



Program för främjande av gång och cykling

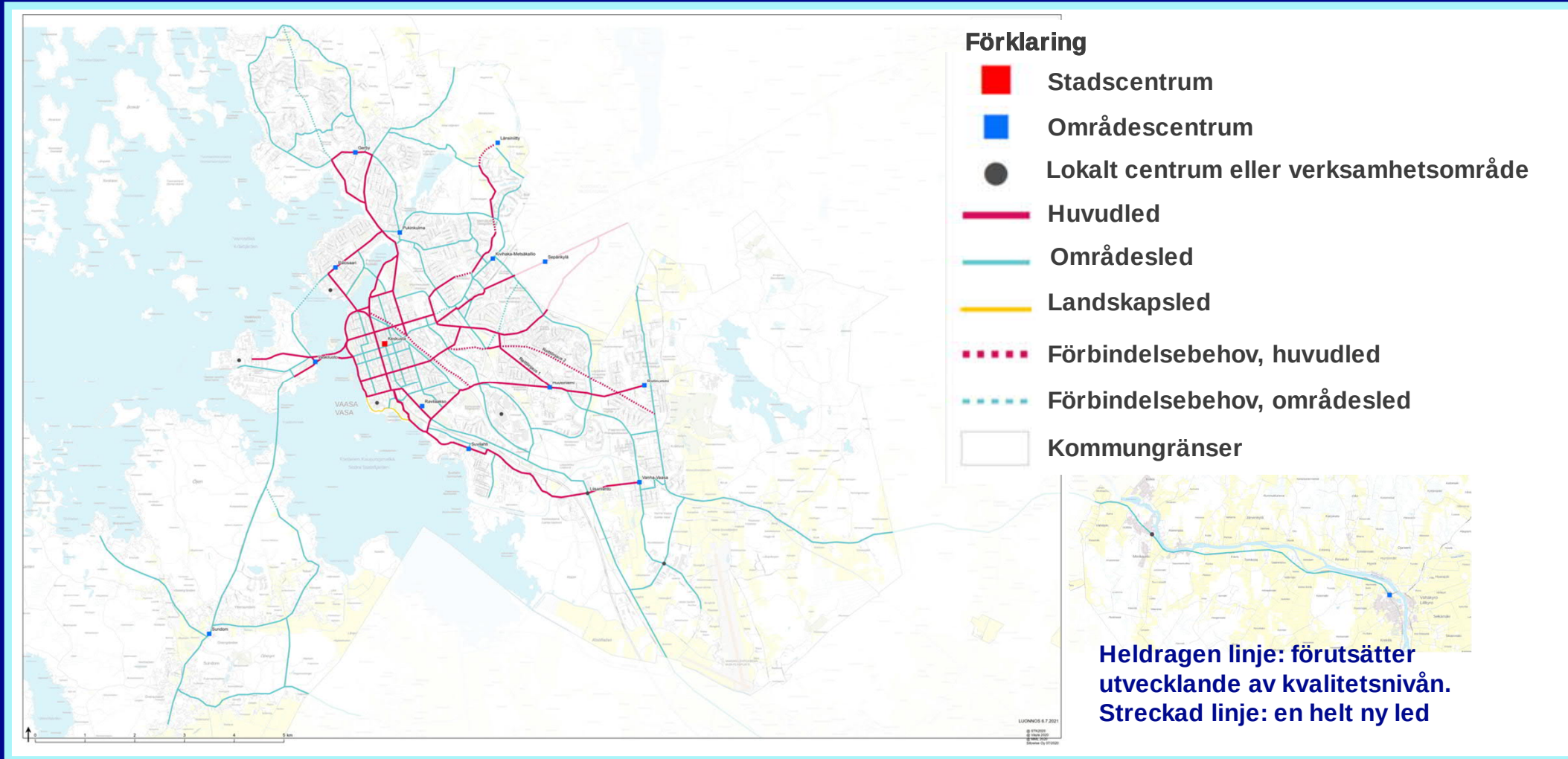
V A S A

Utkast till rapport 12/2021

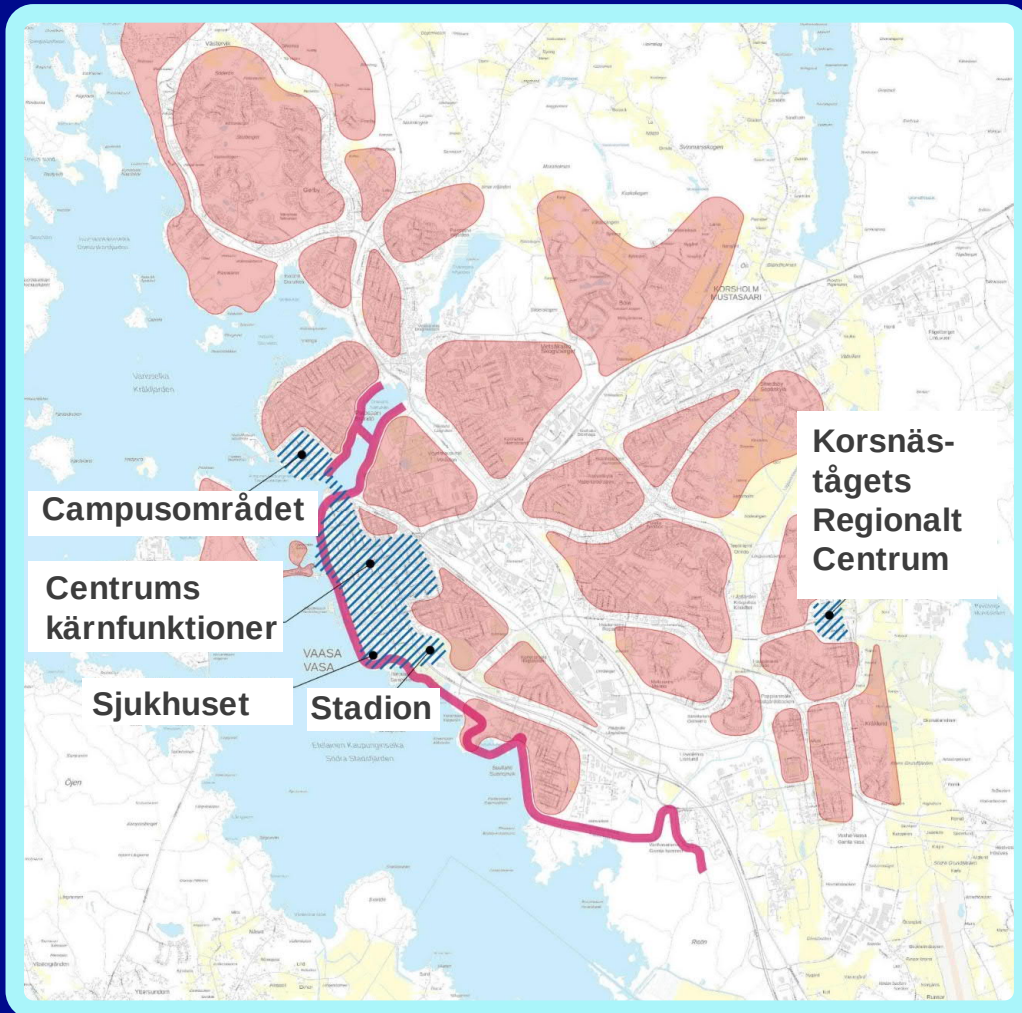
Tiivistelmä 1/3



Sammandrag 2/3: Målnät för cykling



Sammandrag 3/3: Målnivåer för gång





Innehåll

- **Introduktion**
- **Nuläge**
- **Mål**
- **Åtgärder**
- **Uppföljning**

Bilagor

Bilaga 1: Målnät för cykling

Bilaga 2: Cykling, preciserad nätplan över centrumområdet

Bilaga 3: Målområden för gång

Bilaga 4: Resultat av enkätundersökningen



1. Introduktion

1. Delområden i Vasas program för främjande av gång och cykling
2. Processen med att utarbeta programmet
3. Fördelarna med att främja gång och cykling
4. Planeringsanvisningar

1.1 Delområden i arbetet med att utarbeta programmet för främjande av gång och cykling



7

I arbetet har man:

- satt mål för gång och cykling i Vasa.
Målsår 2030 och riktlinjer för utvecklande på längre sikt än så
- uppdaterat målnätet för cykling och utarbetat en noggrannare nätplan för centrumområdet
- fastställt områden som domineras av gångtrafik
- fastställt skötselklasser för vinterunderhållet och tillämpandet av dem genom gång- och cykelnätet
- planerat genomförandet av åtgärderna
- utarbetat målnivåer för utvecklande av cykelparkeringen
- fört fram påverkande av attityder och mobilitetsstyrning som en del av åtgärdsplanen

1.2 Processen med att utarbeta programmet för främjande av gång och cykling 1/2



För utarbetande av programmet för främjande av gång och cykling utnämndes en omfattande styrgrupp i vilken har ingått representanter för Vasa stads olika sektorer och för de viktigaste intressegrupperna. För den omfattande styrgruppen ordnades workshoppar för det skede när mål skulle sättas för programmet och åtgärder utvecklas.

För främjande av arbetet i praktiken inrättades en arbetsgrupp i vilken ingick representanter för Vasa stad samt representanter för Sitowise, som har fungerat som konsult. Arbetsgruppens verksamhet leddes av gatuplaneringschef Siri Gröndahl.

I arbetet har ingått interaktion av följande slag:

En kartbaserad invånar- och intressegruppsenkät genomfördes 21.4–5.5.2021. På enkäten gavs 1 015 svar. I enkäten efterfrågades inte namn eller den instans man företräder, men följande föreningar skickade in sina utvecklingsförslag per e-post:

- Sundom bygdeförening rf
- Vaasan latu ry

I den omfattande styrgruppen samlades målen och åtgärdsidéerna in på en virtuell Miro-arbetsplattform. I stor utsträckning samlades kommentarer om målen och åtgärdsidéerna in från intressegrupper, nämnder och de största företagen i området. Kommentarer gavs av följande:

- Vaasan Kävelyklubi ry
- VeloVa Vasa cykelförening rf
- Vasa stads planläggning

Utkastet till programmet för främjande av gång och cykling har hållits framlagt

15.12.–28.12.2021.

Den 9 december ordnades ett seminarium där arbetet presenterades.

Av Transport- och kommunikationsverket Traficom har arbetet fått statsunderstöd som är avsett för utarbetande av program för främjande av gång och cykling. Vid Traficom har arbetet letts av Tytti Viinikainen till 9.2021 och av Virpi Ansio fr.o.m. 9.2021

Processen med att utarbeta programmet för främjande av gång och cykling 2/2



9

- I utarbetandet av en funktionell klassificering av målnätet för cykling har man utnyttjat centrumklassificeringen i Vasa stads stadsdelscentrumarbete, som är under beredning.
- Utgående från det har man fastställt huvudlederna och områdeslederna i enlighet med Trafikledsverkets planeringsanvisning för cykeltrafik, med utnyttjande av tidigare undersökningar av cykeltrafiken, uppgifter om planerade stadsutvecklingsprojekt och arbetsgruppens lokalkännedom.
- Utgående från den preciserade nätverksplanen för cykling har man utarbetat två alternativ för centrumområdet.
- Det första alternativet utarbetades baserat på definitionen i det allmänna direktivet i Trafikledsverkets planeringsanvisning för cykeltrafik: "I ett tätt gaturum där cykeltrafikmängderna är stora förverkligas egenskaperna hos en högklassig cykelled och planeringskriterierna i allmänhet bäst genom enkelriktade arrangemang".
- I fråga om övergången till enkelriktad cykeltrafik har man utarbetat en utvecklingsstig, där man år 2030 alltjämt till en del skulle utnyttja dubbelriktade arrangemang och år 2040 till största delen ha övergått till enkelriktade lösningar i centrumområdet.
- Vidare utarbetade man på begäran av Vasa stads representanter ett förslag som baserade sig på dubbelriktade cykeltrafikarrangemang.
- Alternativen gavs för behandling till stadsmiljösektorns ledningsgrupp. Ledningsgruppen beslutade att arbetet fortsätter genom att alternativet med dubbelriktade cykeltrafikarrangemang utvecklas. I vissa situationer kan lösningar med enkelriktade arrangemang utnyttjas om de anses vara mer funktionella med tanke på utrymmes användningen eller säkerheten

Arbetsgruppen och den omfattande styrgruppen

Arbetet har beställts av planeringsenheten vid Vasa stads kommunteknik. Siri Gröndahl har varit projektchef för arbetet.

En arbetsgrupp har ansvarat för att arbetet gått framåt, och i den har följande personer från Vasa stad ingått:

- Gatuplaneringschef Siri Gröndahl
- Kommunteknikdirektör Jukka Talvi,
- Trafikplanerare Tomi Kaunismäki, t.o.m. 4.2021
- Projektingenjör Villiam Gahmberg, fr.o.m. 8.2021
- Generalplanläggare Jussi Telaranta
- Planläggningsarkitekt Anne Majaneva
- Kommunikationsplanerare Ilari Rautiainen

Konsult i arbetet har varit Sitowise Oy. Projektchef för konsulten har varit Milla Talja. I arbetet har även deltagit Laura Mansikkamäki, Laura Björn, Matias Härme och Maiju Lintusaari.

I den omfattande styrgruppens arbete har även deltagit

Från Vasa stad

- Tomas Häyry, stadsdirektör, inledningsanförande
- Ekonomi- och strategidirektör Miia Äkkinen, inledningsanförande
- Päivi Korkealaakso, planläggningsdirektör
- Mika Lehtonen, chef för idrottsverksamheten
- Tapio Ollikainen, stadens lokalitetsdirektör
- Jyrki Jokinen, områdesrektor
- Paula Frank, byggnadsinspektör
- Elisabeth Hästbacka, tillgänglighetskoordinator
- Mika Hakosalo, energi- och klimatsakkunnig
- Planeringsingenjör Keijo Saarenmaa
- Utvecklingschef Hanna Huhtakangas

Från intressegrupperna

- Kjell Lind, trafiksäkerhetsplanerare, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten
- Ben Antell, teknisk direktör, Korsholm
- Matias Båsk, logistikexpert, Vasaregionens Utveckling Ab VASEK
- Vägmästare Kjell Sundsten, Korsholms kommun
- Tytti Viinikainen, Traficom

1.3 Fördelar med främjandet av gång och cykling

- Utsläppen minskar
- Motionen och välbefinnandet ökar
- Stadens livskraft och trivsamhet ökar
- En säker och hinderfri promenadmiljö gör det möjligt för barn och äldre att röra sig självständigt och ökar jämlikheten
- För bedömning av hälsofördelarna med cykling har Världshälsoorganisationen WHO utvecklat verktyget HEAT (Health Effect Assessment Tool). Utifrån en kalkyl gjord med HEAT-verktyget skulle ökandet av andelen cykling som färdssätt i Vasa från det nuvarande 16 % till 25 % fram till år 2035 medföra besparingar på 3,0 miljoner euro årligen.
- Ökande av cyklingen gör också personbilstrafiken smidigare och stora trafikledsinvesteringar som siktar på att öka kapaciteten kan undvikas med mycket kostnadseffektiva åtgärder. Om man i bedömningen tar med övriga fördelar stiger de årliga totalfördelarna för cyklingen i Vasa till 7,4 miljoner euro.



Källor: Vasas program för hållbara färdssätt 2019 och Vasa stads spetsåtgärder för främjande av cyklingen 2018

1.4 Principer för planering av cykeltrafiken

Trafikledsverket har år 2020 publicerat en anvisning om planering av cykeltrafiken, vilken har använts i det här arbetet som planeringsanvisning vad gäller cykeltrafiken.

- Vid planeringen av cykeltrafiken är det viktigt att identifiera cykeltrafiken som ett eget färdssätt
- I en lugn trafikmiljö är cykeltrafiken en del av fordonstrafiken. Då trafikmängderna och hastigheterna ökar åtskiljs cykeltrafiken från den övriga fordonstrafiken
- En fungerande trafikmiljö bildas av fem grundkriterier, vilka är säkerhet, direkthet, sammanhang, komfort och attraktivitet och har beskrivits närmare i bild 1
- I fråga om attraktiviteten lade arbetsgruppen för det här arbetet till målet "I mån av möjlighet åtskilt från biltrafiken samt invid vatten och naturställen"

Egenskaper och planeringskriterier för en högklassig cykeltrafikrutt är:

Säkerhet

- trafikmässig och social säkerhet
- litet antal korsningar och klarhet, smidighet och trygghet i de korsningar som blir kvar; så få stopp som möjligt och tillräckliga väntutrymmen
- trygga och smidiga förbindelser till kollektivtrafikens hållplatser.

Direkthet

- kontinuitet, logiskhet, och snabbhet; snabba rutter gärna sådana som är kortare än för biltrafiken
- cykelvägens direkthet i samband med en korsning.

Sammanhang

- enhetliga standarder på rutter med samma klassificering
- väjningsplikt som stöder cykeltrafikens rutthierarki; banorna i allmänhet leder med förkörsrätt.

Komfort

- ledtyp som uppfyller trafikmiljöns krav, tvärsektion och riktning; separerad från biltrafik och fotgängare vid behov
- undvikande av korsningar som är trafikljusstyrda eller ordnande av trafikljusfördel i trafikljus
- regleringar som stöder väjningsplikt och cyklistens framfart störs inte med tvärställda kantstenar, farthinder e.d. då cyklisten har förkörsrätt
- fungerande dränering
- tillgänglighet

Attraktivitet

- Undvikande av höjdskillnader i terrängen
- avsaknad av nivåskillnader, jämn led
- högklassigt underhåll, också på vintern

Bild 1. Egenskaper och kriterier för planering av en högklassig cykeltrafikrutt (Trafikledsverket 2020.)

Principer för planering av cykeltrafiknätet



VID NÄTPLANERINGEN SKA FÖLJANDE IDENTIFIERAS

13

- Stadscentrum
- Områdescentrum
 - Statistiskt stordelområde, stor stadsdel, stadsregions kommuncentrum, betydande arbets-, studie- eller serviceområde där det finns många serviceformer och funktioner

BOSTADSOMRÅDE ELLER LITET ARBETSPLATSOMRÅDE

- Bostads- eller arbetsplatsområde med begränsad service eller ingen service alls. (Trafikledsverket 2020)

LOKALA VERKSAMHETSOMRÅDEN

- Stadsdel, arbets- eller utbildningsplats eller bostadsområde, betydande rekreations- eller fritidsområde där det finns service

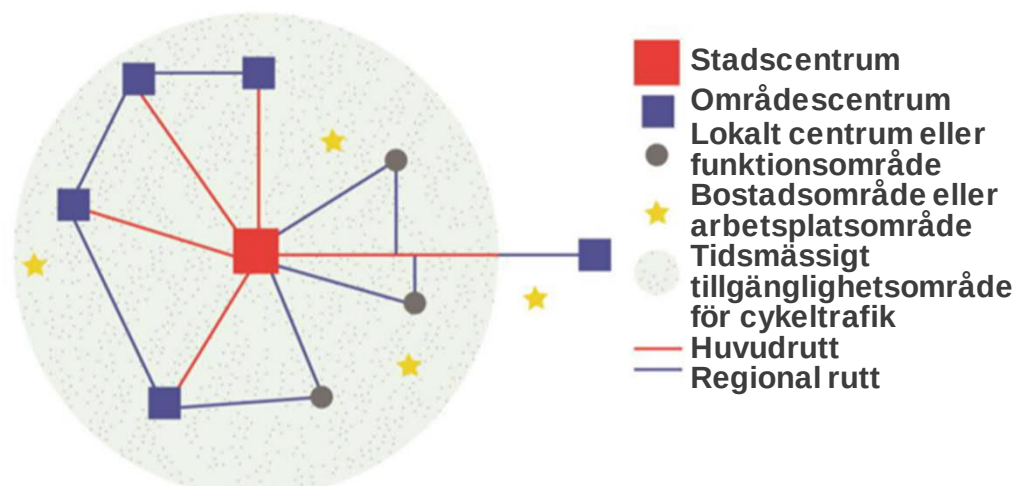


Bild 2. Cykelnätets funktionella klassificering (Trafikledsverket 2020)



Principer för planering av gångnätet

14

Som planeringsanvisning för gångnätet har en anvisning för planering av gång- och cykelvägar utnyttjats (Trafikledsverket 11/2014)

- Till gångnätet kan utöver olika element i gångmiljön (trottoarer, gångleder och -områden, gågator, friluftsleder, lösningar för gemensamma rum samt parker och grönområden) höra gemensamma leder med cyklister, enskilda vägar samt gatu- och vägrenar.
- De viktigaste fokusområdena för gångnätet är centrum, fotgängarzoner samt förbindelser till kollektivtrafikens hållplatser.

Målnivåerna för tillgänglighet på uteområden som utnyttjats i arbetet har definierats i SuRaKu-projektet.

(<https://www.invalidiliitto.fi/esteettomyys/ulkoalue>)

Med tanke på gångmiljön är de viktigaste målen

- Trivsel
- Säkerhet
- Smidighet
- Tillgänglighet
- En stadsstruktur i mänsklig skala



2. Nuläge

1. Planeringsområde
2. Strategier som stöder utvecklingsarbetet för gång och cykling
3. Utvecklingsobjekt som lyfts fram i en invånarenkät

2.1. Planeringsområde

- Vasa är en universitetsstad med 67 000 invånare
- Till Vasa stad hör utöver det område som omger Vasa centrum också Lillkyroområdet. Områdena skiljs åt av ett markområde som hör till Korsholms kommun.
- Vasa har en tät stadsstruktur som stöder gång och cykling som färdssätt. Av invånarna i Vasa bor 80 % på mindre än 5 km avstånd från centrum

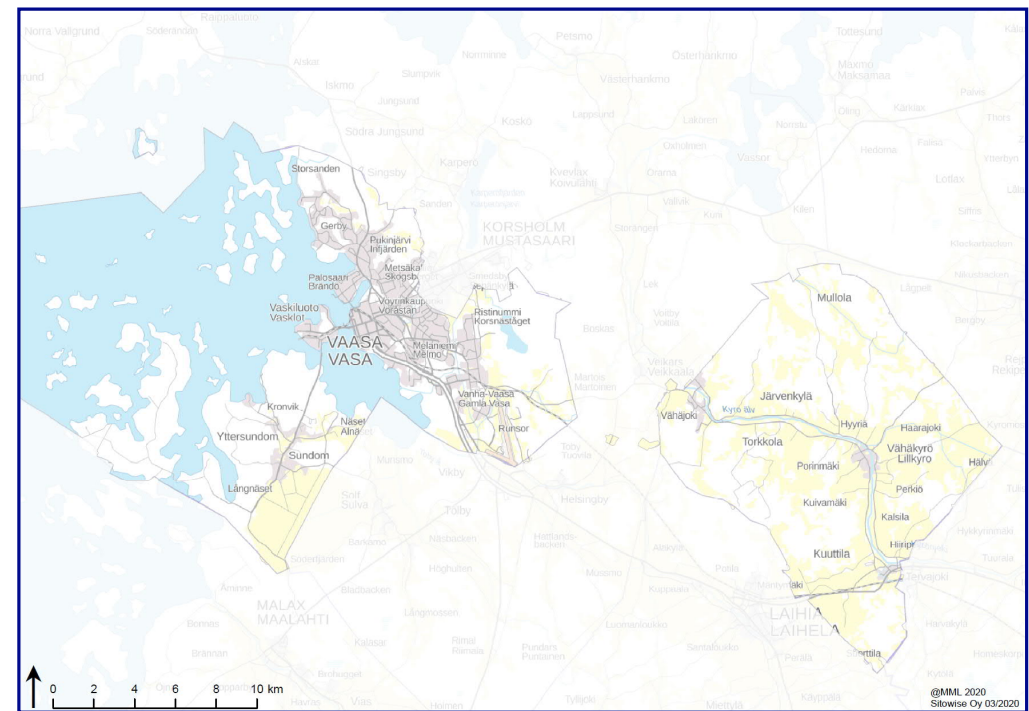


Bild 3. Planeringsområde

2.2 Vasa stads strategi utifrån programmet för främjande av gång och cykling

I Vasa stads strategi för åren 2020—2021 är speciellt välfärds målen (Finlands lyckligaste invånare) och koldioxidneutralitetsmålet (koldioxidneutral 202X) utgångspunkter för programmet för främjande av gång och cykling.

	FINLANDS LYCKLIGASTE INVÅNARE 	BEFOLKNINGSTILLVÄXT >100 000 INVÅNARE / 202X 	UTÖKA ANTALET ARBETSPLATSER 	EKONOMIN I BALANS 	KOLDIOXID- NEUTRALT 202X 
KUNDVÄRDEN	KOMMUNINVÅNARE		FÖRETAG		SAMFUND
	Trevligt och flerspråkigt	Välfärd från junior till senior	Experternas vagg	Logistiskt flaggskepp	Gemensamt, kulturrikt Vasa
	Tryggt	Ett lätt liv	Europas energilokomotiv	Föregångare på ekosystem	Aktiv kompanjon
					Snabba experiment
PROCESSER	Förutseende basserviceproduktion	Digitala tjänster	Förutseende tomtpolitik	Snabbt beslutsfattande och investeringar	Delaktighet
	Riktad marknadsföring		Satsningar på energi		Föreningsforum
	Över förvaltningsgränserna	Vasa Events	Startup-verksamhet	Locka företag och experter	Elektronisk plattform
					Tillgängligt samarbete
RESURSER OCH KOMPETENS	Möjligheter till fritid och kultur	Mångsidig, kundorienterad service	Utbildningsstad från förskola till universitet	20 000 studerande	Förtroende
	Kompetent personal	Effektivt, brett servicenät	Försökskultur	Markegendom	Ypperliga ramar för evenemang
					Proaktiva organisationer
					Samfundsenergi

- **Uuden valtuustokauden strategia 2021-25**
Strategin för den nya fullmäktigeperioden 2021-25
- **Strategiset teemat (ehdotukset valtuustolle)**
Strategiska teman (förslag till fullmäktige)
 - Vetovoimainen Vaasa | Attraktiva Vasa
 - Hyvinvoiva ja osaava Vaasa | Välmående och kompetenta Vasa
 - Hiilineutraali Vaasa | Kolneutraala Vasa
- **SDG-tavoitteet mål (kestävä kehitys, hållbar utveckling, sustainable development goals)**

2.2 Programmet för hållbara färdssätt

Vasa stad har upprättat ett program för hållbara färdssätt, vilket har godkänts i stadsstyrelsen 20.4.2020.

Bland åtgärderna i programmet för hållbara färdssätt finns många åtgärder som ansluter sig till upprättandet av det här programmet för främjande av gång och cykling eller som har genomförts i det här arbetet.

Av de här är de mest betydande:

- En öronmärkt budget reserveras för utvecklingsprojekt som gäller cykling
- Utveckling och utvidgning av promenadcentrum
- Planering av genomförandet av cykelvägsnätet och prioriteringar
- En projektkorg för förbättring av de nuvarande cykelvägarna
- Plan för utveckling av cykelparkeringen
- En kvalitetsnätsplan för vinterunderhållet och underhållet
- Utveckling av säkerheten, tillgängligheten och trivselen i den närmiljö där invånarna rör sig så att gång- och cykeltrafik uppmuntras

VASA - ENERGISK FÖREGÅNGARE RENA, TRIVSAMMA OCH FUNKERANDE FÄRDSÄTT

VISION



TRAFIKNÄTET STÖDER
FÄRDSÄTT I ENLIGHET MED
HÅLLBAR UTVECKLING



RESEKEDJORNA ÄR
ANVÄNDARVÄNLIGA



LEVNADSMILJÖN ÄR REN,
TILLGÄNGLIG, TRIVSAM
OCH GRÖN



STADSLIVET ÄR
LIVLIGT OCH DET
FINNS UTRYMME
FÖR KULTUR



ENERGI-STADENS
BRAND SYNS I
VALEN



TRAFIKEN ÄR EN
BETYDANDE DEL AV
UTVECKLINGEN AV
STADEN



KOMMUNIKA-
TIONEN INVERKAR
POSITIVT PÅ
ATTITYDerna

STÖDANDE MÅL

Kopplingen mellan utarbetandet av Vasas program för främjande av gång och cykling och den regionala planeringen

19

Österbottens trafiksystemplan är under beredning, där mål och åtgärder i utkastet är:

- **Mål:** En hierarkisk definition av cykeltrafiknätet har gjorts i hela landskapet. Antalet separata cykelleder och kvalitetskorridorer för cykeltrafik har ökat och cykelleders diskontinuiteter har avlägsnats.
- **Åtgärd:** Genomförande och utvidgande av åtgärderna i Vasas program för främjande av gång och cykling så att de blir regionala.
- **Mål:** Trafiksystemet möjliggör tillgängliga och smidiga resekedjor
- **Åtgärd:** Genomförande av anslutningsparkering och angöringstrafikplatser (personbilar och cyklar) invid kollektivtrafikens stamförbindelser

Upprättande av Vasaregionens trafiksäkerhetsplan är på väg att inledas.

Upprättande av en väg- och gatunätsplan för Vasa och Korsholm är på väg att inledas.

En vägkarta för koldioxidsnål transportservice i Vasaregionen 2030 har blivit färdig 6.2021, där en målbild för år 2030 har gjorts.





1.5 Utvecklingsobjekt som lyfts fram i en invånarenkät

20

Gång

1. Bättre underhåll av lederna
2. Separata leder för fotgängare och cyklister
3. En snyggare och trivsammare miljö

Cykling

1. Kontinuerliga och enhetliga cykelleder
2. Cykelledernas skick
3. Möjligheterna att cykla och ett tillräckligt antal cykelleder

På problematiska ställen på gång- och cykellederna upplevde man allmänt brister som ansluter sig till otrygghet. Problematiska ställen då man går var speciellt Vasaesplanaden/Smedsbyvägen samt omgivningen kring Wolffskavägen och Träskgatan. Problematiska ställen då man cyklar var i stor omfattning centrumområdet, men också objekt utanför centrum, bl.a. invid Alskatvägen. Resultaten från invånarenkäten har presenterats i sin helhet i bilaga 4.



Mål

V A S A .

- Cykling och gång är de främsta färdssätten i centrum. Utvecklande av centrum som helhet.
- Mellan förorterna, bostadsområdena, centrumen samt de viktigaste läroanstalterna och arbetsplatserna skapas smidiga och trygga cykel- och gångförbindelser.
- Samspel i trafiken främjas
- Trafiksäkerheten förbättras: målet är en 0-vision, där ingen behöver dö eller skadas allvarligt i trafiken
- Främjande av tillgängligheten ses som en positiv sak för alla invånare
- En god skötselnivå för gång- och cykellederna garanteras under alla årstider
- Budgetering enligt strategin
 - Av kommunens trafikinvesteringar och underhåll ska minst 20 % placeras i cykel- och gångtrafik enligt FN:s rekommendation.
 - Cykling främjas i första hand där inverkningarna är som störst (bäst nytto-kostnadsförhållande).
- Skyltningen för gång- och cykeltrafiken utvecklas samt smart vägledning
- Staden fungerar som en föredömlig arbetsgivare

Preciserade mål för cykling

- Cykling är det snabbaste färdssättet på korta sträckor
- Cyklingens andel som färdssätt 20 % av alla resor år 2030
- Cyklingen utvecklas med enhetliga principer och enligt den nya planeringsanvisningen
- Förberedelse för en ökande cykeltrafik vid planläggningen av cykelparkeringsplatser
- Skolor samt motions-, idrotts- och evenemangsplatser ska ha smidiga och trygga cykeltrafikförbindelser och en högklassig cykelparkering

Preciserade mål för gångtrafik

- Gångmiljöerna ska vara snygga och trivsamma
- I fråga om tillgängligheten beaktas olika användare (kantstenar, övergångsställen, trafikljus)
- På stränderna ges möjlighet att röra sig långsamt i en stämningsfull miljö

Obs! Rekreationsrutter har inte behandlats i det här arbetet förutom vid utvecklandet av strandlandskapsrutten

Finansieringen av utvecklandet av gång- och cykeltrafiken

24

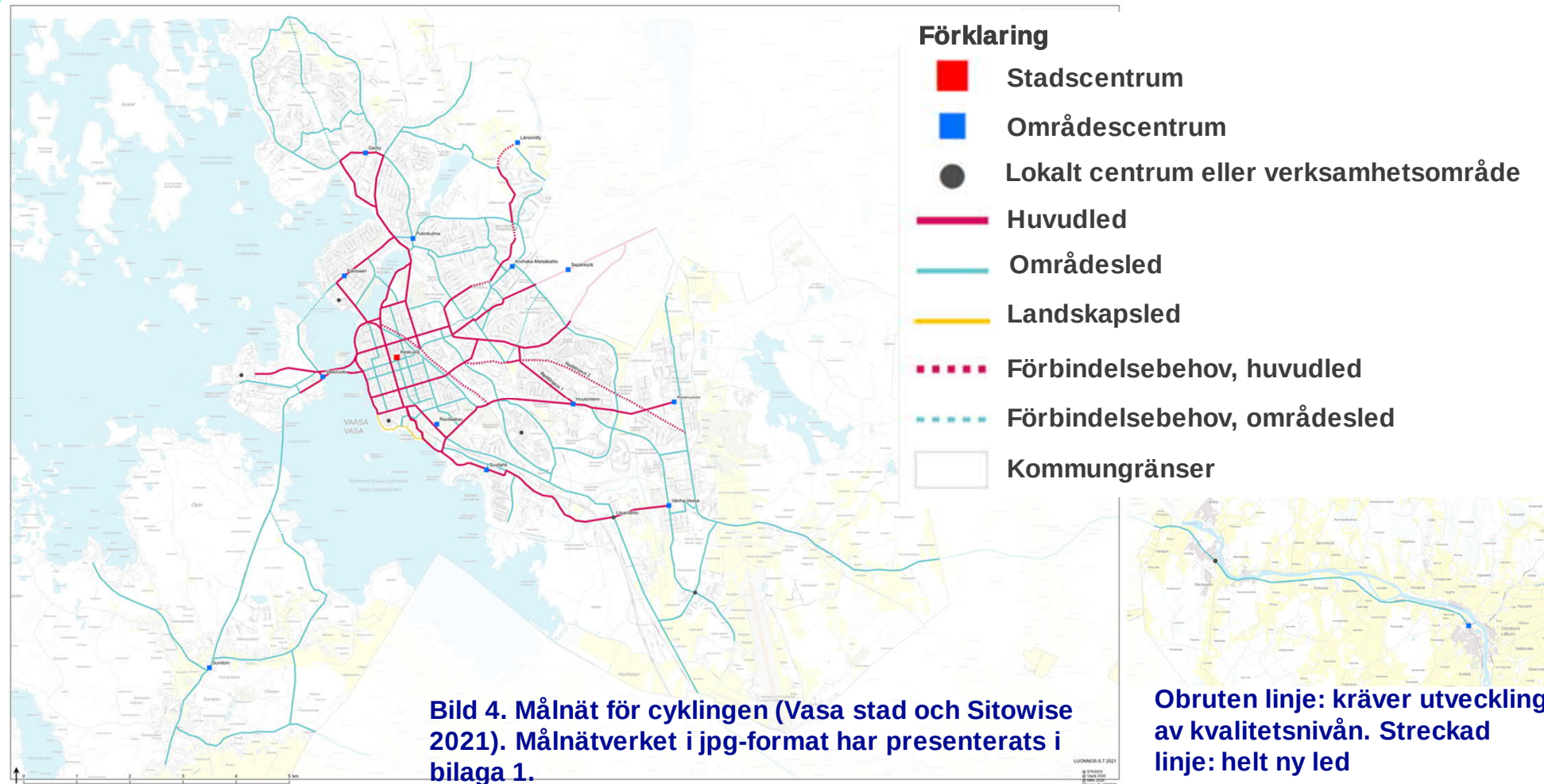
Vasa stads budget för gång och cykling

- Utfall år 2021: Investeringar i gång- och cyklingsinfrastruktur 750 000 €. Kommun teknikens totala investeringar var 26,882 miljoner euro. Andelen investeringar i gång- och cykeltrafik ca 3 % av kommun teknikens alla investeringar.
- Budgeten år 2022: Investeringar i gång- och cyklingsinfrastruktur 3,445 miljoner €. Kommun teknikens totala investeringar 30,849 miljoner euro. Andelen investeringar i gång- och cykeltrafik ca 11 % av kommun teknikens alla investeringar.
- Målet för år 2023 och framåt är att andelen investeringar i gång- och cykeltrafik är ca 20 % av kommun teknikens alla investeringar

Serviceallians och projektfinansiering

- Vasa stads mål är att utveckla en serviceallians i anslutning till planering, byggande, underhåll, marknadsföring och utvecklande av cykeltrafiken.
- Alliansmodellen är en genomförandemodell mellan projektets centrala aktörer, där parterna svarar för projektplaneringen och byggandet tillsammans med en gemensam alliansorganisation, och där aktörerna delar på risker och fördelar.
- Strävan att påskynda utvecklandet av gång- och cykeltrafiken genom ett aktivt sökande av projektfinansiering som ansluter sig till det.

Målnät för cyklingen



Cykeltrafikens huvudrutt

- Cykeltrafikens huvudrutt förenar områdescentrum som finns på cykeltrafikens tillgänglighetsområden med stadscentrum.
- Rutten planeras på en snabb cykeltrafiks villkor med hög standard
- Huvudrutterna är asfalterade och deras underhåll är högt prioriterat såväl då det gäller halkbekämpning, snöröjning och sandborttagning som skadad beläggning eller reparation av belysning
- Vasa stads huvudrutter för cykling är i regel dubbelriktade cykelvägar.
- I fråga om huvudrutternas belägningsbredd eftersträvas beredskap för en ökning av cyklingsmängderna och dimensionering enligt riktvärdena för belägningsbredd för cykelbanor i Trafikledsverkets planeringsanvisning se tabellen nedan

Cykliste r/dygn	Cyklisternas antal i tvärsnitt	Bana	Huvudrutt	Region al rutt	Lokal rutt
Under 1500	1+1	3,5	3,0	2,5	2,5
1500–2500	1+2	4,0	3,0	3,0	2,5
Över 2500	1+2 (2+2)	≥4,0	≥3,0	≥3,0	≥3,0

Tabell 1.
Belägningsbredd för
dubbelriktad cykelväg
(Trafikledsverket 2020)



- Vid åtskiljandet eftersträva användande av grönfält eller stenläggning i stället för en målad linje.
- Kvalitetsnivån på de fysiska och funktionella regleringarna av trafikljusstyrningen för gång- och cykeltrafik definieras enligt ruttklassificeringen. På huvudrutterna är regleringarna mer omfattande och funktionen smidigare än på regionala rutter eller lokala rutter.
- På cykelleden eftersträvas användande av färgad asfalt för att markera en huvudrutt för cykling jämfört med det övriga cykelnätet samt fordonslederna.

Regional rutt för cykeltrafik

- Förener ett lokalt centrum eller ett funktionsområde med ett stadscentrum eller områdescentrum eller en huvudrutt som leder till dessa.
- En förbindelse mellan ett stadscentrum och områdescentrum som är utanför det tidsmässiga tillgänglighetsområdet för cykeltrafik är en regional rutt, eftersom cykeltrafiken på sådana ruttavsnitt i allmänhet är mindre.
- För de regionala rutterna är på samma sätt som för huvudrutten enhetlighet, logiskhet och kontinuitet viktiga. Det regionala rutterna presenteras med en egen beteckning på generalplanekartan.
- På regionala rutter eftersträvas åtskiljande av gång- och cykeltrafik.



Kuvaaja: Anna Korpinen, Sitowise

Landskapsrutt

- Landskapsrutten skiljer sig från huvudnätet för cykling genom sin grusbeläggning samt genom att gång- och cykeltrafiken inte skiljs åt från varandra.
- På landskapsrutterna är cykeltrafikmängden stor, varför underhållet av rutten prioriteras i likhet med huvudnätet.
- I planen som gäller 2021 är landskapsrutten en cirka fyra kilometer lång rekreationsled på västra sidan om centrum och den börjar i norr från Metviken, går runt centrum och fortsätter förbi det nya sjukhusområdet i Sandviken vidare mot sydost.
- I samband med uppgörandet av målnätet för cykling har man emellertid konstaterat att en stor del av den nuvarande landskapsrutten behöver ändras till huvudrutt för cykling.

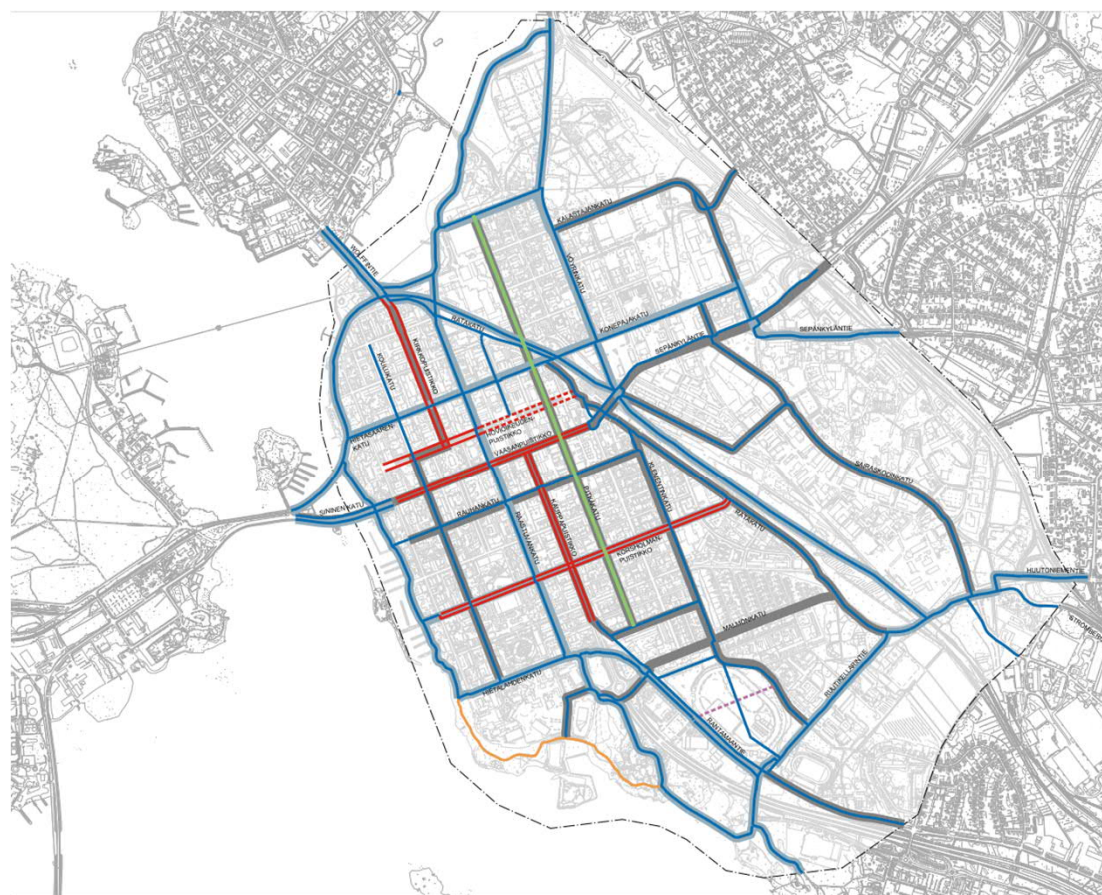


Lokalnätet

- Det lokala nätet kompletterar region- och huvudnätet för cykeltrafik på kvartersnivå så att cyklisten lätt, tryggt och snabbt kan nå alla färdmål.
- Till lokalnätet hör i praktiken alla vägar och gator som är utanför huvudrutterna, regionrutterna och landskapsrutterna.
- I praktiken är den grundläggande lösningen för cyklisten på de gator där det inte finns några separata arrangemang för cykeltrafiken att köra på körbanan som en del av den övriga fordonstrafiken.



Preciserad nätverksplan för cykling på centrumområdet



- Dubbelriktade cykelvägsarrangemang
- Beslut om enkelriktad eller dubbelriktad cykelväg fattas vid den mer detaljerade planeringen
- - Cykling på gångområde
- Cykelgata
- Pilotprojekt för gaturum
- Huvudrutt för cykeltrafik
- Regional rutt för Cykeltrafik
- Landskapsrutt
- - - Områdesgräns

Bild 5. Preciserad nätverksplan för cykling på centrumområdet. Nätverksplanen finns i Pdf-format i bilaga 2.

Enkel- och dubbelriktade cykelvägsarrangemang

Enkelriktade arrangemang för cykeltrafik

- Cykeltrafik på körbanan
 - Blandtrafik
 - Vägren
 - Cykelfält
 - Cykelgata
 - Rekommenderade cykelfält
- Enkelriktade cykelvägar
 - Gångbana separerad med kantstenar
 - Gångbana på samma nivå

Dubbelriktade arrangemang för cykeltrafik

Dubbelriktad cykelväg

- Dubbelriktad cykelväg + gångbana
 - Gångbana separerad med kantsten
 - Gångbana med annat material
 - Gångbanan har åtskilts med nubbstensrand eller målad linje
 - Gångbanan har åtskiljts med fysiska element bl.a. grönfält
- Kombinerad cykelväg och gångbana

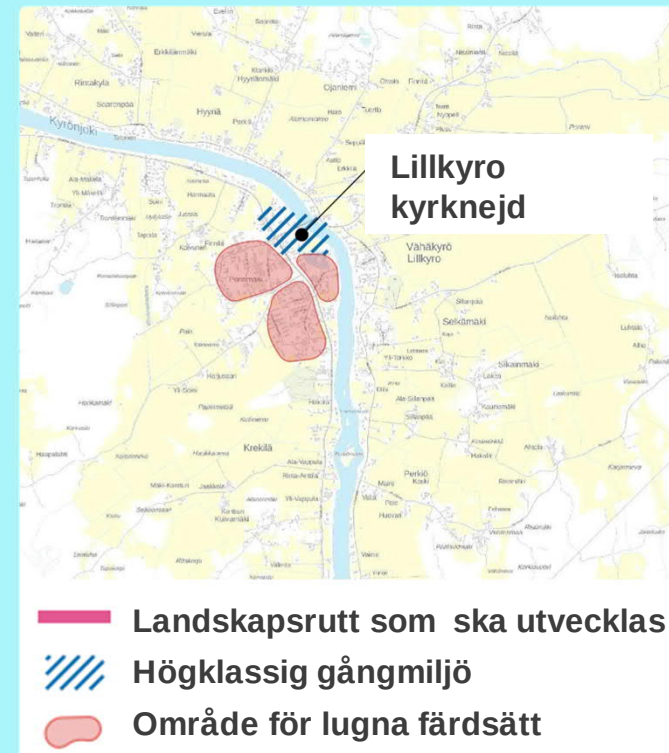
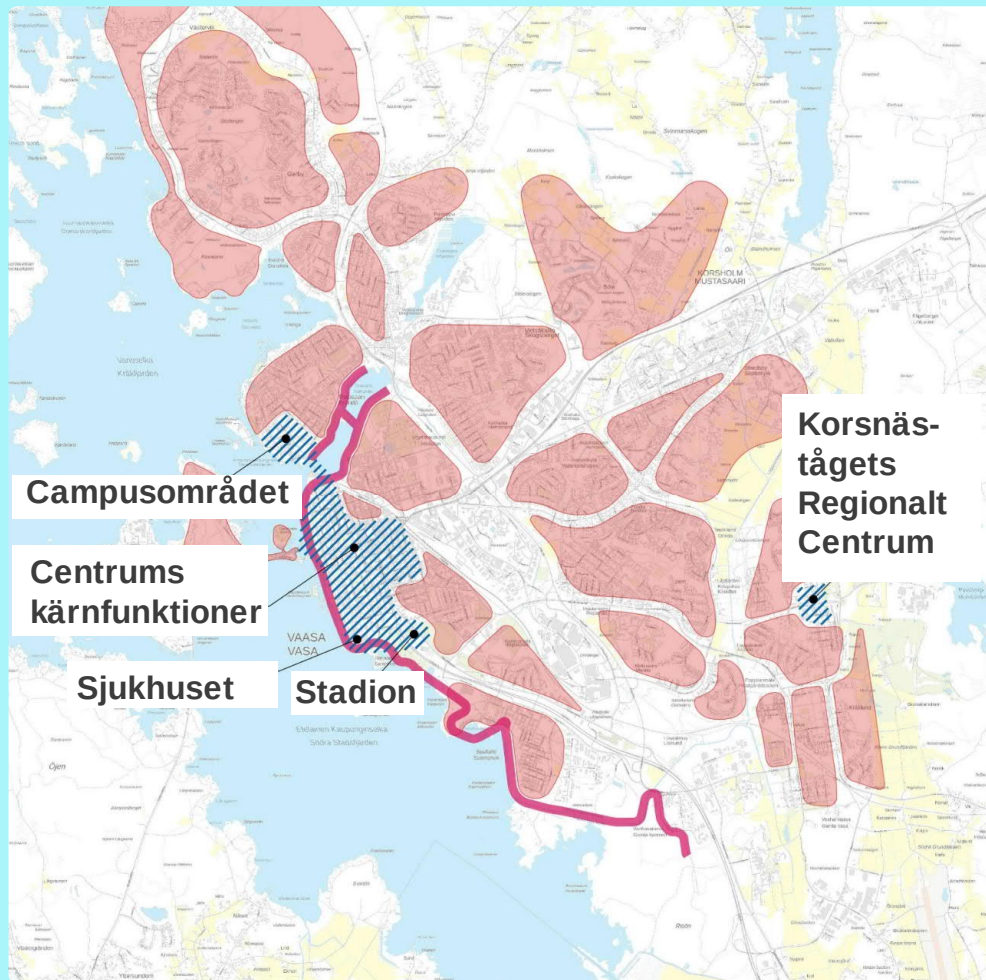
Pilotprojekt för gaturum

- För Storalånggatan har ett pilotprojekt för gaturummet planerats, där uppdelning av gaturummet på ett nytt sätt samt metoder för anpassning till klimatförändringen testas.
- Förtätade stadsområden, extrema väderfenomen samt försämrad kvalitet på vattendragen utmanar till att fundera över miljökonsekvenser och metoder för anpassning till klimatförändringen allt mera.
- Ett övergripande beaktande av vatten- och grönnätverken samt en miljö som uppmuntrar till smart mobilitet kan också skapa betydande kostnadsbesparingar och ekonomiska fördelar.



Bild 6: Trivsammare boendemiljö med dagvattenhantering i Jyväskylä, Ramboll

Gångtrafikens målområden



Kriterier för gångmiljön

Basnivå	Område för lugna färdssätt	Högklassig gångmiljö
Kanten av huvudlederna, övriga områden	Livliga gångområden utanför stadskärnan, kanten av huvudgator	Stadens centrum och de viktigaste områdescentrumen samt landskapsrutt som ska utvecklas
Trygga och smidiga gångförbindelser mellan olika funktioner - kontinuerliga rutter - tillräcklig belysning - allmän snygghet och säkerhet - basnivå för tillgänglighet - vägledning	Trygga och smidiga och komfortabla gångrutter Utöver basnivån - hastighetsbegränsning huvudsakligen 30 km/h - tillräckligt rum reserverat för gång (åtskilda färdssätt)	Attraktiv, tillgänglig, intressant och säker gångmiljö - Gång prioriteras - Specialnivå för tillgänglighet - Körhastighet enligt områdets natur 20-30 km/h - Tillräckligt rum för gång och vistelse - Beaktande av sinnevärlden - Högklassig belysning och vägledning - trivsamt Landskapsrutt som ska utvecklas

Specialnivå för tillgänglighet

- Som objekt på specialnivå rekommenderas följande objekt:
 - Gågatumiljöer
 - Centrumområden, där det finns offentlig service
 - Områden med service för personer med funktionsnedsättning och äldre samt social- och hälsovårdsservice
 - Hållplats- och terminalområden för offentlig trafik
 - Lek- och idrottsplatser, där alla användare har beaktats
 - Tillgängliga rutter på rekreationsområden
- Beaktande av olika användargrupperns begränsningar
 - t.ex. kantstödslösningar vid övergångsställen, ljudsignaler vid trafikljus, vägledande ränder, signalplattor, färgkontraster, jämnhet, rastplatser.
 - Iakttagande av de tekniska anvisningarna och användarorienterad planering.

Källa: Invalidförbundet



Basnivå för tillgänglighet

- Till basnivån hör alla de andra områden där anvisningar inte ges för objekt på specialnivå. Tillgänglighetens basnivå innebär kvalitet, tillgänglighet och säkerhet såväl inom planering och byggande som vid underhåll av en färdig miljö.
- Olika användares behov beaktas på basnivån i mån av möjlighet, men speciallösningar ingår inte i det här. Då är till exempel beaktande av synskadade personer med ledarplattor på trafikrutter inte nödvändiga.

Källa: Invalidförbundet



Landskapsrutt som ska utvecklas

- En så mångsidig sinnevärld som möjligt erbjuds
 - En trivsamt och lummig miljö, vattendrag
 - Lugn och åtskild från biltrafiken
 - Fåglarnas såg, vattenljud, blad som prasslar...
- Gångbanan separeras på en huvudrutssträcka för cykling från cykeltrafiken med beaktande av miljövärden och historiska värden.
- Ur fotgängarens synvinkel är det behagligare om cykeltrafiken inte använder samma rum som fotgängarna.
- Sätt att skilja dem åt kan vara till exempel en bred stenrand eller en trädrad



Foto: Kalle Vaismaa



Åtgärder

V A S A .

Toteutusprosessi

39

Åtgärd	Tidtabell	Ansvarspart
Gång- och cykeltrafikens andel av investeringarna är ca 20 % av kommunteknikens alla investeringar	från 2023 fortgående	Kommuntekniken, ekonomi- och strategidirektören
Utvecklande av en alliansmodell för cykeltrafiken	2022 ->	Kommuntekniken, ekonomi- och strategidirektören
Övervakning och utnyttjande av till buds stående projektfinansiering	Fortgående	Information om finansieringsmöjligheter cyklingskoordinator. Sökandeparten överenskoms från fall till fall.
Ändringar i planer och förankring av planeringsanvisningar	2022 ->	Planläggningen, kommuntekniken och fastighetssektorn
Ökat samarbete med föreningarna (jfr. Joensuu)	2022	Cyklingskoordinator

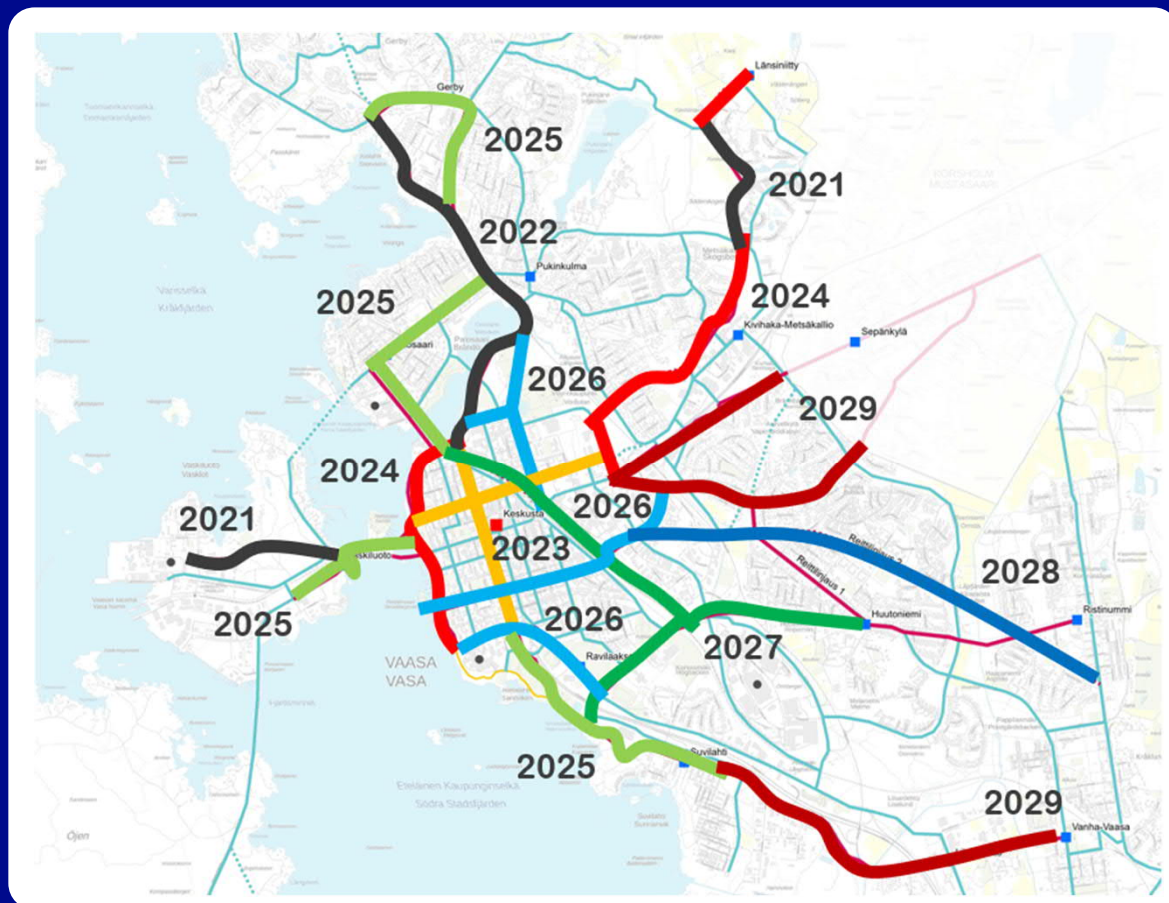


Infrastruktur och underhåll

- Utvecklande av huvudcykelrutterna
- Utvidgning av gågatan
- Cykelfält på Vasaesplanaden
- Utvecklande av cykelvägar på landsvägar
- Högklassigt underhåll
- Utvecklande av tillfälliga trafikarrangemang

Huvudcykelvägar 1/4: Tidtabell och ansvarspart för utvecklandet av huvudcykelvägarna

41



På bilden har tidtabellen för utvecklandet av huvudcykelvägarna illustrerats. Ärendet har presenterats närmare i tabellerna i de följande diorna. Kommuntekniken svarar för utvecklandet av huvudcykelrutterna.

Huvudcykelvägar 2/4: Åtgärdstabell

42

Åtgärd	Objekt	Genomförande-beredskap	Genomförandetid	Kostnadskalkyl €
Cykelbana och cykelgata	Gerby kvalitetskorridor/Metvikens strand och Villagatan	Gatu- och byggplanen färdig 12/2021	2022	1,2 miljoner
Förbättrande av huvucykelväg	Rådhusgatan på sträckan Sandviksgatan – Bangatan (Träskgatan)		2023	0,64 miljoner
Byggande och förbättrande av ny huvudcykelväg	Sandögatan/Verkstadsgatan på sträckan stranden – Mejerigatan		2024	0,96 miljoner
Förbättrande av huvudcykelväg	Strandrutten på sträckan Träskgatan – Sandviksgatan		2024	0,5 miljoner
Byggande av huvudcykelväg	Västerängsrutten på sträckan Smedsbyvägen – Pohjologatan		2024	1,62 miljoner
Förbättrande av huvudcykelväg	Brändövägen Wolffskavägen		2025	0,815 miljoner
Förbättrande av huvudcykelväg	Alskatvägen (staten) – Gerby strandväg		2025	2,75 miljoner
Förbättrande av huvudcykelväg	Blå vägen på sträckan Träskgatan – Strandgatan, Vasklot, Motorgatan		2025	0,43 miljoner
Förbättrande av huvudcykelväg	Strandrutten på sträckan Sunnanvik – Handelsplanaden		2025	0,6 miljoner

Huvudcykelvägar 3/4: Åtgärdstabell

Åtgärd	Objekt	Genomförandeberedskap	Genomför- andetidpunkt	Kostnads kalkyl €
Byggande av huvudcykelväg	Korsholmsesplanaden + förlängning till Smedsbyvägen		2026	1,38 miljoner
Förbättrande och byggande av huvudcykelväg	Vörågatan – Träskgatan		2026	0,755 miljoner
Förbättrande av huvudcykelväg	Sandviksgatan – Strandlandsvägen		2026	0,495 miljoner
Byggande av huvudcykelväg	Rutt invid järnvägen	Tidpunkt enligt planläggningen och annat byggande på området	2027	1,68 miljoner
Förbättrande av huvudcykelväg	Krutkällarvägen		2027	0,38 miljoner
Byggande av huvudcykelväg	Korsnäståget-Klemetsö		2028	2,58 miljoner
Förbättrande av huvudcykelväg	Sunnanvik – Gamla Vasa		2029	1,075 miljoner
Förbättrande av huvudcykelväg	Klemetsö – Smedsbyvägen (Korsholm)		2029	0,6 miljoner
Förbättrande av huvudcykelväg	Smedsby		2029	0,95 miljoner



Foto: Laura Pöllänen, Sitowise

Huvudcykelvägar 4/4: Grunder för beräkning av kostnader för huvudcykelrutter

- Kostnads kalkylen för förbättrandet av huvudcykelvägen har beaktats breddande av cykelvägarna till tre meter, förnyande av beläggning, utvecklande av korsningsregleringarna samt åtskiljande av färdssätten med vägmarkeringar. Vid beräkningen av kostnaderna för breddning har förnyande av det bärande skiktet beaktats. Det bör beaktas att en belägningsbredd på tre meter är minimikravet för huvudcykelvägar. Det mål som ställts i Vasa stad är att i fråga om belägningsbredden för huvudrutterna eftersträva beredskap för en ökad cyklistmängd och dimensionering enligt banor i Trafikledsverkets planeringsanvisning med riktvärdet (3,5 -4 meter), vilket höjer kostnads kalkylerna i någon mån.
- Byggande av en ny högklassig huvudled för gång och cykling har dimensionerats enligt bredden 5–6 meter.
- Kostnader som uppkommer av utvecklandet av belysningen har beaktats vid utvecklandet av de nya rutterna, men inte för förbättringsobjekten

Tabell över övriga utvecklingsåtgärder inom infrastrukturen

Åtgärd	Objekt	Genomförandeberedskap	Genomförandetidpunkt	Kostnads-kalkyl €	Ansvarspart
Utvidgande av gågatan	Hovrättsplanen på sträckan Storalånggatanstationen	Gatuplanen färdig	2022	2,2 milj.	Kommuntekniken
Genomförande av cykelfält på Vasaesplanaden	Vasaesplanaden och Smedsbyvägen	Alternativa utvecklingsförslag har utarbetats	2025	Utarbetas	Kommuntekniken
Trafikregleringar vid byggarbetsplatser och under evenemang utvecklas	Hela staden		2022 ->		Trafikregleringschefen och cyklingsskordinatoren
Lillkyro och andra rutter utanför centrumområdet					
Ny gångbana + cykelväg	Hiiripeltovägen gb +cv, 1 skedet	Byggnadsplanen färdig, statsbidrag sökts 2022	2022	0,52 milj.	Vasa stad och NTM
Ny gångbana + cykelväg	Hiiripeltovägen gb+cv, 2 skedet	Vägplanen färdig, inte godkänd	2022?	0,28 milj.	Vasa stad och NTM
Ny kombinerad gb + cv	Lillkyrovägen	Vägplanen färdig, inte godkänd	2022	2,8 milj.	NTM
Ny kombinerad gb + cv	Kronvikvägen	Vägplanen nästan klar	2023 ?	1,6 milj.	Vasa stad

Utvidgning av gågatan

- För utvidgning och utveckling av Vasas promenadcentrum görs en översiktsplan utgående från delgeneralplanen för Vasa centrum. Syftet med planen är att vara en helhetsplan för utvidgandet av promenadscentrum och utvecklande av stadskärnans gatuområden och andra allmänna områden.
- Översiktsplanen gäller hela Hovrättssplanaden, omgivningen kring torget samt delvis även brandgatorna och andra centrala gatuområden i affärscentrum. Utifrån översiktsplanens principlösningar är avsikten att gå vidare till mer detaljerad planering och genomförandeplanering delområdesvis. Det är meningen att byggåtgärderna inleds år 2021 eller 2022.



Foto: Översiktsplanen för Vasa 2020

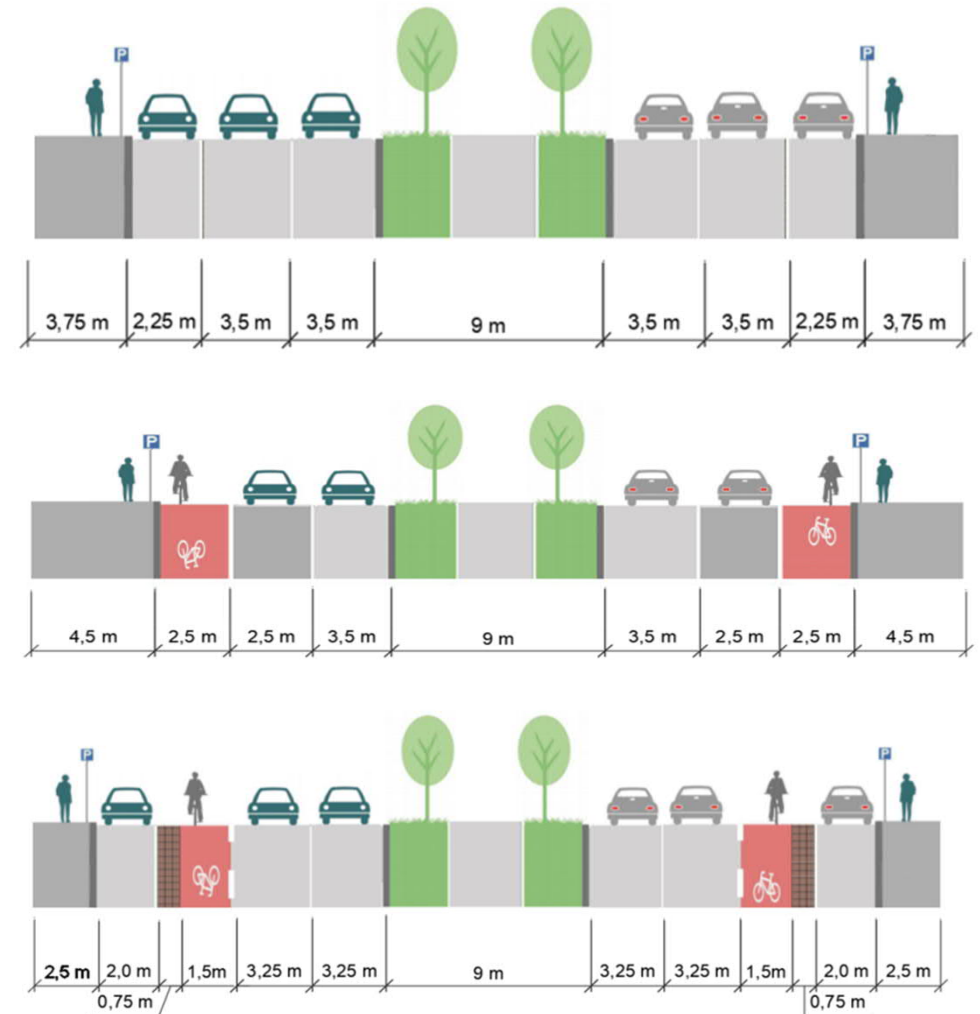
Vasaesplanaden

Nuläge och beskrivning av problem:

2 körfält i samma riktning, parkering invid gatan och gångbana på båda sidor om en grönkorridor. Biltrafikmängden på Vasaesplanaden förutsätter att cykeltrafiken åtskiljs. I nuläget är regleringen otrygg för cyklisterna, vilket gör att en stor del av cyklisterna använder trottoaren för cykling. Det här skapar en känsla av otrygghet för fotgängarna. Nedan har två alternativ för reglering av cykeltrafiken presenterats. I anslutning till utvecklingsarbetet föreslås att gångmöjligheterna förbättras på esplanadområdet i mitten.

Utvecklingsalternativ 1: I tvärsektionen för Vasaesplanaden finns på linjeavsnittet utöver cykelfält eller en cykelväg på båda sidorna om gatan antingen ett körfält och parkering invid gatan eller två körfält, men ingen parkering. Parkeringen invid gatan alternerar med ett extra körfält/svängfält enligt behov. Cykelfälten kan genomföras också som en trenivålösning. I tvärsektionen uppfylls cykelfältens målbredd och trottoarerna blir tillräckligt breda.

Utvecklingsalternativ 2: I tvärsektionen för Vasaesplanaden anpassas det nuvarande antalet körfält och parkering invid gatan. Utrymmet för cykelfältet tas genom att göra trottoarerna och körfälten smalare. I tvärsektionen beaktas dörröppningsutrymme mellan parkeringen och cykelfältet. Rekommenderad sänkning av hastighetsbegränsningen till 30 km/h. I fråga om cykelfältets bredd måste man pruta på riktvärdena i Trafikledverkets planeringsanvisning, varför alternativ 1 är ett rekommendabelt alternativ.



Sommarskötsel och underhåll

- Sandningssanden avlägsnas så snabbt som möjligt då den snö- och isfria perioden börjar, om sandning har använts som vinterskötselmetod. Lös sand är en olägenhet i cykeltrafiken och är speciellt farlig i kurvor och nedanför backar. Lös sand ger också ett ostädat intryck och ger upphov till dammolägenheter. För minskande av olägenheterna används vattning i samband med sandborttagningen. På byggda områden används vid avlägsnandet av sanden en insamlade arbetsmaskin. Sandningsmaterialet kan borstas ned i slänten, om det inte innehåller skräp. Från de viktigaste lederna borstas vid behov skräp, ris, löv m.m. på sommaren. På våren fortsätter borstningen på cykeltrafiklederna tillräckligt länge, så att de hålls fria från sand och damm.
- För att säkerställa cykeltrafikledernas skick ska väghållaren göra ett ombelägningsprogram för beläggning av cykeltrafikleder på motsvarande sätt som för körbanorna. Ombelägningsprogrammet för lederna kan intas i samma program som beläggningen av körbanor. För programmet ska väghållaren ha en inventerad kunskap om de cykeltrafikleder som hen ansvarar för och deras skick.

(Trafikledsverket 2020: Anvisning för planering av cykeltrafiken s. 215)



Vinterunderhåll

Kriterierna för vinterunderhåll har definierats i stadens egen regi och de tillämpas redan för den vinterunderhållsentreprenad som konkurrensutsätts för åren 2021—2024. Indelningen av gator i olika skötselklassområden kan granskas på adressen: <https://geoinfo.vaasa.fi/sovellukset/pyorailykartta/> . Dessutom håller man på att skapa en superklass för underhållet, vars genomförande ansluts till alliansmodellen som är under beredning.

Tabell 1: Vaasa stads vinterunderhållskrav för åren 2021—2024 (+ 2 års option)

Gator	Plogning (lös snö)	Avlägsnande av snömodd	Åtgärdstid för plogningen från larmet	Åtgärdstid för halkbekämpning från larmet
Klass I	4 cm	3 cm	2 h	
Klass II	5 cm	5 cm	3 h	
Klass III	5 cm	5 cm	8 h	
Lättrafikleder				
A-klass	2 cm	2 cm	2 h	2 h
B-klass	4 cm	4 cm	6 h	4 h

Viktighetsordning för underhållsåtgärder på trafikleder

1. Lättrafikleder i A-klassen/ Gator i klass I
2. Lättrafikleder i B-klassen / gator i klass II
3. Gator i klass III

Service

- Utvecklande av cykelparkeringen
- Planering och genomförande av skyltningen på huvudcykelvägarna
- Planering av utvidgande av serviceutbudet



Åtgärdstabell för utvecklande av servicen

Åtgärd	Tidtabell	Kostnads kalkyl €	Ansvarspart
Situationen för den offentliga cykelparkeringen kartläggs och en mer detaljerad utvecklingsplan görs upp	2022		Kommuntekniken
Utvecklande av cykelparkeringen vid tre objekt	2022	71 500	Hussektorn
Fastigheterna uppmuntras till smarta energival och -lösningar i anslutning till färdssätten (t.ex. cykelparkering, varucyklar. En del av en mer omfattande åtgärd inom programmet för hållbara färdssätt)	2022		Cyklingskoordinatören Sakkunniga Kommunikationsservicen
Planering och genomförande av skyltningen på huvudcykelvägarna	2022-23	700 000	Kommuntekniken
Planering av utvidgandet av serviceutbudet (t.ex. stadscykel)	2026		Kommuntekniken

Cykelparkering 1/3: Vasa stads parkeringspolitik

- I Vasa har en parkeringspolitik godkänts 2018, i vilken ingår rekommendationer för cykelparkeringsnormer.
- Cykelparkeringen bör planeras så att avståndet till den plats där cyklister ska uträtta ärenden blir så kort som möjligt
- Vid dimensioneringen av cykelplatserna och i bestämmelserna om dem borde såväl kortfristig parkeringsbehov som långfristig förvaringsbehov beaktas, exempelvis med tanke på vinterförvaring
- Enligt Vasa stads byggnadsordning bör två cykelplatser per bostad anläggas. I byggnadsordningen föreskrivs också att behovet av förvaring för färdmedel bör beaktas på rad- och flervåningshusområden.
- I anslutning till offentligt byggande och affärsbyggande bör tillräckligt med platser för cyklar och andra färdmedel anläggas.
- En del av cykelplatserna ska enligt byggnadsordningen ha tak
- Bestämmelser om cykelplatser ska i fortsättningen ingå i samtliga detaljplaner. Som utgångspunkt för beaktandet av cykelparkeringen används nedanstående rekommendationsnormer.

Riktlinje/rekommendationsnormer för cykelparkeringen: 2 Bostadshus 1 cp/30 m vy + lika mycket mot väder skyddat förvaringsutrymme

Studentbostäder 1 cp/20 m vy + lika mycket mot väder skyddat förvaringsutrymme

Kontor och affärer 1 cp/50 m vy

Allmänna byggnader 1 cp/50 m vy eller 1 cp/elev eller 0,5 cp/anställd eller besökare

Särskild uppmärksamhet bör fästas vid cykelparkeringens kvalitet. Cykelparkeringsplatser bör i detaljplanen även anvisas vid stationer och betydande busshållplatser, sport- och idrottsplatser samt hotell och restauranger.

- I Trafikledsverkets anvisning (18/2020 Pyöräliikenteen suunnittelu, luku 7) finns en mer detaljerad anvisning om placering, dimensionering, bedömning av utrymmesbehov, kvalitetskrav vid olika placeringar och val av cykelställ.

Cykelparkering 2/3:

Anslutningsparkering för cyklar

- Genom att satsa på arrangemang för anslutningsparkering för cykeltrafik kan man förbättra kollektivtrafikens tillgänglighet och konkurrenskraft.
- En cykelparkering inomhus eller under tak stöder ökningen av cykeltrafik året runt
- Som anslutningsobjekt är de populäraste kollektivtrafikterminaler, linjernas ändstationer, livliga busshållplatser speciellt byteshållplatser för stamlinjerna och snabbturshållplatser samt beroende på läget och markanvändningen vanliga landsvägshållplatser.
- Vid kartläggningen i samband med utarbetandet av Vasas parkeringspolitik konstaterades
 - störst är bristen på cykelparkering vid torget och i promenadcentrum samt resecentrets omgivning.
 - I resecentrets omgivning konstaterades att det finns behov av högklassig och eventuellt avgiftsbelagd cykelparkering.
 - På torget och i promenadcentrum var antalet cykelparkeringsplatser år 2018 ca 550 st. Behovet av cykelparkering är emellertid mycket större där.

Vid planeringen av dimensioneringen för anslutningsparkering för cyklar kan RT-anvisningen (Polkupyörien pysäköinti ja säilytys RT-kort 98-11207) utnyttjas.

Funktion, område eller byggnadstyp	Rekommenderad dimensionering enligt RT-anvisningen
Viktiga busshållplatser	10 platser
Kollektivtrafikhållplatser och terminaler	20-30 % av det dagliga passagerarantalet

Utarbetande av en utvecklingsplan för cykelparkering

- Antalet offentliga cykelparkeringsplatser (centrum, områdescentrum, busshållplatser) kartläggs och strävan är att föra in uppgifterna i en öppen databas.
- Med utgångspunkt i anvisningarna för kvalitetsnivå ovan och kartläggningen utarbetas en utvecklingsplan för cykelparkeringen.
- Ansvarspart är Kommuntekniken

Utvecklande av cykelparkeringen vid tre objekt

- År 2022 utvecklas cykelparkeringen vid tre objekt: totalt 263 platser inklusive ett låsbart förvaringsutrymme för 8 elcyklar med laddningsställe.
- Objekten är
 - Isolahden koulu
 - Sampo campus
 - Simhallen
- Ansvarspart Hussektorn
- För projektet har understöd sökts från Transport- och kommunikationsverket Traficoms investeringsprogram för gång och cykling



Planering och genomförande av skyltningen av huvudcykelvägar

- Genomförande 2022 — 2023
- Längden på rutten som ska skyltas: 50 kilometer
- Skeden
 - Översiktsplan för vägledning
 - Byggnadsplanering
 - Genomförande
- För projektet har understöd sökts från Transport- och kommunikationsverket Traficoms investeringsprogram för gång och cykling





Kommunikation och mobilitetsstyrning

- Mobilitetsstyrning:
 - Arbetsplatser
 - Fastigheter
 - Skolor
- Aktiv kommunikation om aktuella ämnen
- En cyklingskarta utvecklas

Mobilitetsstyrning

- Mobilitetsstyrning innebär främjande av smart mobilitet bland annat genom rådgivning, marknadsföring, mobilitetsplanering samt koordinering och utvecklande av servicen.
- Ett centralt mål för mobilitetsstyrningen är att få olika aktörer att påverka till exempel de egna anställdas eller kundernas mobilitet. Sådana aktörer är till exempel arbetsplatser, skolor, service och evenemangsarrangörer
- Arbetet med mobilitetsstyrning som siktar till att öka gång- och cykeltrafiken är det bra att koppla samman som en del av annan hållbar utveckling.

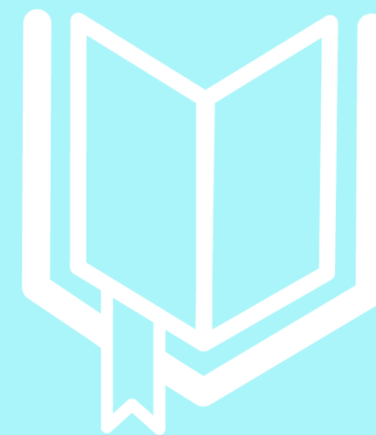
Åtgärd	Tidtabell	Ansvarspart
Utvecklande av Vasa stads resor till och från jobbet och regionens företags resor till och från jobbet	2022	Personalservicen Koordinatorn för programmet för hållbara färdssätt
Årsplan för kommunikation om hållbara färdssätt/Främjande av medvetenheten om hälso- och miljöpåverkan	2022	Cyklingskoordinatorn Sakkunniga Kommunikationsservicen
Främjande av gång och cykling i skolorna - Cykelkörkort - Kommunikation till föräldrar och skolelever som uppmuntrar till cykling bl.a. skolstafettkarneval - Säkerställande av en möjlighet att röra sig tryggt och smidigt under skoldagen	Fortgående	Områdesrektorn Cyklingskoordinatorn
Park som kolsänka för hållbara färdssätt	2022— 2023	Kommunteknik

Kommunikation

- Kommunikation sker aktivt i aktuella ärenden som ansluter sig till utvecklandet av gång och cykling.
- Inom kommunikationen fästs speciell uppmärksamhet på kommunikation om tillfälliga lösningar samt produktionen av åtkomlig information om tillgänglighet.
- Information i anslutning till cykling finns sammanställd på Vasa stads sidor: <https://www.vaasa.fi/sv/bo-och-lev/trafik-och-gator/cykling/>
- Smart mobilitet i Vasaregionen finns på adressen <https://www.vasek.fi/smart/>

Åtgärd	Tidtabell	Ansvarspart
Kommunikation om aktuella utvecklingsåtgärder och tillfälliga trafikregleringar	Fortgående	Kommunikationen
Vasa stads cyklingskarta utvecklas	Fortgående	Cyklingskoordinatörn





Uppföljning

V A S A .

Uppföljningsplan

Mätare	Källa	Nuvarande nivå	Mål
Genomförda åtgärder.	Programmet för främjande av gång och cykling.		Åtgärder genomförs inom tidtabellen enligt planen.
Uppföljning i realtid av trafikprestationer och koldioxidutsläpp i trafiken.	Projektet Vasas trafik 202X.	Beskrivning görs inom projektet trafik 202X.	Gång- och cykeltrafikens andel av färdsattnen ökar. Cykeltrafikens andel av färdsattnen år 2030 20%. Utsläppen från trafiken minskar.
Olycksstatistik	iLiitu	2020 statistikfördes 8 st. fotgängar- och cykeltrafikolyckor som ledde till personskador	Uppdateras efter att den nationella trafiksäkerhetsplanen blivit färdig.
Årlig uppföljning av investeringsandelen för gång och cykling	Kommunteknikens budget	2021 Gång- och cykeltrafikens andel av investeringarna ca 3 % av alla Kommunteknikens investeringar.	Gång- och cykeltrafikens andel av investeringarna år 2022 ca 11 % och från år 2023 20 % av alla Kommunteknikens investeringar.
Tillgänglighetskartläggningar		Kartläggningar görs med hjälp av sommarjobbare årligen	År 2030 på ett område med en högklassig gångmiljö en miljö som motsvarar specialnivån för tillgänglighet
Nöjdheten med möjligheten att röra sig på ett hållbart sätt i Vasa	Nöjdhetsenkät		Nöjdheten ökar

Bilagor

Bilaga 1: Målnät för cykling

**Bilaga 2: Preciserad nätverksplan för
cykling i centrumområdet**

Bilaga 3: Målområden för gång

Bilaga 4: Resultat av enkätundersökning

Program för främjande av gång och cykling

- Utkast till rapport 11/2021



V A S A .