



PROGRAM FÖR ATT FRÄMJA CYKELTRAFIKEN I BORGÅ 2020

Godkänd av stadsutvecklingsnämnden 18.8.2020
Gödkänd av stadsstyrelsen 7.9.2020

INLEDNING

Borgå har långa traditioner som en cykelstad. Ryktet som cykelstad beror dock närmast på traditioner inom tävlingscykling, och vardagscykling är inte så vanligt i dag som man på grund av stadsstrukturen kunde tänka sig. Enligt Borgå stads strategi ska Borgå bli en stad med fungerande vardagscykling där det är lätt att cykla till arbetet, affärer och hobbyer. Enligt strategin främjar staden cykling året runt och investerar i nya cykelleder. Gång- och cykeltrafiken har blivit ett av de strategiska fokusområdena också i andra program som styr stadens verksamhet, så som klimatprogrammet, idrottsprogrammet och stadens personalprogram.

Cykling är ett naturligt sätt att röra sig i Borgå, eftersom avstånden är i regel korta. Cirka 60 % av stadens invånare bor inom tre kilometer och över 70 % inom fem kilometer från Borgå torg. Enligt en riksomfattande undersökning om persontrafiken (2016) är andelen cykeltrafik i Borgå endast 9 % (inom den tätbebyggda stadsbebyggelsen 10 %). Enligt undersökningen görs det inom stadsbebyggelsen över 20 000 korta (under 3 km) resor med personbil dagligen. Cykling är alltså ett mycket relevant färdssätt på en stor del av resorna till arbetet, skolan, affärer och hobbyer.

Stadens invånarantal har vuxit i jämn tak från 1950-talet och staden strävar efter tillväxt också i fortsättningen. I en stad som växer måste trafiksystemet utvecklas på ett balanserat sätt genom att möjliggöra alla färdssätt och med beaktande av de olika användargruppernas behov. På det sättet är resurserna för utveckling av infrastrukturen rimliga. Den ökande cykeltrafiken kan till exempel minska behovet av tunga infrastrukturprojekt och på det sättet hämta besparingar för staden.

Genom att främja gång- och cykeltrafiken är det möjligt att uppnå också stora hälsoeffekter. I en utredning som gjordes år 2014 uppskattades att en ökning av gång- och cykeltrafiken med endast 10 % skulle kunna medföra årliga besparingar på cirka två miljoner euro bara genom minskad dödlighet till följd av hälsoeffekterna från det aktiva färdssättet.

ANALYS AV NULÄGET

HUR BORGÅBOR RÖR SIG I DAG

Enligt den riksomfattande undersökningen om persontrafiken (2016) görs var tionde resa inom stadsbebyggelsen i Borgå med cykel. Dessutom görs 6 % av interna resor inom övriga Borgå (byarna och glesbygden) och 3 % av resorna mellan övriga Borgå och stadsbebyggelsen med cykel. **Detta betyder cirka 8 600 resor med cykel dagligen.**

Det finns potential för att öka antalet resor med cykel, eftersom en mycket stor del av under 5 kilometers (och 1–2 kilometers) resor görs med personbilar.

Inom stadsbebyggelsen i Borgå görs med personbil

- över 13 000 dagliga resor som är 0–2 km
- över 8 000 dagliga resor som är 2–3 km
- över 9 500 dagliga resor som är 3–5 km

→ **Med personbilar görs dagligen över 30 000 resor som är under 5 km**

Kaupunkitaajaman sisäiset:

76 000 matkaa/vrk

🚶 🚲 🚗 🚊 🚘 muu

35 10 2 52 1 (%)

muun Porvoon sisäiset:

8 000 matkaa/vrk

🚶 🚲 🚗 🚊 🚘 muu

37 6 3 46 8 (%)

Keskustaajaman ja muun

Porvoon väliset:

17 000 matkaa/vrk

🚲 🚗 🚊 🚘 muu

3 9 84 2 (%)

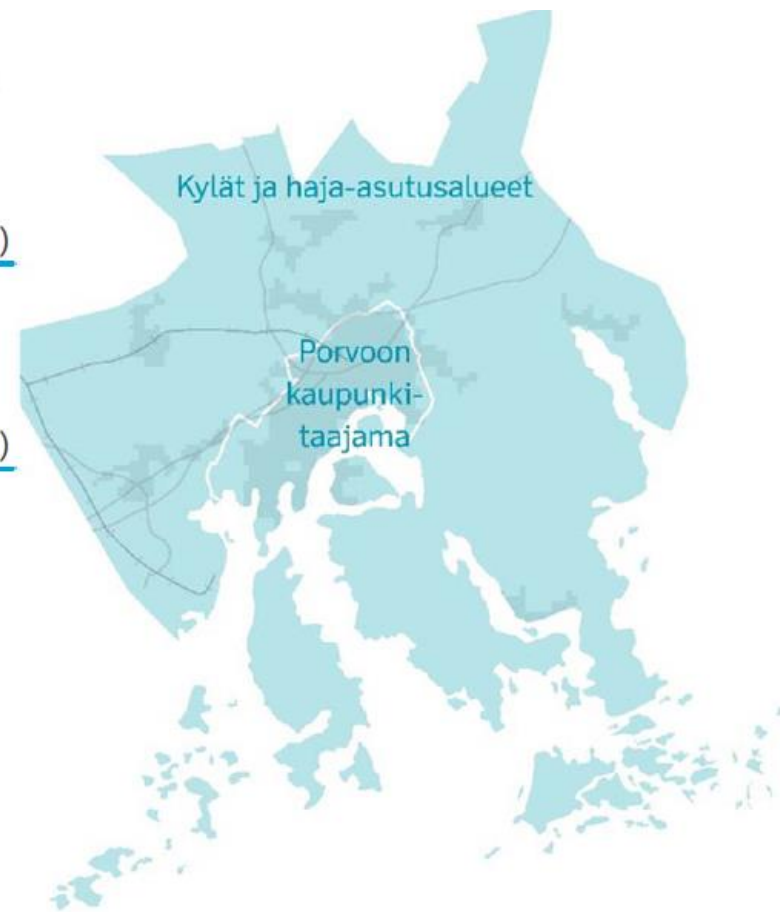
matkat kaupungin

ulkopuolelle:

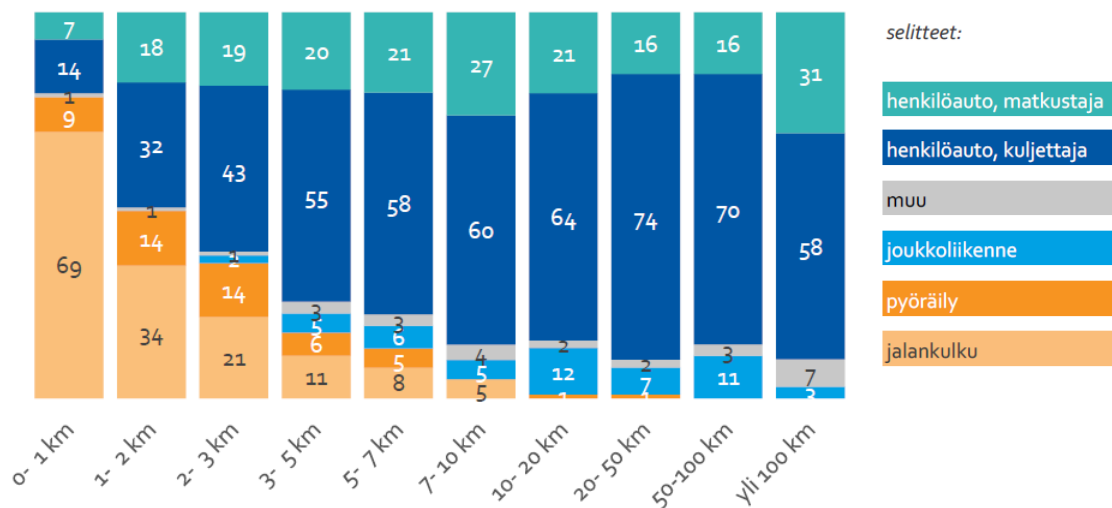
18 000 matkaa/vrk

🚗 🚊 🚘 muu

9 90 1 (%)



Kulkutapaosuudet matkan pituuden mukaan (prosenttia pituusluokan matkoista).



BEFOLKNING

Borgås invånarantal vid slutet av år 2018 var 50 290.

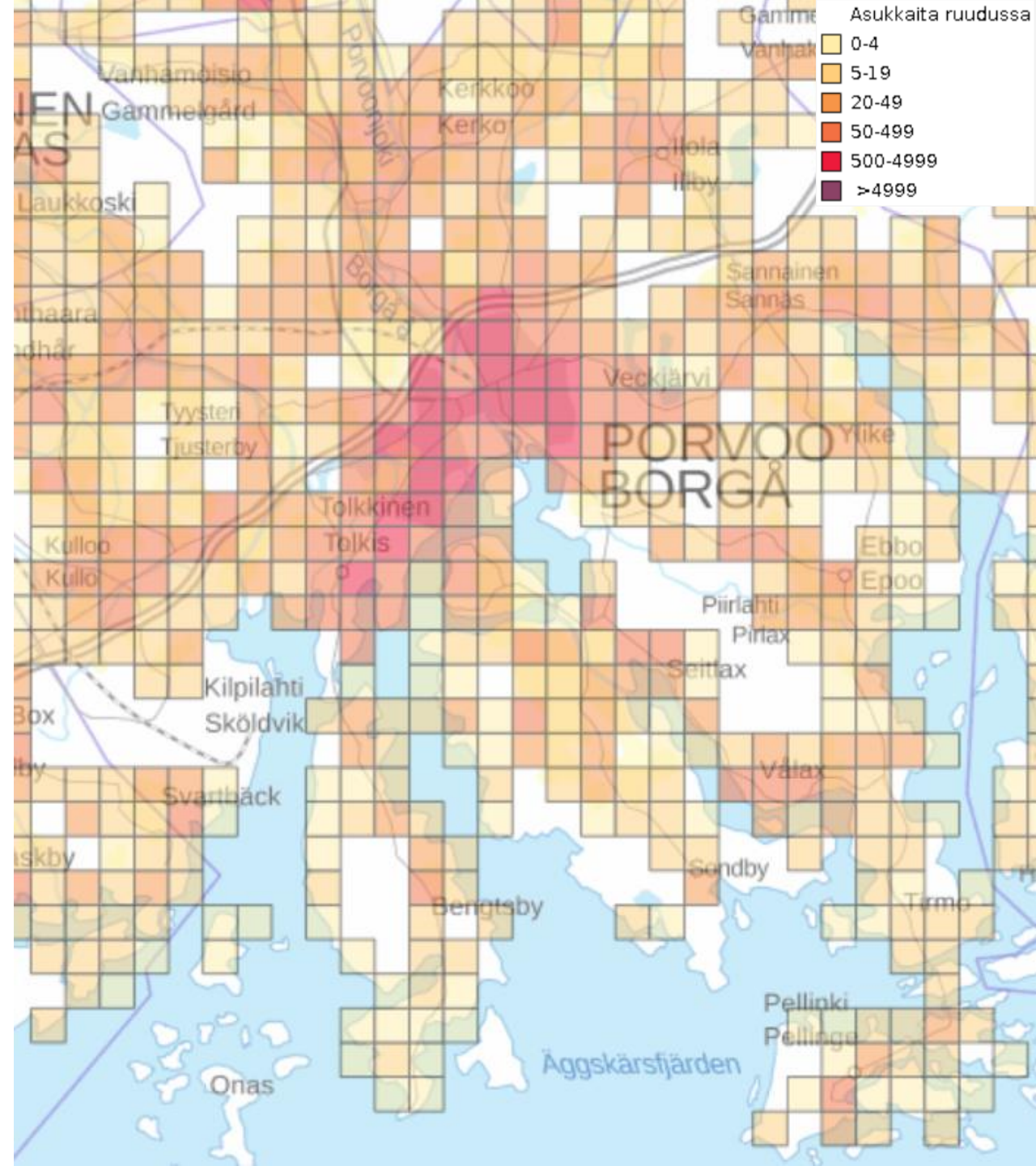
75 % av invånarna bor inom stadsbebyggelsen och 25 % i byar och den övriga glesbygden

57 % (28 600) av borgåborna bor inom 3 km från torget

71 % (35 700) av borgåborna bor inom 5 km från torget

82 % (41 000) av borgåborna bor inom 8 km från torget

→ **Trots bybebyggelsen koncentreras invånarna inom ett kort avstånd från centrum**



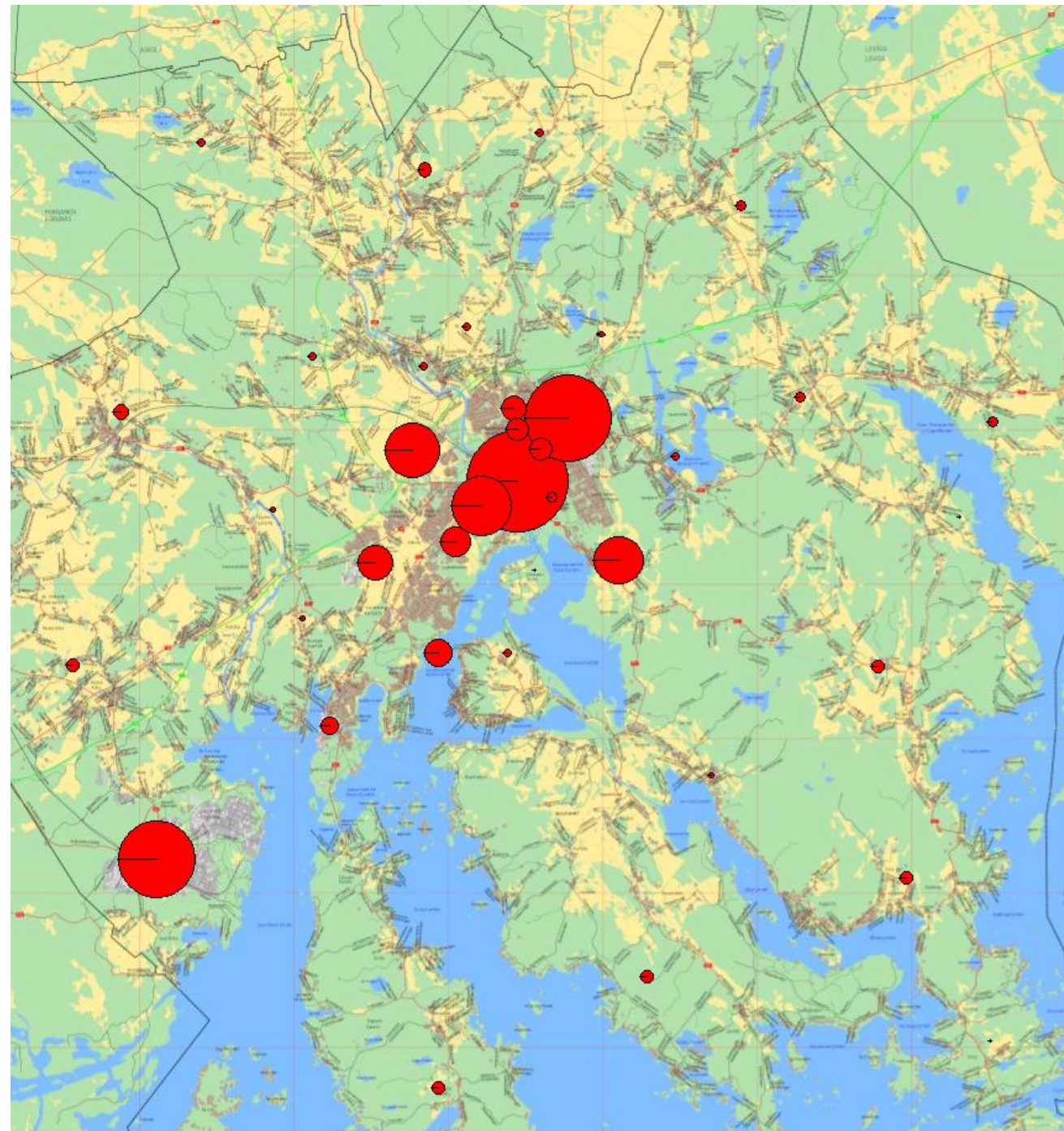
ARBETSPLATSER OCH ARBETSRESOR

I Borgå finns ca 20 500 arbetsplatser. De viktigaste arbetsplatsområdena finns i centrum, Östermalm och Sköldvik.

Av dem som arbetar i Borgå [1]

- bor 70 % i Borgå
- bor 11 % i grannkommuner
- bor 10 % i Helsingforsregionen

Nästan en femtedel av borgåbor som är i arbetsför ålder arbetar i Helsingforsregionen. [1]



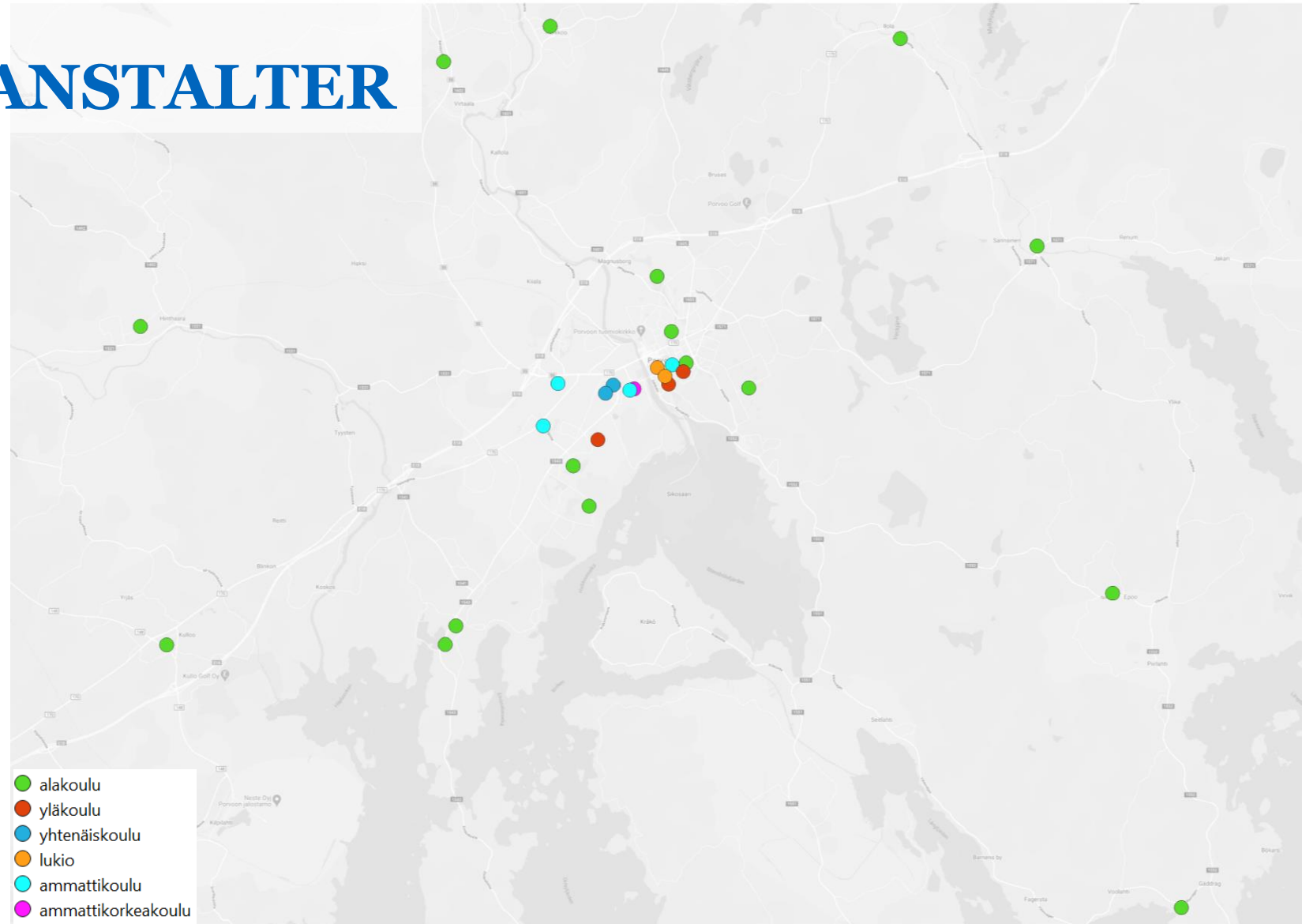
SERVICENÄT SKOLOR OCH LÄROANSTALTER

Det finns 12 finsk- och 8 svenskspråkiga lågstadieskolor i Borgå. Av dem finns 9 utanför stadsbebyggelsen i byar.

Det finns totalt 5 högstadieskolor som alla finns inom stadsbebyggelsen.

Både det finsk- och det svenskspråkiga gymnasiet finns i centrum.

Yrkesskolan har verksamhetsställen både i centrum och i västra delen av stadsbebyggelsen. Yrkeshögskolan finns på västra åstranden.



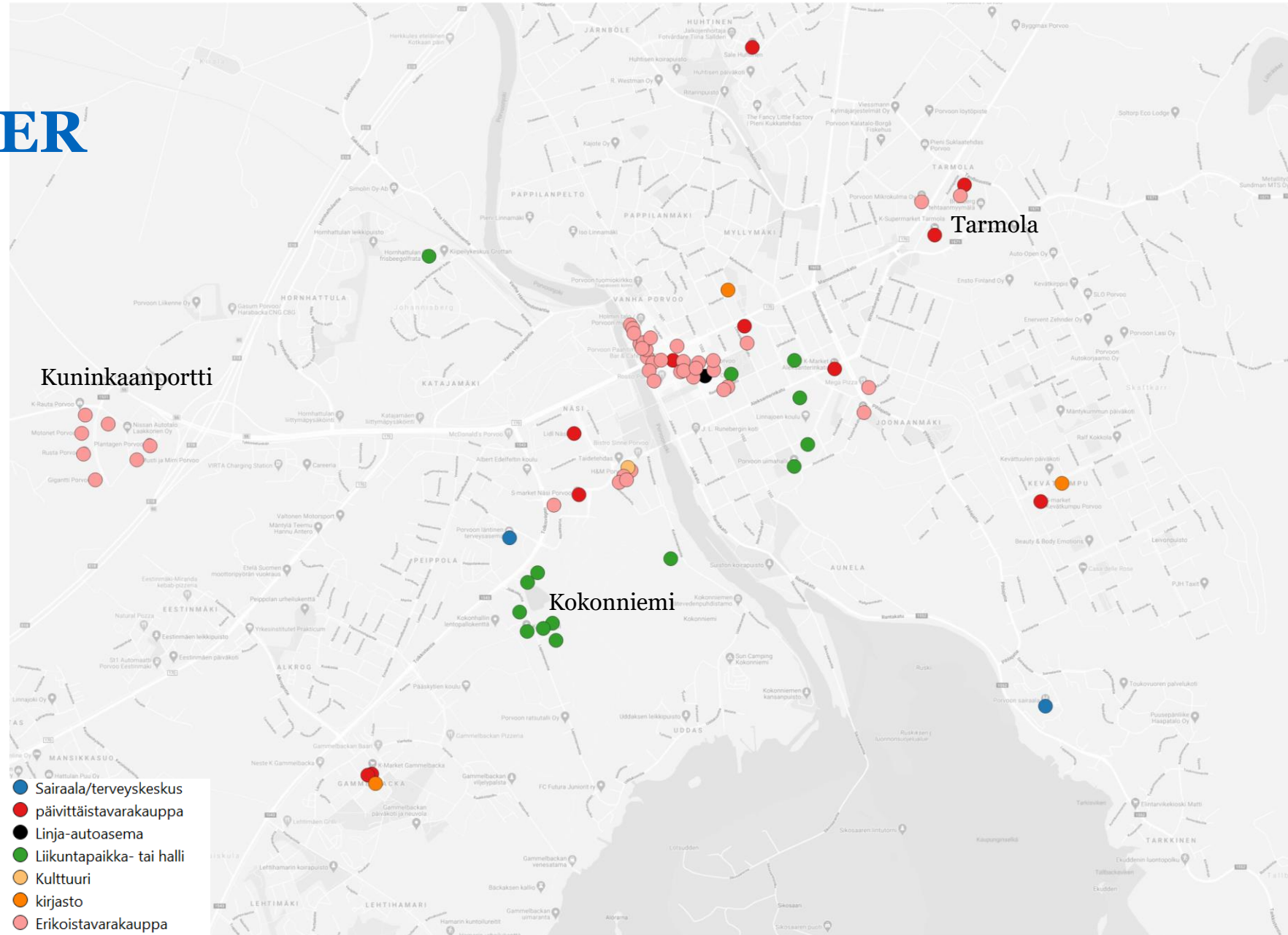
SERVICENÄT ÖVRIGA TJÄNSTER

Servicen koncentreras i centrum eller i närheten av centrum. Avståndet från Borgå centrum till Östermalm är ca 1,5 km och till Kungsporten ca 4 km.

Det finns dagligvarubutiker i centrum, på västra åstranden och i Östermalm samt i bostadsområdena Vårberga, Huktis, Gammelbacka och Haiko.

Koncentrationer av specialaffärer finns närmast i centrum, på västra åstranden (Konstfabriken) och i Kungsporten.

Också i Östermalm finns specialaffärer. De viktigaste offentliga idrottshallarna och idrottsplanerna finns i Kokon och i södra delen av centrum.



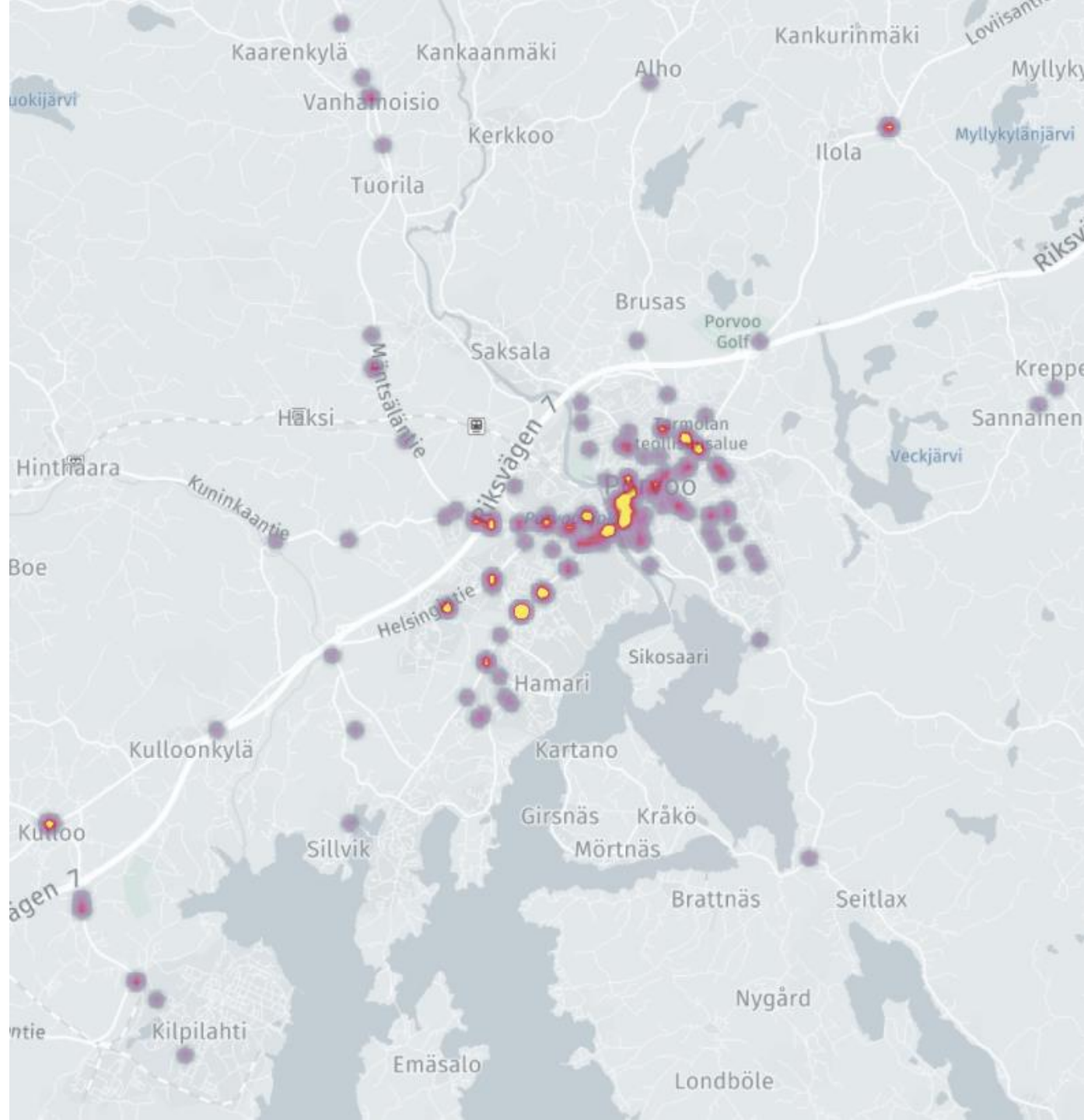
TRAFIKSÄKERHET

I Borgå har under åren 2015 - 2019 inträffat totalt 898 trafikolyckor som meddelats till polisen. Av dem ledde 213 till personskador. Det har alltså inträffat cirka 180 olyckor årligen (varav cirka 40 med personskador).

Enligt polisens statistik inträffade det endast 35 cykelolyckor på fem år. Den största delen av cykelolyckorna kommer dock vanligen inte med i statistiken, varför det på bilden visas de vanligaste olyckstyperna i cykeltrafiken. Det uppskattas att polisens statistik omfattar cirka 10 - 20 % av cykelolyckorna, närmast de allvarliga olyckorna i tätorterna och korsningsområdena.

På bilden finns en värmekarta som visar avsvängnings-, korsnings-, cykel- och gångtrafikolyckor i Borgå åren 2015 - 2019.

Enligt statistiken är centrumets korsningsområden och korsningarna vid Tolkisvägen de farligaste ställena för cyklister.



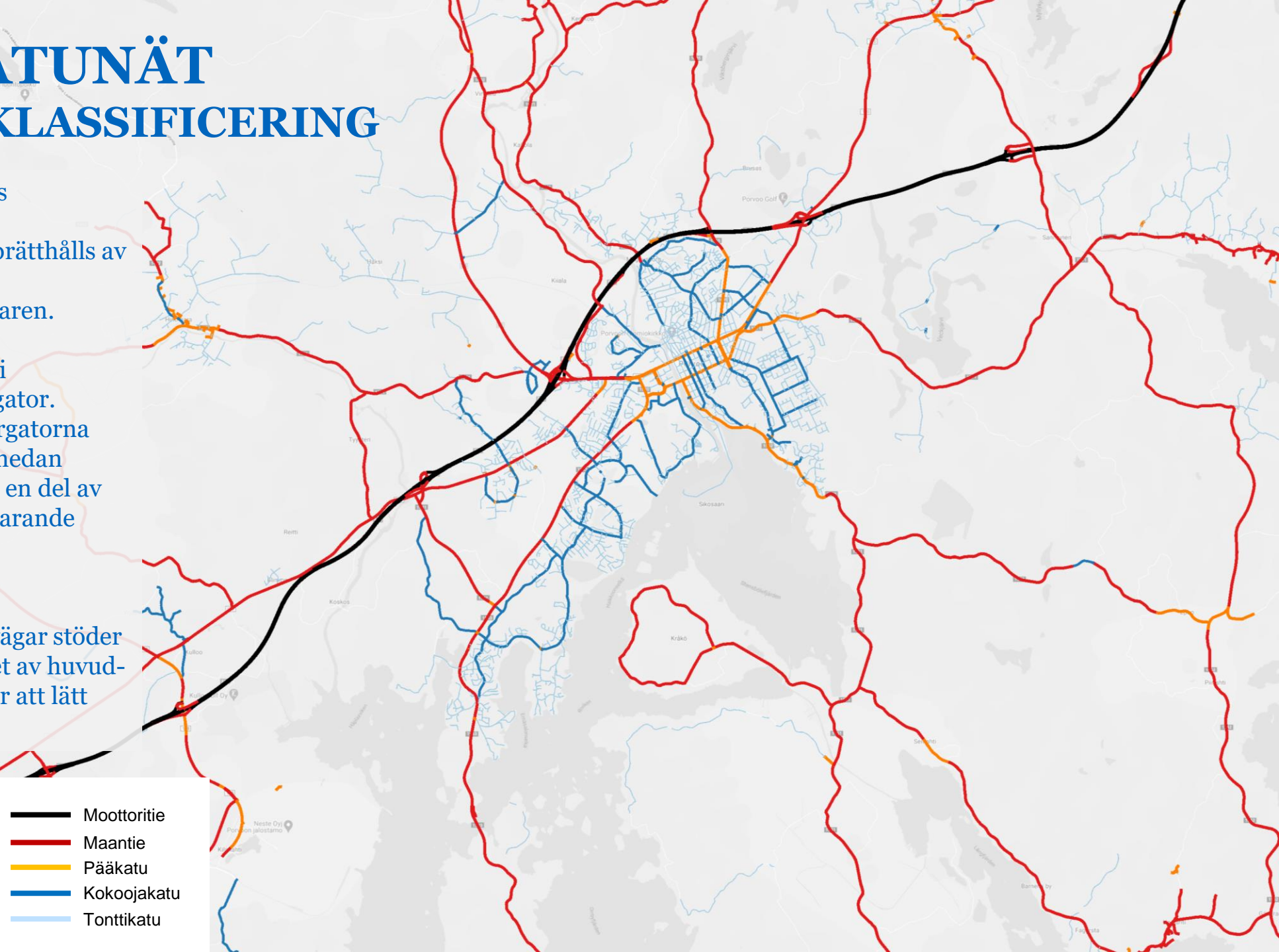
VÄG- OCH GATUNÄT

FUNKTIONELL KLASSIFICERING

På bilden visas väg- och gatunätets funktionella klassificering i Borgå. Motorvägen och landsvägarna upprätthålls av staten och Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland är vägghållaren.

Stadens gatunät har klassificerats i huvudgator, matargator och tomtgator. Huvudgatorna och en del av matargatorna förmedlar trafiken mer effektivt, medan trafiken på nätet av tomtgator och en del av matargatorna är lugnare. Den nuvarande funktionella klassificeringen är ändamålsenlig.

Borgås huvudsakliga nät av cykelvägar stöder sig med några få undantag på nätet av huvud- och matargator, vilket är viktigt för att lätt kunna orientera sig.

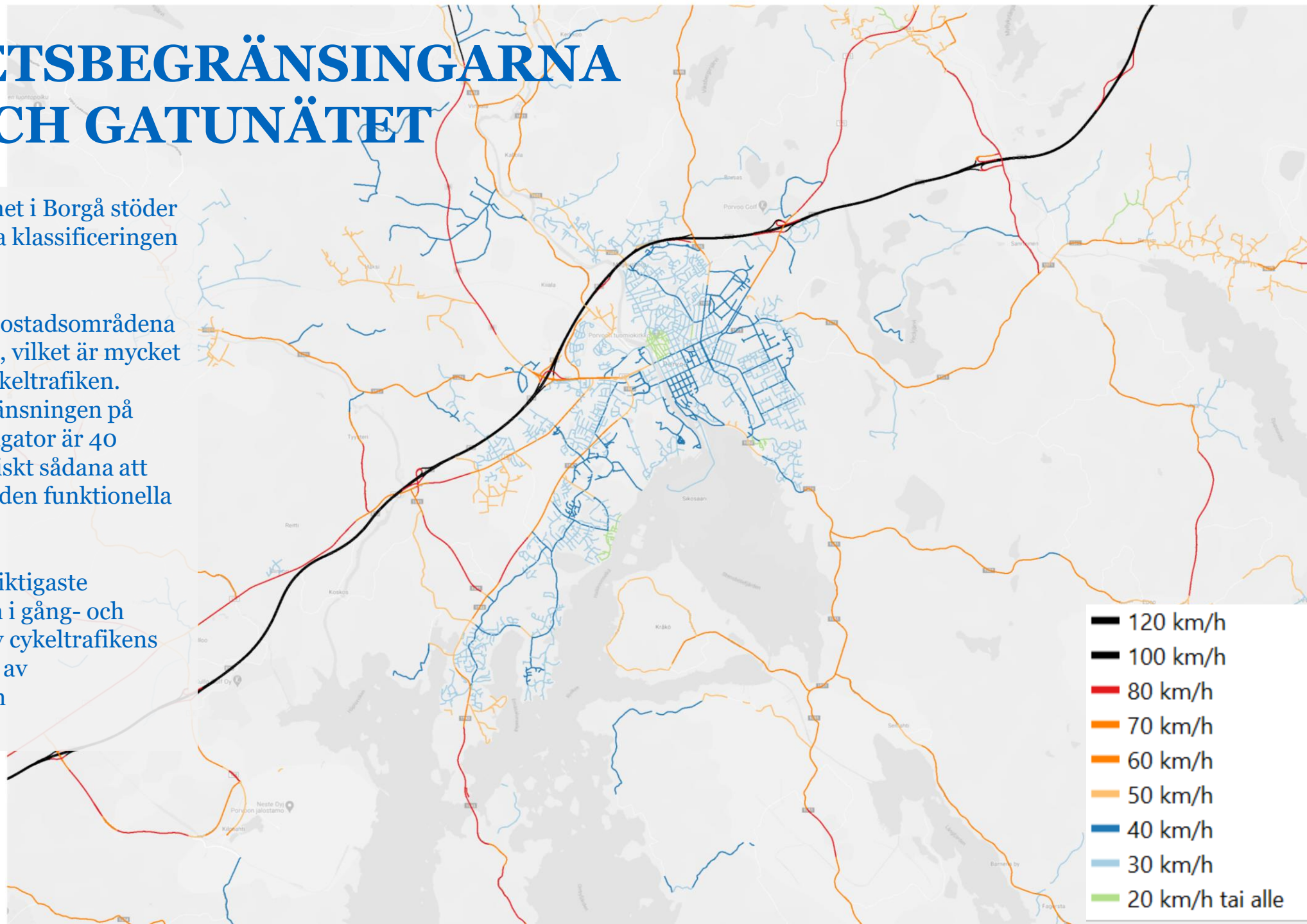
- 
- Moottoritie
 - Maantie
 - Pääkatu
 - Kokoojaku
 - Tonttikatu

HASTIGHETSBEGRÄNSNINGARNA PÅ VÄG- OCH GATUNÄTET

Hastighetsbegränsningssystemet i Borgå stöder i huvudsak väl den funktionella klassificeringen av väg- och gatunätet.

Hastighetsbegränsningarna i bostadsområdena är i huvudsak på nivå 30 km/h, vilket är mycket bra för trafiksäkerheten och cykeltrafiken. Den vanligaste hastighetsbegränsningen på nätet av matargator och huvudgator är 40 km/h. En del av gatorna är fysiskt sådana att hastighetsbegränsningen eller den funktionella klassificeringen inte stöds.

Körhastigheterna är en av de viktigaste faktorerna för trafiksäkerheten i gång- och cykeltrafiken. Omfattningen av cykeltrafikens nät bestäms närmast på grund av hastighetsbegränsningarna och trafikmängderna.

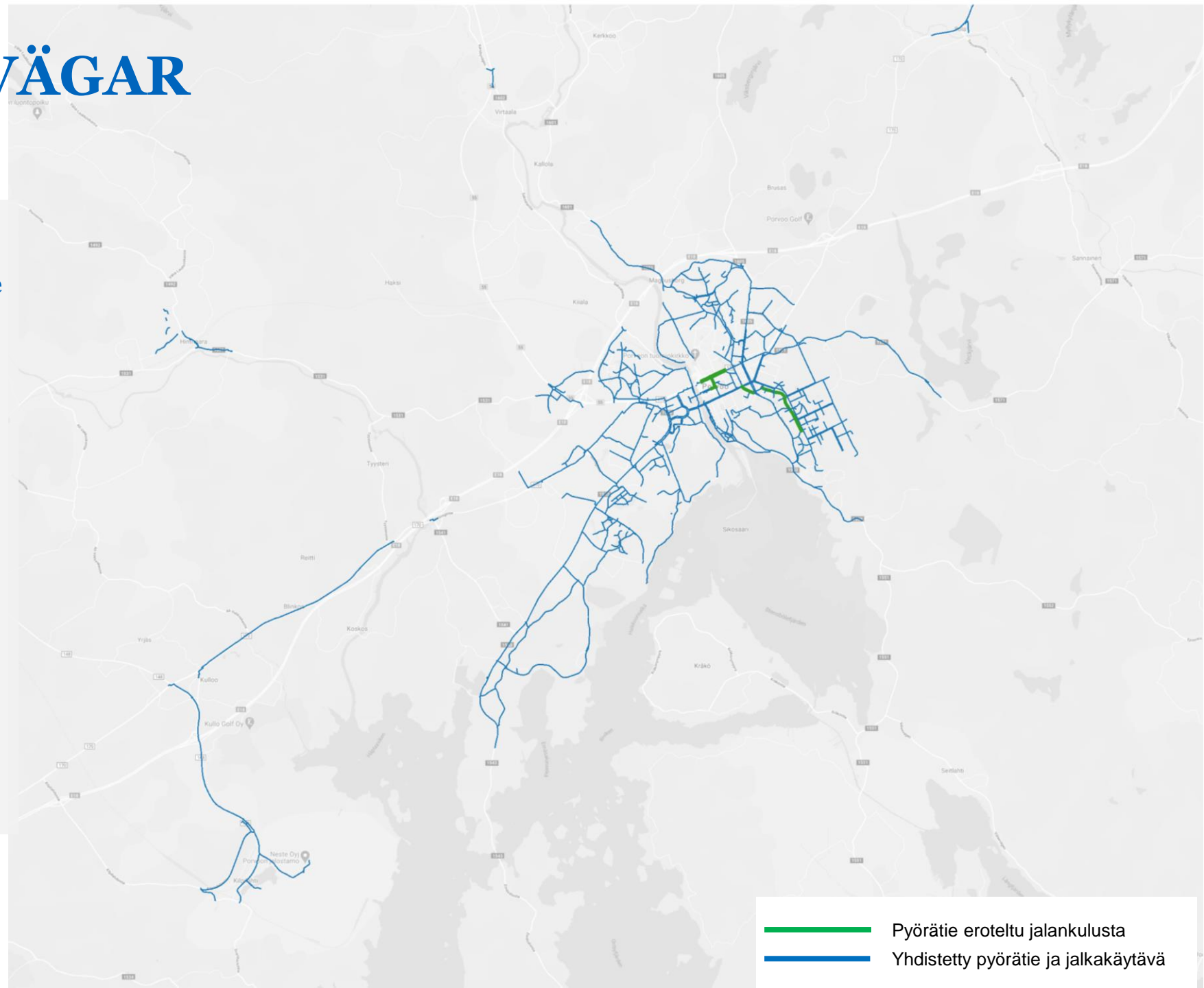




NÄTET AV CYKELVÄGAR I DAG

I Borgå är alla cykelvägar dubbelriktade och till största delen kombinerade gång- och cykelvägar. På några ställen i centrum och på de huvudsakliga rutterna mot centrum separeras gång- och cykeltrafiken med vägmarkeringar.

Nätet av cykelvägar i stadsbebyggelsen i dag är rätt så omfattande, men utanför stadsbebyggelsen är nätet ganska litet. Utanför stadsbebyggelsen leder cykelförbindelserna vid landsvägarna, varför det behövs cykelvägar mellan byarna och stadsbebyggelsen.

Inom stadsbebyggelsen är nätets brister i huvudsak kvalitativa även om regleringarna i centrum behöver göras tydligare. Det finns brister speciellt i enhetlighet, dimensionering och separering. Många korsningsområden är otydliga och utmanande speciellt för cykeltrafiken.



-  Pyörätie eroteltu jalankulusta
-  Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä

CYKLINGSTIDER

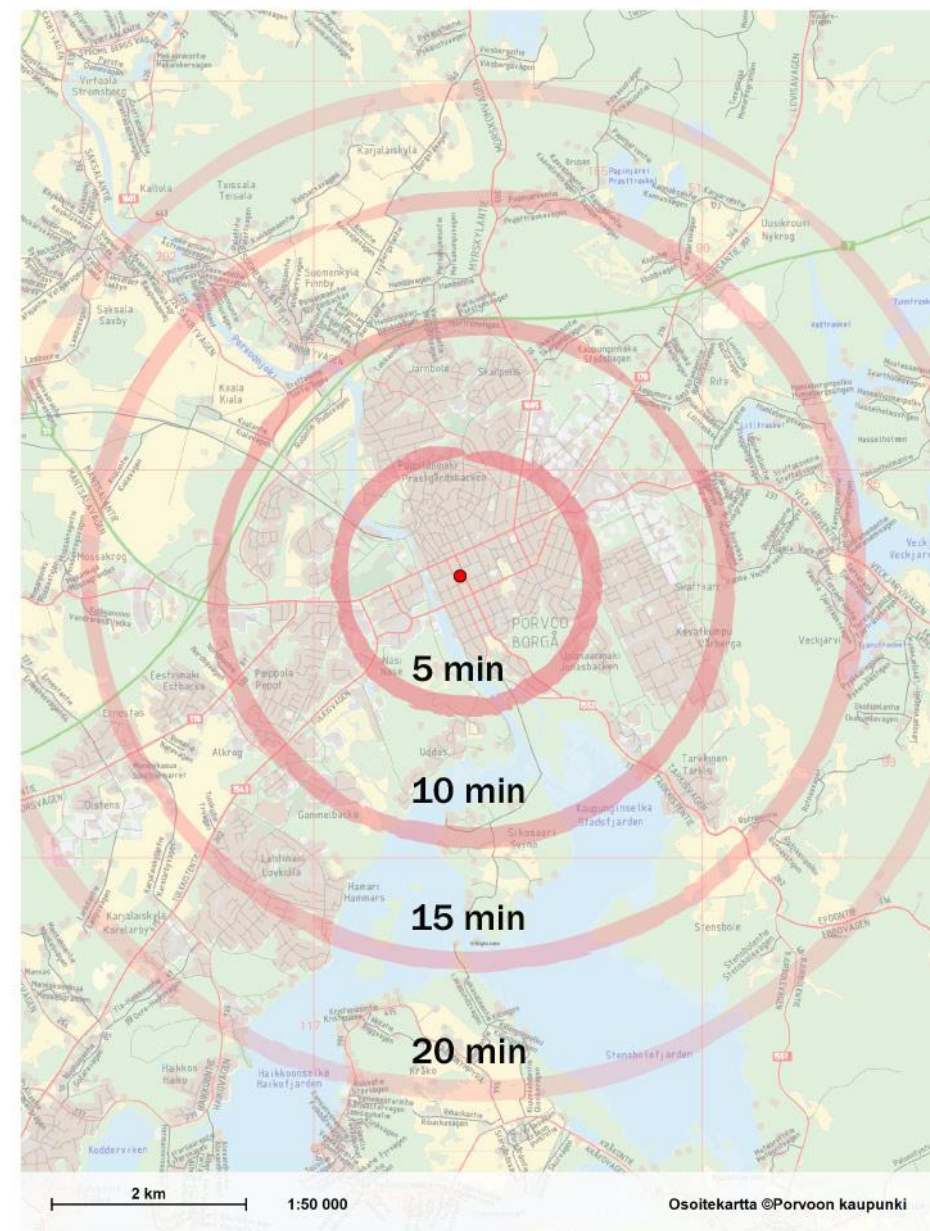
Avstånden i synnerhet inom stadsbebyggelsen i Borgå är korta, och därför är cykeln ett rätt så snabbt färdsmätt på de flesta resorna i vardagen. På bilden visas resetider med cykel mellan centrum och omgivande områden (med hastigheten 15 km/h).

Nedan visas avstånden mellan centrum och några bostadsområden samt uppskattade resetider med cykel (resetider: Google Maps)

• centrum – Vårberga	2,5 km	8 min
• centrum – Tarkis	4 km	14 min
• centrum – Ebbo	13,5 km	45 min
• centrum – Äppelgården	3 km	11 min
• centrum – Sannäs	11 km	38 min
• centrum – Jackarby	15 km	49 min
• centrum – Illby	9 km	32 min
• centrum – Finnby	3,5 km	12 min
• centrum – Kerko	9 km	31 min
• centrum – Saxby	6 km	20 min
• centrum – Hornhattula	2,5 km	8 min
• centrum – Pepot	2,5 km	7 min
• centrum – Gammelbacka	3,5 km	11 min
• centrum – Ernestas	5 km	18 min
• centrum – Hammars	5 km	16 min
• centrum – Tolkis	8 km	24 min
• centrum – Hindhår	12 km	44 min

PYÖRÄILYN VYÖHYKEKARTTA PORVOOSSA

(Pyöräilynopeus 15 km/h)



INVÅNARENKÄT 2020

CYKELVÄGAR SOM INTE FINNS

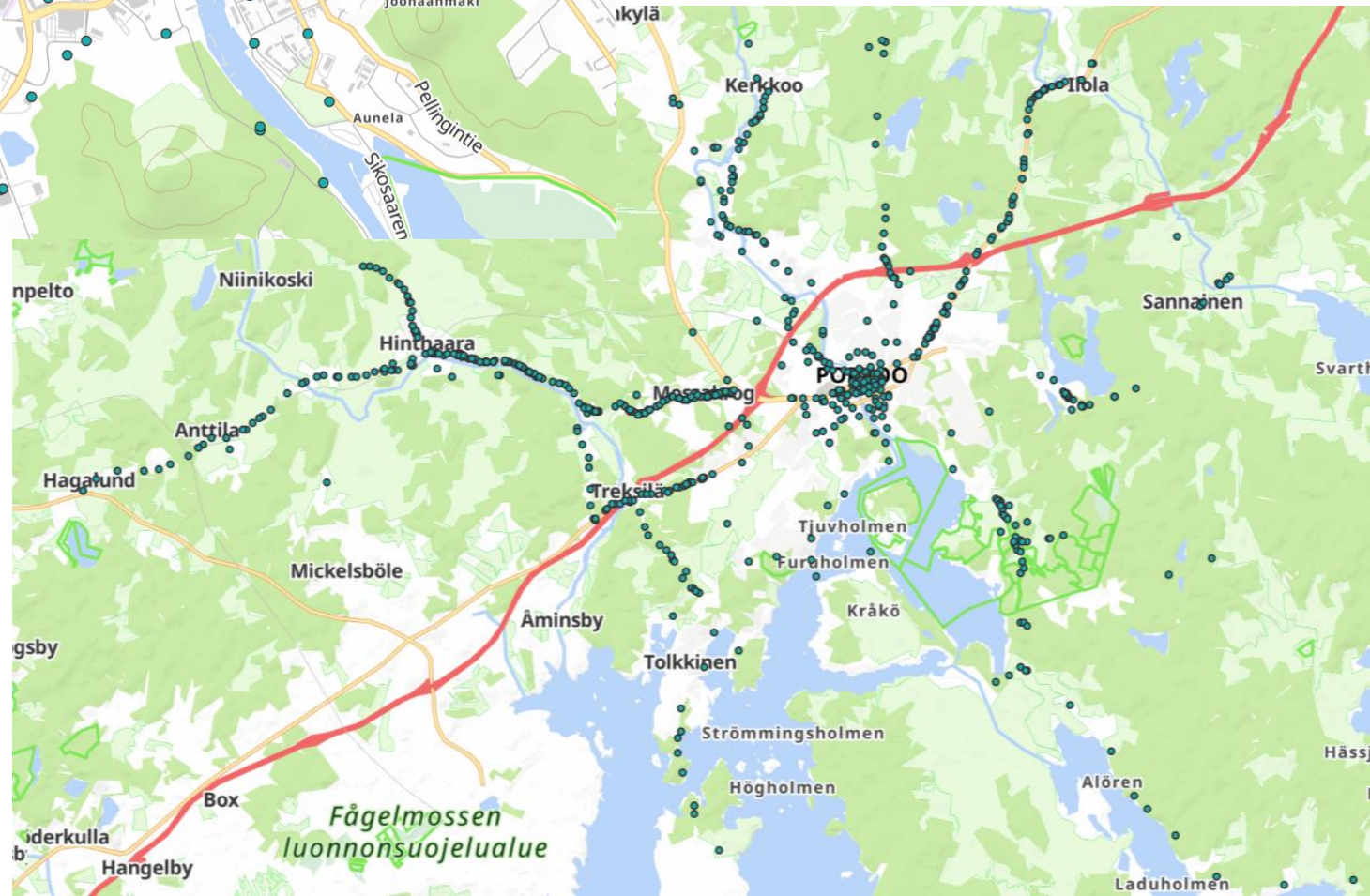
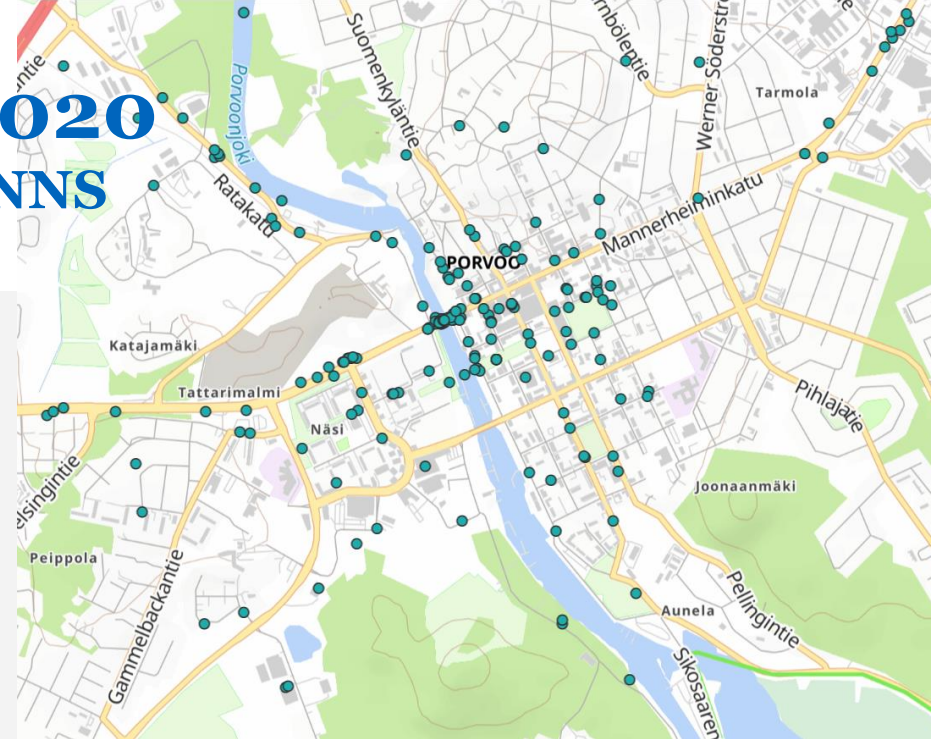
På invånarenkäten som gjordes på sommaren 2020 kom 789 svar på cykelvägar som inte finns. Största delen av svaren gällde landsvägar mellan stadsbebyggelsen och byarna.

Cykelvägar önskas vid landsvägar bland annat:

- mot Andersböle och Hindhår
- mot Kerko
- mot Illby
- mellan Tarkis - Kråkövägen
- vid Drägsbyvägen

Cykelvägar önskas också i centrum och i närheten av den bland annat vid:

- Mannerheimgatans bro
- Runebergsgatan mellan Mannerheimgatan - Lundagatan
- Lundagatan mellan Ågatan och Linnankoskigatan
- Biskopsgatan
- Gamla Tavastehusvägen



INVÅNARENKÄT 2020

DÅLIGA CYKELVÄGAR

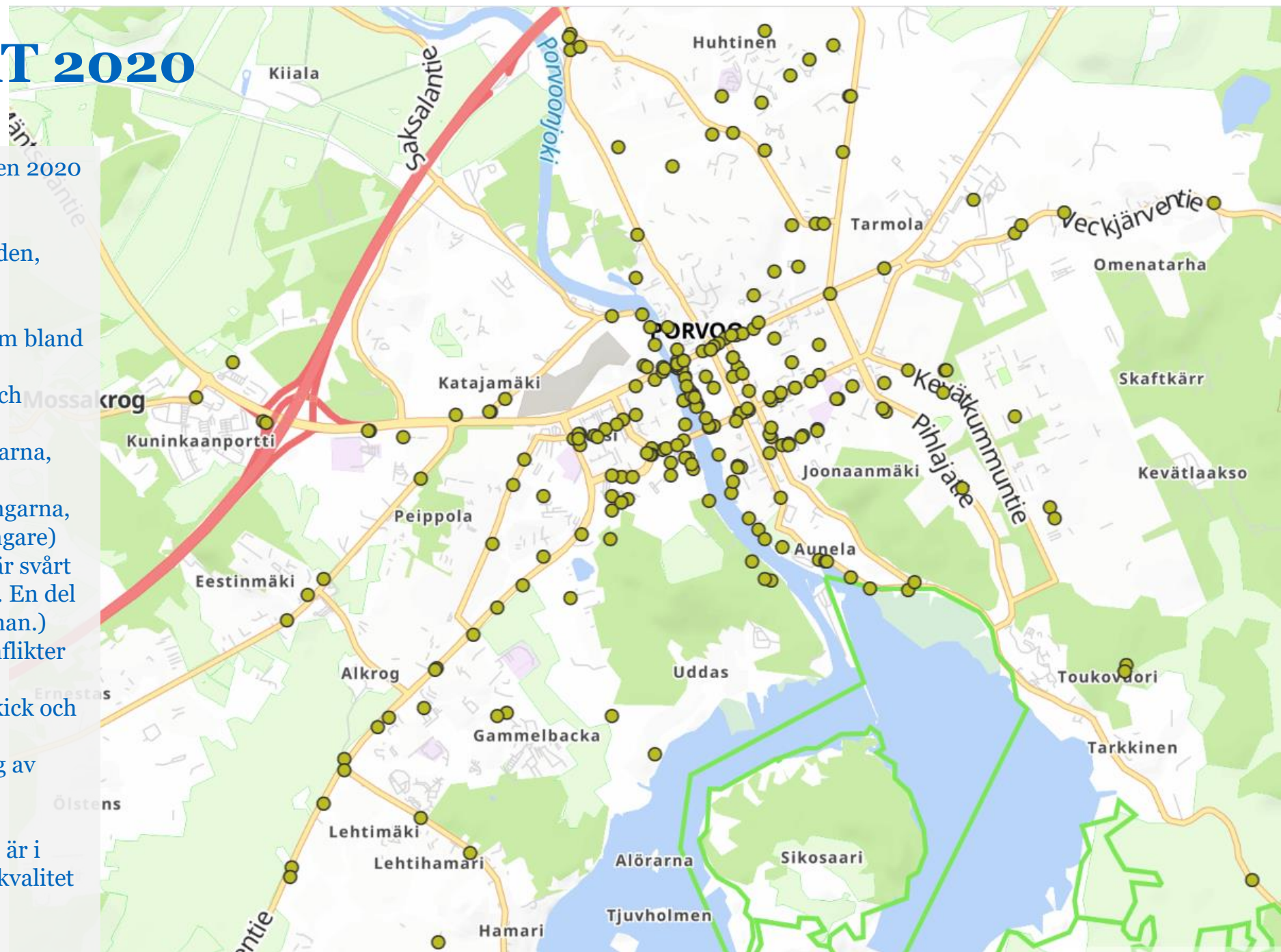
På invånarenkäten som gjordes på sommaren 2020 kom 265 svar på dåliga cykelvägar.

Största delen av svaren gällde västra åstranden, centrum och Tolkisvägen.

På västra åstranden och i centrum lyftes fram bland annat

- cykelförbindelsen mellan Tolkisvägen och Magnus Erikssonsgatan
- Alexandersgatan (kantstenar i korsningarna, smala cykelvägar och dåligt skick)
- Mannerheimgatan (kantstenar i korsningarna, smala cykelvägar, konflikter med fotgängare)
- Ågatan (cykling på strandpromenaden är svårt eftersom det finns så många fotgängare. En del tycker inte heller om att cykla på körbanan.)
- Fredsgatan (cykelvägen är för smal, konflikter med fotgängare)
- Skepparegatan (cykelvägen är i dåligt skick och för smal)
- Strandgatan (förbättring och beläggning av cykelvägen)

I fråga om Tolkisvägen anses att cykelvägen är i dåligt skick, att vinterunderhållet har dålig kvalitet och att belysningen är dålig.



INVÅNARENKÄT 2020

BESVÄRLIGA KORSNINGAR

På invånarenkäten som gjordes på sommaren 2020 kom 286 svar på besvärliga korsningar. Många av svaren gällde centrum och västra åstranden, men också speciellt Tolkisvägens korsningar lyftes fram.

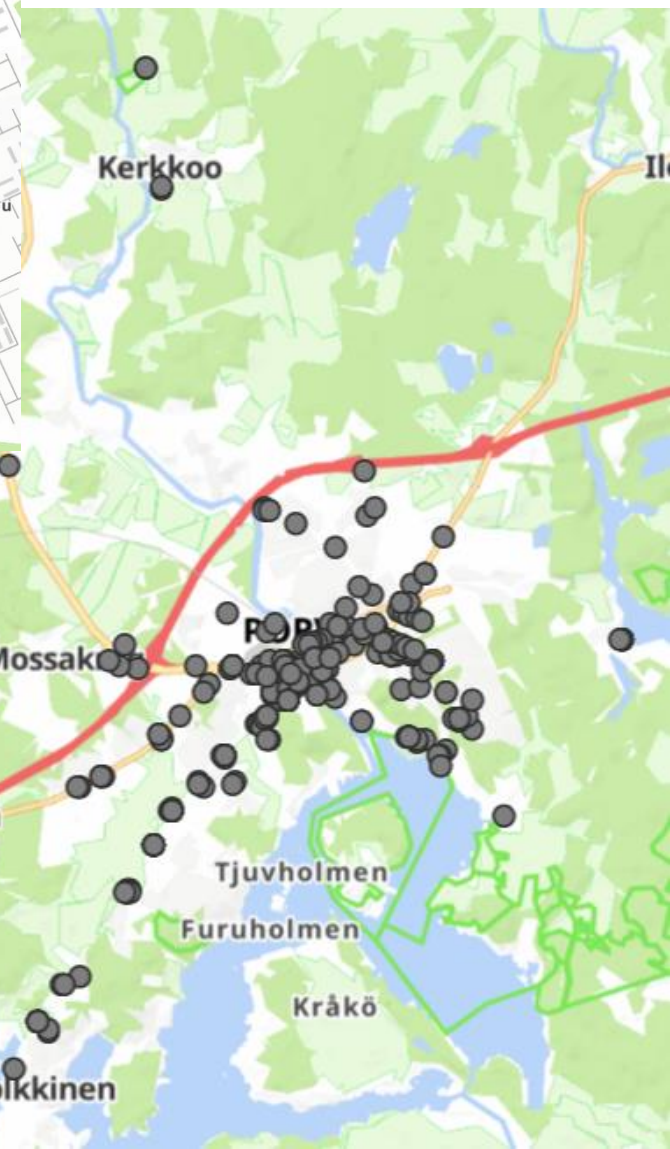
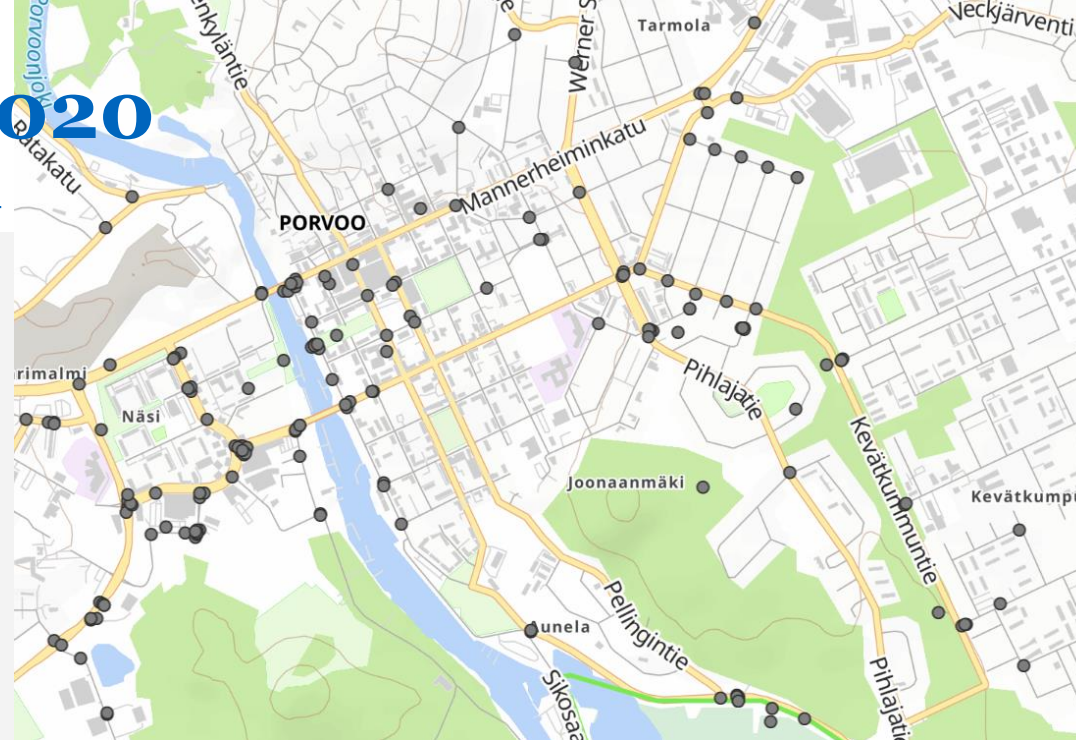
I centrum lyftes fram bland annat

- ändan av Ågatan vid Mannerheimgatans bro
- ändan av gångbron på Ågatans sida
- korsningen av Buntmakaregatan och Rönnvägen

På västra åstranden i synnerhet följande korsningar:

- korsningen av Tolkisvägen och Alexandersbågen
- korsningen av Alexandersbågen och Västra Alexandersgatan (dåliga frisksiktsområden och för litet utrymme vid Konstfabrikens hörn)
- korsningen av Vinnarvägen och Guldlustgatan (otydliga regleringar)

Problemen vid Tolkisvägens korsningar anses vara dåliga frisksiktsområden och att motorfordon som svänger har för höga hastigheter.



INVÅNARENKÄT 2020

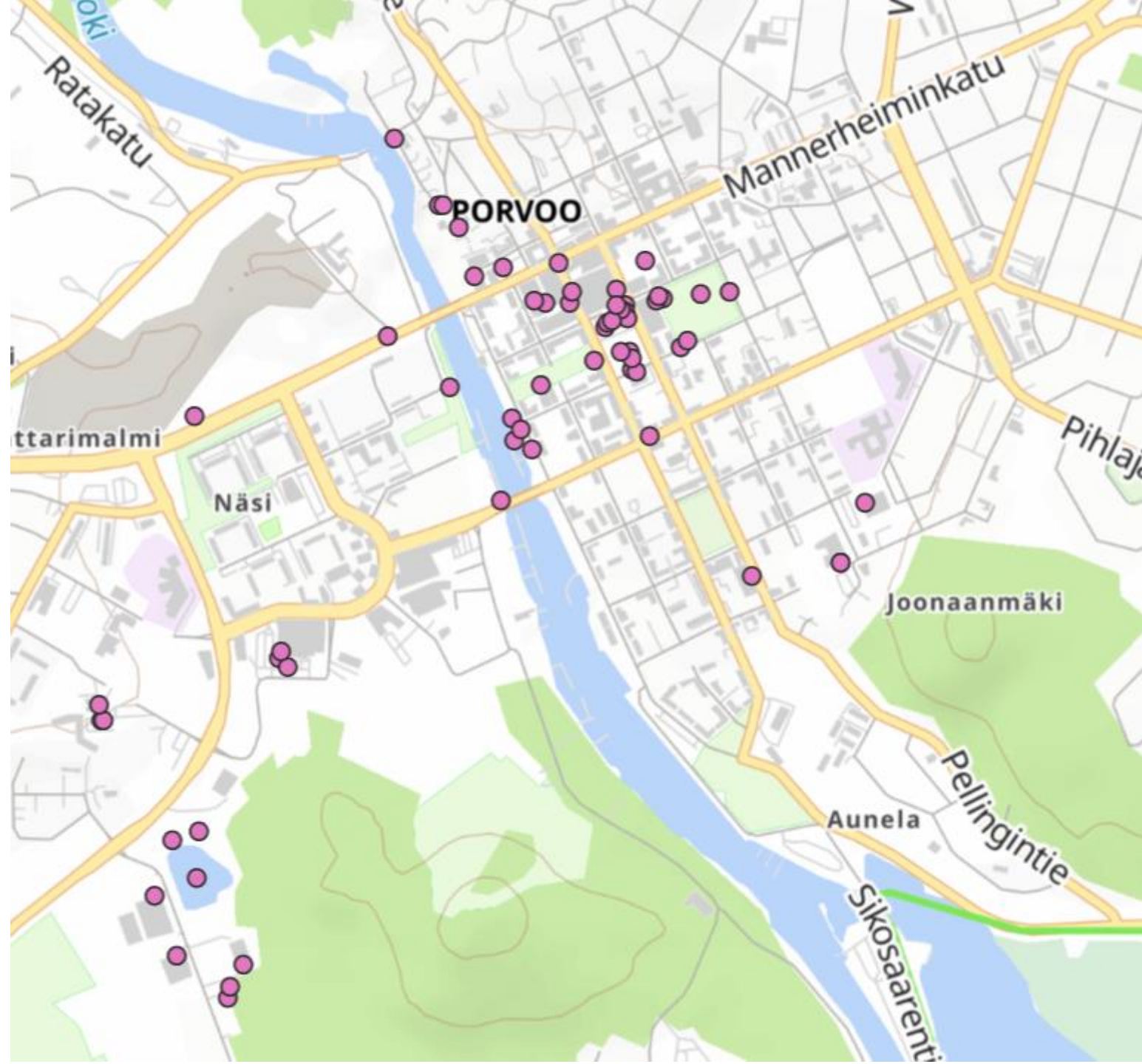
BRIST ELLER DÅLIG KVALITET PÅ CYKELPARKERING

På invånarenkäten som gjordes på sommaren 2020 kom 75 svar på cykelparkering. De största bristerna på cykelparkeringen finns i centrum och vid Kokon idrottscentrum.

I många svar önskas i synnerhet möjlighet till ramlåsning.

I centrum lyfts fram speciellt

- busstationen och torget
- Stadsparken
- Citymarket och Nimbus-kvarteret
- åstranden
- gamla stan



EXEMPEL PÅ BRISTFÄLLIG KVALITET PÅ CYKELVÄGAR



Bristfällig separering av gång- och cykeltrafik

Medför konflikter mellan fotgängare och cyklister



Cykelvägen är för smal

Medför problem med smidigheten och säkerheten när fotgängare eller cyklar kommer emot. Cykling på en för smal cykelväg motsvarar cykling på en trottoar.



Det finns ingen skiljeremsa

De som rör sig på vägen vågar inte använda kanten, varvid vägens hela bredd inte används effektivt.

EXEMPEL PÅ BRISTFÄLLIG KVALITET I KORSNINGAR



Trånga korsningsområden

I trånga korsningar har fotgängare och cyklister inte rum att röra sig fritt. Problemen med frisiktsområdena minskar säkerheten.



Höga kantstenar

Höga kantstenar minskar cyklingens smidighet, kan orsaka fall och minskar cyklistens uppmärksamhet (då cyklisten koncentrerar sig att köra över kantstenen).



Dåliga frisiktsområden

Placeringen av cykelvägar bredvid byggnader orsakar problem med frisiktsområden i korsningar.

SAMMANDRAG AV NULÄGET

Nätet av cykelvägar i stadsbebyggelsen i Borgå är i huvudsak omfattande - även om det finns några ställen på de centrala rutterna där nätet inte är enhetligt. De största bristerna vid cykelvägarna finns mellan stadsbebyggelsen och byarna. Bristen på cykelvägar inom byarna gör också cyklingen mindre lockande inom byar.

Hastighetsbegränsningarna inom gatunätet (speciellt områden med 30 km/h, vilka är vanliga) förbättrar cykeltrafikens förhållanden på det lägre gatunätet och minskar behovet av separata regleringar för cykeltrafiken. Det behövs dock åtgärder på en del av gatorna för att de verkliga körhastigheterna inte stiger över den eftersträvade nivån.

I stadsbebyggelsen är bristerna i nätet av cykelvägar närmast kvalitativa:

- brister vid separering av gång- och cykeltrafiken (minskar också gångtrafikens trivsel och säkerhet)
- brister i korsningar (dåliga frisiktsområden, höga kantstenar, trånga korsningsområden och väntutrymmen, tryckknappar på trafikljusen, för branta svängar)
- smala cykelvägar (smala cykelvägar leder till konflikter med fotgängare och orsakar säkerhetsrisker då cyklister kör emot varandra)
- brist på en skiljeremsa mellan cykelvägen och körbanan (bristen på skiljeremsan styr cyklister längre ifrån cykelvägens kant vid körbanan, varvid cykelvägens hela bredd inte används)
- ställen där cykelvägarna inte fortsätter smidigt gör det svårt för cyklister att vara förutseende (en dubbelriktad cykelväg slutar och cyklisten ska flytta sig till en körbana, cykelvägen fortsätter på andra sidan av vägen osv.)

En förbättring av cykeltrafikens regleringar kräver att vi börjar tänka på ett nytt sätt - regleringarna ska planeras enligt cykeltrafikens (inte gångtrafikens) egenskaper.

I Borgå finns en enorm potential för att öka cykeltrafiken. I dag görs det i Borgå cirka 8 600 cykelresor dagligen, och samtidigt med personbilar över 30 000 resor som är under 5 km långa. Över 70 % av borgåborna bor under 5 kilometer från centrum, varför cykling är för många ett möjligt färd sätt till arbetet, i fritiden och för att sköta ärenden.

MÅL OCH RIKTLINJER I PROGRAMMET FÖR ATT FRÄMJA CYKELTRAFIKEN

FÖRDELAR FÖR ATT FRÄMJA CYKELTRAFIKEN

HÄLSOEFFEKTER

Regelbunden motion har positiva konsekvenser för den mentala hälsan och för välbefinnandet. Cykling är ett lätt sätt att öka på vardagsmotionen. En ökning av vardagsmotionen har positiva konsekvenser för den offentliga hälsovården och för arbetsgivarna. Med hjälp av WHO:s verktyg Health Economic Assessment Tool har uppskattats att hälsoeffekterna kan vara cirka 1,0 miljoner euro per år om cykeltrafiken skulle öka med 30 % [1].

SÄKERHET

Då cyklingen blir vanligare, blir den allmänt sett också tryggare då alla blir vana vid cyklisterna.

TRIVSELN I STADSMILJÖN

Då ett bildominerat stadsrum blir promenad- och cykelvänligt, effektiviseras användningen av stadsrummet och möjligheterna till en levande stadskultur. Cykeltrafikens regleringar intar en central roll vid ett trivsamt stadsrum. Cykeltrafiken är ett mycket utrymmeseffektivt färdssätt (det ryms 10 cyklar i en parkeringsruta).

TRAFIKENS SMIDIGHET

Då cykeltrafiken blir vanligare, minskas antalet bilar och på det sättet blir trafiken smidigare för dem som måste använda bil. En väl planerad infrastruktur för cykeltrafiken har positiva konsekvenser också för biltrafikens smidighet och minskar konflikterna mellan fotgängare och cyklister.

JÄMLIKHET

Alla har rätt att röra sig och alla åldersgrupper ska ha möjligheter till aktiv motion på egna villkor. Cyklingen är ett billigt färdssätt för cyklisten och för samhället.

EKOLOGISKA SYNPUNKTER

Cyklingen är ett färdssätt som inte orsakar buller eller utsläpp. Cyklingen använder inte icke förnybara naturresurser och orsakar inte lokala buller- eller utsläppsolägenheter.

[1] Kävelyn ja pyöräilyn terveyshyötyjen taloudellinen arviointi Porvoossa vuosille 2014–2035 (Ekonomisk bedömning av gång- och cykeltrafikens hälsoeffekter i Borgå åren 2014 - 2035)

MÅL FÖR PROGRAMMET FÖR ATT FRÄMJA CYKELTRAFIKEN

Borgå stad är enligt sin strategi en föregångare i klimatarbetet, och staden vill stöda invånarnas hållbara vardag med många olika sätt. Borgå vill profilera sig som en stad för hållbara färsätt och utvecklas som en stad med fungerande vardagscykling där det är lätt att cykla till arbetet, affärer och hobbyer.

Cykeltrafiken och förbättringen av dess förhållanden har blivit en central del också av stadens klimat- och idrottsprogram. Idrottsprogrammets tredje spetsåtgärd är ”Borgå modellstad för gång och cykling ” och i programmet betonas att en utveckling av förhållandena stöder vardagsmotionen och motionen på egna villkor.

Avsikten med programmet för att främja cykeltrafiken är att skapa riktlinjer för att uppnå strategins mål. I programmet fastställs det eftersträvade framtida nätet av cykelvägar, som eftersträvas med ett projekt i taget. Det eftersträvade nätet omarbetas under arbetet då bland annat markanvändningen utvecklas.

De mest centrala målen i ett nötskal:

1. Att uppdatera planeringsprinciperna för cykeltrafikens regleringar så att de motsvarar cykeltrafikens behov
2. Att göra de viktigaste cykelförbindelser mera lockande och smidigare
3. Att förbättra centrumets livskraft genom att förbättra cykeltrafikens förbindelser till centrum och gångtrafikens förhållanden i centrum
4. Att förbättra invånarnas jämlika möjligheter att röra sig
5. Att förbättra cykeltrafikens ställning vid trafik- och stadsplaneringen
6. Att förbättra invånarnas motionsmöjligheter för att uppnå hälsoeffekter och ekonomisk nytta
7. Att minska trafikens utsläpp

RIKTLINJER FÖR UTVECKLING AV CYKELTRAFIKENS FÖRHÅLLANDEN

CYKELTRAFIKENS TILLGÄNGLIGHET

Alla adresser inom staden borde lätt nås med cykel.

FÖRBÄTTRING AV GÅNGTRAFIKENS FÖRHÅLLANDEN

Cykeltrafiken separeras från gångtrafiken i centrum, på västra åstranden, nära skolorna och daghemmen samt på de centrala huvudsakliga rutterna mellan bostadsområdena och centrum.

Då gång- och cykeltrafiken separeras, förbättras också cykeltrafikens smidighet.

LOCKANDE FÖRBINDELSER MELLAN CENTRUM OCH BOSTADSOMRÅDEN

Förbindelserna mellan bostadsområdena och centrum samt övriga serviceobjekt utvecklas så att de blir lockande och smidiga. På de centrala rutterna prioriteras cykeltrafiken.

KVALITETEN PÅ CYKELTRAFIKENS REGLERINGAR FÖRBÄTTRAS

Kvalitet i stället för kvantitet, och därför är målet inte endast att bygga nya leder utan att betydligt förbättra cykeltrafikens förhållanden också på de nuvarande lederna och rutterna. För att förbättra säkerheten betonas i synnerhet utvecklingen av korsningsregleringarna.

FUNKTIONELL KLASSIFICERING AV CYKELTRAFIKEN

Cykeltrafikens huvudsakliga rutter skiljer sig från de övriga rutterna med högklassiga regleringar, skyltning och underhåll. Cykeltrafiken på de huvudsakliga rutterna är smidig, trygg och snabb. Tydliga huvudsakliga rutter gör det lättare att orientera sig.

CYKELTRAFIKEN UTVECKLAS MÅLMEDVETET

Planeringen grundar sig på hela nätet, och enskilda, från varandra separata lösningar undviks. Cykeltrafiken främjas också som egna projekt, inte enbart i samband med grundlig renovering av gatunätet.

UTVECKLING AV CYKELPARKERINGEN

Det satsas på högklassig och rätt dimensionerad cykelparkering speciellt på de livliga serviceställen (bland annat centrum, västra åstranden), på de centrala idrottsplatserna (bland annat Kokon) samt vid de centrala busshållplatserna.

PRINCIPER FÖR ATT SEPARERA GÅNG- OCH CYKELTRAFIKEN

Målet för att separera gång- och cykeltrafiken är att skapa en mer trivsamt och trygg miljö för fotgängare och att göra cykeltrafiken smidigare.

Det rekommenderas att gång- och cykeltrafiken alltid separeras

- i centrum och i övriga livliga områden där det finns många fotgängare
- på de huvudsakliga cykelrutterna, på vilka antalet cyklister är stort
- i områden där människor också spenderar tid och vistas
- om byggnaden gränsar i en trottoar

Gång- och cykeltrafiken kan anvisas i samma utrymme om:

- antalet fotgängare eller cyklister är mycket litet
- rutten gränsar i ett öppet utrymme (minskar känslan av trängsel vid omkörningar och möten)
- det vid gång- och cykelvägarna inte just finns ställen att stanna på

I fall gång- och cykeltrafiken anvisas i samma utrymme, får utrymmet inte vara en trottoar utan förbindelsen ska vara sådan att den uppfyller cykeltrafikens behov.



FUNKTIONELL KLASSIFICERING AV CYKELTRAFIKENS NÄT

Nätet av cykeltrafiken skapar förutsättningar att cykla till arbetet, skolan, tjänsterna och hobbyerna. Det är speciellt viktigt att nätet av cykeltrafiken anses vara en helhet som kombinerar stadens alla adresser. Alla gator kan inte ha infrastruktur för cykeltrafik men om infrastrukturen inte finns måste det strävas efter att garantera cykeltrafikens förhållanden på andra sätt (till exempel genom att lugna ner trafiken).

Cykeltrafikens nät kan funktionellt delas i

Huvudsakliga cykelrutter som är högklassiga och binder samman de viktigaste områdena och tjänsterna. Cykeltrafiken på de huvudsakliga rutterna är trygg, smidig och lätt att förutse. De huvudsakliga rutterna underhålls bättre än de övriga rutterna.

Övriga cykelrutter som binder samman det grundläggande nätets förbindelser till de huvudsakliga rutterna och fungerar ofta som områdenas interna förbindelser.

Det grundläggande nätet omfattar alla andra förbindelser som cyklister kan använda. Tomtgator, gågator, rekreations- och friluftsleder, parker, mindre cykelvägar och stigar hör till det grundläggande nätet.

Utgångspunkten är att valet av cykeltrafikens regleringar (cykelväg, cykelfält, cykelgata eller blandtrafik) inte beror på nätets funktionella klassificering utan på gatuavsnittets egenskaper (tvärsektion, hastighetsbegränsning och trafikmängd).

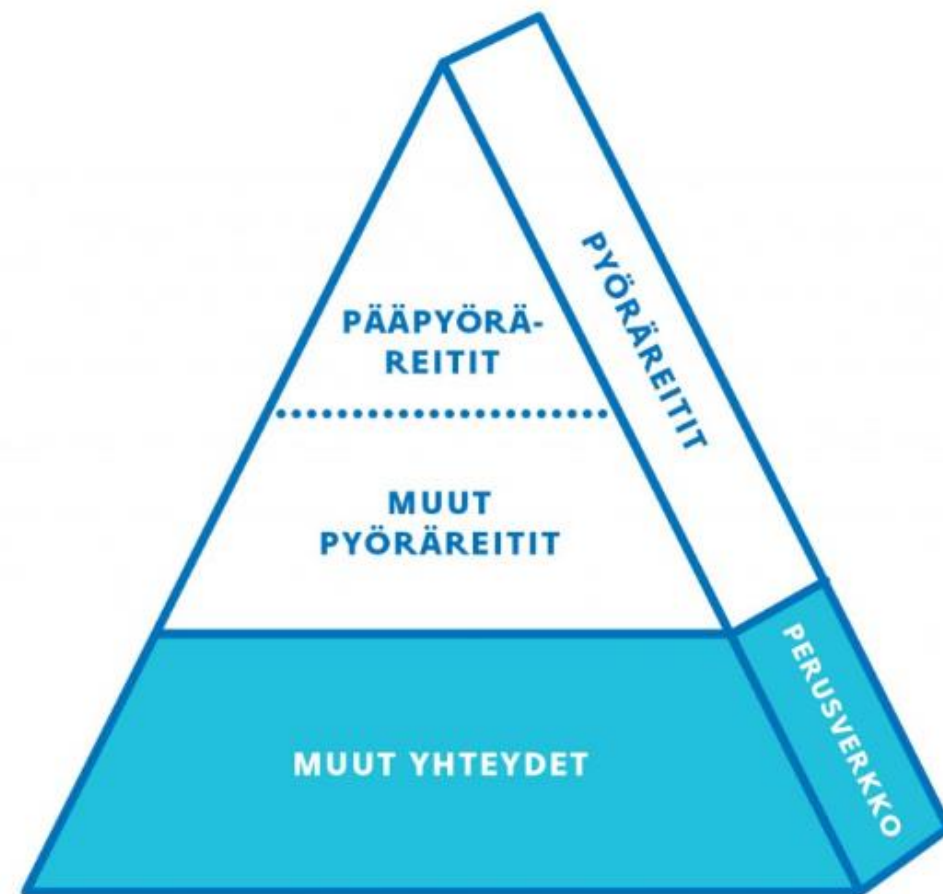


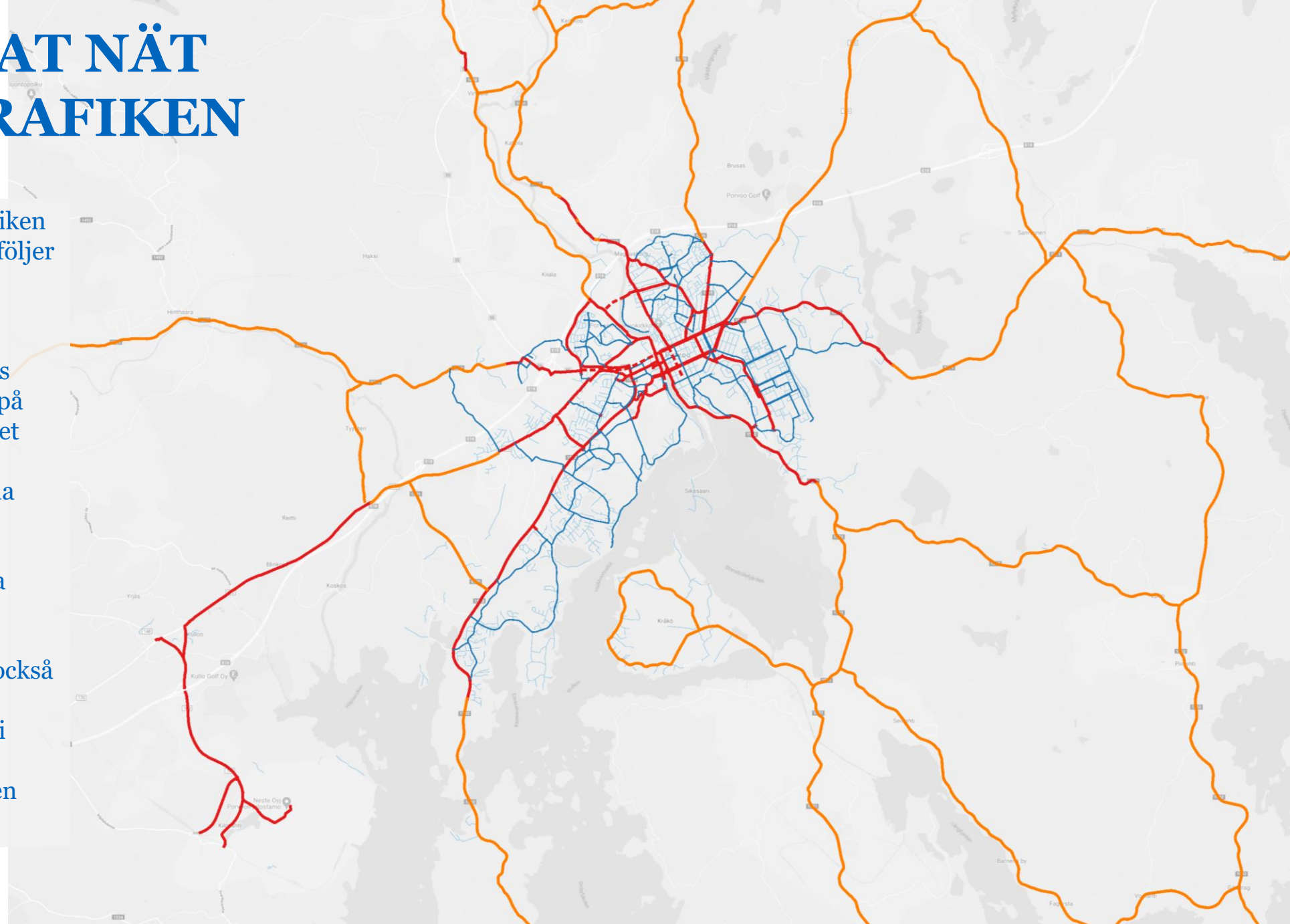
Bild: Anvisning för planering av cykeltrafiken (pyoraliikenne.fi, på finska)

EFTERSTRÄVAT NÄT FÖR CYKELTRAFIKEN HELA BORGÅ

Det eftersträvade nätet för cykeltrafiken och dess funktionella klassificering följer den funktionella klassificeringen av biltrafikens nät.

Vid de huvudsakliga rutterna behövs några kompletterande förbindelser på grund av nuvarande brister, så att det huvudsakliga nätet av cykelvägar omfattar de viktigaste förbindelserna utan avbrott.

Det ska strävas efter att komplettera nätet med trygga cykelförbindelser mellan centrum och byarna. Det huvudsakliga nätetns kvalitet måste också förbättras inom stadsbebyggelsens område. Bland annat regleringarna i korsningarna, cykelvägars bredder, separering av gång- och cykeltrafiken samt underhållet måste förbättras.



— Pääpyöräreitti — Uusi pääpyöräyhteys — Muu pyöräreitti — Muu yhteys — Maantie

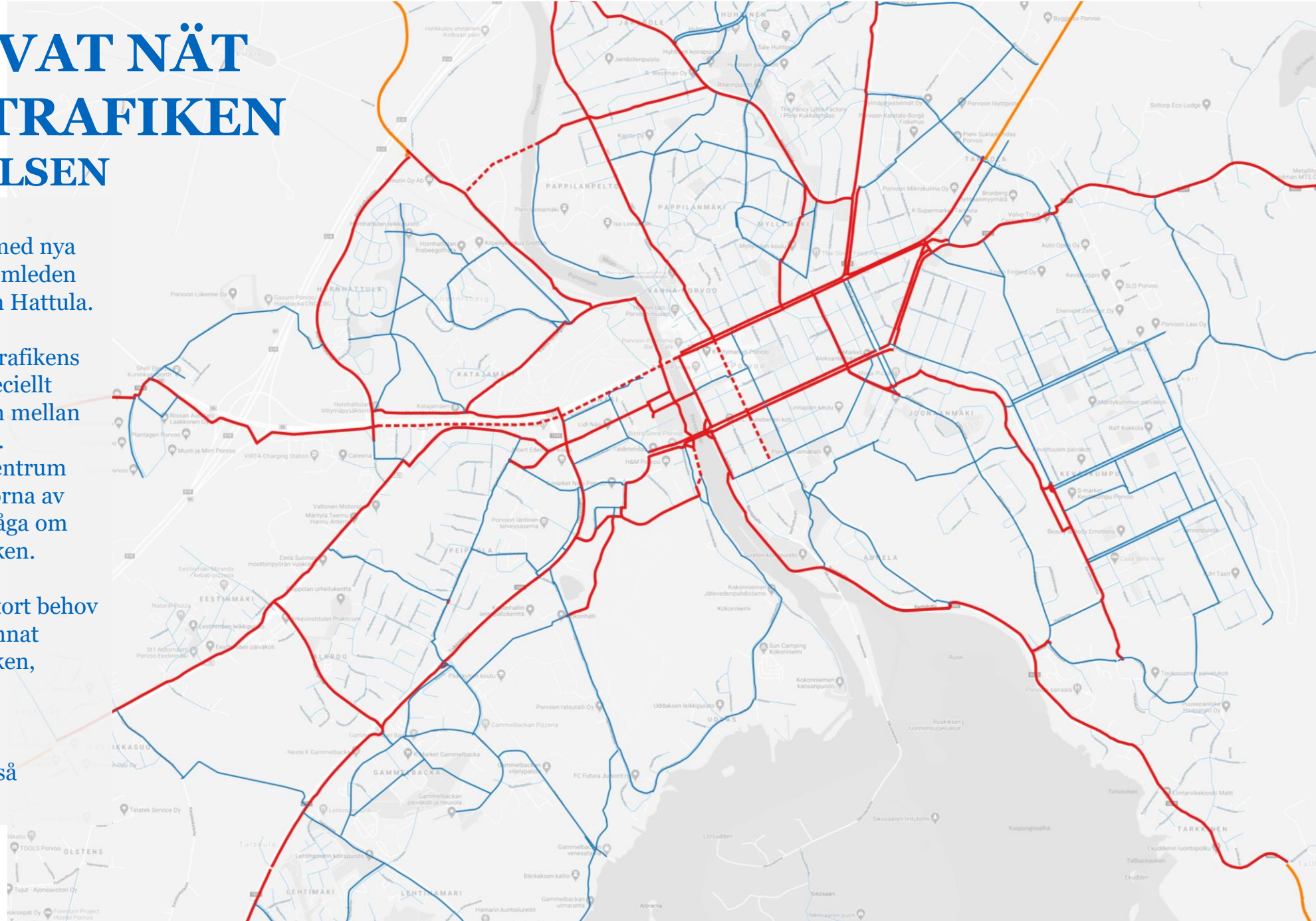
EFTERSTRÄVAT NÄT FÖR CYKELTRAFIKEN STADSBEBYGGELSEN

Inom stadsbebyggelsen måste det huvudsakliga nätet kompletteras med nya förbindelser vid Västra Mannerheimleden samt mellan Prästgårdsbacken och Hattula.

Det behövs en egen plan för cykeltrafikens regleringar i stadskärnan, men speciellt förbindelserna genom stadskärnan mellan nordväst och sydöst ska förbättras. Dessutom måste regleringarna i centrum och västra åstranden, på båda sidorna av Borgå å, förbättras i synnerhet i fråga om separering av gång- och cykeltrafiken.

Inom stadsbebyggelsen finns ett stort behov av att utveckla kvaliteten (bland annat separering av gång- och cykeltrafiken, regleringarna i korsningarna samt cykeltrafikens smidighet).

Inom stadsbebyggelsen måste också cykelparkeringen utvecklas.



— Pääpyöräreitti — Uusi pääpyöräyhteys — Muu pyöräreitti — Muu yhteys — Maantie

CYKELTRAFIKENS REGLERINGAR

Cykeltrafiken i det huvudsakliga nätet kan regleras med cykelvägar, cykelfält, cykelgator eller blandtrafik på körbanan. I några fall kan den huvudsakliga rutten vara en kombination av olika regleringar men då måste man se till att ställen där regleringen ändras är smidiga.

Cykeltrafikens regleringar väljs inte på grund av den funktionella klassificeringen utan från fall till fall på grund av mängden och hastigheten av motorfordon på samma förbindelse. I tabellen visas riktgivande värden av motorfordonstrafikens hastigheter och mängder vid val av sättet att reglera cykeltrafiken.

En cykel är ett fordon och cykeltrafiken måste separeras från motorfordonstrafiken endast om antalet och/eller hastigheten av motorfordon är för stora. I områden med lugn trafik (till exempel bostadsområdena), där biltrafiken inte är livlig, är blandtrafik den grundläggande lösningen. På livliga gator behövs separata cykelvägar eller -fält.

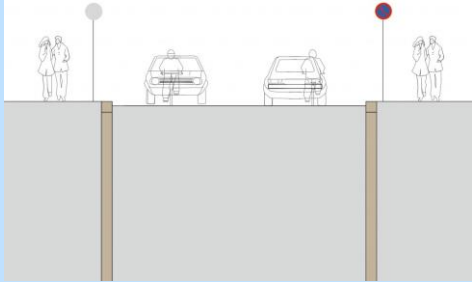
I några fall kan lösningen också vara att lugna ner biltrafiken för att uppnå en situation där det inte längre finns behov av separat infrastruktur för cykeltrafiken.

		PYÖRÄLIIKENNEVERKON KATEGORIA		
MOOTTORIAJO- NEUVOLIIKEN- TEEN NOPEUS	MOOTTORIAJO- NEUVOLIIKENTEEN MÄÄRÄ	PÄÄREITTI	MUU REITTI	PERUSVERKKO
MAX 30 KM/H	< 2000	Sekaliikenne tai pyöräkaista/ -tie/ pyöräkatu	Sekaliikenne	Sekaliikenne
	2000 - 4000		Sekaliikenne tai pyörä- kaista/ -tie	
	4000 - 7000		Pyöräkaista/ -tie	Sekaliikenne tai pyörä- kaista/ -tie
	7000 -			Pyöräkaista/ -tie
40 KM / H	< 2000	Pyöräkaista/ -tie	Sekaliikenne tai pyörä- kaista/ -tie	Sekaliikenne
	2000 - 4000		Pyöräkaista/ -tie	Sekaliikenne tai pyörä- kaista/ -tie
	4000 - 7000			Pyöräkaista/ -tie
	7000 -			
50 KM / H	< 2000	Pyöräkaista/ -tie		Sekaliikenne tai pyörä- kaista/ -tie
	2000 - 4000			Pyöräkaista/ -tie
	4000 - 7000			
	7000 -			
60 KM / H	EI MERKITYSTÄ	Pyörätie		

Bild: Anvisning för planering av cykeltrafiken (pyoraliiikenne.fi, på finska)

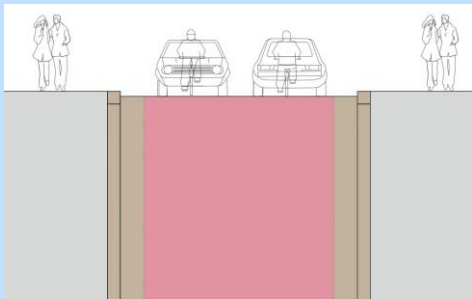
EXEMPEL PÅ REGLERING AV CYKELTRAFIKEN

BLANDTRAFIK



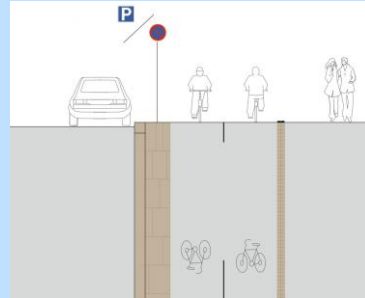
- separat från gångtrafiken
- tydliga regler
- biltrafiken ska vara lugn

CYKELGATA



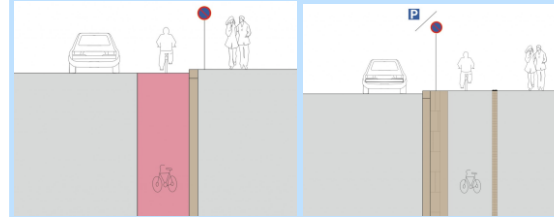
- separat från gångtrafiken
- biltrafiken tillåten med cyklingens villkor

SEPARERAD CYKELVÄG OCH TROTTOAR



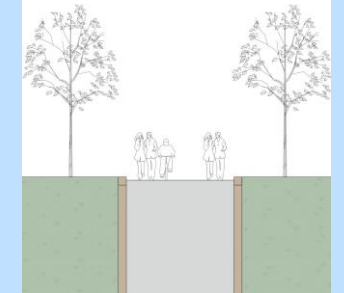
- separat från gångtrafiken och motorfordonen
- dubbelriktad cykelväg
- cykelvägen minst 2,5 m bred
- jämn fördelning av cykelvägen och trottoaren undviks
- enligt den nya vägtrafiklagen är det viktigt att separera cyklingens körriktningar
- högklassig lösning om bredden är tillräcklig
- kan också placeras helt separat från motorfordonstrafiken

ENKELRIKTAD CYKELVÄG ELLER -FÄLT



- separat från gångtrafiken och motorfordonen
- cykelvägen/fältet minst 1,5 m bred/brett
- högklassig lösning om bredden är tillräcklig
- gör regleringarna i korsningen tydligare och förbättrar cykeltrafikens säkerhet i korsningarna
- på båda sidorna av gatan på grund av enkelriktning

KOMBINERAD CYKELVÄG OCH TROTTOAR



- separat från motorfordonstrafiken men gång- och cykeltrafiken i samma utrymme
- lämplig lösning om antalet fotgängare och/eller cyklister är litet
- rekommenderas inte som lösning i det huvudsakliga nätet av cykelvägar
- bredden ska vara minst 3,5 m för att förbättra säkerheten och smidigheten

ÅTGÄRDER I PROGRAMMET FÖR ATT FRÄMJA CYKELTRAFIKEN

ÅTGÄRDER

Nedan presenteras de viktigaste åtgärderna i det första skedet, med hjälp av vilka inleds främjandet av cykeltrafiken mot ett tydligt mål. Åtgärderna för att främja cykeltrafiken delas i tre klasser

1. **Trafikpolitik och finansiering**
2. **Kommunikation och marknadsföring**
3. **Infrastruktur och förhållanden**

Det mest centrala är att acceptera cykeltrafiken som ett lika viktigt färdssätt som de andra, att förbinda sig till utveckling av cykeltrafikens regleringar och att planera och genomföra utvecklingsåtgärderna för infrastrukturen så att cykeltrafikens egenskaper och behov beaktas.

Enligt inhemska och internationella erfarenheter **är utvecklingen av infrastrukturen för cykeltrafiken det viktigaste vid främjande av cykeltrafiken**. Också Europeiska cyklistförbundet (ECF) rekommenderar att speciellt förbättring av infrastrukturen betonas. Utvecklingen av infrastrukturen så att den är mer cykelvänlig uppmuntrar människorna att röra sig med cykel och gör cyklingen mer synlig.

Vid planeringen av åtgärderna för förbättring av infrastrukturen ska beaktas också tidtabellerna för förbättring av den övriga infrastrukturen (bland annat grundlig reovering av gator, fjärrvärme- och vattentjänstsarbeten) samt för projekt för gatunätet som byggs ut i och med ändringar i markanvändningen. Det är också ytterst viktigt att cykeltrafikens behov och planerna för det eftersträvade nätet beaktas i varje projekt. Projekt för att främja cykeltrafiken ska göras också separat, det är för långsamt att utveckla nätet för cykeltrafiken endast i samband med grundliga reoveringar.

Utöver utveckling av infrastrukturen ska människorna också uppmuntras till att cykla genom att öka vetskapen om cyklingens fördelar, möjligheter och rutter med bland annat olika kampanj, informering och skyltning.

TRAFIKPOLITIK OCH FINANSIERING

- 1. Stadsplaneringsnämnden och stadsstyrelsen godkänner programmet för att främja cykeltrafiken**
 - Vi förbinder oss till planens mål, planeringsprinciper och åtgärder
- 2. Uppföljning av cykeltrafiken och årsöversikt**
 - Det skaffas räknare till några centrala ställen för att följa antalet cyklar hela tiden. På det sättet får vi viktig information om antalet cyklister och också om variationerna. Utöver de fasta räkningsställen kan det också göras kortare räkningar på olika ställen.
 - En enkät om tillfredsställelse görs årligen för att hela tiden få information om hur nöjda cyklisterna är med regleringarna och om utvecklingsbehoven.
 - Varje år görs en översikt i vilken också kan informeras om aktuella ärenden, planer, projekt samt om resultatet om uppföljningen och enkäten om tillfredsställelse
- 3. Främjande av cykeltrafiken till en fast del av stadsutvecklingen**
 - Cykeltrafikens fördelar, egenskaper och behov genomgås gemensamt med tjänsteinnehavare och beslutsfattare.
 - Cykeltrafikens roll som en del av utvecklingen av en ekonomisk, hälsosam, kostnadseffektiv och lockande stad godkänns.
- 4. Att rikta tillräckliga resurser för utvecklingen av cykeltrafiken**
 - I samband med beredningen av budgeten fastställs resurser enligt målen för investeringar i cykeltrafiken.
 - Utvecklingen av cykeltrafikens nät också med investeringar för att förbättra cykeltrafikens förhållanden
- 5. Diskussioner med Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland om att utveckla landsvägar i samarbete**

KOMMUNIKATION OCH MARKNADSFÖRING

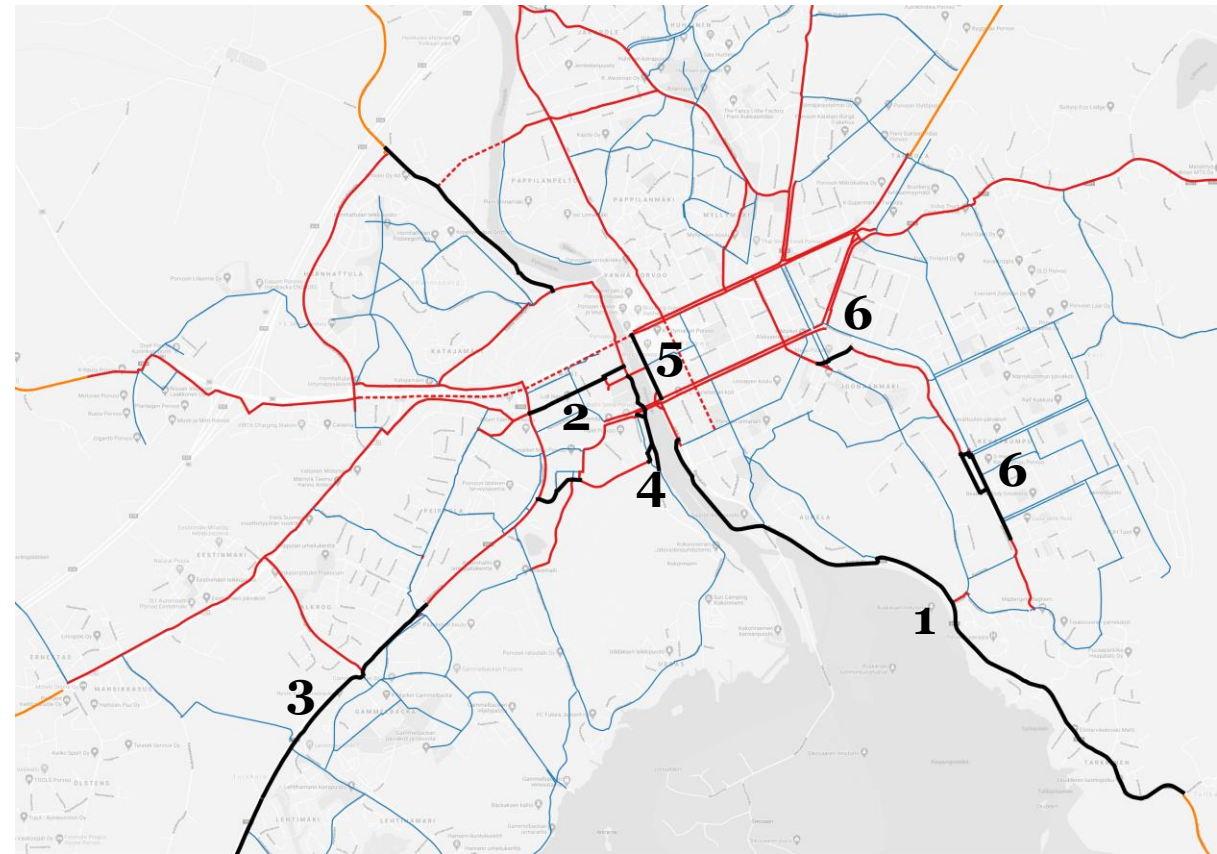
- 1. Vi informerar aktivt om cykeltrafikens fördelar och möjligheter**
 - Detta görs med kampanjer och informationsinslag samt genom att uppdatera stadens webbsidor om cykling.
- 2. Vi informerar om projekt för att främja cykeltrafiken**
 - Information om projekt som planeras och om genomförande av projekten

INFRASTRUKTUR OCH FÖRHÅLLANDEN

- 1. Borgå stads principer för planering av cykeltrafikens regleringar fastställs**
 - Principerna för användning av enkel- och dubbelriktade cykelvägar fastställs
 - De problematiska ställena på de huvudsakliga rutterna och de övriga centrala rutterna inventeras
- 2. Utvecklingsprojekt för cykeltrafikens nät**
 - Skeden vid utveckling av det eftersträvade nätet, prioritering och tidtabeller
 - Kartläggning av tidtabellerna för grundlig renovering av gator, vattentjänster och fjärrvärme
 - Som resultat utveckling i skeden (som hjälper att planera investeringsprogrammet) enligt en tidtabell med målet att bygga det eftersträvade nätet
- 3. Utveckling av cykelparkeringens regleringar**
 - Cykelparkeringens förhållanden utvecklas systematiskt på de mest populära ställen med ändamålsenliga regleringar
 - Vi strävar efter att hitta fungerande lösningar för cykelparkeringen och att genomföra regleringarna enhetligt
- 4. TOP 9-utvecklingsprojekt för cykeltrafiken**
 - Det inledande skedets etapper och projekt som kan genomföras genast

TOP 9-UTVECKLINGSÅTGÄRDER FÖR INFRASTRUKTUR (1/2)

- 1. Utveckling av den huvudsakliga rutten mot Tarkis**
 - förbättring av cykelvägen mellan Pellingevägen - Ågatan
 - utveckling av regleringarna i korsningarna mellan Tarkis - Pellingevägen
- 2. Utveckling av den huvudsakliga rutten mot Näse**
 - utveckling av cykeltrafikens regleringar mellan Magistratsgatan - åstranden
 - åtgärder för utveckling av Näsevägens korsningsområde
- 3. Utveckling av den huvudsakliga rutten vid Tolkisvägen**
 - förbättring av säkerheten i korsningsområdena
 - lagning av beläggningsskador
- 4. Byggande av vägkorridor för gång- och cykeltrafiken på västra åstranden**
 - utveckling av en rutt för gång- och cykeltrafiken mellan August Eklöfs park - Kokon
- 5. Utveckling av cykeltrafikens regleringar på Ågatan mellan Mannerheimgatan - Alexandersgatan**
 - separering av gång- och cykeltrafiken
 - utveckling av regleringarna i ändan vid Mannerheimgatan
 - förbättring av cykelparkeringen
- 6. Utveckling av den huvudsakliga rutten mot Vårberga**
 - utveckling av regleringarna i korsningarna
 - utveckling av avsnittet mellan Buntmakaregatan och Adlercreutzgatan



TOP 9-UTVECKLINGSÅTGÄRDER FÖR INFRASTRUKTUR (2/2)

7. Utveckling av regleringarna för gång- och cykeltrafiken i Kokon idrottsområde och av cykelparkeringen

- separering av gång- och cykeltrafiken från varandra och från parkeringsområdena
- byggande av högklassig cykelparkering vid idrottshallarna

8. Utveckling av gång- och cykeltrafikens förhållanden vid Gamla Tavastehusvägen

9. Utveckling av korsningar av de huvudsakliga lederna vid Vinnarvägen

- cyklingen styrs bort från parkeringsområdet
- regleringar i korsningen av Vinnarvägen och Guldlisgatan

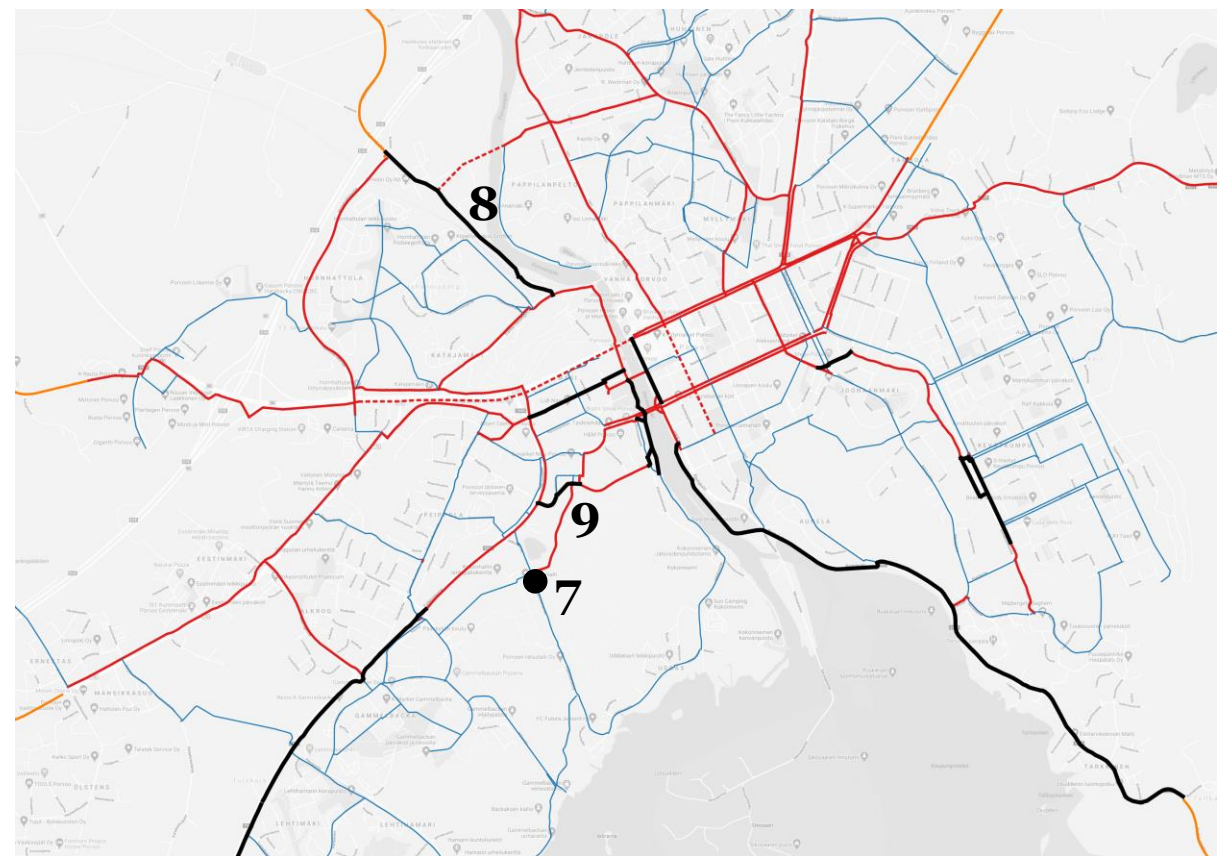
PLANERINGSOBJEKT

1. Planering av den huvudsakliga rutten mellan Maren och Hattula

- planering av Mannerheimgatans bro
- förening av nya förbindelser med nätet

2. Utredning om hur cykeltrafikens regleringar kan ordnas vid landsvägar

- möjligheterna att utveckla cykeltrafikens regleringar vid landsvägar utreds (bland annat Hindhår, Illby, Kerko, Mustlax och Kråkövägen)



PORVOO  BORGÅ