

Program för cykelfrämjande

393/10.03.01/2016

STF 22.05.2017 § 36

Mer information:

kommuntekniken, projektingenjör Lennart Långström, tfn 09 5056 387
fornamn.efternamn@grankulla.fi

Utarbetandet av ett program för cykelfrämjande ingår i Grankulla stads åtgärdsprogram för uppfyllelse av de strategiska målen 2016. Det strategiska målet nr 3 för perioden 2013–2016 lyder i sin helhet som följer: *”Stadsstrukturen och stadens identitet som modern villastad stärks med respekt för traditioner och hänsyn till miljövärden. Grankullas karaktär som småstad värnas och fördelarna tas till vara: allt finns nära såväl mentalt som fysiskt och kan nås utan egen bil. Programmet för företagande och näringsliv 2014–2017 implementeras.”*

Att främja hållbara trafikformer såsom cykling är en viktig prioritering i såväl internationella som nationella klimat- och trafikpolitiska riktlinjer. Grankulla stad har i likhet med de övriga kommunerna i huvudstadsregionen satt upp som mål att öka cyklingens andel i trafiken. Cykelfrämjandet kommer att ingå i samhällsteknikens åtgärdsförteckning vid verkställandet av stadens åtgärdsprogram för klimat- och energifrågor (ILME).

Utöver de positiva effekterna på folkhälsan och miljön höjer cyklingen boendetrivseln och ger penninginbesparingar. När en allt större andel av resorna företas till fots eller med cykel, blir det mer utrymme för fordonstrafik (inklusive bussar). Trafiken löper bättre och behovet av dyra investeringar minskar. Satsningar på betingelserna för cykel- och gångtrafiken har konstaterats främja den urbana kulturen och höja livskvaliteten i städer. Cykling har även en positiv inverkan på näringar: utan bil är det lätt att gå in i butiker och göra uppköp, eller ta en kopp kaffe på ett kafé.

Grankullas stadsstruktur gynnar gång- och cykeltrafik. Den täta strukturen innehåller affärer, bosättning, offentlig service och arbetsplatser. Förutsättningarna att ge cyklingen som färd sätt ett lyft är goda.

Kommuntekniken och miljöenheten har i samarbete utarbetat ett program för cykelfrämjande. Avsikten med programmet är att lägga upp en målbild och slå fast åtgärder för att uppnå den samt att fungera som ett riktgivande dokument vid planering av markanvändningen och trafiken.

Samhällstekniska nämnden beslutade 29.11.2016 att begära utlåtanden om utkastet till program för cykelfrämjande av nämnderna för undervisning och småbarnsfostran, social- och hälsovårdsnämnden, ungdomsnämnden, idrottsnämnden, äldrerådet, handikapprådet, HST, HRM, Esbo stad samt polisen.

Samtliga remissorgan har yttrat sig i ärendet; utlåtandena delas ut som **bakgrundsmaterial**.

Polisinrättningen i Västra Nyland

I utlåtandet konstateras att mål för cykelfrämjande har intagits i kommunikationsministeriets strategi, Trafikverkets åtgärdsplan samt Grankulla stads åtgärdsprogram för uppfyllelse av de strategiska målen 2016. Polisinrättningen i Västra Nyland omfattar Grankullas program för cykelfrämjande och de mål som programmet innehåller för att öka cyklingens andel som färdssätt och förbättra trafiksäkerheten. I utlåtandet framhålls att korrigeringar i trafikregleringarna i vissa problematiska korsningar i centrum ytterligare skulle förbättra trafiksäkerheten. Utlåtandet betonar också vikten av skyltning vid cykellederna och behovet att beakta cykeltrafiken vid planläggning.

Kommunteknikens bemötande

Den mest problematiska korsningen i centrum, Posttorget, har planerats om. Genomförandet har programmerats till 2018.

Nämnderna för undervisning och småbarnsfostran, ungdomsnämnden och idrottsnämnden

Ovannämnda nämnder inom bildningssektorn har avgett ett likalydande utlåtande. I utlåtandet konstateras att bildningssektorn för sin del vill aktivt främja både gång och cykling med tanke på dels de korta avstånden och de positiva klimat- och hälsoeffekterna, dels trafiksäkerheten. Nämnderna understryker att färre skolresor med personbil skulle förbättra trafiksäkerheten.

Utlåtandet lyfter dessutom fram Grankullas deltagande i den nationella Skola i rörelse-verksamheten, inom vilken ett gåbusskoncept utvecklas. Alla barn får trafikfostran i skolan enligt läroplanen, och i undervisningen främjas rörlighet på olika sätt.

I utlåtandet uppmanas stadens anställda att fungera som förebilder och att i mån av möjlighet gå eller cykla när de rör sig inom staden. Nämnderna efterlyser också en utredning av möjligheten att ta i bruk tjänstecyklar.

I utlåtandet betonas speciellt behovet höja säkerheten för gång- och cykeltrafiken samt att förbättra trafiksäkerheten i närheten av skolor och daghem, till exempel i form av upphöjda övergångsställen och/eller avsmalnande körbanor.

Kommunteknikens bemötande

Gåbussverksamheten stöder strävan att minska personbilstrafiken och därigenom också det cykelfrämjande arbetet. Som ett led i verkställandet av programmet för cykelfrämjande kan skolornas trafikfostran också, om man så önskar, kompletteras med kampanjer i samarbete mellan skolorna, kommuntekniken, HST, HRM, Trafikskyddet och polisen.

Personalsektionen behandlade 10.12.2010 idrottsnämndens förslag om att skaffa tjänstecyklar och beslutade att sektorerna inom ramen för sina re-

surser kan skaffa cyklar som de anställda kan använda då de rör sig mellan stadens enheter. Beslutet är som **bakgrundsmaterial**.

Åtgärder för att förbättra säkerheten för fotgängare och cyklister utgör ett centralt mål i all trafikplanering och allt gatubyggnad och därigenom också ett viktigt inslag i verkställandet av programmet för cykelfrämjande.

Social- och hälsovårdsnämnden

Nämnden anser det vara bra att människorna uppmuntras att cykla och att cyklingen stöds som en motionsform; detta med tanke på de positiva effekterna på hälsa och klimat. I utlåtandet understöds åtgärderna för att öka kontinuiteten i cykelvägsnätet, förbättra framkomligheten till järnvägsstationen, separera gång- och cykeltrafiken samt utveckla skyltningen vid cykelstråken. I synnerhet det planerade snabba cykelstråket intill kustbanan ses som ett bra projekt.

I fråga om säkerheten tar utlåtandet upp korsningsregleringarnas centrala betydelse och efterlyser en utredning av möjligheterna att anlägga fler separata cykelvägar eller cykelfiler och skapa andra lösningar som gör korsningarna överskådligare. Det påpekas också att även cyklister bör anpassa hastigheten till situationen och måna om sin egen säkerhet. I utlåtandet understryks trafikfostrans betydelse för barn och unga.

Införande av en hastighetsbegränsning om 30 km/timme också i centrum anses höra till de effektivaste sätten att förbättra trafiksäkerheten.

Utlåtandet tar upp vikten av marknadsföringens och kommunikationens betydelse för alla målgrupper samt behovet att vidareutveckla cykelparkeringen. Vidare rekommenderas att staden vid planering och byggande stöder sig på de riktlinjer och åtgärdsförslag som ingår i kommunikationsministeriets och Trafikverkets nationella strategier och åtgärdsprogram för gång och cykling.

Kommunteknikens bemötande

I planeringsanvisningarna går trenden mot överskådligare korsningsarrangemang. I praktiken innebär detta att gång- och cykeltrafiken i regel bör separeras och att cyklisterna hänvisas till körbanan på tomtgator och lågttrafikerade gator där hastighetsbegränsningen är 30 km/timme. Samhällstekniska nämnden behandlade 10.6.2014 ett förslag om att sänka hastighetsbegränsningen till 30 km/timme i centrum men beslutade att inte göra detta.

En lägre hastighetsbegränsning skulle minska sannolikheten för olyckor och lindra följderna när olyckor inträffar. En lägre hastighetsbegränsning varken minskar gatunätets förflyttningsskapacitet eller ökar trafikstockningarna. Helsingfors, Esbo och Vanda har gått över till 30 km/timme i vidsträckt områden.

Enligt planerna kommer marknadsföring och kommunikation att ske inom ramen för programmet för cykelfrämjande. Som tema kommer vi att ha kortfattad information om såväl trafikreglerna som användning av hjälm,

strålkastare och dubbdäck. Utbudet av cykelparkering utökas i takt med ökad efterfrågan. De nya planeringsförslagen för allmänna områden i centrum anvisar rikligt med nya cykelparkeringar. Skyltningen vid cykelstråken anpassas till de regionala anvisningarna; ett omnämnande om detta läggs till i programmet för cykelfrämjande.

Helsingforsregionens trafik HRT

HST anser det vara viktigt att Grankulla uppmärksammar cykeltrafikens betydelse och utför planering för att främja den. I utlåtandet konstateras att Grankullas stadsstruktur gynnar gång och cykling. HST anser att Grankulla stad kan uppnå bästa resultat i cykelfrämjandet genom att på bred basis och ändamålsenligt verkställa de lösningar som presenteras i programmet. Särskild vikt borde staden enligt utlåtandet lägga vid följande omständigheter:

Grankullas cykelvision: Enligt HST borde man i cykelvisionen nämna att cykling är ett snabbt och lätt sätt att ta sig fram. Då skulle det vara motiverat att också betona snabbheten och lättheten i utvecklingsåtgärderna. Dessutom lyfter utlåtandet fram behovet att eventuellt uppdatera programmet under dess långa giltighetstid.

Inledning: I inledningen borde man nämna potentialen för cykelfrämjande särskilt på resor om 1–3 km.

Cykelparkering: Vid utvecklandet av cykelparkeringen borde kvaliteten vara ett viktigt mål vid sidan av kvantiteten. Det här handlar om cykelställ med ramlåsning, täckta cykelställ och en gemensam regional framtoning vid märkning och skyltning av parkeringsplatserna.

Säkerhet: Vid främjandet av säkerheten bör man också poängtera att cykling är ett lätt och attraktivt sätt att färdas, vilket också bör betonas vidare vid planering av trafikinfrastrukturen. Cykelandets betydande positiva effekter på hälsa och miljö bör också nämnas i sammanhanget.

Marknadsföring och kommunikation: HST önskar att staden samarbetar kring marknadsföring och kommunikation med HST, som ansvarar regionalt för marknadsföringen av cykeltrafiken och för dess image. Grankulla kan tillgodogöra sig den regionala marknadsföringsstrategin för cykling, som samordnas av samkommunen.

Uppföljning: Enligt HST är det bra att Grankulla tar i bruk anläggningar för cykelräkning och att mätningssuppgifterna publiceras på kommunernas gemensamma webbplats. Inom ramen för det regionala samarbetet borde man också mäta den årliga förändringen i cykelandelen av trafiken och genomföra enkäter.

Kommunteknikens bemötande

Cyklingens snabbhet och lätthet läggs till i cykelvisionen. I inledningen nämns separat cyklingens konkurrenskraft särskilt på sträckor om 1–3 km. Programmet för cykelfrämjande lägger vikt vid cykelparkering med avseende på såväl tillräcklig täckning som god kvalitet. Ett påpekande om säker-

het som ett mångtydigt begrepp läggs till i programmet.

Vid marknadsföring och kommunikation utnyttjas möjligheterna till samarbete mellan HST, HRM, Trafikskyddet och polisen. Uppföljningen görs inom ramen för det regionala samarbetet.

Esbo stad

Esbo stad konstaterar i sitt utlåtande att Grankullas cykelvision huvudsakligen är i linje med Esbos cykelfrämjande program (2013). Esbo riktar uppmärksamheten på följande punkter:

Huvudstråken för cykeltrafik: De huvudstråk för cykeltrafik som presenteras i programmet skiljer sig en aning från Esbos karta som visar målbilden för cykeltrafik. Skillnaderna gäller cykelvägarnas hierarki. I utlåtandet föreslås att Esbo och Grankulla tillsammans kommer överens om målen för och utbyggnaden av huvudstråken.

Korsningar: Av utlåtandet framgår att Esbo som bäst omarbetar typritningarna för korsningar mellan cykelvägar och körbanor, med siktet inställt på cykelvänligare lösningar som också uppfyller tillgänglighetskraven.

Skyltning: I utlåtandet påpekas att skyltningen vid cykelvägarna inte berörs i programmet och att systemet borde vara enhetligt i Grankulla och Esbo.

Kommunteknikens bemötande

Programmet för cykelfrämjande kompletteras i fråga om cykelvägshierarkin så att den motsvarar Esbos målprogram. Ett enhetligt skyltningssystem är ett bra mål. Grankulla följer det arbete som utförs i Esbo för att åstadkomma cykelvänliga korsningar.

Helsingforsregionens miljötjänster HRM

I utlåtandet sägs att Grankulla stads program för cykelfrämjande för sin del främjar målen i huvudstadsregionens klimatstrategi samt hållbara färd sätt.

Utöver de åtgärder som ingår i programmet rekommenderar HRM att Grankulla lägger fram flera sätt att göra cykeln till en länk i invånarnas resekedja, framför allt genom att erbjuda möjligheter att kombinera cykel och tågresor.

Samkommunen erbjuder material för kampanjarbetet.

Kommunteknikens bemötande

Kombinationen cykel och tåg på längre resor anses i allmänhet vara ett rätt konkurrenskraftigt koncept. Förutom infartsparkering för cyklar kunde man främja konceptet genom att möjliggöra cykeltransport på tåg också under rusningstid. Det finns fungerande lösningsmodeller i utlandet, och alla cykelfrämjande aktörer borde samarbeta för att få denna möjlighet också till Helsingforsregionen.

I sina kampanjer utnyttjar Grankulla material som samkommunen erbjuder och även andra samarbetsmöjligheter.

Äldrerådet

Äldrerådet anser att programmet på det hela taget är bra och behövligt för Grankullaborna och lyfter fram följande saker:

Cyklisternas situationshastigheter: Höga situationshastigheter särskilt i nedförsbackar, vid busshållplatser och i järnvägstunneln orsakar farliga tillbud.

Några problempunkter

- Distributionstrafiken orsakar störningar på trottoaren framför södra S-market.
- På flera ställen är vägmärkena på lederna för gång- och cykeltrafik motstridiga eller lederna bristfälligt utmärkta.
- Växtlighet samt höga staket och murar vid korsningar försämrar siktet.
- På Badets väg behövs ett stoppmärke vid korsningen.
- På övergångsstället vid Granhultsskolan, bollhallen och simhallen behövs trafikljus, och likaledes vid de övriga skolorna.

Kommunteknikens bemötande

Cyklisters ställvis höga situationshastigheter utgör en äkta säkerhetsrisk, som borde understrykas i trafikfostran för alla målgrupper. Ett omnämnande om vikten av en säker situationshastighet tas med i programmet.

De nya trafikregleringarna i centrum kommer att förbättra läget framför södra S-market.

Vägmärkena på Grankullas gång- och cykelvägar är inte på alla ställen förenliga med de godkända gatuplanerna. Märken skadas till exempel i samband med underhållsåtgärder. Underhållet av trafikregleringsanordningarna bör effektivieras.

Röjning av växtlighet som äventyrar säkerheten och andra sikthinder utförs årligen efter behov. Tomtägarna är dessutom ansvariga för att t.ex. trädgrenar inte växer sig för långa.

Kriterierna för ett stoppmärke på det föreslagna stället uppfylls inte riktigt vad gäller sikten och trafikvolymerna. Kommuntekniken utreder ändå saken.

Möjligheten att installera trafikljus på Stationsvägen vid simhallen har i flera repriser tagits upp vid planeringsarbetet inom kommuntekniken. Trafikvolymerna i sig gör inte detta nödvändigt, men de fartgupp som anlagts på platsen på grund av närliggande specialobjekt i markanvändningen är besvärliga att underhålla. Trafikljuset skulle göra fartguppen onödiga, och de kunde förses med tryckknapp så att fordonstrafiken inte behöver stanna av i onödan.

Handikapprådet

Handikapprådet omfattar äldreådets synpunkter och betonar vikten av att alla grupper av personer med funktionsnedsättningar i tillämpliga delar beaktas i all planering.

Kommunteknikens bemötande

Minimimålet i all gatuplanering är grundläggande tillgänglighet. Kommuntekniken följer utarbetandet av Esbo stads nya typritningar, som siktar på bättre korsningsregleringar än hittills för såväl synskadade som rullstolsburna.

Samhällstekniska nämnden har 4.4.2017 godkänt förslaget till program för cykelfrämjande, som kompletterats på basis av utlåtandena.

Förslaget till Grankulla stads program för cykelfrämjande för åren 2016–2024 delas ut som **bilaga** till föredragningslistan.

STS:

Fullmäktige beslutar att godkänna det bilagda programmet för cykelfrämjande och hänskjuta det till stadens sektorer och särskilt till skolorna för beaktande.

Beslut:

Beslutsförslaget godkändes.