleden sträcker sig genom Hylte och Halmstads kommun. Det finns också flera lokala cykelleder.

För de som bor utmed cykelleder skapas möjlighet att cykla eller promenera till närbelägna tätorter, skolor och utflyktsmål. Erfarenheter från andra länder visar att det är det ofta är närboende som flitigast använder cykellederna, och som har glädje av dem under större delen av året (Cykelleder för rekreation och turism. Trafikverket 2021).

Det är därför av stor vikt att 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

I syfte att få fler att cykla i Halland är det viktigt att bygga ny infrastruktur, men även att använda andra möjligheter som beteendepåverkande insatser, kampanjer för ökat cyklande och att optimera befintlig infrastruktur. Ett helhetsgrepp kring cykelfrågan bidrar till att nå Region Hallands cykelmål Ökad andel cykelresor i Halland till år 2037.

Fyrstegsprincipen

Regional cykelplan utgår från Trafikverkets metod, fyrstegsprincipen. Genom att förhålla sig till de fyra stegen kan kompletterande åtgärder identifieras. 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.

Region Halland har tillsammans med de halländska kommunerna tagit fram fem fokusområden med tillhörande förslag på insatser för att komplettera nya infrastrukturinvesteringar.

Mobility management

Aktiva insatser krävs för att påverka människors attityder och inställning till cykel som transportmedel. Mobility Management (MM), är ett koncept för att främja ett hållbart resande genom att förändra resenärers attityder och beteenden.

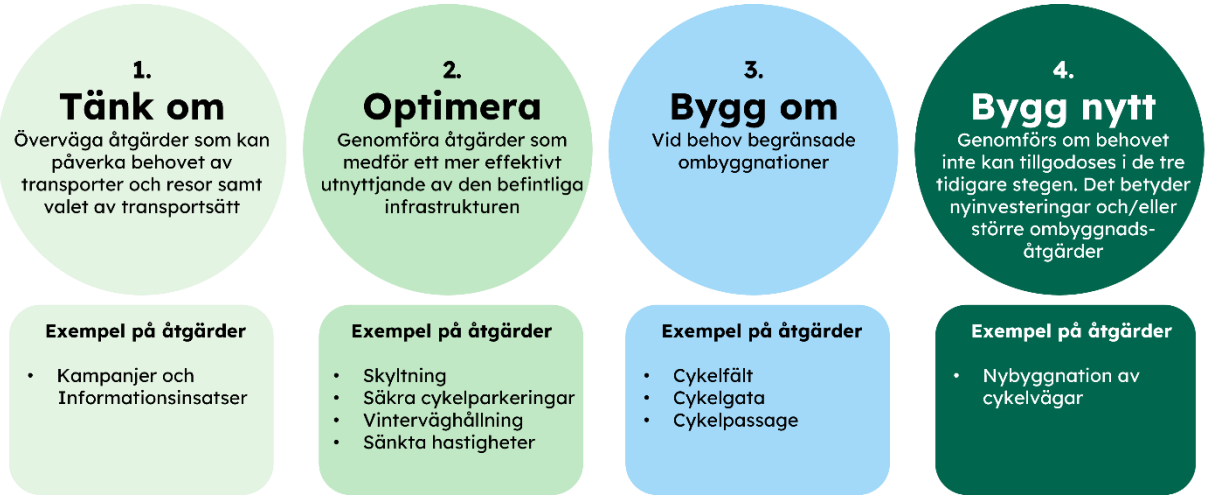


Bild 5. Fyrstegsprincipen med exempel på åtgärder

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 i regel inte tekniska lösningar, utan är snarare ett komplement som bidrar till större effekter av nya eller befintliga lösningar.

Hela resan-perspektivet

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. I Regionalt trafikförsörjningsprogram för Halland betonas just vikten av att det finns bra förutsättningar för cykel i anslutning till bytespunkterna.

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 cykeltillgång 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 planeringen se till de olika trafikslagen och stötta 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.

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 underlätta prioriteringar av åtgärder.

I det arbetet har både kommunerna, Region Halland och Trafikverket en viktig roll. Exempelvis genom att arbeta för att få bättre statistik över antalet cyklister, ta fram kartmaterial, förbättra drift- och underhåll och inte minst 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 strategier

och planer för cykel är ett viktigt verktyg i arbetet med detta. Cykelplanen kan utgöra länken från översiktsplanen och vara stöd i arbetet med detaljplanering och genomförande.

I arbetet med Regional cykelplan har det identifierats en brist gällande 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 som reser 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

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.

En ökad tillväxt i länet ger i sin tur ett ökat resbehov vilket gör att satsningar på utbudet av cykelvägnät och kollektivtrafiksystemet behöver gå hand i hand med andra insatser där flera aktörer har rådighet. Det handlar också om att främja hållbart resande genom att planera för nybyggnation av bostäder i närheten av stråk.



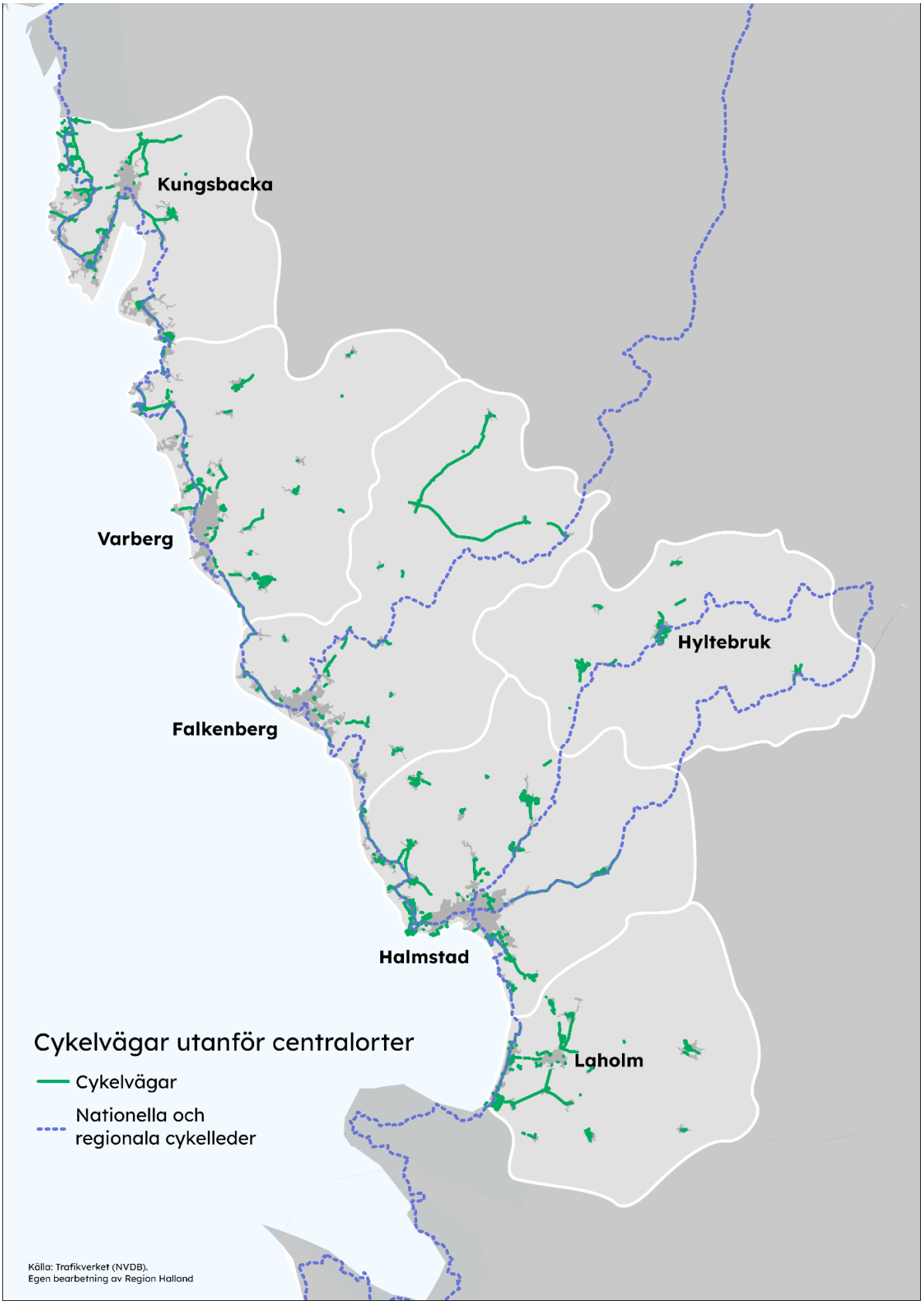


Bild 6. Karta med cykelvägar utanför tätorter i Halland

Prioriterade fokusområden

För att arbeta strategiskt med cykel och nå det övergripande målet med ökad andel cykelresor i Halland till 2037, har fokusområden med tillhörande insatser valts ut.

Fokusområden:

- 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 förslag på 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 cykelmålet och kunna arbeta strategiskt med cykelfrågor på regional nivå så är fokusområdena med tillhörande 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 ha 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 om att bygga ny infrastruktur för cykel så att man kan ta sig fram på ett tryggt och smidigt sätt. Men det handlar även om befintliga cykelvägars funktion, trafiksäkerhet och vikten av att hålla 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 cykelhjälm 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 och säkerställa vem som ansvarar
- Kommunicera och belysa vikten av att använda cykelhjälm

Fokusområde Ökad tillgänglighet till prioriterade målpunkter

Det ska vara lätt att nå olika målpunkter i samhället och att kunna nyttja cykel till arbete, studier, service och fritidsaktiviteter. I tillgänglighet ingår människors möjlighet att kunna arbeta, utföra vardagslivets bestyr, umgås, tillfredsställa sina sociala och kulturella behov, samt sina behov av friluftsliv.

Exempel på viktiga målpunkter är skolor, arbetsplatser, affärer, sjukhus och vårdcentraler, kollektivtrafiknoder, busshållplatser, idrottsanläggningar och rekreaktionsområden.

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 Trafikverket är grunden till att fler ska välja cykeln i transportsystemet. Med utgångspunkt i den regionala cykelplanen ska Region Halland ta initiativ till samverkansmöten och dialog med kommuner, grannregioner och andra aktörer.

Insatser

- Samverka i arbetsgrupp kring cykelplanering med deltagande från kommunerna i Halland, Trafikverket och Region Halland

- Sprida kunskap om cykling i Halland, bland annat i form av seminarium och kampanjer
- Samarbeta i framtagandet eller uppdateringen av kommunala cykelplaner och strategier
- Kontinuerligt uppdatera cykelvägnätet i Halland till Nationell vägdatabas (NVDB)

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 besökslän.

Insatser

- Samverka kring utveckling och tillskapande av nationella och regionala cykelleder
- Arbeta för att förvalta och vidareutveckla Kattegattleden
- Synliggöra och öka tillgängligheten till 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 sammanställningen tas fram årligen utifrån de olika fokusområdena och åtgärder i infrastrukturen. Boksluten finns att ta del av på Region Hallands webbplats (www.regionhalland.se).

Det regionala 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 för hur planeringen går till för investerings- och underhållsåtgärder.

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 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 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. En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) 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. ÅVS:er genomförs oftast i Trafikverkets regi, men kan även tas fram av andra parter. För cykelvägar behövs inte alltid en ÅVS utan det kan räcka med andra underlag som belyser brister och åtgärdsval.

Planläggning

En cykelväg ska planeras enligt en särskild process som styrs av lagar och förordningar och som slutligen leder fram till en vägplan. Trafikverket är ansvarig myndighet för planeringsstart till färdigställande.

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 arbetets gång hålls samråd och dialoger med myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att ta del av synpunkter.

Bygghandling

När vägplanen är klar tas en bygghandling fram som innehåller tekniska beskrivningar med krav som gäller vägens funktion och framtida skötsel. Bygghandlingen fungerar som underlag för byggnationen 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 trafiksäkerhets-perspektiv. Nästan åtta av tio cykelolyckor i Sverige är singelolyckor (VTI 2025) och ungefär 30 % av dessa beror på att underlaget har låg friktion 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 för framtiden.

Underhållet behöver ske kontinuerligt och ha systematisk uppföljning. Därför finns behov av en tydlig prioritering av underhållsåtgärder så att de genomförs där de gör störst samhällsekonomisk nytta. Även aktuella cykelflödesmätningar och olycksstatistik är betydelsefullt 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 invånarna om vilka vägar som underhålls, eller inte underhålls, är väsentligt för vetskap om när det är säkert att ta cykeln 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 av rädsla för att den ska bli stulen eller vandaliserad.

Behovet av bra cykelparkeringar vid kollektivtrafikens bytespunkter eller på andra strategiska platser är stor då det kan bidra till att bilresor ersätts med cykel- och kollektivtrafikresor. Cykelparkeringar är mycket yteffektiva i jämförelse med bilparkeringar då det på en vanlig bilparkering får plats upp till motsvarande 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 väg-visningen. Drift och underhåll av skyltar bör skötas kontinuerligt så att de bibehåller sin funktion.

Prioritering av åtgärder i cykelinfrastrukturen

I arbetet med att ta fram de prioriterade objekten i planen har behov och brister kartlagts, därefter prioriterats och tillgängliga ekonomiska resurser har sedan fördelats över planperioden 2026 - 2037.

På många platser i Halland går det redan 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 den enskilde cyklisten ställer.

Regional cykelplan 2020 - 2029, innehöll flera strategiska prioriteringskriterier där hälsa, miljö och samhällsekonomi var några av de viktigaste. Dessa 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 utpekade fokusområden.

Det som är viktigt att ta hänsyn till i grunderna för prioritering 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 och erbjuda ett hållbart färdmedelsval. Samhällsnytta och potential för cykling är grundläggande i urvalet.

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 objekt. Utifrån kriterierna har det genom dialog med respektive kommun gjorts en helhetsbedömning för varje cykelsträcka. En sträcka har möjlighet att uppfylla flera perspektiv, vilket är en fördel.

Kommunerna fick i uppdrag att ta fram två prioriterade sträckor per kommun under planperioden vilket bedömdes inrymmas utifrån avsatta medel under den kommande planperioden. Sammantaget har dock fler sträckor spelats in, och ibland som sammanlagda paket med flera kortare sträckor, vilket tyder på att behovet av investeringar i regional cykelinfrastruktur är stort. Det togs även fram förslag på framtida sträckor.

Det finns olika underlagsmaterial framtagna för att öka kunskapen om cykelns förutsättningar i Halland och som är till hjälp för att kunna prioritera 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 (Cykelpotentialstudie för Halland. regionhalland.se).

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. 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 (Vägverket publikation 2007:13. Modell för regional inventering och planering av cykelvägar).

Kriterier att väga in

Utöver nämnda analysunderlag finns ett flertal perspektiv att beakta när cykelsträckor ska väljas ut. Kriterierna nedan är inte alltid mätbara utan bildar tillsammans förutsättningar för att de prioriterade cykelobjekten ska ge en god samhällsnytta.

- Miljö- och klimatpåverkan: Sträckan ska skapa möjligheter till minskad miljö- och klimatpåverkan genom att fler 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 cykelturism: 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 god tillgänglighet med cykel mellan bostaden och prioriterade målpunkter. Sträckan ska möjliggöra 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 höga trafikflöden och hög 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 även ansöka om statlig medfinansiering på kommunalt vägnät för trafiksäkerhets- och miljöåtgärder, inklusive cykelåtgärder. Upp till 50 procent medfinansiering kan beviljas utifrån tillgängliga medel i regional infrastrukturplan och ansökan görs årligen till Trafikverket. Även inom statlig medfinas till kollektivtrafik inryms vissa cykelåtgärder.

• Utöver cykelpotten i regional infrastrukturplan finns även en pott för trimningsåtgärder som inkluderar trafiksäkerhetshöjande investeringar. Då det exempelvis finns behov av 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 vilken pott som används, utifrån åtgärdens samlade nytta.

• Cykelvägarna byggs enligt VGU-standard (Krav TRVINFRA-00396. Vägars- och gators utformning. 2024) vilket innebär en grundläggande standard i syfte att ge samma förutsättningar oavsett var i Halland en ny cykelsträcka byggs. Medfinansieringsavtal för vägplan och produktion tas fram mellan kommunerna och Trafikverket och det finns möjlighet för kommunerna att med egen finansiering göra tillägg utöver grundläggande standard, exempelvis utökad bredd och belysning.

Infrastrukturåtgärder

I Regional infrastrukturplan för Halland 2026 - 2037 är 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. En del av utrymmet är dock redan intecknat av pågående cykelåtgärder.

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. Summan är en totalkostnad med allt från inledande planering till driftsatt cykelväg och är framtagen i samråd med 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 är viktiga ur ett kommunalt perspektiv eller objekt som inte riktigt bedöms svara upp mot de regionala prioriteringskriterierna.

Kommunerna kan själva helfinansiera dessa investeringar och Trafikverket behöver avsätta tillräckliga resurser för planering och genomförande även för dessa objekt. Exempel på två sådana sträckor som är tänkta att genomföras under planomgången är Hasslöv - Östra Karup i Laholms kommun och Väröbacka - Veddige i Varbergs kommun.

Pågående projekt

Nedanstående projekt prioriterades i den förra regionala cykelplanen och är vid denna plans fastställande inte färdigbyggda. Det innebär att cirka 130 av de 290 miljoner kronor som nu finns avsatta för cykelvägar redan är intecknade till pågående projekt.

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. Del av Kattegattleden. 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

Framtida sträckor

Nedan redovisas förslag på möjliga framtida objekt som kommunerna haft möjlighet att spela in, med utblick mot nästa planomgång.

Åtgärderna kan bli aktuella för utbyggnad under planperioden 2026 - 2037 utöver de redan prioriterade åtgärderna, om utrymme finns ekonomiskt och genomförandemässigt, alternativt om något prioriterat objekt skulle behöva bytas ut. Åtgärderna behöver prövas mot de regionala kriterierna för prioritering av sträckor.

Falkenbergs kommun

Ytterligare etapper av sträckan Vinbergs kyrkby - Vessigebro.

Halmstads kommun

Harplinge - Plönninge.

Hylte kommun

Ingen utpekad sträcka.

Kungsbacka kommun

Varbergsvägen mellan Tom-Åsa.

Laholms kommun

Ingen utpekad sträcka.

Varbergs kommun

Ingen utpekad sträcka.

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 transportinfrastrukturen. Det är främst längs väg 26 och E6 som Trafikverket tidigare har identifierat avsaknad av cykelvägar. Ur ett regionalt perspektiv prioriteras därför nedanstående sträcka högt.

Halmstad- Åled, väg 26, Halmstads kommun.

Sträckan på cirka 8 kilometer är en felande länk i cykelvägnätet. I dagsläget saknas kopplingen in mot Halmstad. Cykelstråket är prioriterat i Halmstads översiktsplan.

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.

Kartbilder med prioriterade sträckor 2026 – 2037

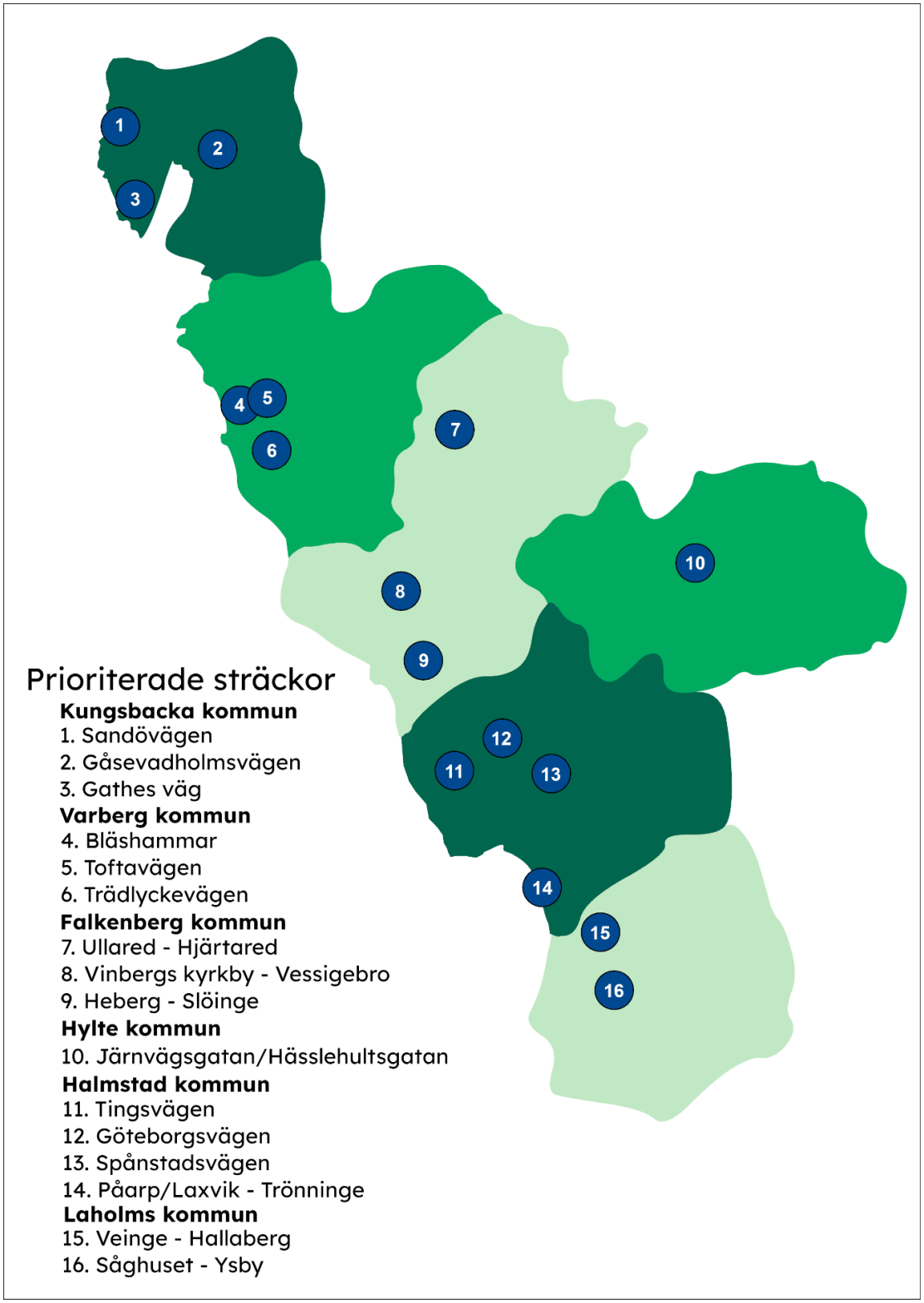


Bild 7. Karta med prioriterade cykelvägsträckor i Halland

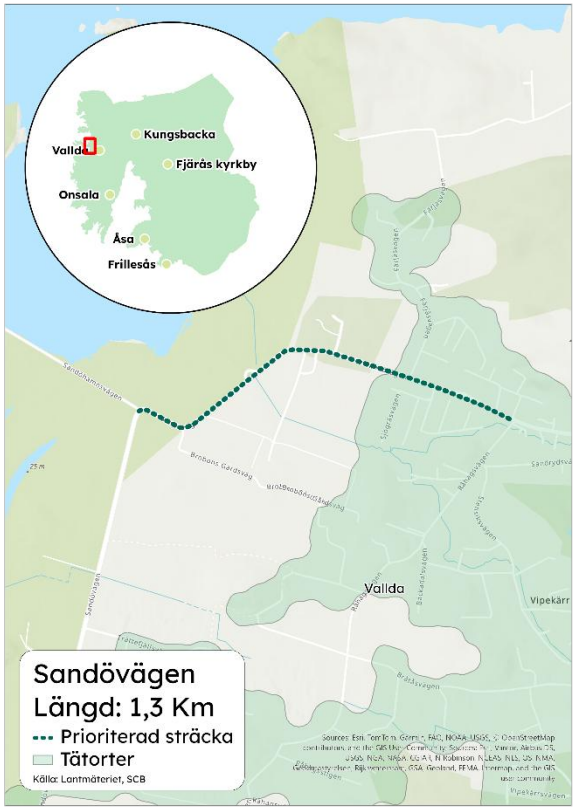
Kungsbacka kommun

Sträcka 1

Sandövägen väg 950

Längd: 1 300 meter

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

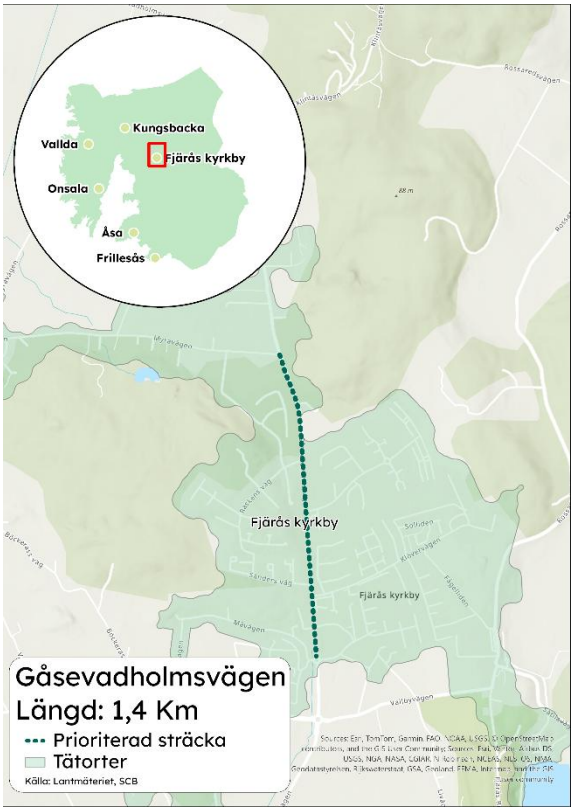


Sträcka 2

Gåsevadholmsvägen väg 932

Längd: 1 400 meter

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



Sträcka 3

Gathes väg i Onsala väg 942

Längd: 900 meter

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.



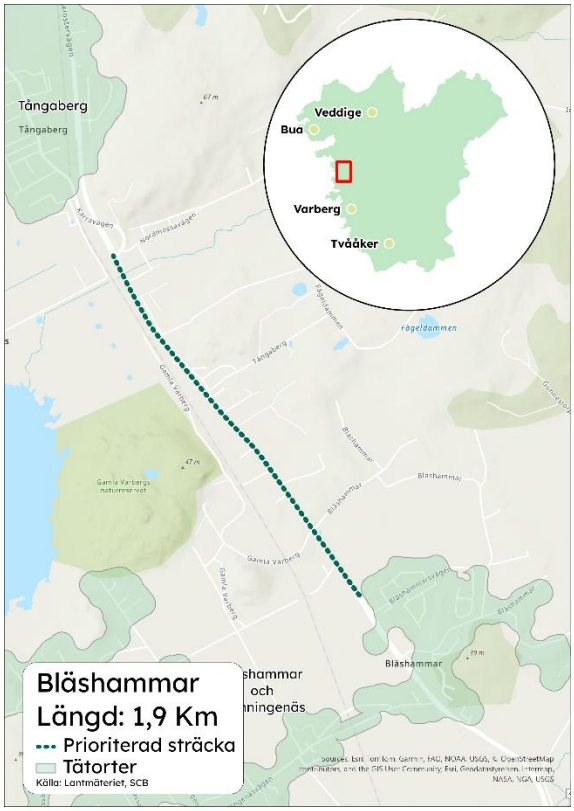
Varbergs kommun

Sträcka 4

Bläshammar väg 845

Längd: 1 900 meter

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.

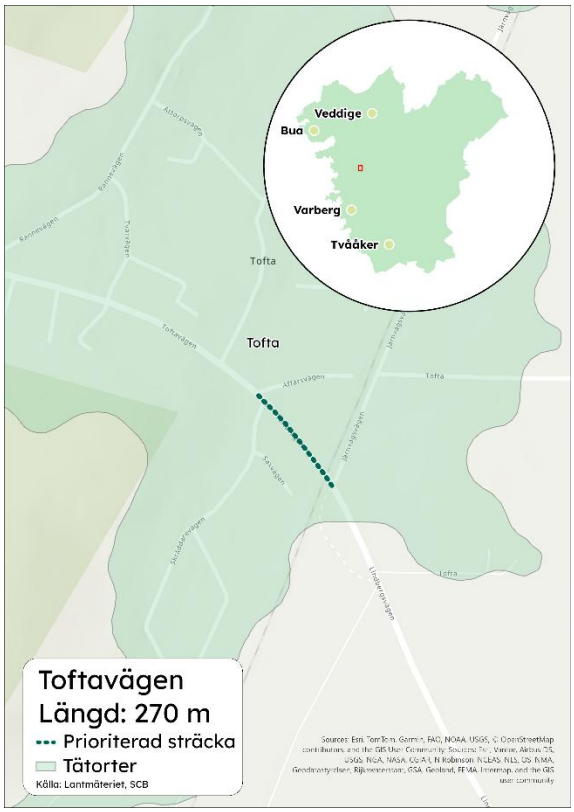


Sträcka 5

Toftavägen väg 806

Längd: 270 meter

Säkrare skolväg för elever som cyklar från Tofta och Torpa till Lindbergs skola. Potential för cykling till Tofta station. Eventuell flytt av järnvägsövergång till västra sidan för att undvika korsning av Toftavägen.

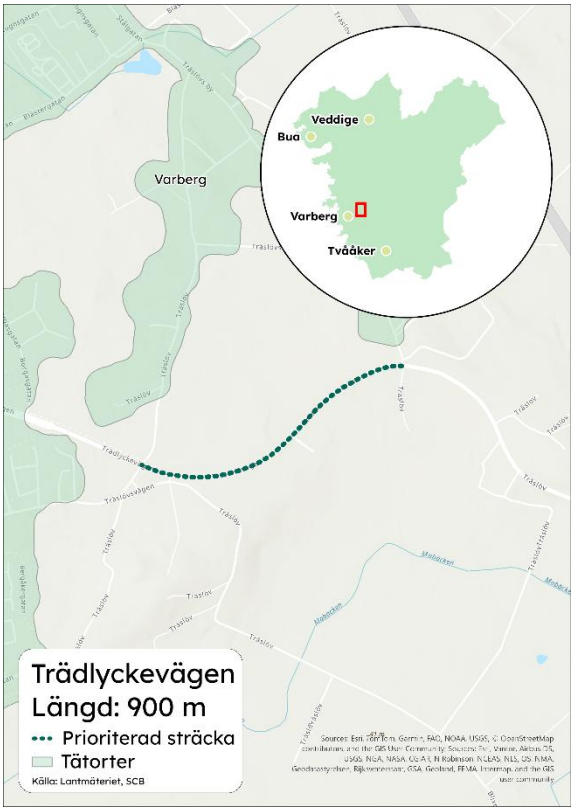


Sträcka 6

Trädlyckevägen väg 765

Längd: 900 meter

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.



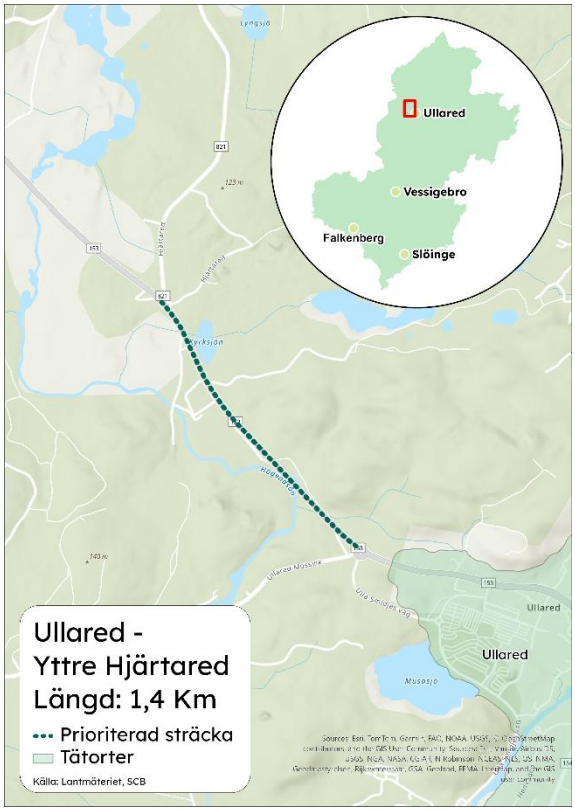
Falkenbergs kommun

Sträcka 7

Ullared – Yttre Hjärtared väg 153

Längd: 1 400 m

Sträckan knyter ihop verksamheter och bostäder i Yttre Hjärtared med Ullareds samhälle. Ger möjlighet till arbetspendling och rekreationscykling samt gynnar besöksnäringen.

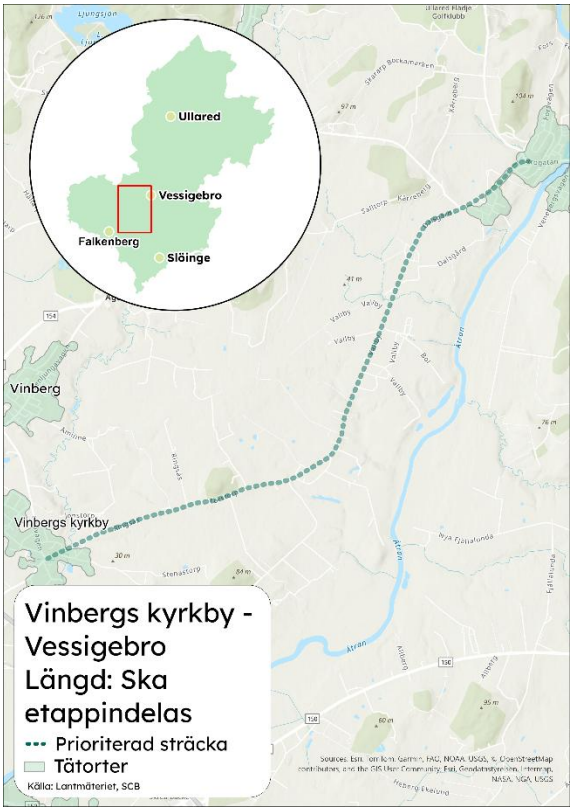


Sträcka 8

Vinbergs kyrkby – Vessigebro väg 700

Längd: Ska etappindelas

En saknad länk som knyter ihop samhällen och ger möjlighet till arbetspendling. I Vinbergs Kyrkby finns anslutning till befintligt gång- och cykelvägnät. Total längd är cirka 8 000 meter. Avsatta medel omfattar planeringsskedet och en kortare delsträcka på cirka 2 km.

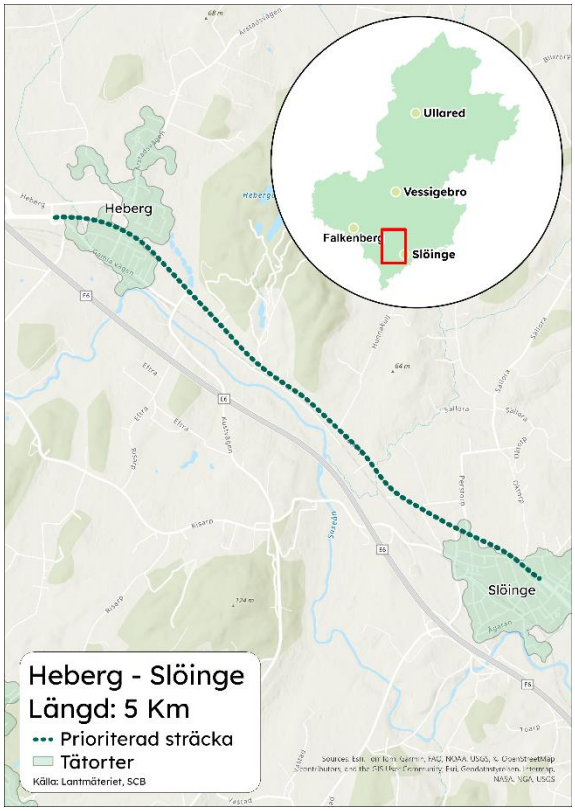


Sträcka 9

Heberg- Slöinge väg 601

Längd: 5 000 meter

Sträckning: Heberg cirkulationsplats - Slöinge. Åtgärden är kostnadseffektiv då det främst handlar om att använda ena vägrenen till säkrare cykling genom räckesåtgärder. Ger möjlighet till arbetspendling och rekreations-cykling.



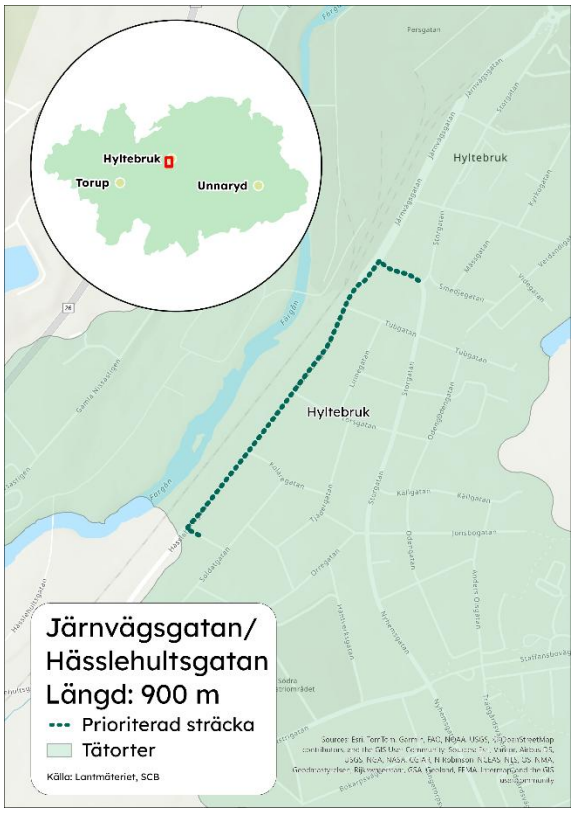
Hylte kommun

Sträcka 10

Järnvägsgatan/Hässlehultsgatan Hyltebruk väg 871

Längd: 900 meter

Sträckan ingår i huvudcykelled Rydöbruk - Hyltebruk i översiktsplanen. Cykelvägen ökar tillgängligheten till den prioriterade målpunkten vid resecentrum för regionbussarna. Den underlättar även arbets- och skolpendling för boende i Hyltebruks södra delar.



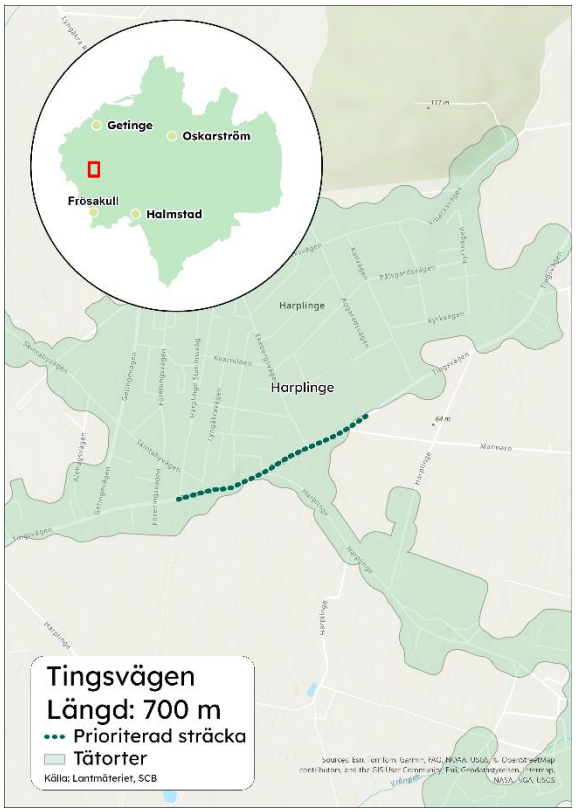
Halmstads kommun

Sträcka 11

Tingsvägen i Harplinge väg 614 - skolvägspaket med tre sträckor

Längd: 700 meter

Skolväg i tätort där möjligheten för cykling finns, men där höga hastigheter på biltrafiken gör det otryggt för barnen att cykla.

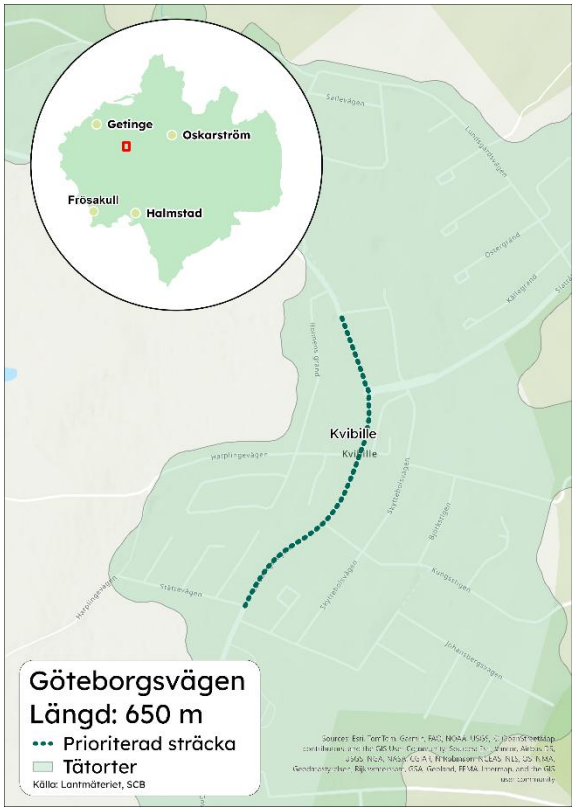


Sträcka 12

Göteborgsvägen i Kvibille väg 678 - skolvägspaket med tre sträckor

Längd: 650 meter

Skolväg i tätort där möjligheten för cykling finns, men där höga hastigheter på biltrafiken gör det otryggt för barnen att cykla.

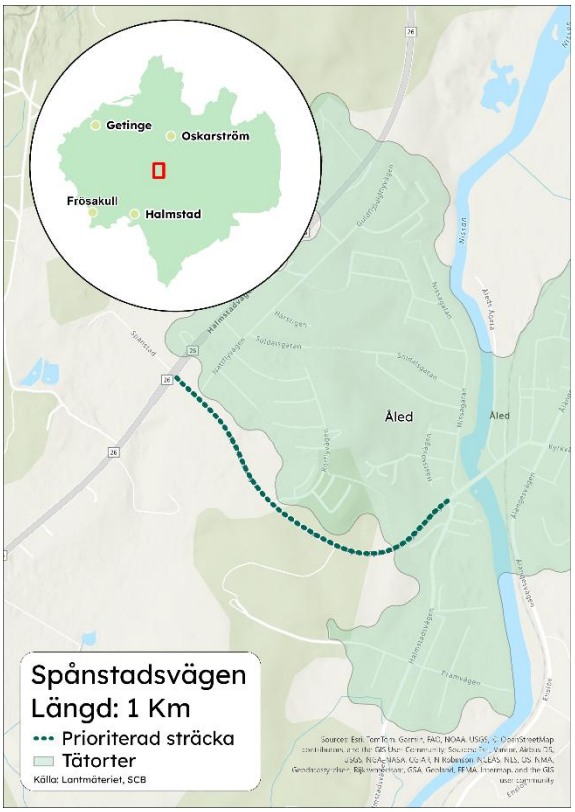


Sträcka 13

Spånstadsvägen i Åled väg 637

Längd: 1 000 meter

Ger tillsammans med nödvändig satsning på gång- och cykelväg längs väg 26 (avhängig eventuell utbyggnad av 2+1-väg i nationell infrastrukturplan): Pendlingsmöjlighet mellan Åled och Halmstad via Kårarps verksamhetsområde.



Sträcka 14

Norra Sänkevägen i Påarp/Laxvik väg 542 - skolvägspaket med tre sträckor

Längd: 1 000 meter

Skolväg i tätort där möjligheten för cykling finns, men där höga hastigheter på biltrafiken gör det otryggt för barnen att cykla.



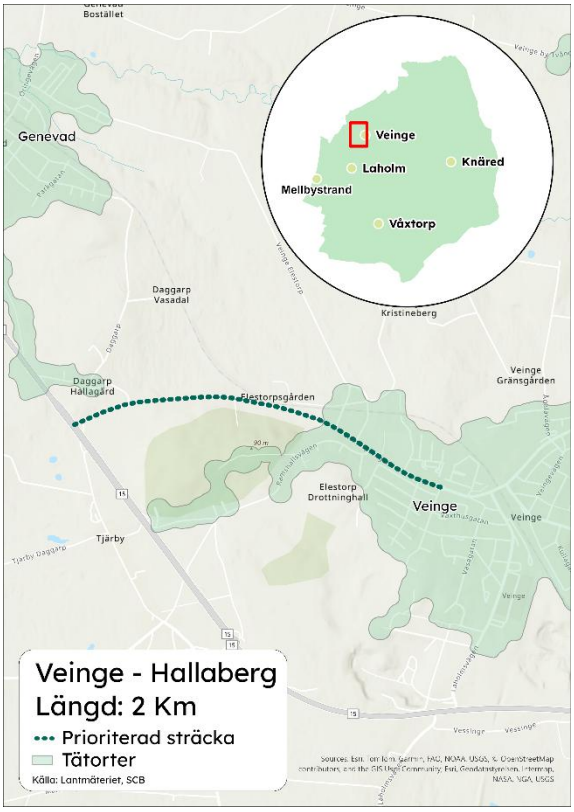
Laholms kommun

Sträcka 15

Veinge - Hallaberg väg 548

Längd: 2 000 meter

Knyter ihop västra delarna av Veinge med kommande ny tågstation. 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.

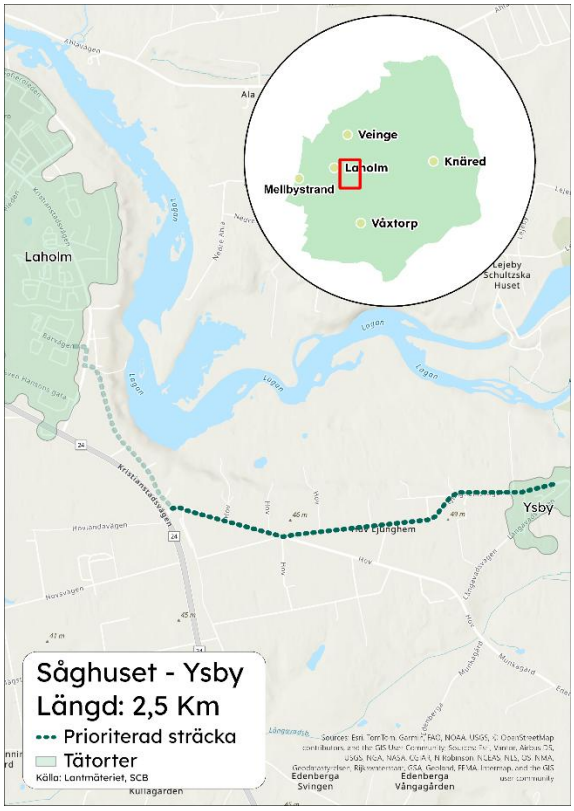


Sträcka 16

Såghuset - Ysby väg 259 och 530

Längd: 2 500 meter

Sträckan har god potential för skol- och arbetspendling. Barn- och unga saknar möjlighet att på ett säkert sätt cykla mellan orterna. Gymnasieelever behöver kunna cykla till tåg- och busstation samt till Osbecksgymnasiet. Laholms kommun ansvarar för planering och byggnation av cykelväg längs anslutande delsträcka på kommunalt vägnät närmast Laholm.



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 infrastruktur-satsningar på det kommunala vägnätet finansieras med egna kommunala medel. Utöver de åtgärder som prioriteras i den regionala cykelplanen kan en kommun även göra egna satsningar på cykelvägar längs regionalt vägnät. Åtgärderna finansieras då till 100 procent av kommunen och planeringen görs i dialog med Trafikverket.

Trafikverket

Den nationella transportinfrastrukturplanen som omfattar underhålls- och investerings-åtgärder 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 och cykelplanen utförs av Trafikverket. Avtal behöver tecknas mellan kommunen och Trafikverket då det 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 uppdraget som 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 kollektiv-trafikmyndighet är en viktig del i arbetet att skapa synergier mellan cykel och kollektiv-trafik i syfte att ge bra förutsättningar för hållbart resande.

Arbetsprocess

Regional cykelgrupp har utgjort arbetsgrupp med representanter från de halländska kommunerna, Trafikverket och Region Halland. Ambitionen har varit att i första hand prioritera nya cykelobjekt men även att se över innehållet i planen överlag.

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 efter det sammanställt inkomna yttranden på planen och gjort justeringar.

Arbetsgrupp

Arbetsgruppen har bestått av deltagarna i Regional cykelgrupp, med 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

Intern arbetsgrupp Region Halland:
Jan Törnell, Daniel Karlsson, Ludvig Simonsson, Desirée Sögaard

Projektansvarig:
Erik Hansson, Region Halland

Cykelplanen är ett resultat av samverkan



Region Halland 2026

RS240122

Samhällsplaneringsavdelningen
Region Halland

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