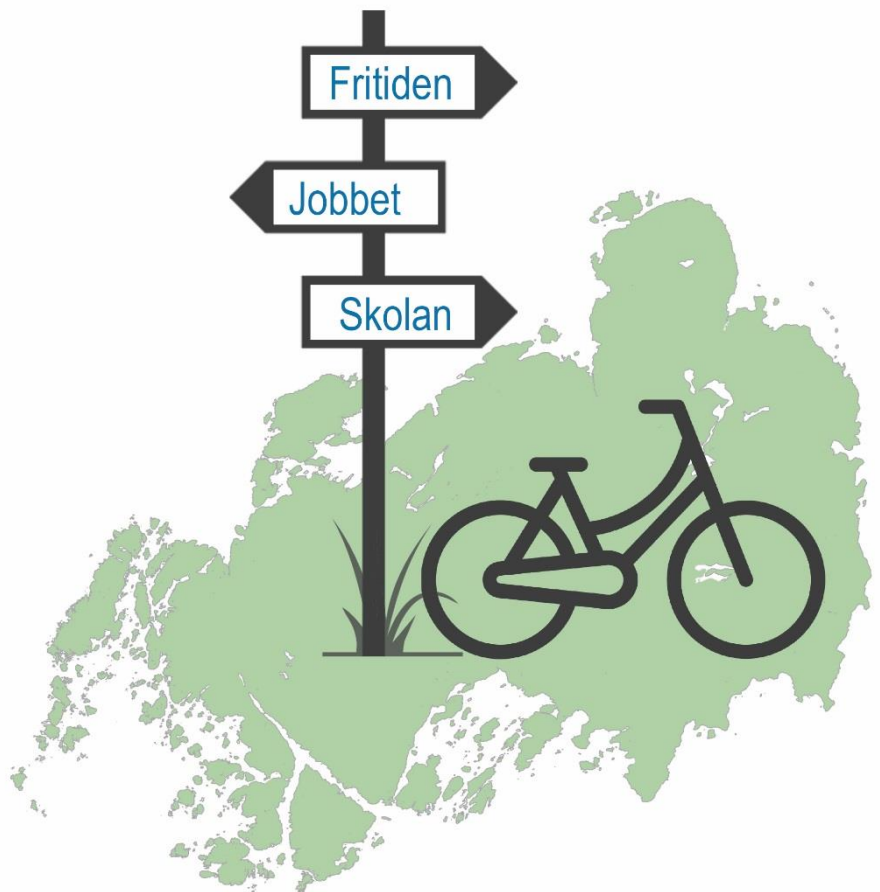


Cykelstrategi för Orust kommun år 2017-2027



Dokumenttyp Strategi	Antagen av Kommunfullmäktige	Antagande dnr, beslutsparagraf (första beslutsdatum) KS/2012:306 § 131 (2017-12-14)
Giltighetstid fr. o. m. – t. o. m. 2017-2027	Dokumentansvarig i förvaltningen Plan, mark och exploateringschef	Senast reviderad dnr, beslutsparagraf (beslutsdatum) KS/2012:306 § 131 (2017-12-14)
Gäller för målgruppen Alla	Kontakt om styrdokumentet Kommunstyrelseförvaltningens stab, telefon 0304-33 40 00 e-post: kommun@orust.se	



Innehåll

Inledning.....	4
Strategins syfte och målgrupp	4
Framtagandet av cykelstrategin.....	5
Finansiering och budget.....	5
Drift och underhåll av gång- och cykelvägar	5
Relaterade styrdokument	6
Strategi.....	6
Prioriterat område nr.1: Cykelinfrastruktur	6
Nuläge – Cykelinfrastruktur	6
Problemområden och utvecklingsbehov – Cykelinfrastruktur	6
Övergripande strategi – Cykelinfrastruktur.....	11
Prioriterat område nr. 2: Cykla till skolan	12
Nuläge – Cykla till skolan	12
Potential för utveckling	12
Övergripande strategi – Cykla till skolan.....	12
Prioriterat område nr. 3: Cykla till arbetet	14
Nuläge – Cykla till arbetet	14
Potential för utveckling	14
Övergripande strategi – Cykla till arbetet.....	15
Prioriterat område nr. 4: Turism- och fritidscyklning	16
Nuläge – Turism- och fritidscyklning	16
Potential för utveckling	16
Övergripande strategi – Turism- och fritidscyklning.....	16
Prioriterat område nr. 5: Sport- och motionscyklning	18
Nuläge – Sport- och motionscyklning	18
Potential för utveckling	18



Övergripande strategi – Sport- och motionscykling.....	18
Förvalta strategin.....	19
Säkerställa styrdokument	19
Av Avvikelser och förslag.....	19
Bilaga 1: Medverkande parter i framtagandet av cykelstrategin.....	20



Inledning

Efter att det över tid cyklats allt mindre i vårt land är cykeln på stark frammarsch och tar igen tappad mark.

Att ha möjligheten att ta sin cykel och ge sig iväg till arbetet, skolan, fritidsaktiviteten eller bara njuta av en underbar tur känns som en självklarhet. Men det krävs en del för att detta ska hända. Säkra vägar att cykla på är en sådan förutsättning. Att vända på attityder för att vi ska tänka cykel som ett självklart alternativ till bilen är en annan viktig faktor.

Cykelstrategin tar upp många olika delar som ska göra att cykeln är ett självklart val som transportsätt i vår kommun. Cykelstrategin innehåller åtgärder för att förbättra infrastrukturen, åtgärder som ska främja cyklandet till arbetet och skolan. Den behandlar också områden som cyklandet som rekreation och hur vi lockar turister att upptäcka vår kommun från cykelsadeln.

Cykelstrategin revideras varje mandatperiod.

Strategins syfte och målgrupp

Cykling är ett färdssätt med många positiva attribut: Det ger hälsosam motion, är miljövänligt och tyst samt ger ökad frihet och tillgänglighet även för människor utan körkort, exempelvis ungdomar. Vidare är cykling i olika former en populär hobby och ett allt vanligare sätt att semestra på. På Orust finns ett stort intresse för cykling, vilket inte minst det aktiva deltagandet av befolkningen i arbetet med cykelstrategin visar. Även de många aktiviteter kring cykelturism och cykelsport visar på ett stort intresse. Orust kommun har som mål att öka cyklingen, både i vardagen och för turism- och fritidscyking.

Det finns goda möjligheter att öka vardagscykling i tätorterna samt resor till och från skola. Arbetsspendling med cykel har potential att utvecklas, inte minst om framtida boenden kan koncentreras till tätorterna samt genom att utveckla kombinationen cykel och kollektivtrafik. Den glesa bebyggelsestrukturen på ön och de i genomsnitt relativt långa avstånden mellan boende och arbetsplatser medför dock en viss begränsning av hur stor andel vardagsresor som kan göras med cykel.

Orust är ett attraktivt besöksmål och potentialen att utveckla cykelturism och fritidscyking bedöms som stor, inte minst på grund av närheten till Göteborg. Även för cykling som motionsform finns goda förutsättningar på Orust med många attraktiva småvägar och stigar för mountainbikecykling. Redan idag finns en aktiv cykelklubb som anordnar tävlingar.

Samtidigt har Orust kommun hittills saknat en sammanhållen plan för att arbeta med cykelfrågor och cykelinfrastrukturen inom kommunen är begränsad. För att systematisera arbetet med cykelfrågor och för att bättre samordna insatser som förbättrar för och ökar cykling på Orust initierade kommunen år 2012 framtagningen av aktuell cykelstrategi med tillhörande handlingsplan.

Målet med cykelstrategin har varit att utifrån nuläge, samt invånarnas och politikernas önskemål, arbeta fram övergripande strategier för utvecklingen av cykling på Orust, kompletterad med konkreta åtgärdsförslag i en handlingsplan. Ambitionen har hela tiden varit att utveckla förslag med bred förankring som kan antas av kommunfullmäktige. Målen i dokumentet är framtagna med ambitionen att nås inom perioden 2017-2027.

Cykelstrategin är uppdelad på fem prioriterade områden, med en övergripande strategi. De fem prioriterade områdena är:



1. Cykelinfrastruktur
2. Cykla till skolan
3. Cykla till arbetet
4. Turism- och fritidscyklning
5. Sport- och motionscyklning

Samtliga prioriterade områden är viktiga, en inbördes prioritering anges i handlingsplanen.

Framtagandet av cykelstrategin

Arbetet med cykelstrategin har sträckt sig över mer än fyra år och har blanda annat omfattat kartläggning av nuläget samt inhämtning av invånarnas synpunkter och önskemål. Invånarnas synpunkter och önskemål fångades upp genom ett välbesökt medborgarmöte på Kajutan i Henån den 14 november 2012 samt genom uppmaning till invånarna om att inkomma med eventuella synpunkter och önskemål till kommunens projektledare, en möjlighet som utnyttjats flitigt.

En kartläggning av den befintliga cykelinfrastrukturen i kommunen har genomförts. Vidare har resvaneundersökningar genomförts på arbetsplatser och skolor i kommunen för att kartlägga i vilken utsträckning arbets- och skolpendling sker med cykel samt vilka önskemål som finns. Materialet har kompletterats med information från bland annat cykelturismprojektet Skepp o´hoj och Södra Bohuslän Turism samt uppgifter från den lokala cykelklubben.

Framtagandet av planen har genomförts av tjänstemän i samråd med politiker. Dessutom har konsulter specialiserade på cykeltrafik anlåtats.

Finansiering och budget

För Västra Götalandsregionen är åtgärder inom gång- och cykelvägnätet prioriterat och regionen avsätter extra medel för gång- och cykelvägar under kommande år. År 2015 arbetade Västra Götalandsregionen fram en cykelplan med kriterier som underlag till kommande regionala cykelplan. Där av sammanfaller kommunens arbete med cykelstrategin och handlingsplanen väl med regionens. Vart fjärde år har kommunen möjlighet att spela in förslag på nya gång- och cykelvägar till regionens cykelplan, som rör statligt vägnät. Trafikverket handhåller en Trafiksäkerhetspott för statlig medfinansiering, för åtgärder på kommunalt vägnät. Potten kan kommunen ansöka ifrån årligen. Genom inspel till Regional cykelplan och ansökningar till Trafiksäkerhetspotten, möjliggörs eventuell medfinansiering upp till 50 %. Kommunen avser också att söka pengar genom stadsmiljöavtal, Klimatklivet.

Cykelstrategin redovisar en 10-års utbyggnads- och åtgärdsplan som ska användas som underlag för varje budgetperiod. Upplägget ska säkerställa en årlig prioriterad utbyggnad av cykelinfrastrukturen inom respektive samhälle samt övriga åtgärder som krävs för att främja cyklingen inom kommunen.

Drift och underhåll av gång- och cykelvägar

Hur befintlig och föreslagen cykelinfrastruktur driftas och underhålls beskrivs närmare i cykelstrategins tillhörande handlingsplan.



Relaterade styrdokument

Handlingsplan till cykelstrategi för Orust kommun år 2017-2027

Strategi

Prioriterat område nr.1: Cykelinfrastruktur

Nuläge – Cykelinfrastruktur

För att cykling ska vara ett attraktivt sätt att ta sig fram krävs en infrastruktur som gör att det känns tryggt och säkert att cykla. I Orust kommun idag finns inte många cykelvägar där cykel har separerats från andra trafikslag. De cykelvägar som finns är främst belägna i tätorterna Henån, Ellös, Varekil och Svanesund och även där innehåller nätet stora luckor. Cykelvägar består på flera ställen av kortare avsnitt som inte bundits samman till ett sammanhängande cykelvägnät. Under år 2011-2013 byggdes två nya gång- och cykelvägar i kommunen. En mellan Malias väg och Orust ridklubb i Henån, cirka 1 kilometer, och en mellan Tönsäng och Tuvesvik utanför Ellös, cirka 2,7 kilometer. Båda gång- och cykelvägarna gick längs med det statliga vägnätet. Utanför tätorterna finns i stort sett ingen specifik cykelinfrastruktur, däremot finns mindre vägar med lite trafik som kan vara lämpade för fritids- och motionscykling. De viktigaste förbindelsevägarna på Orust, väg 160 och väg 178, är idag dåligt anpassade för cykeltrafik. Under hösten 2017 avses väg 160 att byggas om mellan Säckebäck och Varekil, i samband med byggandet kommer en gång- och cykelväg att anläggas. Bild 1-4 visar sträckor i tätorterna där cykelvägar finns idag. Även vissa bilvägar som bedöms säkra för cykling, mest kvartersgator, har markerats om de länkar samman viktiga målpunkter.

Problemområden och utvecklingsbehov – Cykelinfrastruktur

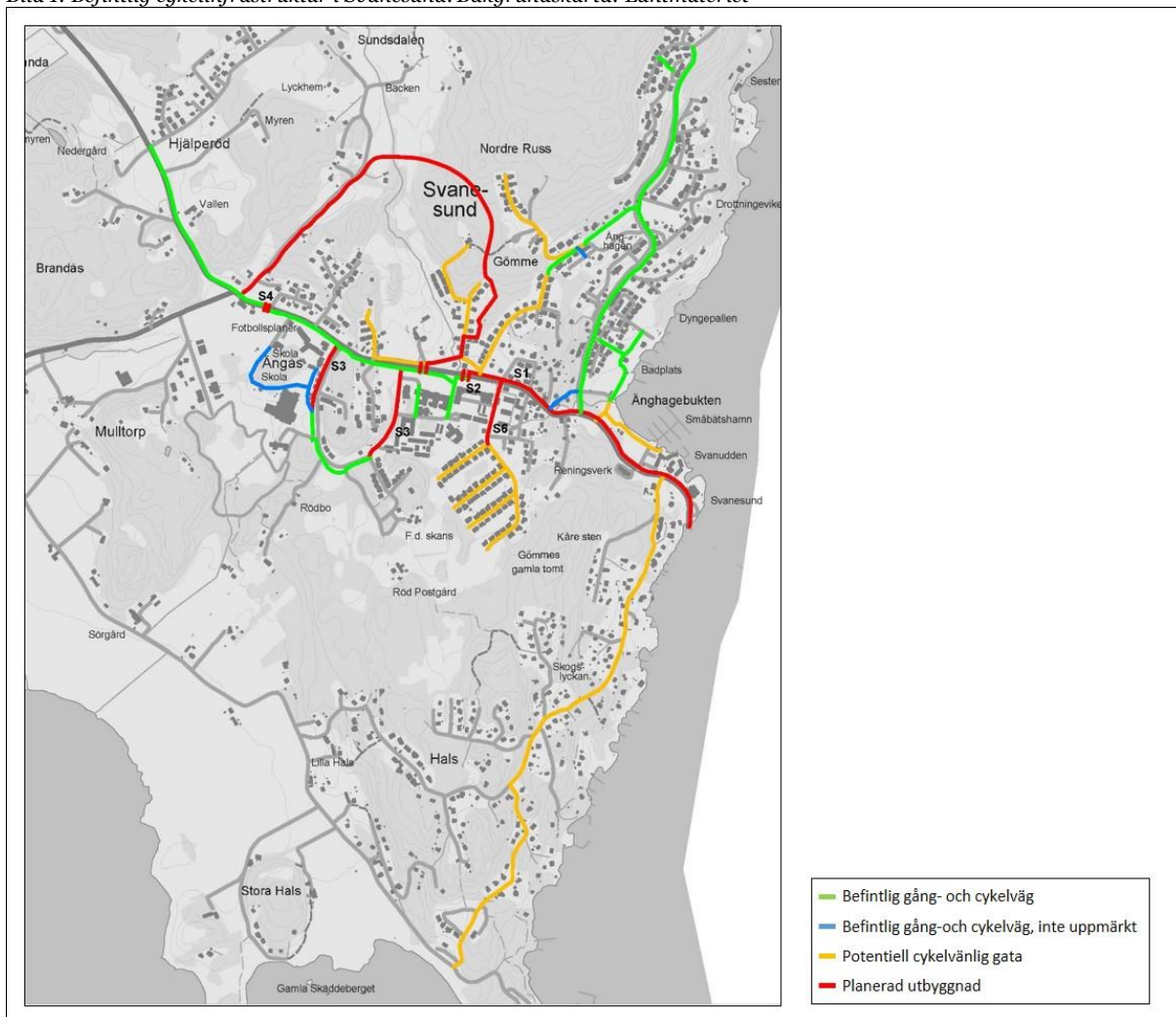
Utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv pekas särskilt sträckan från färjeläget i Svanesund ut som problematisk, eftersom det där idag saknas cykelväg och trafikflödena bitvis är höga. Även sträckan mellan Lövåsvägens utfart till Henåns centrum, längs med väg 160, är mycket betydelsefull ur trafiksäkerhetssynpunkt att få till.

I tätorterna är idag cykelledsnätet inte sammanhängande, vilket framgår tydligt i bilderna 1-4. Särskilt för vägarna till och från skolor är behovet av sammanhängande och säkra cykelleder stort. Ett annat problemområde är vissa vägkorsningar som inte kan bedömas som trafiksäkra, exempelvis i Ellös och Svanesund.

Inventeringen och inkomna synpunkter från invånarna pekar också på tydliga önskemål till förbättrade cykelförbindelser mellan kustsamhällena på västra Orust. Vidare önskas förbättringar för cyklister längs de större förbindelsevägarna mellan tätorterna på ön.



Bild 1: Befintlig cykelinfrastruktur i Svanesund. Bakgrundskarta: Lantmäteriet

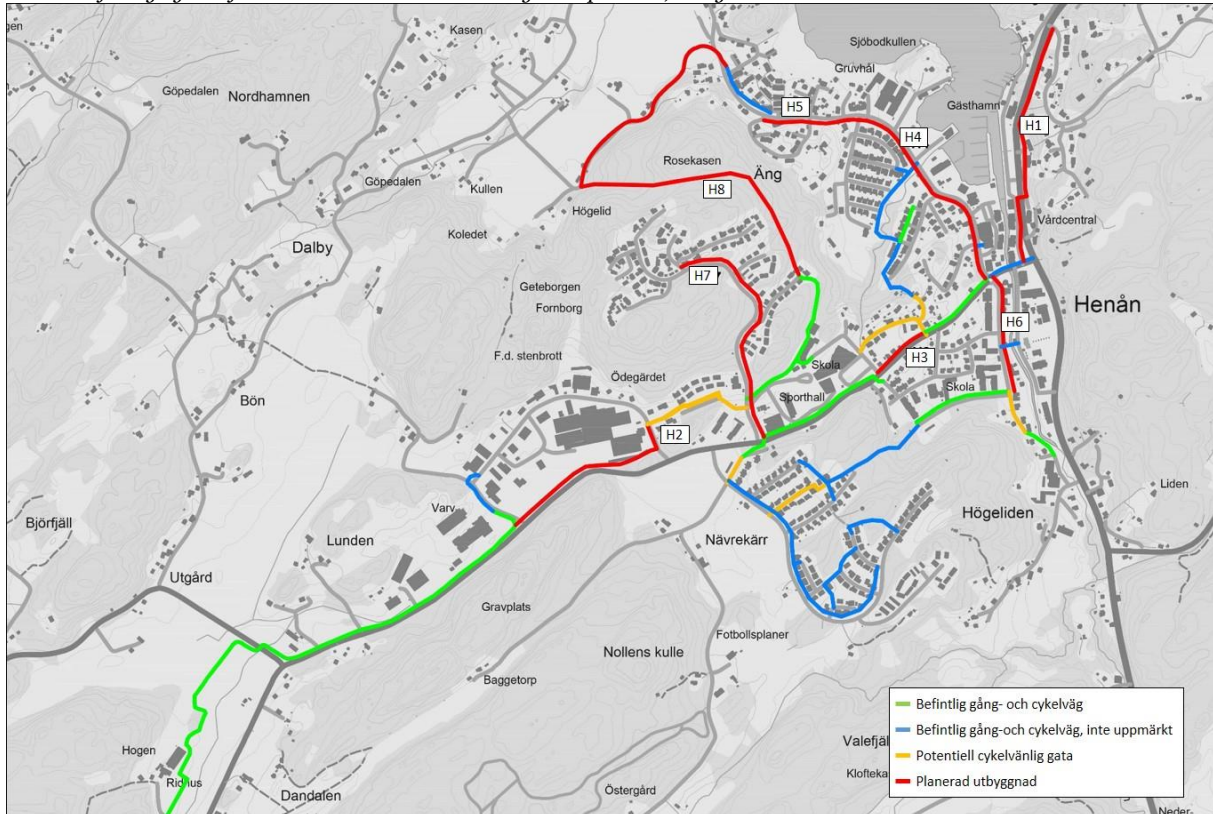


Viktiga målpunkter:

1. Ängås skola F-9 och bibliotek
2. Idrottsplats/Idrottsanläggning
3. Badplats
4. Centrum med butiker bland annat matbutik och bank
5. Fyrklövers äldreböende
6. Särskilt boende
7. Färjeterminal
8. Svanesunds industriområde



Bild 2: Befintlig cykelinfrastruktur i Henån samt viktiga målpunkter; Bakgrundskarta: Lantmäteriet

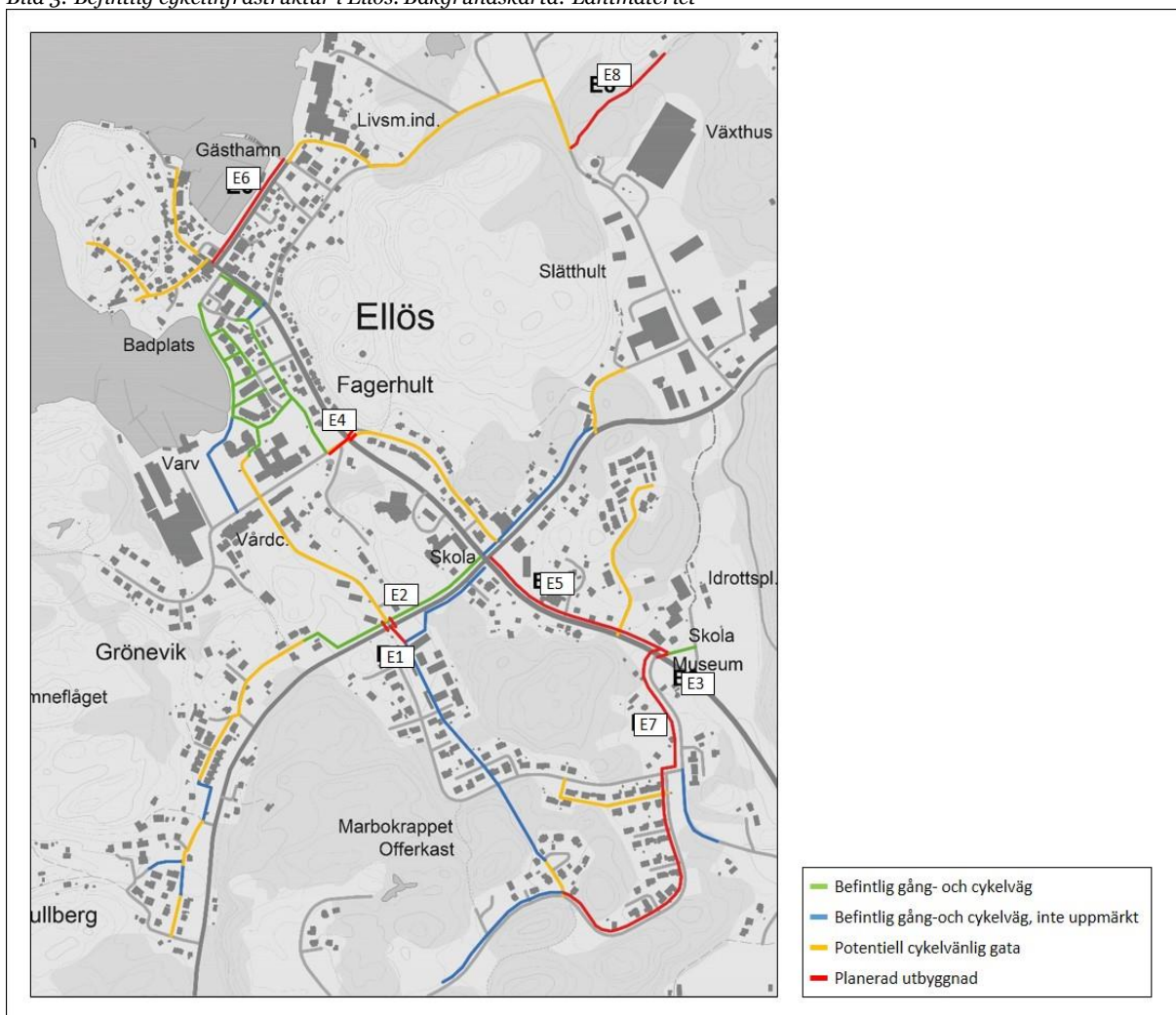


Viktiga målpunkter:

1. Henåns skola F-9 och Komvux
2. Montessori skola F-6
3. Ängsbergets förskola
4. Bibliotek
5. Idrottsanläggning
6. Idrottsplats
7. Ridskola
8. Badplats
9. Centrum med butiker bland annat matbutik
10. Del av centrum med butiker bland annat matbutik och bank
11. Vårdcentral
12. Barnmorskemottagning
13. Ungdomsmottagning
14. Ängsvikens äldreboende och Folkvandvården
15. Kaprifolgårdens äldreboende
16. Henån bussterminal
17. Kommunhuset
18. Najadvarvet och annan industri
19. Lundens industriområde/Idrottsanläggning



Bild 3: Befintlig cykelinfrastruktur i Ellös. Bakgrundskarta: Lantmäteriet

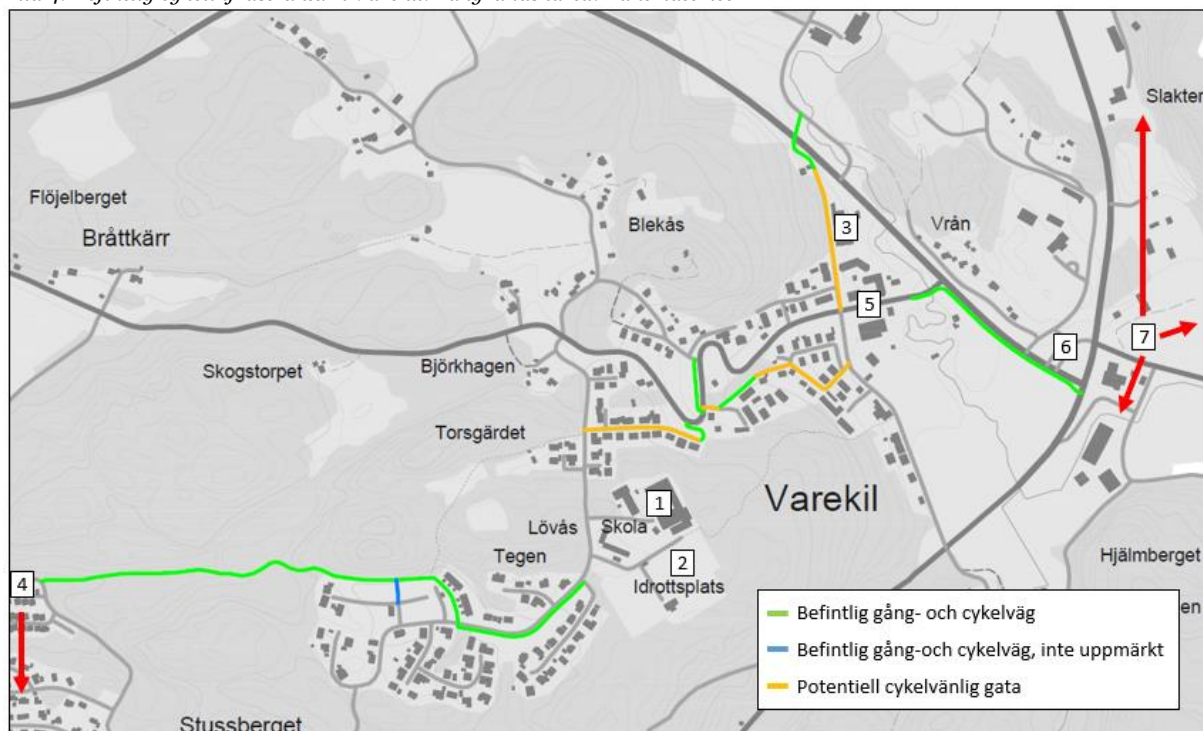


Viktiga målpunkter:

1. Ellös skola F-6 och bibliotek
2. Idrottsplats/Idrottsanläggning
3. Badplats
4. Centrum med mindre butiker och bank
5. Matbutik/Klädbutik
6. Vårdcentral
7. Strandgårdens äldreboende
8. Hallberg-Rassy varvet
9. Slätthults Industriområde
10. Fiskberedning Mattsson AB



Bild 4: Befintlig cykelinfrastruktur i Varekil. Bakgrundskarta: Lantmäteriet



Viktiga målpunkter:

1. Varekils skola F-5 och bibliotek
2. Idrottsplats
3. Idrottsanläggning
4. Badplats
5. Centrum med butiker bland annat matbutik och bank
6. Varekils bussterminal
7. Varekils industriområde med bland annat slakteri med butik



Övergripande strategi¹ – Cykelinfrastruktur

Orust har utökat sin cykelinfrastruktur, främst i tätorterna och kring skolor. Vidare har lågtrafikerade bilvägar pekats ut som cykelleder och trafikfarliga avsnitt har förbättrats.

Drift och underhåll av cykelinfrastruktur håller hög standard och viktiga skol- och arbetsleder snöröjs prioriterat.

- Luckorna i cykelvägnätet i tätorterna har kompletterats. De flesta viktiga målpunkter i eller i närheten av tätorterna så som skolor, större arbetsplatser, bussterminaler eller besöksmål kan nås via cykelvägar
- När cykelvägar korsar större vägar är detta möjligt med hög trafiksäkerhet
- Nya exploateringsområden är redan från början anknutna till cykelvägnätet
- Det finns goda möjligheter att kombinera cykelresan med kollektivtrafikresan, med cykelparkeringar vid alla större busshållplatser

Att binda samman samtliga tätorter på Orust med trafiksäkra och attraktiva cykelförbindelser är ett mer långsiktigt mål.

Utbyggnad av cykelinfrastrukturen: Generellt

I handlingsplanen presenteras förslag på utbyggnad av cykelinfrastrukturen fram till år 2027, för tätorterna i sig samt för längre förbindelser. Utöver nybyggnation finns i många fall behov av att se över standarden och skicket av de befintliga gång- cykelvägarna. Ingen kostnadsbedömning har gjorts för dessa. Befintligt gång- och cykelvägnät håller till viss del låg standard. Respektive samhälles vägförening bör ta fram en handlingsplan i samverkan med kommunen för restaureringsåtgärder, förslagsvis i samband med utbyggnad av nya gång- och cykelvägar.

Urvalet av de prioriterade åtgärderna bygger på målen att öka trafiksäkerheten, att öka tillgängligheten till viktiga målpunkter med cykel och att bygga bort luckor i det befintliga cykelvägnätet.

På de flesta föreslagna utbyggnadssträckor är inte Orust kommun väghållare och en utbyggnad måste ske i dialog med väghållaren, primärt Trafikverket eller vägföreningar. Hur kostnaderna för en utbyggnad fördelas mellan kommunen och andra aktörer är en förhandlingsfråga för varje fall, de angivna kostnadsuppskattningarna behöver därför inte givet ses som kommunens kostnad. Medfinansiering kan dels ske genom Trafikverket, statlig medfinansiering för åtgärder på kommunala gator och dels genom Västra Götalands regionala cykelstrategi för åtgärder längst statligt vägnät. Kommunen avser också att söka pengar genom stadsmiljöavtal, Klimatklivet.

¹ De övergripande strategierna är framtagna i samband med kommunens cykelstrategi. I kommunens Översiktsplan 2009 finns en vision om att långsiktigt knyta samman tätorter med ett sammanhängande gång- och cykelnät.



Prioriterat område nr. 2: Cykla till skolan

Nuläge – Cykla till skolan

För barn under 12 år finns begränsade möjligheter för att tryggt röra sig i trafiken på egen hand. Vid satsningar för att öka cyklingen för barn under 12 år bör särskild hänsyn tas till detta.

I Orust kommun har många elever långa avstånd mellan bostad och skola, vilket innebär att resor med cykel inte är ett rimligt alternativ för många av skoleleverna. Generellt kan antas att cykel inte är ett rimligt färdmedelsalternativ för elever som har över fem kilometer mellan bostad och skola. Det är inte heller lämpligt att barn under 12 år rör sig själva i trafiken.

I samband med framtagandet av cykelstrategin har en resvaneundersökning bland skolelever genomförts. Undersökningen har begränsats till elever i åk 7 och äldre, det vill säga elever över 12 år.

Potential för utveckling

Många elever har långa avstånd till skolan, vilket utgör ett hinder för att öka cyklingen. För att på lång sikt kunna öka cyklandet behöver kommunen, förutom att bygga ut cykelvägnätet, planera för förtätning av befintliga orter framför nybyggnation i tidigare oexploaterade områden.

För att öka resor till skola med cykel är det än viktigare än för arbetspendlingen att erbjuda säker cykelinfrastruktur. Något som idag saknas på de flesta platser i kommunen.

I samband med utbyggnad av cykelinfrastrukturen i ett samhälle finns en bra potential att arbeta för att fler elever ska ta cykeln till skolan. Skolorna kan uppmuntra till cykling genom exempelvis att delta/anordna cykelutmaningar, cykelkampanjer och cykelutflykter. Skolorna kan också vid ett eller ett par tillfällen per år erbjuda fri cykelservice eller möjlighet att lära sig att själv fixa sin cykel till elever vid skolorna, vilket också bidrar till säkrare cyklar.

För yngre åldersgrupper kan skolorna stötta startandet av så kallade cykelbussar/cykeltåg, där elever möts upp längs med en förutbestämd rutt och cyklar tillsammans i sällskap av vuxna.

Övergripande strategi – Cykla till skolan

Orust har utökat sin cykelinfrastruktur, främst i tätorterna och kring skolor. Vidare har lågtrafikerade bilvägar pekats ut som cykelleder och trafikfarliga avsnitt har förbättrats. Drift och underhåll av cykelinfrastruktur håller hög standard och viktiga skol- och arbetsleder snöröjs prioriterat.

Inom tätorterna är det säkert och tryggt att cykla till skolan

För alla skolelever inom tätorterna är cykling ett tryggt och säkert alternativ. På skolans områden och i skolans direkta närmiljö är trafiksäkerheten hög. Inom tätorterna finns cykelvägar som separerar cyklister från bilar och annan motordriven trafik samtidigt som prioritering av gång och cykel i trafiknätet ytterligare bidrar till säkerheten och till ökad attraktivitet för färdställen. Föräldrar och barn upplever att cykling till skolan är ett tryggt och säkert färdmedelsalternativ.

20 % av skolresorna bland elever som bor inom fem kilometer från skolan görs med cykel

Bland skolelever över 12 år som bor inom fem kilometer från sin skola görs minst 20 % av alla skolresor med cykel, vilket innebär en ökning med ca 50 % jämfört med den uppskattade cykelandelen år 2013. Även bland yngre barn är cykling vanligt men då i sällskap av vuxen.



Samtliga skolor inom Orust kommun arbetar aktivt med att främja hållbara resvanor och cykling

Skolorna i Orust kommun arbetar aktivt med att främja hållbara resvanor och cykling. Det görs på flera sätt, såsom genom anordnande av kampanjer och cykelutmaningar, genom information och utbildning kopplad till hälsa och säkerhet samt genom andra påverkansåtgärder. Skolorna erbjuder också väderskyddade och stödsäkra cykelparkeringar samt stöd vid uppstart av cykelbuss/cykeltåg. Föräldrar uppmuntras till att avstå från att skjutsa barnen med bil hela vägen fram till skolan, vilket kan medföra en trafiksäkrare miljö för cyklande och gående elever som rör sig vid skolan.



Prioriterat område nr. 3: Cykla till arbetet

Nuläge – Cykla till arbetet

År 2014 fanns det närmare 5 200 personer sysselsatta i arbete inom kommunen. Av dessa är drygt 75 % kommuninvånare och resterande inpendlare, främst från Uddevalla, Göteborg, Stenungssund och Tjörn. Orust kommun är den största arbetsgivaren, med cirka 1 100 anställda. Bland andra stora arbetsgivare i kommunen finns Conscriptor, Orust Sparbank och Nordholms Industriinstallationer. Överlag karaktäriseras näringslivet av småskalighet och de flesta av företagen i Orust kommun har mellan 1-10 anställda.

Enligt genomförd resvaneundersökningar många mer än 10 kilometer mellan bostad och arbetsplats, vilket gör pendling med cykel mindre attraktivt. Generellt kan antas att cykel inte är ett rimligt färdmedelsalternativ för de personer som har över en mil mellan bostad och arbetsplats, däremot finns stor potential att utveckla arbetspendling med cykel för de som har mindre än 10 kilometer till jobbet. För dem som idag arbetspendlar med cykel är de främsta drivkrafterna att det ger motion och är ett snabbt färdmedel.

En annan viktig faktor utöver avståndet för att öka cyklandet är att det finns goda cykelförbindelser mellan bostad och arbetsplats. Bland dem som inte brukar cykla till arbetet uppges avsaknad av bra cykelväg som den näst främsta orsaken, efter för långt avstånd/tar för lång tid. Undersökningar visar att det främst handlar dessa om dessa orsaker samt att vägarna på Orust är smala, samtidigt som övrig trafik håller hög hastighet. Där av upplevs det som farligt att cykla. Många har också önskemål om att cykelvägar/banor ska byggas på många olika platser i kommunen. Återkommande nämns väg 160 och väg 178 samt sträckorna mellan de olika tätorterna inom kommunen.

Potential för utveckling

Avståndet mellan bostad och arbetsplats upplevs som ett hinder för att kunna cykla till och från arbetet. Ett sätt för att på sikt motverka detta är att arbeta för kortare avstånd mellan bostäder och arbetsplatser, vilket bland annat kan göras genom att i planeringsfasen satsa på förtätning av redan befintliga områden framför ny exploatering på tidigare obebyggda platser.

På sikt är det också av stor betydelse att successivt göra befintliga vägar på Orust mer cykelvänliga, vilket kan göras genom byggande av separata cykelvägar/banor, genom att skapa vägrenar på befintliga vägbanor, sänka hastigheter eller vidta andra åtgärder på det befintliga vägnätet. Förändringar i infrastrukturen innebär stora investeringar och därför är även detta ett långsiktigt arbete. Samtidigt är det ytterst betydelsefullt för att fler ska vilja och våga välja cykeln som färdmedel i framtiden.

För den majoritet som idag bor på ett avstånd som gör cykling till ett mindre attraktivt färdmedelsalternativ, är det inte rimligt att tänka sig att en större andel av arbetsresorna ska kunna ske med cykel. För den som bor långt bort kan dock cykeln vara ett viktigt komplement till andra trafikslag. Satsningar på att underlätta kombinationsresor, så som möjlighet att resa med cykel till kollektivtrafikhållplatser, kan därför vara viktiga.

De flesta som idag cyklar uppger att motion är den främsta orsaken. Denna drivkraft kan vara viktig att ta tillvara på i arbetet med att marknadsföra cyklingen. Att lyfta cyklingens hälsofrämjande effekter kan bland annat göras inom ramen för arbete med folkhälsa och friskvård.

På arbetsplatser inom kommunen är det möjligt att uppmuntra till cykling och hållbara resvanor till och från arbetet samt i tjänsten. Kommunen är den största enskilda arbetsgivaren i Orust



kommun och bör därför fungera som ett föredöme för andra arbetsplatser. Även privata arbetsplatser kan arbeta med att uppmuntra till cykling och hållbara resvanor samtidigt som kommunen skulle kunna stötta dem i detta arbete.

Övergripande strategi – Cykla till arbetet

Att cykla till arbetet är ett naturligt resealternativ för den som bor inom cykelavstånd från sin arbetsplats, under 10 kilometer. För dem som bor på längre avstånd finns goda möjligheter att kombinera cykling med andra färdmedel (kollektivtrafik, samåkning) exempelvis genom att säkert kunna parkera cykeln vid hållplatser eller att ta med den på bussen. Cykelvägnätet täcker inte bara tätorterna utan sträcker sig över hela ön och binds samman med huvudorter utanför Orust. Att resa till och från arbetet med cykel upplevs som tryggt, säkert och attraktivt. Arbetsgivare arbetar för att främja hållbara resvanor och cykling bland personalen.

Kommunen som arbetsgivare går före i arbetet med att främja cykling och arbetar aktivt med förändring av resvanor och attityder. Kommunen är Orusts cykelvänligaste arbetsplats och anställda erbjuds olika cykelförmåner och möjlighet att leasa cykel. På alla kommunala arbetsplatser finns säkra och väderskyddade cykelparkeringar samt möjlighet till omklädningsrum och dusch. En stor andel av kommunanställda cyklar inte bara till arbetet, utan även i tjänsten. För resor i tjänsten finns tjänstecyklar att låna, både med och utan eldrift.

25 % av resorna till och från arbetet, bland dem som bor inom en mil från sitt arbete, görs med cykel

Bland personer som bor inom en mil från sitt arbete är cykling till arbetet ett naturligt alternativ och 25 % av alla resor för denna grupp görs med cykel, vilket innebär en fördubbling jämfört med den uppskattade cykelandelen år 2013.

Arbetsgivare i kommunen arbetar aktivt med att främja hållbara resvanor och cykling

De större arbetsgivarna i Orust kommun arbetar aktivt med att främja hållbara resvanor och cykling. Bland annat finns det på arbetsplatserna tillgång till säkra och väderskyddade cykelparkeringar samt möjlighet till omklädningsrum och dusch. Arbetsgivarna arbetar också aktivt med olika påverkansåtgärder för att uppmuntra till cykling, såsom cykelutmaningar och möjlighet till att leasa cyklar. Kommunen stöttar arbetsgivarna i deras arbete samt tar fram en karta som redovisar lämpliga vägar för arbetspendling.

Kommunen är Orusts cykelvänligaste arbetsplats

Många av kommunens anställda väljer att cykla till arbetet och ingen kommunanställd tvingas att välja bort cykeln för att de behöver använda egen bil i tjänsten. På de flesta kommunala arbetsplatserna finns tillgång till stödsäkra och väderskyddade cykelparkeringar samt möjlighet till omklädningsrum och dusch. Cykling och hållbart resande uppmuntras genom exempelvis satsningar på cykelkampanjer och cykelförmåner. Även i tjänsten uppmuntras resor med cykel och kortare tjänsteresor sker ofta med cykel. Kommunens breda satsning på cykling gör kommunen till Orusts cykelvänligaste arbetsplats.



Prioriterat område nr. 4: Turism- och fritidscykling

Nuläge – Turism- och fritidscykling

Under de år som turistbyrån haft cykeluthyrning märks en ökad efterfrågan på cykling. Några uppskattningar på omfattningen av cykelturismen på Orust finns däremot inte. Sådana skattningar är mycket svåra att genomföra och är därför också ovanliga.

För den som vill cykelsemestra på Orust finns från om med våren år 2013 en karta över lämpliga vägar att välja. Cykelkartan har tagits fram i projektet Skepp o'hoj, ett cykelturismprojekt för Göteborg och Bohusläns skärgård. På kartorna är lederna i Skärgården utmärkta efter trafiksäkerhetsnivåer. På kartan finns också flaggor utsatta för restauranger, sevärdheter och boenden. Kartan kan köpas på turistbyråer i Södra Bohuslän men kan även kostnadsfritt laddas ner från hemsida men då utan flaggor.² Inom projektet har även cykelpaket tagits fram.

Potential för utveckling

Cykelturism på Orust är fortfarande i sin linda men bedöms ha god potential att utvecklas. Kombinationen av kustupplevelser och cykling är attraktivt, detta visar bland annat Åbo skärgård i Finland som är en välbesökt cykeldestination eller ön Ven utanför Landskrona. Närheten till Göteborg med över 500 000 invånare och goda förbindelser är ytterligare skäl för att tro att Orust har potential för cykelturism. Både i Sverige och inom Europa växer dessutom cykelturismen³. Möjligheten att komma till Stenungssund med tåg där cykeltransport är möjligt är ytterligare ett stort plus.

Insatserna inom projektet Skepp o'hoj, sedermera döpt till Cykla i Bohuslän, är ett första steg där kartor med rekommenderade leder redovisas för att skapa möjligheter för att utveckla den lokala turistnäringen.

Genom att ett större antal turistföretag certifierar sig som cykelvänliga övernattningsmöjligheter kan Orust stärka sin profil som ett cykelvänligt besöksmål. Vidare är skyltning av attraktiva och trafiksäkra leder en tänkbar åtgärd. Aktiv marknadsföring inte minst i närområdet men även internationellt (DK/N med flera), möjligen i samarbete med grannkommuner kan ytterligare bidra till att locka cykelturister.

Totalt bedöms Orust ha goda förutsättningar för att kraftigt öka cykelturismen på ön, inte minst helgturism från Göteborg. Vidare kan möjligheten till attraktiva cykelutflykter göra ön mer intressant för besökare som inte har cykling som sin huvudaktivitet, vilket i sin tur kan leda till ökande antal besöksnätter men även andra inkomstmöjligheter som cykeluthyrning, guidning med mera.

Övergripande strategi – Turism- och fritidscykling

Orust är känd som den gröna ön i väst och lockar årligen många cykelturister. I Västra Götaland och utanför har Orust positionerat sig som en av de främsta cykeldestinationerna. På Orust är det lätt att med cykel ta sig till öns olika besöksmål samt ut till de mindre öarna utanför Orust. Oavsett om det handlar om att ta del av öns

² Se: <http://www.vastsverige.com/sv/cykla-i-skargarden/cykelkarta-bohuslan-vastkusten-goteborg/>

³ Koucky, M., 2010: Cykelturistleder. Vad krävs mer än asfalt? Föreningen Bilfria Leder/Tillväxtverket



rika natur eller kulturliv är cykeln ofta ett förstahandsval. Inte bara den inbitna cykelturisten cyklar, även traditionella sommarvärdar väljer att göra utflykter och resor med cykel.

Besöksnäringen på Orust har anpassat sitt utbud till att passa cykelturister. Den som kommer till Orust utan cykel kan enkelt hyra cykel för sin vistelse på ön, medan den som fördrar att använda sin egen cykel smidigt kan ta med sig den på bussen eller färjan hit.

Orust är välbesökt och omtyckt bland cykelturister

Många cykelturister besöker Orust och ön är en omtyckt destination dit många ofta återvänder. Även många besökare på Orust för vilka cykling inte är det primära syftet med semestern, väljer att uppleva ön med cykel exempelvis genom en dagsutflykt.

Attraktiva och trafiksäkra cykelturismleder

För den som vill ta sig runt på Orust med cykel finns skyltade, rekommenderade cykelturistleder på cykelvägar och mindre trafikerade vägar som går genom natursköna områden och leder fram till viktiga besöksmål. Längs med lederna som går i blandtrafik har bilister och andra förare gjorts medvetna om att vägen delas med cyklister, vilket gör att cyklisten kan känna sig tryggare. En karta över lederna finns också lätt tillgänglig både på papper och digitalt. Redan idag finns leder utsatta på karta, dock utan att trafikmiljön har anpassats till cykelturism. Orust deltar i de projekt som initieras av exempelvis södra Bohuslän Turism eller Turistrådet Västsverige ett sådant exempel är Ett Enat Bohuslän.

Goda möjligheter att ta med sin cykel hit

Den som vill ta med sig sin egen cykel till Orust, behöver inte åka bil hit, utan har möjlighet att ta med cykeln på bussen samt på tågen till Stenungsund och Uddevalla.

Enkelt att hyra cykel för sin vistelse på ön

På Orust är det enkelt och smidigt att hyra cykel, både för kortare utflykt och för hela sin vistelse. Vid cykeluthyrning finns olika typer av cyklar att tillgå såsom elcykel, lådcykel, mountainbike eller standardcyklar.

Cykla på västra Orust

Västra Orust har särskilda förutsättningar i kommunens infrastruktursatsning på cykelvägar. Samhällena är mindre och ligger längs kusten där turismen under sommarhalvåret är en stor näring, som dessutom växer för varje år. Cykelturismen, samt kopplingen mellan de mindre samhällena längs kusten, är två anledningar att satsa på en längre och sammankopplad cykelväg från Ängöledens färjeläge i norr och Mollösund i söder. Att cykla längs Orusts vackra kuststräckor, stanna till för att fika i och upptäcka samhällena som Ellös, Hälleviksstrand eller Mollösund är en attraktiv semesterupplevelse som många har råd med. Cykelvägar längs vägsträckorna har potentialen att höja trafiksäkerheten, tillgängliggöra västra Orust för fler, generera ökad mängd turistbesök året om samt även skapa bättre möjligheter för pendling.

Sträckan är dock inte okomplicerad; förutom den långa sträckan och höga anläggningskostnad så skall broar och färjestäckor korsas med cykel för att ta sig hela den tänkta sträckan. De små samhällena längs sträckans väg gör att underlaget för pendling på cykelvägen är mycket litet. Av de anledningarna har sträckorna L6 och L7 markerats med streckade linjer, för att symbolisera att de skiljer sig från övriga sträckor. Det är kommunens intention att tillbygga de här sträckorna med cykelvägar, men det finns reservationer mot byggbarheten. Det kommer att krävas fler utredningar kring den ekonomiska bärkraften i projektet om sträckorna L6 och L7 skall anläggas. Möjligen kommer en uttalad strategi om att investera i cykelturism på västra Orust krävas för att tillräckliga medel skall avsättas för anläggning av sträckorna.



Prioriterat område nr. 5: Sport- och motionscykling

Nuläge – Sport- och motionscykling

Det finns ett stort intresse för cykling i kommunen. Bland annat märks det i aktiva föreningar och antalet cykeltävlingar som arrangeras. Genom att ha ett bra samarbete med föreningar kan cyklandet i allmänhet utvecklas samtidigt som det finns möjlighet att profilera Orust som en attraktiv plats att arrangera tävlingar.

På Orust anordnas årligen olika cykellopp. Ett exempel är Orust Runt som är ett motionscykellopp som anordnats sedan år 1971. Ett annat exempel är Svanesunds 3-dagars, vilket är ett betydelsefullt lopp för Sverigeeliten.

Potential för utveckling

Sport- och motionscykling på Orust bedöms ha stor potential att utvecklas, både bland de fastboende och bland sommarboende och tillresta besökare. På ön finns redan en aktiv cykelklubb och organiserade lopp. Öns nät av lågtrafikerade småvägar är attraktivt för motionscykling, om än smala på vissa sträckor. Däremot är de större förbindelsevägar, väg 160 och väg 178, mindre attraktiva på grund av trafikvolymen och hastigheterna. Naturen på Orust erbjuder också utmärkta möjligheter för anläggande av mountainbikeleder och banor. För vana motionscyklister ligger Orust på cykelavstånd från Göteborg men än viktigare är möjligheten att utgå ifrån Stenungssund för en runda på Orust. Stenungssund kan enkelt nås med lokaltåg och det är möjligt att ta med cykeln på tåget.

Även sommarboende är en viktig målgrupp för sport- och motionscykling. De kan uppmärksammas på möjligheterna genom informationsmaterial och evenemang som cykellopp. Skyltning av attraktiva slingor och leder är viktigt för alla cyklister men särskilt för sommarboende och besökare som inte kan förväntas ha samma lokalkännedom som den fastboende befolkningen. Det lokala föreningslivet kan också spela en roll, exempelvis genom att aktivt erbjuda de sommarboende och besökare att delta i gemensamma träningsrundor. Ett närmare samarbete rekommenderas.

Övergripande strategi – Sport- och motionscykling

Orust erbjuder goda förutsättningar för sport- och motionscykling för olika grenar av cykelsport och bidrar till att göra Orust till en attraktiv och trivsamt kommun. Cykelloppet Orust runt och även andra lopp är välbesökta evenemang som årligen lockar många sport- och motionscyklister från olika platser. Den som utanför de stora cykelloppen vill ägna sig åt sport- och motionscykling på Orust har goda möjligheter till detta, både på landsvägs cykel och mountainbike. Många arrangemang erbjuds och tydliga leder för både landsvägskörning och terräng finns utpekade. Bilister har gjorts medvetna om att vägen delas med cyklister och ömsesidig hänsyn visas. Det känns säkert att träna med cykel på Orust, även när vägen delas med bilar.

Cykeltävlingar

Kommunen samarbetar med arrangörer om de olika cykeltävlingarna för att lyfta Orust som en attraktiv plats för cykel.

Orust kommun samarbetar med det lokala föreningslivet för att främja sport- och motionscykling

Kommunen samarbetar med det lokala föreningslivet på Orust för att skapa goda grundförutsättningar för utövande av sport- och motionscykling. Kommunen stöttar också det lokala föreningslivets arbete med cykelfrämjande åtgärder.



Förvalta strategin

Säkerställa styrdokument

Dokumentansvarig chef i förvaltningen ansvarar för att verksamheten har en rutin för att styrdokument är aktuella och publiceras på rätt sätt. Dokumentansvarig chef har också ansvar för att medarbetarna är informerade om styrdokumentet.

Av avvikelser och förslag

Den som läser strategin och upptäcker avvikelser eller har kännedom om sådant som påverkar strategin såsom förändringar i lagstiftning, avvikelser eller har förslag till förändringar meddela kontaktperson för strategin.



Bilaga 1: Medverkande parter i framtagandet av cykelstrategin

- Rickard Karlsson, Chef för plan, mark och exploatering
- Joel Peterson Berge, Planarkitekt
- Carl-Johan Hjalmers, Planarkitekt
- Linn Bragd, Mark- och trafikingenjör
- Emma Agneman vik. Trafikingenjör (Konsult, SWECO)
- Ronny Svensson, Kommunutvecklare

Konsultstöd

- Michael Koucky, Koucky & Partners AB
- Anna Zajc, Koucky & Partners AB
- Shahriar Gorjifar, Koucky & Partners AB