

UTVECKLINGSPROGRAM FÖR GÅNG OCH CYKLING I LOVISA

SLUTRAPPORT 12/2021



ARBETETS INNEHÅLL

SAMMANDRAG	3
UTVECKLINGSARBETETS FÖRUTSÄTTNINGAR	4
NULÄGE	11
VISION OCH MÅL	25
Utvecklingsriktlinjer för gång	28
Utvecklingsriktlinjer för cykling	38
ÅTGÄRDSPROGRAM	46
UPPFÖLJNING AV UTVECKLINGSARBETET	52
BILAGOR	



Sammandrag

Syftet med utvecklingsprogrammet för gång och cykling i Lovisa är att öka andelen gång och cykling på vardagsresor samt att förbättra förutsättningarna för gång och cykling. Programmet styr även å sin del utvecklingen av markanvändning och trafik i regionen.

Programmet ställer upp både allmänna och mätbara mål för att befrämja gång och cykling. Definitionen av mål baserar sig starkt på den dialog som förts under arbetets gång. Utgångspunkten för främjandearbetet definieras som visionen om att gå och cykla. Visionen förverkligas genom gemensamma mål och mer detaljerade noteringar gällande olika transportsätt.

Vision: **"Gång och cykling är säkra transportsätt i vardagen som främjar lovisabornas välmående."**

Utvecklingsarbetets huvudmål: **Trygg transport, Flyt i vardagen och Invånarnas välmående.**

Lovisa stad har som mål att öka det totala antalet gång- och cykelresor med 30 % fram till 2030. Utvecklingsprogrammet definierar vid sidan av målen även medlen för att nå målen. Medlen har beskrivits som ett åtgärdsprogram uppdelat i fyra helheter: markanvändning och servicenät, infrastruktur och omständigheter, attityder och mobilitetsvanor samt gemensam vilja.

Den gemensamma viljan är grunden för utvecklingsarbetet för gång och cykling. Att behandla programmet på en officiell nivå förbinder såväl tjänstepersoner som förtroendevalda att sträva mot de uppsatta målen. Den gemensamma viljan, tillräcklig finansiering och resurser möjliggör en ändamålsenlig och metodisk tväradministrativt utvecklingsarbete. Genom uppföljning av utvecklingsarbetet demonstreras hur kommunen avancerar mot de uppsatta målen.



Arbetet med utvecklingsprogrammet för gång och cykeltrafik i Lovisa påbörjades i april 2021.

Planeringsarbetets ledningsgrupp har bestått av följande personer:

- Markus Lindroos, Lovisa stad
- Suvi Peltola, Lovisa stad
- Päivi Hämäläinen, Lovisa stad
- Karolina Hovi, Lovisa stad
- Sofie Klawér-Kallio, Lovisa stad
- Herkko Jokela, NMT-centralen i Nyland
- Miikko Santala, NMT-centralen i Nyland
- Kati Hyvärinen / Virpi Ansio, Traficom

Ledningsgruppen har sammanträtt fyra gånger virtuellt genom Teams-uppkoppling under arbetets gång.

Ramboll Finland Oy har som konsult ansvarat för programmets framställning, där Anna Kirjanen, Anne Herranen, Matti Pönkänen, Inna Ampuja och Tapio Kinnunen svarade för arbetets förverkligande.

Utvecklings- arbetets utgångspunkter



Mål och metoder

Genom olika styråtgärder eftersträvas en betydande omställning från bilresor till hållbar mobilitet.

Befrämjande av gång och cykling grundar sig starkt på de nationella klimatmålen. Utöver ekologisk hållbarhet krävs att transportsystemet och den samhällsstruktur som stödjer det har en social, jämlik och trygg hållbarhet samt en socioekonomiskt resurseffektiv hållbarhet.

Kommuner och städer samverkar närmare med sina invånare. De viktigaste åtgärderna för att öka populariteten för hållbara transportsätt är att bygga en säker och trevlig infrastruktur samt att påverka mobilitetsvanor genom stadsplanering och transportstyrning.

I bilaga 1 beskrivs de nationella och regionala mål och riktlinjer som styr befrämjandet av gång och cykling i Lovisa.

Det nationella programmet för att befrämja gång och cykling

Vägkarta för fossilfri trafik

12-årig plan för nationellt transportsystem, målsättningar och strategiska linjedragningar

Förnyelse av trafikbeskattning

Befrämja välbefinnande, hälsa och säkerhet 2030 - handlingsplan

Säkerhetsstrategi som omfattar alla transportsätt

Internationella klimatavtal

Nationell energi- och klimatstrategi

Den klimatpolitiska planen på medellång sikt

Östnylands transportsystemplan

Kolneutralt Nyland 2035 -plan

Stadsstrategi

Välfärdsplan

Trafiksäkerhetsplan

Hållbar stad-programmet

Borgmästaravtalet för klimat och energi

Utvecklingsprogram för gång och cykling

Stadens övriga sektorspecifika program, strategier, mål och visioner



Åtgärder som

stöder målen

Stadsstrategin samt stadens egna utredningar och program

Enligt stadens vision är Lovisa Finlands bästa småstad där man hittar havsnära boendeidyll, livskraftiga byar och naturens frid. De centrala målen för stadsstrategin (2017–2022) är att skapa livskraft, försörjning och trivsel i staden samt att befrämja hälsa och välbefinnande. Att främja gång och cykling bidrar till detta mål.

Hållbar stad-programmet 2019–2023

Lovisa deltar i miljöministeriets *Hållbar stad*-program, som befrämjar hållbar utveckling av städer och kommuner på såväl praktisk stadsutvecklingsnivå som inom strategisk förvaltning. Huvudmål för programmet är låga koldioxidutsläpp, intelligens, hälsa och social hållbarhet.

Borgmästaravtalet för klimat och energi

Lovisa stad beslöt sig gå med i borgmästaravtalet för klimat och energi ([Covenant of Mayors for Climate & Energy](#)) i juli 2018. Avtalet förbinder till att förverkliga EU:s klimat- och energimål inom egna gebit.

”Lovisa – liten stad, stora upplevelser”

Skolan i rörelse-projektet

- Alla grundskolor i Lovisa stad var med i det nationella projektet *Skolan i rörelse* åren 2016–2019. Verksamheten är fortfarande aktiv och har utvidgats till projekten *Småbarnspedagogiken i rörelse* och *Studier i rörelse*.

Lovisa trafiksäkerhetsplan (2016)

Åtgärder som lyfts upp i planen:

- ”Skapa en helhetsplan för gång- och cykelnätverket i centrum.”
- ”Utveckla cykelparkering vid kommunens servicepunkter (t.ex. ungdomsutrymmen).”
- Projekt och evenemang för att befrämja gång och cykling.
- Ett flertal byggbehov för gång- och cykellederna finns på åtgärdslistan.

Välfärdsplan 2021–2024

Lovisa har tillsammans med Lapträsk utarbetat en välfärdsplan vars syfte är att befrämja invånarnas övergripande välmående. Planens prioriteringsområden är invånarnas engagemang, förebyggande åtgärder och läglig service samt en miljö som stödjer välbefinnande med hänsyn till hållbar utveckling.

Att främja både cykling och gång stödjer välfärdsplanens olika prioriteringar, antingen direkt eller indirekt. Mångsidiga och säkra mobilitetsmöjligheter uppmuntrar till rörelse och erbjuder samtidigt många positiva hälsoeffekter på både fysisk kondition och mental uthållighet. Att ofta gå och cykla är ofta också en social händelse och ett viktigt sätt för barn att lära sig att röra sig självständigt.

Att främja gång och cykling är den bästa sortens resursvishet

Prisvärt

Att gå och cykla är prisvärda transportmedel för både den åkande själv och samhället. De främjar jämlika möjligheter till rörelse.

Ekologiskt

Gång och cykling spar på naturen. Som förorenings- och bullerfria transportsätt använder de inte icke-förnybara resurser.

Hälsosamt

Gång och cykling är enkla sätt att öka på vardagsmotionen. De har positiva effekter för både den offentliga sjukvården och arbetsgivare.

Säkert

En ökning av gång och cykling ökar trafiksäkerheten. Även flödet i biltrafiken blir bättre när gång- och cykeltrafikens arrangemang är välplanerade.

En trevlig och inbjudande stad

Högkvalitativa gång- och cykelförhållanden är avgörande för en framgångsrik och attraktiv stad. Omorganiseringen av gaturummet för att passa gång och cykling gör utrymmes användningen mer effektivt och möjliggör en levande stad. Även turism och affärer tackar!

Fördelar med gång och cykling

Främjande av
välbefinnande, hälsa,
fysisk förmåga och
kondition

Främjande av
energi-, miljö- och
de klimatpolitiska
målen

Uppnå
nationalekonomiska
besparingar

Trafikarrange-
mangens
funktionalitet och
säkerhet

Skapandet av en
trevlig och livskraftig
omgivning

Främjande av
jämlikhet och
jämställdhet

Källa: Program för att främja gång och cykling (LVM 5/2018)



Varför hållbar mobilitet (1/3)

Främjandet av gång och cykling har ett flertal positiva effekter på den övergripande trafiksäkerheten och därmed också en önskad reducerande effekt på antalet trafikolyckor samt hur allvarliga de är. En ökning av användandet av aktiva transportsätt bidrar till den totala säkerheten då bilister lär sig att bättre ta hänsyn till dem som går och cyklar i trafiken. I takt med att användningen av aktiva transportsätt ökar är bilisten själv i allt högre grad en fotgängare eller cyklist.

Trafikskador och dödsfall i Lovisa

kostar samhället cirka 7,3 miljoner euro årligen. Kostnaderna består av realekonomiska kostnader samt förlust av individuellt välbefinnande. Lovisa stads andel av kostnaden är cirka 900 000 € per år. ([Statistikcentralen](#), [Trafikledsverket](#), [Vägverket](#))

7,3
M€/år
(0,9 M€/år)

Andra kostnader av en samhällsstruktur som styr mot ett ohållbart färdssätt förorsakas bl.a. följande:

- Utsläpp och störningar förorsakade av motortrafik, speciellt i tätorter
→ bl.a. avgaser, däckslitage, gatudamm och buller
- Vägens avsevärda slitage och underhåll
- Kostnadseffektivitet av kommunal teknik och tillhandahållandet av högklassiga tjänster
→ bl.a. skolskjuts, kollektivtrafik

Varför lönar det sig att satsa på gång och cykling?

Nästan varenda resa påbörjas och avslutas till fots.

Endast en fjärdedel av vuxna rör sig tillräckligt. Gång och cykling är aktiva transportsätt och stöder arbetsarbetsförmågans bevarande.

Varenda cyklade kilometer sparar pengar genom bl.a. förlängd livslängd och hälsopåverkningar. De ekonomiska fördelarna kan vara ca 0,16-1,30 €/km.

Luftkvaliteten förbättras då utsläpp förorsakade av trafiken minskar.

Cykelturer stöder den lokala ekonomin. Turister som färdas med cykel spenderar ofta mer tid i områden de besöker och dagsbudgeten är ca 20 % större i jämförelse med andra turister.

Varför hållbar mobilitet (2/3)

Att befrämja hållbar mobilitet (gång, cykel, kollektivtrafik) är en viktig del av arbetet för att främja lovisabornas hälsa och välbefinnande. Fysisk aktivitet och minskat stillasittande har långtgående positiva konsekvenser för både individen och samhället. Otillräcklig rörlighet och stillasittande bidrar till hälsovårdens direkta kostnader och till kostnaderna för förlorad produktivitet (bl.a. sjukfrånvaro) som uppstår för samhället.

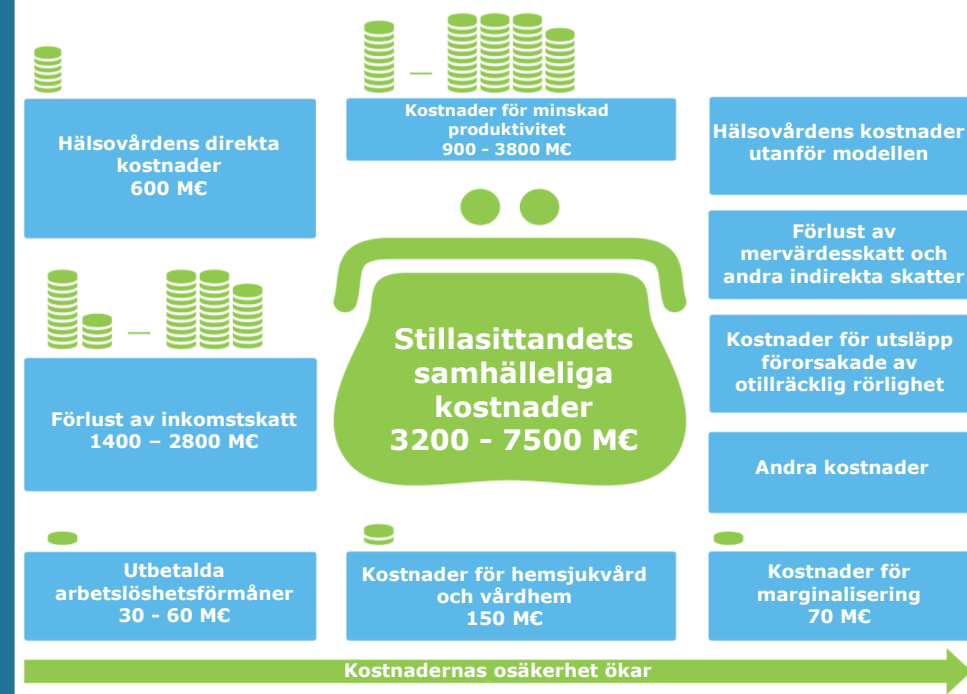
Att använda aktiva transportsätt är ett sätt att öka motion i vardagen. Stillasittande medför betydande kostnader på kommunal nivå, av vilka en del är direkt hänförliga till den kommunala ekonomin. Det är möjligt att påverka kostnadsnivån genom att främja aktiva mobilitetssätt.

Lovisabornas stillasittande

försakar årliga kostnader på ca 8,5–20 miljoner euro. Kostnaderna består av bl.a. direkta hälsovårdskostnader, förlust av inkomstskatter och produktivetskostnader. ([UKK-institutet](#))

8,5–
20,0
M€/år

Årliga kostnader förorsakade av stillasittande i Finland



Stadsrådets kansli (2018) har uppskattat att de årliga kostnaderna och den minskade produktivitet som uppstår på grund av stillasittande uppgår till 3,2–7,5 miljarder euro i Finland.

- 10-20 % utgörs av kostnader för behandling av och läkemedel för folksjukdomar på både grundläggande nivå och specialistnivå
- Majoriteten (80-90 %) av kostnaderna för folksjukdomar beror på antingen tillfälliga (sjukskrivningar) eller permanenta (förtidspensioner och förtida dödsfall) förluster av befolkning i arbetsför ålder (15–74 år).

Varför hållbar mobilitet (3/3)

Det nationella målet i Finland är att öka antalet både gång- och cykelresor med 30 % till 2030. I samband med denna utvecklingsplan har hälsoeffekterna av att gå och cykla i Lovisa bedömts genom HEAT-beräkningar, i enlighet med det nationella tillväxtmålet. Resultaten av beräkningen beskriver effekterna av ökad fysisk aktivitet uttryckt i euro. Resultatet av beräkningen finns i sin helhet i bilaga 2.

Utöver hälsofördelarna, kommer fördelar att uppnås i bl.a. kostnaderna för trafikolyckor, utsläpp och vägunderhåll i takt med att hållbar mobilitet blir vanligare och trafikmiljön förbättras.

30 %

"Målet är att öka på både gång- och cykelfärder med **30 procent** till år 2030" (LVM 5/2018)

2,5 M€
/år

Med en utveckling som uppnår tillväxtmålen kommer Lovisa att uppnå en nytta på **2,5 miljoner** euro i rena hälsoeffekter.

18 M€

Med samma utvecklingskurva kan man uppnå en nytta på totalt **37 miljoner euro** i hälsoeffekter fram till år 2040 i Lovisa.

Nuläge



Beskrivning av planeringsområdet

Lovisa är en stad av byar. Över hälften av invånarna bor i bycentrum och på landsbygden. I kommunsammanslagningen 2010 förenades Lovisa stad med grannkommunerna Pernå, Liljendal och Strömfors.

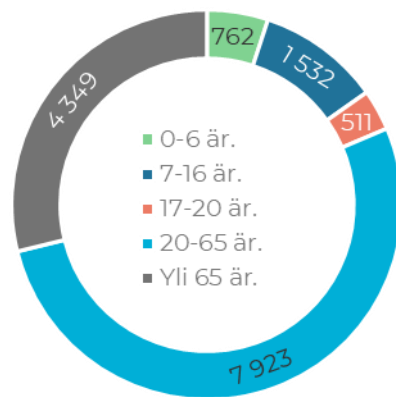
Lovisa tätorter är (enligt systemet för uppföljning av samhällsstrukturen, YKR):

- Lovisa centrumtätort (6 955)
- Forsby (1 072)
- Tessjö (903)
- Liljendal kyrkby (508)
- Strömfors kyrkby (468)
- Pernå kyrkby (449)
- Isnäs (299)
- Kuggom (250)

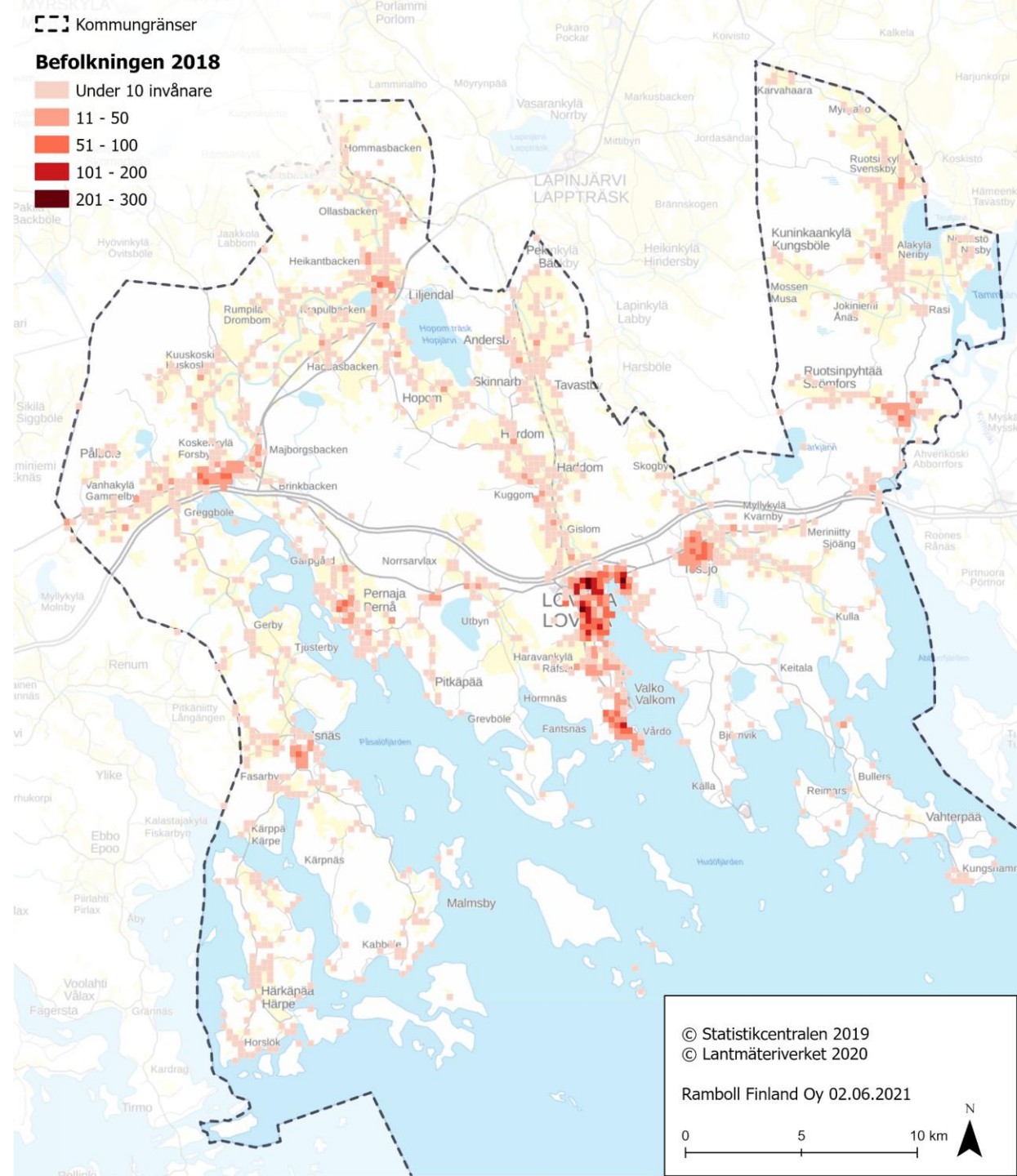
I bilaga 3 beskrivs trafikförhållandena i Lovisa ur utvecklingsperspektivet för gång och cykling.

Lovisa befolkningsstruktur

Barn (0–6 år)	762
Elever (7–16 år)	1 532
Unga (17–20 år)	511
Arbetsför ålder (21–65 år)	7 923
Seniora (Över65 år)	4 349



Källor:
 Lovisa stad: Information om Lovisa (Statistik, Lovisa byar)
 Statistikcentralen: Nyckeltal för befolkningen efter område 2020, Befolkningsprognos 2019-2040

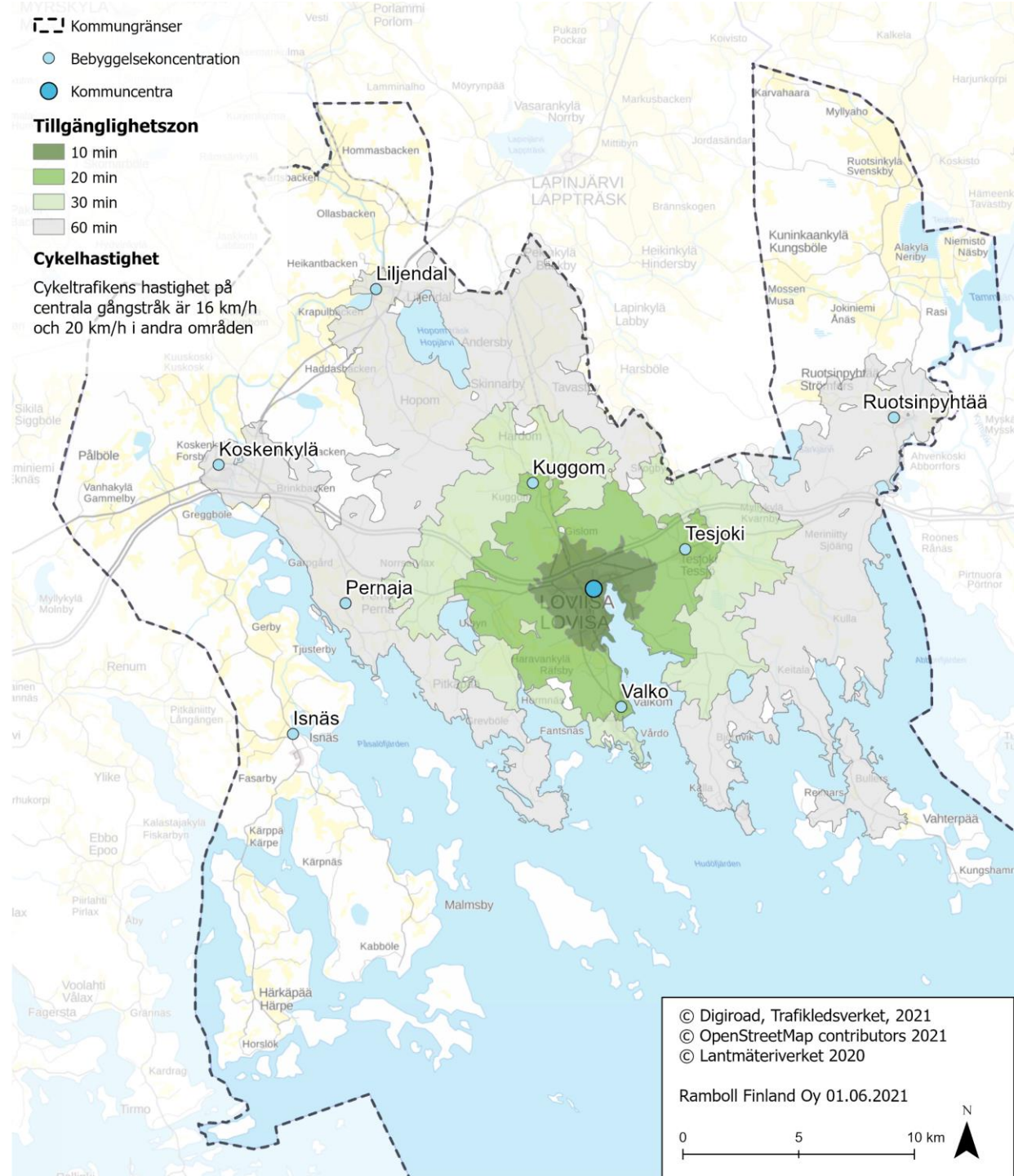


Tillgänglighet med cykel och till fots

Kartan illustrerar tillgängligheten till Lovisa centrum med cykel. Cykeltrafikens tidsmässiga tillgänglighet påverkas bland annat av smidigheten i cykeltrafiknätet och terrängens former.

Kartan illustrerar tillgängligheten till torget i Lovisa centrum med cykel. De flesta tätorter i Lovisa ligger inom en tillgänglighetszon på 60 minuter. Cirka 55 % av Lovisas befolkning ligger inom en tillgänglighetszon på 20 minuter; en betydande del av befolkningen bor därmed inom ett potentiellt cykelavstånd från stadskärnan. På motsvarande sätt är andelen av befolkningen som bor på mindre än 20 minuters promenadavstånd från stadskärnan cirka 34 %.

I bilaga 4 redovisas den tidsmässiga tillgängligheten för cykling och gång i Lovisa i bredare utsträckning.



Nuvarande mobilitetsvanor

Gång och cykling svarar för sammanlagt 24 % av resorna i Lovisa, enligt den nationella persontrafikundersökningen år 2016.

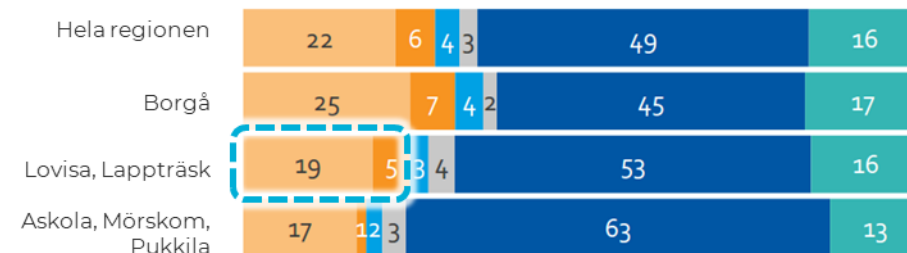
I persontrafikundersökningen har Lovisa redovisats som ett kommunpar tillsammans med Lappträsk.

De flesta resor som underskrider 1 km görs till fots. Även på dessa korta resor är andelen personbilar 26 % och andelen ökar kraftigt i takt med att resans längd ökar. Cykling står för cirka 10 % av resorna upp till tre kilometer, varefter andelen tydligt börjar sjunka.

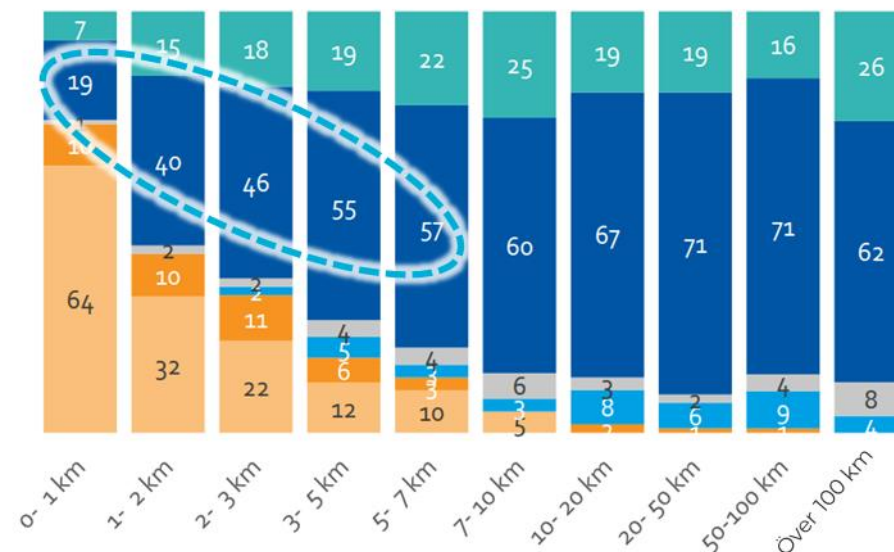
Den största potentialen för att öka andelen aktiva transportsätt finns i korta och medellånga resor gjorda med personbil. När det gäller gång är den största potentialen för resor på mindre än 3 km, medan en cykel (inklusive elcykel) är ett mycket konkurrenskraftigt alternativ till bilen för resor på upp till 5-7 km.



Andelen transportsätt enligt ruttens längd (procent av områdets invånares resor)



Andelen transportsätt enligt ruttens längd (procent av intervallets resor)



Källa: Persontrafikundersökning 2016, Traficom (Regionpublikation / Östra Nyland)

Invånarenkät

En av de viktigaste utgångspunkterna i framtagandet av utvecklingsprogrammet för gång och cykling i Lovisa är den respons som samlats in från invånarna.

Respons och synpunkter samlades in genom en webbaserad invånarenkät, som besvarades av nästan 400 personer. 85 % av respondenterna sade sig bo i Lovisa. Majoriteten av de tillfrågade var i arbetsför ålder (28–64 år). Undersökningen inkluderade separata avsnitt för att kartlägga utgångspunkterna för gång och cykling. Dessutom gav undersökningen en möjlighet att lämna riktade svar på en karta. Genom kartfrågorna samlades information om både trevliga och otrygga gång- och cykelmiljöer i Lovisa.

Följande sidor visar uttag från undersökningens resultat. Enkätsvaren har i sin helhet redovisats som separat bakgrundsmaterial för Lovisa stads bruk.



Sammanlagt **388 personer** besvarade enkäten



40 % av respondenterna är 25–44 år



85 % av respondenterna är lovisabor



Invånarenkäten var öppen 4.–23.5.2021. Det informerades brett om enkäten i stadens kommunikationskanaler.



2 592 svar placerade på kartan



93 % av respondenterna cyklar en del eller mycket sommartid.

5 % av respondenterna cyklar året om.

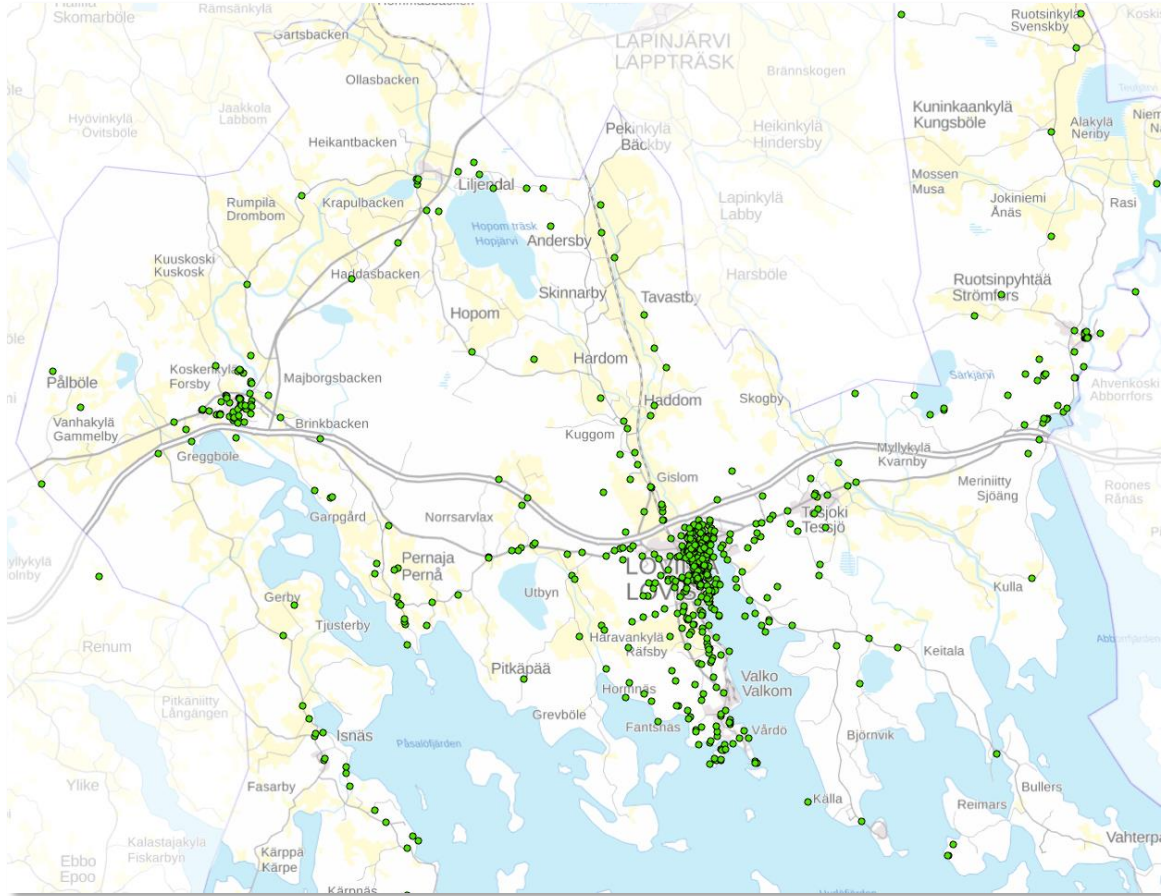


96 % av respondenterna svarade att de rör sig till fots i Lovisa.

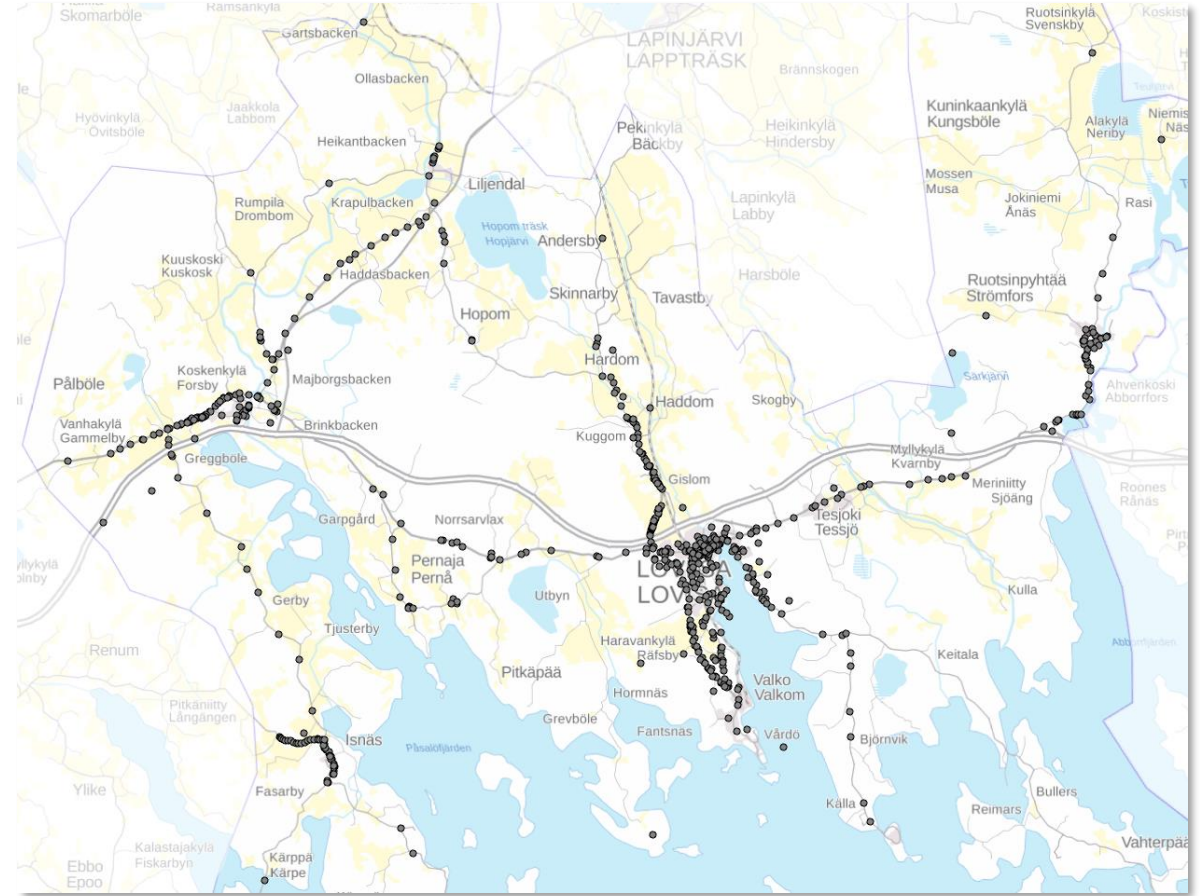


Invånarenkätens kartrespons

TREVLIG PLATS



OBEHAGLIG PLATS



Invånarnas åsikter om gångtrafikens nuläge

I undersökningen tillfrågades invånarna om motivationsfaktorer för att öka promenader i vardagen. Baserat på svaren är de största motivationsfaktorerna friluftsfaktiviteter och rekreation, samt hälsofördelarna med aktiva transportsätt. Invånarna tycker också att gång är ett bekvämt sätt att utföra vardagsresor med.

Utifrån resultaten av undersökningen kan man konstatera att Lovisaborna är ganska nöjda med gångförhållanden. Genomsnittet av nöjdhetsmätaren var 3,2 på en skala från 1 till 5. Ungefär hälften av de tillfrågade (48 %) var mycket nöjda eller nöjda med gångförhållandena i Lovisa.

Följande åtgärder för att utveckla gångmiljön fick flest röster:



UTVECKLINGSOMRÅDEN TOP 5 (n=234)

1. Förbättring av trafiksäkerheten 55 %
2. Öka känslan av säkerhet 36 %
3. Förbättring av ledernas kontinuitet 31 %
4. Förbättring av ledernas skick 28 %
5. Effektivisering av vinterunderhåll 24 %

TOP 3 Orsaker för att gå i Lovisa



76 %
Friluftsliv och
rekreation



68 %
Hälsö-
fördelar

A → B

48 %
Ett behändigt
sätt att röra sig



3,2

Är medeltalet på
nöjdhetsmätaren
* om
gångtrafikens
nuläge

* 5=väldigt nöjd...
1=väldigt missnöjd

Användar- behov

Baserat på resultaten från invånarenkäten identifierades fem typer av fotgängare. På basen av dessa typer utgjordes användarprofiler. I profilerna har man sammansatt olika av användarna uppskattade saker, relevanta och utvecklingsbara platser, deras behov, önskemål och orosmoment gällande fotgängarmiljöerna. Profilerna fungerar som ett stödverktyg för den långsiktiga och användarorienterade planeringen av fotgängarmiljön samt för att identifiera utvecklingsprogrammets åtgärdsbehov.

Profilerna utesluter inte varandra, utan är snarare exempel på olika beteenden. En enskild fotgängare kan tillhöra olika profiler olika dagar eller vara tillhör flera profiler under samma dag.



STADSBON

Aktivitet:

- Utför en betydande del av de interna vardagsresorna i Lovisa centrum till fots
- Stadsvandrare är även de som bor på annat håll i Lovisa eller i närheten som utträttat ärenden i Lovisa centrum

Behov:

- Trygg transport, separering av transportsätt (gång och cykling skilt)
- Smidiga och tillgängliga leder, så få avbrott på lederna som möjligt (t.ex. byte av sida på vägen), övergångsställen i linje med leden
- Användbarhet året om

Önskemål:

- Behagliga leder
- Möjligt att gå på leden sida vid sida, t.ex. med en vän eller en familjemedlem

Oro:

- Säkerhet

Utvalda rutter:

- Centrum-Hästholmen, centrum-Harudd, centrum-Valkom



BYBON

Aktivitet:

- Korta målinriktade promenader i hemmets omgivning, använder andra färd sätt för längre avstånd

Behov:

- Behagliga och säkra leder i närheten av hemmet även till fots
- Separering av olika transportsätt (gång, bilar)

Önskemål:

- Bättre och säkrare promenadleder även för längre färder utanför/mellan bycentrum
- Bättre vinterunderhåll och gatubelysning

Oro:

- Att bybornas behov glöms bort, utvecklingen koncentreras i Lovisa centrum
- Trafiksäkerhet

Utvalda rutter:

- Forsby, Forsby-centrum, Heikantbacken-Liljendal, Forsby-Gammelby, Pernå-centrum, Lappträskvägen



VANDRAREN

Aktivitet:

- Vederkvicker sig genom promenader i hemmets näromgivning, antingen den bebyggda eller naturen
- Vandraren tar sig fram genom att gå eller springa, med pauser nu och då
- Rör sig ensam, i grupp eller med hund – eller lyssnande på musik / podcasts / ljudbok

Behov:

- Leder av lagom längd i en omväxlande omgivning och terräng

Önskemål:

- Ett urval olika leder att välja mellan

Oro:

- Trafik- och upplevd säkerhet
- Ledernas skick och användbarhet olika tider på dygnet och året

Utvalda rutter:

- Skukulträskets vandringsled, Kalles runda och åtskilliga motionsspår



FAMILJÄR

Aktivitet:

- Resor till daghemmet, skolan samt fritidsaktiviteterna. Motion tillsammans med familjens minsta (lekplatser, cykelfärder och turer med barnvagn).

Behov:

- Säkrare och smidigare gång- och cykelleder
- Säker passage till skolor och fritidsaktiviteter samt en säker näromgivning
- Barnen kan agera självständigare i och med en säker omgivning

Önskemål:

- Åtskild, säker cykel- och gångtrafik, både inom och mellan bostadskoncentrationer
- Sänkning av hastighetsbegränsningar inom centrala fotgängarområden

Oro:

- Trafiksäkerhet

Utvalda rutter:

- Forsby centrum, Forsby-Lovisa, Forsby-Gammelby, centrum-Valkom



BESÖKAREN

Aktivitet:

- Besöker Lovisa, anländer med kollektivtrafik eller parkerar sin bil och bekantar sig med omgivningen till fots

Behov:

- Bra tillgänglighet till intressanta platser, bl.a. leder, vägledning, info på plats och förhand, trafik- och upplevd säkerhet
- Upplevelse av den lokala atmosfären i egen takt, med pauser och ställen att sätta sig ner vid ibland, samt fotografering

Önskemål:

- Lovisa utbud på sevärdheter, upplevelser och atmosfär är tillgänglig längs med lederna, och förutsätter inte besvär / planering av besökaren

Oro:

- Tappa bort sig
- Säkerhet

Utvalda rutter:

- Historiska objekt som bastion Ungern, Strandvägen, centrums parker

Invånarnas åsikter om cyklingens nuläge

Invånarnas motivationsfaktorerna i enkätsvaren var i stort sett desamma vid cykling som vid gång. Bland de tre mest besvarade alternativen var cykling för friluftsliv och rekreation, hälsofördelarna med aktiv pendling och färdmedlets smidighet vid vardagsresor.

Lovisaborna är lite mer missnöjda med förhållandena för cykling när man jämför den genomsnittliga tillfredsställelsen med betyget gett för gångförhållanden. Genomsnittet av nöjdhetsmätaren var 2,8 på en skala från 1 till 5. En tredjedel av de tillfrågade (30 %) var mycket nöjda eller nöjda med cyklingsförhållanden i Lovisa.

Följande åtgärder för att utveckla cykeltrafiken fick flest röster:



UTVECKLINGSOMRÅDEN TOP 5 (n=234)

1. **Cykelledernas kvalitet eller säkerhet 54 %**
2. **Förbättring av ledernas kontinuitet 49 %**
3. **Förverkligande/förbättring av fritidsleder för cykling eller mountainbikeleder 38 %**
4. **Cykelledernas vägledning och cykelkartor 21 %**
5. **Effektivisering av vinterunderhåll 15 %**

TOP 3

Motiv för att cykla i Lovisa



73 %
Friluftsliv och
rekreation



71 %
Hälsö-
fördelar

A → B

65 %
Ett behändigt
sätt att röra sig



2,8

Är medeltalet på
nöjdhetsmätaren
* om
cykeltrafikens
nuläge

*5=väldigt nöjd...
1=väldigt missnöjd

Invånarnas åsikter gällande cykelturism

Den största delen av respondenterna i invånarundersökningen ser Lovisa som en potentiell destination för cykelturism. Flera respondenter har lyft Lovisa som en idyllisk cykeldestination som erbjuder turister en mängd olika alternativ att njuta av områdets vackra byar och historia. Ett tydligt nät av leder (ringleder), vägledning och skyltning samt säker separation från biltrafik anses viktiga utvecklingsåtgärder för att befrämja cykelturism.

→ En förbättring av cykelförbindelserna mellan olika bostadsområden och stadskärnan ökar både cykelturismens attraktionskraft och känslan av flyt och trygghet i lovisabornas vardagsresor.

LYFT UR UTVECKLINGSOMRÅDEN

- Tydligt lednätverk (ringleder)
- Vägledning och skyltning
- Säkra förbindelser
- Förbättring av cykelförbindelserna mellan bostadsområden och centrum
- Kommunikation och marknadsföring



Lyft ur enkätsvaren

"Maaseudulla löytyy erittäin houkuttelevia ja kauniita matkailukohteita. Väyliä lisääminen jotta ne olisivat turvallisesti saavutettavia pyöriä olisi erittäin tärkeää."

"Mahdollisuus lainata pyöriä. Selkeät ja turvalliset pysäköintimahdollisuudet pyörille. Matkailijoille ehdotuksia kivoiksi reiteiksi ja niihin oheislukemista reitin rakennuksista ja luonnosta."

"Säkra cykelvägar till olika sevärdheter runt om i Lovisa (Strömfors, Pernå, Liljendal osv.)"

"Maaseutu ja kylät. Jos joku haluaa esim. Porvoosta tehdä pitkän pyörämatkan Loviisaan, pysähtyy hän matkalla esim. Koskenylässä tai Pernajassa."

"Pyöräilyreitit ja etenkin maastopyöräilyreitit paremmin esille mediassa."

"Verkosto Malmgård-Koskenylä-Pernaja kkeskusta-Ruukki, myös Valkon suunta. Palveluja kaikkialla, olennaista väylien teko ja parantaminen, mutta myös tiedotus. Loviisan ydinkeskustan Itä-länsi -suunta on ongelma, koska koko systeemi on vanhanaikainen ja autokeskeinen."



CYKELRESENÄREN

Aktivitet:

- Cykelresenärerna rör sig på många sätt beroende på resans motiv, längd och cyklingens underart. De gör olika långa resor och spenderar tid på att undersöka destinationen.

Behov:

- Resa med cykel och affinitet för upplevelser
- God tillgänglighet till intressanta destinationer med cykel. Bra ruttinformation.
- Upplevelse av den lokala atmosfären i egen takt
- Service längs med leden, såsom mat och härbärge

Önskemål:

- Förhandskommunikation till cykelresenären om tillgängliga leder, hur leder nås och service längs med leden
- Möjlighet att besöka Lovisas bycentrum

Oro:

- Säkerhet
- Tillräcklig tillgång till information om lederna
- Service längs med leden

Utvalda rutter:

- Forsby-Gammelby, Kungsvägen, Rönnäs, Bruket, Liljendal, Skärgårdsvägen, Malmgård, Pernå

Cykelturismens kännetecken

- Cykelresenärer är en mycket varierad målgrupp. Bland annat kan motiven för resan, resans längd och cyklingens underarter skilja sig åt förhållandevis mycket.
- Det viktigaste segmentet av cykelresenärer är turister som gör cykelresor av olika längd under sin semester. Det finns också cykelresenärer som åker på semester bara för att cykla. Lokalbefolkningen är också potentiella cykelresenärer.
- Det finns även faktorer som förenar cykelresenärer: **att resa med cykel, navigera ett resmål och upplevelse därav är resans viktigaste element.**
- Cykelturism ger utmärkt stöd för att göra ansvarsfulla och hållbara val.
- Resan är i sig långsam jämfört med många andra transportsätt och ger tid att utforska destinationerna. Lokala företag längs populära cykelleder drar nytta av de euro som cyklisterna lämnar efter sig.
- **Service** är en viktig del av resan: Majoriteten av cykelresenärer använder korta och medellånga leder längs med vilka det finns många tjänster.

*”Gemenskap,
avslappning,
njutning, äventyr,
uthållighetssport,
aktivitet, spänning,
söka sina
gränser...”*

Källa: Planeringsguide för cykelturism (Outdoorsfinland 2014)

Beslutsfattarnas synpunkter

Även Lovisa stads beslutsfattare tillfrågades om sina synpunkter angående målen för utvecklingsprogrammet. Med hjälp av en nätenkät för beslutsfattarna spreds information om utvecklingsprogrammets utarbetning, och det samlades information om ämnen beslutsfattarna värdesatte inom fältet för främjande av gång och cykling.

Sidan beskriver lyft från beslutsfattarenkätens resultat gällande tyngdpunkter, vikten av att utveckla omständigheterna och de viktigaste åtgärderna.

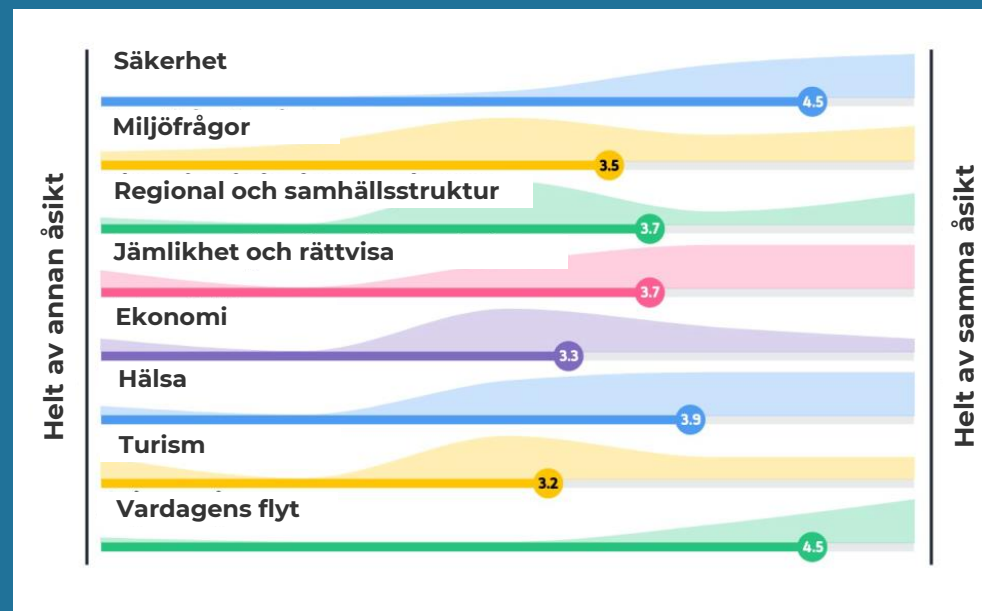
BEFRÄMJANDEÅTGÄRDER för gång TOP 5

1. Säkerställande eller ökning av närservice
2. Förbättrande av ledernas tillgänglighet
3. Förbättring av rutternas säkerhet
4. Förbättring av vägledning och skyltning
5. Förverkligande eller utveckling av fotgängarfokuserade områden

BEFRÄMJANDEÅTGÄRDER för cykling TOP 5

1. Byggande av nya cykelvägar eller -filer
2. Förbättring av cykeltrafikens säkerhet
3. Förbättring av cykelledernas kvalitet
4. Effektivisering av vinterunderhåll
5. Utveckling av service relaterat till cykelturism eller cykling

Tyngdpunkterna för utvecklingsprogrammets mål ur beslutsfattarnas synvinkel



3,4

Vikten av att utveckla förutsättningarna för gång*



3,5

Vikten av att utveckla förutsättningarna för cykling *

*4=väldigt viktigt...1 =inte alls viktigt

Utvecklingsbehov

Som sammandrag av nulägesanalysen identifierades utvecklingsbehov angående bl.a. följande temaområden under en workshop som förverkligades under arbetets gång:

- **Att röra sig skall vara säkert både till fots och till cykel**
 - Säkra leder till skolor och fritidsdestinationer
 - Belysning skapar säkerhet
 - Säkra korsningsområden
- **Förbindelser inom byarna och servicens tillgänglighet** bör säkerställas, både till fots och med cykel
- **Evenemang, kampanjer och uppmuntran** är en viktig del av att befrämja gång och cykling
- I marknadsföring bör man satsa på att **förbättra Lovisa image som fotgängar- och cyklistvänlig stad**
- Det är viktigt **att befrämja pendlingscykling** då det berör en stor andel regelbundna vardagsresor
- Eftersom **kvalitativa leder lockar till att röra på sig**, är en förbättring av de nuvarande lederna en viktig tyngdpunkt
- **Klart utmärkta leder** är viktiga
- Uppmärksamhet måste ägnas åt att säkerställa **ledernas servicenivå**:
 - Rastställen, bänkar, skräpkorgar
 - Välskötta områden
- Det behövs mer **högkvalitativ cykelparkering**



Vision och mål



Vision och allmänna mål

Visionen för gång och cykling i Lovisa, **"Gång och cykling är säkra transportsätt i vardagen som befrämjar lovisabornas välmående"** genomförs genom gemensamma mål för båda transportsätten samt noggrannare åtgärder för respektive transportsätt. Transportspecifika linjedragningar gällande gång omfattar centrala områdesprofiler för fotgängarområden och en beskrivning på målsättningar för områdestypen. Transportspecifika linjedragningar gällande cykling omfattar å sin sida cykeltrafikens målnätverk och en närmare nätverksbeskrivning gällande principer för ledernas förverkligande samt planeringsmål för nätverkets utveckling.

Det övergripande målet är att förstärka gångens och cyklingens roll vid förflyttningar i centrum och i byarna. Dessa transportsätt prioriteras på alla planeringsnivåer. Utvecklingsarbetet betonas baserat på användarbehov med särskild tyngdpunkt i stadscentrum och byområden. De övergripande målen definierade i utvecklingsprogrammet för gång och cykling är:

Trygg transport, Flyt i vardagen och Invånarnas välmående.

I Lovisa eftersträvas en tillväxt av gång och cykeltrafikens sammanlagda resor på 30 % fram till år 2030. Utvecklingen av antalet resor är en av utvecklingsarbetets mätare.

Utvecklingsriktlinjer för att främja gång

Utvecklingsriktlinjer för att främja cykling

UTVECKLINGSPROGRAM FÖR GÅNG OCH CYKLING I LOVISA

VISION

Gång och cykling är säkra transportsätt i vardagen som befrämjar lovisabornas välmående.

Allmänna mål med att främja gång och cykling i Lovisa

Trygg transport

Det är säkert att gå och cykla i Lovisa och det upplevs även som säkert. Säkra övergångsställen och korsningar samt säkra och smidiga leder är speciellt centrala. Ledernas kvalitet tjänar sitt ändamål och de underhålls väl. I utvecklingsarbetet betonas rollen av gång och cykling i trafikarrangemangen.



Flyt i vardagen

Gång och cykling är lockande transportsätt för vardagsresor i Lovisa. Närservice är lättillgängligt till fots och med cykel. Infrastrukturen är kvalitativ och det är lätt och smidigt att röra sig. Gång och cykling är äkta transportalternativ på korta och medellånga vardagssträckor året om.



Invånarnas välmående

Trevliga omgivningar stöder gångens och cyklingens attraktionskraft. Ökad aktiv rörelse förbättrar lovisabornas välmående och hälsa. Kvalitativa och mångsidiga motionsmöjligheter betjänar såväl under vardagen som fritiden. Närheten till havet, livskraftiga byar och naturens frid erbjuder mångsidiga möjligheter att vederkvicka sig i vardagen.



Åtgärdsprogram

Uppföljning

Gång och cykling som olika transportsätt

Gång och cykling skiljer sig markant från varandra som transportsätt. Därför bör de behandlas skilt utgående från sina särbehov i planeringslösningar.

- Gående är utöver fotgängare även t.ex. sparkcyklister, rullstolsanvändare, personer som rör sig med barnvagn samt personer som leder en cykel eller moped. Gång är en del av allas transportsätt, oberoende av huvudsakligt transportsätt.
- En cykel är ett fordon (Fordonslagen 19 §) och de bör i transportsystemet och -arrangemangen behandlas mer som en långsamt åkande bil än som en fotgängare. Därför är förflyttning med cykel cykeltrafik.

På följande sidor beskrivs transportspecifika linjedragningar gällande gång och cykling närmare.



Kännetecknande för gång

- Den mest naturliga hastigheten för människan
- Resorna är oftast väldigt korta
- Ruttval och riktningsändringar kan vara överraskande spontana och svåra att förutse
- Även uppehåll, vistelser och stillavarande
- Drar nytta av en behaglig och säker omgivning
- Kräver säkra övergångsställen (skyddsvägar) och tillgängliga lösningar
- Gång är en del av nästan alla resor
- Promenader är en variant av gång
→ gång likställs med att röra sig med bl.a. rullstol, rollator eller sparkbräda.



Kännetecknande för cykling

- Mångdubbelt snabbare än gång
- Resorna kan vara rätt långa
- Rätlinjig rörelse
→ typiskt att förflytta sig från plats A till plats B
- Behov att ställa cykeln
- Drar nytta av jämna och raka leder
→ stopp och branta kurvor prioriteras ej
- I lagstiftningen är cykeln ett fordon
→ likställs mer med en bil än med en fotgängare. Kan dock vara spontan.
- Likställs med sparkcyklar, elcyklar och elektriska sparkbrädor
- Ofta väjningspliktig på ett övergångsställe

Områdesprofiler för gång

PROFILINDELNING, INNEHÅLL OCH BAKGRUND

Utvecklingen av gång i olika typer av miljöer i Lovisa har beskrivits med områdesprofiler, som beskriver profilerna och målen för utvecklingen av promenadmiljön i området. Områdesprofilerna bygger på bl.a. dialog under invånarenkäten och framställningen av programmet, samt resultatet av nulägesgranskningen. Områdesprofilerna beskrivs närmare i profilkorten på följande sidor.

Målen och åtgärderna granskas i profilerna för vandringshierarkins tre centrala teman. **Nivåerna i den hierarkiska pyramiden har valts för att spegla fotgängarens behov i förhållande till de övergripande målen för utvecklingsprogrammet för gång och cykling i Lovisa.**

De lägsta nivåerna i hierarkitriangeln möjliggör rörelse i vardagen, inklusive de grundläggande förutsättningarna för att gå. Den högsta nivån tillför teman som, utöver grundförutsättningarna, betonar livets betydelse samt gångbarhet till granskningen.

PROFILER



BEHOVSHIERARK I FÖR GÅNG



Områdes- profiler för gång

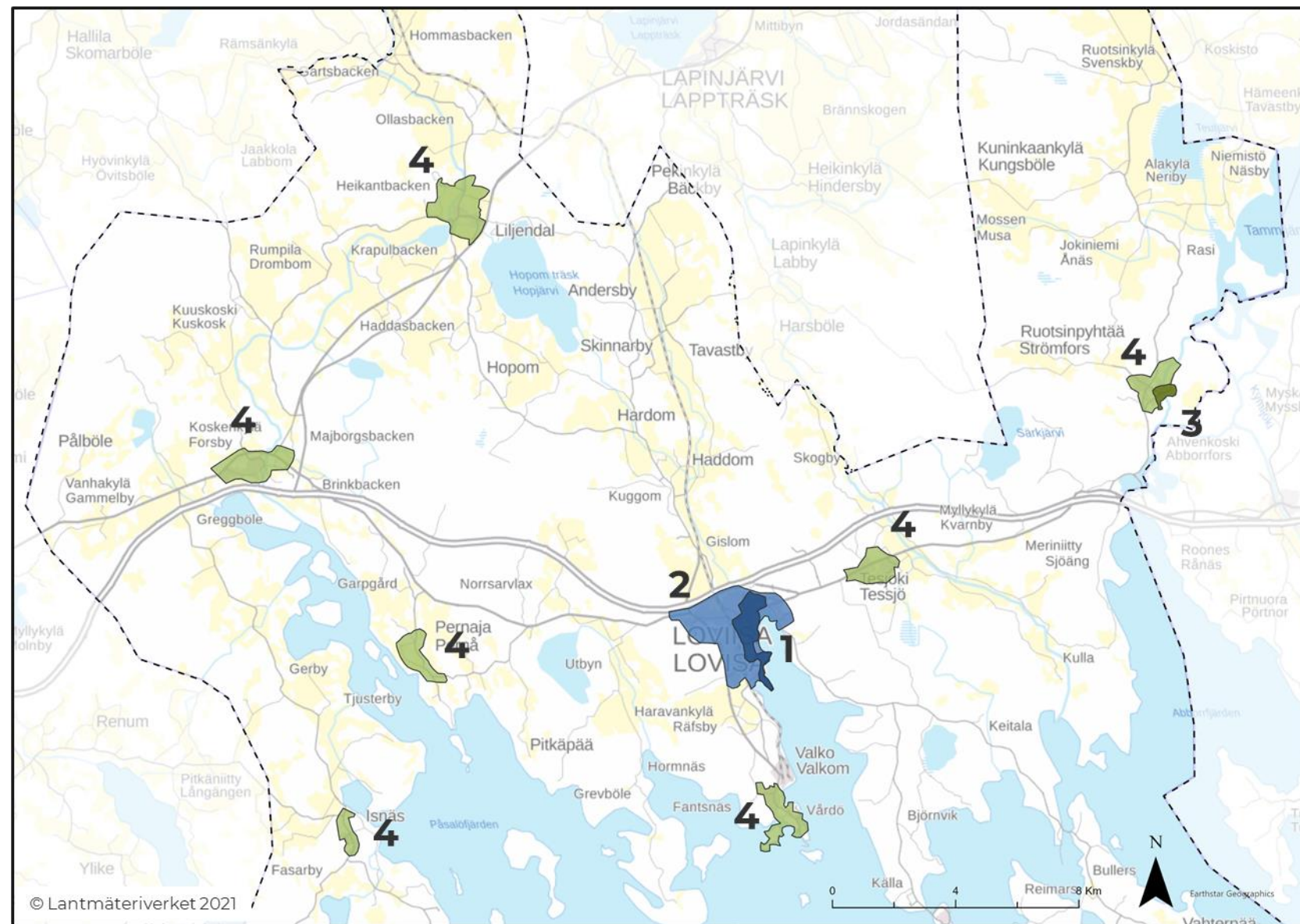
PROFILER PÅ KARTAN

1 Stadsdestination

2 Urban livsmiljö

3 Bydestination
- Strömfors

4 Byaktig livsmiljö
- Isnäs
- Forsby
- Liljendal
- Pernå
- Tessjö
- Valkom



Stadsdestination

BESKRIVNING AV OMRÅDESPROFILEN

- Stadsaktig, tätt bebyggd promenadomgivning: goda förutsättningar att utveckla gång
- I profilens område finns stadskvarter i olika skala och ålder, olika sorters boendelösningar och arbetsplatser, service som öppnar sig mot gatan (bl.a. skyltfönster, terrasser), parker, hamn, kulturdestinationer och –historia, offentliga tjänster såsom skola och daghem samt förbindelser med olika transportsätt.
- Orsaker till gång är bl.a. att uträtta ärenden, träffa människor, arbetspendling, besök och flanering samt att bekanta sig med staden.
- Fotgängare är bosatta i centrum, folk som kommer från resterande Lovisa för att uträtta ärenden samt besökare: för en del är staden och dess rutter bekanta men en del behöver vägledning och inspiration för att promenera.

FOTGÄNGARE:



FAMILJÄR



STADSBO



BYBO



BESÖKARE



Stadsdestination

UTVECKLING SOM GÅNGOMGIVNING

	Möjliggörande av och tillgänglighet till gång	Säkerhet och hälsa	Trivsel
MÅLSÄTTNINGAR	<ul style="list-style-type: none"> Gång möjliggörs så vardagstransporter är smidiga. I stadsdestinationen är det viktigt att möjliggöra arbetspendling och att utträta ärenden till fots, samt att resornas mål är tillgängliga året om. De behagligaste lederna är de med ett fåtal avbrott och som leder direkt fram till destinationen. I en framkomlig omgivning är fotgängaren fri att röra sig självständigt. Tillgänglighet kan eftersträvas genom att göra lederna logiska och lättframkomliga för att stöda flyt i vardagen. Ett specialbehov för stadsdestinationen är att möjliggöra en utforskande rutt för besökare. Förutom att god tillgänglighet till intressanta destinationer är viktig för besökare, ökar lättframkomlighet även deras positiva områdesupplevelse. 	<ul style="list-style-type: none"> Såväl invånare som besökare blir inspirerade att röra sig i en trevlig och säker gångomgivning som innehåller olika sinnesintryck och där det är lätt att orientera sig. En säker gångomgivning lägger grunden för att öka andelen transport baserad på muskelkraft och lockar invånarna att bekanta sig med sin omgivning. Intressanta gångomgivningar som innehåller olika sinnesintryck erbjuder därmed såväl psykiskt som fysiskt välstånd. 	<ul style="list-style-type: none"> Det investeras i trivsel speciellt genom intressanta historiska etapper, affärsomgivning och uppfriskande grönområden samt närheten till havet. Omväxlande och väl utrustade gångomgivningar ökar på invånarnas välbefinnande och lockar besökare.

Urban livsmiljö

BESKRIVNING AV OMRÅDESPROFILEN

- En stadslik, rätt så tätt bebyggd gångomgivning: att utveckla gångomgivningen har rätt så goda förutsättningar inom området och i huvudsak även från området till servicecentra.
- I profilens område finns olika sorters och storlekars bostadskvarter, offentliga tjänster som skola och daghem, grönområden samt en del kommersiella tjänster och arbetsplatser.
- Huvudsakliga orsaker till gång är utträttande av vardagsärenden, resor till skola och fritidssysselsättningar, att träffa andra människor och umgås, samt rekreation.
- Fotgängarna är främst områdets invånare.

FOTGÄNGARE:



FAMILJÄR



STADSBO



VANDRARE



Urban livsmiljö

UTVECKLING SOM GÅNGOMGIVNING

	Möjliggörande av och tillgänglighet till gång	Säkerhet och hälsa	Trivsel
MÅLSÄTTNINGAR	<ul style="list-style-type: none"> • Det viktigaste behovet för mobilitet är att uppfylla ett grundläggande behov för gång samt att möjliggöra gång året om. Gång möjliggörs och görs tillgängligt för alla som rör sig inom den urbana livsmiljön så att vardagsförflyttningar blir smidiga. • Offentlig tjänster, såsom skolor och daghem, fritidssysselsättningar samt rekreationsdestinationer är tillgängliga till fots. • I en tillgänglig omgivning är fotgängaren fri att röra sig självständigt. Tillgänglighet kan eftersträvas genom att göra de viktigaste lederna logiska och lättframkomliga för att stöda flyt i vardagen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gång görs till det mest lockande sättet att röra sig i hemmets närområde, t.ex. till fritidssysselsättningar, till butiken och rekreation. Det är meningsfullt att röra sig i en säker omgivning, vilket uppmuntrar människor att göra sina resor till fots istället för med bil. • Gångleder i en behaglig omgivning uppmuntrar invånarna att röra sig även i rekreationssyfte. Ökad motion befrämjar invånarnas välmående. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ur ett trivselperspektiv är det centralt att erbjuda lockande och smidiga gångleder till områdets serviceutbud. • Trevliga träffpunkter samt möjligheten att gå tillsammans ökar på gångledernas trivsel. • Mångsidiga möjligheter till utomhusmotion, uppmuntran till gång och en behaglig omgivning ökar invånarnas välmående.

Bydestination

BESKRIVNING AV OMRÅDESPROFILEN

- Till sin markanvändning en lite tätare gångomgivning än den byaktiga livsmiljön: goda förutsättningar för att utveckla gångmöjligheter.
- I profilens område finns det speciellt kulturhistoriskt intressanta objekt och miljöer, service och rekreativsmöjligheter samt boende.
- Orsaker till gång är att bekanta sig med objektet, rekreation och att uträtta ärenden.
- Fotgängarna är bybor, folk som kommer från andra delar av Lovisa samt besökare: platser och leder är bekanta för en del, men en del behöver vägledning och uppmuntran till gång.

FOTGÄNGARE:



FAMILJÄR



STADSBO



BYBO



BESÖKARE



VANDRARE



Bydestination

UTVECKLING SOM GÅNGOMGIVNING

	Möjliggörande av och tillgänglighet till gång	Säkerhet och hälsa	Trivsel
MÅLSÄTTNINGAR	<ul style="list-style-type: none"> • Det är viktigt att bydestinationens omgivning erbjuder en möjlighet att uträtta vardagsärenden till fots, men även en möjlighet för besökare att bekanta sig med intressanta objekt i bydestinationen. • De behagligaste lederna är de där en smidig förbindelse leder ända fram till målet. • Tillgänglighet kan eftersträvas genom att göra omgivningen kring leder och service lättframkomlig så vardagen flyter på och det är trevligt för besökare att anlända till turistmålen som bydestinationen erbjuder. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ur en säkerhetssynvinkel eftersträvas ett tillstånd där korta promenader för att uträtta ärenden är möjligt och lätt för såväl invånare som besökare. • En säker omgivning stöder bydestinationens utveckling som turistmål. • Intressanta gångomgivningar som innehåller olika sinnesintryck erbjuder såväl psykiskt som fysiskt välstånd. 	<ul style="list-style-type: none"> • Inom bydestinationens område är det möjligt att bekanta sig med intressanta objekt till fots. Rastplatser erbjuder en möjlighet att röra sig mellan målen i egen takt och samtidigt njuta av bydestinationen. • Trivsel kan förbättras genom att betona värdet av historiska objekt och naturmiljö. • En intressant gångomgivning ökar invånarnas välbefinnande och lockar besökare.

Byaktig livsmiljö

BESKRIVNING AV OMRÅDESPROFILEN

- Ett mer glesbebyggt, bostadsbetonat område där utvecklingsbehov för gång utvärderas på behovsbasis.
- I profilens område finns det egna hemshus och radhus, offentliga tjänster såsom skolor och daghem, rekreationsområden samt lekplatser för barn. Det finns även enstaka kommersiella tjänster på området.
- Orsaker till gång är bl.a. resor till skola och fritidssysselsättningar, att träffa andra människor samt rekreation.
- Fotgängarna är främst invånare i byar och närområden.

FOTGÄNGARE:



FAMILJÄR



BYBO



VANDRARE



Byaktig livsmiljö

UTVECKLING SOM GÅNGOMGIVNING

	Möjliggörande av och tillgänglighet till gång	Säkerhet och hälsa	Trivsel
MÅLSÄTTNINGAR	<ul style="list-style-type: none"> I den byaktiga livsmiljön är det viktigt att erbjuda en möjlighet att uträtta vardagsärenden till fots, speciellt på korta och dagliga resor. De behagligaste rutterna är de med enstaka avbrott och där en smidig förbindelse leder ända fram till målet. I den byaktiga livsmiljön kan tillgänglighet eftersträvas genom att göra lederna smidigare. Specialmål är omgivningen kring offentliga tjänster där en tillgänglig miljö erbjuder flyt i vardagen alla tider på året. 	<ul style="list-style-type: none"> Ur en säkerhetsvinkel eftersträvas ett tillstånd där korta promenader för att uträtta ärenden runt hem och service är säkert. Området erbjuder dessutom säkra rekreativsmöjligheter. En säker omgivning erbjuder möjligheter att öka andelen transport baserad på muskelkraft och lockar invånarna att bekanta sig med sin omgivning samt stöder bl.a. barns självständiga färder. Ökad motion befrämjar invånarnas välmående. 	<ul style="list-style-type: none"> I den byaktiga livsmiljön är det möjligt att vederkvicka sig, leka och samlas till områdets evenemang eller för att exempelvis motionera. Att stöda byarnas gemenskap genom att möjliggöra gång ökar å sin del invånarnas välmående.

Bakgrund till nätverksplaneringen

Utgångspunkterna för att befrämja cykeltrafik

I princip ska varje kommunadress vara tillgänglig med cykel. Man bör kunna nå alla mål, såsom bostäder, skolor, arbetsplatser och tjänster säkert och smidigt med cykel. Målet är dock inte att bygga separata cykelvägar, utan att utveckla cykelförhållandena och förbättra trafiksäkerheten som helhet samt att förena cykling och annan trafik i hela gatunätet. Alternativet kan vara att anpassa cyklingen till övrig trafik (exempelvis på en separat cykelbana) eller att anpassa övrig trafik till cykling (hastighetsdämpande åtgärder).

Att förbättra infrastrukturen är det viktigaste och mest effektiva sättet att befrämja cykling.

Utgångspunkter och målsättningar för cykelnätverkets planering

Cykelnätet omfattar alla körfält som används av cyklister, vilket är gator och vägar, separata cykelvägar och vid behov parkkorridorer och liknande. Cykelnätverket ska vara logiskt, kontinuerligt och begripligt. Cyklisten ska nå alla relevanta destinationer enkelt, säkert och snabbt. När det är som bäst är en cykelförbindelse kortare än en bilförbindelse.

Cykelnätverkets planering fungerar som utgångspunkt för planering och genomförande av fungerande cykelförhållanden. Syftet är att skapa förutsättningar för användning av cykel som transportmedel i vardagen och att förbättra cykeltrafikens position, från markanvändningsplanering till genomförande, samt vägunderhåll.

Cykeltrafikens hierarkiska nätverk har till uppgift att beskriva och strukturera cykeltrafikens roll i olika delar av väg- och gatunätet. För vissa delar av nätverket är det primära målet smidighet, hastighet och säkerhet. Övriga delar av nätet säkerställer god tillgänglighet till destinationerna.

Cykeltrafikens hierarkiska nätverk stödjer planeringen av infrastruktur-utveckling och underhållsverksamhet samt prioritering av åtgärder. Det är ett verktyg för att säkerställa genomförandet av sammanhängande och sömlöst sammankopplade arrangemang.

Planerade ändringar i cykeltrafiken:

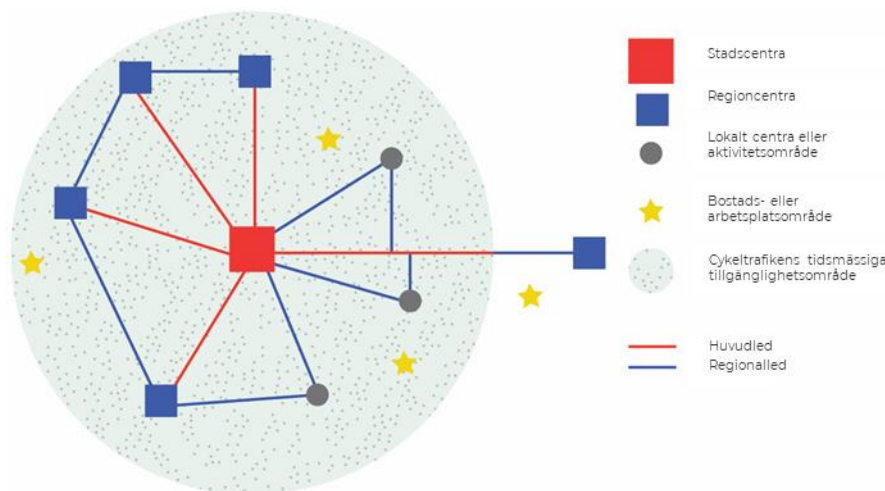
Vägtrafiklagen, som trädde i kraft den 1 juni 2020, innebar många förändringar i cykeltrafiken. De mest betydande förändringarna är betoningen av enkelriktad cykling, nya typer av farleder för cykeltrafik (cykelgata, dubbelriktad cykling på enkelriktad gata), nya principer för att använda en cykelvägsförlängning, nya cykelskyltar för trafikljus samt föreskrifter och trafikskyltar relaterade till väjning. Ändringen av Trafikledsverkets cykeltrafikplaneringsanvisningar (Trafikledsverkets riktlinjer 18/2020) var också en väsentlig aspekt i samband med ändringen av vägtrafiklagen.

Nätverksplaneringens process

Definition och klassificering av objekt som genererar cykeltrafik

De destinationer som genererar cykeltrafik definieras och klassificeras för att bestämma cykeltrafikens flöden och för att definiera det fungerande nätet.

Till exempel kan destinationsklassificeringen vara följande (Cykeltrafikplaneringsanvisningarna):



Tidsmässigt tillgänglighetsområde

När de destinationer som genererar cykeltrafik har identifierats placeras de på kartan och deras placering undersöks utgående från cykeltrafikens tillgänglighet.

Den tidsmässiga tillgängligheten för cykling avspeglar cyklingens potential. Det sker mest cykeltrafik på resor under tre kilometer och den minskar betydligt för resor över sju kilometer.

Tidsmässig tillgänglighet påverkas av nätets flyt och terrängens former. Den sträcka som en cyklist hinner färdas på 60 till 75 minuter, med hänsyn till förseningar på vägen, kan betraktas som cykeltrafikens tidsmässiga tillgänglighetsområde.

Definition av cykeltrafikens huvudsakliga nätverk

Cykeltrafikens tre funktionella ledkategorier är huvudleder, regionala leder och lokala leder.

Cykeltrafikens huvudleder och regionala leder binder samman de mest betydelsefulla destinationerna som genererar cykeltrafik.

Huvud- och regionallederna formar cykeltrafikens huvudnät. Alla andra leder som används av cyklister är lokala leder

Definiering av nätverket för cykeltrafik

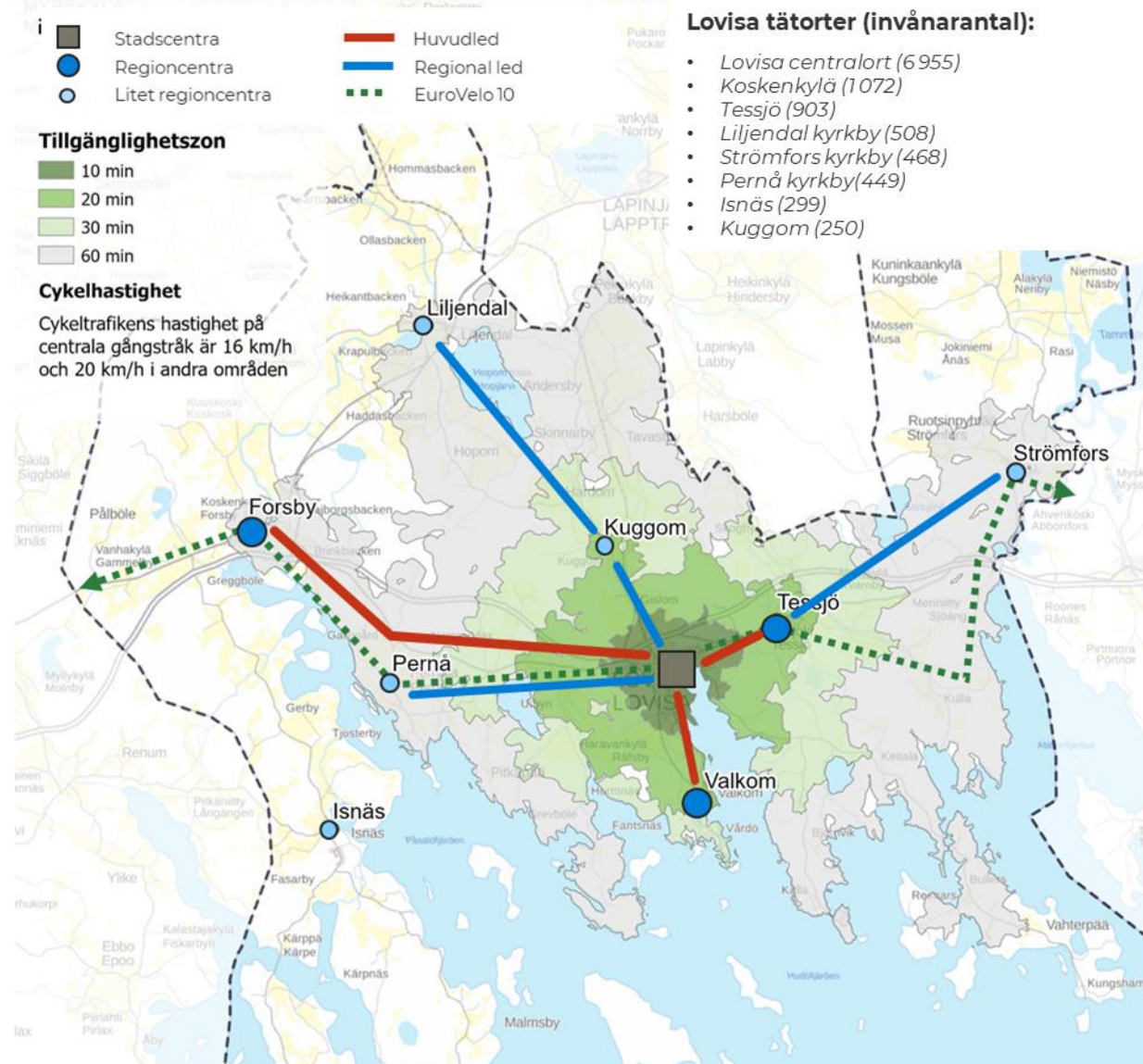
Nätets hierarki i Lovisa

Stadskärnan i Lovisa fungerar som huvudsaklig start- och slutpunkt för resor. Förbindelserna mellan stadskärnan och de mest betydande regionala centra (över 800 invånare) i tillgänglighetszonen på 60 minuter kallas **huvudleder**.

Huvudnätet kompletteras av högkvalitativa **regionala leder** som förbinder små regionala centra inom tillgänglighetszonen på 60 minuter till stadskärnan. Även de viktigaste cykellederna inom stadskärnan och regioncentra är regionala leder.

Huvud- och regionallederna bildar tillsammans **huvudnätet för cykeltrafiken** i Lovisa. Det huvudsakliga cykelnätet kompletteras av regionala cykelleder, som omfattar praktiskt taget alla möjliga väg-, gatu- och andra förbindelser där cyklister har behov av att röra sig.

Rutten EuroVelo 10 går från Borgå genom Lovisa centrum till Vaalimaa. Rutten är särskilt betydelsefull ur cykelturismsynpunkt.



Definition av cykeltrafikens huvudnät baseras på följande klassificering:

Stadscentra: Lovisa stadskärna

Regioncentra: Forsby, Tessjö, Valkom

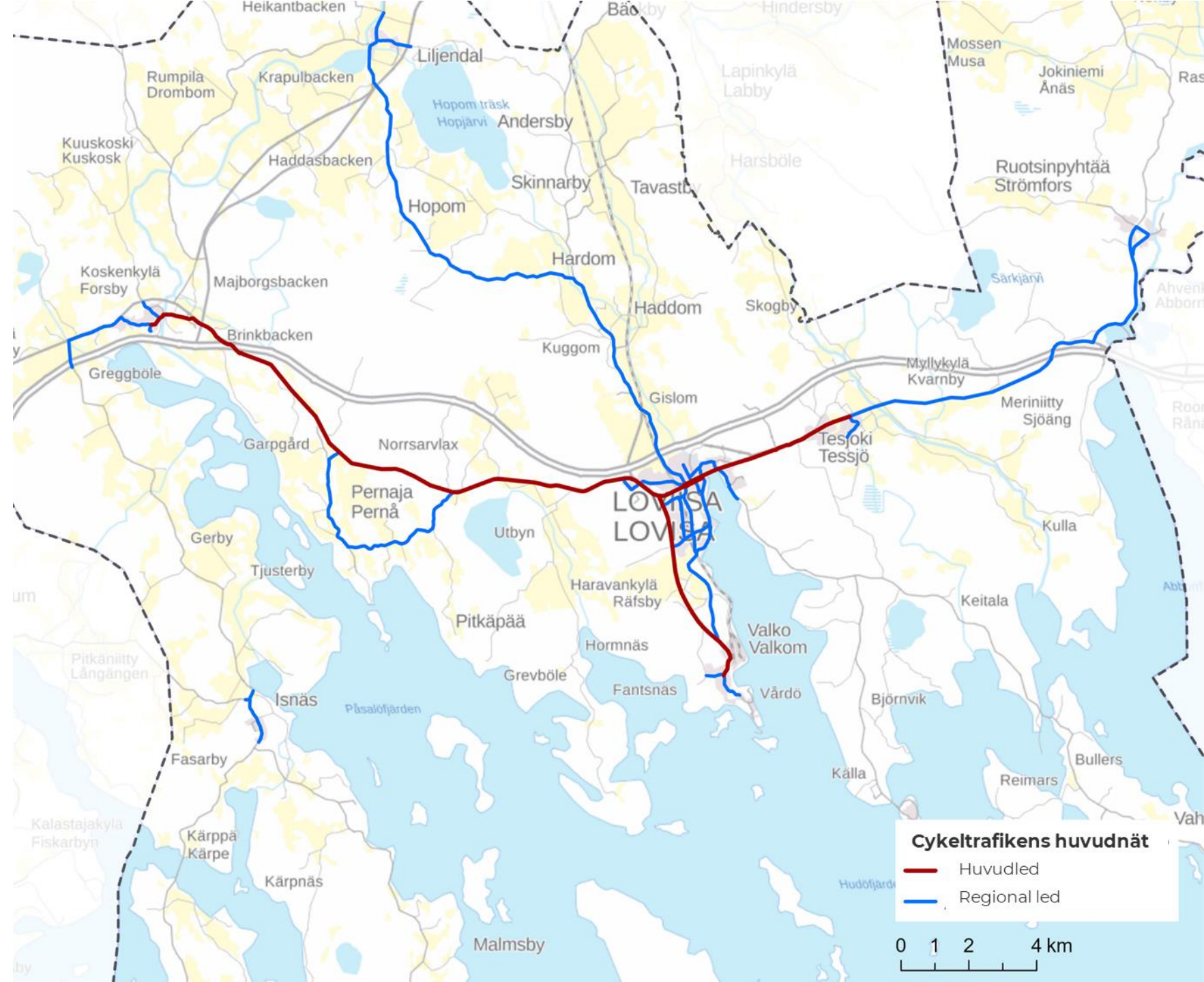
Litet regioncentra: Pernå, Liljendal, Kuggom, Strömfors

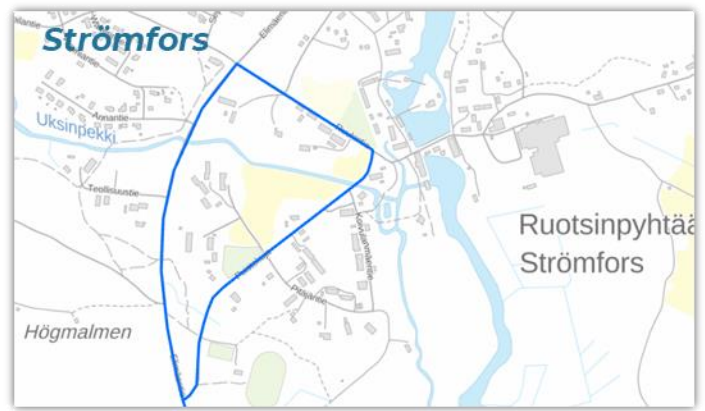
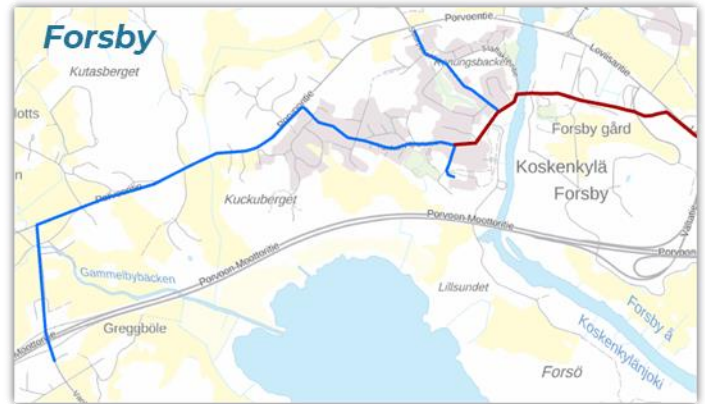
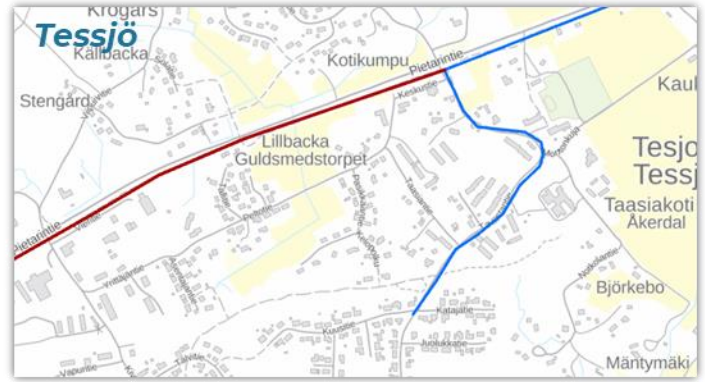
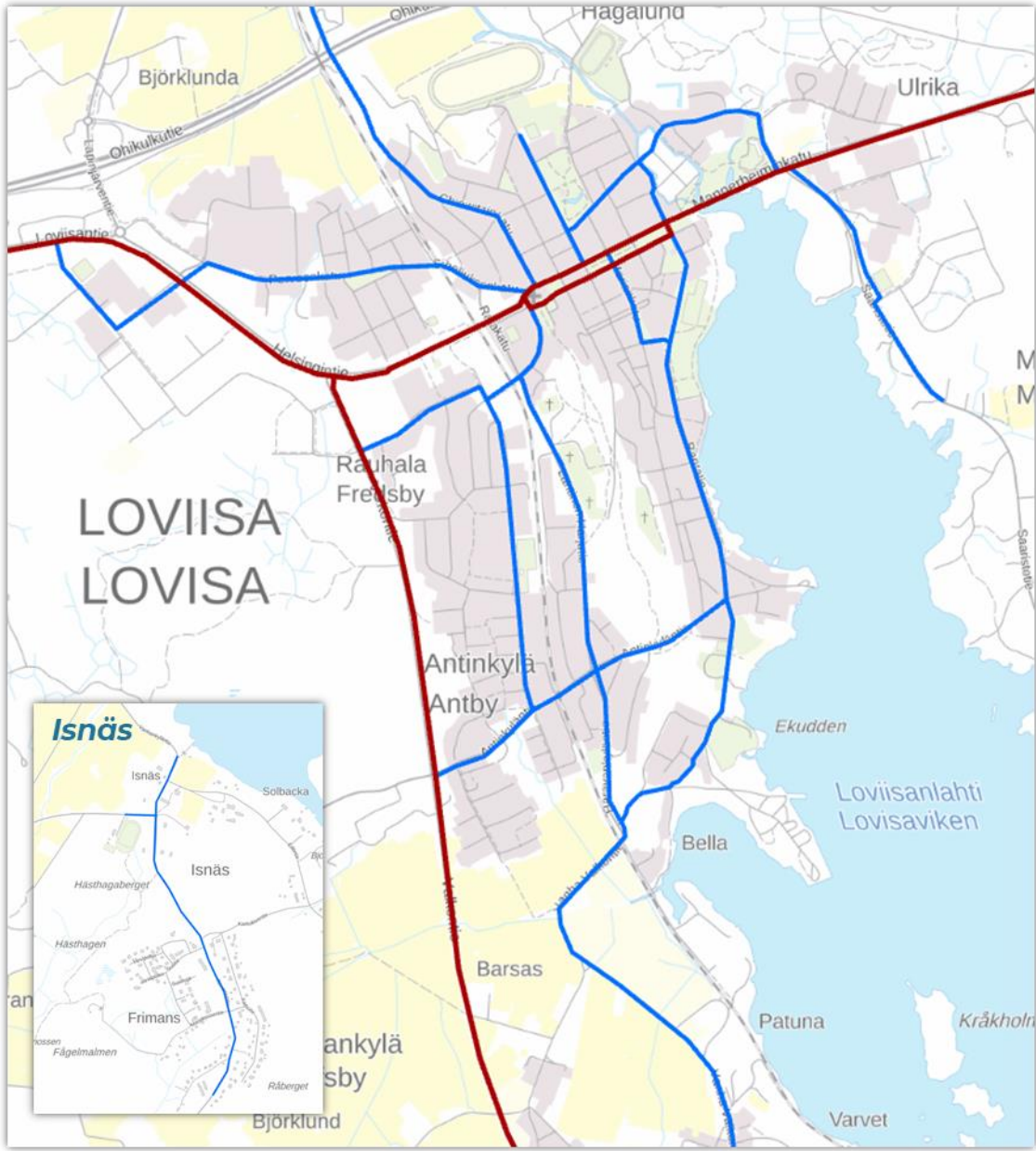
Cykeltrafikens huvudnät

Bilden visar huvudnätet för Lovisa cykeltrafik. Målet är att anslutningarna till huvudcykelnätet ska hålla en högre standard än lokala leder.

Till huvudnätet hör även långa landsvägsförbindelser. Det bör noteras att det inte eftersträvas att alla förbindelser tillhandahåller separata cykelvägar, utan att cyklingsförhållanden kan förbättras även med andra medel.

På följande sidor presenteras mer detaljerade kartutdrag över förbindelserna inom stadskärnan och regioncentra.





Cykeltrafikens huvudnät

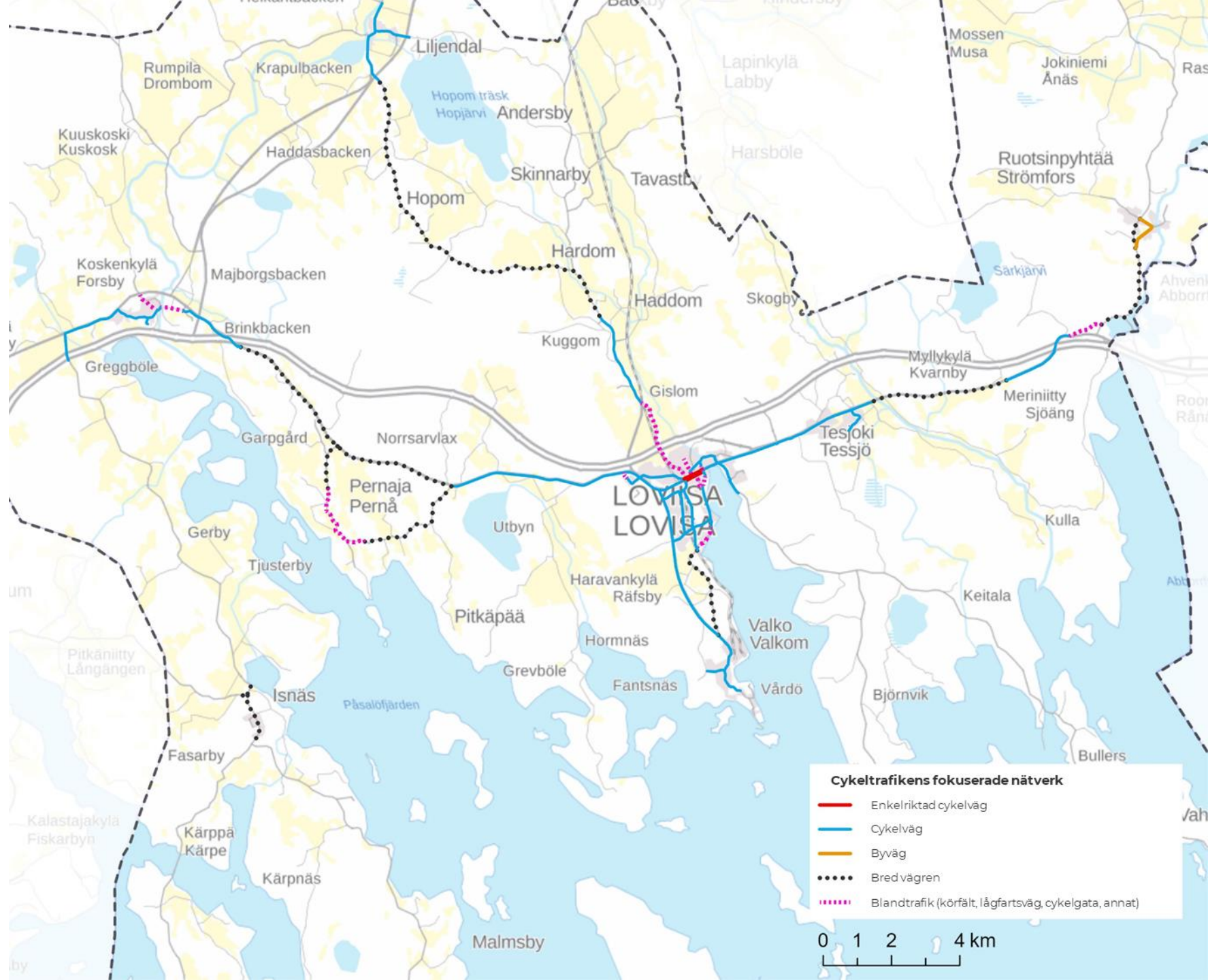
- Huvudled
- Regional led

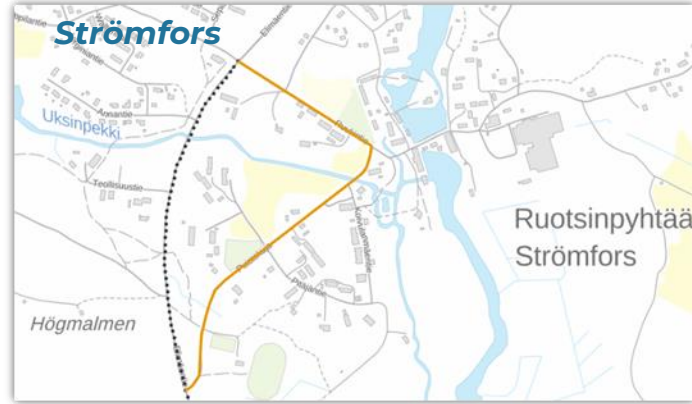
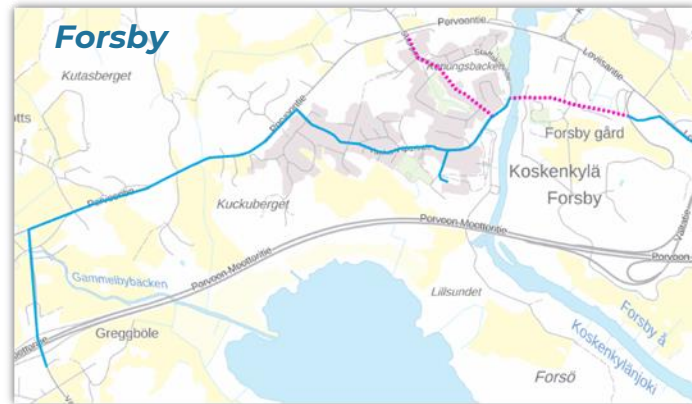
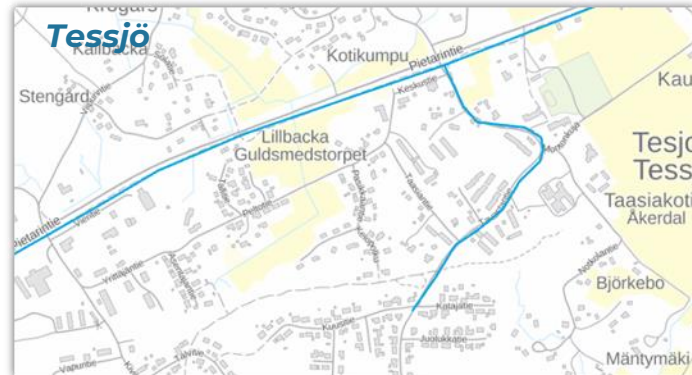
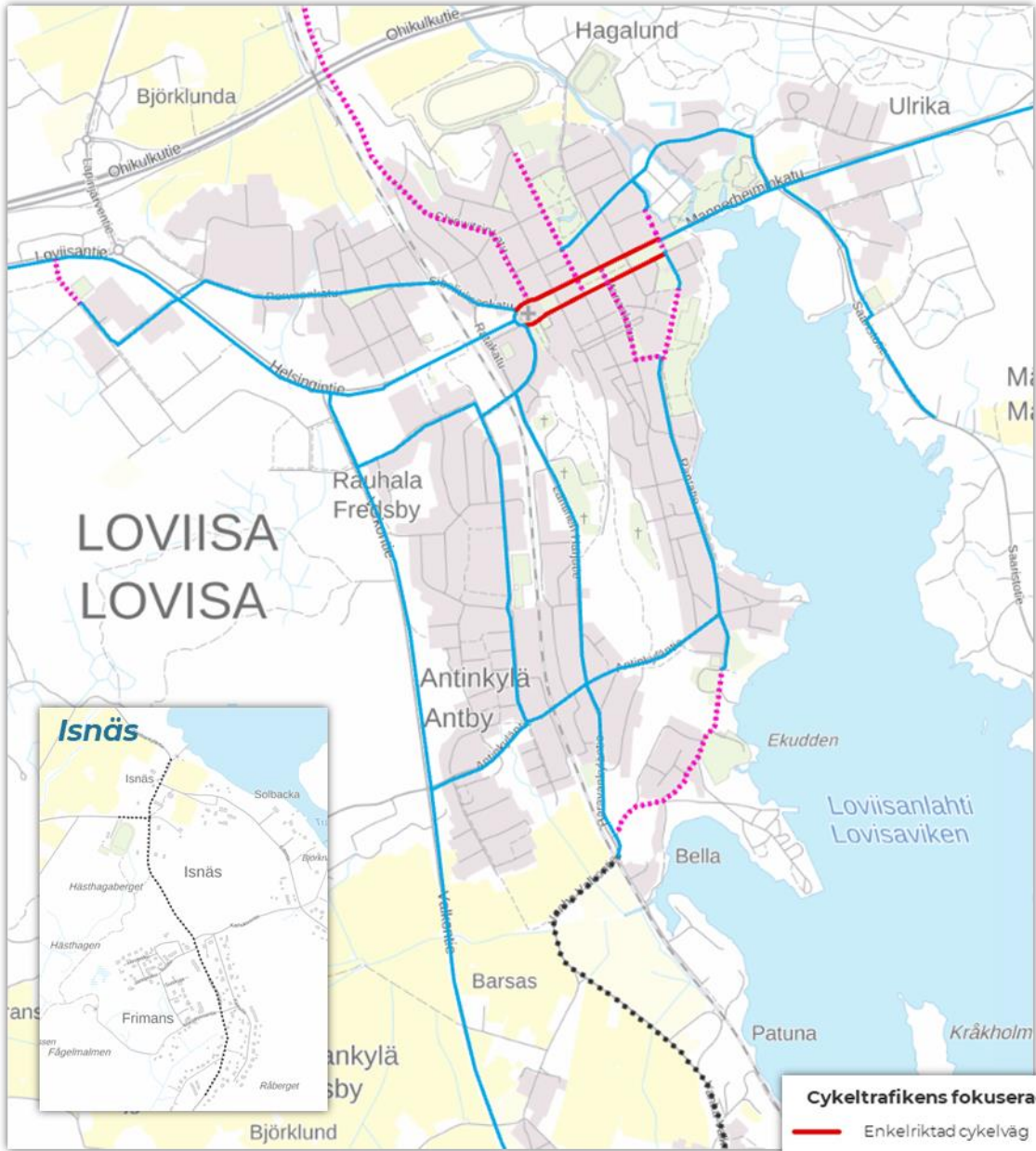
Fokuserat huvudnät

I cykeltrafikens fokuserade huvudnät presenteras måltillståndet för cykeltrafikarrangemangen. Det fokuserade nätet kan utnyttjas t.ex. i detaljplaneringens trafikplanering samt i övrig väg- och gatuplanering.

Vägtrafiklagen, som trädde i kraft i juni 2020, och Trafikledsverkets cykeltrafikplaneringsguide, färdig i december 2020, tar upp många aspekter som stödjer enkelriktad cykeltrafik. Av dessa kan nämnas bättre kapacitet och säkrare korsningsarrangemang än vid dubbelriktad cykling.

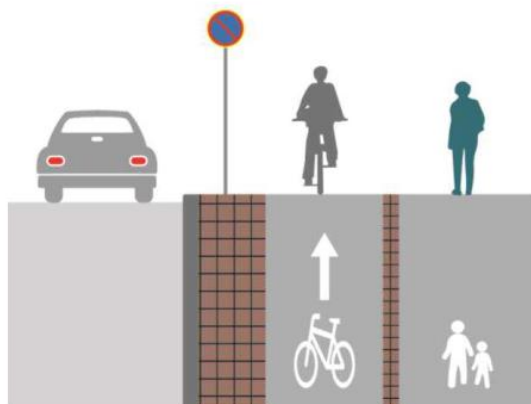
Lovisas fokuserade huvudnät baserar sig långt på befintliga cykeltrafiklösningar. Enkelriktade cykelvägar (Mannerheimgatan, Brandensteinsgatan) och blandtrafik föreslås till stadskärnan. Utanför det kommersiella centret baserar sig arrangemangen för cykling starkt på kombinerade cykel- och gångvägar. I glesbebyggda områden är en bred vägren den vanligaste lösningen.



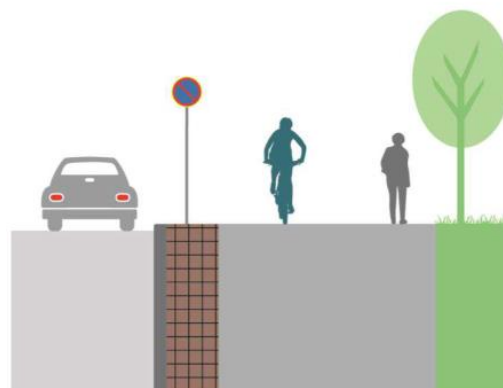


Generell beskrivning av olika typer av cykelleder

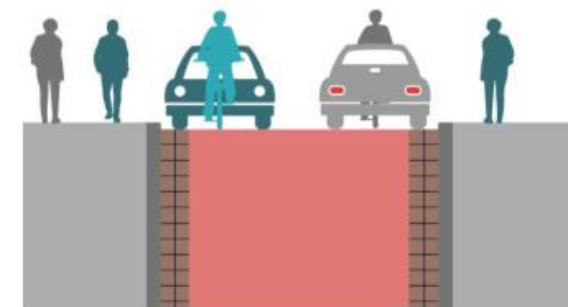
Enkelriktad cykelväg och trottoar i samma plan.



Kombinerad cykelväg och trottoar fungerar i glesbebyggda trafikmiljöer, om ledens användarantal är måttliga.



En cykelgata är en blandtrafiklösning som ofta lämpar sig i tätbebyggda miljöer med lugn trafik.



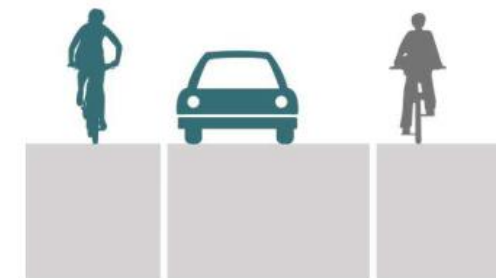
Blandtrafikled i en lugn trafikmiljö.



Vägrenen skiljs från körfältet med en kantlinje.



Byväg i en landsvägsmiljö.



Åtgärds- program



Åtgärdsprogrammets uppbyggnad

Markanvändning och servicenät

Lösningar gällande markanvändning, förbindelser och trafik stöder utvecklingsmålen för gång och cykling. Med hjälp av dem garanteras tillgången till centrala funktioner till fots och med cykel.

Infrastruktur och omständigheter

En central utgångspunkt för utvecklingsarbetet är att möjliggöra en säker och smidig färd till fots samt med cykel. En förbättring av infrastruktur och omständigheter är den mest effektiva åtgärden i programmet.

Attityder och rörelsevanor

Att öka antalet resor till fots och med cykel förutsätter stöd och ledning gällande transportval. Transportval kan stödjas med bl.a. uppmuntran, kampanjer och ökad information.

Gemensam vilja

Vilja, finansiering och resurser svarar mot programmets mål och syns i de olika administrationsgrenarnas verksamhet. Gång och cykling erkänns som egna transportsätt i planeringslösningar och kommunikation.

Uppföljning

Uppföljningen av åtgärder och deras effektivitet är kontinuerlig och transparent.

Utvecklingsprogrammet för gång och cykling i Lovisa styr vid sidan av målen även åtgärder för att uppnå målen. Åtgärder beskrivs som ett åtgärdsprogram där de nödvändiga och mest betydelsefulla åtgärder presenteras enligt tema.

Åtgärdsprogrammet är indelat i fyra helheter, vilka är:

- Markanvändning och servicenät
- Infrastruktur och omständigheter
- Attityder och rörelsevanor
- Gemensam vilja

Den gemensamma viljan är basen för utvecklingsarbetet för gång och cykling.

En gemensam vilja, tillräcklig finansiering och resurser möjliggör ett ändamålsenligt och systematiskt tväradministrativt utvecklingsarbete. Alla helheter i åtgärdsprogrammet stöder förverkligandet av programmets vision och övergripande mål.

Gemensam vilja

Den viktigaste uppsättningen åtgärder för genomförandet av utvecklingsprogrammet är definitionen av en gemensam vilja samt allokering av medel och resurser för att främja gång och cykling. Viljan, finansieringen och resurserna är i linje med programmets mål och återspeglas i verksamheten i stadens olika myndighetsgrenar.

Helhetens åtgärder är:

- Godkänna utvecklingsprogrammet för främjande av gång och cykel i stadens politiska beslutsfattande, där programmet förs till kommunfullmäktige för godkännande.
- Utnämna ansvarsperson(er) för utvecklingsarbetet för gång och cykling och utnämna en arbetsgrupp som koordinerar arbetet (t.ex. trafiksäkerhetsgruppen).
 - Ansvarspersoner(na) följer hur utvecklingsprogrammets åtgärder utvecklas och rapporterar till beslutsfattare och trafiksäkerhetsgruppen om förverkligandet av utvecklingsprogrammet för gång och cykling.
- I stadsbudgeten anges en öronmärkt investeringsnivå för gång och cykling.
- Mindre uppdrag som stöder programmets förverkligande finansieras ur den löpande budgeten.
- Gång och cykling erkänns som separata transportsätt i planeringslösningar (nationella planeringsriktlinjer).
- Gång och cykling erkänns som separata transportsätt i stadens kommunikation.

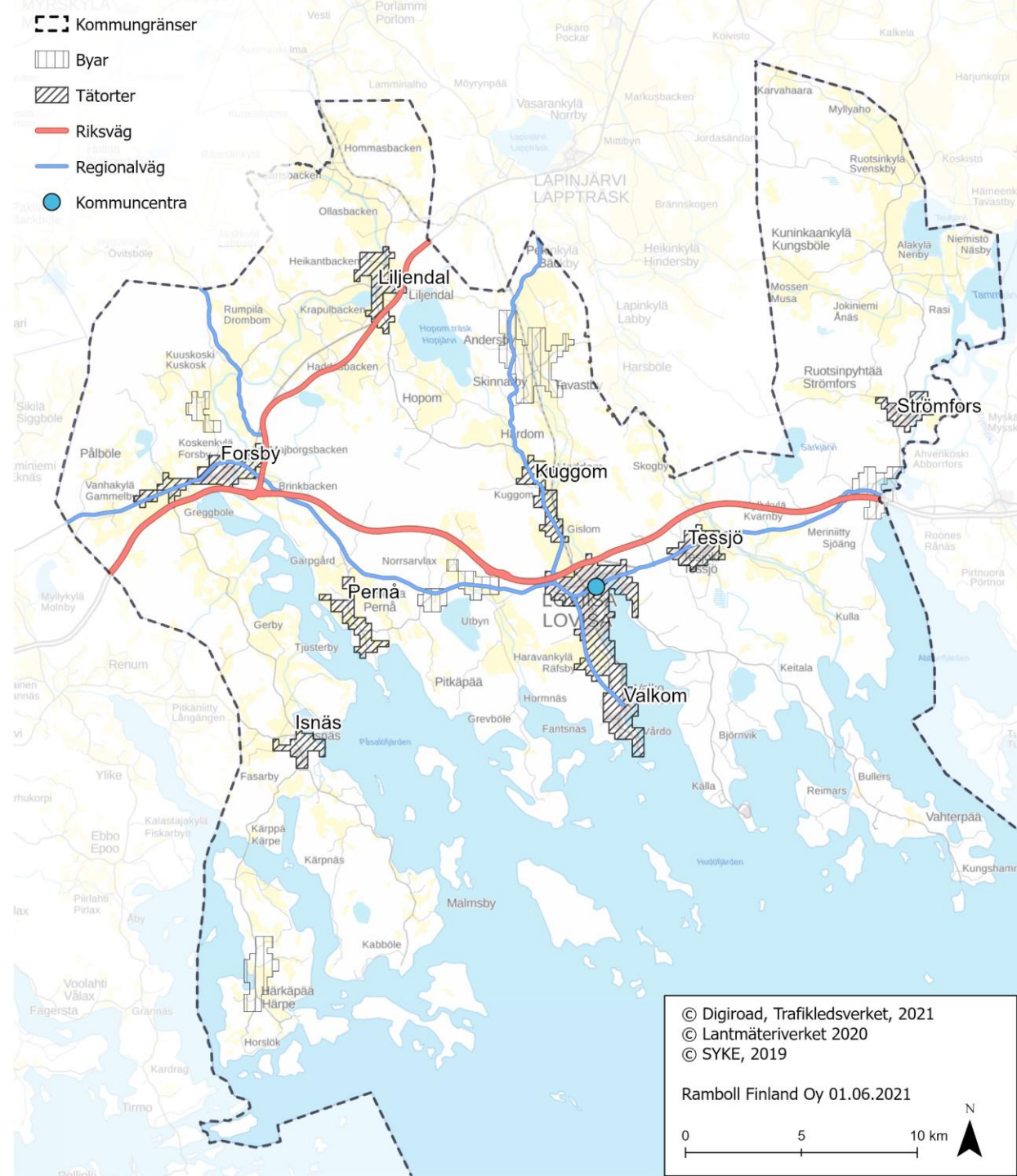


Markanvändning och servicenät

Lösningarna gällande markanvändning, transport och trafik stöder utvecklingsmålen för gång och cykling. För markanvändningen är det viktigaste att samla lösningar inom de tätast bebodda områdena.

Helhetens åtgärder är:

- Utnyttja fastställandet av centrala promenadområden och cykeltrafikens huvudnät som stöd i planläggningen.
 - Märka ut cykeltrafikens huvudnät och promenadbetonade områden i generalplanen som en bindande anmärkning.
- Stadens experter på gång och cykling konsulteras för att ta centrala mål och planeringsprinciper i beaktan i samband med planläggningen.
 - Farledsdesignlösningarna följer principerna i cykeltrafikplaneringsanvisningarna (Trafikledsverkets publikationer 18/2020) och de framtida riktlinjerna för fotgångarplanering (Trafikledsverket, färdigställs 2022).
- Inverkan på gång och cykling bedöms för alla planändringar, servicenät och trafikplaner. Särskild uppmärksamhet ägnas barn och seniorers självständiga färder.
- Genom parkeringslösningar i centrum möjliggörs målnätverkets utrymmesbehov för gång och cykling.
- Dimensioneringen av cykelparkering ingår i planbestämmelserna.

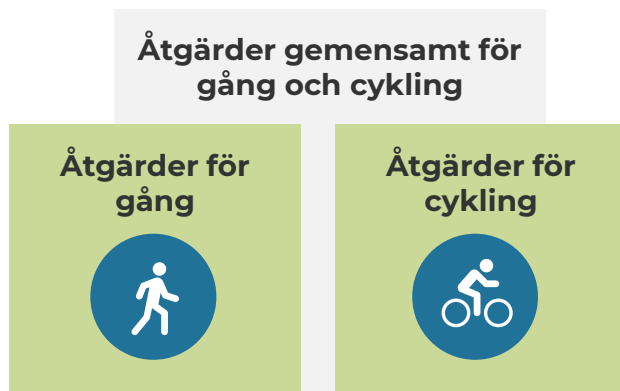


Infrastruktur och omständigheter

Åtgärdsprogrammet för utvecklingsprogrammet för gång och cykling fokuserar i huvudsak på att förbättra infrastruktur och omständigheter. Att förbättra infrastrukturen är den mest effektiva åtgärden i utvecklingsarbetet, särskilt när det gäller att befrämja cykling.

Tabellen intill sammanfattar åtgärderna i helheten *Infrastruktur och omständigheter*. Åtgärderna beskrivs närmare i åtgärds korten i bilaga 5. För att genomföras kräver de föreslagna åtgärderna mer detaljerad planering.

Åtgärderna är uppdelade i gångspecifika och cykelspecifika åtgärder. Utöver detta har utvecklingsbehov identifierats som gemensamt främjar förutsättningarna för båda transportsätten.



Åtgärd	Beskrivning
Utveckling av tillgängligheten	Områden och leder som tillhör specialnivån av tillgänglighet definieras.
Förbättring av säkerhet vid övergångsställen	Arrangemang vid övergångsställen i centrala områden inventeras och deras förbättring planeras enligt de nationella riktlinjerna.
Promenadledernas utrustningsnivå	Utrustningsnivån på de mest trafikerade promenadområdena samt på andra leder som definieras skilt förbättras.
Utveckling av cykeltrafikens huvudnät	Ett närmare preciserat investeringsprogram utarbetas och huvudnätet utvecklas systematiskt mot målsättningen.
Hastighetsdämpande åtgärder	Hastighetsbegränsningar kontrolleras övergripande i centrumområdet och perifera tätorter.
Utveckling av cykelparkeringen	Cykelparkeringens mängd och kvalitet förbättras systematiskt, speciellt i centrum och i byarna.
Planering och förverkligande av cykeltrafikens skyltning	Cykeltrafikens skyltning och vägledning på cykeltrafikens huvudnät planeras och förverkligas.
Förbättring av ledernas skick	Inventering av kvaliteten på gång- och cykellederna samt programmering av förbättringsåtgärder.
Kvaliteten på vinterunderhållet	Förbättring av vinterunderhållet och jämkning av kriterierna med NMT-centralen.
Utveckling av belysning	Kartläggning och utveckling av de mest använda ledernas belysning.
Utveckling av rekreationsleder	Identifiering av rekreationsledernas utvecklingsbehov och programmering av förbättringsåtgärder.
Uppdatering av vägmärken och markeringar	Vägmärken och deras tilläggsskyltar uppdateras enligt den nya vägtrafiklagen.

Attityder och rörelsevanor

Kommunikation och marknadsföring är en viktig och oskiljaktig del av att befrämja gång och cykling. Med hjälp av dem ökas människors kännedom om tillgängliga tjänster och önskvärda beteendemönster, positiva intryck skapas och framväxten av en positiv och grönare mobilitetskultur förstärks. Då medvetenheten ökar förändras även individernas attityder. Mål med kommunikation är bl.a.:

- Öka medvetenheten om fördelarna samt de positiva hälsoeffekterna med gång och cykling.
- Förändra attityder till att bli mer gång- och cykelvänliga.
- Betona gång som ett grundläggande transportsätt vid sidan av andra sätt.
- Betona cyklingstrafikens smidighet och konkurrenskraft på korta och medellånga sträckor i jämförelse med bil.

Helhetens åtgärder är:

- Kommunikation och attitydarbete är en viktig del av att befrämja gång och cykling.
 - Uppdatera stadens hemsidor med temaområden kring gång och cykling.
 - Förverkligande av kommunikation om möjligheterna med hållbar transport t.ex. i sociala medier.
 - Öka invånarnas kunskap om hur gång och cykling påverkar hälsa och välmående.
- Verksamhetsplan per kalenderår (ett gemensamt årshjul för att främja hållbar transport och trafiksäkerhetsarbete, växlande temaområden och fokusgrupper). T.ex. genom att förverkliga uppmanande kampanjer/tävlingar/evenemang för lovisaborna och stadens personal.
- Genomgående befrämjande av cykelturism.
- Öka användningsgraden av gemensamma cyklar vid stadens filialer och behovsenliga ökning därav.



Uppföljning av utvecklings- arbetet



Uppföljningens förverkligande

Genomförandet av åtgärderna i utvecklingsprogrammet för gång- och cykling i Lovisa och deras effektivitet måste övervakas regelbundet för att se om framsteg görs mot de uppsatta målen. Mätdata ökar förståelsen för åtgärdernas effektivitet samt särdrag hos gång och cykling, vilket kommer att underlätta motiveringen och planeringen av framtida utvecklingsåtgärder. Vid fastställandet av metoden för uppföljning av åtgärdsprogrammets åtgärder är det värt att utnyttja de nationella riktlinjerna (*Transportstyrelsens utredningar och undersökningar 15/2014*), som beskriver modeller lämpliga för kommuner för att sammanställa ett uppföljningssystem för gång och cykling.

Vid sidan av uppföljning av åtgärder nedskrivna i utvecklingsprogrammet följs förverkligandet av de övergripande målen i programmet. Uppföljning därav förverkligas enligt definierade huvudmätare. Huvudmätare är mätare som baserar sig på kvantitativ uppföljning, som i sin tur grundar sig på nationell statistik samt undersökningar och enkäter förverkligade av Lovisa stad. Huvudmätare rapporteras skilt för gång och för cykling.

Uppföljningen av åtgärdernas förverkligande och effektivitet är kontinuerligt och synligt arbete i Lovisa. Förverkligade åtgärder och deras effektivitet rapporteras regelbundet till kommunala beslutsfattare och kommuniceras till invånarna som en del av välfärdsrapporten.

Uppföljningen utförs av främjandearbetets ansvarsperson(er) som utnämns i slutet av arbetet och av stadens trafiksäkerhetsarbetsgrupp. Trafiksäkerhetsarbetsgruppen följer löpande upp de åtgärder som vidtas i utvecklingsprogrammet för gång och cykling och planerar framtida åtgärdshelheter i den mån de omfattas av gruppens verksamhetsområde.



RAMBOLL

UPPFÖLJNINGENS HUVUDMÄTARE

Förverkligande av utvecklingsprogrammets åtgärder (uppföljning av åtgärdernas förverkligande, Lovisa stad)

Trygg transport

- Antal olyckor i gång- och cykeltrafiken (olycksstatistik, Statistikcentralen)
- Arbetspendlingens fotgängar- och cykeltrafikolyckor som fått specialistvård samt ersatts från olycksfallsförsäkringen (olycksfallsstatistik, THL och Olycksfallsförsäkringscentralen)

Flyt i vardagen

- Utvecklingen av mängderna gång- och cykeltrafik på utvalda huvudleder för cykling och i knutpunkter i centrala promenadbetonade områden (trafikeräkning, Lovisa stad)
- Utveckling av andelen gång- och cykeltrafik av all transport (nationell persontrafikundersökning)
- Invånarnas upplevelse av gång- och cykelmöjligheter (invånar-/trivselundersökning)
- Invånarnas tillfredsställelse med gång- och cykelförhållanden i Lovisa (invånar-/trivselundersökning)

Invånarnas välmående

- Invånarnas upplevelse av
 - Gång- och cykelsäkerhet
 - Boendemiljöns trivsel
- Antalet invånare som engagerats i planeringen av gång- och cyklingsfrämjandet (t.ex. invånarpaneler, invånar-/trivselundersökning och uppföljning av åtgärdernas förverkligande, Lovisa stad)

BILAGOR

Bilaga 1: Nationella samt regionala mål och linjedragningar

Bilaga 2: HEAT-beräkning

Bilaga 3: Områdets beskrivning och trafikmiljöns nuläge

Bilaga 4: Cykel- och gångtrafikens tidsmässiga tillgänglighet

Bilaga 5: Åtgärdskort för infrastruktur och omständigheter

Skilt bakgrundsmaterial

Invånarenkätens resultat

Beslutsfattarenkätens resultat



