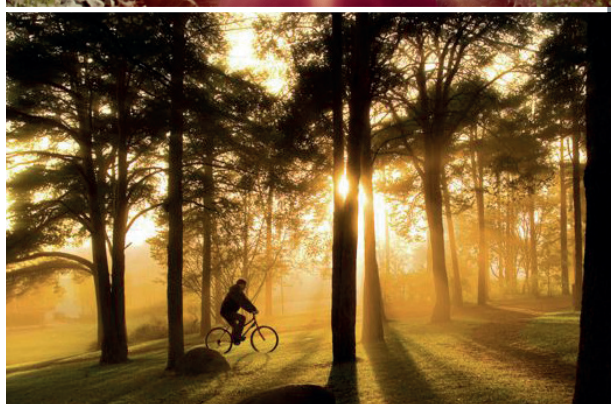
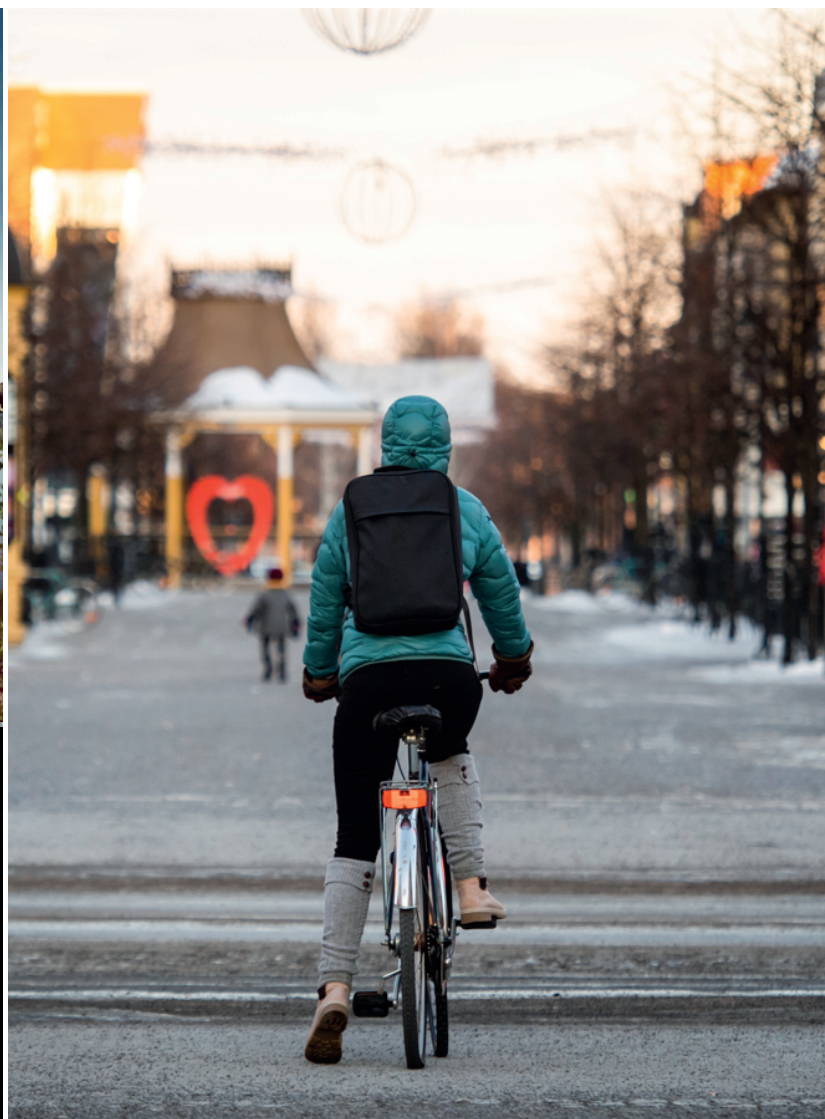




LULEÅ KOMMUN

••• Cykelplan 2022- 2027



Luleå kommun
Beslutsförslag 2022-05-23

Innehållsförteckning

1	Inledning	4
1.1	Bakgrund	4
1.2	Syfte	4
1.3	Styrande dokument	4
1.4	Avgränsning	4
1.5	Genomförande	6
2	Cyklingens positiva effekter	7
2.1	Hälsofrämjande	7
2.2	Ekonomiskt hållbar	7
2.3	Ekologiskt hållbar	7
2.4	Yteffektiv	7
2.5	Socialt hållbart	8
3	Nuläge	9
3.1	Resvanor och färdmedelsandelar	9
3.2	Olycksstatistik	10
3.3	Cykelinfrastrukturen	11
3.4	Beteendepåverkan, information och marknadsföring	12
3.5	Nationell jämförelse	13
4	Trender och omvärldsspaning	16
5	Mål	17
5.1	Befintliga målsättningar och strategier	17
5.1.1	En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling	17
5.1.2	Svenska cykelstäder	18
5.1.3	Vision Luleå 2040, översiktsplan och trafikstrategi	18
5.1.4	Trafikplan	20
5.2	Mål för cykelplanen	20
6	Strategi	21
6.1	Cyklingens status ska vara hög i kommunen	21
6.1.1	Samhällsplanering	21
6.1.2	Cykelparkeringsnorm	22

6.1.3	Investeringar	22
6.1.4	Aktiv cykelpolitik som arbetsgivare och fastighetsägare	23
6.1.5	Bemötande	23
6.2	Cykelvägnätet ska kännetecknas av hög kvalitet – året om	24
6.2.1	Utbyggnad och ombyggnad av cykelvägnätet	24
6.2.2	Trafiksäkerhet och trygghet	25
6.2.3	Utformning av cykelvägnätet	26
6.2.4	Fysisk standard	27
6.3	Det ska vara enkelt, tryggt och trevligt att cykla i Luleå	28
6.3.1	Orienterbarhet och mervärdesobjekt	28
6.3.2	Cykelparkering	28
6.3.3	Trevnad och rekreativ cykling	30
6.4	Det ska höras, synas och kännas att Luleå är en cykelstad	31
6.4.1	Kampanjer, marknadsföring och kommunikation	31
6.4.2	Samarbete	32
7	Uppföljning	33
7.1	Årlig avstämning	33
7.2	Resvaneundersökning	33
7.3	Revidering av cykelplan	33
	Bilagor	34

1 Inledning

1.1 Bakgrund

År 2014 antog Luleå kommun sin första cykelplan. År 2016 reviderades vissa delar i planen. Planerna har fungerat som en grund för arbetet med att öka andelen lokala resor med cykel och nu år 2022 är det dags för en större översyn av planen.

1.2 Syfte

Cykelplanens syfte är att ange tydliga mål och strategier samt strukturera vilka åtgärder som krävs för att uppnå dessa. Cykelplanens mål ska grunda sig i Översiktsplanen och Vision 2040. Planen ska även fungera som underlag för verksamhets- och budgetplanering och vänder sig till såväl tjänstepersoner och politiker som till allmänheten.

1.3 Styrande dokument

I översiktsplanen redovisas grunddragen för den avsedda användningen av mark- och vattenområden i en kommun, hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras, vilken hänsyn som ska tas till allmänna intressen och hur man tänker tillgodose riksintressen och miljö kvalitetsnormer. Av planen ska också framgå hur kommunen tänker ta hänsyn till nationella och regionala mål samt olika planer och program av betydelse för en hållbar utveckling. Luleå kommun tog till hösten 2019 fram ett förslag till ny översiktsplan som antogs hösten 2021.

I översiktsplanen finns kommunens trafikstrategi. Översiktsplanen och trafikstrategin ligger till grund för den trafikplan som är under framtagande samt för denna cykelplan. De senare planerna ska visa enskilda nämnders långsiktiga ambitioner, insatser eller förhållningssätt för att leva upp till översiktsplanen och externa krav.

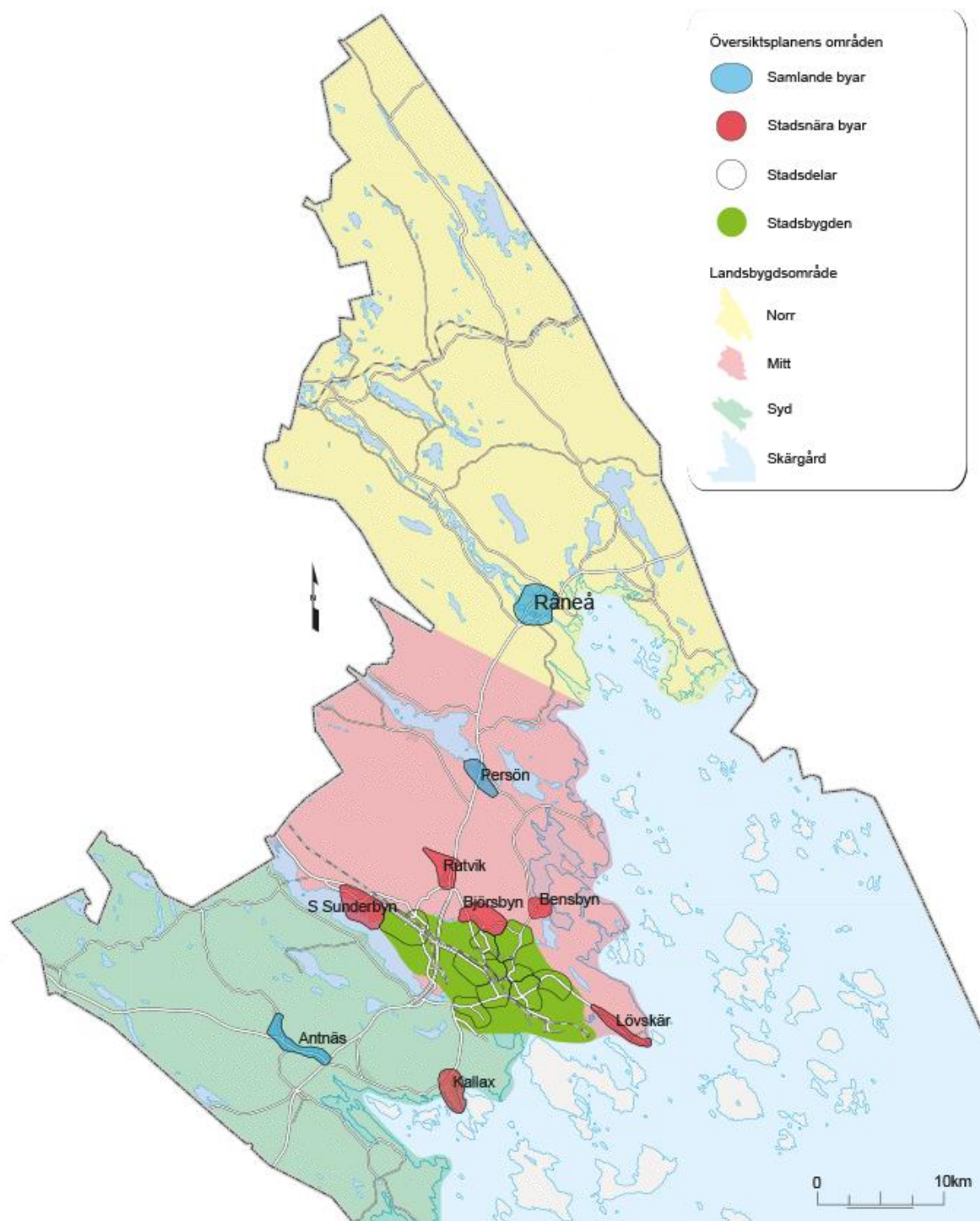
1.4 Avgränsning

Cykelplanen omfattar geografiskt hela Luleå kommun, men med fokus på:

- stadsbygden
- i och mellan de stadsnära byarna och centrum
- i de samlande byarna på landsbygden

Utanför denna avgränsning äger kommunen väldigt lite vägnät för cykeltrafik och bestämmer in hur den utvecklingen ser ut. Här krävs i stället ett samarbete med statlig eller privat väghållare, vilket också är en viktig del av kommunens arbete.

Avgränsningen redovisas i figur 1.



Figur 1. Karta över Luleå stadsbygd, de samlade byarna och de stadsnära byarna.

1.5 Genomförande

Cykelplanen ska ligga till grund för verksamhets- och budgetplanering som syftar till att utveckla cyklingen i Luleå. Revidering av cykelplanen görs en gång per mandatperiod. Utbyggnadsplanen och planeringsprinciperna är levande dokument som revideras löpande under planens giltighetstid och ligger som bilagor till planen. Huvudansvarig för genomförande är Stadsbyggnadsförvaltningen. Åtgärder bör implementeras stråkvis. Detta för att skapa en tydlighet mot cyklisterna, undvika bristande länkar och för att bättre kunna informera om förbättringsåtgärderna.



Fotograf: Simon Eliasson

2 Cyklingens positiva effekter

Cykling har många positiva effekter samtidigt som det är ett relativt snabbt färd sätt särskilt om en el-cykel används. Att cykla är effektivare än att gå och räckvidden blir därför större än om man färdas till fots.

2.1 Hälsosfrämjande

Måttlig fysisk aktivitet 30 minuter om dagen förebygger bland annat hjärt- och kärlsjukdomar, fetma och typ 2 diabetes. Den positiva effekten av att cykla är betydligt större än risken att råka ut för en cykelolycka. Cykling i naturmiljöer erbjuder även goda möjligheter till rekreation som stärker hälsan.

2.2 Ekonomiskt hållbar

Cykling är inte bara bra för den egna plånboken, det bidrar även till en bättre samhällsekonomi i form av lägre kostnader för sjukvård och minskat behov av läkemedel. En friskare befolkning leder dessutom till lägre sjukfrånvaro för arbetsgivare. Investeringar för cykel är dessutom billigare än motsvarande för biltrafik.

2.3 Ekologiskt hållbar

En förflyttning av resor från bil till cykel spelar en stor roll för att skapa hållbar utveckling. För att klara uppsatta miljömål krävs en förändring av våra resvanor. Vi måste gå, cykla och resa kollektivt i större utsträckning än idag. Även i närområdet har ökad cykling stor betydelse. En överflyttning av resor från fossilbränsle drivna fordon till cykel bidrar till att luftmiljön förbättras och trafikbullret minskar.

2.4 Yteffektiv

Ungefär 10–20 % av ytan i svenska städer består av infrastruktur, varav vägar står för den allra största delen. En cykel kräver endast en tiondel av den yta som en bil upptar i trafiksystemet. En bilparkeringsplats upptar mellan 15–30 kvadratmeter. En genomsnittlig bil använder 2–5 parkeringsplatser om dagen och står parkerad 95 % av dygnet. På parkeringsytan för en bil får det plats 7–8 parkerade cyklar. Om fler personer cyklar finns möjligheten att omfördela ytor, minska buller, skapa trevligare städer som blir attraktivare att uppleva som människa.

2.5 Socialt hållbart

I Luleå kommun saknar 11 % av invånarna i åldern 16–84 år körkort för personbil. Om även befolkningsgrupper under 16 år räknas med skulle andelen utan körkort bli ännu högre. Det är också fler kvinnor (14 %) än män (9 %) som saknar körkort. 10 % av invånarna saknar tillgång till bil och ytterligare 10 % har endast tillgång till bil ibland. Det är också fler kvinnor som saknar tillgång till bil, 11 % av kvinnorna saknar helt tillgång till bil jämfört med 9 % av männen och 13 % av kvinnorna har endast tillgång till bil ibland jämfört med 7 % av männen. 88 % av invånarna har tillgång till cykel och ytterligare 3 % har tillgång till cykel ibland. 9 % saknar helt tillgång till cykel. Det innebär att satsningar på cykelåtgärder har förutsättningar att nå en större del av befolkningen än vad satsningar på biltrafiken har.



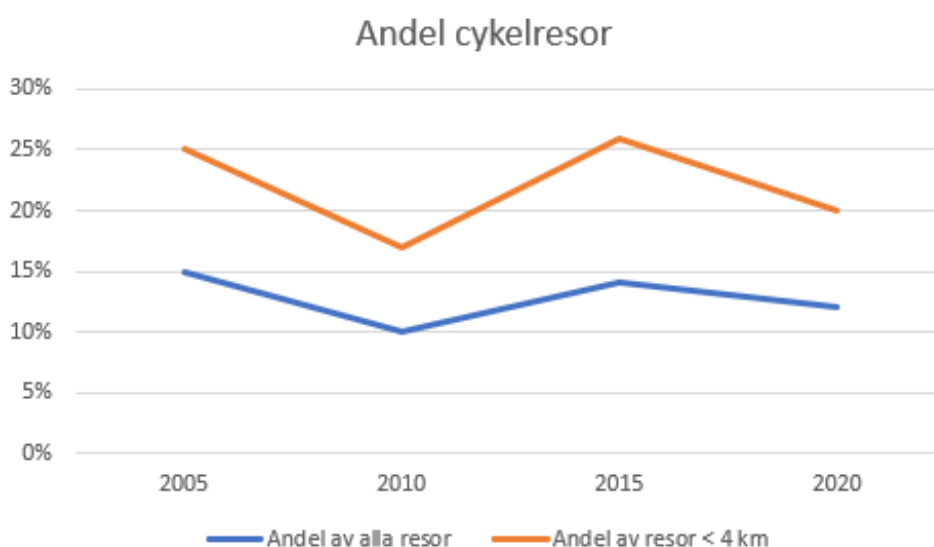
Fotograf: Viveka Österman

3 Nuläge

3.1 Resvanor och färdmedelsandelar

I den förra cykelplanen fanns mål om att minst 20 % av alla resor görs med cykel år 2020 och minst 30% av alla resor kortare än 4 km görs med cykel år 2020. Detta följs upp genom resvaneundersökningar som sker vart femte år.

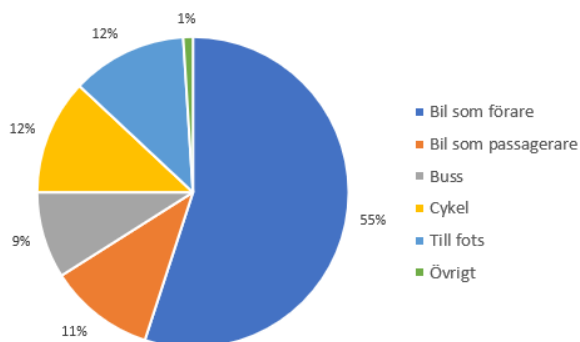
- 2005 utfördes 15 % av alla resor med cykel och 25 % av alla resor kortare än 4 km.
- 2010 utfördes 10 % av alla resor med cykel och 17 % av alla resor kortare än 4 km.
- 2015 utfördes 14 % av alla resor med cykel och 26 % av alla resor kortare än 4 km.
- 2020 utfördes 12 % av alla resor med cykel och 20 % av alla resor kortare än 4 km.



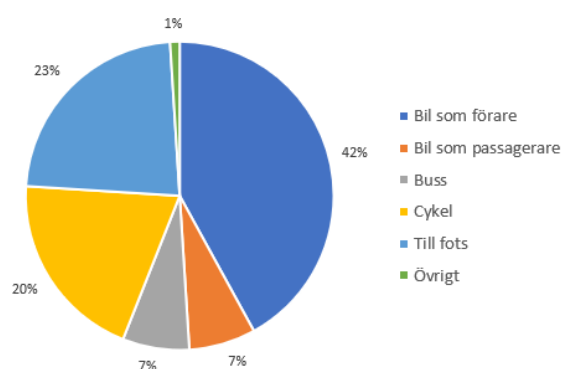
Figur 2. Andel cykelresor i Luleå kommun mellan åren 2005 och 2020.

Uppföljningen i figur 2, 3 och 4 visar på att varken målet om att minst 20 % av alla resor ska göras med cykel eller att minst 30 % av alla resor kortare än 4 km ska göras med cykel har uppfyllts. Värt att beakta är dock att även yttre faktorer kan påverka resultatet av resvaneundersökningarna. År 2010 bedöms resvaneundersökningen ha påverkats av vädret, vilket kan ha medfört att cyklister valt mer väderskyddade färdmedel under den tid som resvaneundersökningen genomfördes. År 2020 bedöms resvaneundersökningen ha påverkats av covid 19-pandemin, vilket kan ha medfört att en stor andel av befolkningen inte reser som vanligt på grund av exempelvis hemarbete, inställda fritidsaktiviteter eller att man undviker att åka till platser med större folksamlingar.

I Luleå sker 36 % av alla pendlingsresor till och från arbete och skola under sommarhalvåret med cykel, vilket är en hög andel. Vintertid är denna andel endast 10 %. Cykling året runt har potential att öka det totala cyklande i kommunen om fler även cyklade vintertid.



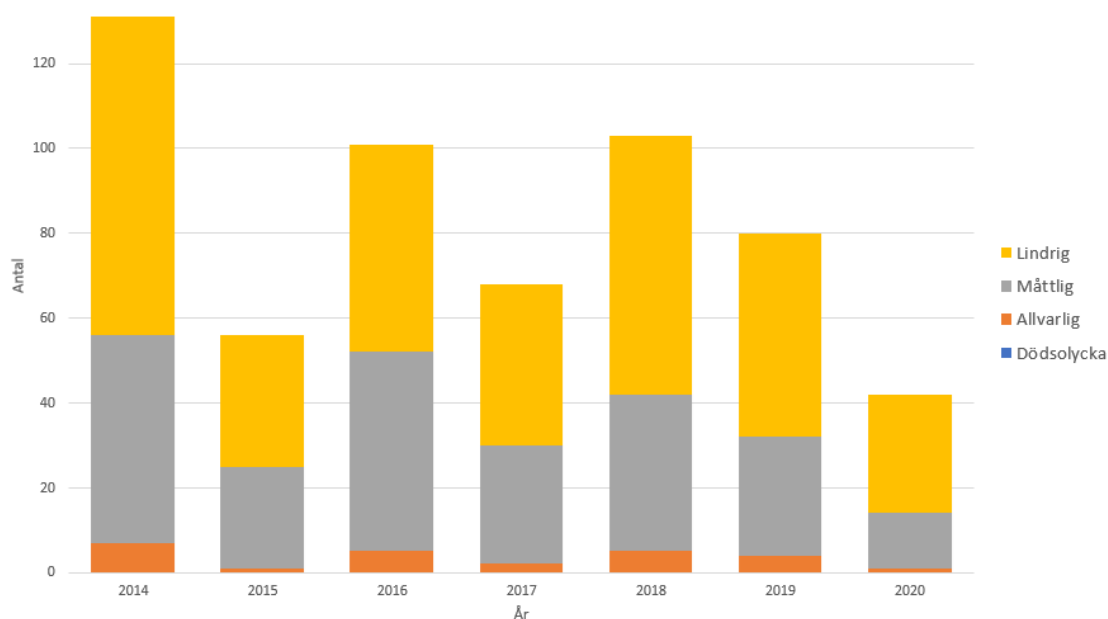
Figur 3. Färdmedelsfördelning totalt (Resvaneundersökning Luleå 2020).



Figur 4. Färdmedelsfördelning för resor under 4 km (Resvaneundersökning Luleå 2020).

3.2 Olycksstatistik

Tidigare Cykelplan 2016–2020 hade målet att ingen cyklist skulle dö eller skadas allvarligt i trafiken. Sedan år 2014 har ingen cyklist dödats i trafiken, men under åren 2014–2020 har det skett 25 olyckor där cyklister skadats allvarligt, 226 olyckor där cyklister skadats måttligt och 330 olyckor där cyklister skadats lindrigt (se figur 5). Ett mörkertal förekommer hos statistiken då framför allt lindriga olyckor inte alltid rapporteras in. Statistiken visar också endast olyckor som skett vid gatu/vägområden. Olyckor som skett ute i terrängen eller på fastighetsmark har inte räknats med. Sjukvården har även haft problem att rapportera in olycksstatistik. En fördröjning av inrapporterade olyckor påverkar statistiken under pandemitiden och gör den ofullständig.

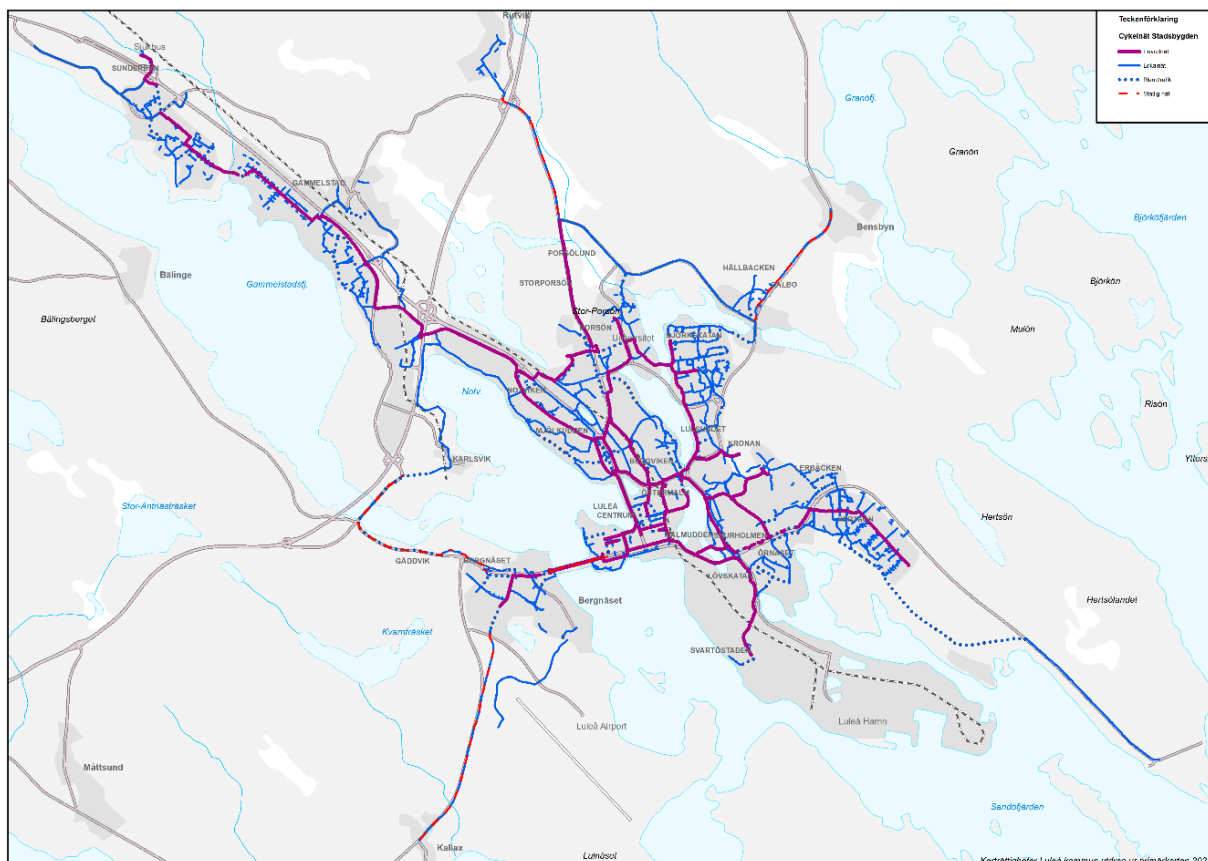


Figur 5. Diagram över vägtrafikolyckor med cykel i Luleå fördelad på skadegrad (STRADA).

3.3 Cykelinfrastrukturen

I Luleå finns idag 231 kilometer cykelväg indelade i huvudnät och lokalnät (se figur 6), vilket motsvarar cirka 2,5 meter per invånare. Av dessa är kommunen väghållare för 195 kilometer, Trafikverket för 27 kilometer och enskilda väghållare 9 kilometer.

Cykelvägnätet består till största delen av gång- och cykelvägar som är separerade från bilvägen med markremsa och därefter kantstensavschilda gång- och cykelbanor. Inga cykelfält finns på det kommunala vägnätet, däremot finns cykelfält på det statliga vägnätet i några byar. I dagsläget har gång- och cykelvägarna oftast en bredd på cirka 3–4 meter och endast en mindre del har separering mellan gående och cyklister.



Figur 6. Karta över huvudcykelnät och lokalcykelnät.

I cykelplanen från år 2014 och som reviderades år 2016 föreslogs 71 utbyggnadsåtgärder på det kommunala vägnätet. Av dessa har 23 åtgärder helt eller delvis genomförts. Utöver detta har även 3 åtgärder genomförts på det statliga vägnätet. Totalt har närmare 17 kilometer cykelväg tillkommit sedan år 2014.

3.4 Beteendepåverkan, information och marknadsföring

Sedan förra cykelplanen har ett mobilitetskontor för hållbart resande kallat *L till Å* startats upp. Genom detta har många projekt kring beteendepåverkan, information och marknadsföring genomförts såsom exempelvis:

- aktiva skoltransporter som riktar sig till skolelever
- cykelskola som riktar sig till vuxna som inte lärt sig cykla
- sommarrörelsen som genom åtgärder vill skapa en beteendeförändring
- #viresergrönt som riktar sig mot företag
- #engångföralla som utmanar alla Luleåbor att lämna skoavtryck istället för klimatavtryck

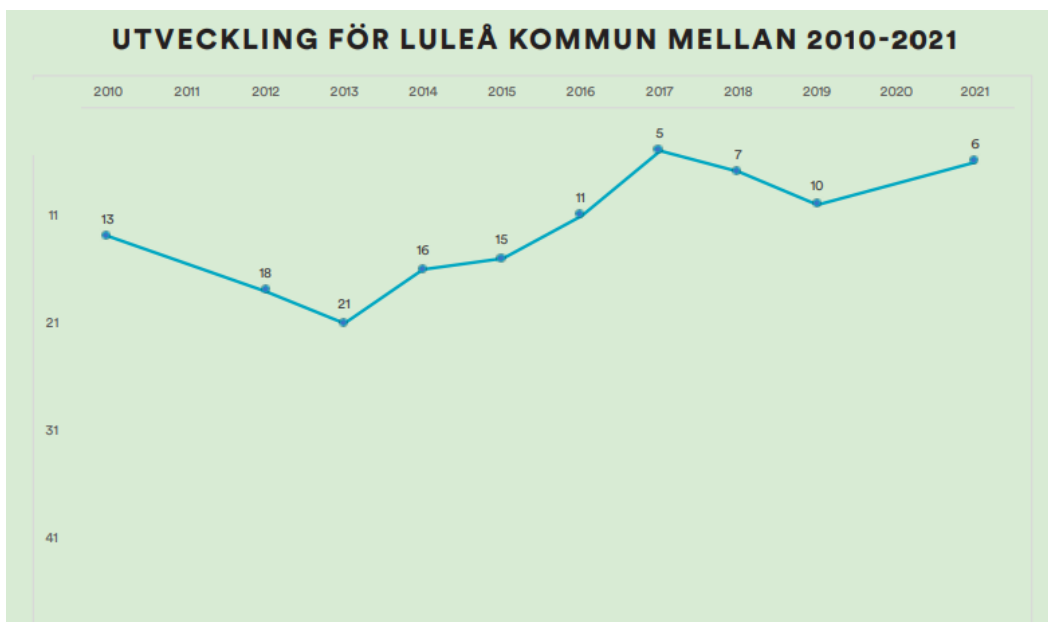
I samarbete med Lumire, stadsbyggnadsförvaltningen, Lulebo och arbetsmarknadsförvaltningen har ett cykelbibliotek startats upp som ger möjlighet för besökare och Luleåbor att låna cyklar och att testa på andra cykelmodeller som el- eller lastcyklar.

Dialog kring utvecklingen av Luleå som cykelstad har också skett med cykelorganisationer och cykelintresserade medborgare genom Cykelforum.

3.5 Nationell jämförelse

Kommunvelometern är Cykelfrämjandets stora nationella granskning som mäter och jämför kommunernas insatser för cykling under det föregående året. I 2021 års kommunvelometer placerade sig Luleå kommun på sjätte plats av totalt 57 deltagare och på första platsen bland de mellanstora kommunerna. Det är en förbättring jämfört med 2019 då Luleå placerade sig på tionde plats av totalt 45 deltagare. Jämförelsen visar på att Luleå får bäst resultat i områdena information och marknadsföring samt organisation. Störst utvecklingspotential finns i delområdet infrastrukturinvesteringar där kommunen hamnar ett halvt poäng under snittet för deltagare år 2021.

Sedan Cykelfrämjandet började jämföra cykelarbetet i olika kommuner genom *Kommunvelometern* år 2010 har Luleå kommun deltagit 10 av 12 gånger. En jämförelse av placeringarna visar på utvecklingen av cykelarbetet i kommunen gått framåt i kommunen (se figur 7). Även år 2018 placerade sig Luleå kommun på första platsen för mellanstora kommuner.



Figur 7. Diagram över Luleå kommuns placeringar totalt i Kommunvelometern.

Cyklistvelometern är nationell granskning av vad cyklisterna i deltagande kommuner tycker om sin cykelkommun. Cyklistvelometern genomfördes 2018 och 2020 och visade att Luleåbor är ganska nöjda i jämförelse med övriga landet (se figur 8). Luleå kommun rankas som nummer 10 av 17 bland mellanstora kommuner (50 000–100 000 invånare) och ligger i nivå med eller lite högre inom de flesta kategorier jämfört med mellanstora städer och även nationellt. Däremot visar undersökningen att många kommuner behöver bli bättre för att cyklisterna ska vara nöjda, inklusive Luleå.

SAMMANSTÄLLNING KATEGORIER OCH TOTALBETYG						
	Luleå kommun		Mellanstora kommuner		Nationellt	
Generell nöjdhet	3,44	Betyg: B	3,44	Betyg: B	3,37	Betyg: B
Trygghet	2,94	Betyg: C	2,87	Betyg: C	2,80	Betyg: C
Tillgång till cykelinfrastruktur	3,00	Betyg: C	2,98	Betyg: C	2,92	Betyg: C
Framkomlighet i cykelvägnätet	2,94	Betyg: C	2,95	Betyg: C	2,94	Betyg: C
Cykelklimat	2,53	Betyg: D	2,48	Betyg: D	2,45	Betyg: D
Cykelns prioritet i kommunen	2,93	Betyg: C	2,94	Betyg: C	2,85	Betyg: C
Totalpoäng	2,96	Betyg: C	2,94	Betyg: C	2,89	Betyg: C

Figur 8. Sammanställning av resultat från Cyklistvelometern år 2020.

I Luleå använder de som har svarat på enkäten följande cyklar. Flera val kunde anges därav den höga procentandelen.

- Vanlig cykel 79 %
- Landsvägscykel/racercykel 19 %
- Mountainbike 28 %
- Lådcykel/lastcykel/cykel med släp 3 %
- Vikcykel 1 %
- Annat 8 %

Det största hindret för att cykla mer än vad man gör idag är "otrygga trafiksituationer" följt av "jag vill inte cykla i vissa väder" och "svårigheten att transportera varor". De trafikanter som bidrar högst till att man som cyklist känner sig otrygg i Luleå är bilister följt av gångtrafikanter och sedan lastbilar.

De specifika frågor som Luleå får lägre betyg på än andra kommuner är framför allt;

- Det är lätt att felanmäla eller rapportera hinder eller problem för cykeltrafiken
- Cykeln ges tillräckligt hög prioritet i infrastrukturplaneringen
- Kommunen vidtar åtgärder inom rimlig tid gällande hinder för cykeltrafiken som rapporterats in eller felanmälts
- Cyklister och fotgängare kommer inte i konflikt med varandra
- Cykelvägarna i min kommun är jämna och bekväma att cykla på
- Det finns bra möjlighet att ta med cykeln på kollektivtrafiken
- Det finns tillräckligt med cykelparkeringar och de ger en bra möjlighet att låsa fast cykeln på ett bra sätt
- Det finns en bra skyltning av cykelvägar
- Cykelvägarna i min kommun är gena och tar i möjligaste mån den rakaste vägen

4 Trender och omvärldsspaning

Cykel försäljningen till konsumenter har ökat med cirka 30 % under cykelåret 2019/2020 jämfört med 2018/2019. Försäljningen av cyklar har ökat över hela landet och under hela cykelåret. Enligt cykelbranschen handlar det inte enbart om förändrade resvanor till följd av pandemin. Det handlar också om ett ökat intresse för att cykla generellt. Särskilt ökar intresset för att cykla med elcykel och att cykla mountainbike. Det har sålts ungefär lika många elcyklar under cykelåret 2019/2020 som under 2017/2018 då det var möjligt att söka elcykelpremien. Även motionscyklingen ökar, vilket noterades innan pandemin då allt fler anmälde sig till de stora cykelloppen. Allt fler cyklister köper flera cyklar anpassade för olika typer av cykling. En elcykel för arbetspendlingen, en mountainbike eller landsvägscykel för motionscykling och en lastcykel för transport av last eller skjutsning av barn.

De nya cykeltyperna ger möjligheter för nya grupper att cykla. Då den elassisterade cykeln kapar ansträngningstopparna för cykling i motlut, motvind eller på långa sträckor gör den det möjligt för exempelvis äldre personer, pendlare med längre avstånd, cyklister med last, resor i tjänsten där man inte vill bli svettig, personer med lägre fysisk kapacitet, cyklister i backig terräng, vintercyklister och människor utan körkort att cykla.

De nya cykeltyperna ställer nya krav på infrastrukturen. Elcyklister vill ha bra cykelparkering på grund av dyrare cyklar med ökad risk för stöld och med möjlighet att ladda, bredare cykelbanor för att möjliggöra säkrare omkörningar och cykelvägar mellan pendlingsorter i och med att cykelresorna blir längre. Lastcyklar är bredare och längre än andra cyklar och brukar köra långsammare om de inte är eldrivna. Krav på infrastruktur inkluderar bredare cykelbanor, större vändplatser och kurvradier samt anpassad cykelparkering. Ett led i att möta upp dessa krav är att införa så kallade snabba cykelstråk. 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. Stråken ska klara av att hantera fler och snabbare cyklister och erbjuda god tillgänglighet, säkerhet och framkomlighet. Ledord för ett snabbcykelstråk är tillgängligt, gent, separerat, trafiksäkert, snabbt, smidigt, bekvämt, lätt att orientera sig på, tryggt även på kvällen och positiv upplevelse.

I många städer har det införts lånecykelsystem där man kan korttidshyra cyklar på ett flertal platser i staden. Lånecyklarna får användas för korta resor i tätort och mest som komplement till den befintliga transportinfrastrukturen. Människor som kanske inte äger en egen cykel och turister kan cykla i stadsmiljö och lånecyklarna bidrar till en normalisering av cykling. En utveckling av lånecykelsystemet är uthyrningen av elsparkcyklar som bygger på samma koncept, men som ofta drivs av privata aktörer.

5 Mål

5.1 Befintliga målsättningar och strategier

5.1.1 En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling

Regeringen vill stimulera långsiktigt hållbara transportlösningar och beslutade år 2017 om *En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling – som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet*. Denna nationella cykelstrategi är den första i sitt slag och har som övergripande syfte att främja en ökad och säker cykling, då cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängseln i tätorter samt bidra till bättre folkhälsa. Strategin ger uttryck för regeringens ambitioner och lyfter fem insatsområden.

Insatsområden:

1. Lyft cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen
 - Planera för ökat cyklande och mer cykelvänliga samhällen
2. Öka fokus på grupper av cyklister
 - Öka barns och ungas cyklande
 - Öka cyklandet samt få nya grupper av cyklister
 - Skapa bättre förutsättningar för asylsökande, nyanlända och andra utrikesfödda att cykla
 - Främja pendlingsresor på cykel
 - Främja en ökad turist- och rekreationscykling
3. Främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur
 - Mer enhetligt och funktionellt cykelvägnät samt fler demonstrationsprojekt
 - Förbättra drift och underhåll på vägnätet för cykeltrafik
 - Samsyn på kategorisering och standardnivåer
4. Främja en säker cykeltrafik
 - Skapa en säkrare infrastruktur och förbättrad drift och underhåll
 - Anpassade hastigheter
 - Säkrare fordon
 - Bättre skydd och information
5. Forskning och innovationer
 - Samordning av statistik
 - Fortsatt utveckling av effektsamband
 - Folkhälsa och cykling
 - Mer samordnad och tillgänglig kunskap och forskning
 - Drift och underhåll samt säkerhet
 - Fordon och infrastruktur

5.1.2 Svenska cykelstäder

Svenska cykelstäder är en förening av kommuner, regioner och organisationer där Luleå kommun ingår. Föreningen arbetar målmedvetet för ökad och säkrare cykling.

Svenska cykelstäders gemensamma vision är att hälften av alla resor som är kortare än fem kilometer ska ske med cykel.

5.1.3 Vision Luleå 2040, översiktsplan och trafikstrategi

I *Vision Luleå 2040* lyfts nio övergripande målsättningar. Fetmarkerade textdelar är delar där cykelplanen bedöms kunna bidra till att målen uppfylls.

1. Luleås invånare har en god och jämlik hälsa

Målet syftar till att minska användningen av olika droger, alkohol och tobak, öka den fysiska aktiviteten och förebygga sjukdomar och att göra barns uppväxt så bra som möjligt.

2. Luleås invånare är delaktiga i samhällets utveckling

Målet syftar till att försvara demokratin, öka möjligheterna till delaktighet, driva dialoger och nå en jämställd representation.

3. Luleås invånare har ett socialt, kulturellt och fysiskt aktivt liv

Målet syftar till att nå ett aktivt föreningsliv, ge upplevelser, öka möjligheterna att utöva och delta.

4. Luleås naturvärden finns kvar och har plats att utvecklas

Målet syftar till att stödja den biologiska mångfalden, försvara våra viktiga resurser, skogen och havet och förstärka möjligheten att vara i naturen.

5. Luleå har ingen påverkan på klimatet –

Målet syftar till att vi ska bli energieffektivare, öka användningen av förnybara bränslen, öka andelen hållbara färdsätt och producera förnybar energi.

6. Luleås invånare bor i ett gott grannskap

Målet syftar till goda bostadsområden, öka tryggheten, bo nära till service och skola samt en ökad tillgänglighet för alla.

7. Luleås invånare har ett hållbart vardagsliv

Målet syftar till att öka mängden närproducerat, effektivisera resursanvändningen, minska avfallsmängderna, öka återbruk och återvinning.

8. Luleå är ett ledande nav för tillväxt och innovation

Målet syftar till att få fler företagare i nya branscher, utveckla teknik för framtiden, bygga hållbart, nå ett gott företagsklimat och öka digitaliseringen.

9. Luleås invånare har arbete

Målet syftar till att ha en hög kunskapsnivå, bra och tillgängliga områden för arbetsplatser, ge möjligheter till praktik och validering av kompetens.

I översiktsplanen finns även en övergripande trafikstrategi som omfattar sju huvudsakliga åtgärder för att uppnå ett hållbart transportsystem för ett växande Luleå. Dessa åtgärder behövs sammantaget för att kunna möta klimatpåverkan, som är en av de största utmaningarna som transportsektorn står inför.

1. **Förtätning** – genom att förtäta staden och planera in nya bostäder och arbetsplatsområden i redan befintliga strukturer skapas närhet och ett minskat behov av bil. Med en minskning av barriärer kan vi bygga ihop staden och platser.
2. **Livskraftiga noder** – genom att kraftsamla och utveckla i utpekade noder kan service samt underlag till service bibehållas. På så vis kan nodernas omland stärkas och skapa förutsättningar för ett minskat behov av resande eller resande på långa avstånd.
3. **Prioritera hållbara transporter** – genom att prioritera hållbara resor som sker till fots, med cykel och kollektivtrafik genom satsningar och en målmedveten utveckling kan en omställning av transportsystemet ske.
4. **Beteendepåverkan** – genom att arbeta med Mobility Management och inspirera andra att göra detsamma kan en omställning av transportsystemet ske.
5. **Norrled och Söderled** – Norrleden och Söderleden utgör viktiga delar i det övergripande trafiksystemet.
6. **Tydliga parkeringar** – en strategi för parkeringar visar på att det finns behov av fler cykelparkeringar nära viktiga målpunkter, bilparkeringar i strategiska lägen samt pendlarparkeringar längs de större kollektivtrafikstråken.
7. **Effektiv godstrafik** – effektiva godstransporter skapar förutsättningar för att verksamheter kan växa och utvecklas. Vi ska därför verka för att öka kapaciteten för transporter på järnväg (Norrbotniabanan, kustjärnväg Luleå-Kalix, dubbelspår Boden-Luleå) samt verka för att sjöfarten säkerställs och kan ta emot större båtar.

5.1.4 Trafikplan

Trafikplanens syfte är att ge en helhetsbild av samtliga trafikslag, fördjupa och konkretisera översiktsplanens mål och principer för trafik och infrastruktur. Trafikplanen ska även tydliggöra trafikfrågorna i förhållande till andra intressen såsom sjöfart, järnväg och luftfart samt vägleda planerare och beslutsfattare i arbetet med olika trafikfrågor för att underlätta vid prioriteringar för olika åtgärder.

Trafikplanen ansvarar för de mer övergripande frågorna för cykel medan cykelplanen ansvarar för hur cykelfrågorna hanteras strategiskt.

5.2 Mål för cykelplanen

Målen i den förra cykelplanen grundade sig i övergripande indikatorer för hållbart resande från översiktsplanen från 2013. Då dessa indikatorer fortfarande är aktuella och målen i den förra cykelplanen inte uppnåtts ligger målen kvar i denna cykelplan.

- Minst 20 % av alla resor görs med cykel år 2027
- Minst 30 % av alla resor kortare än 4 km görs med cykel år 2027
- Ingen cyklist ska dö i trafiken. Antalet allvarligt skadade mellan åren 2021–2027 ska minska jämfört med antalet allvarligt skadade mellan åren 2016–2020.



Fotograf: Viveka Österman

6 Strategi

För att målen ska uppnås bedöms både hårda och mjuka åtgärder vara nödvändiga, därför har följande fyra strategier tagits fram för att tydliggöra vad som behöver prioriteras och vad som bedöms vara viktigt för att skapa en bra cykelstad;

- 1. Cyklingens status ska vara hög i kommunen*
- 2. Cykelvägnätet ska kännetecknas av hög kvalitet – Året om*
- 3. Det ska vara enkelt, tryggt och trevligt att cykla i Luleå*
- 4. Det ska höras, synas och kännas att Luleå är en cykelstad*

Nedan fördjupas respektive strategi med vad Luleå kommun avser att arbeta med.

6.1 Cyklingens status ska vara hög i kommunen

För att lyckas med ambitionen att kraftigt öka andelen resor med cykel krävs ett helhjärtat engagemang från alla kommunala förvaltningar och bolag och att kommunen som organisation agerar trovärdigt och föregår med gott exempel. Denna strategi beskriver därför hur cykelfrågorna ska beaktas i samhällsbyggnadsprocessen, men även hur kommunen i form av arbetsgivare och förebild ska arbeta internt.

6.1.1 Samhällsplanering

Det är mycket angeläget att cykeln ses som ett eget transportslag och att cykelfrågorna ges utrymme redan i de tidiga skedena i samhällsbyggnadsprocessen, eftersom det är här grunden läggs för möjligheterna att cykla. Redan i översiktsplanen bör det pekas ut hur ett framtida huvudcykelnät kan kopplas till nya utbyggnadsområden. I detaljplanearbetet är det viktigt att skapa gena och attraktiva cykelstråk så att det blir enkelt att cykla såväl inom som till och från området. Det är också viktigt att det redan i detaljplaneskedet avsätts tillräckliga ytor för cykelvägar, cykelparkering och cykelförråd och att dessa får en attraktiv placering och utformning. För att kunna planera är det också viktigt att följa cykeltrafikens utveckling i Luleå och se hur cykelflödena förändras.

Luleå kommun ska:

- Säkerställa att cykelfrågorna beaktas i tidiga skeden, exempelvis Översiktsplan och detaljplan.
- Utveckla och utöka dagens trafikmätning för cykel för att ge möjlighet att följa utvecklingen, samt använda trafikdatat som underlag vid planering.

- Utvärdera kommunens arbete för att få en helhetsbild av kommunens cykelarbete samt för att se utvecklingspotential. *Exempelvis genom att göra en cykelrevision.*

6.1.2 Cykelparkeringsnorm

Bostäder, arbetsplatser och andra verksamheters behov av cykelparkering ska enligt Plan- och bygglagen i första hand lösas inom fastigheten. Cykelparkering ska därför ingå i alla nybyggnads- och ombyggnadsprojekt. För att lättare hantera bygglovs- och planärenden och kunna göra en bedömning av hur många cykelparkeringar som behövs för olika verksamheter antogs en cykelparkeringsnorm år 2016. I Luleå finns det en brist på cykelparkeringar, både allmänna parkeringar i centrum och på fastighetsmark vid större målpunkter. Fler cykelparkeringar och parkeringar med tak måste tillskapas. Dessutom ska nya cykelställ möjliggöra fastlåsning i cykelns ram.

Luleå kommun ska:

- Utvärdera och vid behov uppdatera nuvarande parkeringsnorm.
- Underlätta för hur kommunala såväl som privata fastighetsägare kan utforma cykelparkeringar för att skapa en bra funktion för Luleås invånare. *Exempelvis genom att ta fram en cykelparkeringsguide.*

6.1.3 Investeringar

För att statusen på cykelvägnätet ska hållas hög krävs långsiktiga investeringar både för ny infrastruktur och för underhåll av den befintliga. De senaste åren har investeringstakten av ny infrastruktur minskat i Luleå jämfört med tidigare år. Vid den senaste Kommunvelometern från 2021 satsade Luleå kommun 108 kr/invånare vilket är mycket mindre än snittet i Sverige. I genomsnitt investerade svenska kommuner 203 kr/invånare i samma jämförelse vilket är nästan dubbelt så mycket. För att följa kommunens mål om en hållbar omställning behöver det synliggöras i de ekonomiska satsningar som kommunen gör, både vad gäller personresurser och satsningar på infrastrukturen.

Luleå kommun ska:

- Öka investeringstakten för cykel och sträva efter att Luleå kommun minst ska hålla en högre investeringstakt än genomsnittet bland andra kommuner i Sverige. *(Nyckeltal: 2021 redovisades ett snitt på 203 kr/invånare. Det innebär en investering på minst 16 000 000 kr/år för Luleå.)*

6.1.4 Aktiv cykelpolitik som arbetsgivare och fastighetsägare

I egenskap av en av Luleås största arbetsgivare och fastighetsägare har kommunen stor möjlighet att påverka ett stort antal människor att välja cykeln, dels i tjänsten dels till och från jobbet och andra aktiviteter. Redan idag förespråkas cykelresor i dokumentet *Riktlinjer för resor i tjänsten*. Kommunen bör även vara en förebild vad gäller möjligheter för anställda och besökare att resa hållbart, exempelvis genom att erbjuda bra cykelfaciliteter.

Luleå kommun ska:

- Verka för att utöka antalet cykelparkeringar och säkerställa en bra funktion för dem vid kommunala fastigheter och arbetsplatser. Utforma enligt bilaga 1 *Planeringsprinciper* avsnitt *Principutformning av cykelparkering*.
- Skapa goda förutsättningar att följa kommunens resepolicy som kommunanställd när det gäller användandet av cykel i tjänsten.

6.1.5 Bemötande

För att cykeln ska ges samma status som övriga trafikslag krävs att cyklisternas synpunkter bemöts på ett korrekt och tillmötesgående vis. Det gäller även att inse och respektera att problematiken i trafikmiljön skiljer sig mellan skyddade och oskyddade trafikanter. Det som för en bilist kan anses vara ett litet problem kan för en cyklist vara avgörande för valet av färdväg.

Luleå kommun ska:

- Förbättra möjligheten att lämna synpunkter samt skapa god service och återkoppling till medborgare.



Fotograf: Viveka Österman

6.2 Cykelvägnätet ska kännetecknas av hög kvalitet – året om

För att cyklingen ska kunna växa i Luleå krävs goda förutsättningar. Grunden för detta är en väl utbyggd och sammanhängande cykelinfrastruktur med hög kvalitet och god trafiksäkerhet. Denna strategi beskriver därför hur cykelvägnätet ska utvecklas och förbättras.

6.2.1 Utbyggnad och ombyggnad av cykelvägnätet

Grunden för all cykling är att det finns en cykelvänlig infrastruktur som medger god framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet för cyklister. I Luleå finns i dagsläget 195 kilometer kommunal cykelväg och 26 kilometer cykelväg längs det statliga vägnätet. Flest saknade länkar längs det kommunala vägnätet finns idag genom centrum och ut mot Hertsön, Lerbäcken och Bredviken. Det saknas även cykelinfrastruktur längs det statliga vägnätet i stadsnära lägen och mellan byar, exempelvis längs Älvbrovägen vid Gäddvik.

Fokus framgent är också ombyggnadsåtgärder som förbättrar framkomligheten, säkerheten och genheten på de större stråken i huvudnätet, samt att barns skolvägar längs cykelvägnätet får hög prioritet.

Prioritet utbyggnad:

Vid utbyggnad av cykelvägnätet ska saknade länkar i **huvudnätet** prioriteras. Prioriteringen ska sedan utgå från följande faktorer;

- Typ av cykelväg – Skolväg, arbetspendling eller rekreation.
- Ökad trafiksäkerhet – Åtgärden bidrar till ökad trafiksäkerhet.
- Potentiellt antal cyklister – Hur många cyklister som förväntas nyttja infrastrukturen.
- Investering – Mindre åtgärder som har stor potential ska också prioriteras högt.

Prioritet ombyggnad:

Även vid ombyggnation ska **huvudnätet** för cykel prioriteras. Vid ombyggnation prioriteras;

- Barns skolvägar.
- Korsningspunkter där säkerheten bedöms vara låg.
- Breddning och separering av befintligt huvudnät där stora flöden sker eller förväntas ske.
- Flera mindre åtgärder längs ett stråk som i en helhet ger stor förbättring och potential för ökad cykling.

Åtgärder bör implementeras stråkvis. Detta för att skapa en tydlighet mot cyklisterna, undvika bristande länkar och för att bättre kunna informera om förbättringsåtgärderna.

Förslag på utbyggnad och ombyggnad av cykelinfrastrukturen ska utföras enligt utbyggnadsplan, Bilaga 2.

Luleå kommun ska:

- Fortsätta utbyggnaden av cykelvägnätet med minst 2 kilometer per år under planens giltighetstid enligt utbyggnadsplanen samt driftbudget utökas för att klara av drift och underhåll av infrastrukturen.
- Årligen rusta upp minst 2 kilometer befintlig cykelväg och förbättra infrastrukturen genom exempelvis bredare cykelvägar och separering mellan gående och cyklister där det finns möjlighet och behov.
- I utbyggnaden av cykelvägnätet prioritera saknade länkar i huvudcykelnätet, skolvägar och cykelvägar som kopplar an till statliga cykelvägar prioriteras samt länkar där samordning kan ske med andra ombyggnads- eller exploateringsprojekt.
- Lyfta fram behov och prioritering av statliga cykelvägar enligt utbyggnadsplanen i kontakt med Trafikverket och Region Norrbotten samt utreda möjlighet till samfinansiering med prioritering enligt utbyggnadsplanen.
Nyckeltal: Minst två tillfällen per år.
- Utbyggnaden av Luleås cykelvägnät ska ta hänsyn till och värdera barns skolvägar högt i utbyggnadsplanen.
- Utreda ny typ av infrastruktur för att höja statusen och möjligheterna att lösa en cykelvänlig infrastruktur på för cykel. Exempelvis "Snabba cykelstråk och cykelfartsgator".

6.2.2 Trafiksäkerhet och trygghet

Oskyddade trafikanter är den grupp trafikanter som är mest utsatta vid kollisioner. I Luleå har i genomsnitt 3,6 cyklister per år skadats allvarligt i trafiken under åren 2014–2020. Målsättningen är att antalet allvarliga olyckor ska minska till år 2027 samtidigt som antalet cyklister förväntas öka.

Även om en färdväg kan vara säker att färdas längs är även tryggheten viktig för att man som cyklist inte ska välja andra färdmedel, på grund av rädsla. Exempel på otrygga miljöer kan vara sträckor där belysningen är bristfällig, tunnlar, tät vegetation, industriområden och långa broar. När utformningen tar hänsyn till båda aspekterna skapas bättre förutsättningar för att flera ska välja att cykla.

Luleå kommun ska:

- Utöka kunskapen om cykelolyckor som skett de senaste 10 åren och prioritera åtgärder där det finns trafiksäkerhetsbrister i cykelvägnätet.

- Åtgärda passager och korsningar med trafiksäkerhetsbrister enligt utbyggnadsplanen.
- Minska risken för olyckor och öka tryggheten genom tillsyn vid vägarbeten, röjning av växlighet samt kampanjer för användning av exempelvis cykellyse och vinterdäck.
- Beakta trygghetsperspektivet i planeringen av nya cykelvägar och utforma utifrån bilaga 1 *Planeringsprinciper* avsnitt *Utformning*.

6.2.3 Utformning av cykelvägnätet

En viktig faktor i valet av färdmedel är känslan av kontroll. För att människor ska välja cykeln krävs därför att cykelvägnätet är sammanhängande och med god orienterbarhet så att känslan av osäkerhet minimeras. En annan viktig faktor är att resan ska kunna göras utan allt för stora omvägar och tidsuppspoffringar. Därför bör cykelvägnätet utformas gent och alla slags hinder såsom bilgrindar, betongsuggor och bussväderskydd på cykelvägnätet minimeras. De senare utgör i många fall även trafiksäkerhetsrisker.

Luleå kommun ska:

- Utforma nya cykelvägar utifrån *Planeringsprinciperna* i bilaga 1 och *Luleå kommuns projekteringsanvisningar*. Planeringsprinciperna och projekteringsanvisningar är underlag som kontinuerligt kommer att uppdateras under planens genomförande för att hållas aktuella.
- Separera fotgängare och cyklister längs befintliga gång- och cykelvägar där det bedöms vara lämpligt.
- Inventera och åtgärda alla typer av hinder på cykelvägnätet.

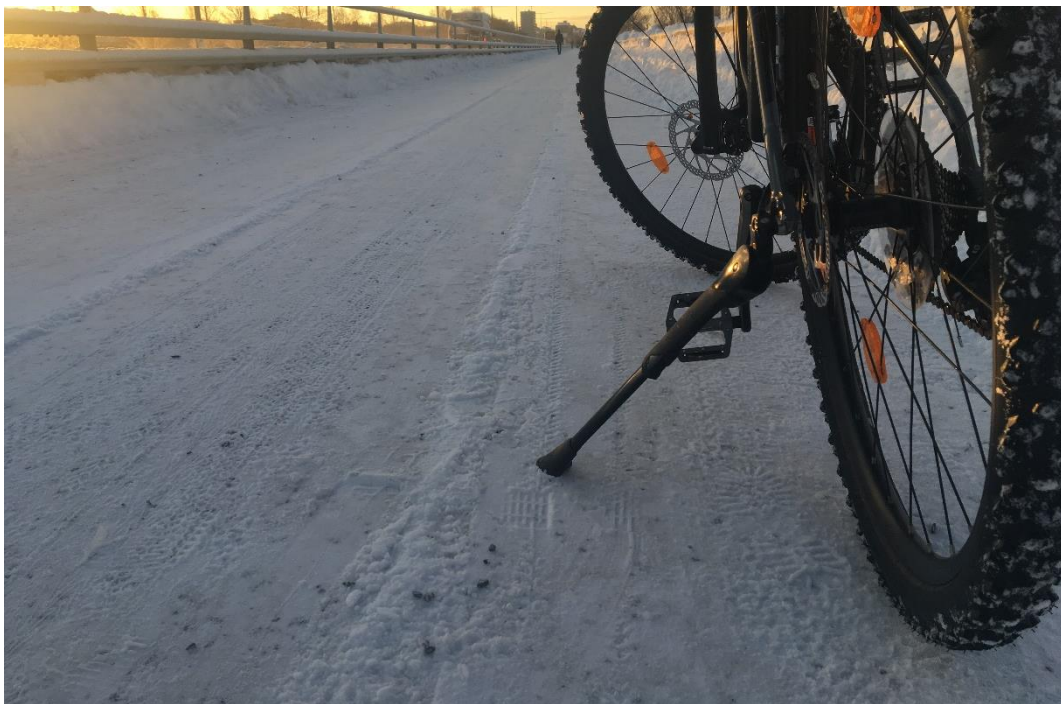
6.2.4 Fysisk standard

Att cykelvägnätet har hög fysisk standard med hög komfort är viktigt ur flera aspekter. Dels handlar det om säkerhet, de flesta cykelolyckorna är singelolyckor som orsakats av gropar, halka eller löst grus, dels handlar det om att brister i underhållet på cykelvägnätet kan leda till att cyklister väljer att färdas på bilvägen i stället, vilket kan utgöra en trafiksäkerhetsrisk.

Vintertid är snöröjning och halkbekämpning avgörande för framkomligheten, säkerheten och tillgängligheten ska vara god. Cyklister påverkas mer negativt av snö och ojämnheter än andra trafikanter och kvaliteten på underlaget är många gånger avgörande för att ens välja cykeln som transportslag. Därför är det viktigt att cyklister fortsättningsvis prioriteras högt vid snöröjning och halkbekämpning vid vinterväglag samt gatusopning under våren.

Luleå kommun ska:

- Kontinuerligt studera den fysiska standarden av cykelvägnätet.
Nyckeltal: Ska minst ske vart 5:e år.
- Verka för att ta fram kriterier samt en prioriteringsordning för när brister i infrastrukturen behöver åtgärdas och hur snabbt det behöver ske.
- Fortsätta ha hög prioritet för vinterväghållning av cykelvägnätet.
- Följa utvecklingen och användningen av andra alternativa metoder för att snöröja och halkbekämpa. *Exempelvis sopsaltning.*
- Utveckla digitala tjänster för en ökad service och större möjlighet att åtgärda brister på cykelvägnätet. *Exempelvis: Felanmälan och status för snöröjning och halkbekämpning.*



Fotograf: Luleå kommun

6.3 Det ska vara enkelt, tryggt och trevligt att cykla i Luleå

För att fler ska välja att cykla måste hindren för att välja cykeln minimeras. Denna strategi syftar till att skapa stödjande miljöer som gör det enklare, tryggare och trevligare att cykla i Luleå.

6.3.1 Orienterbarhet och mervärdesobjekt

Vägvisning på cykelvägnätet är viktigt för att skapa god orienterbarhet, särskilt för besökare och nya cyklister. Särskilt viktigt är att vägvisningen genomförs kontinuerligt från start till mål, eftersom avbrott i vägvisningen skapar förvirring. En cykelkarta är ett komplement till cykelvägvisningen och gör det möjligt att i förväg förvissa sig om hur man som cyklist kan ta sig fram till sitt slutmål. Cykelkartan kan även inspirera till nya cykelturer och visar på att kommunen satsar på cykling.

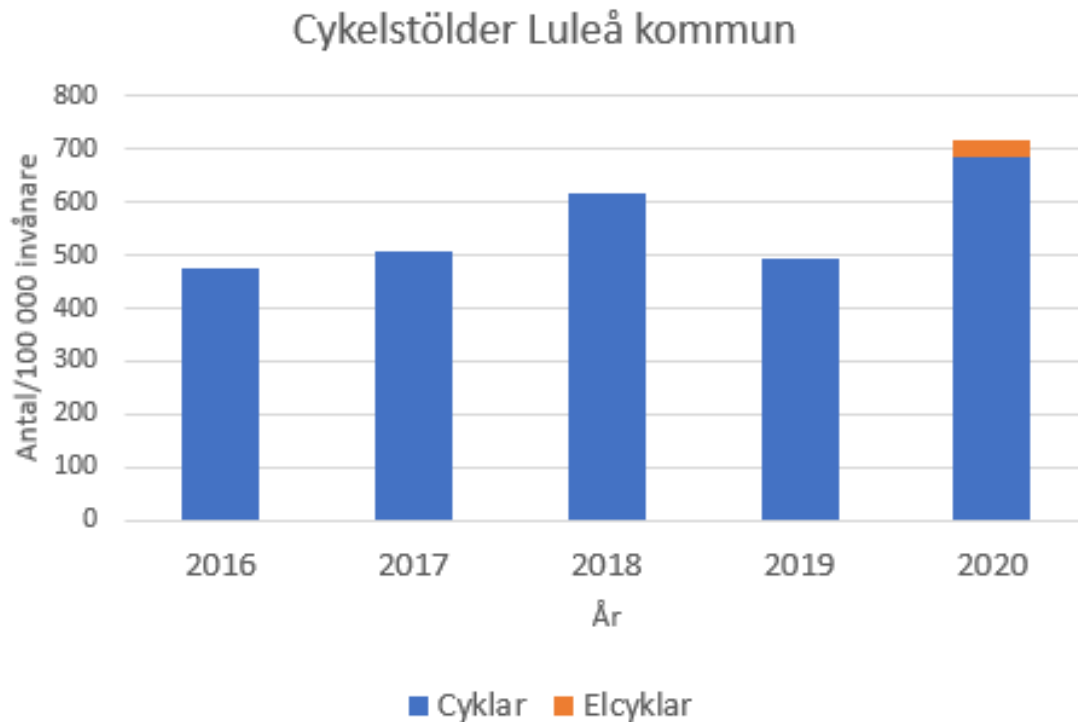
Åtgärder som förenklar cyklandet och gör det bekvämare ökar sannolikheten för att välja cykeln som transportslag. Dessa så kallade mervärdesobjekt brukar även skapa uppmärksamhet och kan därför inspirera fler till att cykla. Exempel på dessa kan vara cykelpumpar, cykelboxar eller servicestationer.

Luleå kommun ska:

- Verka för att cykelvägvisning håller god kvalitet och funktion samt att ny skyltning tillkommer i ombyggnation och nybyggnation av cykelvägar som behöver vägvisas.
- Skapa en tydlighet i cykelstråk och prioriterade sträckor i blandtrafik så att de på ett bättre sätt stödjer cyklister på sin resa.
- Skapa förutsättningar för cyklister att själva kunna utföra enklare service av sina cyklar i Luleå. *Exempelvis genom servicestationer eller cykelkök (cykelkök är en kollektiv cykelverkstad där besökare får tillgång till verktyg och reservdelar för att reparera och underhålla cyklar).*
- Investera i fler cykelpumpar på strategiska platser enligt utbyggnadsplanen, Bilaga 2.
- Säkerställa att cykelkartor, både digitalt och fysiskt, uppdateras och sprids.
Nyckeltal: Ny cykelkarta ska tryckas upp och spridas vartannat år.

6.3.2 Cykelparkering

Attraktiva cykelparkeringar vid målpunkter är viktiga för att motverka parkerade cyklar längs exempelvis husväggar och trädplanteringar, vilket i många fall kan förhindra bra framkomlighet och tillgänglighet för gående. Ett bra utformat cykelställ med belysning och möjlighet att låsa fast sin cykel på ett ordentligt sätt minskar även risken för cykelstölder. Detta bedöms vara särskilt viktigt då antalet cykelstölder ökar (se figur 9) och det kan i sin tur medföra att andra färdmedel väljs.



Figur 9. Antalet anmälda stölder av cyklar och elcyklar i Luleå kommun (Brottsförebyggande rådet).

En bra anordnad cykelparkering med bra läge i anslutning till entréer är även strategiskt viktigt då det signalerar att hit ska du cykla.

Luleå kommun ska:

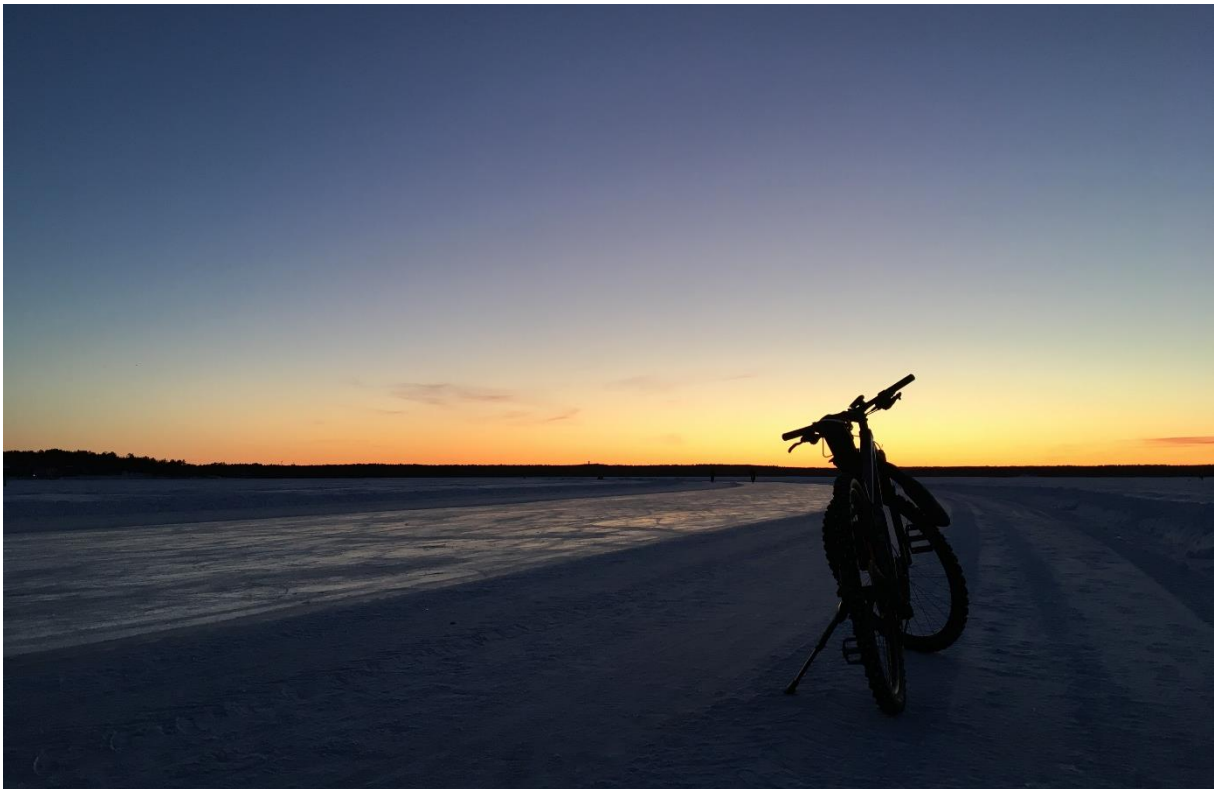
- Utforma cykelparkeringar utifrån bilaga 1 *Planeringsprinciper* avsnitt *Principutformning av cykelparkering*.
- Skapa bättre förutsättningar för barn och anställda inom skolan att parkera cykeln på ett lättillgängligt och säkert sätt.
- Skapa bättre förutsättningar att parkera cykeln vid hållplatser där förutsättningen att resa med cykel och buss är god.
- Öka kvaliteten på cykelparkeringar i centrum och vid andra större målpunkter och minska stöldrisken av cyklar. *Exempelvis genom fler väderskyddade cykelparkeringar, cykelparkeringshus, cykelparkering i befintliga parkeringshus.*

6.3.3 Trevnad och rekreativ cykling

Att på en vacker dag ta sig ut på en rekreativ cykeltur kan ofta vara första steget till att välja cykeln som färdmedel vid sina vardagliga resor. Attraktiva rastplatser längs med cykelstråken kan stimulera till cykelutflykter och cykelturism. Exempelvis har Cykelfrämjandet skapat det nationella cykelspåret mellan Ystad och Haparanda som passerar Luleå. Cykelfrämjandet har även tagit fram förslag på rekreativa cykelturer runt Luleå stadsbygd. Visit Luleå har tagit fram kartor för cykelturer samt för markerade mountainbike-leder för de som gillar mer tekniska utmaningar.

Luleå kommun ska:

- Se över möjligheterna att ta med cykeln på buss och turbotarna i skärgården.
- Se över möjligheten att göra fler isvägar på innerfjärdarna som kan användas för cykling och därmed minska avstånden vintertid.
- Utredda vad som skulle kunna få fler att cykla till och från större rekreationsområden i Luleå.



Fotograf: Luleå kommun

6.4 Det ska höras, synas och kännas att Luleå är en cykelstad

För att ändra sina resvanor krävs, förutom trygghet, säkerhet och bra cykelinfrastruktur, kunskap och inspiration. Denna strategi syftar till att attrahera nya cyklister och få vana cyklister att cykla mer genom information och marknadsföring. Bäst effekt ger dessa åtgärder om de genomförs i samband med fysiska åtgärder.

6.4.1 Kampanjer, marknadsföring och kommunikation

Att få någon att ändra sitt beteende kräver ett brett angreppssätt med många insatser av olika karaktär. Det är dock viktigt att kommunen inte kommer med "pekpinnar", utan visar på vilka möjligheter som finns, fokuserar på de insatser som har en positiv inverkan på cyklandet och uppmärksammar de som gör rätt och visar vägen. Kampanjer, marknadsföringsinsatser och kommunikation är viktiga delar för att få fler att cykla. För att få ett större genomslag är det viktigt att synas och att ständigt påminnas om cykling. Bilder och filmer är ofta talande och inspirerande utan att kännas påtvingande och kan ge en attraktiv bild av cykling samtidigt som de är enkla och går snabbt att ta till sig.

Det är viktigt att ha en genomtänkt och långsiktig strategi för hur cykelfrågor ska kommuniceras så att rätt budskap når rätt mottagare.

Luleå kommun ska:

- Fortsätta driva och utveckla mobilitetskontoret L till Å som syftar till att få fler att resa hållbart bland annat genom beteendepåverkansåtgärder.
- Fram till år 2027 avsätta en budget till mobilitetskontoret L till Å för kampanjer, marknadsföring och kommunikation för cykel motsvarande minst 10 kr per invånare och år.
Nyckeltal: Avsätta 10 kr per invånare och år.
- Genomföra olika marknadsföringsinsatser och påverkanskampanjer för att främja cykling. *Exempelvis cykelskola för vuxna, kampanjer mot skolor och arbetsplatser samt cykelprojekt för äldre människor som har begränsade möjligheter att ta sig ut själva.*

6.4.2 Samarbete

För att cyklingen ska få ett kraftigt och brett genomslag krävs samverkan och förankring med andra intressegrupper och organisationer. Mötesplatser där tjänstepersoner, politiker och medborgare har möjlighet att diskutera cykling och utbyta idéer ska fortsätta utvecklas.

Luleå kommun ska:

- Erbjuder dialog med medborgare, organisationer, politiker och tjänstepersoner.
- Samverka med andra kommuner, myndigheter, fastighetsägare, arbetsgivare, evenemangsarrangörer och näringsidkare.



Fotograf: Viveka Österman

7 Uppföljning

7.1 Årlig avstämning

För att veta att det arbete som görs utvecklas i riktning mot målen är det viktigt att regelbundet följa upp och utvärdera de åtgärder som genomförts. Ett verktyg kan vara att varje år genomföra en avstämning mot de mål och strategier som föreslås i denna plan. Exempel på vad som kan ingå i en sådan avstämning är:

- Genomförda åtgärder utifrån cykelplanens strategier
- Cykelflödesmätningar i vissa punkter
- Totalt antal kilometer cykelväg
- Antal kilometer upprustade cykelvägar
- Olycksstatistik för cyklister
- Antal passager med trafiksäkerhetsåtgärder
- Nöjdheten med kommunens arbete med gång- och cykelvägnätet (SCB:s medborgarundersökning)
- Andel skyltade cykelvägar
- Andel cykelbanor som är separerade från gångbanan
- Antal cykelparkeringar
- Antal cykelstölder
- Antal allmänna cykelpumpar
- Revideringar i bilaga 1 *Planeringsprinciper* utifrån ändringar i *Vägar och gators utformning (VGI)* och andra styrande dokument.
- Revidera och komplettera utbyggnadsplanen vid behov och ta hänsyn till ändringar i arbetet med nuvarande *Bra skolvägar*.

7.2 Resvaneundersökning

I Luleå har resvaneundersökningar genomförts vart femte år sedan år 2005. De ger en bra bild över hur resandet ser ut och hur det förändras. Det är dock viktigt att undersökningarna även fortsättningsvis genomförs kontinuerligt vart femte år.

7.3 Revidering av cykelplan

En revidering av cykelplanen ska genomföras en gång per mandatperiod. Vid ändringar och nya upplagor av exempelvis *Vägar och gators utformning* och *GCM-handboken* kan cykelplanen uppdateras oftare än en gång per mandatperiod.

Bilagor

Bilaga 1 Planeringsprinciper

Bilaga 2 Utbyggnadsplan

Tas fram under år 2022.