

Cykelprogram

Planeringsinriktningar och insatsområden



Cykelprogram

Planeringsinriktningar och insatsområden

Projektledare: Elin Blom

Styrgrupp: Jan Burlin, Sara Keisu, Sebastian Olofsson

Illustrationer: Nils Arvidsson

Skellefteå kommun
931 85 Skellefteå
0910-73 50 00
kundtjanst@skelleftea.se
www.skelleftea.se

Innehåll

Bakgrund	4
Inledning	5
1 Övergripande mål och strategier	6
1.1 Nationella mål.....	6
1.2 Regionala strategier och planer	6
1.3 Kommunala styrdokument.....	7
2 Resvanor i Skellefteå kommun	11
2.1 Undersökningens resultat	11
2.2 Slutsatser.....	12
3 Hållbar mobilitet	13
4 Programmets syfte och mål	14
4.1 Avgränsningar	14
5 Planeringsinriktningar	15
5.1 Sammanhängande cykelvägnät.....	16
5.2 Underlätta vardagscykling	16
5.3 Ökad trafiksäkerhet och trygghet	16
6 Insatsområden för att nå målet	17
6.1 Utbyggnad.....	18
6.2 Framkomlighet.....	19
6.3 Enhetlig utformning	20
6.4 Säkra passager	20
6.5 Stödjande infrastruktur	21
6.6 Pålitlig drift och underhåll.....	22
6.7 Mobility management	23
7 Cykelvägnätet i Skellefteå kommun	25
7.1 Huvudcykelnät	25
7.2 Lokalcykelnät.....	25
8 Genomförande	26
8.1 Uppföljning.....	26
9 Källor	28

Bakgrund

Den första cykelplanen skrevs 1985 och behandlade enbart åtgärder i Skellefteådalens. Fokus låg då på att knyta samman de separata cykelnäten som uppstått vid exploateringen av nya bostadsområden under 1970-talet. Idag är de flesta åtgärderna i den gamla planen genomförda och Skellefteådalens har fått ett relativt övergripande gång- och cykelvägnät, men det finns fortfarande behov av att fortsätta arbetet med att koppla samman och bygga ut gång- och cykelvägnätet.

Tekniska nämnden (numera samhällsbyggnadsnämnden) beslutade i december 2008 att tekniska kontoret (numera Samhällsbyggnad) skulle utarbeta ett förslag till cykelstrategi att föreläggas nämnden under 2009. Förslaget till cykelstrategin godkändes av tekniska nämnden i maj 2009. I december 2009 godkände kommunfullmäktige förslaget till cykelstrategi som underlag i arbetet med en cykelplan.

Kommunfullmäktige godkände den 15 maj 2012 kommunens andra cykelplan; "Cykelplan 2011 för Skellefteå kommun". Cykelplanen hade ett övergripande tidsperspektiv på 20 år, men var mer detaljerad för perioden 2011 – 2016, gällande planerade åtgärder i cykelinfrastrukturen. De föreslagna och planerade åtgärderna inom kommunal väghållning har i stort sett genomförts i enlighet med cykelplanen.

Arbetet med det nya cykelprogrammet har syftat till att ta ett bredare grepp om cykling med tydligare planeringsinriktningar som utgår ifrån Skellefteå kommuns trafikprogram. Skellefteå kommuns Trafikprogram slår fast att transportsystemet ska utvecklas i en hållbar riktning och kännetecknas av effektiva transporter med en god samordning mellan olika transportslag där resurssnåla resor prioriteras. Stadsplaneringen ska utgå ifrån täthet och funktionsblandning för att fler ska röra sig till fots, med cykel och resa kollektivt. Att resa hållbart i Skellefteå kommun ska vara enkelt och attraktivt. Trafiksystemet ska vara inkluderande, dvs. utformas så att samtliga kan använda det, oavsett om man bor i en tätort eller på landsbygden. "Hela resan" behöver fungera, dvs. att det smidigt, även med byten, går att ta sig från dörr till dörr.

Inledning

Cykelprogrammet syftar till att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken genom att skapa en välfungerande infrastruktur och att cykeln ses som en lika naturlig del av transportsystemet som till exempel bilen, framför allt inom de tätbefolkade områdena, där potentialen för ökad cykeltrafik är störst. I cykelprogrammet redovisas vilka cykelfrämjande insatsområden kommunen ska arbeta med och genomföra för att bli en attraktiv cykelkommun.

Cykelprogrammets ambition är att utveckla Skellefteå till ett stadsområde där det är möjligt att färdas på cykel på ett säkert och tryggt sätt. Samma ambitionsnivå gäller i kommunens tätorter. För de mindre samhällena på landsbygderna, där vägarna ofta är statliga, ska Skellefteå kommun främja byggande av cykelstråk i huvudsak via Länstransportplanen. Sedan den senaste Cykelplanen antogs 2012 har kommunen, och framför allt Skellefteå, utvecklats med nya bostads- och verksamhetsområden och utbyggnad av gator och spårinfrastruktur pågår eller planeras. Trafiklagstiftningen har utvecklats avseende cykeltrafik, innovationer möjliggör nya lösningar och en större mångfald av fordon som elcyklar, lastcyklar och annan mikromobilitet innebär både möjligheter och utmaningar för cykelinfrastrukturen.

Sammantaget har det hänt mycket i kommunen och världen som tydliggör behovet av ett nytt cykelprogram i Skellefteå kommun med bibehållande av det övergripande målet som anges i Cykelplan 2011, nämligen att öka antalet cyklister genom att göra det enklare och säkrare att cykla.

1 Övergripande mål och strategier

För trafik- och transportsektorn finns mål och begränsningar angivna i flera olika kommunala planerings- och styrdokument. Dessutom finns nationella och regionala strategier, planer och mål för såväl transportsektorn som för miljö, fysisk planering och folkhälsa som påverkar den kommunala planeringen.

1.1 Nationella mål

Transportpolitiska mål

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål – tillgänglighet och ett hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa.

Nationell cykelstrategi

Den nationella cykelstrategin för ökad och säker cykling beslutades av regeringen 2017. Den anger att ökad cykling bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet. Strategins insatsområden är att lyfta cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen, öka fokus på grupper av cyklister, främja en mer användarvänlig infrastruktur, främja en säker cykeltrafik samt forskning och innovationer.

Agenda 2030

De globala målen för hållbar utveckling i Agenda 2030 ska ligga till grund för en hållbar utveckling. Målen, som integrerar hållbarhetsperspektiven om social, ekonomisk och miljömässig utveckling, berör bland annat hållbara transportlösningar, trafiksäkerhet och hälsa. De tre mål med tydligast bäring på cykling är: god hälsa och välbefinnande, hållbar industri, innovationer och infrastruktur samt hållbara städer och samhällen.



Mål för folkhälsan

Det övergripande målet för folkhälsan i Sverige (prop. 2002/03:35) är att skapa samhällsliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen. Ett antal målområden är vägledande för folkhälsoarbetet. En ökad och säker cykling har särskild betydelse för målområdena levnadsvanor, boende och närmiljö samt tidiga livets villkor.

1.2 Regionala strategier och planer

Regional utvecklingsstrategi för Västerbottens län 2020-2030

Den regionala utvecklingsstrategin är tillsammans med regionplanen det ledande styrdokument i det regionala utvecklingsarbetet. Den beaktas av statliga myndigheter och styr och påverkar fördelning av regionala och europeiska projektmedel. Strategin utgör även grunden för det nationella och internationella påverkansarbetet. En utav delprioriteringarna i utvecklingsstrategin är Hållbar mobilitet, som syftar till en mer hållbar användning av transportsystemen. Identifierade behov inkluderar att utveckla reskoncept, insatser för att förändra resvanor och transportrutiner hos företag, verksamheter och individer samt skapa möjligheter för fler att välja hållbara resor och transporter.

Länstransportplan för Västerbottens län 2022-2033

Länstransportplanen anger den strategiska inriktningen för länets transportinfrastruktur för kommande tolvårsperiod och i den fastställs prioriteringar för en trafikslagsövergripande plan som bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling av infrastrukturnätet. Planen ska samla, tydliggöra, konkretisera och ge en inriktning för Västerbottens transportsystem avseende användning, utveckling och effektivare nyttjande av infrastrukturen.

1.3 Kommunala styrdokument

Skellefteå kommun växer och stadsområdet och kommunens tätorter ska byggas på ett sätt som minimerar behovet av att resa, möjliggör fler resor med cykel och gång och stödjer en kapacitetsstark kollektivtrafik.

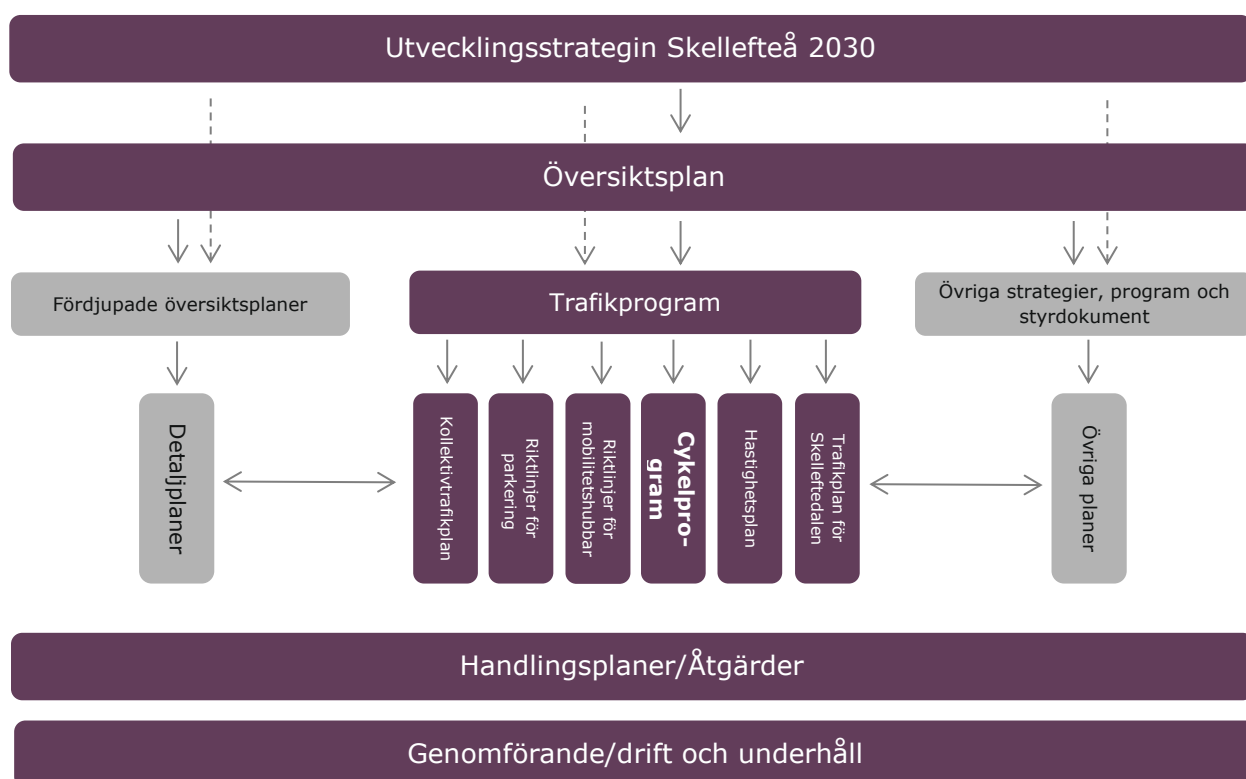


Bild som visar Skellefteå kommuns styrdokument

Skellefteå 2030

Strategin utgår från visionen "En hållbar plats för en bättre vardag", som tagits fram av Skellefteå kommun. Den utgör, tillsammans med det politiska målet att växa till 90 000 in-

vånare senast år 2030, kärnan för strategin och dess riktningar. En särskilt utpekad inriktning är enkla och tillgängliga vardagsresor som bland annat ska uppnås genom en stadigt ökande gång- och cykeltrafik.

Trafikprogrammet

Kommunfullmäktige antog 28 januari 2020 Skellefteå kommuns Trafikprogram. Syftet med trafikprogrammet är att skapa en sammanhållen trafikplanering för de olika trafikslagen. Det är viktigt att se de enskilda trafikslagen som en del av ett transportsystem där hållbart resande och hela resan står i fokus. Med trafikprogrammet vill Skellefteå kommun skapa en långsiktighet och stabilitet för trafikplanering i kommunen över tid eftersom transportsystemet måste planeras och byggas så att dagens behov tillfredsställs utan att begränsa kommande generationers möjligheter att tillgodose sina.

Trafikprogrammet är ett styrdokument som förklarar vilka övergripande utmaningar som vi står inför och vilka inriktningar som vi ska tillämpa för att hantera dessa utmaningar. Inriktningarna som beskrivs i Trafikprogrammet är på en principiell och strategisk nivå, som med tiden ska omsättas till konkreta behov av åtgärder för att vi ska nå målen.

Trafikprogrammet anger att när prioritering mellan olika trafikslag måste ske ska trafikslagen prioriteras enligt illustrationen nedan.



Bild som visar trafikprogrammets prioritering av trafikslag

Prioriteringen avser i första hand där olika huvudnät korsar varandra eller konkurrerar om samma utrymme. Längs det övergripande huvudvägnätet och stora huvudgator som är viktiga för näringslivet eftersträvas planskilda passager för oskyddade trafikanter.

Trafikprogrammet beskriver att andelen hållbara resor måste öka för att trafiksystemet, inklusive biltrafiken, ska fungera effektivt. För vissa är bilen en nödvändighet och för att dessa resor ska fungera bra behöver de som har möjlighet att använda sig av andra färdmedel göra det. Genom att fler väljer att gå, cykla och åka kollektivt ges förutsättningar för att skapa fungerande och framkomlig biltrafik, distributionstrafik och annan yrkestrafik.

Trafikprogrammet pekar ut ett antal fokusområden som Skellefteå kommun behöver arbeta med för att klara av de utmaningar vi står inför och skapa ett hållbart transportsystem. Det fokusområde som har störst relevans för cykelprogrammet är fokusområdet "Goda villkor för gående och cyklister". Cykelprogrammet utgår därför till stor del ifrån de planeringsinriktningar som anges för detta fokusområde. Planeringsinriktningar från andra fokusområden har kopplingar och relevans för cykeltrafiken, dess utmaningar och utveckling och utgör även de utgångspunkter för cykelprogrammet.

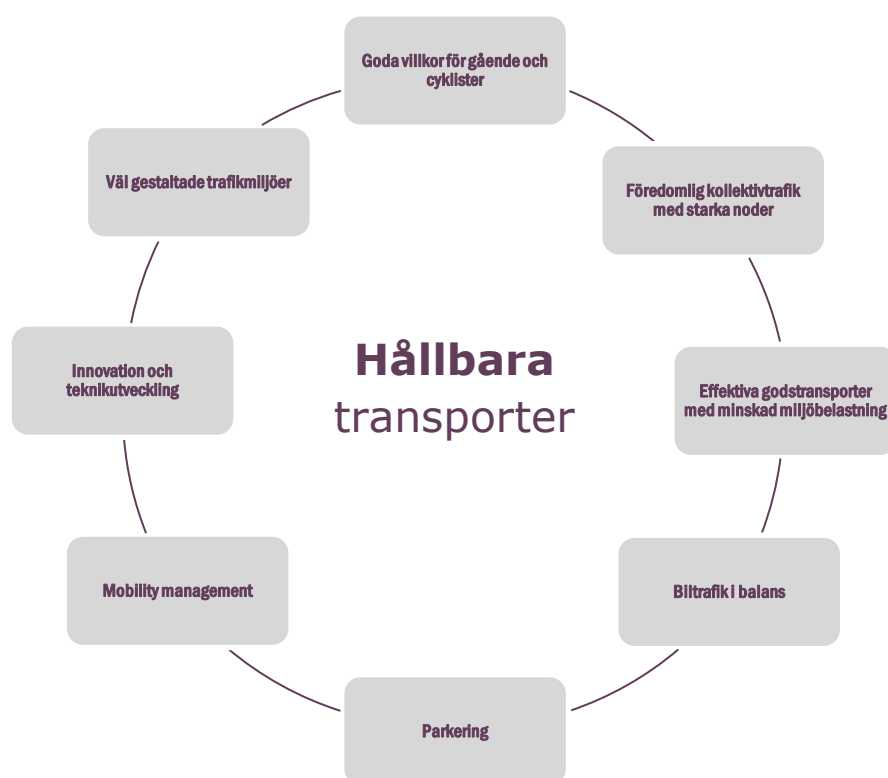


Bild över trafikprogrammets fokusområden.

Fokusområdet "Goda villkor för gående och cyklister"

För korta sträckor ska resor till fots och med cykel vara det självklara alternativet i Skellefteå och i kommunens tätorter. För att fler ska välja cykeln i stället för bilen behöver huvudcykelstråken successivt byggas ut, knytas ihop och koppla samman stora mötesplatser och målpunkter. Inom serviceorterna är det särskilt viktigt att det finns säkra skolvägar och goda cykelmöjligheter till större bytespunkter (busstationer/pendlarparkeringar). För att öka cykeltrafikens konkurrenskraft i förhållande till bilen är det viktigt att skapa nya cykelbindelser där det förekommer barriärer.

90 procent av alla olyckor som drabbar fotgängare och 80–85 procent av alla olyckor som drabbar cyklister är singelolyckor. För majoriteten av dessa olyckor kan orsaken till olyckan härledas till halka orsakad av snö och is. För att singelolyckorna ska kunna minska krävs att våghållningen, främst vintertid, förbättras. Säkra gång- och cykelpassager ska prioriteras där behovet är stort, till exempel där barn, äldre och personer mer funktionsvariationer korsar gatan.

De planeringsinriktningar som anges inom fokusområdet är:

- Definiera huvudstråk för gångtrafik och länka samman det.

- Utveckla huvudcykelnätet.
- Främja byggande av cykelstråk på landsbygden.
- Prioritera gång- och cykelvägar till skolverksamheter och i centrala delar av kommunens tätorter.
- Arbeta för att minska antalet allvarliga olyckor.
- Utöka den stödjande infrastrukturen för de som väljer att resa hållbart (t.ex. cykelparkering, väderskydd, information).
- Ha med drift- och underhållsaspekten i planeringen.

2 Resvanor i Skellefteå kommun

Skellefteå kommun har med hjälp av konsult genomfört en resvaneundersökning under de två sista veckorna i september 2023. Inbjudan till undersökningen har skett med brevutskick till 20 000 slumpmässigt utvalda invånare i åldern 16–84 år. Resvaneundersökningen har därefter genomförts med hjälp av en mobilapp. Sammanlagt 810 personer har svarat på ett sådant sätt att deras svar kan ingå i en fortsatt analys. De har gemensamt gjort 33 500 resor under undersökningsperioden.

Många undersökningar tenderar att få en låg svarsfrekvens. I detta fall är 810 svarande av 20 000 inbjudna för få för att resultaten ska kunna tolkas som statistiskt signifikanta för hela befolkningen i kommunen. Däremot ger det stora antalet resor ett omfattande material som kan användas som underlag för att förstå hur Skellefteåborna reser åtminstone i de relationer där många resor registrerats. Det kan därför vara relevant att studera ett antal reserelationer vidare även om de inte kan generaliseras till att representera hela befolkningens resande.

2.1 Undersökningens resultat

89 % av invånarna i åldern 16–84 år kan antingen alltid eller för det mesta använda sig av cykel när de behöver. Störst andel cykelresor görs av invånare i Södra och Norra Skellefteå stadsområde. Även invånare i serviceorter har en relativt hög andel cykelresor jämfört med övriga kommundelar. Cykeltrafiken utgör 12% av resorna totalt sett. Under vardagarna utgör cykeltrafiken 14%.

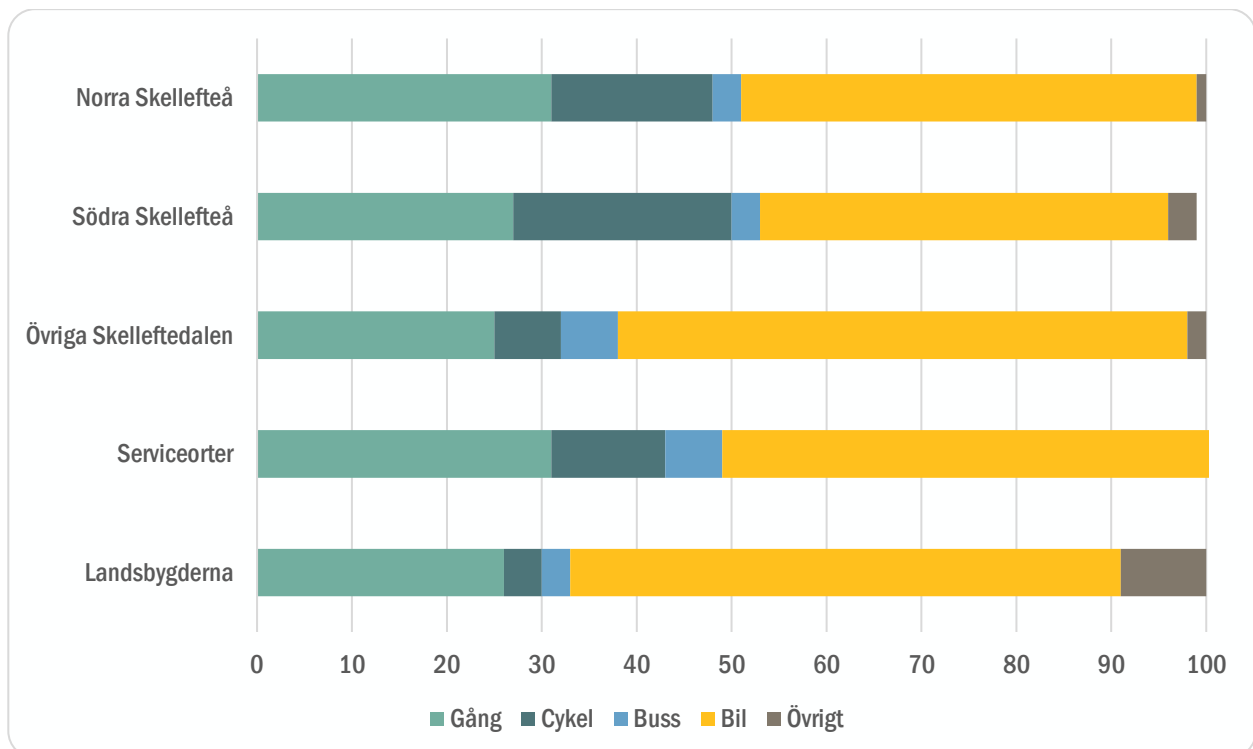


Diagram som visar färdmedelsfördelning i Skellefteå kommun

Vid resor upp till 3 km står resor till fots och med cykel för en stor andel av resorna (cirka 45% av resorna), en relativt stor andel (9%) cyklar även upp till 10 km. De resor som utförs med elcykel är i genomsnitt något längre än de som genomförs med vanliga cyklar, 3,8 km jämfört med 2,6 km. Resor till fots är i genomsnitt cirka 700 meter långa.

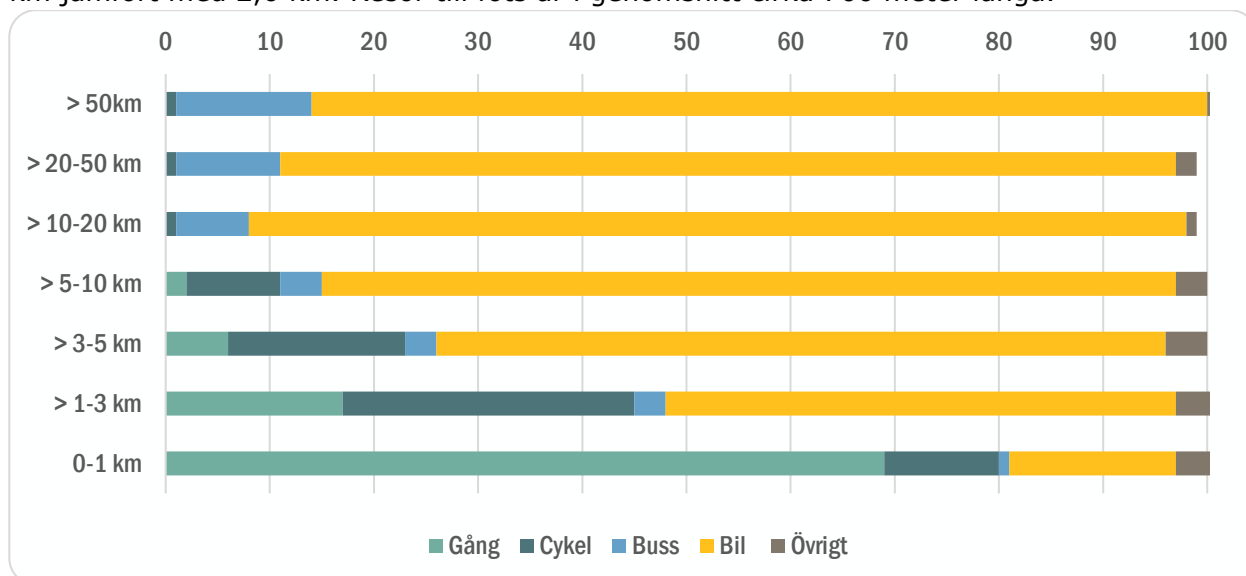
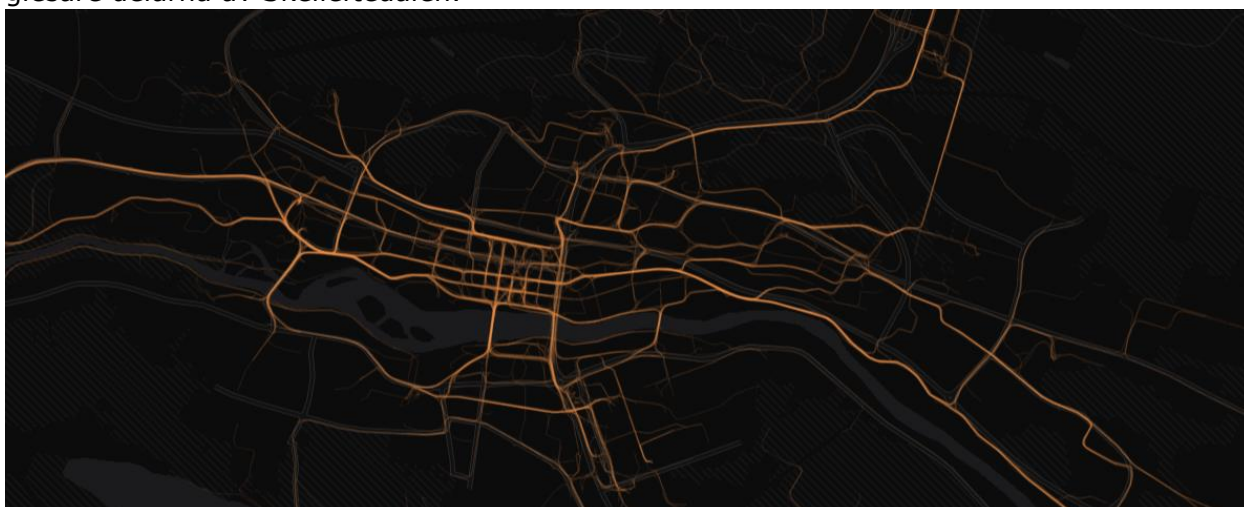


Diagram som visar färdmedelslängd för olika trafikslag

2.2 Slutsatser

Resultatet tyder på att det är personer bosatta inom Skellefteå stadsområde som använder cykel som transportmedel i störst omfattning, mellan 17–23% av resorna utgörs av cykeltrafik. Även invånare boende i serviceorter använder cykeln som transportmedel i samma utsträckning som medelvärdet inom hela kommunen (12%). Anledningen till att cykeln används i högre utsträckning inom de mer tätbebyggda områdena beror sannolikt på att avstånd till skola, arbete, service och andra fritidsaktiviteter ofta är kortare inom mer tätbebyggda områden som serviceorter och inom stadsområdet än på landsbygderna och i de glesare delarna av Skellefteådalens.

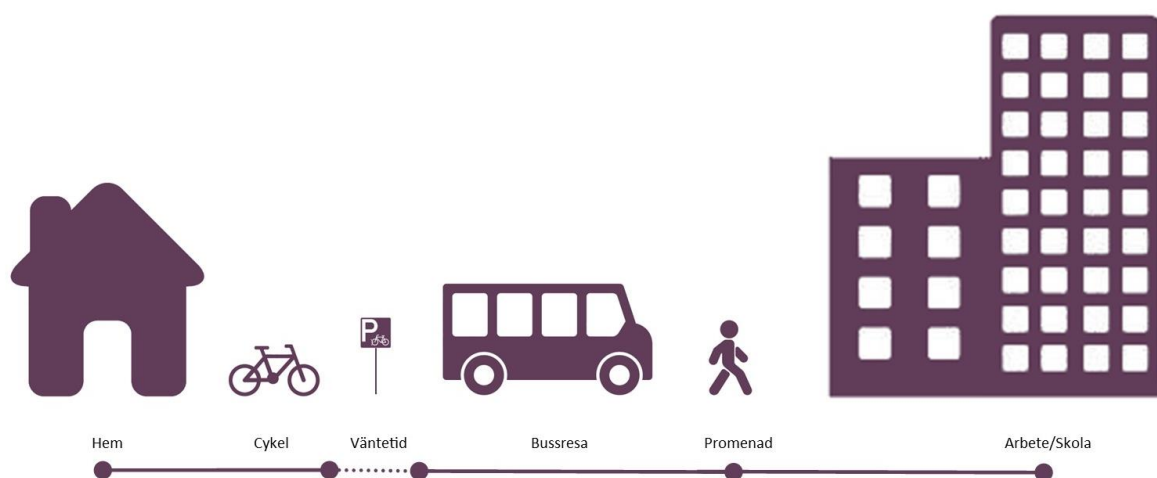


Kartbild över Skellefteå som visar var flest deltagare i resvaneundersökningen cyklade

3 Hållbar mobilitet

Hållbart resande är idag viktigare än någonsin att ta hänsyn till. Resor bör helst ske med hjälp av transportsätt vars miljöpåverkan är så liten som möjligt. Skellefteå kommun arbetar därför med en sammanhållen trafikplanering för alla trafikslag, vilket är en förutsättning för att skapa ett hållbart transportsystem där hållbara resor och hela resan står i fokus. De planer som tas fram för specifika trafikslag ska ses som pusselbitar som tillsammans skapar en helhet med målet om ett framtida Skellefteå där det är enkelt att resa på ett hållbart sätt och trafiklösningarna utvecklas för att möta olika resmönster och behov.

I en resa kan flera delresor ingå, även olika trafikslag. En resa kan till exempel börja genom att cykla eller köra bil första biten, sedan åka buss (eller tåg) för att sedan gå eller hyra en cykel för att ta sig sista biten till arbetsplatsen eller skolan. Alla delresor och byten i reskedjan är viktiga och goda kopplingar mellan olika trafikslag underlättar ett hållbart resande. För att kollektivtrafik, gång och cykel ska vara konkurrenskraftiga alternativ till bilen behöver de hållbara trafikslagen kunna kombineras på ett smidigt sätt. Det handlar inte bara om att ta sig från hemmet till skola eller arbetsplats, utan även om att kunna göra stopp på vägen till exempel vid förskolan, butiken eller fritidsaktiviteten.



4 Programmens syfte och mål

Cykelprogrammets övergripande mål är att öka antalet cyklister genom att göra det enklare och säkrare att cykla.

Cykelprogrammet utgår ifrån trafikprogrammet och anger övergripande planeringsinriktningar för cykelinfrastrukturen, beskriver vilka insatsområden Skellefteå kommun ska arbeta med för att genomföra cykelprogrammet och nå det övergripande målet.

Syftet med cykelprogrammet är att lägga fast en långsiktig inriktning för cykelplaneringen i Skellefteå kommun som syftar till att främja cykeltrafiken och se cykeltrafiken som en del i transportsystemet där hållbart resande och hela resan står i fokus. Programmet är framför allt ett planeringsunderlag för de verksamheter som berörs av trafikplanering, fysisk planering och stadsutveckling, men även i andra berörda verksamhetsområden.

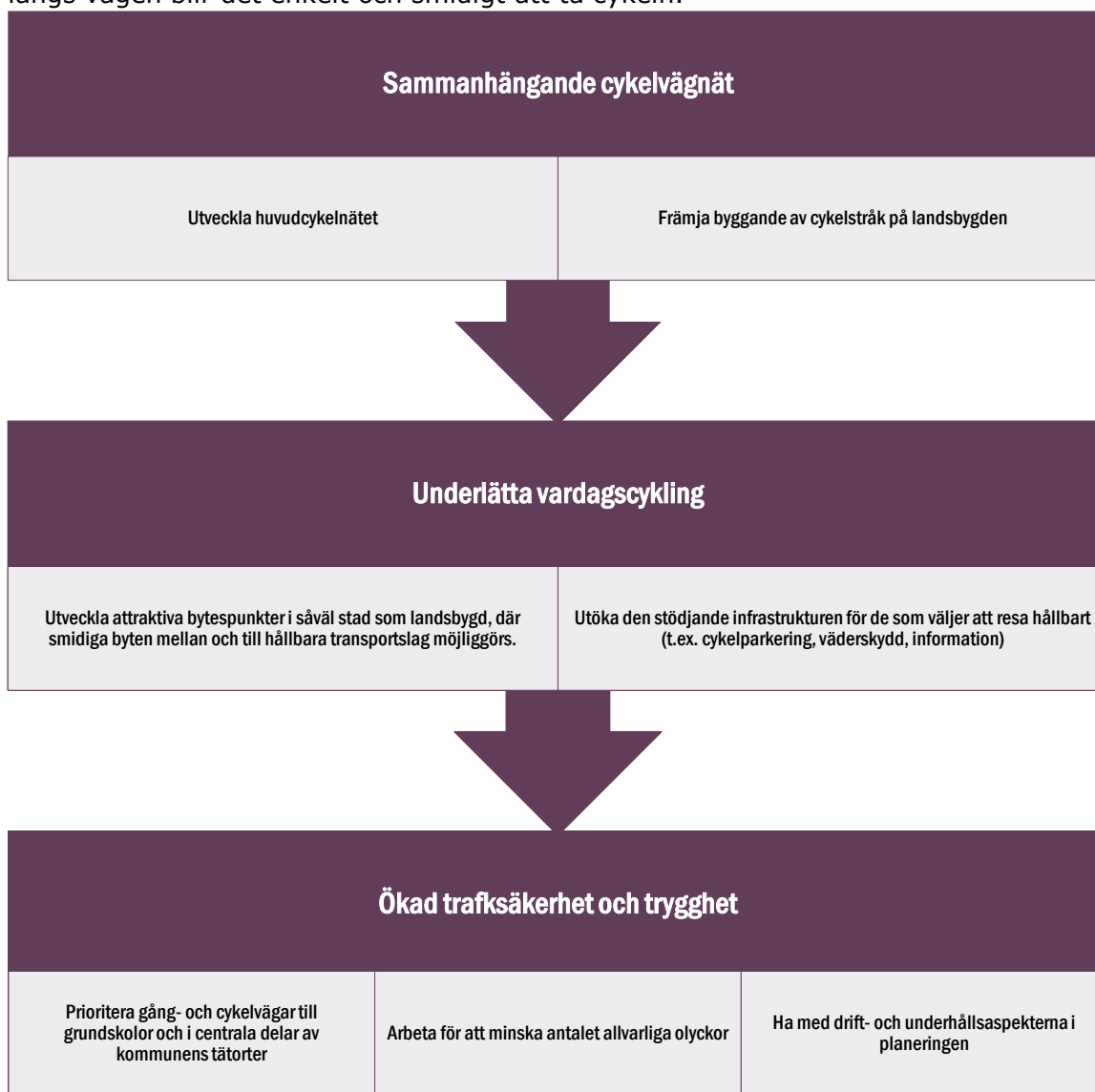
4.1 Avgränsningar

Cykelprogrammet behandlar cykeltrafiken och dess koppling till bebyggelseplanering och omfattar hela Skellefteå kommun. Det omfattar främst det kommunala cykelvägnätet, men pekar även ut strategiskt viktiga delar i systemet som har andra huvudmän. Cykelprogrammet avgränsas till att, i första hand, behandla trafiksäker och framkomlig vardagscykling och cykelpendling.

5 Planeringsinriktningar

Cykelprogrammet utgår ifrån de planeringsinriktningar som pekas ut för fokusområdet "Goda villkor för gående och cyklister" och andra relevanta planeringsinriktningar i Skellefteå kommuns trafikprogram. Trafikprogrammets planeringsinriktningar har slagits samman till tre övergripande planeringsinriktningar för kommunens cykelplanering, vilka beskrivs nedan.

Planeringsinriktningarna bidrar till att uppnå det övergripande målet genom att skapa förutsättningarna för en attraktiv cykelinfrastruktur. En attraktiv cykelinfrastruktur består av ett sammanhängande, framkomligt och välunderhållet cykelvägnät med gena kopplingar mellan målpunkter. God framkomlighet, trafiksäkerhet och en hög standard på drift och underhåll är kvaliteter som underlättar för alla slags cykelresor oavsett ärende. Med goda och attraktiva möjligheter att parkera vid start- och målpunkter och möjligheten att uträtta ärenden längs vägen blir det enkelt och smidigt att ta cykeln.



5.1 Sammanhängande cykelvägnät

För korta sträckor ska resor till fots och med cykel vara det självklara alternativet i Skellefteå dalen och i kommunens tätorter. För att fler ska välja cykeln i stället för bilen behöver huvudcykelnätet successivt byggas ut, knyts ihop och koppla samman stora mötesplatser och målpunkter. För att öka cykeltrafikens konkurrenskraft i förhållande till bilen är det viktigt att skapa nya cykelförbindelser där det förekommer barriärer.

Skellefteå kommun ska arbeta för att cykelstråk byggs även på landsbygderna. Detta sker genom att Skellefteå kommun tydligt prioriterar att cykelbanor byggs längs med statlig väg i Länstransportplanen. De sträckor som prioriteras ska medföra att samhällen/orter/tätorter byggs samman med cykelinfrastruktur, där särskild vikt läggs vid potential för arbets-/skolpendling med cykel.

5.2 Underlätta vardagscykling

Cykeln ska vara ett självklart val för alla typer av ärenden och på så sätt också bidra till rörelse i vardagen. Skellefteå kommun ska planera för och utveckla cykelinfrastrukturen för att underlätta vardagscykling, till olika typer av målpunkter. Cykling ska vara enkelt och attraktivt.

Trygga och säkra cykelbanor till skolverksamheter, idrottsplatser, simhallar och andra fritidsaktiviteter ökar barns rörelsefrihet och bidrar till barns cykling. Tillgänglighet för cykeltrafik till handelsplatser, offentlig service och underlättar inköps-, service och besöksresor. Stora industriområden/arbetsplatser ska ha goda cykelanslutningar för att underlätta arbetspendling. För att möjliggöra och underlätta kombinationsresor ska det finnas goda cykelanslutningar till och cykelparkering vid hållplatser, busstationer och andra mobilitetsnoder.

5.3 Ökad trafiksäkerhet och trygghet

Det ska vara enkelt, tryggt och säkert att cykla i Skellefteå kommun. Grundläggande för att uppnå det är ett väl utbyggt, enhetligt utformat och väl underhållet cykelvägnät. Tillräckligt breda cykelbanor som är tydligt separerade från motorfordon och säkra korsningspunkter minskar olycksrisken. Det gör att fler känner sig trygga och vill cykla.

80–85 procent av alla olyckor som drabbar cyklister i Skellefteå kommun är singelolyckor. För majoriteten av dessa olyckor kan orsaken till olyckan härledas till halka orsakad av snö och is. Väl utformade cykelbanor med god kvalitet på drift och underhåll har stor potential att minska antalet singelolyckor med cyklister och samtidigt öka cyklisters framkomlighet och trygghet.

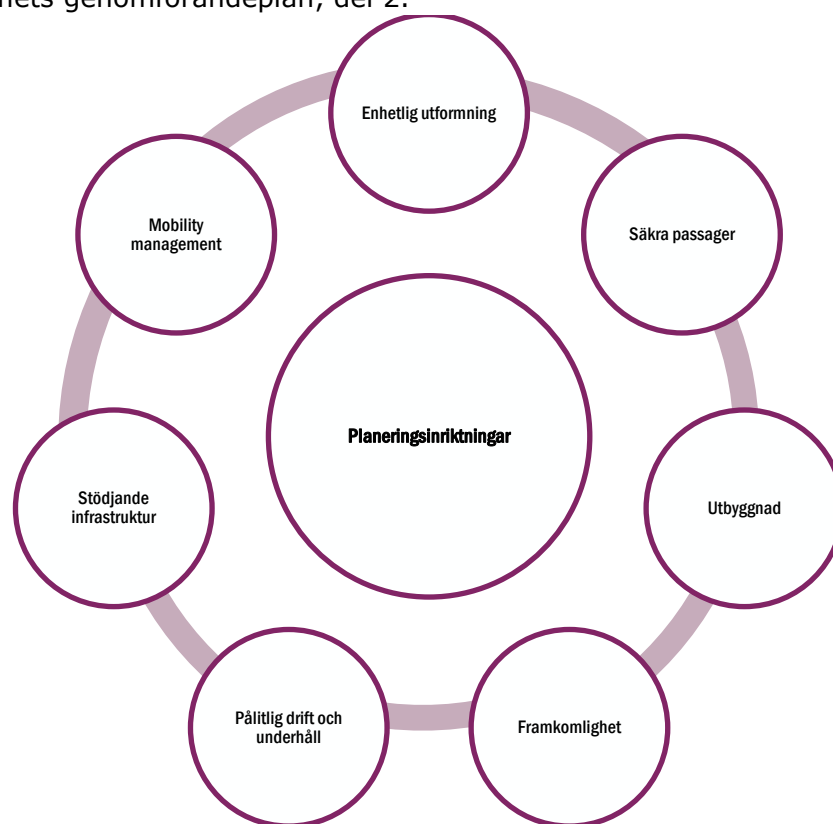
För att barns och äldres cykling ska öka är det extra viktigt att trafikmiljön både upplevs och är säker. Specifika trafiksäkerhetsåtgärder blir därmed viktigt på till exempel skolvägar och vägar till mötesplatser, fritidsaktiviteter och idrottsplatser. Det är framför allt vid högt trafikerade korsningar som farliga situationer med motorfordon kan uppstå. Korsningsåtgärder som hastighetsdämpande åtgärder, planskilda korsningar eller cykelöverfart ger både ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för cykeltrafiken.

6 Insatsområden för att nå målet

Planeringsinriktningarna beskriver den framtida inriktningen på cykelplaneringen i Skellefteå kommun och ska bidra till att uppnå det övergripande målet om att det ska bli enklare och säkrare att cykla och att andelen och antalet cyklister ska öka.

För att uppnå det övergripande målet och följa planeringsinriktningarna behöver Skellefteå kommun arbeta med ett antal insatsområden. Vissa insatsområden kopplar tydligt till flera planeringsinriktningar, medan andra mest rör en specifik planeringsinriktning. I det här kapitlet beskrivs insatsområdena närmare.

Hur Skellefteå kommun arbetar vidare med utbyggnadsåtgärder beskrivs mer detaljerat i cykelprogrammets genomförandeplan, del 2.



6.1 Utbyggnad

Tyngdpunkten bör fortsatt ligga på utbyggnad av huvudcykelnätet. Det finns behov av att både fortsätta åtgärda saknade länkar där cykling sker i blandtrafik och bygga ut huvudcykelnätet med nya länkar i takt med att staden/orten växer.

Utöver utbyggnad av länkar i huvudcykelnätet prioriteras även:

- länkar i lokalcykelnätet som utgör kopplingar från huvudcykelnätet till målpunkter som skolverksamheter, idrottsplatser, centrumfunktioner etc.
- länkar i lokalcykelnätet som utgör kopplingar mellan länkar i huvudcykelnätet.



Skellefteå kommun ska även arbeta för att cykelstråk byggs på landsbygderna. Detta sker genom att Skellefteå kommun tydligt prioriterar att cykelbanor byggs längs med statlig väg i Länstransportplanen. Skellefteå kommun ska till Länstransportplanen prioritera sträckor som:

- medför att samhällen/orter/tätorter byggs samman, där särskild vikt läggs på sträckor med potential för arbets-/skolpendling med cykel.

6.2 Framkomlighet

För att höja standarden på cykelvägnätet är det viktigt att arbeta med cyklisternas framkomlighet. Åtgärder som ökar cyklisternas framkomlighet syftar inte till att cyklisterna ska kunna hålla en högre hastighet i första hand, utan att antalet stopp blir färre eller kortare och att resan blir mer komfortabel och förutsägbar.

Gaturummet är ofta begränsat vilket skapar konkurrens mellan de olika trafikslagen. Där gator byggs om och det ska tillskapas infrastruktur för cykel, ska ytor tas från motorfordonstrafiken om det är brist på utrymme. Det kan till exempel ske på bekostnad av körbanbredd, enkelriktning eller att gatumarksparkering tas bort.

För cyklister utgör gemensamma gång- och cykelbanor främst en komfort- och framkomlighetsfråga, inte en trafiksäkerhetsfråga. Om den gemensamma gång- och cykelbanan är smal blir hastighetsskillnaden mellan gående och cyklister mer påtaglig och medför att gående kan uppleva otrygghet. Det är därför viktigt att cykelvägnätet håller en tillräcklig bredd som möjliggör för cyklister med olika fordon och/eller fotgängare att hålla sin egen takt, oavsett om cykelbanan är separerad från gångtrafiken eller inte. I Skellefteå centrum och i andra miljöer med höga flöden av gående och cyklister, eftersträvas att cykelbanor byggs separerade från gångbanor. I övriga kommundelar byggs i huvudsak gemensamma gång- och cykelbanor.

Vid förbättring av befintlig infrastruktur ska huvudcykelnätet prioriteras för ökad framkomlighet, trafiksäkerhet och komfort. Vid ombyggnation av befintlig infrastruktur prioriteras:

- befintliga länkar i huvudcykelnätet
- skolvägar
- breddning och eventuellt separering av befintligt huvudcykelnät som har eller har potential för stora flöden
- främja framkomlighet för cyklister i korsningspunkter längs med huvudcykelnätet, på platser med framkomlighetsproblematik.

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

Skellefteå kommun ska även:

- Minimera antalet hinder på cykelvägnätet.
- Prioritera framkomligheten för hållbara transportmedel under byggskedet av stora bygg- och/eller infrastrukturprojekt.

6.3 Enhetlig utformning

En mångfald av cyklister och fordon ställer krav på en självförklarande utformning som även ovana och osäkra cyklister ska kunna känna sig trygga att använda. När cykelinfrastrukturen utformas på ett enhetligt sätt är det lättare för alla trafikanter att känna igen sig och veta vilka regler som gäller.

Planering och utformning av infrastrukturen ska ske med utgångspunkt i den rekommenderade standard som beskrivs i framtagna utformningsriktlinjer.¹

För att tydliggöra trafikreglerna för alla trafikanter eftersträvas att korsningspunkter i plan utformas som cykelpassager² eller cykelöverfarter³. Befintliga cykelpassager som inte följer utformningsriktlinjerna bör kontinuerligt byggas om till antingen cykelpassage eller cykelöverfart beroende på platsens förutsättningar och behov.

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

Skellefteå kommun ska:

- Utforma cykelvägnätet utifrån framtagna utformningsriktlinjer.
- Bygg/reglera om befintliga passager i plan på platser där de inte följer utformningsriktlinjerna.

6.4 Säkra passager

Det ska vara tryggt och säkert att cykla i Skellefteå kommun. Ett kontinuerligt arbete med flertalet mindre åtgärder för framkomlighet och trafiksäkerhet i olika delar av nätet, till exempel i korsningspunkter längs huvudcykelnätet, är viktigt för att bidra till målet om framkomliga och säkra passager.

Säkra gång- och cykelpassager ska, i första hand, prioriteras längs med huvudcykelnätet, längs med skolvägar och vid stora målpunkter. Där huvudcykelnätet korsar det övergripande huvudvägnätet och stora huvudgator för biltrafik som är viktiga för näringslivet eftersträvas planskilda passager för oskyddade trafikanter.

Skellefteå kommun ska:

- Anlägga säkra passager i huvudcykelnätet, längs med skolvägar och vid stora målpunkter.
- Eftersträva planskilda passager i korsningspunkter med det övergripande huvudvägnätet för biltrafik.

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

¹ Utformningsriktlinjerna biläggs i genomförandeplanen.

² En cykelpassage är en del av en väg som är avsedd att användas av cyklande och förare av moped klass II för att korsa en körbana eller cykelbana, och där dessa har väjningsplikt mot korsande trafik. En cykelpassage är markerad med vita kvadrater i vägbanan.

³ En cykelöverfart är en del av en väg som är avsedd att användas av cyklande eller förare av moped klass II, och där dessa ska lämnas företräde av korsande trafik. Vid dessa är trafikmiljön utformad så att det säkras att fordon inte förs med högre hastighet än 30 kilometer i timmen. Cykelöverfarten är markerad med vita kvadrater i vägbanan och med vägmärke.

6.5 Stöd jande infrastruktur

Bra, trygga och säkra parkeringsmöjligheter nära målpunkter är en viktig del av cykelinfrastrukturen. Parkeringsmöjligheter för cyklister i varma, väderskyddade anläggningar kan förbättras och ytterligare stärka cykeln som transportmedel.



I takt med att antalet cyklister blir fler, ökar samtidigt behovet av parkeringsplatser för cykel. Under högsäsong kan det, på vissa platser, vara svårt att hitta lediga cykelparkeringsplatser. När det inte finns tillräckligt med cykelparkering parkeras cyklar på andra platser, där de kan vara i vägen för gående, cyklister, driftsfordon och i värsta fall utgöra en fara för personer med synnedsättning. En fortsatt utbyggnad av cykelparkeringar på allmänna platser i kombination med kontinuerlig bortforsling av övergivna cyklar är nödvändig för att göra det offentliga rummet tillgängligt för alla.

För att underlätta vardagscykling och stödja barns cykling är det viktigt att ordna cykelparkeringsplatser vid målpunkter som skolverksamheter, idrottsplatser och lekplatser, köpcentra och andra handelsplatser. Även vid tillfälliga evenemang kan parkeringsmöjligheter för cykel behövas.

Kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik kan underlättas genom goda parkeringsmöjligheter. Parkeringsstandard och närheten till kollektivtrafiken kan vara avgörande för om reskedjan med cykel och kollektivtrafik blir attraktiv. För att underlätta kombinationsresor ska cykelparkering med möjlighet till ramlåsning iordningställas på hållplatser, busstationer och andra mobilitetsnoder som har eller har potential till ett högt resandeunderlag. För att erbjuda ytterligare kvalitet kan cykelparkeringen förses med väderskydd.

Skellefteå kommun ska:

- utveckla cykelparkeringsutbudet i centrala lägen.
- verka för fler trygga och säkra cykelparkeringar.
- utöka cykelparkeringsutbudet under barmarkssäsongen på platser med cykelparkeringsunderskott.
- verka för att cykelparkeringsmöjligheter i varma, väderskyddade anläggningar samt möjlighet till laddning och förvaring av cykelbatterier ökar.
- utveckla vägvisningsplanen med kopplingar mellan de befintliga vägvisade stråken och komplettera i takt med att nya bostads- och verksamhetsområden exploateras.
- utrusta hållplatser, busstationer och andra mobilitetsnoder som har eller har potential till ett högt resandeunderlag med cykelparkering med möjlighet till ramlåsning.

6.6 Pålitlig drift och underhåll

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

Satsningar på drift och underhåll av befintliga cykelbanor kompletterar investeringar i utbyggnad av cykelvägnätet för att upprätthålla ett väl fungerande cykelvägnät med god framkomlighet och hög trafiksäkerhet året om. Cyklisterna ska kunna lita på att det finns ett sammanhängande cykelvägnät utan avbrott och hinder även avseende drift och underhåll, där det är möjligt att ta sig fram på ett tryggt och säkert sätt. Detta är särskilt viktigt för ovana och osäkra cyklister, och för att möjliggöra en mångfald av fordon med olika förutsättningar och utrymmeskrav.

Underhållsåtgärder i form av framför allt ny beläggning och målning av vägmarkeringar i det befintliga cykelvägnätet kompletterar investeringsåtgärderna för cykel, och behöver ske i form av strategiskt planerade insatser för att upprätthålla ett sammanhängande framkomligt cykelvägnät.

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 sopning under våren.

Skellefteå kommun ska:

- fortsatt prioritera cykelvägnätet vid vinterväghållning
- prioritera huvudcykelnätet vid upprustning av den fysiska standarden

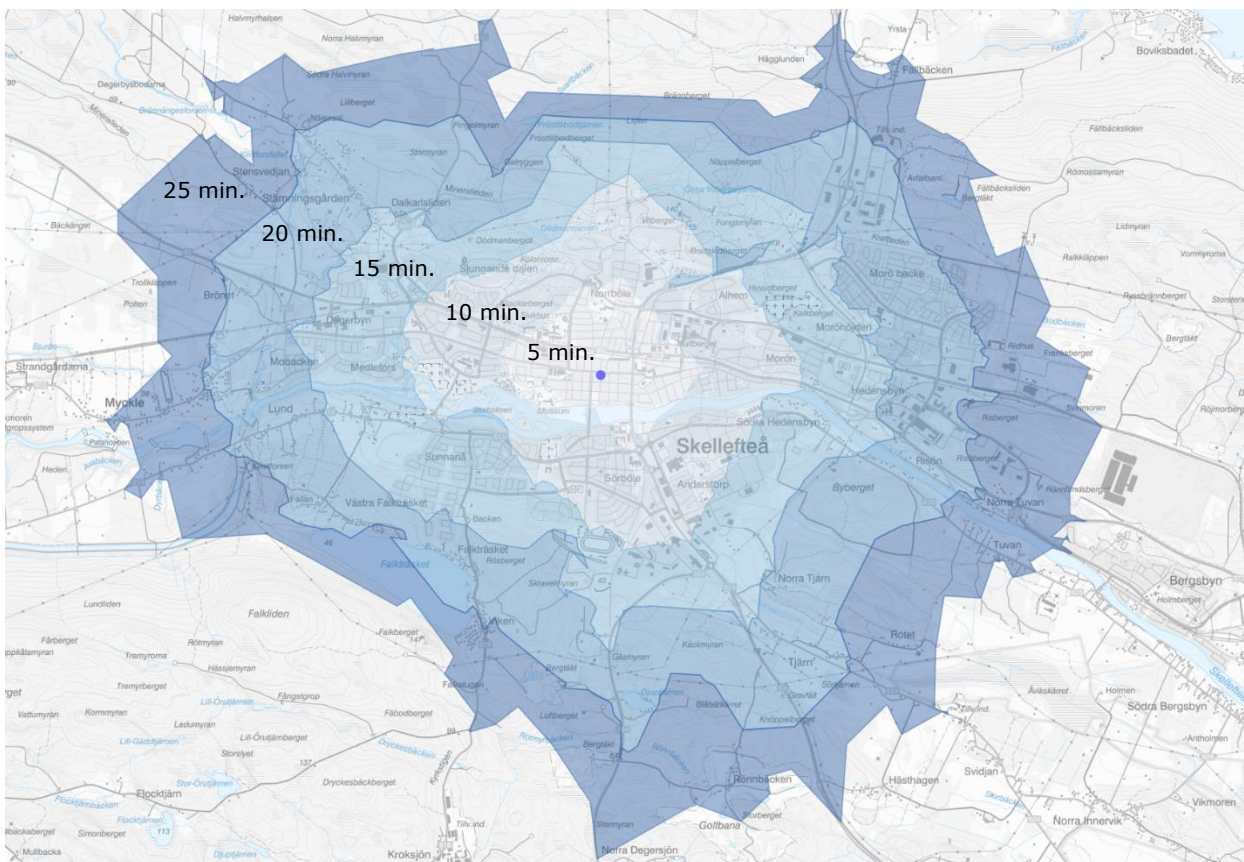
6.7 Mobility management

För att lyckas med målet att fler ska välja cykel som transportslag räcker det inte med att skapa de fysiska förutsättningarna. Ett stort arbete ligger i att påverka attityder och därigenom förändra beteenden. Aktiviteter för ett ökat cyklande bör därför ske kontinuerligt. Genom att kombinera olika typer av mobility managementåtgärder med styrmedel, förbättringar i infrastruktur, kan den totala effekten förstärkas jämfört med om åtgärderna skulle ha genomförts var för sig.

För att främja ett hållbart resande, och minska tröskeln för en beteendeförändring, är det även viktigt kommuninvånarna har tillgång till information gällande möjligheterna med att resa hållbart.

Effekten av mobility managementåtgärder avgörs även av vilka förutsättningar den fysiska miljön har för en beteendeförändring. De blir därför endast effektiva och meningsfulla inom områden där invånare/verksamma har goda förutsättningar att kunna göra hållbara transportval. I serviceorterna och inom Skelleftefjällen bedöms cykeln som tidsmässigt konkurrenskraftig till bilen för resor upp till 5 kilometer (ca. 20-25 minuters cykelresa), vilket också visar på en potential för att ersätta en stor del av de korta bilresorna med cykel.

I bilden nedan redovisas schematiska restider för cykel med Skellefteå centrum som utgångspunkt. Sammantaget visar detta på hög potential för att öka det hållbara resandet i Skellefteå.



Samverkan

Kommunkoncernens verksamheter når olika målgrupper och har möjlighet att påverka olika resor. Det är därför viktigt att hela kommunkoncernen arbetar med mobility management-åtgärder. Ska en förändring uppnås behövs engagemang från flera håll.

Skellefteå kommun ska:

- informera förbättringar i cykelinfrastrukturen till kommunmedborgarna.
- förbättra förutsättningarna för kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik.
- skapa förutsättningar för mikromobilitet och delade mobilitetstjänster.
- verka för att kommunkoncernens arbetsplatser är cykelvänliga.
- verka för att fastighetsägare främjar ett hållbart resande och hållbar mobilitet i om-/nybyggnationer.
- verka för att kommunbolagens resepolicy prioriterar hållbara transportval.
- samverka med företag, stat, region och andra aktörer för att främja hållbara resor och transporter
- verka för säkerhetsutrustning.

7 Cykelvägnätet i Skellefteå kommun

Cykelinfrastrukturen i Skellefteå ska vara framkomlig, trygg och säker och kunna användas av såväl unga som äldre, vana och ovana cyklister. Med en attraktiv cykelinfrastruktur blir det enkelt och smidigt att cykla.

7.1 Huvudcykelnät

Huvudcykelnätet ska tillfredsställa vardagscyklistens behov och främst vara till för cyklister som färdas längre sträckor och binda samman olika stadsdelar. Det ska utgå ifrån befintliga och planerade bostadsområden och finnas i anslutning till viktiga målpunkter i vardagen. Exempel på målpunkter är större arbetsplatser, skolverksamheter, idrotts-, fritids- och kulturanläggningar, handel och mobilitetsnoder. Utbyggnad bör successivt ske i samband med att nya bostads- och verksamhetsområden tillkommer för att skapa ett sammanhängande, välutformat och kapacitetsstarkt cykelvägnät.

Huvudcykelnätet ska, i den mån det är möjligt, bestå av separerade gång- och cykelbanor och framkomligheten för cyklisterna prioriteras. De cykelbanor som ingår i huvudcykelnätet ska hålla en god standard och en hög prioritering av drift och underhåll.

På stora delar av huvudcykelnätet finns cykelinfrastruktur idag, på andra delar sker cykling i nuläget i blandtrafik. När en sträcka finns med i huvudcykelnätet innebär det en långsiktig ambition från kommunens sida att upprätthålla eller förbättra cykelförutsättningarna längs den utpekade sträckan utifrån de rekommendationer som anges i framtagna utformningsriktlinjer.

7.2 Lokalcykelnät

Lokalcykelnätet är till för cyklister som dagligen färdas kortare sträckor inom en stadsdel. Lokalnätet består av både cykelbanor och mindre lokalgator där cykling sker i blandtrafik. Lokalcykelnätet binder ihop målpunkter inom stadsdelen och kompletterar huvudcykelnätet genom att utgöra länkar mellan huvudcykelnätet och lokala målpunkter. Standarden ska vara god men prioriteringen av drift och underhåll något lägre än huvudcykelnätet.

8 Genomförande

Cykelprogrammet ska vara ett stöddokument i vidareutvecklingen av cykeltrafiken i Skellefteå. Utbyggnadsåtgärder konkretiseras i cykelprogrammets genomförandeplan. Utbyggnadsåtgärder samt medel för åtgärder inom övriga insatsområden ska ligga till grund för budgetarbetet.

8.1 Uppföljning

Det övergripande målet är att det ska bli enklare och säkrare att cykla och att antalet cyklister ska öka. Arbetet med att förbättra cykeltrafikens villkor behöver genomföras systematiskt och långsiktigt. Avsikten är att cykelprogrammet synliggör och förtydligar arbetet med att ge cykeltrafiken en mer central roll i samhällsutvecklingen och att mer resurser läggs på cykelsatsningar i takt med att förståelsen för cykeltrafikens värde i trafiksystemet ökar, med hänsyn till bland annat folkhälsa och miljö.

Hur Skellefteå kommun arbetar med insatsområdena följs upp årligen genom ett antal indikatorer i ett cykelboksut.

Antalet cyklister ska öka	2019-2023 (femårsmedel- värde)	2025-2029 (femårsmedel- värde)	2031-2035 (femårsmedel- värde)
Cyklister som använder huvudcykelnätets infarter till Skellefteå centrum varje dag	10 876		
Cyklister som passerar över Skellefteälven varje dag*	8070		
Antalet cyklister på vintern ska öka	2013-2017 (femårsmedel- värde)	2025-2029 (femårsmedel- värde)	2031-2035 (femårsmedel- värde)
Cyklister som passerar över Skellefteälven varje dag under vintern*	2833		
Antalet allvarliga cykelolyckor ska minska	2023	2029	2035
Antal omkomna cyklister i Skellefteå kommun per år	0		
Antal allvarligt skadade cyklister i Skellefteå kommun per år	3		
Den stödjande infrastrukturen ska öka	2023	2029	2035
Antal fasta cykelparkeringar i Skellefteå Centrum	1511		
Antal väderskyddade cykelparkeringar i Skellefteå Centrum	328		
Antal cykelparkeringar med möjlighet till ramlåsning i Skellefteå Centrum	1041		
Antal hållplatser med som kompletterats med cykelparkering under året	7		
Antal väderskyddade cykelparkeringsplatser vid bytespunkter/hållplatser	59		
Antal offentliga luftpumpar	4		
Antalet säkra passager ska öka	2023	2029	2035
Antal cykelöverfarter	0		
Antal planskilda cykelpassager	86		
Antal hastighetssäkrade cykelpassager	254		

* Gäller Lejonströmsbron, Parkbron, Viktoriabron, Älvsbackabron (och Karlgårdsbron framgent)

Trafikräkning

Cykelflöden mäts i centrala Skellefteå för att bland annat kartlägga hur många som cyklar och för att kunna se om de förbättringar som genomförs leder till att fler cyklar. Det är inte ekonomiskt försvarbart att mäta cykeltrafiken på alla gång- och cykelbanor, därför väljs ett antal punkter ut som mäts varje år och kompletteras med ett antal punkter som kan variera. För att kunna följa upp vintercyklingen mäts ett antal punkter i Skellefteå centrum.

Resvaneundersökning

Cykelräkning visar enbart antal cyklister, inte varför någon valt att cykla, vad som skulle få dem att cykla mer eller hur stor andel av alla resor som utgörs av cykeltrafik. För att få svar på dessa frågor behövs en resvaneundersökning. Senaste resvaneundersökningen genomfördes under hösten 2023.

En resvaneundersökning är ett stort och kostsamt projekt och kan därför inte genomföras allt för ofta. En resvaneundersökning kan ge en bild av hur de satsningar och åtgärder som genomförts åtgärderna fungerat och vilka kommande åtgärder som bör genomföras.

För att kunna se om de förbättringar och satsningar som gjorts på cykelinfrastrukturen lett till att fler cyklar bör en ny resvaneundersökning genomföras i slutet av planperioden. När en uppföljande resvaneundersökning görs är det viktigt att undersökningen är utformad på ett liknande sätt med föregående undersökningar så att resultaten blir jämförbara.

Cykelolyckor

Uppföljningen av trafikolyckor inom kommunen innefattar nu rapportering från både Polisen och akutmottagningen på Skellefteå lasarett genom STRADA⁴. Statistiken utgör underlag för prioritering i åtgärdsplanering.

⁴ STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) är Transportstyrelsens informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportssystemet.

9 Källor

GCM-handboken

VGU

Cykelplan 2011 för Skellefteå kommun (2012)

FÖP Centrala stan (2016)

Trafikprogram (2020)

Trafikplan för Skellefteådalens kommun (2020)

FÖP Skellefteådalens kommun (2020)

Resvanor i Skellefteå kommun (2023)

Cykelenkät 2016

Cykelenkät 2022

www.skelleftea.se/cykelplan