



Strategi för cykling i Örnsköldsviks centralort

Antagen av kommunstyrelsen § 74/2016

Antagen av: Kommunstyrelsen § 74/2016	Dokumentnamn: Strategi för cykling i Örnsköldsviks centralort	Ärendebeteckning: Kst/2011:352 Cykelplan för Örnsköldsviks centralort
Dokumentägare: Kommundirektör	Dokumentansvarig: Chef Tillväxt Chef Samhällsbyggnad	Publiceras: Örnkom, extern webb
Ersätter dokument: -	Revideras: Prövas varje mandatperiod	Utvärderas: Inför revidering
Relaterade dokument:		
Målgrupp: Kommunen		



Syfte med strategin

Syftet med denna strategi är att redovisa hur målen i kommunfullmäktiges policy för cykling i centralorten ska uppnås. Strategin antas av samhällsbyggnadsnämnden och kommunstyrelsen. Strategin gäller under förutsättning att kommunfullmäktige antar dokumentet ”Policy för cykling i Örnsköldsviks centralort”.

Antagandet av strategin innebär att nämnden tar ställning till:

- delmål och indikatorer som syftar till att nå målen i kommunfullmäktiges policy
- tillsättandet av en organisation för gång- och cykelfrågor
- att utöka gång- och cykelvägnätet med ca 16 km, vilket innebär investeringskostnader på 60-67 miljoner och tillkommande ca 1,5 miljon kr i drift och underhållskostnader när allt är utbyggt. Nämnden tar inte ställning till i vilken takt utbyggnaden ska ske, utan att det provas årligen i samband med verksamhetsplanering och budgetarbete.

Kommunstyrelseförvaltningarna och samhällsbyggnadsförvaltningen ska anta dokumentet ”Riktlinjer för cykling i Örnsköldsvik” som innehåller riktlinjer och åtgärder av både ”hård och mjuk” karaktär, bl.a. ett utbyggnadsförslag för nya gång- och cykelvägar i centralorten. Begreppet ”cykelplan”, som används i dokumenten, är ett samlingsbegrepp för policyn, strategin och riktlinjerna.

Syfte och mål med cykelplanen

Syftet med cykelplanen för Örnsköldsviks centralort är att redovisa kommunens mål, riktlinjer och åtgärder för cykelfrågor. Planen ska även föreslå en framtida organisation för gång- och cykelfrågor.

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 cykelplanen.

Huvudmål: Öka andelen resor med gång- och cykel.
Delmål:

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

Indikatorer:	Källa:
Cykelmätningar vid utvalda stråk	Egen data
Cykelbarometer (Modovägen och Norra station)	Egen data
Färdmedelsfördelning	Resvaneundersökning

Huvudmål: Ökad säkerhet och trygghet för cyklister.
Delmål:

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

Indikatorer:	Källa:
Antal skadade i cykelolyckor i förhållande till antal cyklister på uppmätta sträckor.	STRADA ⁴
Utveckling av informationsinsatser (bl.a. till barn och unga)	Antalet informationsinsatser, Egen data
Cykelhjälmansvändning	Observationer, mätningar från NTF/alt egen data.

Huvudmål: En sammanhängande cykelinfrastruktur av god kvalitet.
Delmål:

- 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

Indikatorer:	Källa:
Satsade pengar på drift och underhåll av gång- och cykelvägar/banor	Egen data
Åtgärder för att förbättra skyltning längs gång- och cykelvägar/banor	Egen data
Satsade pengar på utbyggnad av gång- och cykelvägar/banor	Egen data
Antalet utökade gång- och cykelvägar/banor i km	Egen data
Åtgärder för att förbättra parkeringarna	Egen data

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.

⁴ Strada är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportssystemet. Namnet är en förkortning av Swedish Traffic Accident Data Acquisition.



Organisation för gång- och cykelfrågor

I BYPAD-revisionen konstaterades vikten av en fungerande organisation som arbetar med cykeltrafik, för att kunna genomföra de stora satsningar som krävs. Organisationen behöver en cykelansvarig person som har helhetsansvaret och samlar andra kompetenser i en arbetsgrupp för cykeltrafik.

Förslag till organisation för gång- och cykelfrågor

Syftet med cykelorganisationen är att gemensamt verka för att cykelfrågor inte glöms bort eller förbises, att det finns en långsiktighet och samsyn i planeringsfrågor, utförande, drift och underhåll samt att ge förutsättningar för genomförande av cykelplanen. Organisationen ska hantera gång- och cykelrelaterade frågor och ska därmed också beakta funktionshindrades intressen.

Arbetsgruppen ska utgöras av tjänstemän från olika funktioner som berör gång- och cykelfrågor och de ska sprida kunskap, information och intresse för området inom gruppen och till övriga funktioner i kommunen. Det ska också finnas en fast referensgrupp/cykelråd som träffas en gång per år för att diskutera aktuella cykelfrågor och läget för cyklister i Örnsköldsvik. Referensgruppen ska exempelvis bestå av representanter från myndigheter, intresseorganisationer och privatpersoner.

En tjänsteman får ett övergripande ansvar att sammankalla arbetsgruppen och referensgruppen, driva/bevaka cykelfrågor, samordna arbetet med cykelfrågor som sker på olika förvaltningar och avdelningar samt vara kommunens externa kontaktperson i cykelfrågor. Den gång- och cykelansvarige ska se till att en årlig uppföljning av cykelplanen genomförs.

Samhällsbyggnadsförvaltningen och kommunledningsförvaltningen har ett delat ansvar för att utreda och besluta hur behovet av funktionerna i organisationen ska tillgodoses och klargöra samarbetet med övriga av kommunens organiserade grupper t.ex. Trafiksäkerhetsgruppen.

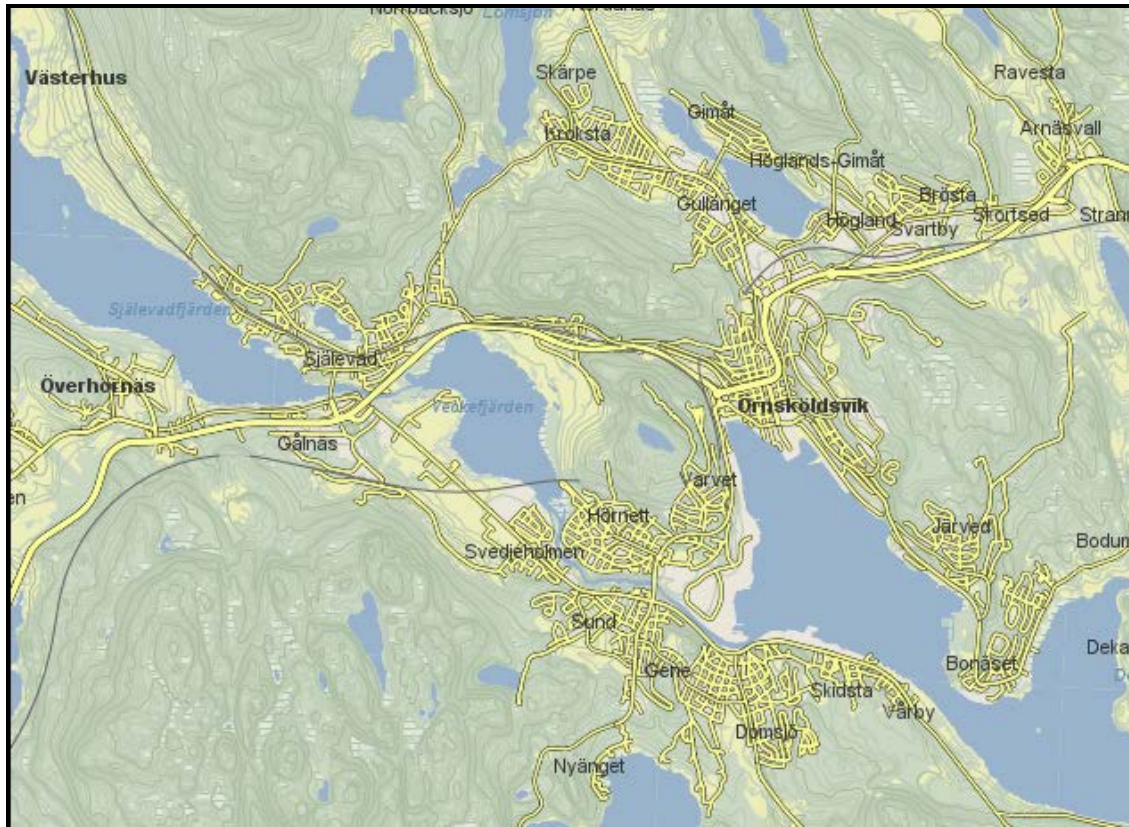


Kostnader för utbyggnad av gång- och cykelvägar

I och med att nämnden antar strategins delmål om att utöka gång- och cykelvägnätet med ca 16 km, så har nämnden också godkänt investeringskostnader på 60-67 miljoner, samt tillkommande ca 1,5 miljon kr i drift och underhållskostnader när allt är utbyggt. Investeringen genererar en kapitalkostnad med en avskrivningstid om 33 år och drift- och underhållskostnader ökar i takt med att projekten färdigställs.

Den detaljerade utbyggnadsplanen för gång- och cykelvägnätet beslutas av berörda förvaltningar genom godkännandet av "Riktlinjer för cykling i Örnsköldsvik". I vilken takt och omfattning som utbyggnaden sker är upp till ansvarig förvaltning och nämnd att besluta genom att åtgärderna arbetas in i berörda förvaltningars verksamhetsplaner och nämnd/förvaltning inarbetar medel i sin budget för åtgärderna. Kostnader för resterande åtgärder antas av samhällsbyggnadsförvaltningen, kommunstyrelseförvaltningarna genom dokumentet där åtgärder, kostnader och ansvar specificeras.

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.

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.

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.	



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.

Förslag till riktlinjer och åtgärder

Dokumentet ”Riktlinjer för cykling i Örnsköldsviks centralort” innehåller förslag till riktlinjer och åtgärder vilka syftar till att bidra till att uppfylla cykelplanens mål. De mål, åtgärder och riktlinjer som anges i planen omfattar både beteendepåverkande frågor liksom fysiska planerings- och infrastrukturella frågor.

Den åtgärds- och aktivitetslista som finns i ”Riktlinjer för cykling i Örnsköldsviks centralort” innehåller åtgärder kopplat till de tre huvudmålen. Varje åtgärd kopplas till ansvarig förvaltning med en uppskattad kostnad.

Sammanfattning av kostnader

För att tydliggöra kostnaderna för åtgärderna som preciseras i dokumentet ”Riktlinjer för cykling i Örnsköldsvik” har schablonmässiga kostnadsberäkningar gjorts så långt det varit möjligt. I dokumentet specificeras beräkningar och kostnader i detalj. Viktigt att poängtera är att investeringar som görs för gång- och cykel innebär flera positiva effekter både för individen och för samhället. Den samhällsekonomiska lönsamheten och den långsiktiga kommunala ekonomiska lönsamheten är svår att bedöma men bättre skolvägar kan innebära bland annat besparingar för kommunen, då färre skolbarn behöver skolskjuts.

Enligt de schablonmässigt gjorda beräkningarna blir den totala kostnaden för utbyggnadsförslagen ca 60-67 miljoner (variationen i beräkningen beror på hur man väljer att bygga gång- och cykelbanan i Ås), med en total utbyggnadslängd på ca 16 km. Det innebär totalt ca 1,5 miljon kr i ökad driftskostnad när allt är utbyggt. Investeringen genererar en kapitalkostnad med en avskrivningstid om 33 år och drift- och underhållskostnader ökar i takt med att projekten färdigställs.

I och med att nämnden antar strategin så har nämnden tagit ställning till denna storlek på utbyggnaden av gång- och cykelvägar. Man har däremot inte tagit ställning till i vilken takt utbyggnaden ska ske, utan det får årligen prövas när verksamhetsplaner och budget tas fram.

Exempel på kostnader utifrån genomförandetid på 10 år eller 15 år

Under de senaste sju åren har satsade medel för nyanläggandet av gång- och cykelbanor uppgått till ca 28 miljoner (omfattar även objekt utanför centralorten). Fördelat över sju år så blir det i snitt ca 4 miljoner per år. I tabellen nedan illustreras kostnadsbilden för en total investeringskostnad på 65 miljoner utifrån en investeringstakt på 4,3 miljoner per år under 15 års tid. Till detta redovisas tillkommande kapitalkostnader i takt med att investeringarna färdigställs.

	Investering (Mkr)	Tillkommande Kapitalkostnad - avskrivning (Mkr)	Tillkommande Drift och under- håll (Mkr)	Total kostnad (Mkr)
År 1 (2016)	4,3	0,0	0,0	0,0
År 2 (2017)	4,3	0,3	0,1	0,4
År 3 (2018)	4,3	0,7	0,2	0,9
År 4 (2019)	4,3	1,0	0,3	1,3
År 5 (2020)	4,3	1,3	0,4	1,7
År 6 (2021)	4,3	1,7	0,5	2,2
År 7 (2022)	4,3	2,0	0,6	2,6
År 8 (2023)	4,3	2,3	0,7	3,0
År 9 (2024)	4,3	2,6	0,8	3,4
År 10 (2025)	4,3	2,9	0,9	3,8
År 11 (2026)	4,3	3,2	1,0	4,2
År 12 (2027)	4,3	3,5	1,1	4,6
År 13(2028)	4,3	3,7	1,2	4,9
År 14 (2029)	4,3	4,0	1,3	5,3
År 15 (2030)	4,3	4,3	1,4	5,7
År 16 (2031)	0,0	4,5	1,5	6,0
År 17 (2032)	0,0	4,8	1,5	6,3

Den årliga kapitalkostnaden efter en genomförandetid på 15 år når sin topp med knappt 4,8 miljoner. Till detta kommer en ökad drift- och underhållskostnad med ca 0,1 miljoner årligen, vilket betyder 1,5 miljoner/år när allt är utbyggt.

Om ambitionsnivån istället skulle höjas till en utbyggnadstakt på 10 år innebär förslaget en genomsnittlig investering på ca 6,5 miljoner per år utifrån en investeringskostnad på 65 miljoner. I tabellen nedan illustreras kostnadsbilden utifrån en investeringstakt på 6,5 miljoner per år under 10 års tid. Till detta redovisas tillkommande kapitalkostnader i takt med att investeringarna färdigställs.

	Investering (Mkr)	Tillkommande Kapitalkostnad - avskrivning (Mkr)	Tillkommande Drift och un- derhåll (Mkr)	Total kost- nad (Mkr)
År 1 (2016)	6,5	0	0	0
År 2 (2017)	6,5	0,515	0,15	0,665
År 3 (2018)	6,5	1,028	0,30	1,328
År 4 (2019)	6,5	1,530	0,45	1,980
År 5 (2020)	6,5	2,022	0,60	2,622
År 6 (2021)	6,5	2,505	0,75	3,255
År 7 (2022)	6,5	2,978	0,90	3,878
År 8 (2023)	6,5	3,440	1,05	4,490
År 9 (2024)	6,5	3,893	1,20	5,093
År 10 (2025)	6,5	4,337	1,35	5,687
År 11 (2026)	0	4,770	1,50	6,270
År 12 (2027)	0	5,193	1,50	6,693

Den årliga kapitalkostnaden efter en genomförandetid på 10 år når sin topp med knappt 5,2 miljoner. Till detta kommer en ökad drift- och underhållskostnad med ca 0,15 miljoner årligen, vilket betyder 1,5 miljoner per år när allt är utbyggt.

Tilldelning av statligt stöd på 50 procent av investeringskostnaden skulle sänka kapitalkostnaden. Viktigt att poängtera är att satsningar utanför centralorten innebär behov av att ytterligare medel tillförs eller att utbyggnadsplanen för centralorten skjuts framåt i tiden.

Sammanfattning av kostnaderna

I tabellen nedan visas en sammanställning av de översiktligt bedömda kostnader som åtgärderna i dokumentet innebär. Se dokumentet ”Riktlinjer för cykling i Örnsköldsviks centralort”, kapitel 4 för en mer detaljerad redovisning av kostnaderna, kapitel 3 för detaljerad beskrivning av åtgärder och aktiviteter som tabellen baseras på samt kapitel 2.3 för förslag till utbyggnad av gång- och cykelbanor. Kostnadsberäkningarna är endast schablonmässiga och är därmed inte definitiva.

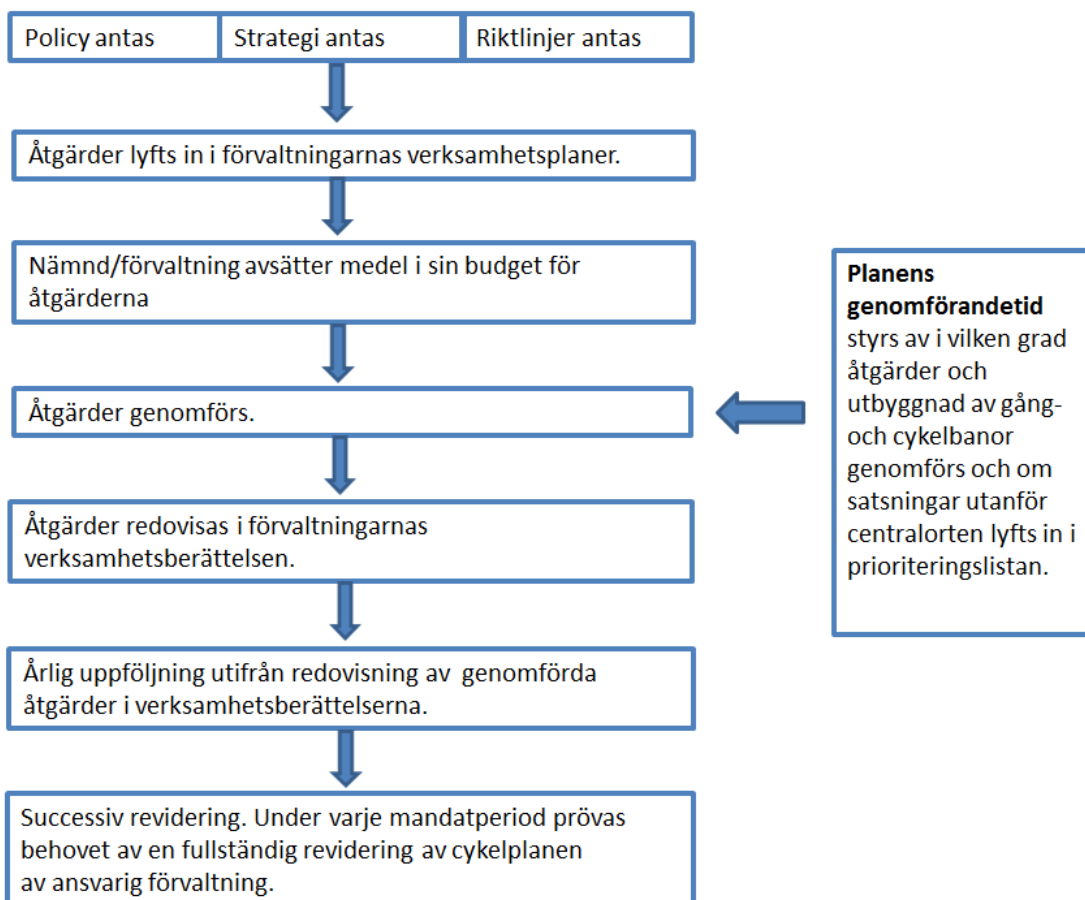
Åtgärd	Beräknad totalkostnad
Investeringskostnad samtliga gång- och cykelbanor i planen (ca 16 km)*	60-67 mkr
Drift och underhåll efter samtliga objekt byggs *	1,5 mkr/år
Åtgärd	Årliga kostnader
Drift och underhåll, prioriterat stråk, (vinterunderhåll)	500 000
Drift och underhåll, nya startkriterier, (vinterunderhåll)	500 000
Beteendeförändrande åtgärder	70 000
Resvaneundersökning	12 500
Åtgärd	Engångskostnader
Marknadsföringskampanj	40 000
Inventering av cykelparkeringar vid kommunala anläggningar	50 000
Skyltning	15 000
Cykelparkeringar	300 000

* Tabellen visar den totala investeringskostnaden, se kapitel 4.1 i dokumentet Riktlinjer för cykling i Örnsköldsviks centralort. För en mer detaljerad beräkning av kapitalkostnad utifrån exempel på investeringstakt av gång- och cykelbanor på 10 år respektive 15 år samt ökade drift- och underhållskostnader.

Antagande, genomförande och uppföljning

Figuren nedan illustrerar cykelplanens genomförande efter att samtliga styrdokument är beslutade. Dokumenten ”Policy för cykling i Örnsköldsviks centralort” antas av kommunfullmäktige, ”Strategi för cykling i Örnsköldsviks centralort” antas av kommunstyrelsen och samhällsbyggnadsnämnden och ”Riktlinjer för cykling i Örnsköldsviks centralort” antas av kommunstyrelseförvaltningarna och samhällsbyggnadsförvaltningen. Efter godkännande av dokumenten ska åtgärderna arbetas in i berörda förvaltningars verksamhetsplaner. Respektive nämnd/förvaltning ansvarar för att inarbeta medel i sin budget för åtgärderna. En stor del av åtgärderna omfattas av samhällsbyggnadsnämndens ansvar och en del av åtgärderna omfattas av kommunstyrelsens ansvar.

Planens genomförandetid beror på i vilken grad åtgärderna och utbyggnadsförslag kan prioriteras och genomföras och om investeringar i gång- och cykelbanor utanför centralorten lyfts in i prioriteringslistan. Gång- och cykelbanor längs det kommunala vägnätet utanför centralorten, ska prioriteras på samma grunder som objekten i centralorten och lyftas in i prioriteringen. De prioriterade satsningarna utanför centralorten innebär behov av att ytterligare medel tillförs eller att utbyggnadsplanen för centralorten skjuts framåt i tiden.





Varje förvaltning ska redovisa genomförda åtgärder i verksamhetsberättelsen. Ansvarig cykeltjänsteman gör en årlig sammanställning av kommunens genomförda åtgärder.

Vilka åtgärder som faktiskt kommer att genomföras kan avvika från cykelplanens prioriteringar beroende på de praktiska möjligheterna att genomföra åtgärderna. Till exempel kan det vara fördelaktigt att bygga gång- och cykelvägar i samband med vägbyggen. Det kan också vara lämpligt att genomföra vissa åtgärder inom tidsbegränsade projekt. En successiv revidering av planen kommer därför att ske. Under varje mandatperiod bör dock en fullständig revidering av cykelplanen prövas av ansvarig förvaltning. Om en revidering anses aktuell utses ansvarig projektledare.