

2020-04-08

Diarienummer RS180873

Samrådsredogörelse av Regional Cykelplan 2020-2029

Regional Cykelplan 2020-2029 ska tydliggöra vägval, mål och prioriteringar för hur framtida cykelsatsningar kan användas som ett medel för att nå regionala utvecklingsmål.

Cykelplanens fokus ligger på att utveckla cyklingen i Halland. I planen föreslås beteende-, attitydpåverkande- och infrastrukturåtgärder som tillsammans ska främja cykeln som transportmedel.

Ambitionen är att *Regional Cykelplan 2020-2029* ska utgöra grunden för ett gemensamt halländskt cykelutvecklingsarbete. Ett arbete som handlar om att lyfta cykel som trafikslag på såväl regional som kommunal nivå för att öka cyklingen i hela Halland.

Regional Cykelplan 2020-2029 skickades ut på remiss till ett flertal instanser i Halland, angränsande kommuner och regioner samt nationella myndigheter och intresseorganisationer. Tidsplanen för att svara på remissen var mellan 11 december 2019 till den 14 februari 2020. I remissutskicket ställdes också specifika frågor, dessa frågor löd:

1. Finns förslag på andra eller justerade fokusområden och/eller insatser för att nå det regionala målet med ökad andel cykelresor i Halland till 2029?
2. Är det några perspektiv som behöver lyftas mer i cykelplanen?
3. Vad kan er organisation bidra med i förverkligandet av cykelplanen?

Region Halland vill tacka för samtliga inkomna remissvar. 17 yttranden har inkommit från de remissinstanser som remissen skickades ut till. Dessa redovisas i separat bilaga. Utöver dessa yttranden har det även lämnats in synpunkter från andra intresserade. Era synpunkter är mycket värdefulla och kommer att tas i beaktning. Nedan följer en sammanfattning av yttranden samt en mer specifik beskrivning fördelat under rubriknivåer i planen av de svar som inkommit.

Övergripande sammanfattning av yttranden

Flera av remissinstanserna nämner i sina remissvar att det är mycket ambitiösa insatser i planen. En instans skriver att det finns för lite pengar i potten för att kunna räcka till allt. Det önskas också en tydlighet av flera i hur mycket pengar som finns kvar och som inte redan är intecknade under planperioden 2020-2029.

Flera av instanserna har yttrat sig om att de önskar en tydligare ansvarsfördelning om vad de olika aktörerna har för roller, främst kopplat till de insatser som har beskrivits under *Fokusområden*. Flera remissinstanser delar uppfattningen om att en regional resvaneundersökning behövs för att skapa en nulägesbild över hur många som cyklar i Halland idag. Genom en resvaneundersökning är det möjligt att sätta ett andelsmål och följa upp cykelutvecklingen i Halland.

Det finns förslag och önskan om att det behövs öronmärkta pengar till mindre insatser, även för beteendepåverkan.

En återkommande önskan hos flera av instanserna är samverkan kring turistcykelstråk. Många skriver att de vill att flera andra leder nämns men också att det finns behov av att förbättra vägvisning mellan olika rekreativstråk.

Flera instanser har gett inspel på att planen är genomarbetad och välskriven. Det beskrivs också att det är positivt att planen beskriver hur den hänger ihop med övergripande mål så som Agenda 2030, de transportpolitiska målen och den nationella cykelstrategin. Flera remissinstanser uppskattar att samverkan lyfts och önskar ett fortsatt gott samarbete.

Bland remissvaren har en del svar kommit in angående nya eller justerade sträckor. De som har kommit in från kommunerna har diskuterats med respektive kommun, övriga noteras till framtida planering och tas inte upp i genomgång av remissvar på rubriknivå.

Genomgång av remissvar

Nedan följer en redovisning av de yttranden som har kommit in. Remissvaren är kategoriserade utifrån Regional cykelplans rubriker för att tydligare kunna härleda ett remissvar till respektive del i cykelplanen. Under varje rubrik finns där en kortare text som beskriver respektive kapitelns syfte. I denna del går det att ta del av Region Hallands svar på specifika yttranden.

Varför en regional cykelplan för Halland?

Denna del av planen beskriver upplägg av Regional cykelplan samt de ekonomiska förutsättningarna för infrastrukturåtgärder på regionalt vägnät. Här beskrivs också det regionala målet för cykel i Halland: Ökad andel cykelresor i Halland till år 2029.

Tillväxtverket har lämnat synpunkt på att det önskas ett förtydligande av vad den regionala cykelplanen fyller för funktion i förhållande till Regional utvecklingsstrategi samt till den Regionala transportplanen.

Kommentar: Önskemål om att förtydliga dessa delar tas tillvara och justeras i planen. Att tydliggöra hur de olika styrdokumentet förhåller sig till varandra leder till en större förståelse kring den Regionala cykelplanens roll.

Falkenbergs kommun önskar att vi i planen klarlägger regionens roll som samhällsplanerare och önskar att ansvarsfördelningen mellan staten, regionen och kommunerna bör framgå tydligare i beskrivningen av hur regionen ska arbeta för ett ökat cyklande.

Kommentar: Synpunkten noteras. I ett genomförande av den regionala cykelplanen är det viktigt med samverkan och samplanering med olika aktörer för att nå det övergripande cykelmålet. Vid specifika insatser föranleder en diskussion som pekar ut ansvarsområde.

Kungsbacka kommun önskar att regionen i större utsträckning verkar för att samarbetet mellan kommunen och Trafikverket blir lättare så att vi snabbare kan nå gemensamma mål. Gäller både stora projekt som ny cykelvägsutbyggnad och mindre hastighetssäkrade cykelöverfarter.

Kommentar: Samverkan mellan kommuner, Trafikverket och Region Halland är viktigt för att skapa goda förutsättningar för cykeln. Detta gäller oavsett om det är i byggskede eller i andra delar i det gemensamma cykelarbetet. I genomförandet av planen så är Region Hallands intention att samtliga parter ska ta sitt ansvar utifrån respektive ansvarsområde.

Hylte kommun tycker att det är bra att planen lyfter problemet med att det inte finns någon statistik över cyklister i Halland. Några instanser (**Region Skåne, Svensk Cykling**) påtalar vikten av att ha ett mätbart mål för att se hur cykling utvecklar sig i Halland samt för att kunna följa upp de föreslagna insatserna.

Kommentar: Det finns ett stort behov i Halland av att ta fram statistik för hur många som cyklar. Under prioriterade fokusområden och insatser finns det förslag till en regional resvaneundersökning som kan svara på hur många som använder cykeln som färdmedel. När det finns ett nuläge är det också möjligt att sätta ett mätbart mål.

Framtagande av Regional cykelplan för Halland 2020-2029

Denna del beskriver hur samverkansprocessen mellan Region Halland, de halländska kommunerna och Trafikverket har sett ut för att ta fram Regional Cykelplan 2020-2029.

Här önskas från **Trafikverket Väst** ett förtydligande av att avtal måste tecknas mellan Trafikverket och kommunen och att det oftast är Trafikverket som tar fram vägplan och bygger cykelvägen.

Kommentar: Detta noteras och görs tydligare i planen.

Cykel för ett hållbart samhälle och jämställt transportsystem

Denna del beskriver cykelns potential som ett hållbart färdmedel och belyser de tre hållbarhetsperspektiven samt Agenda 2030, de globala målen och de nationella miljö kvalitetsmålen.

Region Skåne har inspel om att cykeln inte alltid är ett inkluderande färdmedel. Det finns vissa grupper i samhället som inte har lärt sig att cykla.

Kommentar: Detta inspel justeras i texten i cykelplanen.

Planeringsförutsättningar för cykling i Halland

Denna del beskriver Hallands förutsättningar som cykelregion. Denna del beskriver också cyklisten, pendlingsförutsättningar med cykel samt för turism och rekreation.

Hylte kommun vill gärna se ett utvecklat resonemang om de skillnader som finns mellan stad och landsbygd gällande beteendemönster och möjligheter till cykling. Vikten av tillgång på infrastruktur såväl på landsbygd som i stad kan förtydliga Hallands ambition

kring det transportpolitiska målet om allas grundläggande tillgänglighet till transportsystemet. Vill lyfta att avstannad befolkningstillväxt i småorter också är en del av planeringsförutsättningarna i Halland.

Kommentar: Förutsättningarna skiljer sig åt mellan stad och landsbygd för att cykeln ska vara ett förstahandsalternativ. Önskemålet noteras och ett stycke förtydligas i planen som belyser detta.

Flera remissinstanser (**Falkenbergs kommun, Region Skåne, Ljungby kommun, Varbergs kommun**) nämner andra cykelleder som viktiga att belysa för turism samt för att koppla samman kusten med inlandet.

Kommentar: I planen finns endast Kattegattleden beskriven där Region Halland är huvudledman. Övriga önskemål noteras och ett tillägg om att det finns andra viktiga cykelleder som gränsar till och i Halland läggs till.

Tillväxtverket ställer frågan om vem eller vilka aktörer som ska vara drivande för att besöksnäringen ska utvecklas ytterligare om cykelinfrastrukturen förbättras i Halland.

Kommentar: I planen pekas inte särskilda aktörer ut för att driva enskilda frågor utan det här är ett gemensamt arbete i Halland. Besöksnäringen i Halland i stort, både privata och offentliga aktörer, behöver hjälpas åt att stärka cykelturism i Halland.

Region Skåne har inspel om att det finns mer kunskapsunderlag att hämta om cykelturism, inte minst om nationella cykelturistleder där man ser ett tydligt fokus på naturturism med cykel. De lyfter nyttan av att planering av turist- och rekreationscykling samordnas och integreras i större utsträckning med planeringen för nyttocyklisterna och pendlingsförbindelser. Detta kan med fördel synkas med eventuella turismstrategier.

Kommentar: Ökad kunskap om cykelturism samt hur infrastrukturen kan samordnas och optimeras för att både pendlings- samt turismcyklisterna är ett område som kan utvecklas i Halland. Inspelet noteras och kan komma att aktualiseras i genomförandefasen av cykelplanen.

Högskolan i Halmstad skriver att i framtidens cykelinfrastruktur så kan det vara aktuellt att beakta hur denna ska kombineras med annan infrastruktur då allt fler fordon blir självkörande.

Kommentar: Inspelet noteras och justeras med ett tillägg i planen.

Hur får vi fler att cykla i Halland?

Denna del beskriver det som kopplar an till byggnation av infrastruktur, till exempel vikten av beteendepåverkande insatser, kopplingen mellan kollektivtrafik och cykel men också optimering av befintlig cykelväg.

Tillväxtverket önskar ett förtydligande av genomförandet av ”hela resan”, hur ska detta förverkligas? Även **Varbergs kommun** har inspel om att de saknar en tydligare koppling till kollektivtrafik och cykel samt beslutsunderlag för att kunna prioritera dessa objekt.

Kommentar: Under prioriterade fokusområden och insatser finns fokusområdet Ökad tillgänglighet till prioriterade målpunkter. Under detta beskrivs bland annat att det är viktigt att cykelvägar och cykelparkeringar vid kollektivtrafikens bytestpunkter tillgängliggörs, men det pekas inte ut konkreta åtgärder för ett genomförande. Då flera aktörer berörs av det här är det viktigt med samverkan och att tillsammans ta fram analyser och underlag för att landa i mer konkreta åtgärder. Under våren 2020 uppdateras Cykelpotentialstudie i Halland. I uppdateringen kommer potentialen för att kunna ta sig till och från större stationer med cykel att analyseras.

Cykelfrämjandet i Varberg har inspel om att beteendepåverkande åtgärder behöver lyftas mer och tydliggöra dessa. Varbergskretsen kan eventuellt delta i beteendepåverkande engagemang.

Kommentar: Under prioriterade fokusområden nämns attityd- och beteendepåverkande kampanjer som en insats för att få fler att cykla i Halland. I ett genomförandeskede av insatser kan dessa komma att konkretiseras tydligare i till exempel en handlingsplan där dessa tydliggörs. Cykelfrämjandet i Varberg är varmt välkommen att delta vid insatser.

Hylte kommun föreslår att man tydligare beskriver infrastrukturåtgärder som inte nödvändigtvis innebär nybyggnation, till exempel cykelfält, bygdevägar mm. Det kan tydligare visa på det breda spektra av insatser kopplade till utvecklingen av cykelinfrastruktur som kan bidra till ett ökat cyklande i Halland.

Kommentar: Inspelet noteras och kan tas med i genomförandefasen av cykelplanen till exempel i en farbarhetsanalys och kartläggning av cykelvägnät i Halland.

Infrastruktur, säkerhet, drift och underhåll – en del i den strategiska planeringen

Denna del belyser delar i och för infrastrukturen som är viktiga för att en större andel resor ska göras med cykel år 2029, till exempel vägvisning, cykelparkering etc.

Det har inte inkommit några remissvar i som kan kategoriseras under detta kapitel i den Regionala cykelplanen.

Prioriterade fokusområden och insatser – hur ska Halland arbeta strategiskt med cykel?

Denna del beskriver de fem fokusområden som Region Halland anser vara av vikt för en ökad andel cykling i Halland samt insatser för att nå det regionala målet.

Några av remissinstanserna (**Falkenbergs kommun, Halmstad kommun**) önskar en tydligare ansvarsfördelning av genomförandet av insatserna. Falkenbergs kommun ser också gärna att det är Region Halland som finansierar en resvaneundersökning.

Kommentar: En del av de här insatserna kommer Region Halland att ta ansvar för medan andra insatser är beroende av andra aktörer eller att man genomför det tillsammans. Falkenbergs kommuns önskemål om att Region Halland står för finansiering av en regional resvaneundersökning noteras.

Falkenbergs kommun önskar en beskrivning av åtgärder i åtgärdsprioritering i enlighet med Trafikverkets steg 1 och steg 2. En önskan är att beteendepåverkande samt kunskapsinsamlade åtgärder skulle kunna lyftas fram mer i planen samt att det är önskvärt om det får en egen budgetram.

Kommentar: I den regionala infrastrukturplanen tillåts det inte att medel går till steg 1 och steg 2 åtgärder, önskemålet noteras.

Varbergs kommun önskar en tydligare koppling till barnperspektivet under fokusområdet ”Ökad trafiksäkerhet för cyklister”.

Kommentar: Inspelet noteras och justeras i planen.

Varbergs kommun vill att fokusområdet ”Cykel som ett hållbart transportmedel” kompletteras med att regionen och kommunen prioriterar sträckor där potentialen är högst för att få fler att göra en överflyttning från bil till cykel. Varberg ser också att det passar att lyfta in vikten av att förlänga kollektivtrafiken med cykelvägar under denna punkt.

Kommentar: Potentialen är en av flera viktiga parametrar vid prioritering av nya cykelobjekt. Andra viktiga parametrar beskrivs i cykelplanens plandel som redogör för vilka kriterier som region och kommun gemensamt har diskuterat fram. Ett av dessa kriterier är hela resan-perspektivet.

Planering av infrastruktur

Denna del beskriver bland annat processen av planering och byggnation, finansiering, de prioriterade cykelvägsobjekten samt hur urvalet av dessa har gått till.

Cykelfrämjandet i Varberg anser att det är för lite pengar som är avsatta för att kunna svara upp till alla ambitiösa saker som är beskrivna i planen.

Kommentar: De finansiella medlen som beskrivs i den regionala cykelplanen är avsatta för infrastrukturåtgärder. Övriga insatser kan komma att finansieras av verksamheternas ordinarie budget, projektmedel eller annan extern finansiering.

Trafikverket Väst har inspel på att den uppskattade schablonkostnaden om 5 500 kr/löpmeter kan komma att ändras under planperioden och kan variera utifrån komplexiteten av ett projekt.

Kommentar: En schablonkostnad gör det tydligare att uppskatta hur många meter cykelväg som medlen i planen räcker till. Att schablonkostnaden kan variera utifrån varje enskilt projekt beskrivs också i planen.

Region Skåne saknar en övergripande bild av cykelnätet, vart det är möjligt att cykla idag och vart behoven finns att bygga ut infrastrukturen i regionen för att skapa ett sammanhängande och attraktivt cykelnät. Region Skåne föreslår en karta som kan visa detta för att visa på vilka brister som har identifierats men som inte kommer att åtgärdas inom planperioden.

Kommentar: Inspelet noteras. Under planperioden 2020-2029 planeras det för att skapa en övergripande bild av cykelnätet varpå en analys av brister inkluderas.

Kungsbacka kommun önskar öronmärkta pengar för mindre åtgärder på den regionala infrastruktur som finns idag, t ex en säker cykelpassage.

Kommentar: Medel till mindre åtgärder kan hämtas ur smärrepotten för trafiksäkerhetsåtgärder. Inom potten kan det bli aktuellt med riktade satsningar för cykel.

Svar på de specifika frågorna i missivet

Vi bad även remissinstanserna att svara på tre specifika frågor, dessa svar redogörs nedan av de remissinstanser som svarade på dessa. I de fall som svaren redan har behandlats på rubriknivå ovan från svarande remissinstans återkommer dessa inte nedan.

1. Finns förslag på andra eller justerade fokusområden och/eller insatser för att nå det regionala målet med ökad andel cykelresor i Halland till 2029?

Inga yttranden som inte redan ansetts besvarade har inkommit som svar på denna fråga.

2. Är det några perspektiv som behöver lyftas mer i cykelplanen?

Tillväxtverket anser att det är angeläget att den regionala cykelplanen får ett tydligt avtryck i andra dokument eller planer som har för avsikt att förverkliga cykelplanens intentioner. Därtill att det tydliggörs hur enskilda aktörer och deras beslut påverkar genomförandet av planen.

Högskolan i Halmstad hänvisar till att enligt WHO bidrar ökad fysisk aktivitet till att uppnå 13 av de 17 globala målen genom sociala, ekonomiska och hälsorelaterade vinster. Högskolan skriver att det finns en enorm potential i att kommunicera betydelsen av aktivitet och rörelse genom att skapa stödjande miljöer, system och policyer som kan göra riktlinjer och metoder för hälsosam fysisk aktivitet begripliga och meningsfulla att prioritera – till exempel genom aktiv transport.

3. Vad kan er organisation bidra med i förverkligandet av cykelplanen?

Tillväxtverket svarar att de kan bistå med ett förverkligande av planen genom att förmedla kunskap och erfarenheter från arbete som bedrivs internationellt såväl som nationellt inom området. De har också under vissa perioder möjlighet att investera i olika utvecklingsprojekt som då skulle kunna bidra till att förverkliga delar av den regionala cykelplanen.

Högskolan i Halmstad svarar att de kan bistå med teoretisk förankring, design och analysmetoder för uppföljningar/studier som är relaterade till projektet till exempel att mäta hälsoeffekter av olika interventioner mm. De kan också bistå med att säkerställa att insatser som tas fram för att stimulera hållbara beteenden grundas i evidensbaserade metoder och sker i samråd med vetenskapliga experter på området.

Varbergs kommun ser stora vinster i att fortsätta samarbetet med Region Halland, Trafikverket och övriga för att tillsammans kunna förbättra förutsättningarna för att öka andelen cykelresor i kommunen. Samarbetet kring hur vi kan få fler att vilja cykla i Halland ser Varbergs kommun som särskilt viktigt. Varbergs kommun svarar också att en skuggande projektledare tillsätts av kommunen under planering och genomförande av beslutade projekt där de kan bidra med lokalkunskap och kunskap om utbyggnad av gång- och cykelbanor i kommunen.