

**Vision**

**= Cykelkultur**

**Infrastruktur**



# **CYKELVISION**

## **FÖR MIN KOMMUN**

**Hur kan man tänka och göra?**

Rune Karlberg 24 september 2024





# Vision

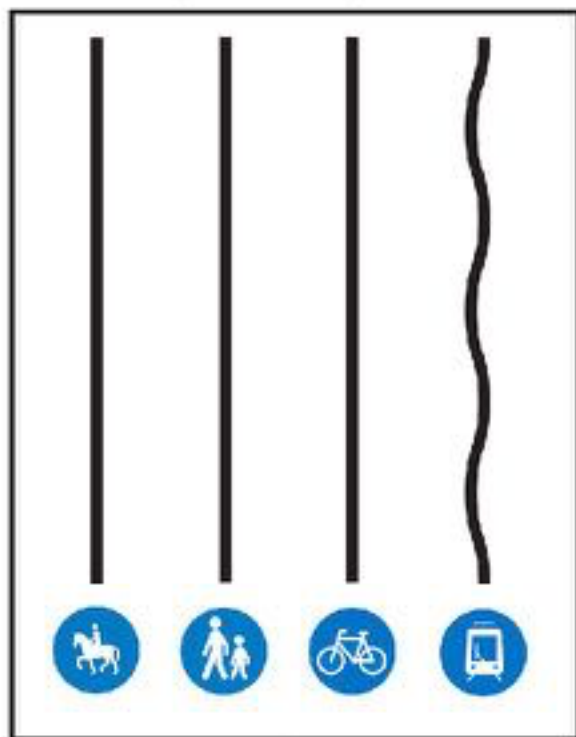
- Är en inspirerande och övergripande bild av en önskvärd framtid. Den fungerar som en ledstjärna som vägleder individers eller organisationers handlingar och beslut.
- En visions främsta syften är att:
  - **Skapa en gemensam riktning:** Den ger en klar bild av vad man vill uppnå på lång sikt.
  - **Motivera och engagera:** En stark vision kan inspirera människor och ge dem en känsla av mening och syfte i sitt arbete.
  - **Fungera som ett filter:** Den hjälper till att prioritera och fokusera på de aktiviteter som bidrar till att nå det önskade målet, samtidigt som man väljer bort sådant som inte leder i rätt riktning.

- + Hög vardagsanvändning
  - + Överlägsen infrastruktur
  - + Cykeln som social norm
  - + Praktisk och bekväm mobilitet
  - + Levande cykelgemenskap
- = Cykelkultur

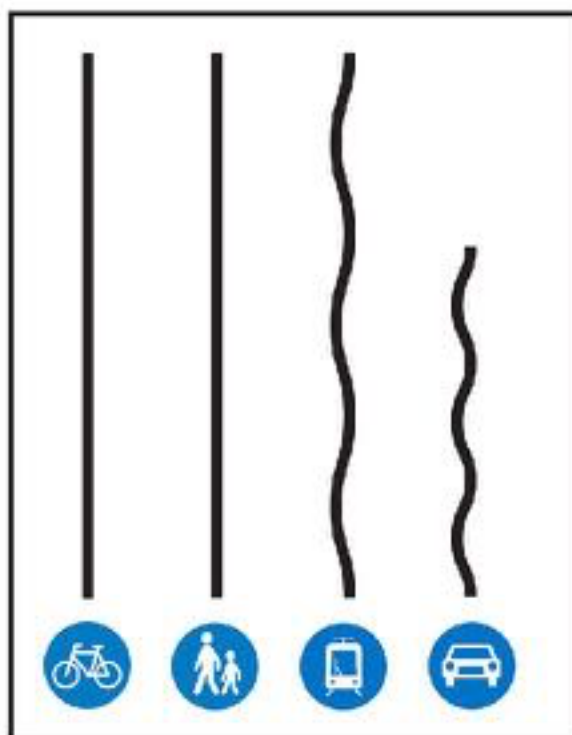




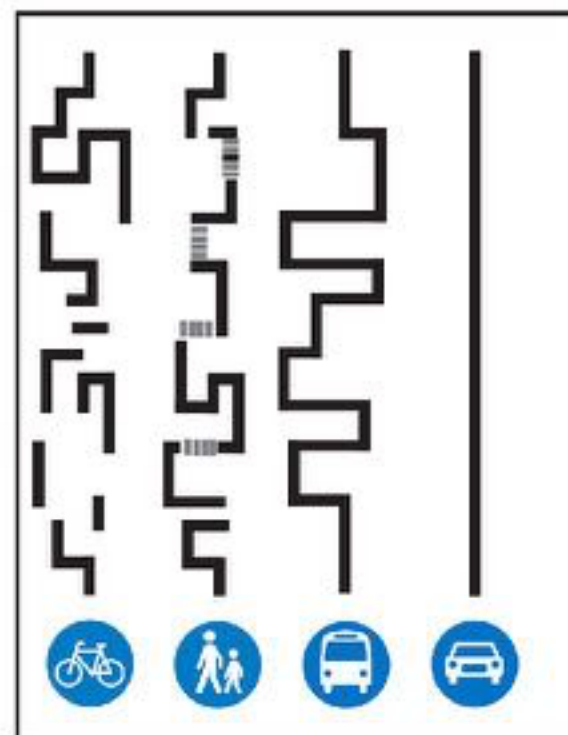
# Trafikplaneringens utveckling



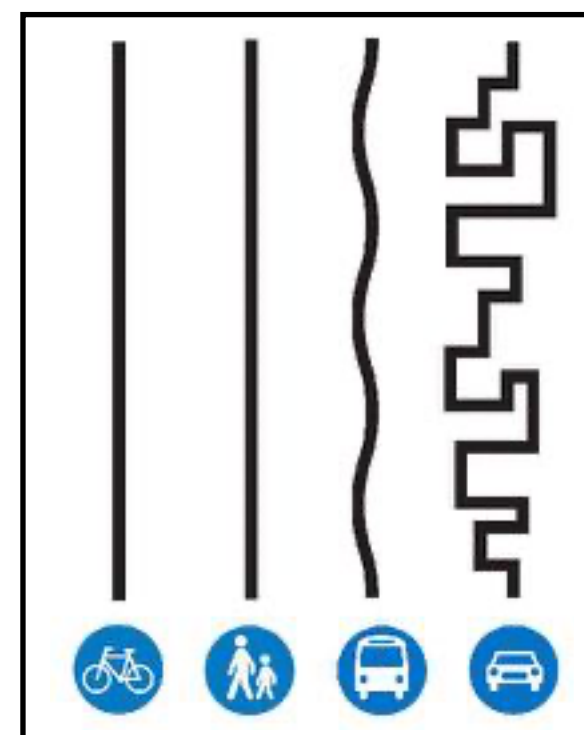
1900



1920



1950 - present



För en levande stad



**LULEÅ 1954**



# Styrande dokument

- **TSFS 2021:122 - "Byggregler"**
  - Tekniska egenskapskrav för vägar, gator, gång- och cykelbanor, tunnelbanor och spårvägar.
  - Gäller för byggherrar, väghållare och spårinnehavare vid nybyggnad, ombyggnad och ändring av dessa anläggningar.
- **ÖVERSIKTSPLAN**
  - Beskriva kommunens strategiska "avsiktsförklaring" för dess utveckling.



- **bl.a**
- **Nya bostadsområden**
- **Var företag och industrier ska etableras**
- **Större infrastrukturprojekt**
- **Skydd av värdefulla natur- och kulturmiljöer**

# Exempel på ”BYGGREGLER”

## 4 kap. Skydd med hänsyn till hygien, hälsa och miljö

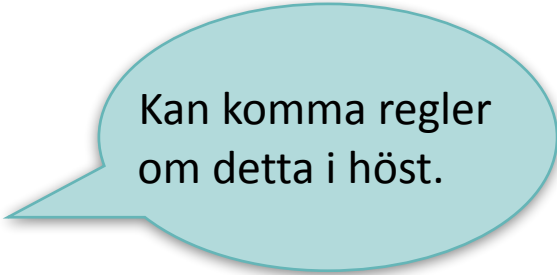
### Utformning och gestaltning av vägar och banor

4 § Gator och torg **ska** utformas och möbleras utifrån gåendes och cyklandes behov.

#### Allmänna råd

*En gata eller ett torg bör utformas*

- 1. med tillräckliga vil- och väntytor,*
- 2. med tillräckligt breda gång- eller cykelbanor,*
- 3. utan onödiga lutningar, och*
- 4. med gång- och cykelstråk som är så gena som möjligt i förhållande till motsvarande stråk för annan trafik.*



Kan komma regler  
om detta i höst.

# Exempel på ”BYGGREGLER”

## 5 kap. Säkerhet vid användning av vägar

### Säker utformning

1 § Vägar **ska** utformas så att sannolikheten för att olyckor inträffar är låg och att de olyckor som ändå inträffar får begränsade konsekvenser. Vägar ska utformas på ett sådant sätt att utformningen stödjer och bidrar till trafikantens förståelse för vägens referenshastighet.







## 5 kap 26 §

En väg eller gång- eller cykelbana **ska ha räcken** om det inom vägens säkerhetszon eller 1,5 meter från gång- eller cykelbanans kant finns stup med **minst 1,0 meters vertikal fallhöjd** eller **slänter med större lutning än 1:2**.

Går att överklaga  
något som är byggt som  
inte klarar ska-kraven!

# Översiktsplan Kommunala utgångspunkten

Exempel från vad  
Boverket ger för tips

## Vision

Cykeln är ett prioriterat färdmedel i kommunen. Vår målsättning är att skapa ett sammanhängande, tryggt och attraktivt cykelnät som gör det möjligt för invånare i alla åldrar att välja cykeln året runt – till arbete, skola, service och fritid.

## Övergripande mål

1. Öka andelen resor med cykel
2. Tillgängligt för alla
3. Året-runt-cykling
4. Integrerad mobilitet
5. Trygg cykelparkering

## Strategisk inriktning

- Prioriteringsordning
- Sammanhängande nätverk
- Standard och trygghet
- Underhåll och vinterdrift
- Innovativ cykelparkering
- Mätbarhet och uppföljning
- Kommunikation och kultur

# Översiktsplanen = den kommunala utgångspunkten

## Prioritering av gång- och cykeltrafik

- Gång- och cykeltrafik bör prioriteras i transportinfrastrukturen i stads- / tätortsmiljö.
- I översiktsplanen kan man lyfta att gång- och cykelnätet ska vara nära viktiga målpunkter (arbetsplatser, skolor, service, kollektivtrafik) så att det blir attraktivt och funktionellt.

## Nätverkets utformning och kvalitet

- Nätverket för gång- och cykelvägar bör vara **sammanhängande**, med god **genhet** (det vill säga minimera omvägar) och med god **anslutning** till andra trafikslag och målpunkter.
- Lutningar ska hållas små där det är möjligt.
- Tillräcklig bredd för gång och cykel, och separering mellan gångtrafikanter och cyklister där det behövs.

## Minskad prioritet för biltrafik där gång och cykel ska dominera

- **I tätorter rekommenderas begränsningar i biltrafikens kapacitet och utrymme för att ge plats åt gång- och cykeltrafik.**



# Översiktsplanen = den kommunala utgångspunkten

## CYKELN I FRAMTIDENS KOMMUN

Vi vill att cykeln ska vara ett självklart och enkelt val i vår kommun – året runt.



### Trygga cykelvägar

raka, breda och belysta stråk som gör det enkelt att ta sig till skola, jobb, fritid och kollektivtrafik



### Året-runt-cykling

vi plogar och underhåller cykelvägar så att det går att cykla lika bra på vintern som på sommaren



### Bra cykelparkering

vid skolor, stationer och centrum ska det finnas säkra, väderskyddade platser att ställa cykeln



### Cykel för alla

vi vill att barn, unga, vuxna och äldre ska kunna känna sig trygga och välkomna



### Mätbara mål

vi följer upp hur mycket vi cyklar i kommunen och arbetar hela tiden för att fler ska välja cykeln

Genom att göra cykeln enkel, säker och attraktiv skapar vi en kommun med friskare invånare, bättre miljö och mer levande stadsmiljöer.

Hur en kommun kan marknadsföra sin ambition till medborgarna

# Översiktsplanen = den kommunala utgångspunkten

Alla cykelvägar redovisas under **gång- och cykeltrafik** i kommunikationsdelen. Kommunerna väljer själva att differentiera sina nät som principiella stråk/typer:

- ☐ **Huvudstråk** för cykel (t.ex. pendlingsstråk, regionala kopplingar)
- ☐ **Sekundära stråk** (t.ex. lokala förbindelser mellan stadsdelar)
- ☐ **Anslutningar till kollektivtrafik och målpunkter** (skolor, centrum, stationer)
- ☐ **Rekreatiionsstråk** (cykelvägar som också är viktiga för friluftsliv och turism)

**Lokala cykelvägar**  
**Huvudcykelvägar**  
**Supercykelvägar**

# CYKELVISION LULEÅ

**Så att fler, cyklar mer och året om.**



## Pendelcykelstråk/väg

Förbinder stadsdelar med större målpunkter i Luleå tätort. Olika grupper av cyklister ska kunna ta sig fram snabbt, säkert och smidigt, året runt.

Stråken kännetecknas av att de är sammanhållande och gena. De ska erbjuda hög framkomlighet varför de behöver väljas där passager med korsande biltrafik minimeras. Med cyklisten som utgångspunkt utformas dessa för en hög trafiksäkerhet.

Skapas dessa stråk ger det förbättringar för de som redan cyklar genom kortare restid och ökad trafiksäkerhet. Detta kan få fler att börja cykla och då uppstår positiva effekter på cyklisternas hälsa och miljön i Luleå.

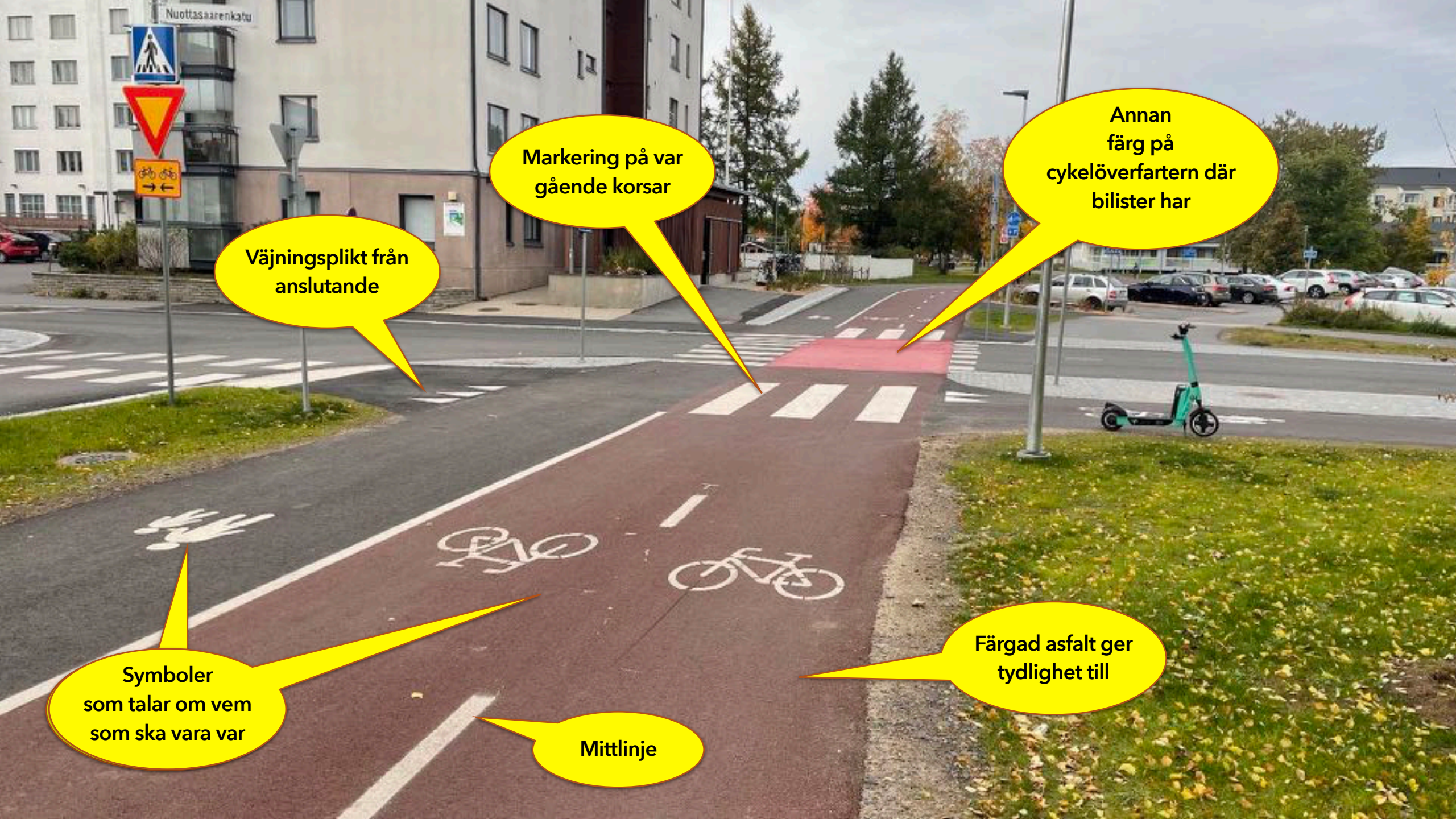




# ULEÅBORGS PENDLINGSCYKELNÄT - "BANA"







Nuottasaarenkatu



Väjningsplikt från anslutande

Markering på var gående korsar

Annan färg på cykelöverfartern där bilister har

Symboler som talar om vem som ska vara var

Mittlinje

Färgad asfalt ger tydlighet till



## Principer för nätet

**Sammanhållen** - Helhet, länka samman, hopkopplad, dörr-till-dörr-resa.

**Direkthet** - Raka vägar, få omvägar, korta restider, konkurrensfördelar mot bilen.

**Säkerhet** - Trafiksäkerhet, minimera exponering för avgaser och buller, jämna hastigheter, säkra korsningspassager. Tillräckliga bredder.

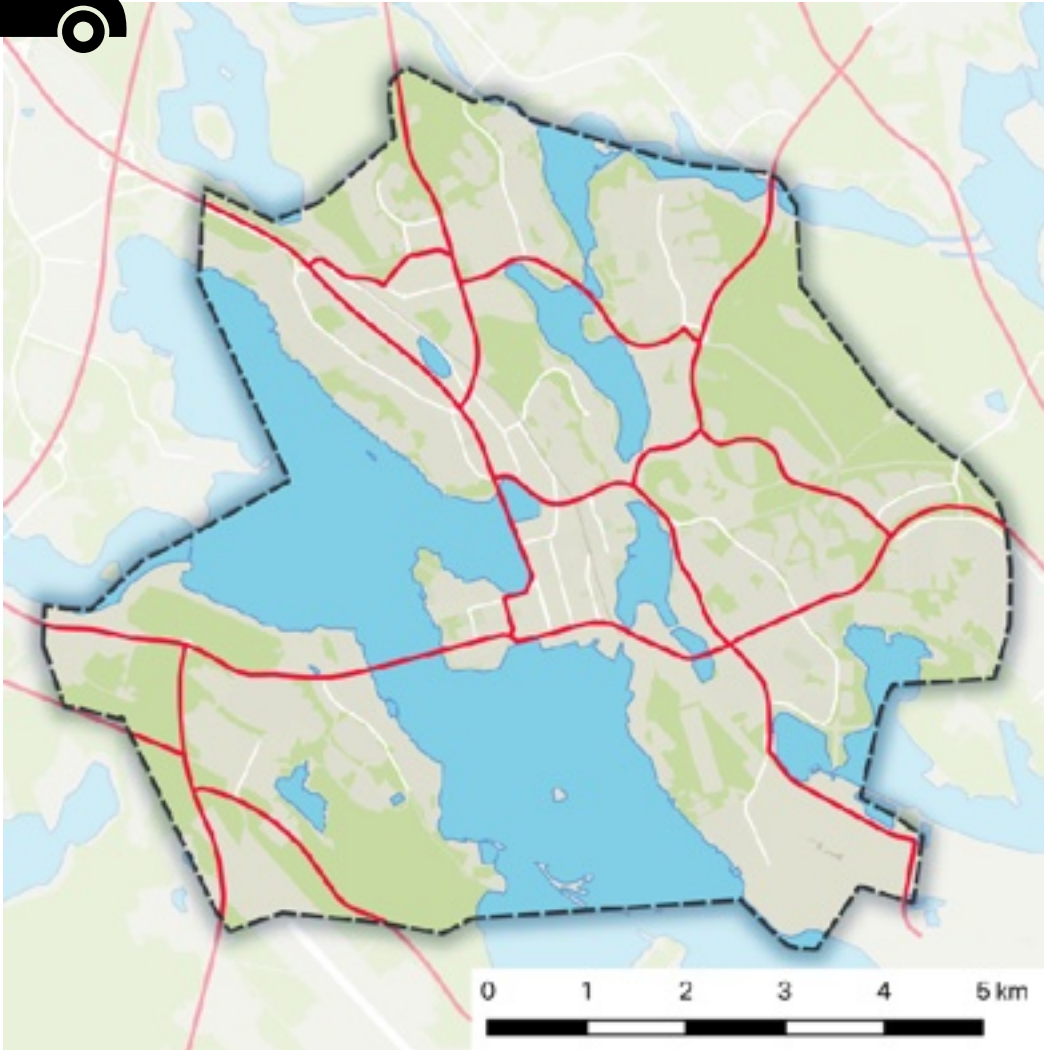
**Bekvämlighet** - Upplevelser av minimala stopp och olägenheter, släta ytor, undvika lutningar, cyklingsbara radier.

**Attraktivt** - Livliga och gröna områden, öppna ytor, vatten, bra belysning, tysta gator.

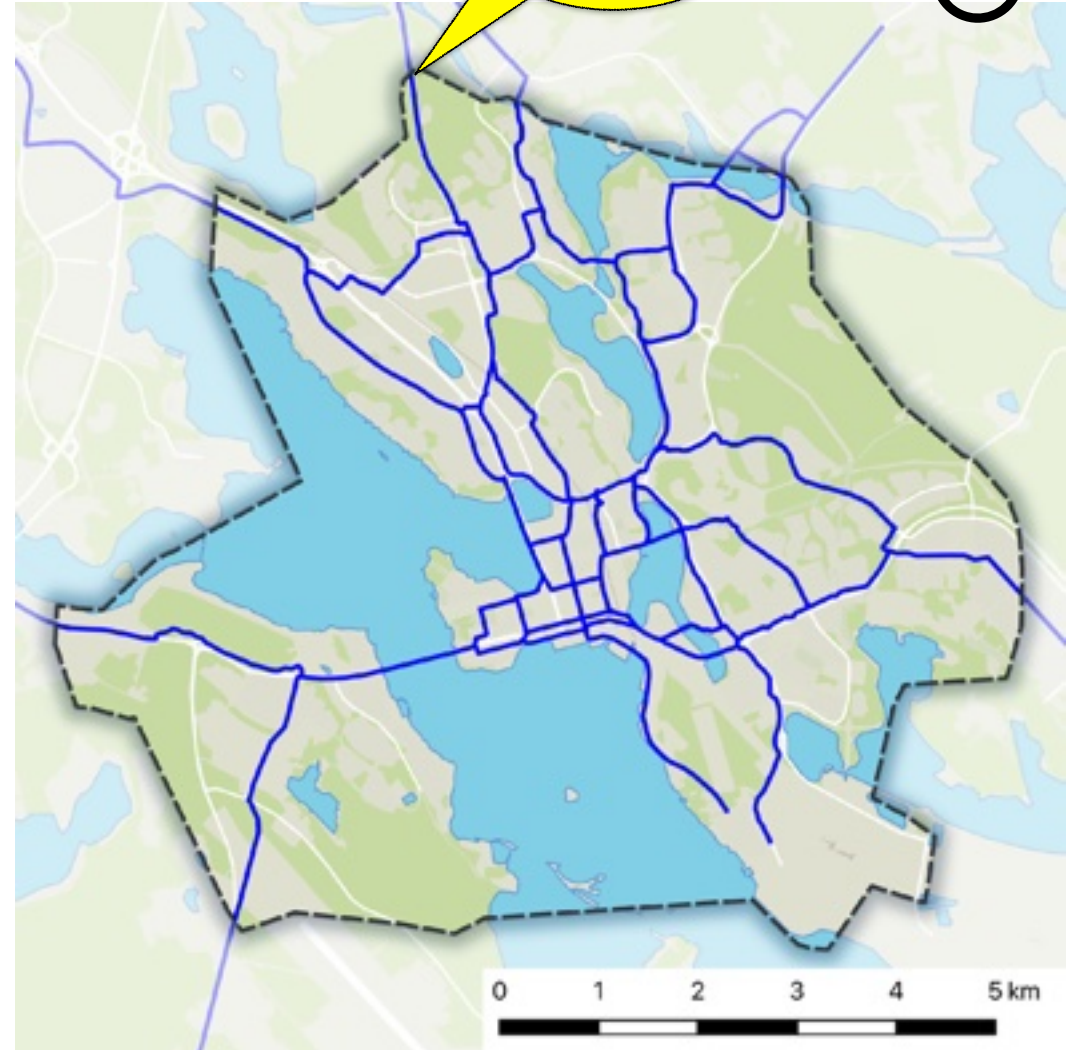
**Utbyggbar** - Ska kunna utvecklas vid ett ökat cyklande.



# LULEÅS HUVUDNÄT I JÄMFÖRELSE



15 minuter från  
centrum med elcykel







**18 km**

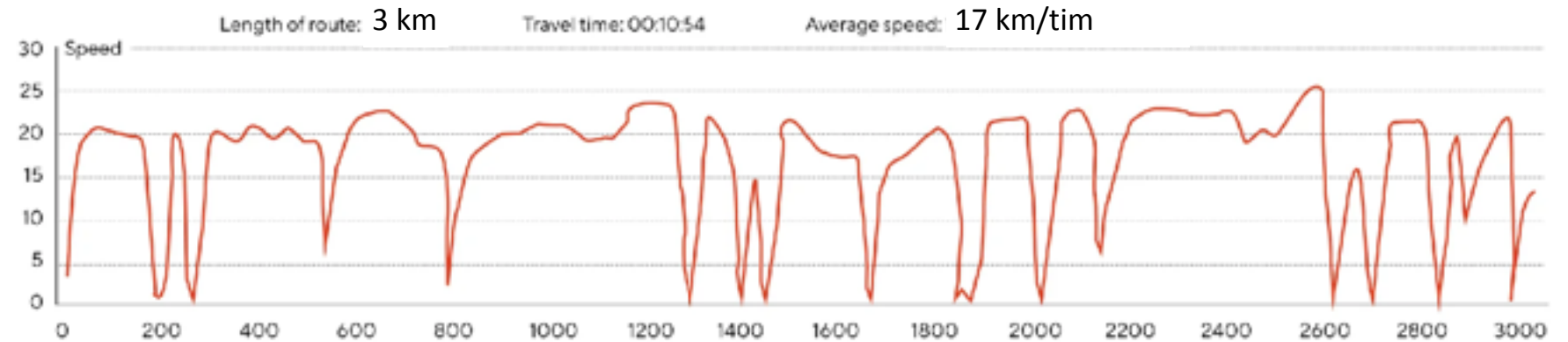
**8 km**

**9 km**

Vilka cykelvägar tycker vi bäst  
klarar våra kriterier?

Var saknar vi cykelstråk som  
inte finns med i ÖP?

# Cyklistens hastighet - påverkan







1



3



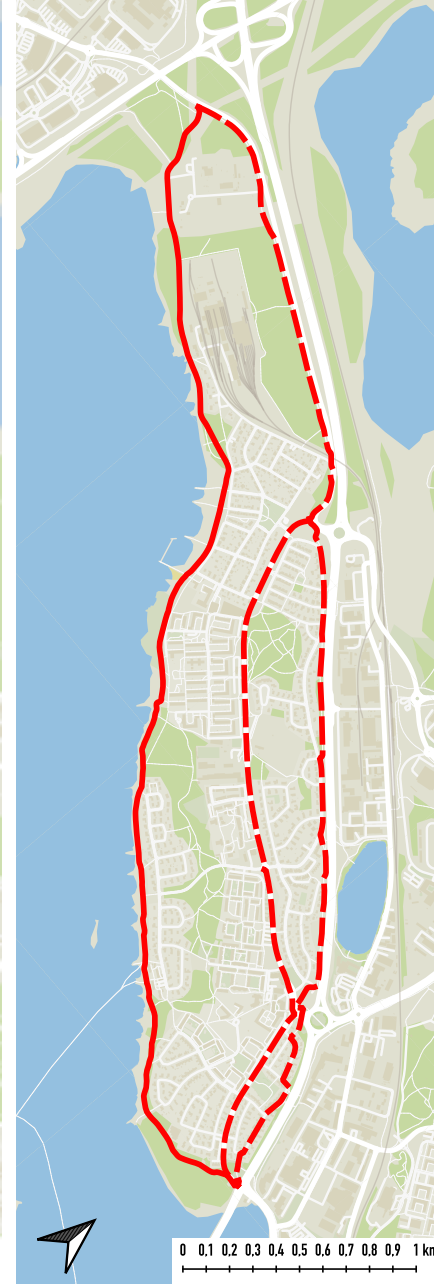
4



5



| Konflikter mellan cykel - bil                      | Möjlighet till åtgärd?                                                                                   |
|----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1-korsande av bilvägar                             | Kan dessa att göras säkrare genom införande av cykelöverfart, upphöjd passage eller genomgående GC-bana? |
| 2- anslutning till större parkeringsplatser, P-hus | Kan dessa att göras säkrare?                                                                             |
| 3- utfarter från flerbostadshus                    | Kan dessa att göras säkrare?                                                                             |
| 4-utfarter från villafastigheter                   | Kan dessa att göras säkrare, finns det platser där bilar måste backa?                                    |
| 5- passager under eller under en bilväg.           | Lutningar som är ett hinder för cyklisten                                                                |



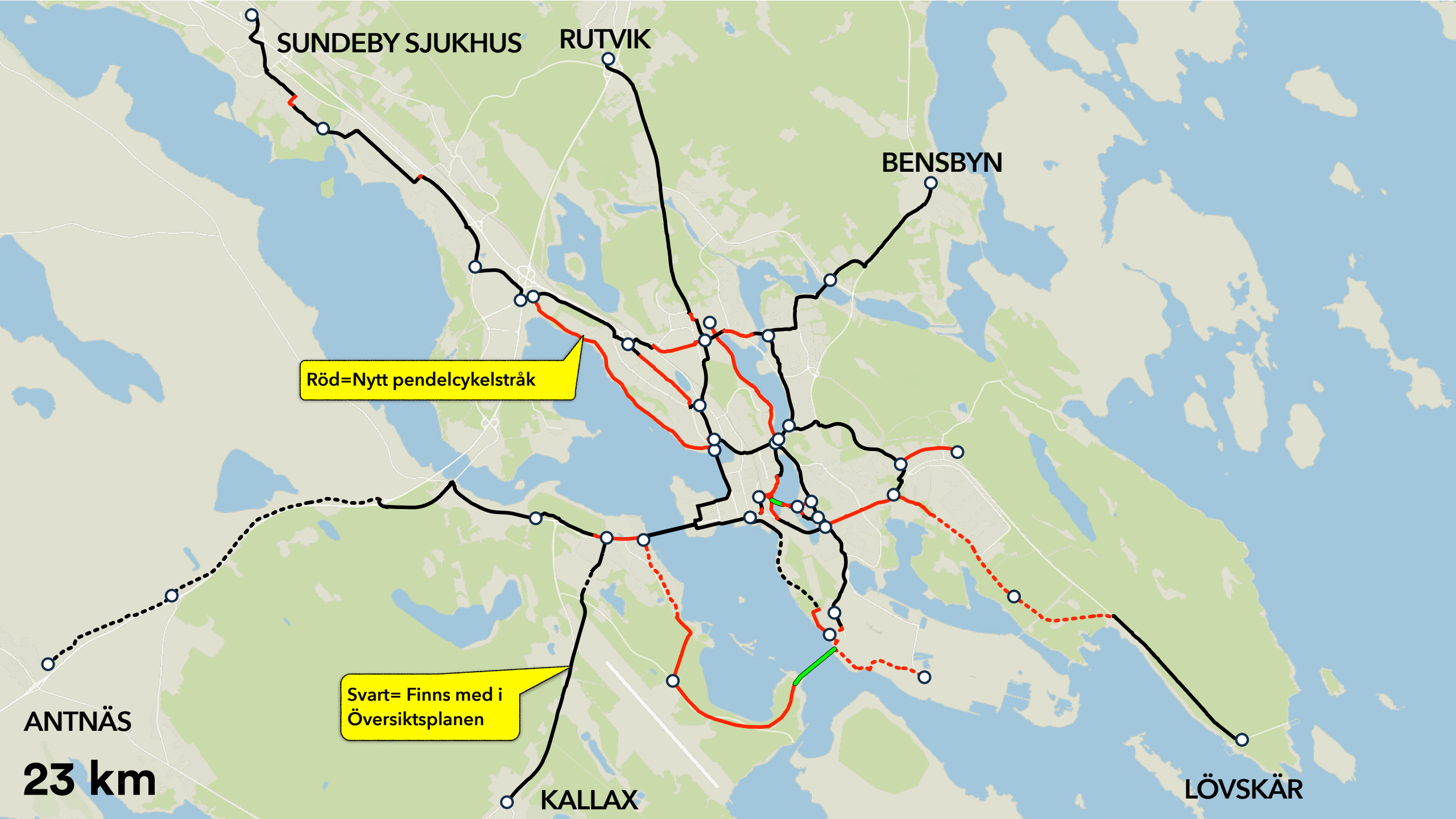


# RESULTATET

- ✓ Tydlig visioner & målbilder.
- ✓ 1 planskildhet.
- ✓ 3 broar för gående och cyklister.
- ✓ 5 cirkulationsplatser.
- ✓ 12 km nya cykelvägar.
- ✓ Över 30 cykelöverfarter.
- ✓ Vägnummer för cykelvägar.









PRESENTERAR

## VÅR VISION FÖR ETT PENDLINGS- CYKELNÄT I LULEÅ

Så att fler, börjar cykla mer, året om.



BAKGRUND, KRITERIER, KÄNNETECKEN

VISIONEN FÖR PENDEL CYKELSTRÅK I LULEÅ

Ett bättre Cykelvägverk är Cykelfrämjandets vision. Den består av två delar. Ett bättre Cykelvägverk handlar om att cyklistar behöver få en bättre infrastruktur då det är en viktig förutsättning för att cyklandet ska kunna öka.

Den andra delen handlar om att göra insatser så att fler än idag väljer att cykla. Cykelvänligast som exempel en nationell plattform som erbjuder stöd, rådgivning och inspiration till arbetsplatser runt om i landet som vill göra det enklare för sina medarbetare att välja cykeln.

Men den kanske viktigaste effekten av ett ökat cyklande är den hälsoeffekt som ett dagligt cyklande innebär för individen och för samhället.

10 - 20 - 30

Vi drivs av en tydlighet och kraftfull mission. Den innebär att vid resor kortare än 10 km ska 20 % av svenskarna välja cykeln år 2030. För att detta ska bli möjligt krävs de bästa idéerna och målmedvetna handling i form av ökade resurser, mer yta för cykel och bättre framkomlighet för cykeln.

Vi tror att detta kommer att medföra stora sociala, miljömässiga och ekonomiska nyttor för alla. Vårt samhälle måste förbereda sig för framtidens önskemål, utmaningar och villkor där cykeln har en mycket viktig roll.

Att satsa på att bygga ut infrastrukturen för cykel är en lönsam investering både idag men framförallt för framtiden. Det handlar om samhällets omställning så att våra dagliga transporter till arbete och skola blir så klimatsmarta som möjligt. För detta är cykeln en oslagbar.

## Cykelfrämjandet Norrbotten

Vi har funnits sedan 1982 där den mesta verksamheten har varit i Luleå. Cykelfrämjandet tog fram förslag på olika motionslängor runt Luleå till Luleå första cykelkartan.

Konst från hjul - startades 1992 i samarbete med Konsthalen i Luleå. Den offentliga utställningen som finns i Luleå användes för att locka ut cyklister där de ska placera sitt konstverk till rätt plats. I sommar deltog 111 cyklister där de med rätta var deltag i utställningen av konst.

Lär känna Luleå med cykel - tog fram i samarbete med kommunen inför Luleås 400-årsjubileum. Med hjälp av en karta och fotografier från olika platser kan man själv cykla runt och upptäcka Luleå med cykel. Södra slingan, Bremsan runt, Världensvet, Konstslingsan, Skogsdälslingen och Historiska slingan är de sex slingor som finns idag.

Cykla & Bada - är en karta med små och stora, kända och okända badplatser som du når med cykel en varm sommardag.

Här du har andra idéer som gör att våra mål och visioner når i Luleå kan du kontakta oss på: [norrbotten@cykelframjandet.se](mailto:norrbotten@cykelframjandet.se)

Vill du bli medlem i Cykelfrämjandet hittar du mer information på <https://cykelframjandet.se/bli-medlem/>

Luleå 2023-11-15

© idé och utformning: Cykelfrämjandet Norrbotten, 2023.

Foto: Rune Karlberg, Helsingborg, Uppsala och Sollefteå kommun.

Kartunderlag: Luleå kommun, Open Street Map.



PRESENTERAR

# VÅR VISION FÖR ETT PENDLINGS-CYKELNÄT I LULEÅ

Så att fler, börjar cykla mer, året om.



## Luleås utmaning för framtiden

Ökad cykling är bra för hälsa, miljö, klimat och på jobbet - ett måste för en hållbar framtid. Cykeln har den största potentialen att ersätta bilen för korta resor i våra städer. Så också i Luleå där 24 % valde bilen för resor under en kilometer vid resvaneundersökningen (RVU) 2020. Detta var högre än de 17 % som valde cykeln på samma sträcka.

Kommunens mål var att cykeln skulle användas vid 20 % av resor till år 2020 (Cykelplanen 2014). Då resultatet bara blev 12 % behövs det ontg för att öka cyklandet för komma närmare målet långsiktigt.

## Tänk bil och tillämpa för cykel

När man planerar för cykel kan man titta på hur planeringen har varit för biltrafik. Det övergripande vägutskottet av - Snabbt, Säkert, Smidigt.

De kör som bilister riktar ut för är ofta kopplade till trafiksignaler då deras princip är att bilen måste få röst för att en annan riktning ska kunna få grönt. Det finns flera platser där dessa genom åren har ersatt av cirkulationsplatser som har gett bättre framkomlighet och flyt för biltrafiken.

Snabbt, Säkert, Smidigt är lika viktigt när man planerar för hur ett cykelnät ska utformas. Då cyklistar använder muskelkraft är gatasträckningar och flödesriktningar också viktigt.

Cykelvägar som inte följer bilvägar upplever cyklister som mer stressande. Om cykelvägar går längs vägar med mycket biltrafik för cyklister en dålig miljö genom angrepp från biltrafiken.

## Cykelvision Luleå

Inspiration från olika platser har vi omsatt till det vi kallar Cykelvision Luleå. Utgångspunkten har varit kommunens övervakningsplan, men vi har tagit det ett steg längre.

Helt nya cykelstråk, nya broar, bättre sträckningar av cykelnätet, färre konflikter med biltrafik, ökad framkomlighet längs cykelnätet och i korsningar, ny vägvisning för att nämna några saker.

Väl en cykelstråk har vi valt där passager med korsande biltrafik minimeras så att cyklists trafiksituation är utgångspunkten för hur dessa utformas.

65 % av Luleåborna anser att gång- och cykelstråk ska prioriteras även om det innebär en nackdel för biltrafiken, RVU 2022.



Mellan många platser för cyklistar genare och kortare väg än idag. Skapas dessa stråk ger det förbättringar för de som redan cyklar genom kortare resor och ökad trafiksäkerhet. Detta kan få fler att börja cykla och då uppnår positiva effekter på cyklisternas hälsa och miljön i Luleå.

## Pendelcykelväg/stråk

På kartan visar vi hur nätet ser ut i stadsdelen där det anges till vilken stadsdel eller mål som de går till. Stråken har fått egna vägmärken efter förebild från Umeåborg.

På en pendelcykelväg, heldragen linje är det en egen cykelväg. På en streckad linje som vi kallar för pendelcykelstråk för cyklister samsas med biltrafiken.

Svarta linjer är där vi har samma sträckningar som i övervakningsplanen som pekar ut det långsiktiga målet för cykelvägar. Röda linjer är de cykelvägar/stråk som vi tycker ger bättre förutsättningar för att öka cyklandet.

Vi har med helt nya cykelvägar och tre nya broar som ger cyklistar genare vägar, utifrån 3-4 på kartan. En bro mellan Björnskatan och Hållbacken (1) minskar sträckan med 1 km och finns med i kommunens övervakningsplan.

Den stora rykten är de två broarna (3) (4) från V Skarholmen via Malmudden och mot centrum. Det finns också en ny cykelväg som istället för att passera över järnvägen då detta gör en låg standard genom korsningen går en genare väg mot och under resecentrumet.

De två broarna gör att det blir 500 m kortare sträcka att cykla från Rundgatan i Skarholmen till Storgatan.

Om Norrbottenbanan passerar Luleå Airport har vi med en cykelväg (4) som halverar avståndet för den som vill cykla mellan Skarvstaden och flygplatsen. Människor som bor i Bergnäs och jobbar på de industrier som finns vid SSAB och hamnen får då ett nytt alternativ att ta cykeln.

Pendelcykelvägen, [1a] till Luleå Airport gör att det från Bergnäsbron blir 500 m kortare väg eller 3 km kortare jämfört med bilen.

Trafiksignalerna på Åhrösvägen och gångtunnelarna ersätts av cirkulationsplatser och cykelvägar. Det norra könt färdet blir en cykelbana då cirkulationsplatser gör att det blir bättre flyt för biltrafiken efter Åhrösvägen trots att ett körfält tas bort.

Mjölksuddvägens cykelbana har fler konflikter med gående och korsande biltrafik utifrån våra kriterier. Istället har vi valt att utveckla Luleå vackraste cykelväg [2] längs vägen.

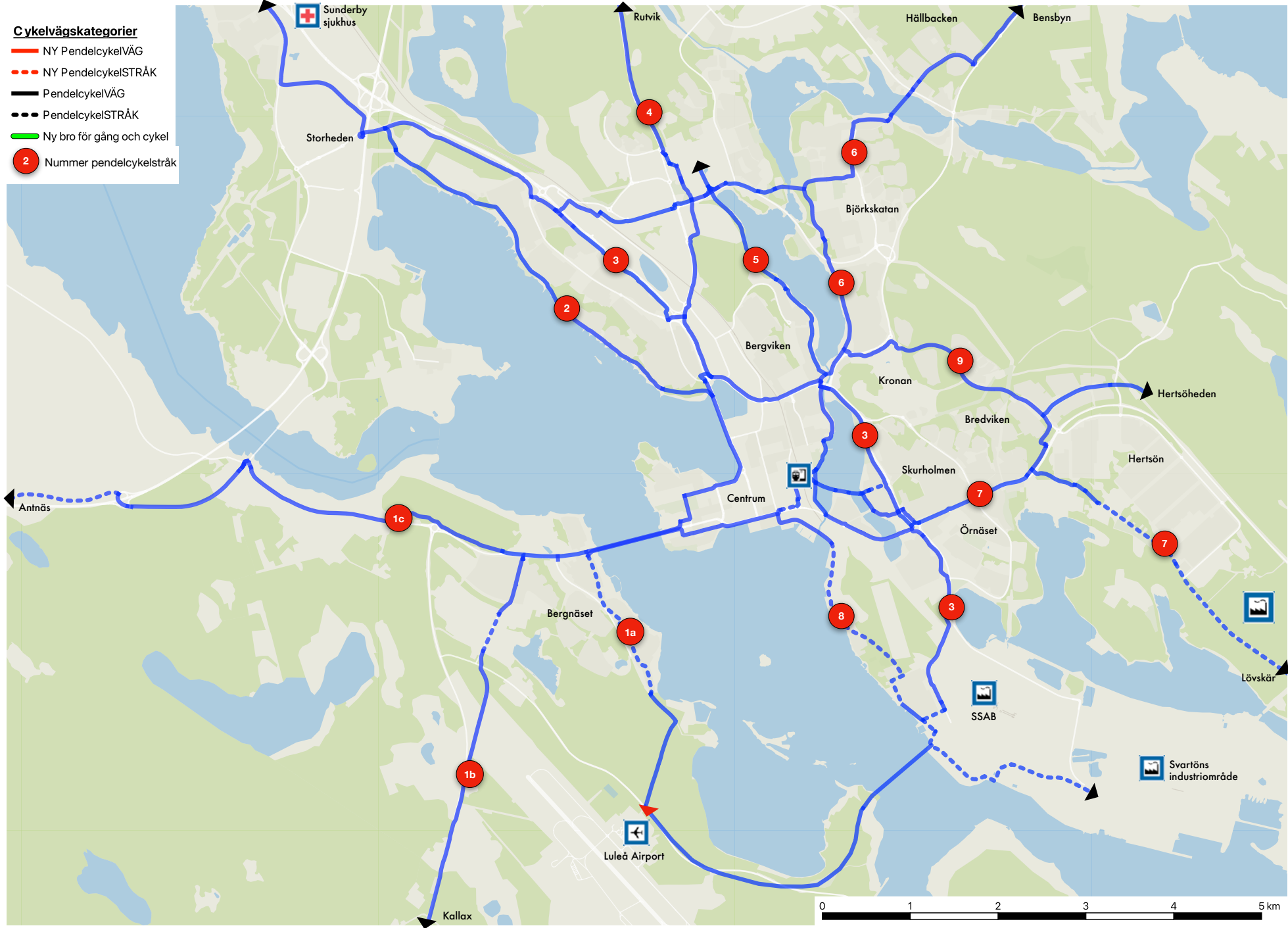
Luleå Tekniska Universitet är den största målpunkten utanför centrum där en genare och en ny astrå [5] gör att det blir kortare att cykla dit från centrum.

Gamla Lönskärsvägen förbi kolanläggarna blir den nya sträckningen från Hertsjön och det nya industriområdet.

Längs Hertsjövägen förbi Örnåker ersätts trafiksignalerna med cirkulationsplatser av samma skäl som för Åhrösvägen som ger en rakare sträckning än att använda lokalvägarna för en cykel som ökar framkomligheten för cyklistar.



# VISIONEN FÖR PENDEL CYKELSTRÅK I LULEÅ





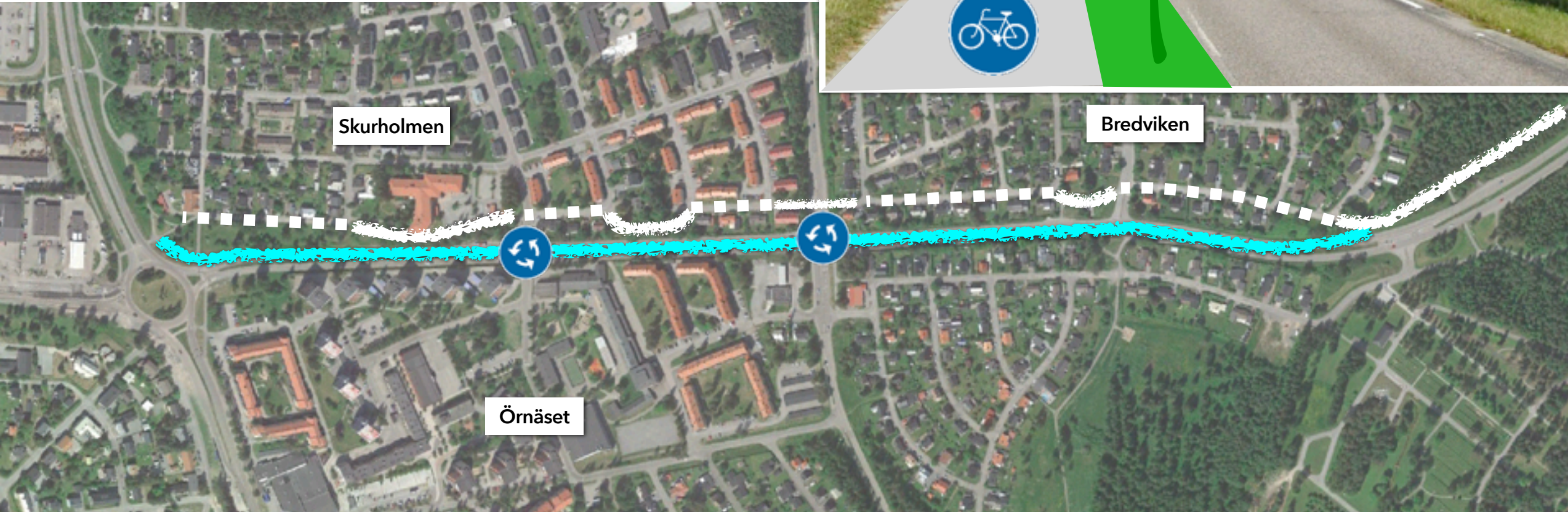
Cyklist har

6 utfarter från cykelväg = väjningsplikt

7 platser med högerregeln

1 nivåskillnad 3,5 m

Ny cykelbana





Skurholmen - centrum

Skurholmsberget

Malmudden

Loet

1,2 km  
3 minuter med cykel  
12 minuter som gående

1,7 km  
5 minuter med cykel  
21 minuter som gående





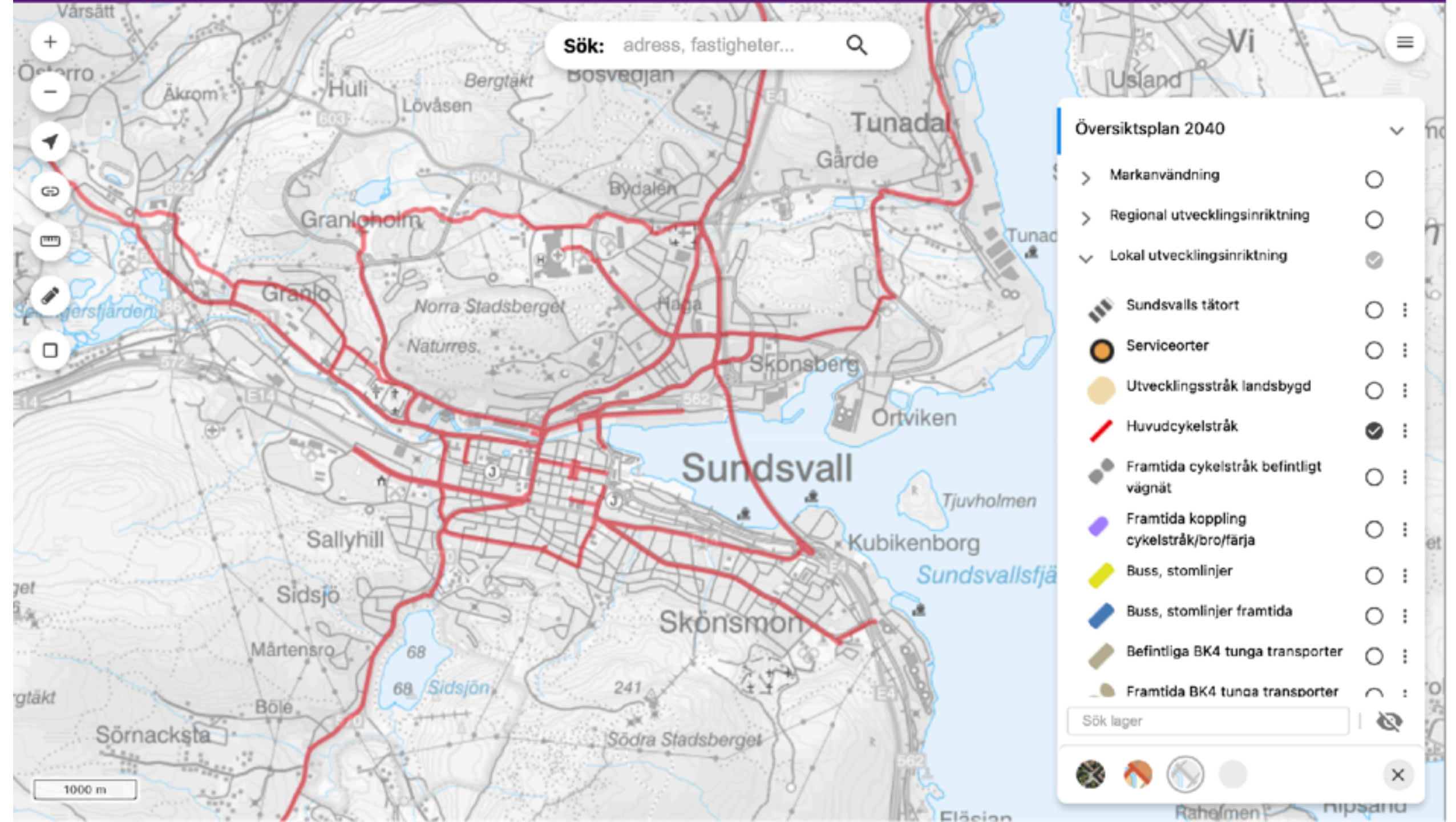


**Målgrupp 16-65 år**

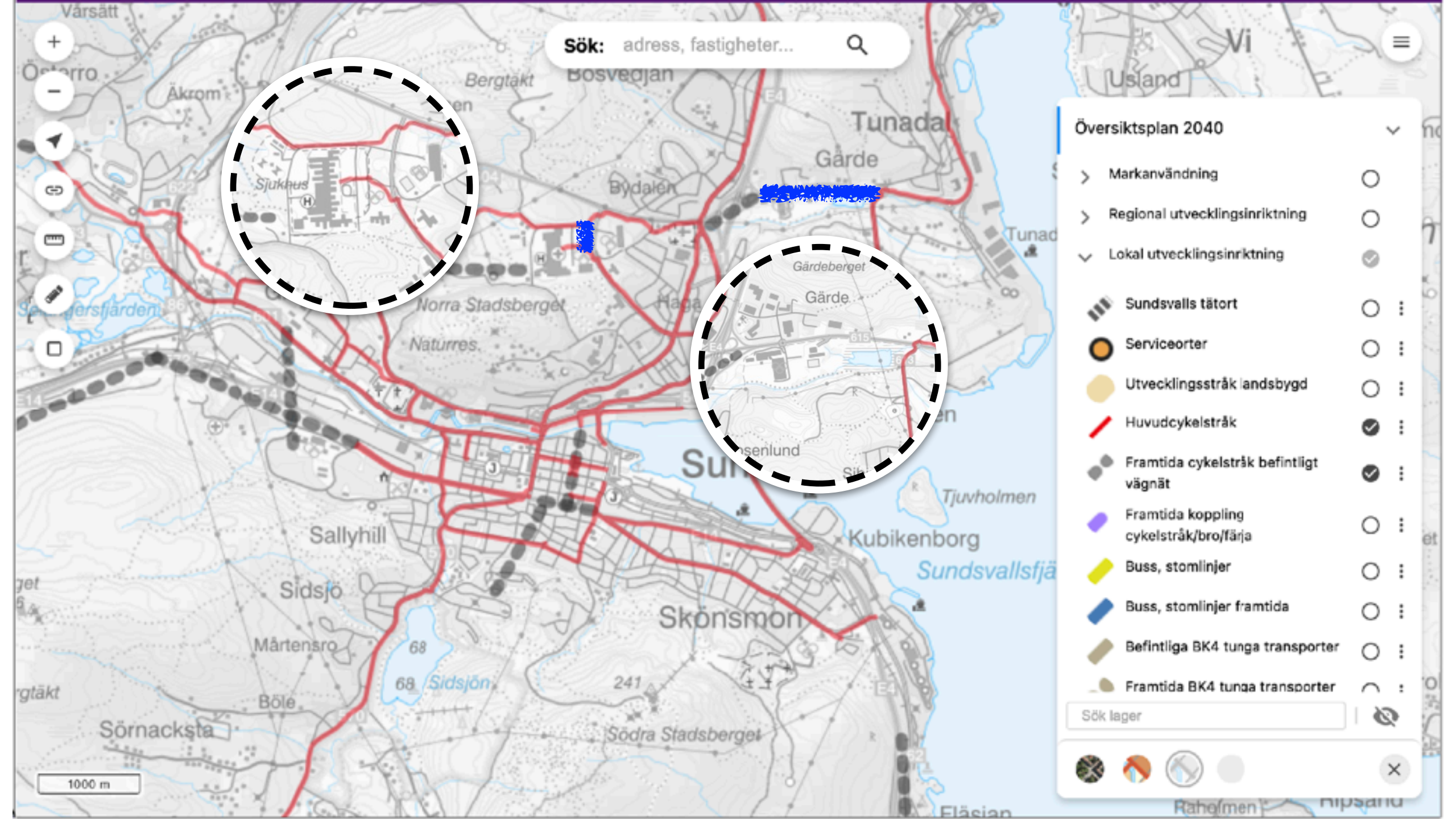
**= 27000**

**20 % = 5500**

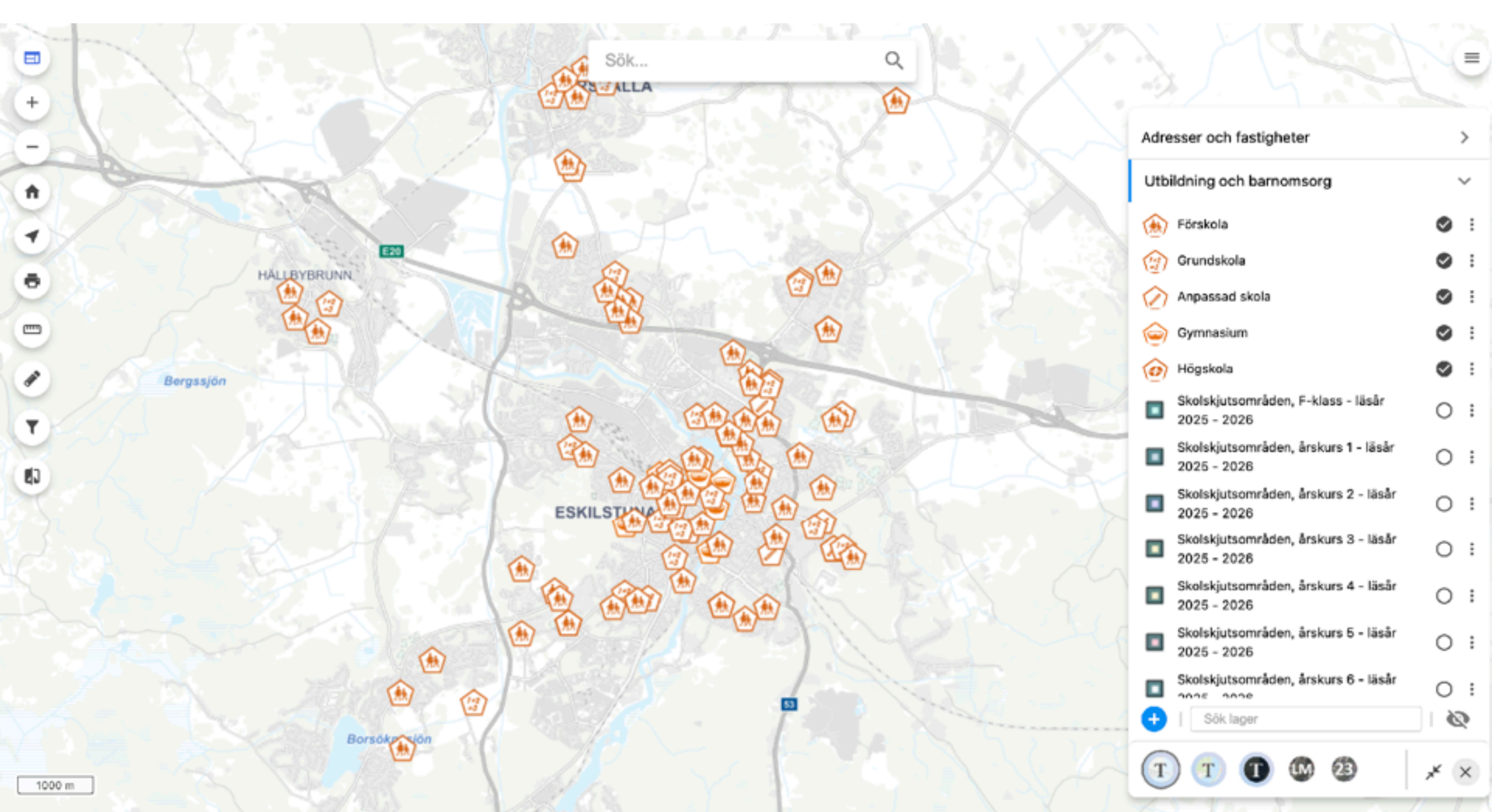
# Exempel Sundsvall



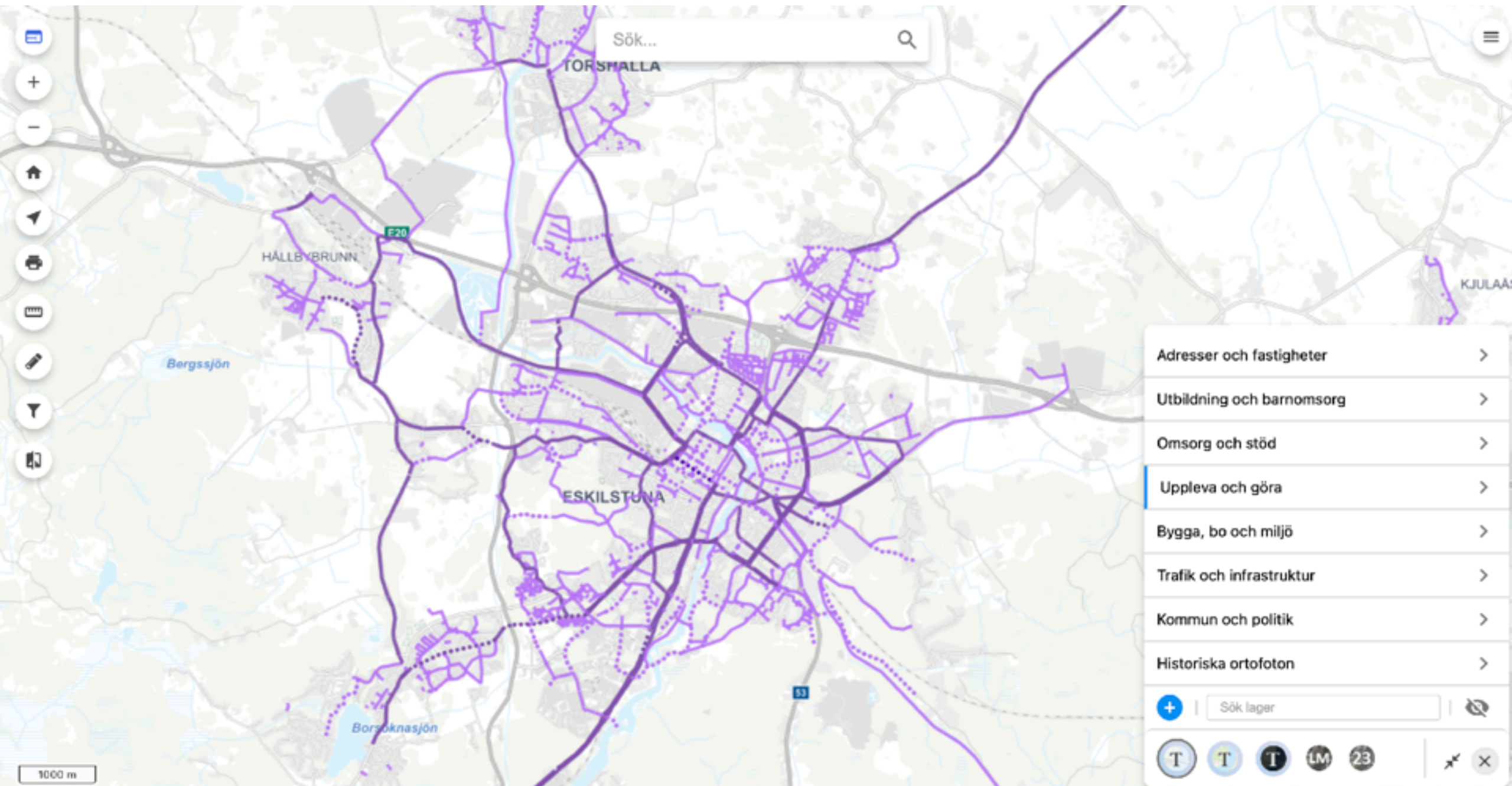


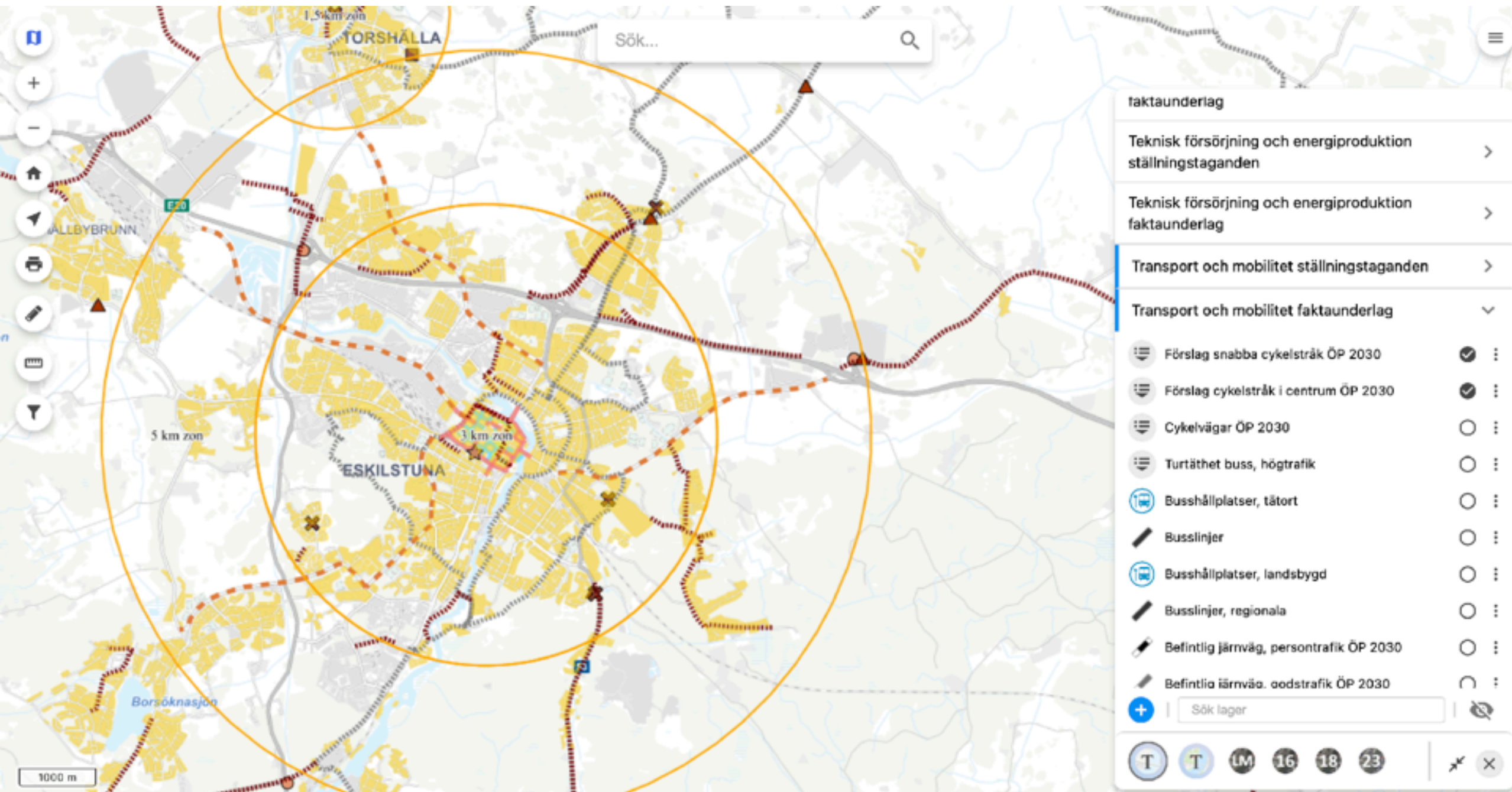


# Exempel Eskilstuna













**CYKELVISION**  
**FÖR MIN KOMMUN**

**Frågor,  
tankar,  
funderingar?**

Rune Karlberg

070-602 33 35

[rune.karlberg@cykelframjandet.se](mailto:rune.karlberg@cykelframjandet.se)