

Policy för cykling i Örnsköldsviks centralort

Kommunfullmäktige § 66/2016

Antagen av: Kommunfullmäktige § 66/2016	Dokumentnamn: Policy för cykling i Örnsköldsviks centralort	Ärendebeteckning: Kst/2011:352 Cykelplan för Örnsköldsviks centralort
Dokumentägare: Kommundirektör	Dokumentansvarig: Chef Tillväxt/ Chef Samhällbyggnad	Publiceras: Örnkom, extern webb
Ersätter dokument: -	Revideras: Prövas varje mandatperiod	Utvärderas: Inför revidering
Relaterade dokument:		
Målgrupp: Kommunen		

2016-03-23

Syftet med policyn

Syftet med policyn för cykling i Örnsköldsviks centralort är att formulera huvudmål för cykling i centralorten. Därutöver redovisas i bilaga en bakgrund till arbetet med cykelfrågorna, dess avgränsningar, samt relaterade dokument och projekt.

Kommunstyrelsen och samhällsbyggnadsnämnden antar dokumentet ”Strategi för cykling i Örnsköldsviks centralort”, som bl.a. redovisar delmål och vilka indikatorer som ska användas för att mäta policyns mål. Därutöver ska kommunstyrelseförvaltningarna och samhällsbyggnadsförvaltningen anta riktlinjer som bl.a. innehåller ett utbyggnadsförslag för nya gång- och cykelvägar i centralorten.

Begreppet ”cykelplan”, som används i dokumenten, är ett samlingsbegrepp för policyn, strategin och riktlinjen.

Kommunens övergripande mål

Kommunens cykelplan ska bidra till att uppfylla den vision som kommunfullmäktige beslutade i november 2014:

- ”Framtidens och möjligheternas Örnsköldsvik, en hållbar och tillgänglig kommun med ung tillväxt - att leva i, att arbeta i och att besöka.”

Kommunens cykelplan ska särskilt bidra till att uppfylla följande av kommunfullmäktiges mål:

- Örnsköldsvik ska vara en av de bästa skolkommunerna 2020
- Örnsköldsvik ska vara en klimatsmart och hållbar kommun
- Örnsköldsvik ska vara en öppen, jämställd och attraktiv kommun

Syfte och mål med cykelplanen

I projektplanen för framtagande av en cykelplan för Örnsköldsviks centralort angavs önskvärda resultat. Utifrån dessa har ett antal mål identifierats. För varje huvudmål finns ett antal delmål med tillhörande indikatorer för uppföljning. En del av indikatorerna innebär i sig att kommunen behöver utarbeta metoder för att ta fram underlag, vilket i dessa fall anges som åtgärd i riktlinjen.

Kommunfullmäktige fattar beslut om huvudmålen. Kommunstyrelsen och samhällsbyggnadsnämnden fattar beslut om tillhörande delmål i ”Strategi för cykling i Örnsköldsviks centralort”.

Huvudmål: Öka andelen resor med gång- och cykel.

Delmål (beslutas av kommunstyrelsen och samhällsbyggnadsnämnden):

- I tätorten ska andelen gående öka från 14 % till 17 %
- I tätorten ska andelen cyklister öka från 1 % till 5 %^{1 2}

Huvudmål: Ökad säkerhet och trygghet för cyklister.

Delmål (beslutas av kommunstyrelsen och samhällsbyggnadsnämnden):

- Andelen cykelolyckor³ ska minska i förhållande till antalet cyklister
- Kunskapen om cyklistens trafikregler hos allmänheten (särskilt hos barn och unga) ska öka
- Cykelhjälmsanvändningen ska öka

Huvudmål: En sammanhängande cykelinfrastruktur av god kvalitet.

Delmål (beslutas av kommunstyrelsen och samhällsbyggnadsnämnden):

- Kvalitén på drift och underhåll ska öka.
- Gång- och cykelvägnätet ska utökas med ca 16 km.
- Antal säkra, trygga och attraktiva cykelparkeringar i centrum ska öka
- Vägvisning genom skyltning av huvudstråk ska förbättras.
- Ytstandarden på gång- och cykelvägar/banor ska förbättras

¹ Länsstyrelsen, Bästa resan (2009) . Attityd- och resvaneundersökning i Örnsköldsviks kommun -en sammanställning av resvanor och attityder till resande, (Rapport 2009:18). Huvudsakligt färdmedel för alla resor i tätorten sid 33. 45 % av resorna i tätorten är kortare än 5 km varför potentialen till ökad gång- och cykeltrafik bedöms god sid 37.

² Trivector Traffic 2013, Parkeringsutredning Örnsköldsvik, Rapport 213:111/version1.2

³ I dokumentet används begreppet cykelolyckor vilket avser olyckor där cyklist är inblandad.

2016-03-23

BILAGA TILL POLICY FÖR CYKLING I ÖRNSKÖLDSDVIKS CENTRALORT

Bakgrund

Cykel som transportmedel har flera positiva effekter för hälsan och det minskar trängsel, buller och ger bättre luftkvalitet. Det är ofta också ett snabbt, smidigt och ekonomiskt transportval.

Utbudet av och tillgängligheten till gång- och cykelbanor⁴ samt dess kvalitet, säkerhet och trygghet är viktiga delar om fler ska välja att cykla. För att få trygga och säkra trafikmiljöer behövs kunskap om trafikregler samt en ömsesidig respekt trafikanter emellan. Infrastrukturåtgärder och beteendeförändringar behöver därför ske parallellt och därför berör cykelplanen både så kallade ” hårda och mjuka” cykelfrågor.

Cykelplanen är avgränsad till Örnsköldsviks centralort och ska vara långsiktig och redovisa kommunens mål, riktlinjer och åtgärder för cykelfrågor. Även om planen i huvudsak gäller cykelrelaterade frågor så innebär den också positiva effekter för övriga oskyddade trafikanter som bland annat gående och personer med funktionsnedsättning som har hjälpmedel t.ex. rullstol eller rullator.

Nationella, regionala och lokala mål styrker behovet av att öka gång- och cykeltrafik som en del av hållbarhetsarbetet. Kommunalt antagna beslut finns i program som t.ex. översiktsplan, miljö- och energistrategi, folkhälsopolitiskt program och åtgärdsprogrammet renare luft i centrum. Alla planer pekar på behovet av att skapa bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik. För att få fler att cykla krävs att kommunen arbetar aktivt med cykelfrågor.

2008 mottogs en motion angående behovet av en strategisk plan för ökad gång- och cykeltrafik, vilket resulterade i att en s.k. BYPAD-revision gjordes 2009.⁵ I BYPAD-revisionen konstaterades bland annat att det saknas ett samlat dokument som behandlar cykelfrågorna i kommunen, både hårda och mjuka cykelfrågor. För att kunna genomföra rätt satsningar vid rätt tidpunkt behövs också en fungerande organisation som arbetar med cykeltrafik. Det behövs en cykelansvarig person som har helhetsansvaret och samlar andra kompetenser till en arbetsgrupp för cykeltrafik. Örnsköldsviks kommun beslutade därefter att en cykelplan ska upprättas som redovisar kommunens mål, riktlinjer och

⁴ I dokumentet används gång- och cykelbanor som samlingsbegrepp för en väg eller del av en väg som är avsedd för gång- och cykeltrafik och trafik med moped klass II (om inte annat reglerats med vägmärken). (Enligt definitionen av cykelbana i FDEF SFS 2001:651)

⁵ BYPAD är ett instrument som hjälper kommuner att utvärdera och förbättra kvaliteten på arbetet med cykeltrafik).

2016-03-23

åtgärder för cykelfrågorna. Av planen bör även framgå förslag till framtida organisation för cykelfrågorna.⁶

Uppfyllelse av kommunens övergripande mål

Kommunfullmäktiges vision och mål

Kommunens cykelplan ska bidra till att uppfylla den vision som kommunfullmäktige beslutade i november 2014: *”Framtidens och möjligheternas Örnsköldsvik, en hållbar och tillgänglig kommun med ung tillväxt - att leva i, att arbeta i och att besöka.”*

Kommunens cykelplan ska särskilt bidra till att uppfylla följande av kommunfullmäktiges mål:

”Örnsköldsvik ska vara en av de bästa skolkommunerna 2020”

Trygga- och säkra närmiljöer, skolvägar, och vägar till och från fritidssysselsättningar är viktigt. Effekterna av föreslagna åtgärder bedöms påverka barns och ungdomars hälsa, självständighet och säkerhet. Dessutom är det konstaterat att barn som går eller cyklar till skolan i allmänhet har bättre studieresultat än de barn som blir skjutsade⁷. Elevernas studieresultat påverkar kommunens möjlighet att bli årets skolkommun.

Fler säkra skolvägar innebär direkta besparingar för kommunen, då färre elever behöver skolskjuts. Flera av riktlinjerna och åtgärderna i planen syftar till att förbättra för barn- och ungdomar att gå- och cykla, särskilt till/från skolan. Barns och ungdomars trygga skolvägar är i planen ett tungt vägande prioriteringsperspektiv vid anläggande och underhåll av gång- och cykelbanor.

”Örnsköldsvik ska vara en klimatsmart och hållbar kommun”

För att skapa ett hållbart samhälle är det viktigt med en stads- och trafikplanering som stödjer ett hållbart resande. Att förbättra förutsättningarna för medborgarna att gå- och cykla och att minska bilberoendet är en viktig del i arbetet att nå målet att Örnsköldsvik ska vara en klimatsmart och hållbar kommun. Om fler väljer cykel kan buller, avgaser och vägytorna begränsas vilket ger förutsättningar för en bättre global miljö, trevligare stads- och tätortsmiljö och bättre hälsa.

⁶ Trivector Traffic AB (2009). BYPAD- revision av Örnsköldsviks arbete med cykeltrafik, 2009:67, version 1.0.

⁷ Sveriges kommuner och landsting (2012), Vägen till ett cyklande samhälle, goda exempel på kommunal cykelplanering.

2016-03-23

”Örnsköldsvik ska vara en öppen, jämställd och attraktiv kommun”

Den attraktiva staden är oftast också den hållbara staden. Att förbättra förutsättningarna för medborgarna att gå- och cykla ökar tillgängligheten till arbete, skola, friluftsliv, handel och övrigt som orten har att erbjuda. I ett attraktivt samhälle kan man välja sitt färdmedel liksom övriga medvetna val man gör i livet. Cykel framhålls ofta också som ett jämställt färdmedel. Även om planen i huvudsak gäller cykelrelaterade frågor så innebär förbättringar i cykelinfrastrukturen även positiva effekter för övriga oskyddade trafikanter som bland annat gående och personer med funktionsnedsättning som har hjälpmedel t.ex. rullstol eller rullator.

Varför cykel?

Natur- och stadsmiljövinster

En cykel tar betydligt mindre utrymme än en bil, och orsakar mindre buller och avgaser. Om fler väljer cykel kan buller, avgaser och vägytorna begränsas vilket ger förutsättningar för en trevligare stads- och tätortsmiljö och bättre hälsa. Satsningar på gång- och cykelinfrastruktur är också viktigt för att åstadkomma en trygg och säker närmiljö särskilt för barn- och ungdomar. Flera säkra skolvägar innebär att behovet och kostnaden för skolskjuts minskar.

Enligt Trafikverket är hälften av alla bilresor kortare än 5 kilometer. Bensinförbrukningen och koldioxidutsläppen är 35 procent högre de första fem kilometrarna. Under de första tre kilometrarna av en resa är bilens utsläpp av avgaser 50 till 60 gånger högre per kilometer. Därför är det av stor betydelse för miljön om vi kan ersätta en del av bilresorna med att cykla eller gå⁸.

Ekonomiska och tidsbesparande vinster

Cykeln kan vara tidsbesparande då det är ett smidigt, snabbt och enkelt transportsätt som tar cyklisten nära målpunkten.

Cykeln kan också vara ekonomiskt fördelaktig. En cykel med nypris 6000 kr och som används 200 mil per år, har fasta kostnader (försäkring, värdeminskning, ränta samt årlig service) på ca 5 kr per mil. Totalkostnaden för en ny bil ligger enligt Motormännens bilkostnads kalkyl år 2007 på 34-70 kr per mil. Den kostnaden inkluderar fasta kostnader såsom försäkring, garage, ränta och värdeminskning samt rörliga kostnader för drift och underhåll. Kostnaden baseras på bilar i prisklassen 125 000-340 000 som körs 1500 mil per år.

⁸ Trafikverket, Online 2015-05-09, [http://www.trafikverket.se/Privat/Resan-och-trafiken/Cykel/\(Senast-uppdaterad-2014-03-29\)](http://www.trafikverket.se/Privat/Resan-och-trafiken/Cykel/(Senast-uppdaterad-2014-03-29))

2016-03-23

Vid en jämförelse av cykel och bil så kan den som har 5 km till arbetet och som cyklar istället för att ta bilen spara mellan 6000 och 14 000 kr per år på att cykla. Till bilkostnaden ska tilläggas att för korta bilresor inklusive kallstart drar bilen dessutom mer bränsle vilket skulle kunna öka milkostnaden ytterligare.⁹

Cykeln kan också innebära ekonomiska vinster för samhället genom minskade kostnader för bland annat parkeringar och skolskjuts. Den samhällsekonomiska lönsamheten för att anlägga och underhålla cykelbanor är ofta 3-5 kr per satsad krona¹⁰.

Hälsovinster för individer och samhället

Att gå eller cykla istället för att åka bil är positivt för hälsan. Daglig cykling motverkar bl.a. uppkomsten av hjärt- och kärlsjukdomar och diabetes typ 2. En i stort sett inaktiv person i medelåldern halverar risken för hjärt- och kärlsjukdomar genom att cykla fem kilometer om dagen.

Vår stillasittande livsstil utgör ett mycket stort folkhälsoproblem och den fysiska aktivitetsnivån i befolkningen har stor betydelse för folkhälsans utveckling. Fysisk inaktivitet ökar risken för sjukdomar och får konsekvenser som påverkar samhällsekonomin i form av produktionsbortfall på grund av arbetsfrånvaro, behov av sjukvård och omsorg, olycksrisker samt minskad självständighet under ålderns höst.

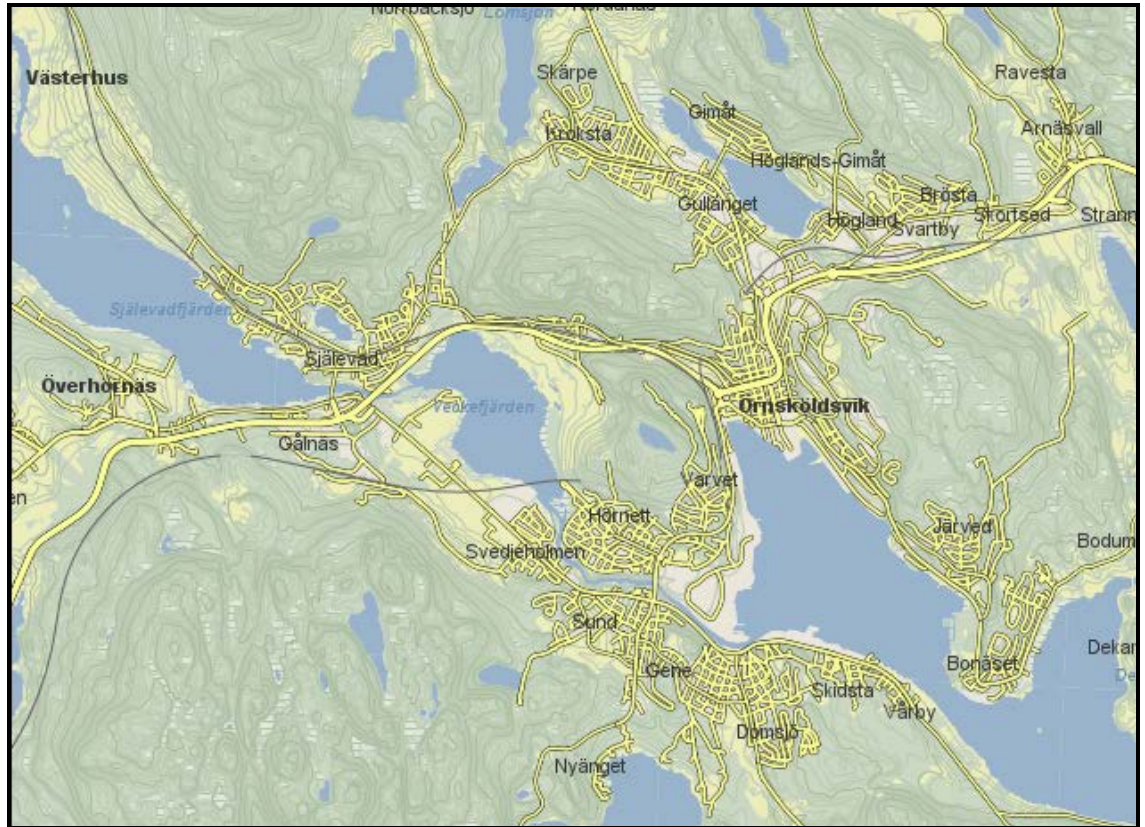
Cykling är en form av fysisk aktivitet som ger många hälsovinster. Cyklar man exempelvis till och från jobbet regelbundet får man naturlig vardagsmotion genom lågintensiv träning som är skonsam för kroppen. Daglig fysisk aktivitet kan liknas vid ett sjukdomsförebyggande receptfritt läkemedel som har starka gynnsamma effekter på fysisk och psykisk hälsa. Cykling engagerar stora muskelgrupper, förbättrar syreupptagningen och avlastar samtidigt höft och knäleder. Genom att öka förbränningen påverkas energibalansen och övervikt och fetma motverkas. Cykling är inte bara sjukdomsförebyggande utan även hälsofrämjande. Cyklister tränar styrka, balans och koordination. Forskning visar att fysisk aktivitet även är en skyddsfaktor mot psykisk ohälsa och har positiv påverkan på inlärning. Det är också en källa till allmänt välmående och höjd livskvalitet. Genom utevistelsen ger cykling förutsättningar för naturupplevelser genom alla våra sinnen. Att färdas med cykel kan även ge en stund av reflektion i en stressig tillvaro.

⁹ Trivector Traffic (2009), Kunskapssammanställning avseende hållbara transporter kopplat till miljö, hälsa, ekonomi, (rapport 2009:71)

¹⁰ Trafikverket (2010), Den goda staden Gå och cykla för ökad hälsa, (Dokumentbeteckning 100304)

2016-03-23

statligt ägt. Vem som äger och sköter drift och underhåll av vägar och gång- och cykelbanor har bl.a. betydelse för kommunens möjligheter att påverka vilka åtgärder som ska genomföras.



Parallellt som arbetet pågått med cykelplanen har kommunen också sett över behovet av gång- och cykelbanor längs det statliga vägnätet (i hela centralorten och den geografiska kommunen). Utbyggnadsbehoven har prioriterats och synpunkter har framförts till Trafikverket och Länsstyrelsen inför framtagandet av den regionala transportplanen (mer info i riktlinjer för cykling i Örnsköldsviks centralort under kapitlet: 1.4 Gång- och cykelinfrastrukturen). De prioriterade statliga vägarna i planområdet lyfts in i cykelplanens utbyggnadsplan.

Utöver utbyggnadsplanen för gång- och cykelvägnätet kan det tillkomma behov i den resterande geografiska kommunen. Inriktningen är att de övriga objekten i kommunen prioriteras på samma grunder som objekten i centralorten och kan lyftas in i prioriteringslistan, förutsatt att de ingår i det kommunala vägnätet. De prioriterade satsningarna utanför centralorten innebär behov av att ytterligare medel tillförs eller att utbyggnadsplanen för centralorten skjuts framåt i tiden.



2016-03-23

I kommunen finns idag gång- och cykelbanor avsedd för gång- och cykeltrafik och trafik med moped klass II (om inte annat reglerats med vägmärken gällande moped). Det förekommer alltså inga vägar/banor enbart för cyklister och några sådana föreslås heller inte i planen. Flera av åtgärderna och riktlinjerna i planen gynnar även gångtrafikanter och kan därmed också främja ökat gående. Planen fokuserar i huvudsak på gång- och cykelbanor och dess användning till och från viktiga målpunkter i centralorten, d.v.s. vardagsresor. Därför behandlas cykelturism i liten omfattning. En förbättrad cykelinfrastruktur kan förstås ändå komma cykelturismen till godo. Utöver trafikplaneringsaspekter så beaktas bl.a. barn- och ungdomsperspektivet, jämställdhet- och trygghet, miljö- och folkhälsa samt trafiksäkerhet i cykelplanen.

2016-03-23

Relaterade dokument och projekt

Nedan listas exempel på olika dokument som är relevanta för cykelfrågor

Benämning	Beslutsinstans
Översiktsplan 2007 för Örnsköldsviks kommun	Kommunfullmäktige
Översiktsplan 2012 för Örnsköldsviks kommun	Kommunfullmäktige
Översiktsplan för E4 genom Örnsköldsviks centralort 1993	Kommunfullmäktige
Övriga relevanta fördjupningar av översiktsplanen för Örnsköldsviks kommun	Kommunfullmäktige
Översiktsplan för centrum med Sjögatan och Järvedsstranden, 2005	Kommunfullmäktige
Trafiknätsanalys - Centralorten, 2001	Kommunfullmäktige
Trafiknätsanalys – Husum, 2004	Kommunfullmäktige
Renare luft i centrum, (åtgärdsprogram för att nå miljö kvalitetsnorm) 2011	Kommunfullmäktige
E4 i Centrala Örnsköldsvik – förslag till åtgärder enligt fyrstegsprincipen.	Trafikverket
Miljö- och energistrategi för Örnsköldsviks kommun – med lokala miljömål, 2010	Kommunfullmäktige
Grönplan, 2011	Kommunfullmäktige
Folkhälsopolitiskt program för Örnsköldsvik kommun 2009-2014	Kommunfullmäktige
Handlingsprogram för trygghet och säkerhet 2012-2015	Kommunfullmäktige
Skolskjutsreglemente för Örnsköldsviks kommun, 2005 (nytt från läsåret 2014)	Bildningsförvaltningen
Regionala transportplanen för Västernorrlands län 2014-2025	Länsstyrelsen Västernorrlands län
Nationell plan för transportsystem 2014-2025	Regeringen
Övriga relevanta nationella och regionala planer och program (t ex Landstingets folkhälsoplan, RUS)	
Övrigt relevant material från t.ex. SKL, Trafikverket och Boverket.	

2016-03-23

Exempel på cykelplanens relation till några av de dokument som behandlar trafikfrågor:

- Cykelplanen kompletterar trafiknätsanalysen för centralorten gällande cykelfrågor. Planen ersätter inte de kommande Trafiknätsanalyserna men tillämpliga delar av cykelplanen lyfts in.
- Handlingsprogram för trygghet och säkerhet i Örnsköldsviks kommun är ett program för sig men det kan vara delar av programmet som är viktiga att koppla till cykelplanen och tvärtom.
- Cykelplanen blir ett underlag för framtida fördjupning av översiktsplanen för centralorten.
- Prioriteringar av utbyggnad av gång- och cykelbanor har påverkat kommunens prioritering av åtgärder inför framtagandet av den regionala transportplanen för Västernorrlands län.