

Bilaga 2

Utbyggnadsplan för cykelinfrastruktur

Riktlinje för digital utbyggnadsplan

Sammanfattning

Utbyggnadsplanen är uppbyggt i ett digitalt verktyg för framtida utbyggnad och ombyggnad av cykelinfrastruktur i Luleå. I arbetet med utbyggnadsplanen har cykelvägnätet delats in i ett lokalnät och ett huvudnät för att tydliggöra prioritering av infrastrukturen. Den digitala planen kompletterar cykelplanen, som är grunden för hur cyklingen ska utvecklas i Luleå. Föreslagna åtgärder prioriteras utifrån kriterier i detta dokument och resulterar i en lista med föreslagna åtgärder samt vad de bedöms kosta.

Bakgrund

Cykelplanen och utbyggnadsplanen grundar sig Luleå kommuns vision och översiktsplan. En av målsättningarna är att kommunen inte ska ha någon klimatpåverkan 2040. Enligt kommunens koldioxidbudget står transporter för en stor del av utsläppen i Luleå och det bedöms behövas kraftiga åtgärder för att nå målsättningen. Ökad cykling har stor potential att bidra till en positiv utveckling. Det behövs investeringar i ny infrastruktur, ombyggnation och utveckling av befintlig infrastruktur samt beteendeförändrande åtgärder för att skapa så goda förutsättningar som möjligt för ett ökat cyklande.

Tidigare erfarenheter visar att utbyggnadsplanen varit ett bra underlag för att tydliggöra och genomföra föreslagna åtgärder. Viktiga aspekter i den tidigare planen har varit att identifiera och ta fram en grov kostnadsbedömning av föreslagna åtgärder. Utbyggnadsplanen har även skapat förutsättningar till att samarbeta med andra projekt, vilket har resulterat i en effektivare utveckling och många gånger ett bättre nyttjande av resurser, samt minskade störningar för invånare i Luleå kommun. Den har även skapat bättre förutsättningar att i tidiga skeden lyfta behovet av åtgärder för cykel.

Syfte

Utbyggnadsplanen ska vara en förlängning av cykelplanen och ett planeringsunderlag för utvecklingen av befintliga och framtida cykelinfrastrukturen i Luleå. Planen ska tydliggöra vilka investeringar som behövs för att skapa ett bra cykelnät, vilken prioritet olika åtgärder ska ha, samt vara ett verktyg för att i tidiga skeden ta hänsyn till cykel i planeringen.

Utbyggnadsplanen ska användas för att möjliggöra samarbeten som bidrar till en effektivare utveckling för Luleå kommun. Den ska även vara ett stöd för att analysera nuvarande och framtida cykelnät, vilket kan skapa bättre underlag och kunskaper för hur kommunen ska utveckla cykelvägnätet.

Målsättning

Enligt cykelplanen ska Luleå kommun öka investeringstakten för cykelinfrastruktur och sträva efter att minst hålla en högre investeringstakt för cykelinfrastruktur än genomsnittet bland andra kommuner i Sverige. 2 km cykelväg ska minst byggas årligen.

(Nyckeltal: 2023 redovisades ett snitt på 309 kr/invånare. Det innebär en totalinvestering på minst 24 300 000 kr/år för Luleå. 2024 är budgeten för ny infrastrukturinvestering 2 000 000 kr)

Avgränsning

Utbyggnadsplanen omfattar utbyggnad av cykelnätet och ombyggnad av befintliga cykelvägar inom Luleå kommuns.

Nya cykelvägar

Nya cykelvägar som kompletterar det befintliga cykelvägnätet.

Förbättra befintliga cykelvägar

Breddning, separering eller annan typ av fysisk åtgärd för att förbättra befintliga cykelvägar

Utbyggnadsplanens uppbyggnad

Digitalt verktyg

Utbyggnadsplanen är uppbyggt i GIS (Geografiskt informationssystem) som är ett digitalt verktyg. Övergången till ett digitalt verktyg handlar främst om att skapa en effektivare och mer flexibel plan. Det sker allt snabbare förändringar i samhället vilket gör att planeringsunderlagen behöver vara anpassningsbara för att möta en snabb förändring. Det behöver samtidigt finnas en långsiktighet och en grundtanke för hur utvecklingen ska ske. Den digitala utbyggnadsplanen kan med enkla medel visa andra pågående och kommande stadsbyggnadsprojekt där frågor om cykelutveckling behöver lyftas eller tas hänsyn till, redan i tidiga skeden. Det här är ett nytt sätt att arbeta som möjliggör och förenklar kommunens planering och förhoppningsvis leder till en bättre cykelutveckling i kommunen.

Nätuppdelning

För att tillgodose olika cyklisters behov är det en god idé att dela upp cykelnätet i huvudnät och lokalnät. De här två näten är grunden för Luleås cykelnät och finns beslutade i Översiktsplanen.

Huvudnät

Är den del av cykelnätet som binder ihop olika stadsdelar och viktiga målpunkter med varandra. Huvudnätet ska vara den del av cykelnätet som hanterar de största flödena och har en viktig funktion för att skapa gena, framkomliga och trafiksäkra cykelresor. Därför ska huvudnätet ha en högre prioritet vid drift- och underhållsåtgärder som exempelvis snöröjning och halkbekämpning.

Förväntningarna på ett huvudnät är att cyklisten ska kunna färdas i en högre hastighet och känna sig prioriterad som trafikant. Undantag kan vara platser centralt där fotgängare eller kollektivtrafik bedöms ha högre prioritet.

Lokalnät

Är den del av cykelnätet som binder ihop lokala gång- och cykelvägar med huvudnätet. Lokalnätet finns främst inom stadsdelarna och syftar till att underlätta kortare resor inom ett begränsat område, som att ta sig till närbutiker, lokala skolor, parker eller liknande.

Förväntningarna på ett lokalt nät är att det har en lägre standard på utformning och drift- och underhåll än huvudnätet. Lokalnätet förväntas nyttjas av färre människor, därför prioriteras inte lokalnätet lika högt som huvudnätet.

Snabba cykelstråk

En högre standard än huvudnätet är så kallade snabba cykelstråk eller supercykelvägar. Snabba cykelstråk ska utredas enligt cykelplanen och skapa ett tillägg i utbyggnadsplanen

Snabba cykelstråk finns både i lokala och regionala sammanhang och det sker ökade satsningar nationellt för att bygga ut en sådan infrastruktur. Med snabba cykelstråk avses längre stråk som förbinder städer, större tätorter eller olika stadsdelar med varandra där olika grupper av cyklister ska kunna ta sig fram snabbt, smidigt och bekvämt året runt oavsett vilken hastighet man väljer att färdas i. Stråken ska erbjuda god tillgänglighet, säkerhet och framkomlighet. Detta ska förbättra för dem som redan cyklar i form av kortare restid och ökad trafiksäkerhet. Det kan samtidigt få fler att börja cykla och i så fall uppstår även positiva effekter på bland annat hälsa och miljö.

Rekreationsnät

Cykelnät som till största del kommer att användas för rekreativ cykling där funktionen att nå rekreativa målpunkter eller för cykling som mer är avsedd för träning och upplevelse än för att ta sig mellan olika stadsdelar och viktiga strategiska målpunkter i staden. De här stråken har en mycket lägre standard vad gäller drift och underhåll och är sällan underhållna vintertid. Vintertid kan exempelvis den rekreativa cyklingen bestå av cykling längs skoterspår och längs isvägar som komplement till den rekreativa cyklingen som ofta sker i skog och natur, men på andra sätt, sommartid.

Väghållare

Utbyggnadsplanen är uppbyggd av föreslagna åtgärder på det kommunala, statliga och enskilda vägnätet. Anledningen till att inte enbart hantera det kommunala cykelvägnätet är att se det totala cykelnätets potential och möjligheter. Det här är en viktig del i att påverka cykelutvecklingen oavsett vem som är väghållare. Utbyggnadsplanen är ett viktigt underlag för samarbete med framför allt Trafikverket (statlig väghållare) och även enskilda väghållare.

Prioritering utifrån kriterier

För att prioritera vad som är viktigast att börja med har åtgärder bedömts utifrån ett poängsystem som grundar sig i fem olika kriterier. Kriterierna är nyttjande, säkerhet, kontinuitet, funktion och standard. Varje kriterium kan få mellan 1-3 poäng vilket ger förslagna sträckor mellan 5-15 poäng. Högst poäng ger högst prioritet.

Prioritet:

1:a prioritet	13-15 poäng
2:a prioritet	12 poäng
3:e prioritet	11 poäng
4:e prioritet	9-10 poäng
5:e prioritet	5-8 poäng

Nyttjande:

Ger poäng utifrån hur många invånare som potentiellt får nytta av åtgärden. Nyttjandet är en grov bedömning som grundar sig på antalet invånare inom ett geografiskt område där åtgärden föreslås. Områdenas uppdelning är hämtade från SCB nyko4-områden. För centrala Luleå är områdena sammanslagna för att motsvara faktiska flöden.

1 poäng -	0 - 2000 invånare
2 poäng -	2000 - 4000 invånare
3 poäng -	4000 - 6000 invånare

Säkerhet:

Ger poäng utifrån hur trafiksäkerheten kan förändras. Det bedöms utifrån avsaknad av infrastruktur, hastighet och flöde från biltrafik och att det saknas andra alternativ med god trafiksäkerhet.

1 poäng - bidrar inte till att öka trafiksäkerheten

2 poäng - bidrar till viss del till att öka trafiksäkerheten men det är inte det primära för åtgärden.

3 poäng - bidrar till att öka trafiksäkerheten och är en avgörande faktor för att skapa en bra funktion.

Kontinuitet:

Ger poäng utifrån att bygga ihop och minimera glapp i infrastrukturen. Ska bidra till att skapa ett sammanhängande och tydligt nät för cyklister.

1 poäng - Bidrar inte till att skapa ett sammanhängande nät för cyklister. Saknar koppling till övrigt cykelvägnät.

2 poäng - Bidrar till viss del till att skapa ett sammanhängande nät för cyklister. Kopplas ihop med en befintlig cykelväg.

3 poäng - Bidrar till hög grad till att skapa ett sammanhängande nät för cyklister. Kopplas ihop med en eller flera befintliga cykelvägar.

Funktion:

Ger poäng utifrån vilken typ av funktion cykelnätet har. En cykelväg som finns benämnd i Luleå kommuns arbete med "Bra skolvägar" får högst poäng för att det här är stråk där kommunen rekommenderar att barn färdas på väg till och från skolan. Arbetspendling ger näst högst poäng då det har en viktig samhällsfunktion och som inrymmer en stor del av kommunens cykelvägnät. Rekreation får lägst prioritet. Även om den cykling som sker på fritiden är viktigt för hälsa och välbefinnande, bedöms skolväg och arbetspendling ha större prioritet för att skapa en bra infrastruktur för så många som möjligt.

1 poäng - Rekreation

2 poäng - Arbetspendling

3 poäng - Skolväg

Standard:

Ger poäng utifrån vilken standard det kommer vara på vägnätet där åtgärden planeras. Kommunens cykelvägnät är uppdelat i ett huvudnät och ett lokalnät. Huvudnätet är den del av cykelvägnätet där flest förväntas cykla och som har en viktig roll att förbinda olika stadsdelar och områden med varandra. Huvudnätet är också den del av cykelvägnätet som prioriteras högst vid drift och underhåll.

Lokalnätet är länkar som förbinder olika delar inom en stadsdel eller ett område. Syftet med ett lokalnät är att ge ett cyklisterna möjlighet att ta sig till mer lokala målpunkter inom en stadsdel, som exempelvis servicefunktioner, lekparker, badplatser och bostadsgator.

Huvudnätet dimensioneras för högre hastigheter än lokalnätet vilket ställer högre krav på bredder, radier och höjdskillnader.

1 poäng - Lokalnät

3 poäng – Huvudnät

Resultat

Den digitala utbyggnadsplanen mynnar ut i en prioriterad lista med föreslagna sträckor som ska byggas ut eller byggas om. Listan baseras på sträckor som är bedömda enligt kriterierna i denna rapport och är prioriterade utifrån en totalpoäng som varje objekt får. För varje sträcka redovisas en föreslagen åtgärd, kostnad, längd, samt vilken prioritet den har.

Val av åtgärd

Åtgärder ska i första hand väljas utifrån vilken prioritering sträckan har enligt utbyggnadsplanen, se Bilaga 3. Sträckor med högst prioritet är de första som föreslås läggas in i kommunens investeringsplan.

Att frångå prioriteringsordning

Utbyggnadsplanens prioritering kan frångås om en åtgärd kan genomföras i samband med andra projekt och bidra till samordningsvinster. Samordningsvinsten kan exempelvis vara att genomföra åtgärder tillsammans med andra projekt för att minska genomförandekostnader och tidsbesparingar samt skapa så liten störning för Luleåborna som möjligt.

Vidareutveckling

Utbyggnadsplanen föreslås utvecklas med följande underlag som kompletterar den digitala planen och dess åtgärder.

Förbättrade korsningspunkter

Bättre utformade korsningspunkter för oskyddade trafikanter längs cykelvägnätet. Underlaget är påbörjat och utgår från ett underlag som tagits fram av NTF (Nationella trafiksäkerhetsförbundet) på uppdrag av Trafikverket.

Fler cykelparkeringar

Fler och bättre cykelparkeringar vid målpunkter och transportnoder där byte mellan olika trafikslag sker. Underlag för vilka kommande platser som behöver bättre cykelparkeringar som löser olika behov av parkering. Parkering för snabba eller längre ärenden samt för olika typer av cyklar.

Snabba cykelstråk

Snabba cykelstråk ska utredas enligt cykelplanen och skapa ett tillägg i utbyggnadsplanen.

Uppföljning

För att säkerställa att utvecklingen sker i linje med uppsatta mål är det viktigt att följa upp och revidera arbetet med utbyggnadsplanen kontinuerligt.

- ❖ Uppföljning av utförda åtgärder enligt utbyggnadsplanen görs årsvis i samband med årlig rapportering till ansvarig nämnd tillsammans med övriga satsningar för cykel.
- ❖ Utbyggnadsplanen är ett kontinuerligt arbetsmaterial som används i daglig planering. *Prioriterade cykelvägar enligt* utbyggnadsplan(Bilaga 3), uppdateras om nya sträckor eller ombyggnationer läggs till i planen och informeras årligen till ansvarig nämnd.
- ❖ Där Trafikverket är väghållare sker uppföljning löpande i strategiska möten och i form av arbetsmöten. Med enskilda väghållare sker möten vid behov.