

Program för främjande av cykling

2020–2025

SLUTRAPPORT
31.8.2020



Förord



I arbetet har det för Raseborgs stad utarbetats ett program för främjande av cykling för åren 2020–2025. Målet med programmet är att öka cykeltrafiken med tanke på såväl cykling i vardagen som cykelturism. Programmet innehåller en vision samt mål och åtgärder för att nå målet. De centrala resultaten av arbetet beskrivs i denna slutrapport. Dessutom åtföljs arbetets slutrapport av ett bilagematerial.

Genom att främja cykling uppnås miljöfördelar, hälsofördelar, bättre trafiksäkerhet, ekonomiska fördelar och effektiv utrymmes användning. Att främja cykling är inte ett självändamål, utan ett sätt att skapa en mera hållbar stad och öka den hållbara turismen. Raseborgs stad har utmärkta förutsättningar och en god vilja att främja cykling både i vardagen och inom turismen.

Programmet har beretts i en styrgrupp bestående av Pii Nordström (ordförande), Ville Vuorelma, Kirsi Ala-Jaakkola, Julia Salmela (fram till maj 2020), Henrik Westerlund, Leena Kankaanpää, Minna Lumme, Fredrika Åkerö (fr.o.m. augusti 2020), Petri Vesterinen samt Herkko Jokela från NTM-centralen i Nyland. Dessutom intervjuades Jan-Peter Stenvall, som är en aktiv cyklist i Raseborg.

Beställare av arbetet var Raseborgs stad, som för projektet beviljades statsunderstöd för mobilitetsstyrning av Traficom. För förverkligandet av arbetet svarade Ramboll Finland Oy, där Reetta Keisanen fungerade som projektchef, Kari Hillo, Darius Colin och Aku Staff fungerade som planerare och Juha Heltimo fungerade som kvalitetssäkrare.



Fördelar med att främja cykeltrafik och cykelturism

EKOLOGISKHET	MILJÖNS TRIVSAMHET	SÄKERHET	HÄLSA	JÄMLIKHET
Cykling sparar miljön. Cykling är ett icke-förorenande och bullerfritt färdmedel och sätt att turista och förbrukar inte icke-förnybara naturresurser.	Högklassiga förhållanden för cykeltrafiken är grundläggande för en framgångsrik och attraktiv stad och ett motsvarande turistmål. Omorganiseringen av gatuutrymmet så att det lämpar sig för cykeltrafik gör användningen av utrymmet mera effektiv och möjliggör en levande stad. Det är viktigt att utveckla arrangemangen för cykeltrafiken och på så sätt bidra till en trivsam stad och hållbar turism.	Att cyklingen blir vanligare förbättrar trafiksäkerheten vid cykling. Också biltrafikens smidighet förbättras när cykeltrafiksarrangemangen planeras väl.	Cykling är ett enkelt sätt att öka mängden vardagsmotion. Det medför positiva effekter för såväl den offentliga hälso- och sjukvården som för arbetsgivarna. En ökning av cyklandet minskar enligt undersökningar dödligheten på befolkningsnivå. Regelbunden motion har positiva effekter på både den psykiska hälsan och välmåendet.	Motion och idrott är allas rättighet och det ska vara möjligt för alla åldersgrupper att röra sig aktivt och självständigt. Cykling är ett färdmedel som stödjer hållbar mobilitet och ett förmånligt färdmedel för såväl den som rör sig själv som samhället.

1 € →  → €€€€€€

DE EURON SOM INVESTERAS I CYKLING ÅTERGÅR MÅNGDUBBELT TILL SAMHÄLLET.

På riksnivå har det beräknats att en ökning av cyklingen med 30 % i Finland skulle medföra hälsofördelar till ett värde av sammanlagt 1,1 miljarder euro. (TKM 2018)

Innehållsförteckning



Förord

1. Inledning

2. Vision och mål

3. Åtgärder

3.1 Ett fungerande och tryggt cykelnät

3.2 Attraktionskraften som cykelresmål stärks

3.3 Ökning av cykeltrafiken

4. Genomförande och uppföljning av programmet

5. Slutord

Bifogat material

- Bilaga 1. Cykeltrafikens målnätverk och tillbyggnadsprogram 2020–2025
- Bilaga 2. Resultaten av invånarenkäten
- Bilaga 3. Beskrivning av cykelförhållandena i nuläget
- Bilaga 4. Tips för cykelfostran inom olika åldersgrupper



Alla fotografier i rapporten tillhör Raseborgs stad om inget annat nämns.



RASEBORG
RAASEPÕRI

1 INLEDNING



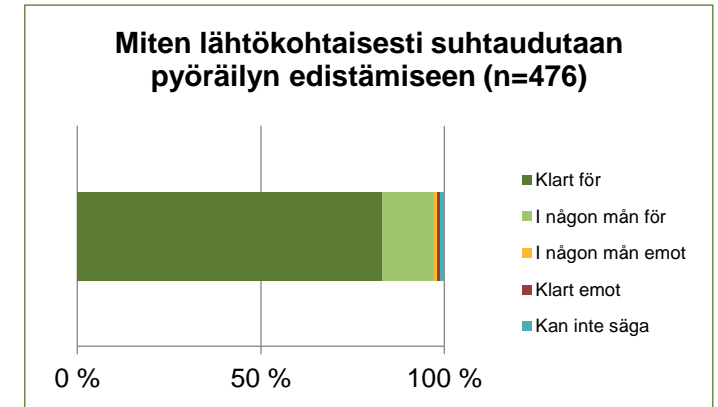
Utmärkta utgångspunkter för främjande av cykling



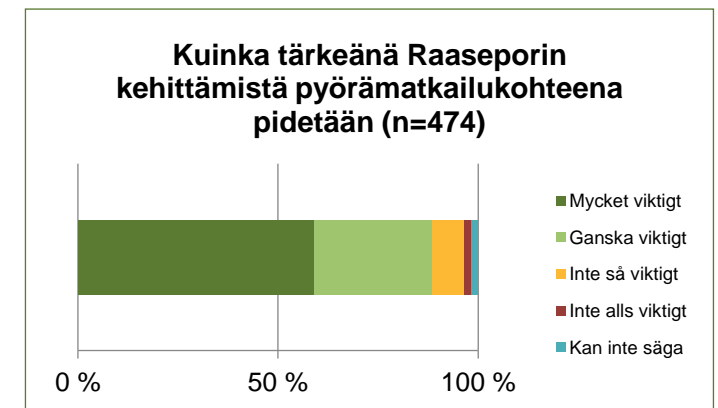
Raseborgs stad har utmärkta förutsättningar och en vilja att främja cykling med tanke på såväl cykeltrafiken som turismen. Främjandet av cykling stöder också den färskas stadsstrategins vision och riktlinjer för hållbar utveckling, kommuninvånarnas välfärd och utveckling av bl.a. turistnäringen. Utarbetandet av ett program för främjande av cykling är också en naturlig fortsättning på den trafiksäkerhetsplan för Raseborgs stad som utarbetades 2010 och uppdaterades 2019.

Utgångspunkterna för programmet för främjande av cykling kartlades genom ett intensivt arbete i styrgruppen samt genom en enkät riktad till invånarna och andra aktörer i området (bilaga 2). Även de nuvarande förhållandena inom cykling och cykelturism behandlades (bilaga 3).

Ur invånarenkäten fick man information i synnerhet om hurdana åtgärder invånarna önskar och på vilka objekt man önskar att åtgärder vidtas. Ur invånarenkäten framgick också att det bland invånarna i Raseborg finns en stark önskan om att främja cykling. Om detta vittnade att webbplatsen hade 1 300 besökare och 97 % av respondenterna förhöll sig positivt till att främja cykling och 88 % ansåg att det också är viktigt att främja cykelturismen. Resultaten av invånarenkäten har utnyttjats vid utformningen av utvecklingsprogrammets åtgärder och vid prioriteringen av projekt inom cykeltrafiknätet.



97 % av respondenterna förhöll sig positivt till främjande av cykling.



88 % av respondenterna upplever det som viktigt att utveckla cykelturismen.

Modell av världens ledande cykelstäder



I styrgruppen framhävdes att man hoppas att Raseborg ska vara en föregångare och vägvisare när det gäller cykling. Man har letat efter modell för programmet för främjande även utomlands. De bästa internationella exemplen har utnyttjats särskilt i planen för cykeltrafiknätet, men också vid kartläggningen av behoven att utveckla cykelturismen.

I världens ledande cykelstäder, såsom Amsterdam, ses cykeltrafiken som ett eget färdssätt och cykeln har identifierats som ett fordon. På detta sätt kan man övergå från planering av lätt trafik till planering av den nya tidens cykeltrafik. Detta stöds också av den reviderade vägtrafiklagen och av trafikledsverkets nya anvisningar för planering av cykeltrafiken.



*På lugna gator hör cykeltrafiken liksom övrig fordonstrafik hemma på körbanan.
Bild från Holland (Kari Hillo).*



RASEBORG
RAASEPORI

2 VISION OCH MÅL



Underbara Raseborg ska sättas på cykelstädernas världskarta



Raseborgs stad har utmärkta förutsättningar att avancera i främjandet av cyklingen och därför har visionen ställts högt "Underbara Raseborg ska sättas på världskartan över cykelstäder" Bakom visionen ligger också Raseborgs stads strategi – Underbara Raseborg arbetar på ett hållbart sätt – samt det starka stöd som fåtts genom invånarenkäten för att främja cykling i vardagen och cykelturism.

Följande valdes ut som huvudmål för programmet för främjande:

1. **Ett fungerande och tryggt cykelnät**
2. **Attraktionskraften som cykelresmål stärks**
3. **Ökning av cykeltrafiken**

Ett fungerande och tryggt cykelvägsnät ökar attraktionskraften för cykling i vardagen och stadens attraktionskraft som cykelresmål. Detta syns i sin tur i att mängden cykeltrafik ökar. Som målnivå för ökningen av cykeltrafiken rekommenderas en ökning på + 30 % fram till 2030 i enlighet med kommunikationsministeriets linje. Trots det ökade antalet cykelresor bör säkerheten i cyklandet ytterligare förbättras.


VISIO
IHANA RAASEPORI
TOIMII
KESTÄVÄSTI

**Arvojamme ovat
avoimuus,
osallistavuus ja
yhdenvertaisuus**

Raseborgs strategi och värderingar utgjorde utgångspunkten för arbetet.



De holländska lösningarna för cykeltrafiken stöder också cykelturismens tillväxt. Foto: Niko Palo



RASEBORG
RAASEPORI

3 ÅTGÄRDER



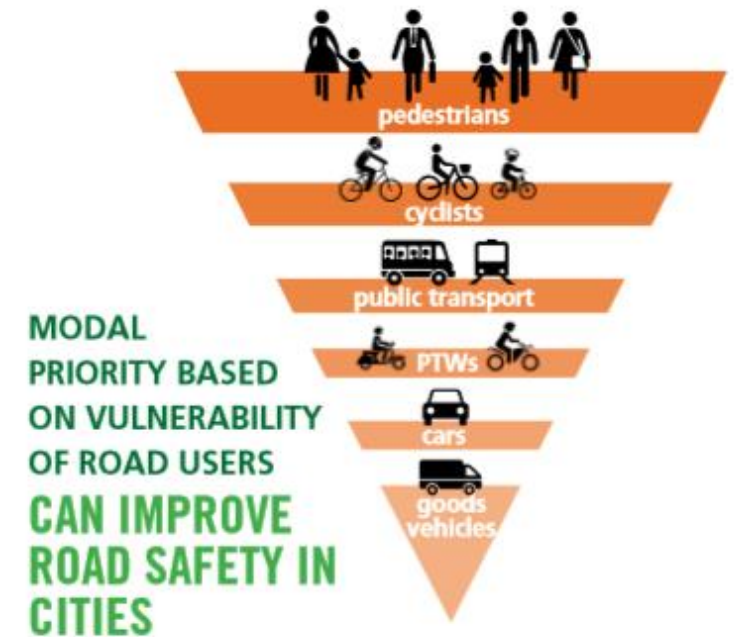
Djärva lösningar för att främja cykeltrafiken



Främjandet av cykling förutsätter en omfattande verktyglåda, men å andra sidan lönar det sig inte att bygga upp en för lång lista över önskemål. Man kan påverka trafikvanorna både genom att motivera och uppmuntra människor att cykla samt genom att erbjuda bättre möjligheter till detta genom att påverka trafikmiljön och olika till cyklandet anknutna tjänster. Utvecklingen av cykeltrafiken förutsätter också ett omfattande samarbetsnätverk.

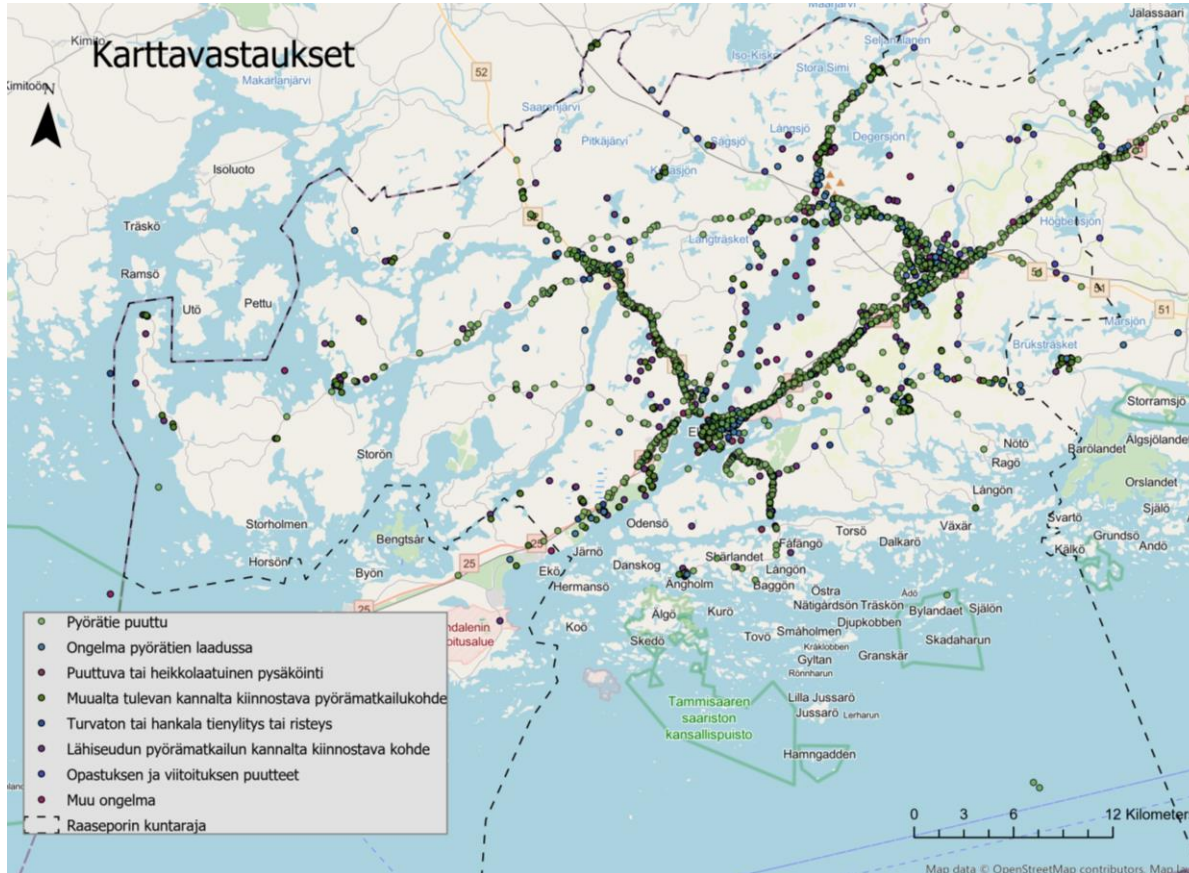
Främjandet av cykeltrafiken förutsätter också en betydande omvälvning av trafik- och stadsplaneringen, där planeringslösningarna för stads- och tätortsområden i första hand görs med tanke på hållbara färd sätt och de oskyddade vägtrafikantgrupperna. Med tanke på utvecklingen av infrastrukturen är det viktigt att se fotgängarna och cykeltrafiken som egna separata färd sätt. I praktiken innebär detta mod att ta i bruk lösningar som avviker från det vi är vana vid.

Åtgärderna i programmet för främjande har beretts i styrgruppen genom arbete i workshoppar. Åtgärderna har utarbetats så att man genom att förverkliga dem kan uppnå programmets tre huvudsakliga mål samtidigt som man kan svara på invånarnas önskemål. För varje åtgärd har det utsetts någon ansvarig och en preliminär tidtabell för förverkligandet har gjorts upp, så att utvecklingen av cyklingen framskrider i enlighet med målen.

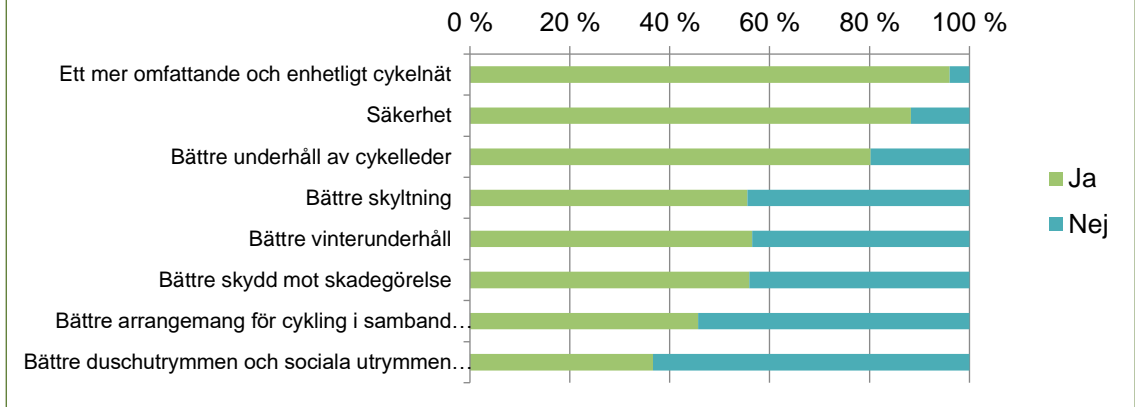


*ETSC – European Transport Safety Council.
How safe is walking and cycling in Europe? (PIN Flash 38)*

Enligt raseborgarna är det viktigaste att utveckla cykeltrafiknätet



Mitkä parannukset lisäisivät pyöräilyä asukkaiden mielestä. (n= 3172)



Invånarenkäten (bilaga 2) besvarades av 624 personer, av vilka det inkom sammanlagt nästan 2 500 kartanteckningar. Det stora antalet svar visar att det önskas tydliga åtgärder för att främja cyklingen i Raseborg.

Mest förbättringar önskades i cykelnätet. Också säkerheten och underhållet för cykeltrafiken lyftes fram bland de tre viktigaste sakerna som bör utvecklas.

Åtgärderna i Raseborgs utvecklingsprogram för cykling 2020–2025



Mål	Nr	Åtgärd	Huvudsakligt ansvar	Övriga ansvariga	Genomförandeår
Ett fungerande och säkert cykelnät	1	Cykeltrafikens tillbyggnadsprogram tas in som en del av de årliga investeringarna	Tekniska avdelningen	NTM	årligen 2020->
	2	Målnätet för cykeltrafiken integreras i planläggningen och planeringen	Planläggningen	Tekniska avdelningen	2020->
	3	Objekt inom cykeltrafiken tas med i den årliga planen för underhåll	Upprätthållande	NTM	årligen 2021->
	4	Utarbetande av en vägvisningsplan för cykeltrafiken	Tekniska avdelningen	NTM	2022
	5	Granskning av hastighetsbegränsningssystemet med tanke på säkerheten i cykeltrafiknätet	Arbetsgruppen för trafiksäkerhet	NTM	2022
Attraktionskraften som mål för cykelresande stärks	6	Utarbetande av planer för cykelparkering för att stödja smidiga resekedjor	Tekniska avdelningen	Trafikledsverket / VR	2021
	7	En utredning om utvecklingen av möjligheterna att transportera cyklar på bussar och tåg utarbetas	Tekniska avdelningen	Trafikledsverket / VR	2023
	8	Möjligheterna till stadcykelservice eller annan motsvarande service utreds	Tekniska avdelningen	Turismtjänster	2024
	9	Utarbeta en plan för förverkligandet av en pump track	Tekniska avdelningen	Idrottstjänster	2021
	10	Kartläggning av terrängcykling- och gravelrutter samt utveckling av en ruttplan	Turismtjänster & stadsutvecklingen	Tekniska avdelningen	2022
	11	Västra-Nylands cykelkarta förnyas	Turismtjänster	NTM, kommunerna i Västra-Nyland	2022
	12	Komplettering av temarutternas utgående från invånarenkäten	Turismtjänster	-	2021
	13	Användningen av cykelvänlighetsguiden utvidgas och effektiviseras	Turismtjänster	Företag	2020->
14	En marknadsföringsplan för cykelturism utarbetas	Turismtjänster	-	2024	
Ökning av cykeltrafiken	15	En uppföljningsplan för cykeltrafiken och cykelturismen utarbetas	Tekniska avdelningen	Turismtjänster	2021
	16	Man utreder vad som kunde sporra till ökad användning av elcyklar	Stadsutvecklingsavdelningen		2022
	17	Behovet av cyklar vid stadens verksamhetsställen utreds	Förvaltningen	Äldre-service, biblioteken m.m.	2022
	18	Man utreder hur man kunde uppmuntra kommunens arbetstagare till ökad arbetsresocykling	Personalavdelningen		2022
	19	Genomförande av livslång cykelströvan	Arbetsgruppen för trafiksäkerhet	Stadens olika enheter, intressegrupper	årligen 2020->
	20	Uppdatering av utvecklingsprogrammet för cykling	Tekniska avdelningen	Turismtjänster	2025

Sammanfattning av åtgärderna i utvecklingsprogrammet för cykling 2020- 2025.



RASEBORG
RAASEPORI

3.1 ÅTGÄRDER

Ett fungerande och säkert cykelnät



Cykeltrafiknätet bör granskas som en helhet



I detta arbete har cykeltrafiknätet granskats som en helhet för att nätet ska kunna utvecklas så att det blir tryggare och mera enhetligt än det är för närvarande. Som bakgrund för planeringen gick man igenom nuvarande cykelvägar och friluftsrutter samt invånarnas och stadens sakkunnigas synpunkter. I invånarenkäten lyftes särskilt fram känslan av otrygghet i cykeltrafiken och det osammanhängande cykelnätet. För att höja kvaliteten på cykeltrafiken kartlade styrgruppen dessutom internationella exempel på bästa praxis i planeringen av cykeltrafiken och dessa har utnyttjats vid fastställandet av cykelnätet. För cykelnätet har det utarbetats preciserade planer för Karis och Ekenäs samt ett tillbyggnadsprogram för åren 2020–2025 (bilaga 1).

Fem åtgärder för att utveckla ett fungerande och tryggt cykeltrafikledsnät har skrivits in. Det viktigaste är att förverkligandet av tillbyggnadsprogrammet för cykeltrafiknätet blir en kontinuerlig verksamhet och en del av de årliga investeringarna. För det andra bör målnätet för cykeltrafiken fast sammankopplas med planläggningen och trafikplaneringen, så att måltillståndet för cykeltrafiken kan inkluderas i alla nya planer. Huvudlederna i målnäten för cykeltrafik ska vid planeringen av underhållet placeras i den högsta vårdklassen för att möjliggöra cykeltrafik året om. Det rekommenderas att det för cykeltrafikens huvudnät utarbetas en plan för skyltning som betjänar såväl raseborgare som turister. Den femte åtgärden är att justera hastighetsbegränsningarna så att de är lämpliga för cykeltrafiken. Målet med att lugna biltrafiken och utvidga de nuvarande hastighetsbegränsningsområdena på 30 km/h är i synnerhet att förbättra säkerheten för cykeltrafiken i tätorterna, där cykeltrafiken på ett naturligt sätt blandas med den övriga fordonstrafiken.

I invånarenkäten lyftes särskilt känslan av otrygghet i cykeltrafiken och det osammanhängande cykelnätet fram

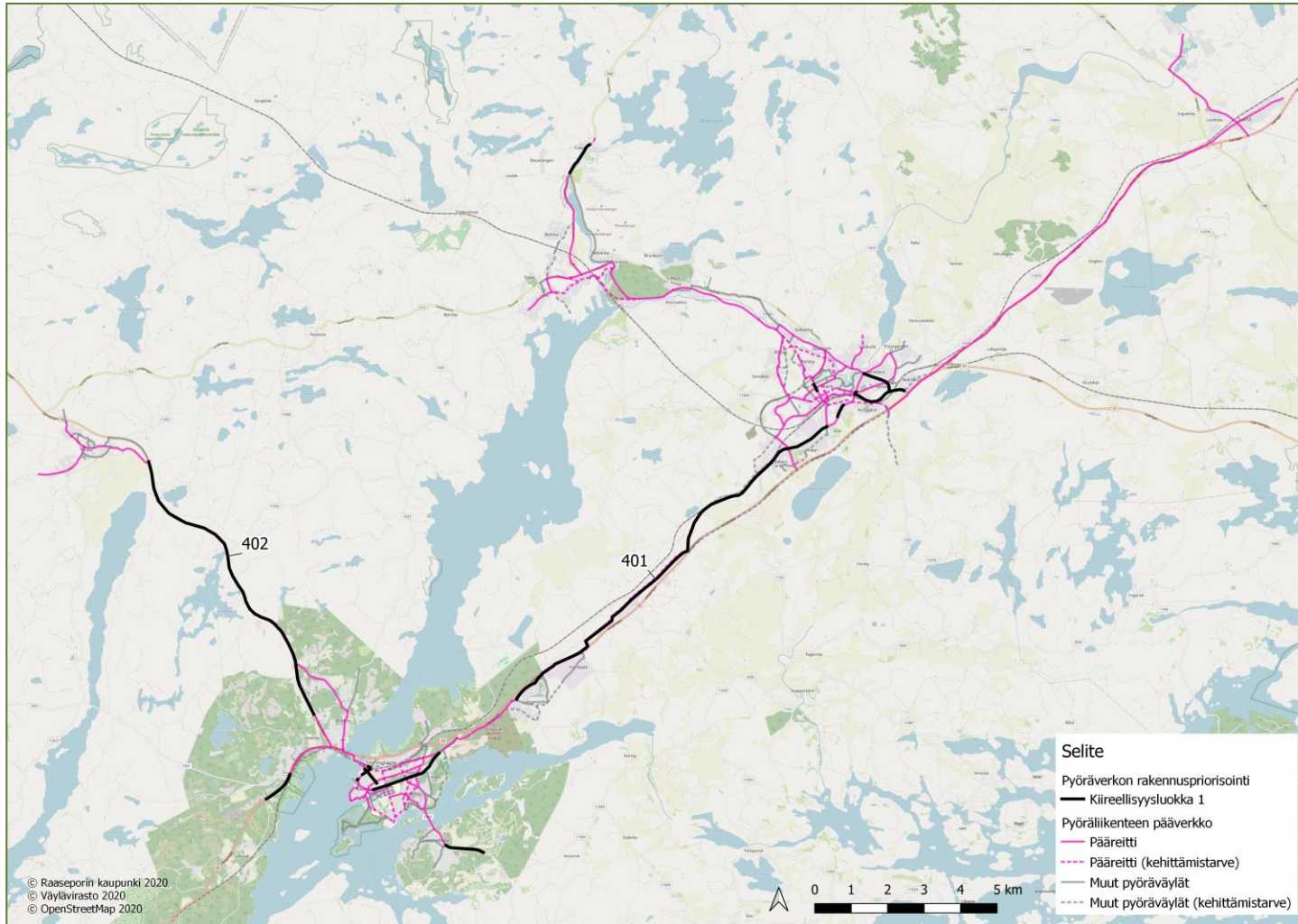


I invånarenkäten (bilaga 2) markerades mest sådana objekt, där cykelled saknas (1 400 kpl). I svaren framhövdes behovet av att utveckla förbindelserna längs landsvägarna mellan tätortscentrumen. I Karis lyftes framför allt Bangatan och Köpmansgatan fram. Av nätet i Ekenäs centrum lyftes Ystadsgatan samt korsningen Järnvägsgatan - Norra Strandgatan - Formansallén fram. Svaren har utnyttjats vid utarbetandet av målnätet och tillbyggnadsprogrammet (bilaga 1).

Cyklennätets tillbyggnadsprogram 2020–2025



Nedan presenteras cykelnätets tillbyggnadsprogram 2020–2025 i fråga om skyndsambetsklass I. Prioriteringen baserar sig på brister som lyfts fram i invånarenkäterna. I bilaga 1 presenteras behoven av att utveckla nätet som helhet (prioritetsklasserna I–III).



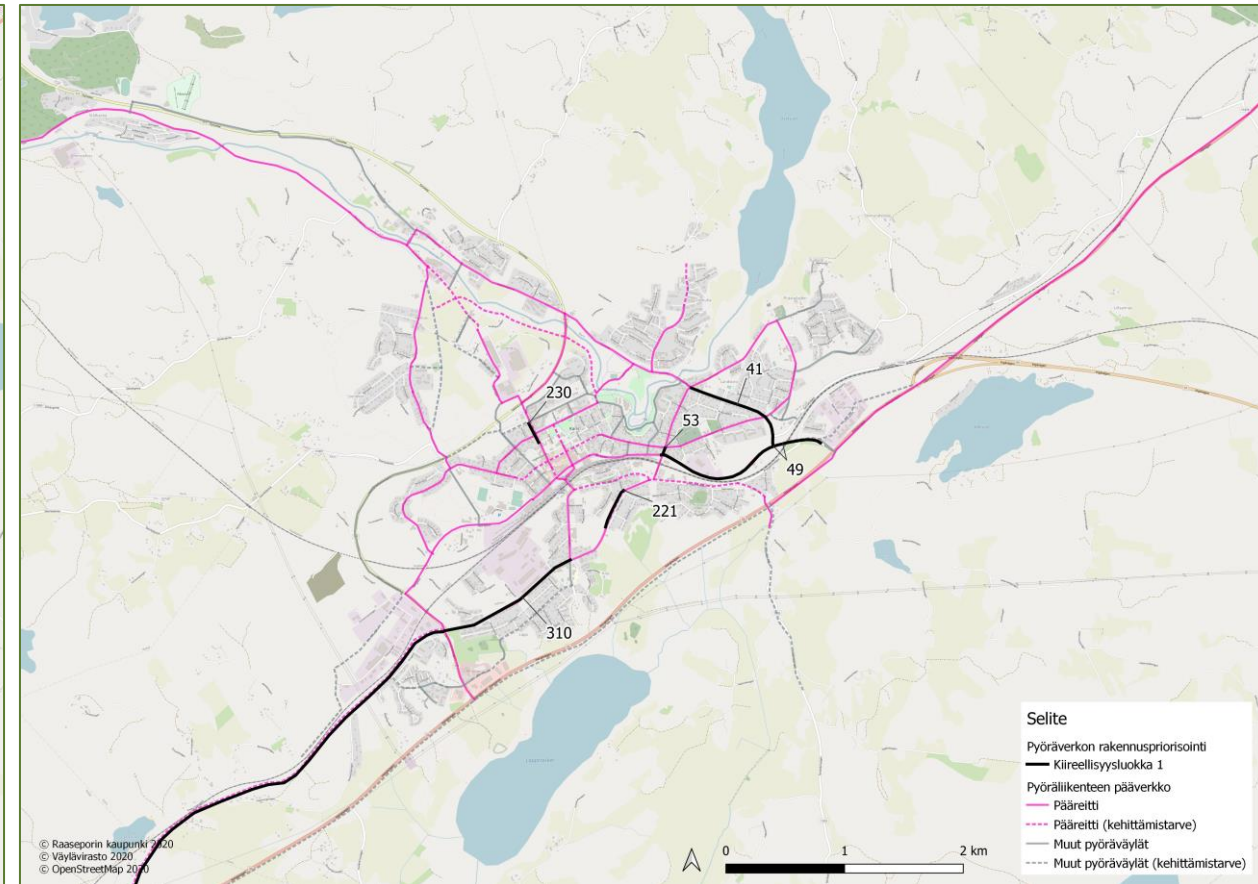
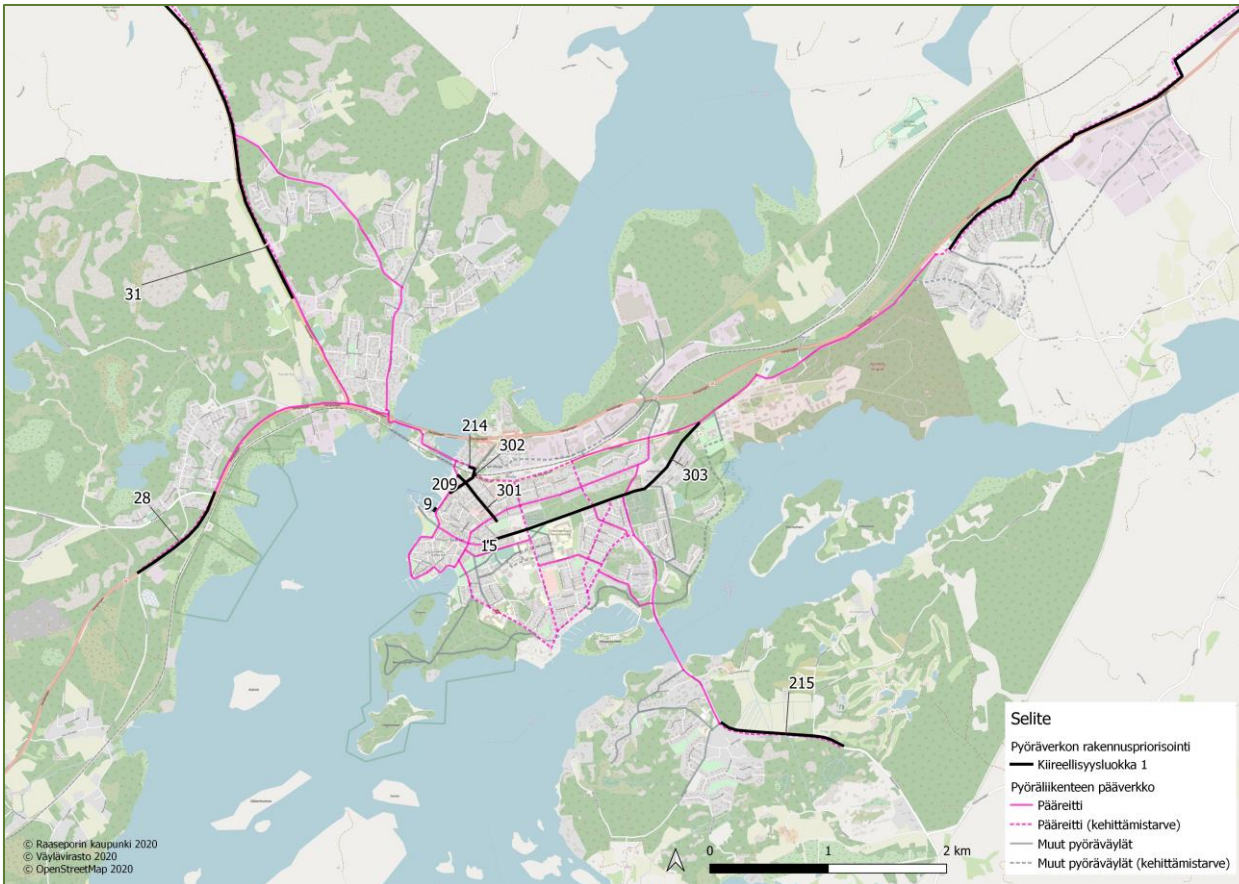
Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Priori-tuus
401	Tammisaari - Karjaa	Pyörätien rakentaminen (2-suuntainen)	1
402	Tenhola - Tammisaari	Pyörätien rakentaminen (2-suuntainen)	1
5 ei kartalla	Tammisaaren keskustan katuverkko (pois lukien kokoojakadut)	Kartoitetaan potentiaalisia nykyisten 30 km/h rajoitusalueiden laajentamiskohteita	1
9	Pohjoinen Rantakatu venesataman, Albatrossin ja leikkipuiston kohdalla	Vuonna 2020 valmistuvan kaavatyon pohjalta koko alueen kokonaisvaltainen parantaminen (jalankulun, pyöräilyn ja pysäköinnin uudelleenjärjestelyt, ajoneuopeuksien hillintä, yhteydet rantaan ja ravintoloille).	1
15	Kustaa Vaasan katu, väli Pitkätie - Vartiokatu	Liikenteen rauhoittaminen (sekaliikenne) Katutilan kaventaminen rakenteellisesti.	1
28	Vt 25, väli Leksvallintie - mt 1001 (Prästullantie)	Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen ja aikukku (samassa yhteydessä Leksvallintien liittymän parantaminen).	1
31	Kt 52, Västerbyn jkp-tien jatke	Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen (1,5 km)	1
209	Pohjoinen Rantakatu	Pyöräliikenteen erillisjärjestely (kaistat)	1
214	Candelininkatu - Rautatienkatu	Parannetaan risteystä ja siltaa: pyöräkaistat (2 x 1,5-2 m) ja ajokaistat 1+1.	1
215	Baggöntie	Uusi 2-suuntainen pyörätie eteläpuolella	1
301	Ystadinkatu	Pyöräliikenteen olosuhteiden parantaminen (sekaliikenne)	1
302	Rautatienkatu x Ajurinpuisto x Norra Strandskatan liittymä	Risteyksen uusi jäsentely: auto- ja pyöräliikennejärjestelyiden selkeyttäminen ja sujuvoittaminen	1
303	Raaseporintie	Päällysteen ja risteyskien parantaminen	1
36 ei kartalla	Karjaa keskustan katuverkko (pois lukien kokoojakadut)	Kartoitetaan potentiaalisia nykyisten 30 km/h rajoitusalueiden laajentamiskohteita	1
41	Karjaantie välillä Keskuskatu - Kirkkokatu	Katutilan kokonaisvaltainen parantaminen (suunnitelma olemassa 5/2018, mutta siinä on vielä täsmentämistarpeita). Pyöräkaistat.	1
49	Karjaantie väli Ratakatu - Keskuskatu ja Ratakatu väli Ensikuja - Maasilantie	Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen.	1
53	Maasilantie / Ratakatu / Kanavatori liittymä	Risteyksjärjestelyiden jäsentäminen ja kevyenliikenteen edellytysten parantaminen.	1
221	Tammisaarentie	Pyöräkaistat (1,25 - 1,5 m x 2)	1
228	Keskuskatu	Pyöräkaistat (2 x 1,5m) ja autopysäköinnin poistaminen. 20km/h alue keskustassa (Nils Grabbenkatu - Kauppiankatu)	1
230	Kauppiankatu	Autoliikenteen rauhoittaminen ja sekaliikenne. Kaavassa pihakatu. Mahdollisesti pyöräkatuna.	1
310	Tammisaarentie	Päällysteen parantaminen ja liikenteen rauhoittaminen	1
92	Mt 104 (Fiskarsintie), kylän kohta	Erillissuunnitelman laatiminen kylän kohdalle (jalankulun erotteleminen ajoneuvoliikenteestä, nopeusrajoitus-, pysäköinti-, tori- ja hidastetarkastelut).	1
93 ei kartalla	Mt 104 (Fiskarsintie), kylän kohdan katuverkko	Nopeusrajoituksen alentaminen 30 km/h:iin koko katuverkoilla. Oma suunnitteluhanke, käynnissä	1

Cykelnätets tillbyggnadsprogram 2020–2025



Ekenäs

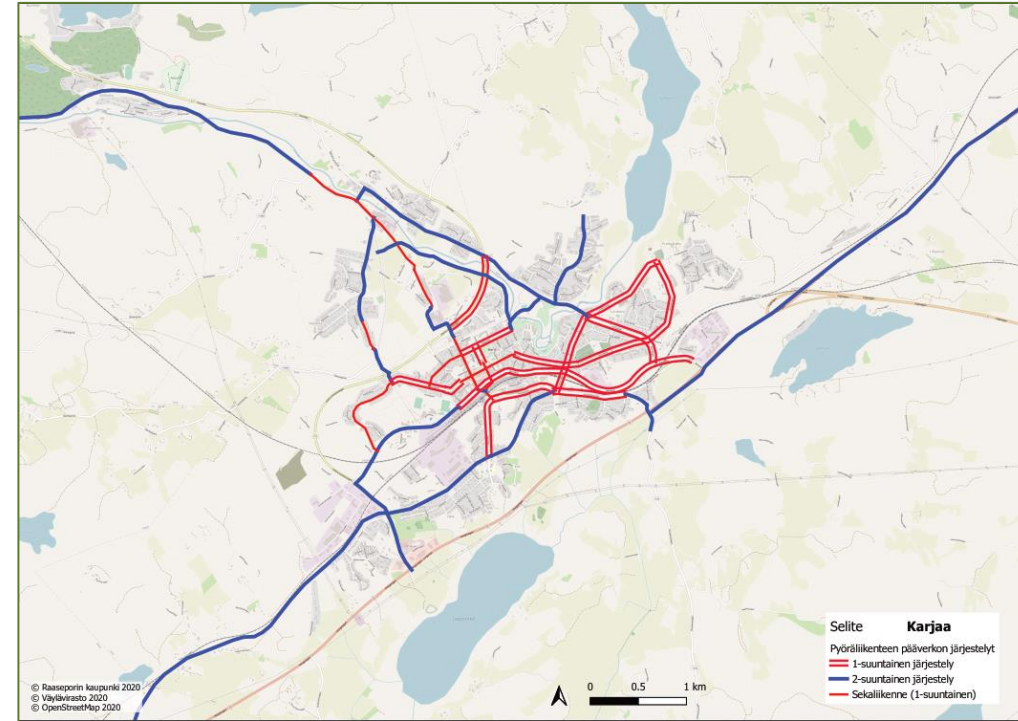
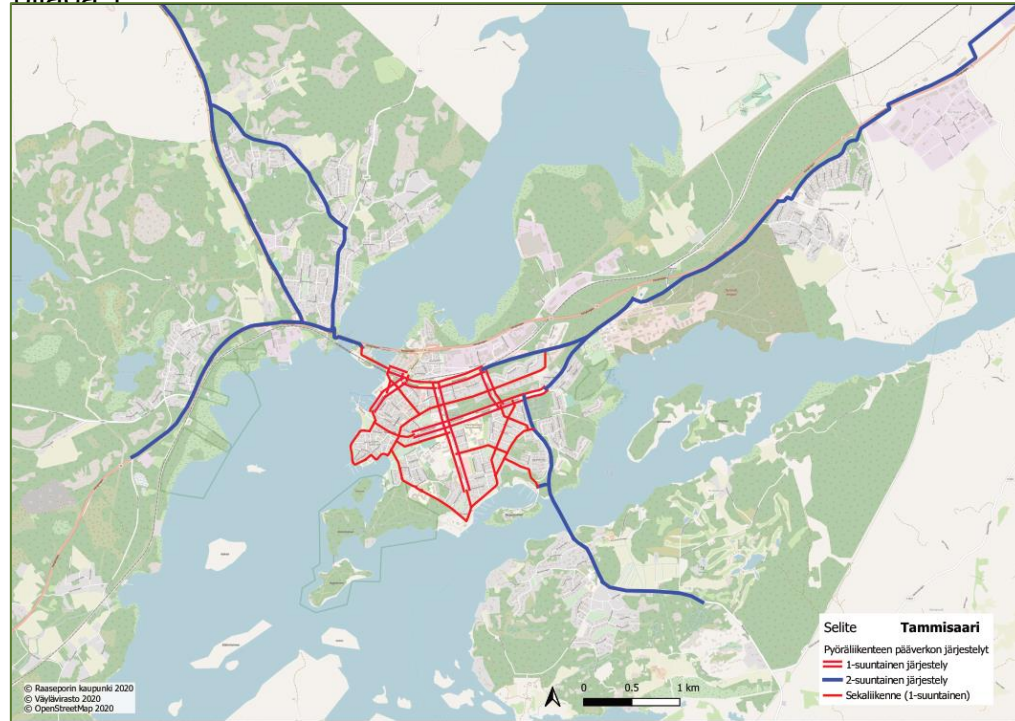
Karis



Preciserad beskrivning av huvudnätet för cykeltrafik



Målnäten för cykeltrafiken och de preliminära arrangemangen för cykeltrafiken på huvudlederna. Grunderna för planeringen av målnäten anges närmare i bilaga 1



Betoningen och ökningen av enkelriktade arrangemang inom cykeltrafiken har bland annat varit en utgångspunkt för reformen av vägtrafiklagen samt för sådana städer, där man stött cyklandet på ett proaktivt sätt. I en relativt lugn trafikmiljö såsom i Raseborgs centrumtätorter bör man i så stor utsträckning som möjligt sörja för och stödja förutsättningarna för blandtrafik, varvid man i fråga om cykeltrafiken utan oro kan stödja sig på ett arrangemang med blandtrafik där biltrafikens livlighet tillåter. Det innebär att cykeltrafiken positionerar sig på samma sätt som den övriga fordonstrafiken och använder körbanan. Till exempel det nuvarande gatunätet med likvärdiga korsningar i Ekenäs stöder i princip bra en blandad trafik och separata arrangemang för cykeltrafiken behövs endast på de livligaste huvudgatorna och de mest använda rutterna, där skolbarn rör sig.

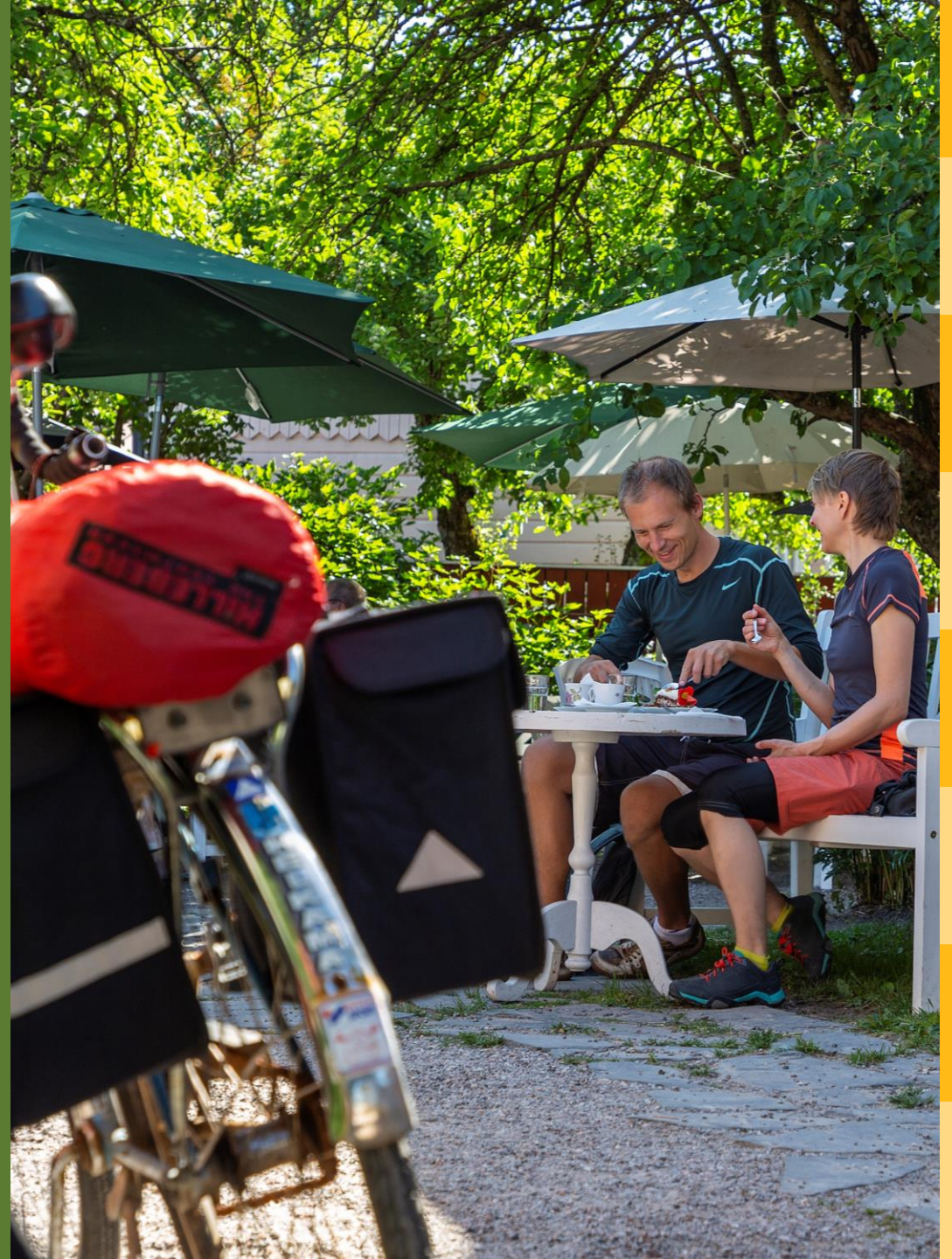
På de livligaste farlederna behöver cykeltrafiken åtskiljas från biltrafiken. På många gator i den byggda miljön är en cykelfil en lämplig lösning som stöder enkelriktning och logiska väjningsregler. Cykelfilerna är främmande i Finland, med undantag av de största städerna, och därför lönar det sig att pröva sådana särskilt i Karis, men också i Ekenäs.



RASEBORG
RAASEPORI

3.2 ÅTGÄRDER

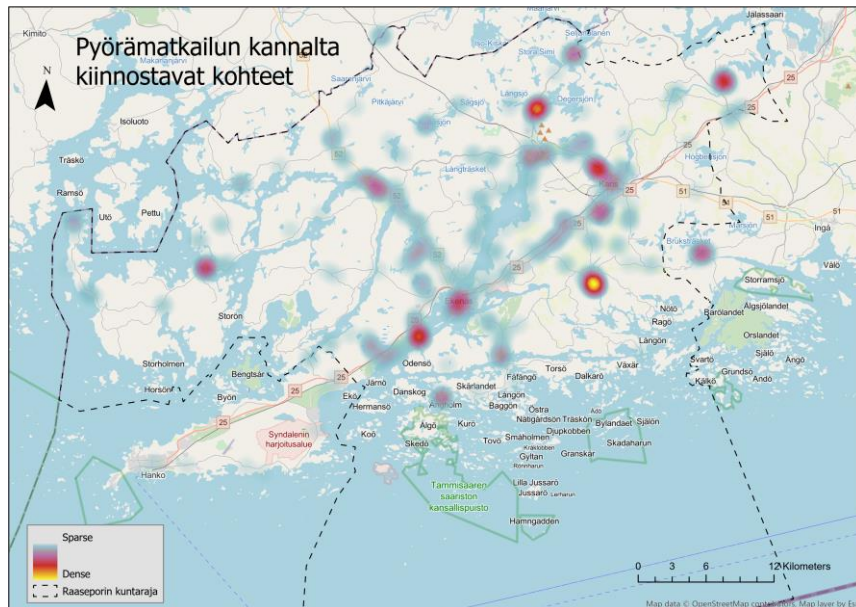
Attraktionskraften som cykelresmål förstärks



Cykelresenärernas behov och krav på kvalitet ökar



Cykelturen har fått ett stark uppsving och det finns en enorm potential inom cykelturen på Raseborgs område. Raseborg är redan nu ett av Finlands mest lockande cykelresmål med rutter för både landsvägs- och terrängcykling. För turister har det utarbetats temarutter där man kan bekanta sig med Raseborgs historiska objekt. Terrängcyklingens pärlor är Fiskars Village Trail Center och Påminne, som specialiserat sig på backcykling. Utöver detta går också den riksomfattande Eurovelo-rutten genom Raseborg. I Raseborg har man också varit progressiv och tagit i bruk en guide om cykelvänlighet. Inom cykelturen finns det dock också saker att utveckla, eftersom såväl de inhemska som de internationella turisternas krav på kvalitet ständigt ökar och konkurrensen om cykelturen ökar i och med att flera objekt utvecklar cykeljänster.



I invånarenkäten (bilaga 2) markerades objekt som är intressanta med tanke på cykelturen. De största sevärdheterna i Raseborg lyftes fram: Raseborgs slott samt Fiskars och övriga bruk samlade många svar, slottet framför allt. Också Dagmarsparken, Bromarv och Ekenäs centrum samlade många svar. Också mindre, lokala objekt finns markerade på kartan. Det rekommenderas att Raseborgs temarutter för cyklisterna kompletteras utgående från invånarenkäten (åtgärd 11). Därutöver lönar det sig att utnyttja resultaten från enkäten vid planeringen av marknadsföringen av turistobjekt.

Utvecklingen av cykelnätet främjar också cykelturismen



I Raseborg främjas cykelturismen avsevärt av åtgärderna gällande cykelnätet, då cykelrutterna blir smidigare och skyltningen på rutterna sätts i skick. Dessutom kan man inom cykelturismen utveckla bland annat resekedjan, tjänsterna för cyklister och marknadsföringen. Ur invånarenkäten framgick det att cykelparkeringen bör utvecklas särskilt i Karis och Ekenäs. Att höja antalet cykelparkeringar och kvaliteten på dessa är ett sätt att förbättra resekedjan för både cykelturister och invånare (åtgärd 6). Högklassiga arrangemang för cykelparkeringen är också ett sätt att välkomna cykelturister till platsen. Resekedjan kan också förstärkas genom att förbättra möjligheterna att transportera cyklar på både bussar och tåg (åtgärd 7). Dessutom rekommenderas det att Raseborg utreder möjligheterna för stadscykeljänst i tätorterna (åtgärd 8).

Cyklingens mångsidighet, även ur turismsynvinkel, stöds av att olika former av cykling beaktas bättre. Därför har som åtgärd föreslagits förverkligande av en pump track (åtgärd 9) samt kartläggning och utveckling av terrängcyklings- och gravelrutter (åtgärd 10). En pump track kunde förutom turister också locka barn och unga från Raseborg att cykla.

Man kan också bättre än tidigare informera om cykelrutterna på den gemensamma cykelkartan för hela Västra Nyland (åtgärd 11) samt genom komplettering av Raseborgs egna temarutter (åtgärd 12). Cykeltjänsterna i Raseborg har redan utvecklats förtjänstfullt och utvecklingen kan fortsätta genom att användningen av guiden för cykelvänlighet effektivteras, så att så många företag som möjligt i regionen hälsar cykelturister välkomna (åtgärd 13).

För att stärka marknadsföringen av cykelturismen och identifiera ytterligare möjligheter har utarbetande av en marknadsföringsplan föreslagits för 2024 (åtgärd 14).



RASEBORG
RAASEPORI

3.3 ÅTGÄRDER

Ökning av cykeltrafiken



Cykelfostran och cykelkommunikation är en viktig del av arbetet för att främja cyklingen och skapandet av en cykelkultur



En ökad cykeltrafik förutsätter förutom utveckling av cykelnätet och cykelturismen även andra åtgärder. För att öka cykeltrafiken behövs bland annat att uppföljningen av cykeltrafiken utvecklas, träning och repetition i fråga om cykelfärdigheterna inom olika åldersgrupper samt sporrande till cykling (åtgärder för att styra mobiliteten).

Utarbetandet av en plan för uppföljning av cykeltrafiken och cykelturismen är en av de viktigaste åtgärderna inom detta delområde för att man ska få reda på uppgifter om cyklingens nuläge och kunna följa med hur situationen utvecklas (åtgärd 15). Åtgärder som sporrar till cykling har också listats, såsom en utredning över vad som kunde motivera till en ökad användning av elcyklar (åtgärd 16).

Vid beredningen av programmet framgick det att det finns ett behov av cyklar vid stadens verksamhetsställen. Till exempel inom äldreomsorgen kunde cyklar användas för att låta de äldre komma ut och cykla och för personalens utträttande av ärenden. Det rekommenderas att de cyklar som skaffas till staden konkurrensutsätts med ett serviceavtal, så att cyklarna inte blir oanvända på grund av att de inte servats. Därför är åtgärden att utreda behovet av att skaffa cyklar till stadens verksamhetsställen (åtgärd 17). Dessutom har kommunen möjlighet att stödja och uppmuntra sin personal till att röra sig med cykel i större utsträckning (åtgärd nr 18).



Förverkligandet av programmet för främjande bör följas upp årligen



En cykelfostran och cykelkommunikation som omfattar olika åldersgrupper är en viktig del av arbetet för att främja cyklingen och skapandet av en cykelkultur. Å ena sidan behövs det fostran och kommunikation i anslutning till grundläggande cykelfärdigheter och cykelsäkerhet och å andra sidan måste människor uppmuntras och lockas till att röra sig mera med cykel i vardagen. I Raseborg samordnas planeringen av livslång cykelfostran och -kommunikation av stadens tväradministrativa arbetsgrupp för trafiksäkerhet. I bilaga 4 beskrivs färdiga verksamhetsmodeller för stadens olika enheter och intressegrupper (åtgärd 19).

Den sista åtgärden (nr 20) är att uppdatera programmet för utveckling av cykeltrafiken. Programmet för främjande av cyklingen bör följas upp årligen och år 2025 kan effekterna av programmet granskas mera noggrant. Då är det också skäl att uppdatera åtgärderna gällande cyklingen och målnivån i fråga om cyklingens tillväxt. Fram till 2025 kan man se riktningen för förverkligandet av detta program samt programmets inverkan på cykeltrafikens omfattning.





RASEBORG
RAASEPORI

4 GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING AV PROGRAMMET



Uppföljning är ett hjälpmedel för konsekvent planering, genomförande och utveckling



Genomförandet av Raseborgs program för främjande av cykling 2020–2025 samt dess effekter bör följas upp regelbundet för att man ska kunna se om man går framåt mot de valda målen. Informationen från uppföljningen ökar förståelsen av åtgärdernas effekter och cykeltrafikens särdrag, vilket gör det lättare att motivera och planera kommande utvecklingsåtgärder. Det föreslås att en mer detaljerad uppföljningsplan för cykeltrafiken och cykelturismen utarbetas (åtgärd 15) för 2021, varefter uppföljningsresultaten kan inkluderas i den årliga rapporteringen för åren 2022–2025.

Uppföljningen ska omfatta en utvärdering av genomförandet av åtgärderna och av åtgärdernas effekt. Det rekommenderas att uppföljningsrapporten årligen ges den nämnd som beslutat om programmet till kännedom (första gången 2022). Dessutom rekommenderas det att man aktivt informerar om uppföljningen av cyklingen alltid när rapporteringen är klar.

Vid uppföljningen av åtgärderna bedöms hur de utarbetade åtgärdsförslagen framskrider. För uppföljningen räcker en åtgärdstabell och uppgift om huruvida åtgärden har framskridit enligt den föreslagna tidtabellen. Om åtgärden är försenad, presenteras också en uppdaterad tidtabell för när åtgärden ska genomföras. Förverkligandet av tillbyggnadsprogrammet för cykelnätet bör följas upp mera detaljerat och en projekt-/objektspecifik lägesbild bör årligen presenteras. Vid sidan av tillbyggnadsprogrammet rekommenderas att man följer den budget för investeringar i cykling som föreslås i stadens budgetförslag. Också vid uppdateringen av budgetförslaget rekommenderas att man inför en egen rad för projekt inom cykeltrafiken. Det har ställts upp ett tillväxtmål för cykeltrafiken, vilket innebär att budgeten för cykling också ska vara tillväxtorienterad och tillräcklig för cykeltrafikens tillbyggnadsprogram. FN rekommenderar internationellt att 20 % av alla trafikbudgetar ska användas för icke-motoriserade trafikformer (UN environment 2016).

Information som samlas in om mängden cykeltrafik är av största vikt



Med tanke på uppföljningen av effekterna är det av största vikt att man utreder bl.a. cykeltrafikens nuvarande andel av alla färdsätt samt mängden cykeltrafik och cykelturism (på olika objekt/tvärsnitt). Dessa siffror är en förutsättning för att man ska kunna följa upp hur de tillväxtmål som ställts upp för cyklingen uppnås. Också insamlingen av invånarrespons och respons från cykelturister bör utvecklas (upplevda problem och hinder, utvecklingsförslag). I uppföljningsplanen för cykeltrafiken och cykelturismen rekommenderas åtminstone följande mått på effekten:

- **Cykeltrafikens andel** i raseborgarnas dagliga mobilitet. För detta ändamål rekommenderas att ett separat utdrag beställs för Raseborg i samband med nästa riksomfattande persontrafikundersökning (HLT) eller utreds som en annan separat trafikundersökning.
- **Mängden människor som cyklar till och från jobbet** För detta ändamål kan man skaffa utrustning för uppföljning av cykeltrafiken, t.ex. Eco-Counters eller andra motsvarande anordningar, och planera de viktigaste beräkningsplatserna för cykeltrafiken. Sådana är i allmänhet s.k. infartsvägar, som samlar cykeltrafikens strömmar.
- **Cyklingens popularitet på skol- och hobbyresor** (skolor, föreningar). I fråga om skolresor kan detta utredas på ett tillförlitligt sätt bl.a. genom ”hur kom du till skolan?”-enkäter som genomförs under skoldagen. Motsvarande enkäter kan också göras via föreningar.
- **Antalet och allvarlighetsgraden av trafikolyckor som involverar cyklister.** Detta bör följas med hjälp av den statistik som finns tillgänglig i arbetsgruppen för trafiksäkerhet.
- **Upplevd säkerhet vid cykling.** Den upplevda säkerheten kan utredas genom enkäter till exempel i samband med en enkät riktad till skolelever eller genom en särskild cykelbarometer, där det är möjligt att också i större utsträckning fråga om hur nöjda stadsborna är med cykelförhållandena.
- **Mängden cykelturister.** Detta kan klargöras t.ex. genom uppgifter från hotellen och även antalet cykelpassagerare i färjetrafiken kan utnyttjas.
- **Cykelturismens attraktionskraft.** Detta kan följas bland annat genom analyser av sociala medier.



RASEBORG
RAASEPORI

5 AVSLUTNING



Avslutning



Det underbara Raseborg har utmärkta förutsättningar för att ta sig in på cykelstädernas världskarta. Organisationen har en dynamisk och sakkunnig personal som inte är rädd för arbete och som kan föra utvecklingsprogrammets åtgärder framåt efter stöd av beslutsfattarna. Den första och viktigaste åtgärden i Raseborg är genomförandet av tillbyggnadsprogrammet för cykeltrafiken för att skapa logiska helheter i cykeltrafiknätet. Med tanke på programmets framskridande är det också viktigt att genomföra en årlig uppföljning för att säkerställa att alla åtgärder i utvecklingsprogrammet framskrider planenligt mot målen. På så sätt kan man år 2025, när programmet för utveckling av cykeltrafiken uppdateras, lägga i en större växel.





RASEBORG
RAASEPORI