

Programmet för främjande av gång och cykling i Kyrkslätt

19.10.2026

Förord

Programmet för främjande av gång och cykling i Kyrkslätt är ett strategiskt dokument som styr den mer detaljerade planeringen av kommunens och övriga aktörers verksamhet. Programmet fastställer tydliga mål, medel och åtgärder för främjandet av gång och cykling i Kyrkslätt.

Det första programmet för främjande av gång och cykling i Kyrkslätt utarbetades år 2017, och det fungerar nu som utgångspunkt för det nya programmet. Det tidigare programmet är föråldrat och har ett snävt innehåll. Dessutom uppdaterades de nationella riktlinjerna för gång och cykling i början av 2020-talet, vilket gjorde det nödvändigt att utarbeta ett nytt främjandeprogram. Målet med det nya främjandeprogrammet är att främja hållbara färdsätt och öka andelen gång och särskilt cykling i Kyrkslätt. Dessutom är målet att förbättra förhållandena för gång och cykling och att stärka en kultur som uppmuntrar fler att välja dessa färdsätt.

Transport- och kommunikationsverket Traficom beviljade statsunderstöd för utarbetande av främjandeprogrammet. Utarbetandet av främjandeprogrammet påbörjades i juni 2025 och slutfördes i februari 2026.
I arbetet i styrgruppen för främjandeprogrammet deltog följande från Kyrkslätts kommun: Marko Suni, Hannu Ruhanen, Tero Luomajärvi, Toni Keski-Lusa, Päivi Sorvari, Tiina Koivisto, Aino-Maija Kupias, Teemu Helasharju och Ville Saikko, och från utanför kommunen följande personer: Herkko Jokela (Nylands NTM-central, senare livskraftscentralen), Hanna Strömmer (Traficom), Mette Granberg och Timo Huomo (HRT) och Pasi Pohjonen (Trafikskyddet). Programarbetet drevs också framåt av en projektgrupp med representanter för kommunen och konsulten som sammanträdde oftare. Marko Suni var ordförande för styrgruppen och svarade i första hand för utarbetandet av främjandeprogrammet i kommunen. Konsultarbetet gjordes av Ramboll Finland Oy, där ansvariga för arbetet var projektchef Tapio Kinnunen samt Vili Ampuja, Aku Staff, Elisa Heimo, Johanna Tiilikainen, Deniss Nazarov, Maria Pirttikoski och Miikael Hyyrynen.

KIRKKONUMMI
KYRKSLÄTT





Innehåll

1. Inledning

2. Vision och mål

3. Målnät för cykeltrafiken

4. Gångområden

5. Åtgärdsprogram

6. Uppföljning av främjandeprogrammet

Bilagor:

Bilaga 1. Utgångspunkter och nuläge för gång och cykling

Bilaga 2. Målnät för cykeltrafiken och preciseringar av gångområden

Bilaga 3. Mål för åtgärderna och ett preciserat preliminärt förslag till åtgärdspalett

Bilaga 4. Objekt inom infrastrukturplaneringen

1. Inledning

Varför lönar det sig att främja gång och cykling?

Att främja gång och cykling gör vardagen smidigare samt stärker kommuninvånarnas hälsa och säkerhet. När det är lätt och trivsamt att ta sig fram väljer allt fler aktiva färdsätt som en del av sina dagliga resor. Regelbunden vardagsmotion, till exempel att gå till skolan eller cykla till jobbet, stöder välbefinnandet, minskar hälsoriskerna som är kopplade till fysisk inaktivitet och bidrar till en livskraftig omgivning.

Områden som bygger på hållbara färdsätt upplevs som trivsamma och trygga. God tillgänglighet till områden och viktiga destinationer till fots eller med cykel ökar jämlikheten i möjligheterna att ta sig fram. Att stärka de aktiva färdsätten gynnar dessutom det lokala näringslivet och bidrar till att stärka kommunens attraktionskraft. En attraktiv miljö för gång- och cykeltrafik samt ett välfungerande kollektivtrafiksystem gör det enklare att välja andra färdsätt än bilen. Främjandet av gång och cykling grundar sig också på de nationella klimatmålen och EU:s klimatmål, som strävar efter att avsevärt minska växthusgasutsläppen. Kyrkslätt är medlem i nätverket *Mot en kolneutral kommun (Hinku)* och har förbundit sig att minska utsläppen med 80 procent fram till år 2030 jämfört med utsläppsnivån år 2007.

Regelbunden motion ger betydande fördelar både för individen och för samhället. Brist på fysisk aktivitet är en stor utmaning, både ur ekonomisk synvinkel och för människors välbefinnande. För lite motion ökar risken för folksjukdomar i den finländska befolkningen med 18–32 %. Det enklaste sättet att få tillräckligt med motion med tanke på hälsan är att göra den till en del av rutinerna i vardagen. Enligt den så kallade HiAP-principen (Health in All Policies) bör konsekvenserna för människors hälsa beaktas i allt beslutsfattande, oberoende av sektor, eftersom hälso- och sjukvårdens möjligheter att påverka befolkningens hälsa är relativt begränsade. Därför är det också värdefullt att genom markanvändnings- och trafiklösningar uppmuntra människor att röra sig aktivt, eftersom det inte bara ökar de positiva hälsoeffekterna utan också minskar de hälsoproblem som biltrafiken orsakar.



Gång och cykling – två olika sätt att ta sig fram

Kännetecknande för **gång**



- Människans naturligaste hastighet.
- Resorna är oftast mycket korta.
- Valet av rutt och ändringar av riktningen kan vara spontana och svåra att förutse.
- Omfattar också vistelse, uppehåll och att vara stilla.
- Gynnas av en trivsam och trygg miljö.
- Kräver säkra övergångsställen och tillgängliga lösningar.
- Gång är en del av nästan alla resor.
- Jämförbara sätt att ta sig fram är bland annat rullstol, rollator och sparkcykel.

Kännetecknande för **cykling**



- Mångdubbelt snabbare än gång
- Resorna kan vara relativt långa.
- Förflyttningen är ofta målinriktad (sker typiskt från punkt A till punkt B).
- Det behövs cykelparkeringar.
- Gynnas av jämna underlag och direkta rutter. Stopp och tvära svängar undviks gärna.
- I lagstiftningen är cykeln ett fordon och jämställs i högre grad med biltrafik än med gångtrafik. Ger ändå möjlighet till pauser och social samvaro längs vägen.
- Har ofta väjningsplikt vid vägkorsningar.
- Jämförbara färdsätt är bland annat sparkcykel, elassisterad cykel och elsparkcykel.

Nyttan av gång och cykling

Aktiv förflyttning med muskelkraft ger betydande fördelar för både individen och samhället:

Ekonomiska fördelar

Gång och cykling är kostnadseffektiva färdsätt både för den som förflyttar sig och för samhället. De främjar jämlika möjligheter att röra sig och bidrar till ett mer likvärdigt trafiksystem, förutsatt att förhållandena för gång och cykling är goda.

Ekologiska fördelar

Gång och cykling är skonsamma för miljön. Som utsläppsfria och tysta färdsätt förbrukar de inga icke förnybara naturresurser. Att prioritera gång- och cykeltrafik i centrumområden ger betydande positiva effekter för näringslivet och stärker kommunens image.

Hälsofördelar

Gång och cykling är enkla sätt att få in mer vardagsmotion. De har positiva effekter både på individens livskvalitet, den offentliga hälso- och sjukvården och arbetsgivarna.

Säkerhet

Samhällen som bygger på hållbara färdsätt upplevs som tryggare och trivsammare än samhällen som bygger på privatbilism. En förutsättning för att gång och cykling ska öka är en trygg trafikmiljö som tar hänsyn till olika trafikslag. När lösningarna för gång- och cykeltrafik planeras väl blir det också lättare för bilister att ta hänsyn till oskyddade trafikanter.

Tätortsmiljöns trivsamhet

Gång och cykling är yteffektiva färdsätt och bidrar bevisligen till högre boendekvalitet och ökad trivsel i livsmiljön.



Kostnaderna för fysisk inaktivitet

Med fysisk inaktivitet avses att mängden rask och ansträngande fysisk aktivitet per vecka, mätt med rörelsemätare, understiger rekommendationerna. Fysisk inaktivitet har ett högt pris. Enligt UKK-institutet orsakar fysisk inaktivitet årligen kostnader och produktivitetsförluster på över tre miljarder euro i Finland. Med stillasittande avses däremot att man under den vakna tiden ligger, vilar, sitter eller står utan att röra sig. Även om rekommendationerna för veckovis motion uppfylls är alltför mycket stillasittande en oberoende riskfaktor för flera folksjukdomar, såsom typ 2-diabetes och kranskärlssjukdom.

Låg fysisk aktivitet, dålig kondition och mycket stillasittande är kopplade till kroniska folksjukdomar. Enligt en utredning från statsrådets kansli (2018) består 80–90 procent av kostnaderna för folksjukdomar av produktivitetsförluster bland befolkningen i arbetsför ålder. Dessa kan vara antingen tillfälliga (sjukfrånvaro) eller permanenta (invalidpensionering och förtida dödsfall). Cirka 10–20 procent av kostnaderna orsakas av primärvård, specialiserad sjukvård och läkemedelsbehandling för folksjukdomar.

I Kyrkslätt orsakar fysisk inaktivitet och stillasittande bland invånarna kostnader som uppskattas till cirka 13,7 miljoner euro per år. Enligt nulägesbedömningen rör sig i genomsnitt 76 procent av befolkningen för lite och 83 procent tillbringar alltför mycket tid stillasittande.

Om en ökning av gång- och cykeltrafiken skulle leda till att andelen invånare som rör sig för lite eller sitter stilla för mycket minskade till 50 procent, skulle den potentiella besparingen jämfört med nuläget uppgå till sammanlagt cirka 6,6 miljoner euro.

Källa: UKK-institutets kostnadskalkylator för fysisk inaktivitet och stillasittande



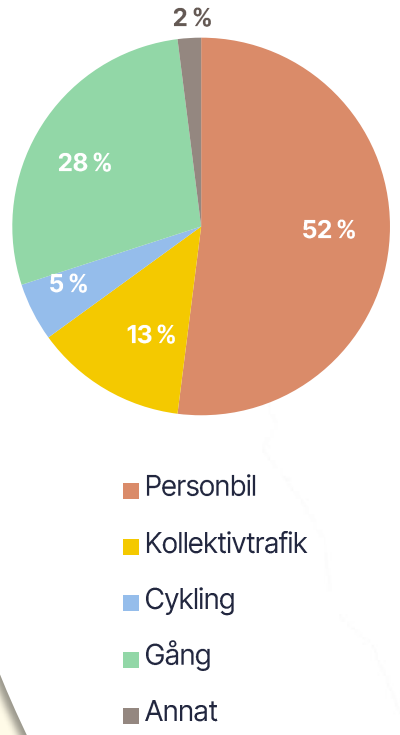
Bild: De årliga kostnaderna för fysisk inaktivitet i Finland (UKK-institutet 2025).

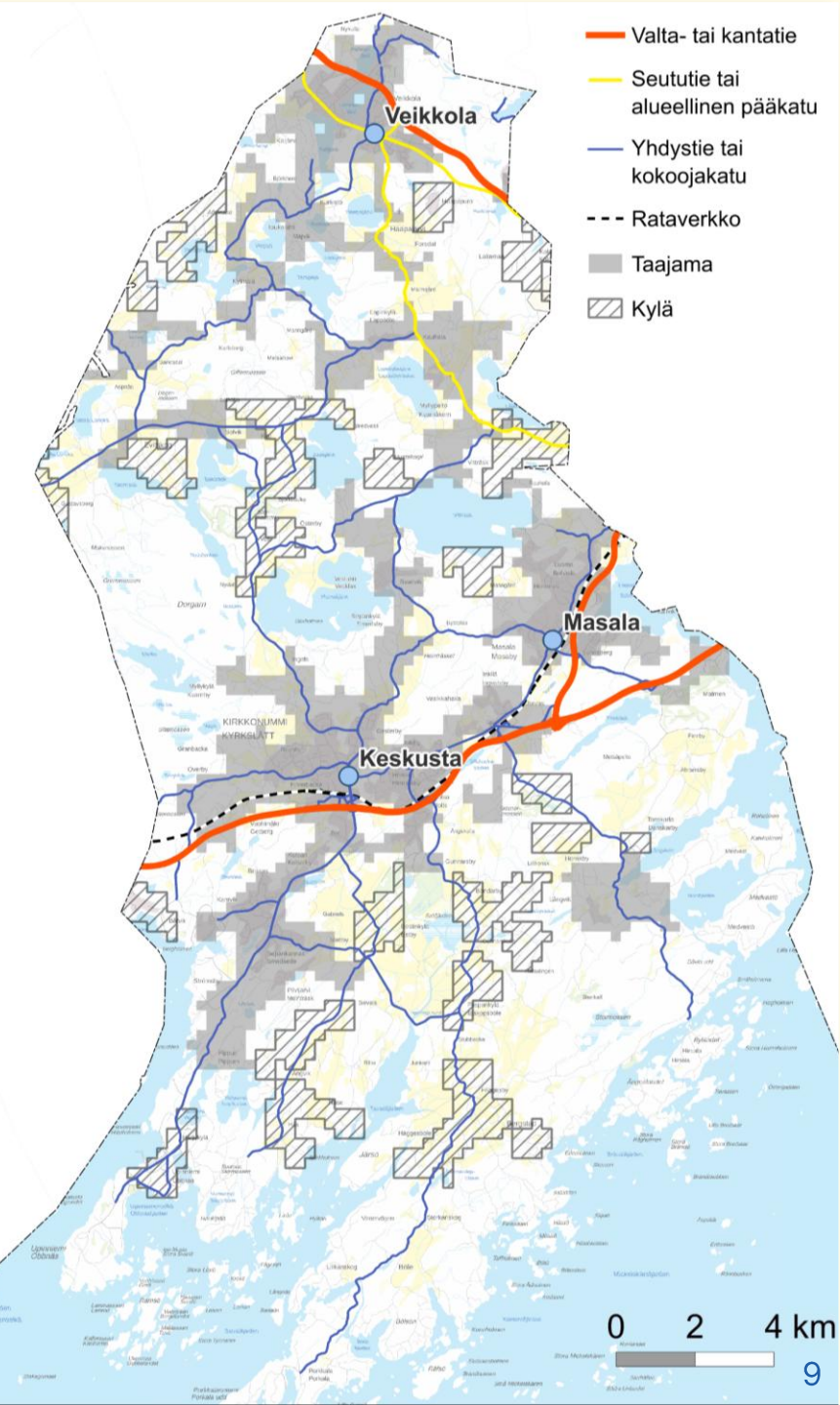
Samhällsstrukturen och resvanorna

Hur invånare, arbetsplatser och service är placerade i förhållande till varandra i samhällsstrukturen har stor betydelse för människors behov av att förflytta sig och för deras resvanor. I Kyrkslätt finns merparten av bostäderna, arbetsplatserna och servicen i tätorterna, men endast 36 procent av befolkningen och 60 procent av arbetsplatserna .ligger inom en kilometer från kustbanans järnvägsstationer. Även om spårförbindelsen möjliggör användning av kollektivtrafik, särskilt till huvudstadsregionen, gör den utspridda samhällsstrukturen bilen till det överlägset vanligaste färdsättet för resor inom kommunen. Kyrkslätt har ett väl utbyggt nät av gång- och cykelvägar, men småhusområdena ligger ofta på avstånd från både service och kollektivtrafikens stationer. Dessutom arbetar nästan 70 procent av den förvärvsarbetande befolkningen i andra kommuner.

Enligt Helsingforsregionens resvaneundersökning gjordes 28 procent av alla resor i Kyrkslätt till fots och fem procent med cykel år 2023. Den största potentialen finns i att ersätta bilresor på under fem kilometer med gång eller cykling. Tillgång till bil och möjlighet att använda den är centrala faktorer som påverkar människors dagliga resvanor. I förhållande till folkmängden finns det fler fordon i trafikbruk i Kyrkslätt än genomsnittet i huvudstadsregionens kommuner, och antalet har fortsatt att öka. Jämfört med de övriga kranskommunerna sker dock resandet i Kyrkslätt på ett mer hållbart sätt. Endast Hyvinge, Träskända och Kervo har en mer hållbar färdsättsfördelning, men i dessa städer är samhällsstrukturen betydligt tätare.

Färdsättsandelar i Kyrkslätt (HRT 2023)





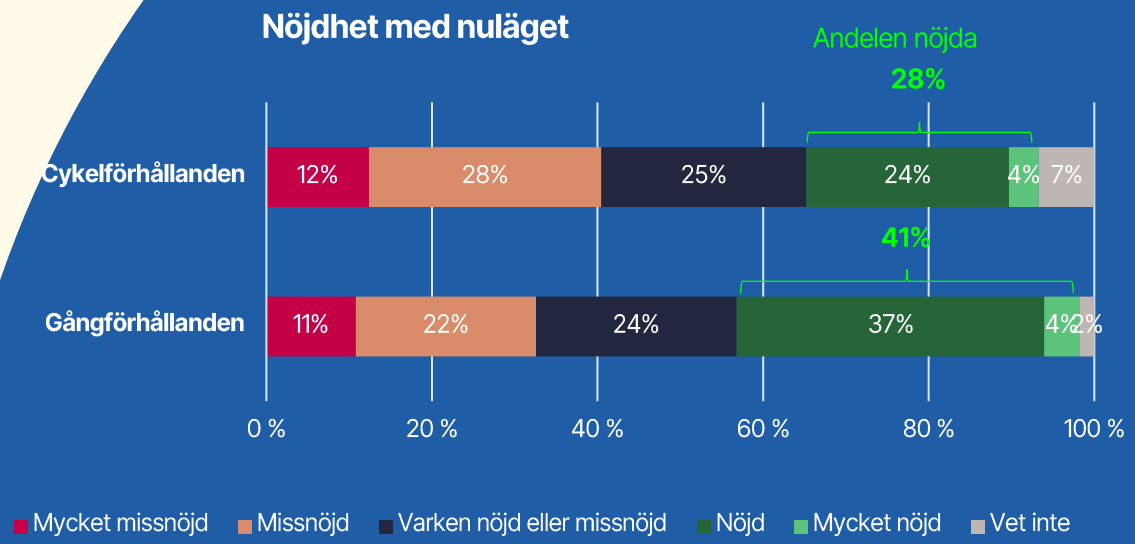
Sammanfattning av invånarenkäten

Som en del av programmet genomfördes en invånarenkät för att kartlägga invånarnas nuvarande resvanor och attityder, hur de upplever den kommunala infrastrukturen i dag samt vilka utmaningar de ser. Enkäten undersökte även invånarnas vilja att gå eller cykla mer än i dag. Totalt inkom svar från 1 100 personer, och till kartdelen lämnades närmare 4 000 kartbaserade svar.

Av de svarande uppgav cirka hälften att de cyklar under den snöfria säsongen. Som jämförelse var motsvarande andel 73 procent i Helsingfors cykelbarometer 2024. Över 70 procent av de svarande promenerar varje vecka. Det är också värt att notera att andelen som går till fots är ungefär densamma vintertid, medan andelen som cyklar sjunker till drygt 10 procent.

Invånarna i Kyrkslätt är i genomsnitt mer nöjda med förhållandena för gångtrafiken än för cykeltrafiken. På en skala från 1 till 5, där 1 betyder mycket missnöjd och 5 mycket nöjd, gav de svarande i genomsnitt betyget 3,0 för gångförhållandena och 2,8 för cykelförhållandena. De svarande uppgav att de skulle gå och cykla mer om rutterna var tryggare och om deras skick samt vinterunderhållet var bättre. När det gäller gång lyftes särskilt trivsel och korta avstånd fram som viktiga faktorer. För cykling ansågs direkta och smidiga rutter samt separata gång- och cykelvägar vara särskilt viktiga.

Mer information om enkätresultaten finns i bilaga 1 till rapporten: *Utgångspunkter och nuläge för gång och cykling*.



TOP 5 viktigaste skälen till att gå mer:

1. Tryggare rutter
2. Bättre vinterunderhåll
3. Bättre belysning
4. Trivsel
5. Kortare avstånd

TOP 5 viktigaste skälen till att cykla mer:

1. Tryggare rutter
2. Bättre skick på rutterna
3. Smidigare och mer direkta rutter
4. Bättre vinterunderhåll
5. Separata gång- och cykelvägar

KIRKKONUMMI KYRKSLÄTT

27.10.2026

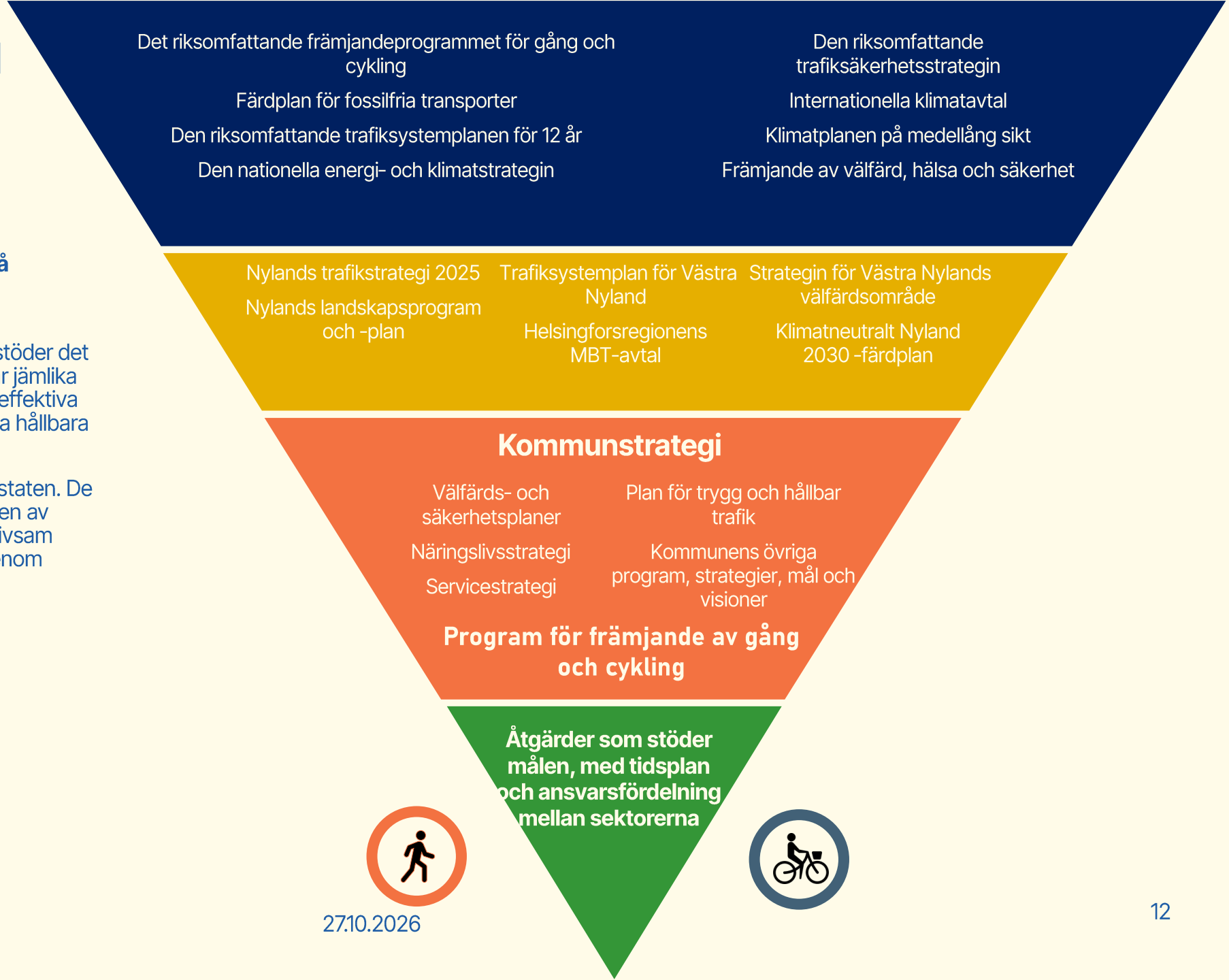
3. Vision och mål

Strategiska utgångs-punkter

Främjandet av gång och cykling bygger på nationella och regionala mål.

Utöver ekologisk hållbarhet förutsätts att trafiksystemet och samhällsstrukturen som stöder det också är socialt hållbara, tar hänsyn till alla, är jämlika och trygga samt samhällsekonomiskt resurseffektiva Olika styrmedel används för att få fler att välja hållbara färdsätt i stället för personbil.

Kommunerna står sina invånare närmare än staten. De viktigaste åtgärderna för att öka användningen av hållbara färdsätt är att bygga en trygg och trivsam infrastruktur samt att påverka resvanorna genom planläggning och mobilitetsstyrning.



Plock ur andra program

Kommunstrategin 2024–2030

- Vi beaktar de olika hållbarhetsdimensionerna i all vår verksamhet och planering. Vi stöder och uppmuntrar kommuninvånarna till en hållbar livsstil.
- I Kyrkslätt är det lätt att ta sig fram med olika färdmedel. Vi utvecklar kollektivtrafikförbindelserna och gång- och cykeltrafiknätet i aktivt samarbete med aktörer inom trafiken och trafikanvändare, med särskild uppmärksamhet på tillgänglighet.
- Indikatorer för genomförandet av strategin: ökning av användningen av kollektivtrafiken och gång- och cykelförbindelser (km, utveckling)

Kyrkslätts plan för trygg och hållbar trafik (2018)

- Främja förflyttning med muskelkraft, användningen av kollektivtrafik och samåkning genom olika kampanjer och incitament, med insatser riktade till alla åldersgrupper.
- Satsa på trygga och smidiga gång- och cykelrutter.
- Utnyttja statsunderstödet för mobilitetsstyrning genom att årligen ta fram nya projektidéer.
- Ta till vara tredje sektorns kompetens och verksamhet.
- Delta i nationella temaveckor, såsom cykelveckan och mobilitetsveckan.
- Utmana beslutsfattare att delta i olika kampanjer och evenemang för smart och hållbar mobilitet.

Helsingforsregionens program för att främja gång (2023)

- Gång förenar människor, platser och upplevelser i Helsingforsregionen året runt.
- Mål: Inbjudande promenadmiljöer, en blomstrande promenadkultur och sömlösa anslutningar till kollektivtrafiken

Planen för markanvändning, boende och trafik i Helsingforsregionen (MBT 2023)

- Kommunerna och staten bidrar genom sina åtgärder till att öka gångtrafiken avsevärt.
- Kommunerna och staten bygger ut de saknade delarna av det regionala huvudcykelnätet samt säkerställer en hög kvalitetsnivå och ett välfungerande vinterunderhåll.
- Främja hållbara resekedjor genom att utveckla infartsparkeringen, särskilt i regionens kransområden.

Utvecklingsbilden för kommuncentrum 2040 (2016)

- Prioriteringen av trafikprojekten är viktig och de genomförs beroende på den ekonomiska situationen under flera årtionden. Också förbättringen av förhållandena för gång- och cykeltrafiken ska vara ett kontinuerligt projekt.
- Trafiksystemets mål är att främja kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik genom markanvändningslösningar.
- Trafiksäkerheten är en central faktor i trafikplaneringen, i synnerhet i projekt i tätortsområden och i projekt som främjar gång och cykling. Konsekvenserna av klimatförändringen behöver beaktas, eftersom allt fler går och cyklar året runt.

Kyrkslätts trafiksystemplan (2017)

- Den främsta utvecklingsåtgärden för cykelnätet är att höja huvudrutternas standard. Huvudrutternas servicenivå ska vara god också vintertid, vilket kräver högklassigt vinterunderhåll av förbindelserna. Nätets standard kan förbättras genom att förtydliga korsningar, åtgärda ojämnheter i beläggningen, till exempel genom att jämna ut ytor och ta bort överkörbara kantstöd, samt genom att förbättra belysning och vägvisning.
- Det nuvarande gång- och cykelnätet saknar målvägvisning, och införandet av sådan är en relativt enkel åtgärd för att höja huvudcykelnätets kvalitet.
- Utifrån olycksanalysen bör åtgärderna för att förbättra gång- och cykeltrafikens säkerhet i första hand riktas till övergångsställena vid Kyrkslätts planskilda anslutning, norr om centrum och i Masabyområdet.

Kyrkslätts vision för gång- och cykeltrafik 2040

VISIONEN I KYRKSLÄTTS KOMMUNSTRATEGI

Kyrkslätt,

nära människan och naturen från Porkala till Noux.

Kyrkslätt,

den mest eftersökta och livskraftigaste kommunen i metropolområdet

Kyrkslätt,

en hållbar, tvåspråkig och internationell bildningskommun 700 år.

Utifrån visionen i kommunstrategin, andra program som tagits fram i kommunen samt den målworkshop som genomfördes under arbetets gång fastställde styrgruppen för programmet för främjande av gång och cykeltrafik en vision för gång och cykeltrafiken i Kyrkslätt år 2040, i linje med kommunstrategin. Nedan presenteras visionsformuleringarna och de huvudsakliga teman som de bygger på.

På följande sidor beskrivs de mål som har härletts ur visionen.

KYRKSLÄTTS VISION FÖR GÅNG- OCH CYKELTRAFIK 2040

På gångområden skapas livskraft och attraktiva miljöer.

År 2040 är gångområdena i Kyrkslätt attraktiva centrumområden. Här finns merparten av servicen, invånarna, arbetsplatserna och evenemangen. De lockar både kommuninvånare och besökare att trivas, umgås och handla. På gångområdena kommer fotgängaren alltid först.

Cykeltrafiken är smidig och trygg både inom centrumområdena och mellan dem.

Många tar cykeln, särskilt mellan Kyrkslätts centrumområden men också till centrumområden i grannkommunerna. Förbindelserna är smidiga och trygga för både fotgängare och cyklister. Detta stöds av välplanerade korsningar, separata lösningar för olika färdsätt och måttliga hastighetsbegränsningar. Både rekreationscykling och vardagscykling är vanliga även på glesbygden.

Naturen finns bara en kort promenad bort.

Kyrkslätt är en ovanligt grön kommun där naturen är ständigt närvarande. Från varje hem ligger närnaturen bara en kort promenad bort. Naturen och närheten till den är mycket viktiga för Kyrkslättsborna, oavsett var i kommunen de bor. Samtidigt är kommunen ett välkänt mål för natur- och cykelturism, både nationellt och internationellt.

Mål för gång- och cykeltrafiken



Mål 1

Boende och service finns nära varandra



Mål 2

Förbindelserna för gång- och cykeltrafik är fysiskt och visuellt sammanhängande, smidiga och trygga



Mål 3

Trafikmiljön och tjänsterna är tillgängliga till fots och med cykel året runt, inte bara sommartid



Mål 4

I Kyrkslätt finns en mångsidig gång- och cykelkultur som bygger på samarbete



Mål 5

Barn och unga går, cyklar och använder kollektivtrafiken smidigt i vardagen

Mål 1: Boende och service finns nära varandra

Service som ligger nära varandra lockar människor att gå inom området, även om de har tagit sig dit med cykel, kollektivtrafik eller bil. En tät samhällsstruktur gör det i bästa fall möjligt att tillgodose många olika behov till fots eller med cykel.

Den viktigaste förutsättningen för att gång ska vara ett attraktivt och populärt färdsätt är att människor har en anledning att gå. Det blir lättare att röra sig i vardagen när olika tjänster finns på gångavstånd från bostäder och arbetsplatser. Då blir det också lätt att kombinera promenader med olika ärenden och besök. Hit hör såväl offentliga tjänster, såsom skolor, daghem, hälsostationer, idrottsanläggningar och parker samt kollektivtrafiktjänster, som privata tjänster, såsom butiker, apotek, restauranger och gym.

Levande centrumområden lockar människor att stanna kvar och erbjuder både invånare och besökare möjligheter att ta del av service på gångavstånd. Det är också vanligtvis de platser som redan i dag har de bästa kollektivtrafikförbindelserna. Ur gång- och cykeltrafikens perspektiv är en tillräckligt tät samhällsstruktur den bästa lösningen. I en glesare samhällsstruktur är det däremot vanligare att äga och använda bil.

En koncentration av olika funktioner förbättrar också förutsättningarna för cykling och ökar kostnadseffektiviteten i investeringar i kommunalteknik. Attraktiva centrumområden styr cykeltrafiken till huvudrutterna i målnätet. En gles samhällsstruktur kan däremot, utöver ökad bilanvändning, leda till längre cykelrutter och högre infrastrukturkostnader.



Ramboll

Mål 2: Förbindelserna för gång- och cykeltrafik är fysiskt och visuellt sammanhängande, smidiga och trygga

En tydlig och lättbegriplig infrastruktur är i sig en inbjudan att gå och cykla. Väl placerade och högklassiga lösningar lockar fler att välja gång eller cykel och bidrar samtidigt till ökad säkerhet.

Det nuvarande nätet för gång- och cykeltrafik i Kyrkslätt är på många håll inkonsekvent. På flera ställen går rutterna inte där behovet är som störst, utan där det har funnits utrymme att anlägga dem. I Kyrkslätt består gång- och cykelinfrastrukturen nästan överallt av kombinerade gång- och cykelvägar, trots att det på många platser skulle finnas behov av att separera både olika färdsätt och färdriktningar. En del förbindelser innebär dessutom onödiga omvägar, vilket förlänger resorna till fots och med cykel ytterligare. Bilresor i Kyrkslätt är däremot nästan alltid mycket direkta.

Planeringen av gång- och cykeltrafiken bör utgå från att vägar, leder och förbindelser samt placeringen av olika funktioner stöder god tillgänglighet, direkta förbindelser och enkel orientering för dem som går eller cyklar. Människor väljer ofta färdsätt utifrån vad som är enklast eller snabbast. Om fler ska välja att gå eller cykla behöver dessa färdsätt därför också göras enklare och snabbare.

Det räcker dock inte att rutten är kort. Den måste också kännas direkt. Vid planering och utveckling av rutterna behöver man också satsa på den visuella utformningen och på orienterbarheten. Det ska vara lätt att förstå hur man tar sig till ett mål på andra sidan gatan, även utan skyltning. Med hjälp av exempelvis vegetation, ytmaterial, gatumöbler eller annan visuell vägledning kan man hjälpa den som rör sig att uppfatta rutternas sammanhang och kontinuitet. Onödiga sidbyten och omständliga omvägar känns onaturliga och skapar frustration.



Outi Jokela / Ramboll

Mål 3: Trafikmiljön och tjänsterna är tillgängliga till fots och med cykel året runt, inte bara sommartid

Behovet av trygga förbindelser försvinner inte när vintern kommer. För många invånare kan snö och halka utgöra ett betydande hinder för att ta sig fram, vilket gör en förutsebar och tydlig vinterväghållning särskilt viktig. Framför allt de mest centrala rutterna behöver vara framkomliga året om, så att alla har möjlighet att använda tjänsterna.

Antalet cykelresor minskar tydligt under vintern. För gångtrafiken är förändringen inte lika markant, men även den innebär större risker vintertid. Om gång- och cykeltrafiken ska bli mer attraktiv behövs förutsättningar för att gå och cykla året runt. Sommarförhållanden kan sällan uppnås vintertid, men genom välplanerat och rätt tidsatt underhåll, prioritering av de mest använda rutterna och en fungerande planering av infrastrukturen kan förhållanden skapas där både gång och cykling är attraktiva färdsätt även under vintern.

Kvaliteten på underhållet och förutsägbarheten i förhållandena behöver förbättras, särskilt på de viktigaste förbindelserna. Då kan människor lita på att rutterna är framkomliga och trygga att använda. För en cyklist kan några centimeter snö göra resan tung, medan halka eller isiga vallar kan göra den farlig. Små snövallar framför övergångsställen är för många bara ett mindre irritationsmoment, men för den som använder rullstol eller rollator kan de utgöra ett verkligt hinder. Ett effektivt sätt att förbättra underhållet är att redan i planläggnings- och planeringsskedet ta hänsyn till behovet av utrymme för snöhantering.

Om gång- och cykeltrafiken ska fungera året runt behöver gång- och cykelvägar plogas och sandas innan trafikens rusningstider. Samtidigt får snöröjningen på körbanan inte skapa nya hinder för dem som går eller cyklar. Det krävs samordning av underhållet vid gränser mellan entreprenadområden, väghållare och privata fastigheter samt att rätt utrustning används på rätt plats. Särskilt viktigt är det att satsa på att avlägsna isvallar och bekämpa halka. Snöupplag får inte heller skapa farliga sikthinder.



Mikael Colville-Andersen / Copenhagenize Design Co.

Mål 4: I Kyrkslätt finns en mångsidig gång- och cykelkultur som bygger på samarbete

Att bygga ut infrastrukturen och skapa en tätare samhällsstruktur är de mest effektiva sätten att öka gång- och cykeltrafikens attraktionskraft. Detta kan dock också främjas genom gemenskap, kommunikation och uppmuntran. Att bygga upp en kultur kring gång och cykling kräver insatser från kommunens tjänstepersoner, förtroendevalda, föreningar och invånare.

Liksom i många kranskommuner är bilanvändningen omfattande även i Kyrkslätt. Bilinnehavet har ökat under flera årtionden, och först under de senaste åren har utvecklingen börjat plana ut. När ett hushåll har en eller flera bilar leder det ofta till att bilen används även för resor som skulle kunna göras till fots, med cykel eller med kollektivtrafik. Kommunens nätverksliknande samhällsstruktur är en utmaning som inte stärker de hållbara färdsättens attraktionskraft. Utvecklingen av markanvändningen, servicen och infrastrukturen är avgörande för att åstadkomma förändring, men det behövs också positiv och uppmuntrande kommunikation.

En kultur som bygger på gång och cykling är ett mångfacetterat fenomen som kommunen inte kan skapa på egen hand. Genom markanvändning, finansiering och resurser samt genom principerna för planering, byggande och underhåll kan kommunen ändå bidra till att göra hållbara färdsätt mer attraktiva. En gemensam verksamhetskultur inom kommunen skapar samsyn bland beslutsfattare, ledande tjänstepersoner och övriga medarbetare kring vikten av att beakta gång- och cykeltrafiken i all verksamhet.

Invånarnas resvanor förändras gradvis, men utvecklingen kan påskyndas genom positiv kommunikation, uppmuntrande trafikfostran samt informationsutbyte och samarbete mellan olika aktörer. Det viktigaste är att gång och cykling tas på allvar i planeringen, genomförandet och beslutsfattandet, och att de ges samma tyngd som biltrafiken.



Aku Mattila / Trafikskyddet

Mål 5: Barn och unga går, cyklar och använder kollektivtrafik smidigt i vardagen

En kommun som fungerar för barn och unga fungerar också väl för alla andra åldersgrupper. Därför är det viktigt att på bred front påverka hur barn och unga rör sig, eftersom det stärker deras möjligheter att röra sig självständigt och utveckla sina trafikfärdigheter.

Barn och unga är framtiden. Genom att satsa på en miljö där de självständigt kan gå eller cykla till skolan, butiken eller fritidsaktiviteter skapas samtidigt en grund för framtidens resvanor och attityder till olika färdsätt. Det som man lär sig som barn och fortfarande upplever som fungerande och trivsamt som ung följer med större sannolikhet in i vuxenlivet. Upplevelsen påverkas dock i hög grad av trafikmiljön och hur lätt det är att nå olika tjänster och aktiviteter.

Säkerheten, trivseln och attraktionskraften kring de tjänster som barn och unga använder och i deras närmiljö behöver förbättras, särskilt för dem som går, cyklar eller använder kollektivtrafik. Samtidigt behöver vårdnadshavare uppmuntras att låta sina barn ta sig till skolan eller fritidsaktiviteter på egen hand när det är möjligt. Skjutsandet av barn passiverar dem och kan skapa farliga situationer, särskilt där många barn rör sig. Därför behövs åtgärder som påverkar både infrastrukturen och attityderna, riktade till såväl barn och unga som deras vårdnadshavare.

Planeringen av servicenätet spelar en viktig roll för hur tillgängliga tjänsterna är. Att koncentrera service ger ofta direkta kostnadsfördelar, men tillgång till närservice gör det möjligt att gå och cykla, vilket i sin tur minskar de negativa effekterna av fysisk inaktivitet. Genom stads- och trafikplanering kan kvaliteten på de allmänna områdena förbättras, medan lokaltjänsterna kan säkerställa cykelparkering, trygga förbindelser och god skötsel av gårdsområden. Samarbete mellan olika sektorer behövs särskilt inom kommunikation och trafikfostran, men också aktörer som invånarföreningar, föräldraföreningar samt olika fritids- och hobbyverksamheter har en viktig roll.



Nina Mönkkönen / Trafikskyddet

4. Målnät för cykeltrafiken

Cykeltrafikens behov

Cykling ska inte vara ett alternativ endast för entusiastiska cyklister, utan ett verkligt konkurrenskraftigt alternativ till personbilstrafiken. Utgångspunkten ska vara att varje adress kan nås med cykel. Det ska vara möjligt att ta sig till alla viktiga platser, såsom bostäder, skolor, arbetsplatser och service, på ett tryggt och smidigt sätt med cykel.

När cyklister får frågan varför de väljer cykeln som färdsätt är de vanligaste orsakerna enkelhet, bekvämlighet, motion och hälsa. I föregångarländer som Nederländerna och Danmark är cykeln det främsta färdsättet eftersom det är enkelt och naturligt att cykla. I Finland betonar undersökningar, utöver enkelheten, även motion och hälsa.

Det främsta målet är att utveckla förhållandena för cykeltrafiken, förbättra trafiksäkerheten som helhet och samordna cykeltrafiken med den övriga trafiken i hela nätverket. Ett alternativ är att anpassa cykeltrafiken till den övriga trafiken, till exempel genom separata cykelvägar. Ett annat är att anpassa den övriga trafiken till cykeltrafiken, till exempel genom trafikdämpande åtgärder.

Att förbättra infrastrukturen är den viktigaste och mest effektiva åtgärden för att främja cykeltrafiken. Till cykeltrafiknätet hör alla de vägar och förbindelser som används av cyklister, såsom gator och vägar, separata cykelvägar samt parkgångar och motsvarande förbindelser. Cykeltrafiknätet ska vara logiskt, sammanhängande och lätt att förstå även för användare som inte har körkort. Cyklister ska enkelt, tryggt och snabbt kunna nå alla viktiga destinationer. I bästa fall är en cykelförbindelse kortare än motsvarande förbindelse för biltrafiken.

Ju tidigare cykeltrafiken beaktas i planeringen, desto lättare är det att uppnå ett bra slutresultat, från generalplan till detaljplan och vidare till trafikplanering.

TRYGGHET OCH SÄKERHET

- Olika trafikslag separeras när det behövs (biltrafik/cykeltrafik och gångtrafik/cykeltrafik).
- Trafikmiljön är trygg att använda året runt.
- Underhållet håller högsta klass året om (sommar och vinter).
- Siktförhållandena samt cykelvägarnas horisontal- och vertikalgeometri möjliggör smidig framkomlighet, särskilt i korsningsområden.
- Huvudrutterna är hinderfria. Förlåtande lösningar används, till exempel avfasade och sänkta kantstenar.

DIREKTHET

- Cyklister ska kunna ta sig till sitt mål så direkt som möjligt, både i fråga om sträcka och restid.

SAMMANHANG OCH TÄCKNING

- Det är lätt att välja rutt. Huvudrutterna fortsätter logiskt och är lätta att följa utan risk att cyklisten kommer fel.
- Högklassiga och enhetliga lösningar, till exempel när det gäller bredd, vägmarkeringar och korsningsutformning, gör nätet lättare att följa.

SMIDIGHET

- Färdupplevelsen är jämn och störningsfri. Beläggningen håller god kvalitet, kantstenar och andra ojämnheter har eliminerats samt kurvradier och vertikalgeometri är väl anpassade.

BEHAGLIGHET

- Trafikmiljön upplevs som socialt trygg och naturnära.

Planeringsprinciper för cykeltrafik

I de planeringsprinciper som används för cykeltrafik ges bland annat följande rekommendationer för att förbättra cykelförhållandena:

- Cyklingen kan öka endast om cykeln görs till **ett praktiskt, snabbt och bekvämt färdsätt**.
- Invånarna ska märka att **förhållandena för cykeltrafiken förbättras och att konkreta förbättringar genomförs**.
- **Att minimera restiden** mellan start och mål är en central utgångspunkt vid planeringen av cykelinfrastrukturen.
- **Korsningarnas utformning är avgörande**, eftersom det är där den största delen av fördröjningarna för cykeltrafiken uppstår och där merparten av olyckorna sker.
- **En kombinerad gång- och cykelväg är i första hand avsedd för cykeltrafik.** Separation av olika färdsätt är numera utgångspunkten. Trafikslagen kan kombineras när förutsättningarna är de rätta.



Mer information: Trafikledsverkets anvisningar om cykeltrafik (Trafikledsverkets publikationer 18/2020)
https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo_2020-18_pyoraliikenteen_suunnittelu_web.pdf

Cykeltrafiknätets hierarki

Planeringen av en fungerande cykelmiljö utgår från att definiera cykeltrafiknätet. Utgångspunkten för nätplaneringen är att skapa förutsättningar för att använda cykeln som ett vardagligt färdsätt.

Till cykeltrafiknätet hör alla de vägar och förbindelser som används av cyklister, såsom gator och vägar, cykelvägar samt vid behov parkgångar och motsvarande förbindelser. I ett hierarkiskt uppbyggt cykeltrafiknät uppnås logik, kontinuitet, snabbhet, tillgänglighet och säkerhet på bästa sätt.

Näthierarkin utgår från platser inom markanvändningen och platsernas tillgänglighet. De viktigaste funktionerna identifieras vanligtvis utifrån stads-, områdes- och lokalcentrum. Cykelrutterna delas in i följande funktionella kategorier:

- **Huvudrutter** är i regel förbindelser mellan kommuncentrum och delcentrum. Deras uppgift är att hantera de största cykelflödena i området. Huvudrutterna och områdesrutterna för cykeltrafik bildar tillsammans huvudnätet.
- **Lokala rutter** omfattar alla övriga gator och vägar, cykelvägar samt vid behov parkgångar och motsvarande förbindelser där cykling är tillåten.

Nätplaneringens viktigaste mål är att stärka gång- och cykeltrafikens ställning vid planeringen av gator och vägar. Cykelnätsplanen stöder planeringen och prioriteringen av utvecklingsåtgärder och underhåll av infrastrukturen.

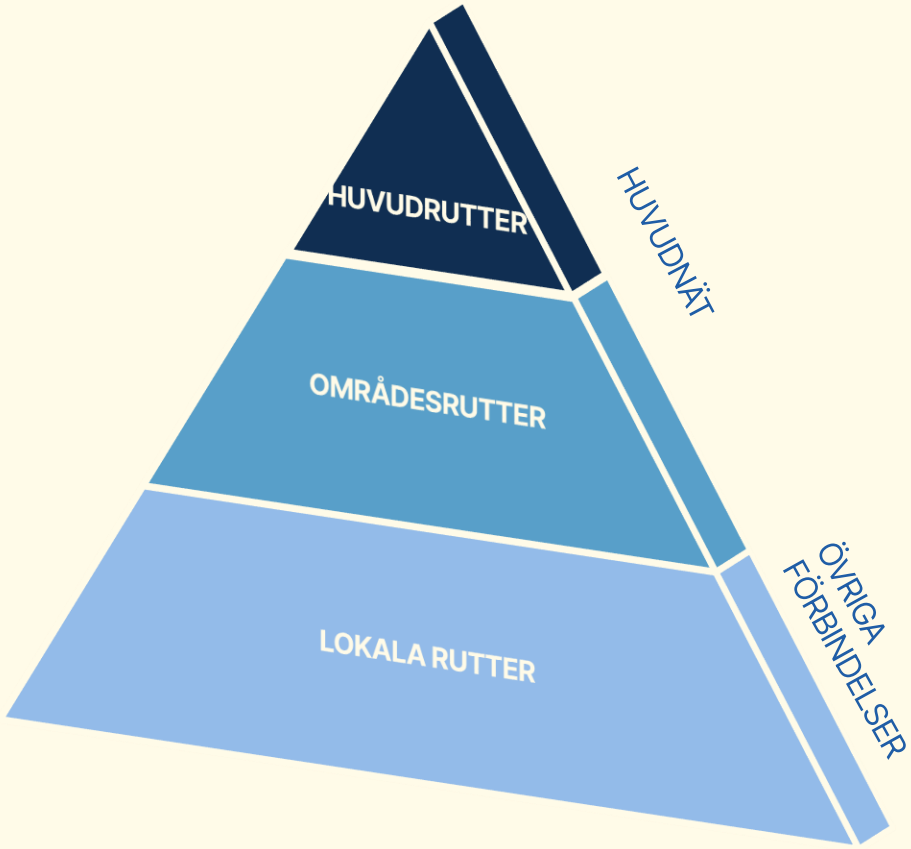


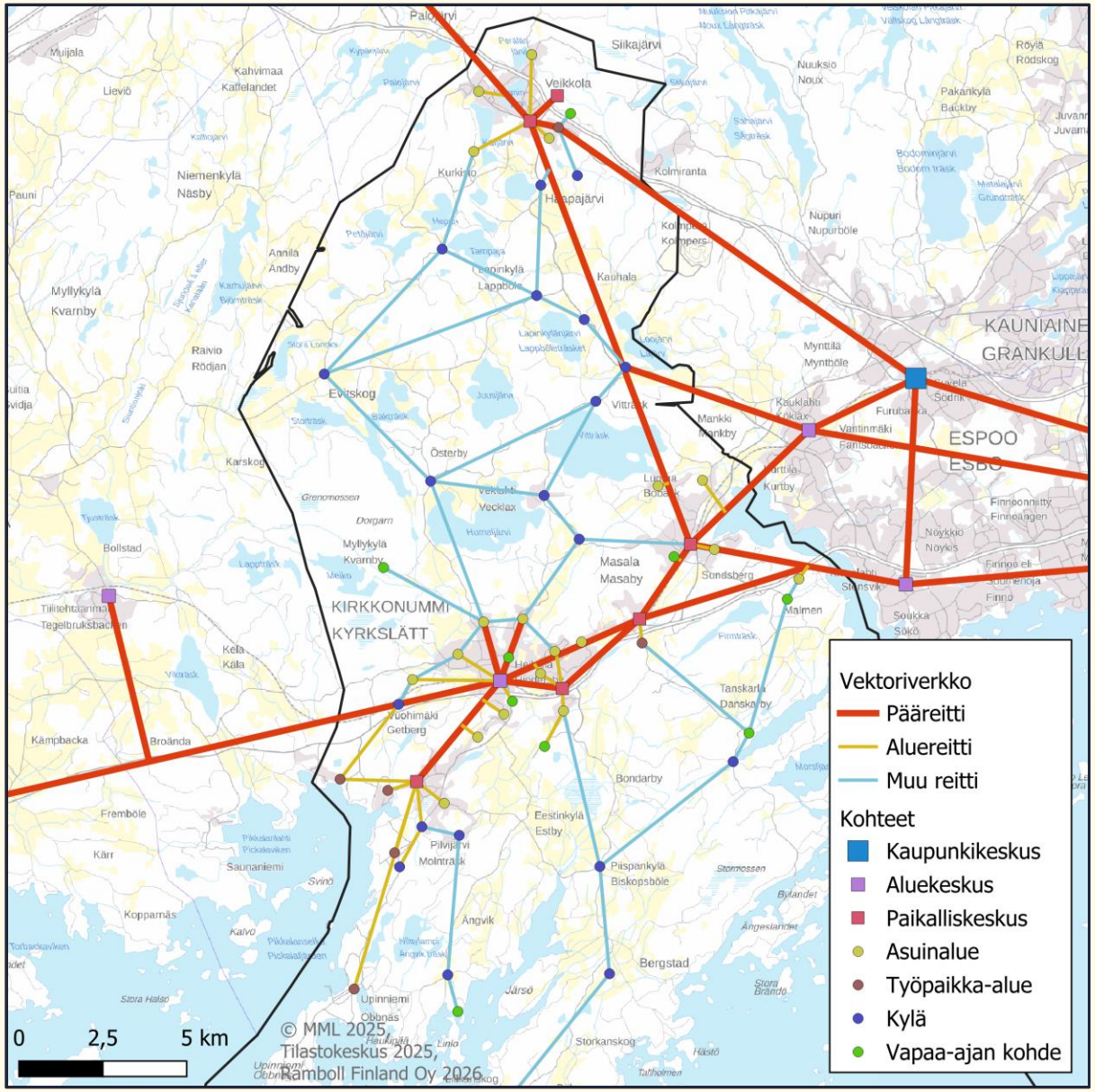
Bild: Näthierarki inom cykeltrafiken

Vektorbaserat nät

Syftet med den vektorbaserade framställningen av huvudnätet är att identifiera de viktigaste regionala och lokala centrumen, bostads- och arbetsplatsområdena samt andra viktiga startplatser och destinationer för resor, oberoende av det befintliga vägnätet. Med hjälp av det vektorbaserade nätet fastställs den närmare sträckningen för huvudrutter, områdesrutter och övriga rutter. Valet av destinationer och definitionen av rutterna utgår från målåret 2040 i programmet för främjande av gång och cykling. Alla kartor över målnätet som presenteras senare beskriver situationen år 2040.

I Kyrkslätt går huvudnätets förbindelser från kommuncentrum österut mot Esbos västra centrumområden och de kollektivtrafikknutpunkter som finns där. Längs vägen knyts lokalcentrum samman med varandra. I väster fortsätter huvudnätet mot Sjundeå och vidare längre västerut. Den nordliga huvudrutten binder samman Veikkola med Nummela och de nordligare centrumområdena i Esbo.

Områdesrutterna knyter samman de största bostads- och arbetsplatsområdena med centrumområdena samt de viktigaste övriga destinationerna med varandra. De övriga rutterna förbinder mindre centrum och byar med varandra och omfattar ofta längre förbindelser.



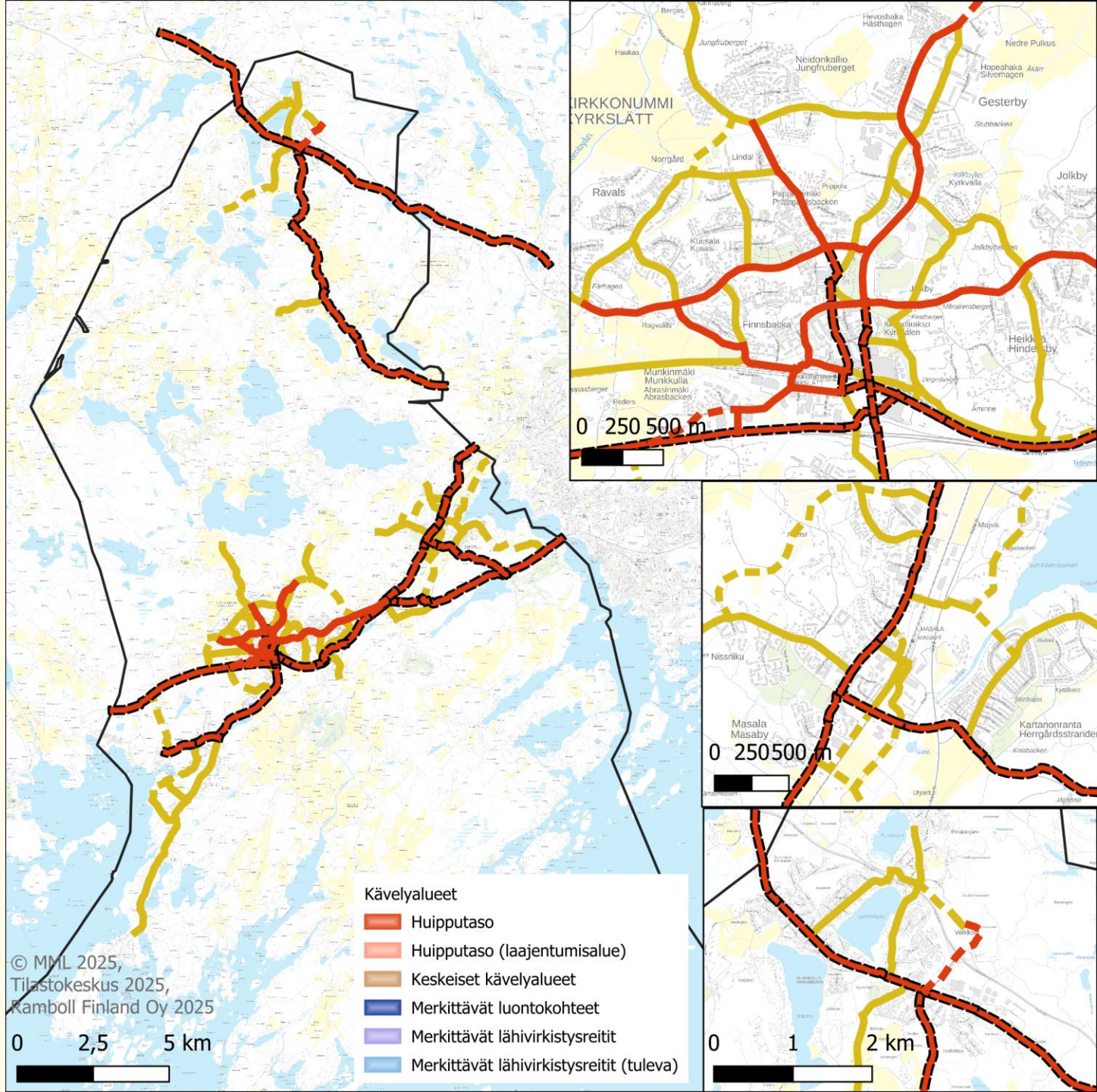
Kyrkslätts huvudnät för cykeltrafik 2040

Utifrån vektorkartan har ett huvudnät för cykeltrafiken i Kyrkslätt tagits fram. Nätet beskriver målsituationen för år 2040. De regionala huvudrutterna följer Västerleden (Rv 51), Åbovägen (Lv 110) och Lappbölevägen (Lv 1131) och förbinder Kyrkslätts centrum med Sjundeå, Nummela och Esbo i enlighet med huvudnätet för cykeltrafik i Helsingforsregionen. Dessutom förbinder huvudrutterna centrum med Kantvik, Tolls, Jorvas och Masaby. Vid planeringen av huvudnätet har hänsyn tagits till utvecklingen av Kyrkslätts centrumområden, bostadsområden och deras behov.

Huvudnätet förbinder i första hand de viktigaste centrumområdena med varandra och fungerar som stomförbindelse för både långväga och lokal trafik inom kommunen. Kvalitetsnivån på huvudnätet är den högsta möjliga. Utgångspunkten är att cykeltrafiken separeras från gångtrafik och motorfordonstrafik. På huvudnätet eftersträvas i första hand enkelriktade cykelvägar. Det innebär att cykelvägen på den ena sidan av gatan eller vägen används i endast en riktning, medan cykelvägen på den motsatta sidan används i den andra riktningen. Enkelriktade lösningar minskar antalet konfliktpunkter med övrig trafik avsevärt i korsningar.

Områdesrutterna kompletterar huvudnätet genom att leda trafik från bostads- och arbetsplatsområden till huvudnätet eller fungera som alternativa rutter med hög standard. Övriga rutter omfattar alla andra förbindelser som lämpar sig för cykeltrafik. De förbinder bostadsområden, kvarter och enskilda bostäder med varandra och ger fler alternativ till huvud- och områdesrutterna.

KIRKKONUMMI
KYRKSLÄTT



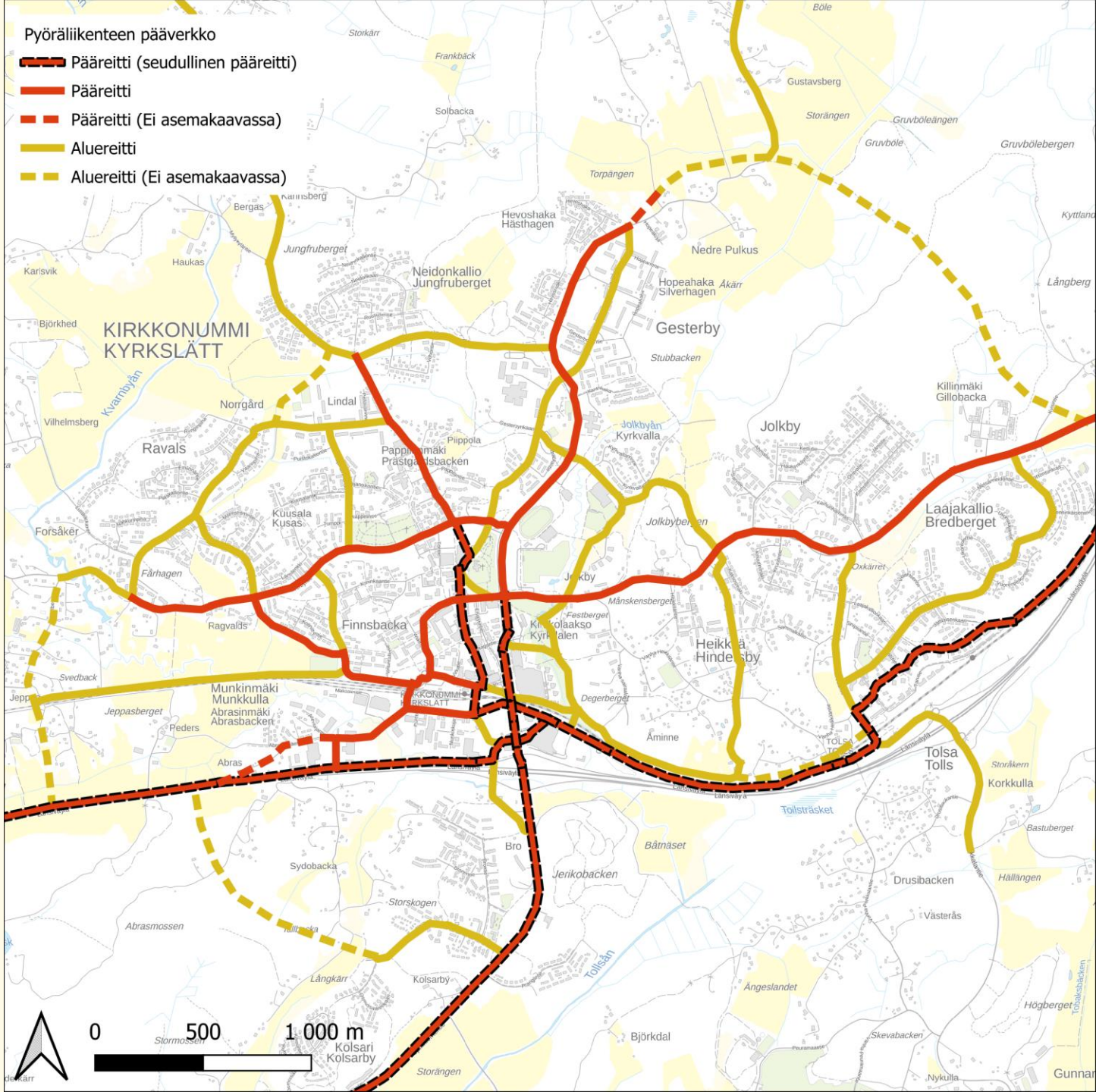
Kyrkslätts centrum 2040

Flera regionala huvudrutter når Kyrkslätts centrum från öster längs kustbanan, från söder via Obbnäsvägen och från väster längs Västerleden. I centrum sammanstrålar de regionala huvudrutterna söder om järnvägen och vid järnvägsstationen. I centrum kan man ta sig i nord-sydlig riktning förbi järnvägens barriär via bron och underfarten vid stationen, där det dock saknas en genomgående tunnel för cykeltrafik.

Det kommuninterna huvudnätet för cykeltrafik i centrum bygger i stor utsträckning på Kyrkslättsvägen, Stationsvägen och förbindelserna inom det kommande Villa Haga-området. Huvudnätet fortsätter också norrut från centrum till Prästgårdsbacken och Jungfruberget längs Volsvägen samt till områdena Kyrkvalla och Gesterby längs Gesterbyvägen. Västerut fortsätter huvudnätet till områdena Finnsbacka och Överby längs Slättvägen och Överbyvägen. Munkkullaområdet söder om järnvägsstationen har i planläggningen anvisats som område för centrumfunktioner (C-beteckning), men området präglas i dag i hög grad av biltrafik. Där finns bland annat stora enheter för handel och specialhandel samt omfattande parkeringsområden. Genom huvudruttmarkeringen på Munkkullavägen har man ändå beredskap för områdets framtida utveckling.

Områdesrutterna knyter mindre centra, såsom Ravals, Lindal och Jolkby, till huvudrutterna.

KIRKKONUMMI KYRKSLÄTT



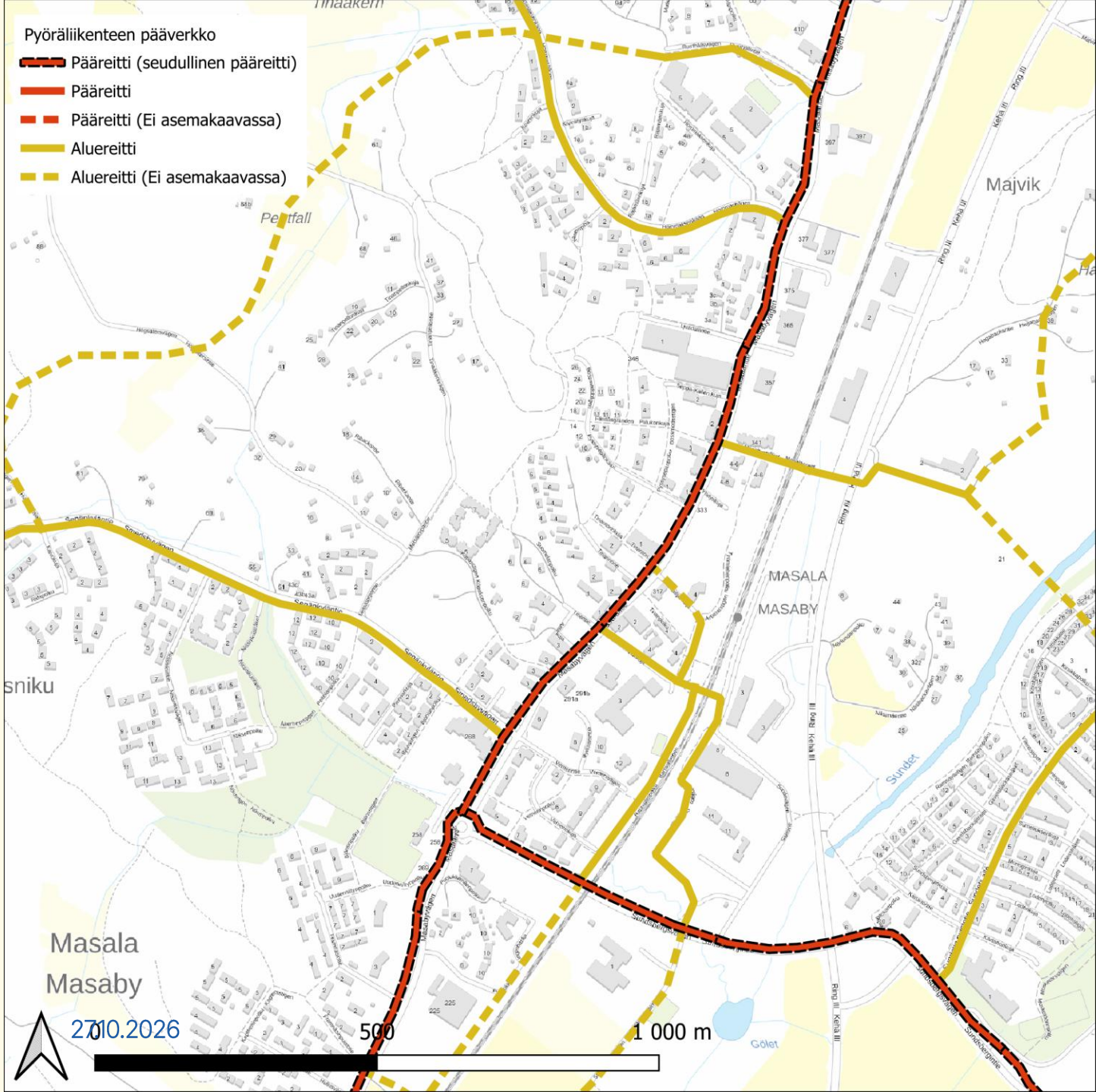
Masaby 2040

Huvudrutten som löper genom Masaby följer Masabyvägen och förbinder Kyrkslätts centrum med Köklax i Esbo. En annan huvudrutt går från Masaby längs Sundsbergsvägen till Sarvvik och sammankopplar samtidigt huvudrutten längs Västerleden med Masaby. Huvudrutterna finns redan till stor del, men deras kvalitetsnivå är bristfällig. Områdesrutterna utgör stommen i bostadsområdenas cykelnät och leder trafiken till huvudrutterna. Områdesrutter har föreslagits längs Smedsbyvägen mot Smedsbyområdet, längs Sundets parkväg till Herrgårdsstranden och längs Hommasbågen mot Hommasområdet.

De övriga rutterna fungerar som interna förbindelser inom bostadsområdena och erbjuder alternativa vägval i Masabyområdet.

Masabyområdet utvecklas dessutom, och för många områden har man föreslagit områdesrutter som markerats med streckad linje. Deras exakta läge fastställs i samband med detaljplaneringen. Utvecklingsområden är bland annat Majvik och bostadsområdet Sundsberg, där en områdesrutt bör fastställas i takt med att området utvecklas.

KIRKKONUMMI
KYRKSLÄTT

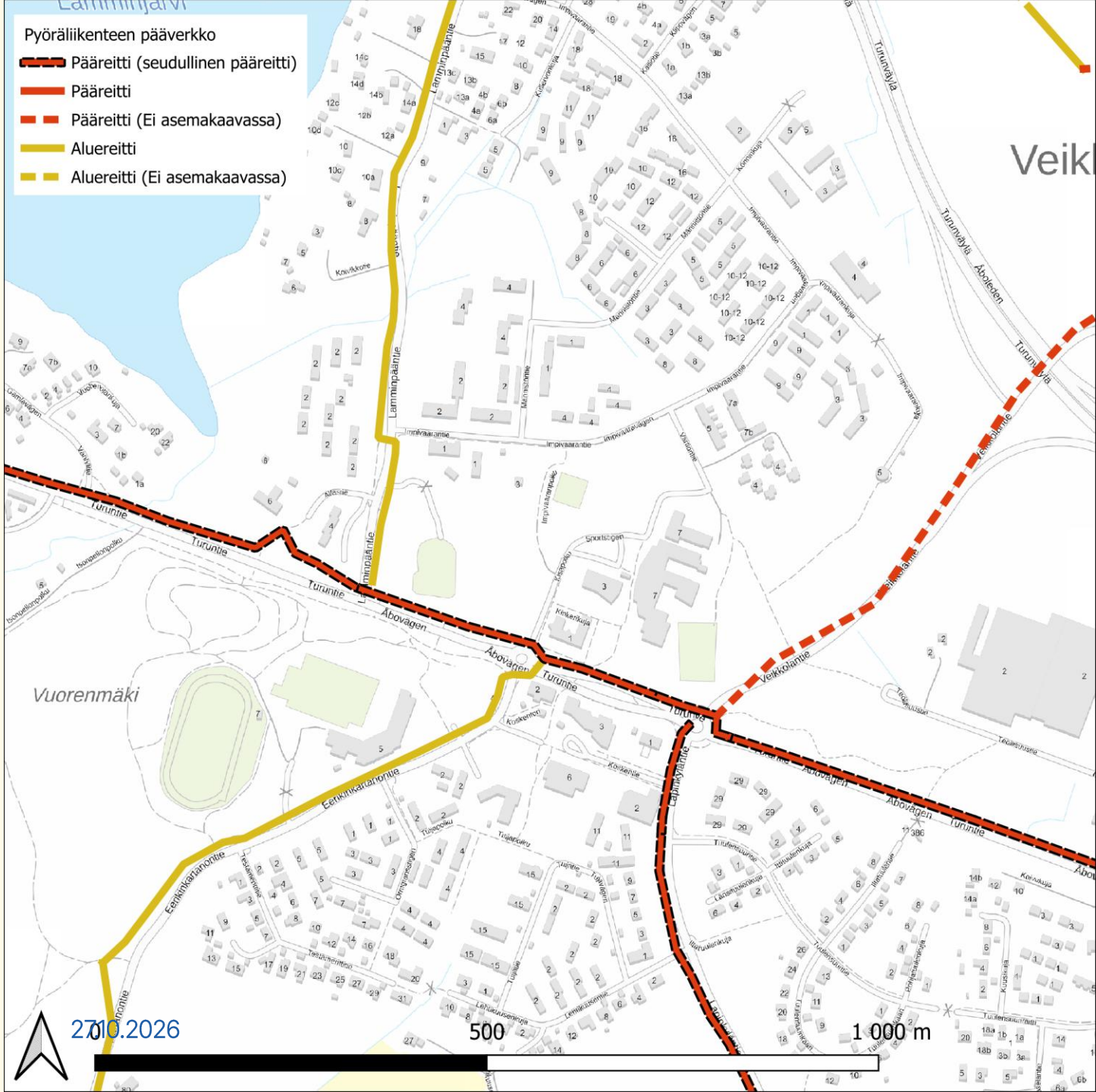


Veikkola 2040

Veikkola ligger avskilt från Kyrkslätts övriga centrumområden, och på grund av de långa avstånden är de viktigaste förbindelserna regionala huvudrutter. De förbinder Veikkola med Nummela samt med Kolmiranta och Gumböle i Esbo. En möjlig förlängning av huvudrutten har planerats längs Veikkolavägen norr om motorvägen fram till en eventuell station på Västbanan. Västbanan är ett järnvägsprojekt som, om det genomförs, skulle göra tågtrafiken mellan Helsingfors och Åbo snabbare. Kyrkslätts kommunfullmäktige beslutade i december 2025 att inte ansluta sig till aktieägaravtalet för Västbanan, men en station i Veikkola är fortfarande möjlig i framtiden.

En annan regional huvudrutt följer Lappbölevägen (Lv 1131) och förbinder byarna Haapajärvi, Lappböle, Kauhala och Oitbacka med området kring Esbogård och Köklax.

Områdesrutterna förbinder mindre bostadsområden, såsom områdena kring Lamminjärvi och Peräläjärvi samt Kurkistoområdet, med Veikkola centrum. Övriga rutter löper kors och tvärs genom Veikkolaområdet och de omgivande byarna.

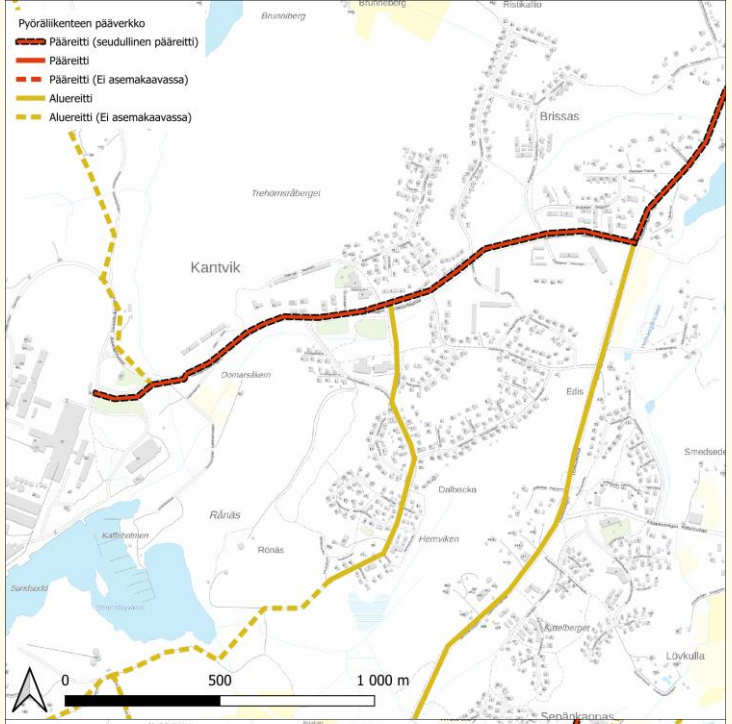


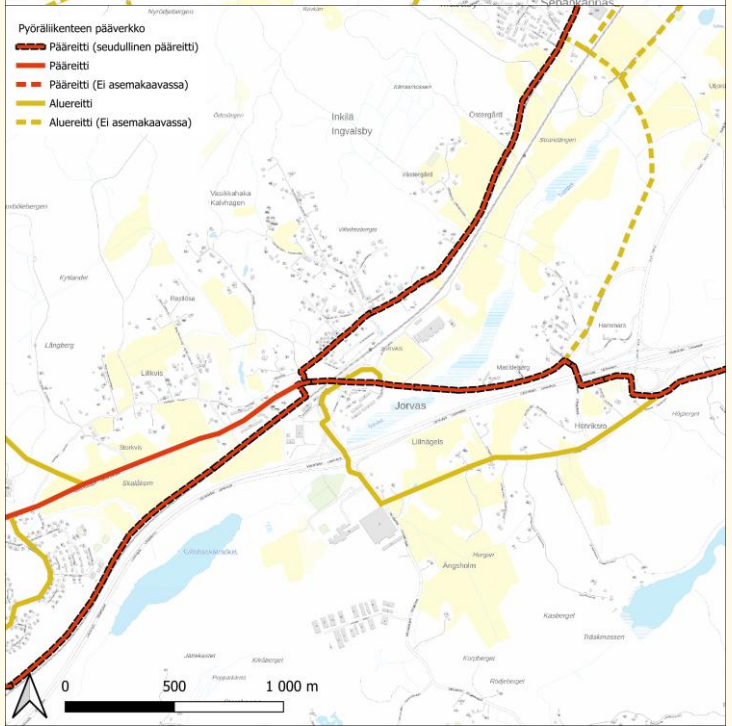
KIRKKONUMMI KYRKSLÄTT

Kantvik och Jorvas 2040

Till bostadsområdet Kantvik kommer en huvudrutt från Kyrkslätt längs Obbnäsvägen (Lv 1191) och Sockerbruksvägen, som det övriga nätet i området ansluter till. Områdesrutterna betjänar framför allt trafiken till skolan samt den växande södra delen av Kantvik längs Sockermästarvägen. Obbnäsvägen fortsätter som områdesrutt söderut mot Strömsbyområdet och garnisonen i Obbnäs. Dessutom har områdesrutter föreslagits längs förlängningen av Sockermästarvägen mot Strömsby och längs Getbergsvägen norrut från Kantvik.

I Jorvasområdet möts regionala huvudrutter från Masaby och Köklax i Esbo (Masabyvägen), från Kyrkslätts centrum (Gamla kustvägen samt stråket längs järnvägen/Västerleden) och från Sarvvik och Stensvik i Esbo (Gamla Jorvasvägen). Största delen av huvudnätet är redan utbyggd, men nya förbindelser behövs längs järnvägen mellan Kyrkslätt och Masaby samt för att stöda utvecklingen av de nya områdena i Jorvasregionen. Områdesrutter har föreslagits både längs Ingvalsvägen och som en förlängning av Hammarsbågen mot Nissnikuområdet.





5. Gångområden

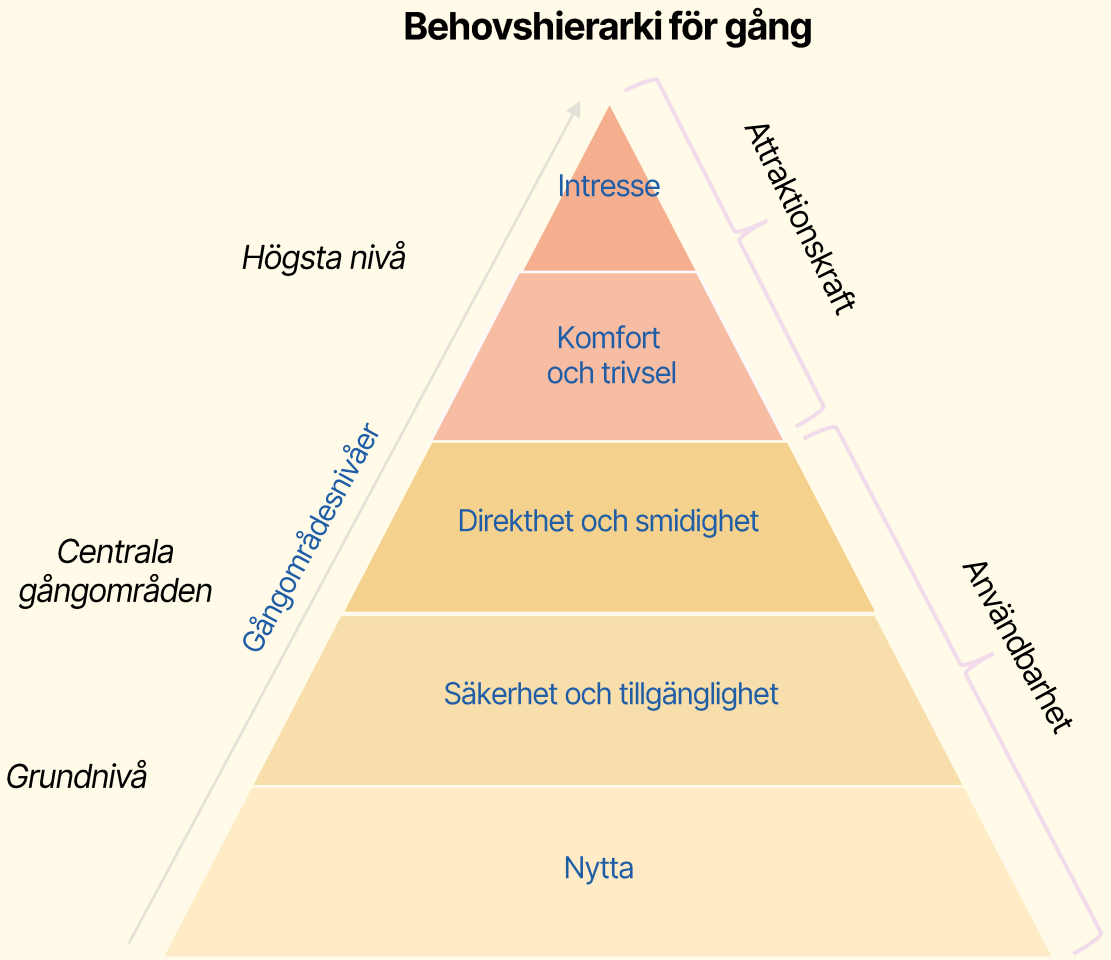
Gångens behov

En gångvänlig miljö stöder gång och uppmuntrar människor att ta sig fram till fots. Det viktigaste är att förbättra gångens användbarhet som färdsätt genom att beakta olika fotgängares behov. De lägsta nivåerna i behovshierarkin för gång skapar förutsättningar för gång i vardagen. Gångmiljön ska i första hand vara trygg och tillgänglig samt erbjuda direkta och smidiga förbindelser, så att gång blir ett verkligt alternativ.

När vardagens grundläggande behov har tillgodosetts kan gångmiljön utvecklas ytterligare genom att stärka dess kvaliteter och attraktionskraft samt genom att skapa unika möten och upplevelser som får människor att stanna kvar och återvända till platsen. Komfort, trivsel och en intressant miljö är viktiga mervärden som, när de grundläggande förutsättningarna är uppfyllda, ökar gångmiljöernas attraktionskraft, uppmuntrar människor att gå eller vistas i området och bidrar till levande och aktiv verksamhet i centrumområden.

På de viktigaste gångområdena får frågor som rör miljöns attraktionskraft ännu större betydelse. Inget område kan vara livskraftigt och attraktivt enbart genom att tillgodose vardagens behov. I de mest framgångsrika och välfungerande centrumområdena och gångmiljöerna har alla delar av gångens behovshierarki beaktats.

I Kyrkslätts program för främjande av gång och cykling har man, utöver gångområdena, också identifierat de viktigaste rekreationslederna. För dessa är klassificeringen enligt behovshierarkin något annorlunda. De behov som beskrivs ovan när det gäller användbarhet och attraktionskraft gäller dock i huvudsak också rekreationslederna.



Mer information: Trafikledsverkets planeringsanvisningar för gångtrafik (Trafikledsverkets pu
https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2022-34_jalankulun_suunnittelu.pdf

Gångområdesnivåer

Gång är en form av fotgängartrafik. Vid utvecklingen av gångmiljöer är det viktigt att identifiera de olika formerna av fotgängartrafik och de behov som dessa ställer på miljön samt den hierarki som råder mellan olika egenskaper i gångmiljön. Till fotgängare räknas, utöver personer som går, även personer som rör sig med bland annat barnvagn, sparkstötting, rullstol eller något annat hjälpmedel för förflyttning. Människor rör sig också till fots av olika orsaker.

Principerna som presenteras nedan är kopplade till de gångområden som har definierats i kommunen. Ju mer centralt ett gångområde är, desto mer förskjuts fokus från att uppfylla de grundläggande förutsättningarna till att skapa attraktionskraft och beakta behoven hos olika grupper av trafikanter. Tillgänglighet och säkerhet ska vara tillgodosedda i alla områden där det finns behov av gång. Attraktionskraft, upplevelsevärden och ett mångsidigt serviceutbud är däremot särskilt viktiga i centrala, stadsmässiga gångområden.



Vardagsgång, det vill säga behovet att förflytta sig mellan olika platser i vardagen, till exempel mellan hemmet och skolan, arbetet, fritidsaktiviteter eller butiken.



Vistelse och att strosa omkring, det vill säga att tillbringa tid ensam eller tillsammans med andra exempelvis på torg, öppna platser och i parker.



Rekreationsgång, det vill säga möjligheten att promenera, springa eller vistas utomhus i natur- eller stadsmiljö.

Gångområdesnivåer

Grundnivå
Grundnivån omfattar tätorternas bebyggda områden och täta bymiljöer som huvudsakligen består av bostäder. På grundnivån är gång- och cykelvägarna inte nödvändigtvis separerade.

Centrala gångområden
De centrala gångområdena omfattar täta områden i anslutning till kommunens större centrum, mindre centrum samt exempelvis miljöerna kring skolor.

Högsta nivå
På den högsta nivån finns kommunens viktigaste servicekoncentrationer, där antalet fotgängare är stort och utbudet av funktioner omfattande. På rutterna används tillgänglighetslösningar på högsta nivå.

Viktiga rekreationsleder
De viktiga rekreationslederna består både av parkrutter i stadsmiljö och av stigar i naturen. Lederna kan användas för rekreation eller motion, men de har också en viktig roll som en del av gångnätet.

Grundnivå

Grundnivån omfattar tätorternas bebyggda områden och täta bymiljöer som huvudsakligen består av bostäder.

Principer:

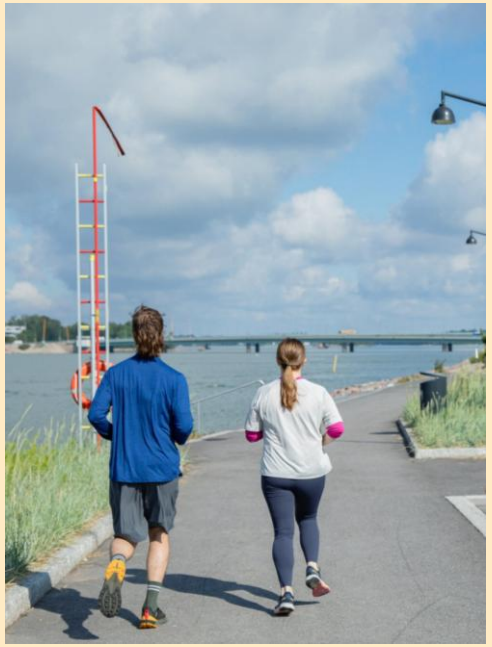
- De grundläggande förutsättningarna för gång säkerställs, så att det är tryggt att gå mellan bostadsområden, arbetsplatser, service och exempelvis hållplatser för kollektivtrafiken.
- Rutterna är tydliga och så tillgängliga som möjligt.
- Dessutom satsas det på högklassiga rekreations- och friluftsleder.

I området finns funktioner som enklast och tryggast nås till fots.

Markanvändningen är mångsidig och gles eller måttligt tät. Bebyggelsen består huvudsakligen av småhus.

Vissa funktioner och tjänster finns inom rimligt avstånd, men många områden ligger också nära centrala gångområden eller gångområden på högsta nivå. Miljön stöder invånarnas möjligheter att gå till fots och att göra hälsosamma val när de rör sig.

Det är ofta möjligt att gå till butiken, skolan eller fritidsaktiviteter, även om dessa inte alltid finns inom det egna området. Trafikarrangemangen möjliggör gång.







Bilder: Kanta-Hämeen kuvapankki, Ramboll

Centrala gångområden

De centrala gångområdena omfattar täta områden i anslutning till kommunens större centrum, mindre centrum samt exempelvis miljöerna kring skolor.

Principer:

- Gång ska vara möjlig året runt och inte bara vara trygg utan också smidig och tillgänglig.
- Tillräckligt med utrymme reserveras för gång, och gångtrafiken leds ofta till egna stråk.
- Målet är direkta, trygga och logiska förbindelser som uppmuntrar människor att gå mellan bostadsområden, arbetsplatser och service i vardagen.
- Motorfordonstrafikens hastigheter är tillräckligt låga och övergångsarrangemangen tydliga för att säkerställa både fotgängarnas säkerhet och känsla av trygghet.

Miljön möjliggör ett tydligt, smidigt och direkt sätt att ta sig fram.

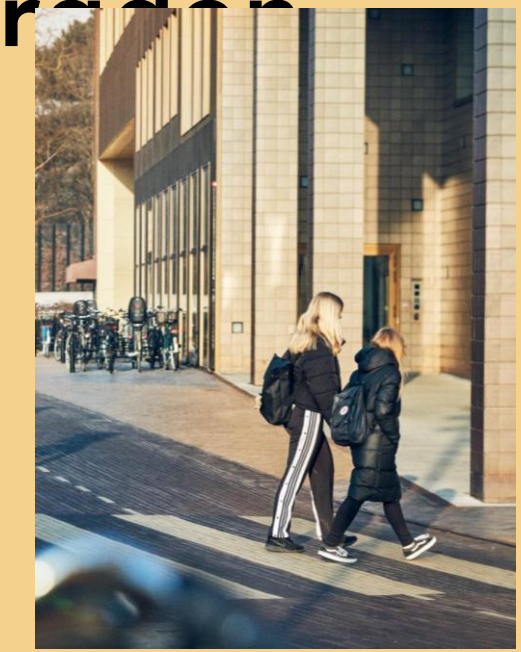
Gångrutterna är logiska och lättöverskådliga. Rutterna ligger tätt och den som går behöver inte stanna upp så ofta. Höjdskillnaderna är måttliga.

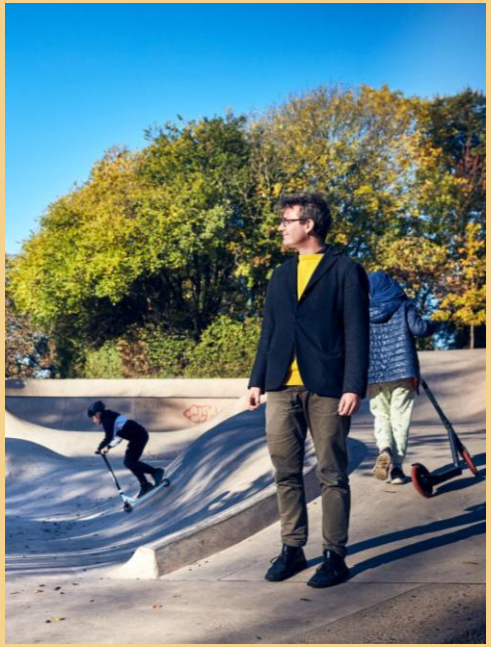
Gångmiljöernas skick och användbarhet säkerställs året runt.

Miljön är tillgänglig och trygg för alla.

Rutterna och områdena har god belysning och sikt, och vägarna är breda och lättframkomliga.

Alla kan röra sig hinderfritt, tryggt och säkert. Motorfordonstrafikens hastigheter är låga och olika trafikslag är vanligen separerade från varandra.







Bilder: Ramboll

Högsta nivå

På den högsta nivån finns kommunens viktigaste servicekoncentrationer, där antalet fotgängare är stort och utbudet av funktioner omfattande. På rutterna används tillgänglighetslösningar på högsta nivå.

Principer:

- Gång är trygg, smidig och tillgänglig året runt och gångmiljön är dessutom trivsam och intressant. Området är en plats där människor gärna vistas, inte bara passerar igenom.
- Gång är det prioriterade färdsättet, och särskild vikt läggs vid rutternas tillgänglighet och kvalitet.
- Gångmiljön skapar mervärde för den som rör sig till fots. Miljön lockar både invånare och besökare att stanna upp och vistas i området genom att vara intressant.

Miljön lockar både till vistelse och till att ta sig fram till fots.

Gångmiljön är småskalig, stimulerande och trivsam. Det finns möjlighet att slå sig ner, ta en paus och bara betrakta livet omkring sig. Området erbjuder inbjudande platser för vistelse.

Planteringar och belysning bidrar till en attraktiv miljö. Hänsyn har tagits till väder och buller, och området används aktivt året om.

Miljön skapar förutsättningar för möten och vistelse.

Gångmiljön lockar människor att stanna kvar och att återvända. Miljön är visuellt tilltalande, varierad, särpräglad och lätt att orientera sig i. Gatorna rymmer konst, kommersiell service, småbutiker och kaféer som ger området liv.

Miljön erbjuder evenemang och möjligheter till umgänge. Det är trevligt att titta, lyssna och samtala.







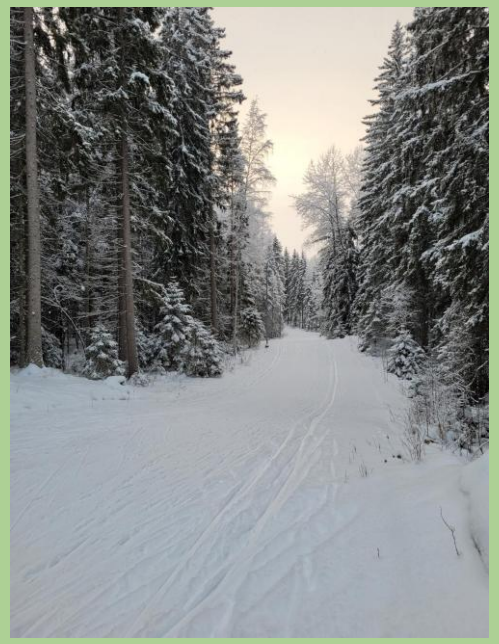
Bilder: Ramboll, Kanta-Hämeen kuvapankki

Viktiga rekreationsleder

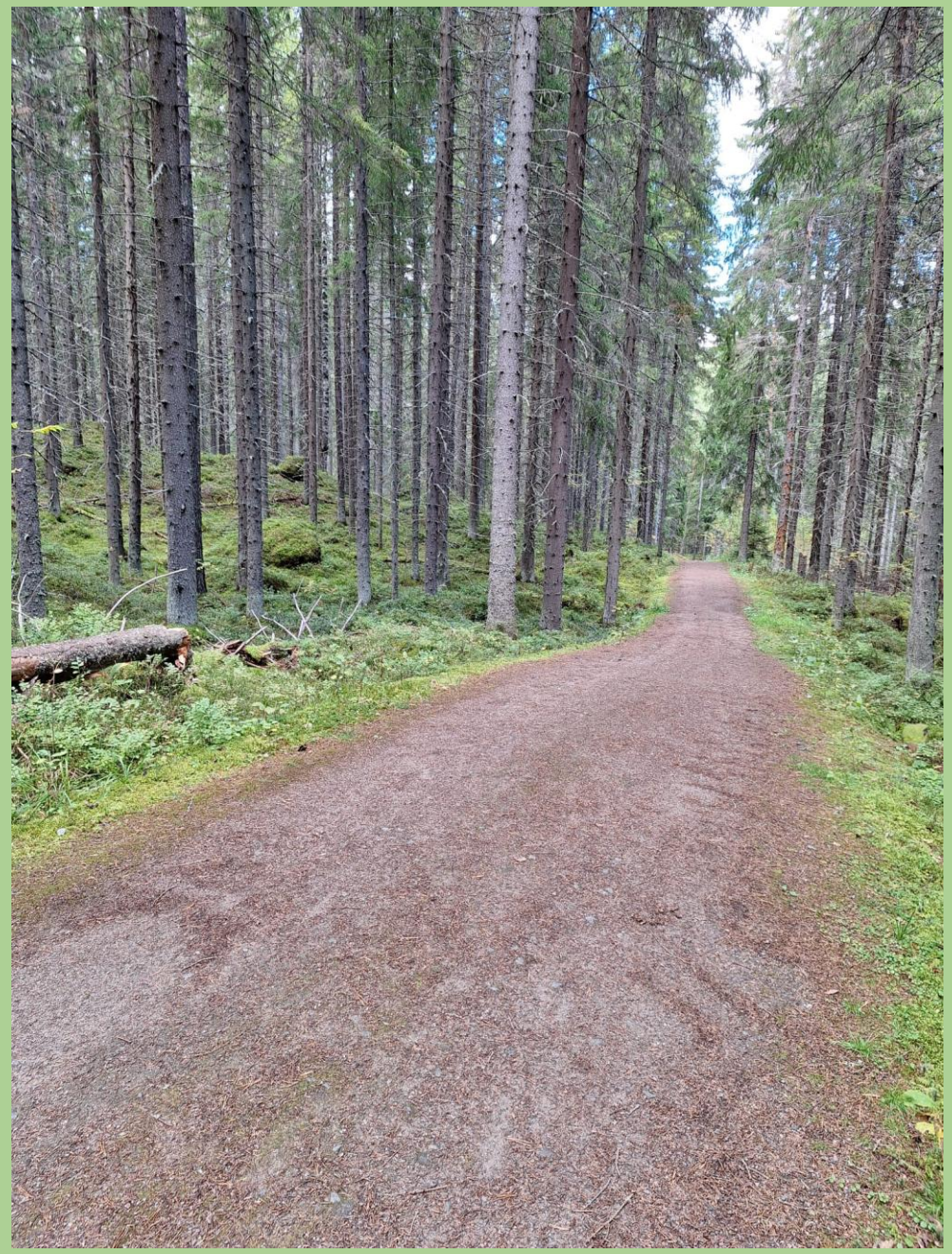
De viktiga rekreationslederna består både av parkrutter i stadsmiljö och av stigar i naturen. Lederna kan användas för rekreation eller motion, men de har också en viktig roll som en del av gångnätet. Viktiga rekreationsleder omfattar till exempel parker nära bostadsområden, naturstigar och andra stigar som binder samman olika områden samt lednät inom friluft- och rekreationsområden. Många friluftsområden ligger långt från övriga gångområden. Deras betydelse för vardagsgången är därför inte lika central, men de spelar en viktig roll för invånarnas och besökarnas rekreation och relation till naturen.

Principer:

- Rekreationsleder som ligger inom eller i anslutning till andra gångområden är lätta att nå till fots, med cykel eller med kollektivtrafik.
- Rekreationslederna är planerade för att betjäna olika användargrupper och främja invånarnas välbefinnande. Olika funktionsnedsättningar och begränsningar i rörelseförmågan samt möjligheterna till användning året om beaktas.
- Lederna är lätta att följa och många av dem kan användas året runt på olika sätt. Alla naturleder är inte hinderfria, men hinderfria leder anläggs när det är möjligt.
- I anslutning till lederna finns rastplatser och service, såsom bänkar, belysning och avfallskärl. Vid de viktigaste lederna och friluftsområdena finns också kommersiell service.





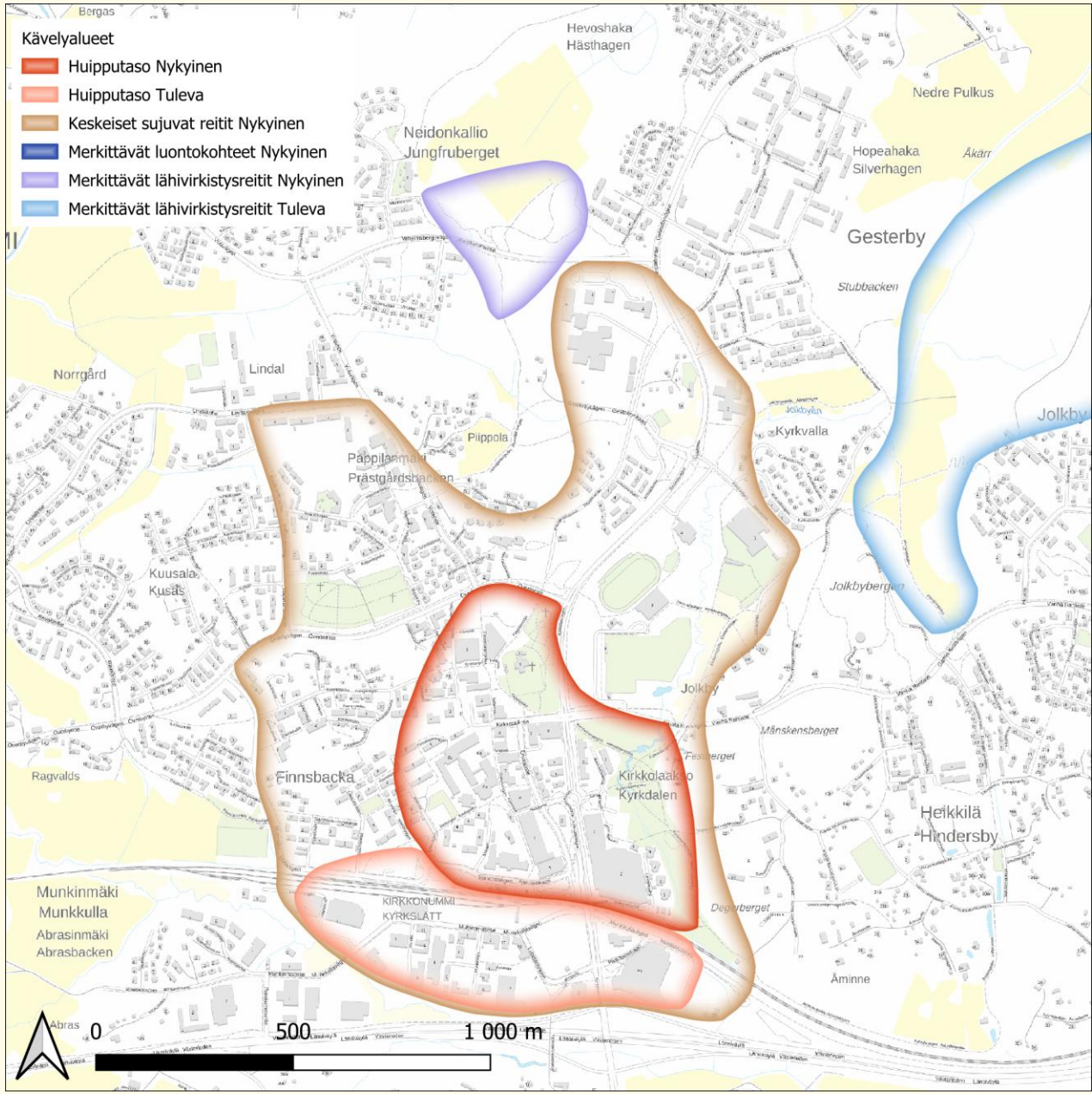


Kyrkslätts centrum 2040

I Kyrkslätts centrum finns gångområden på alla tre nivåer. Området på högsta nivå omfattar affärscentrumet, Kyrkdalen och området kring torget, där gångmiljön redan i dag håller en hög kvalitet. Söder om stationen finns också en betydande potential att utveckla gångmiljön mot högsta nivå. Den nuvarande markanvändningen domineras dock av kommersiell verksamhet som i hög grad bygger på biltrafik, såsom varuhus, handelsområden och specialbutiker, till exempel bil- och möbelaffärer. I området finns också gym och annan centrumlik verksamhet, men det återstår ännu en del arbete innan området kan utvecklas till ett attraktivt gångcentrum.

Områdena kring centrum utgör till stor del centrala gångområden. Hit hör täta bostadsområden, skolor, området kring idrottsparken och olika parkområden. Även stationsområdet i Tolls samt skolan med det kommande området Tollsporten hör till de centrala gångområdena. Centralskogen är ett viktigt framtida område för närrekreation som sträcker sig från Kyrkslätt till Masaby. Vid Jungfruberget och Jerikobacken finns befintliga närrekreationsområden med möjligheter till vistelse i naturen och motion. Det är viktigt att komma ihåg att naturen alltid finns nära i Kyrkslätt. I bostadsområdena finns dessutom många mindre närrekreationsområden, även om de inte alla redovisas som separata områden på kartorna. Parker och närrekreationsområden är en del av serviceutbudet i de övriga gångområdena.

Övriga tätortsområden i Kyrkslätt hör till gångens grundnivå, där tydliga, trygga och så tillgängliga rutter som möjligt tillgodoser invånarnas grundläggande behov av att förflytta sig. Några särskilda gångrutter redovisas inte inom områdena, eftersom gång i sin natur kännetecknas av korta avstånd, genvägar och rörelser i många olika riktningar. Genomförandet av målnätet för cykeltrafiken förbättrar också förhållandena för gång. Åtgärder som främjar cykeltrafiken bidrar samtidigt till ökad säkerhet och bättre framkomlighet för dem som går till fots.

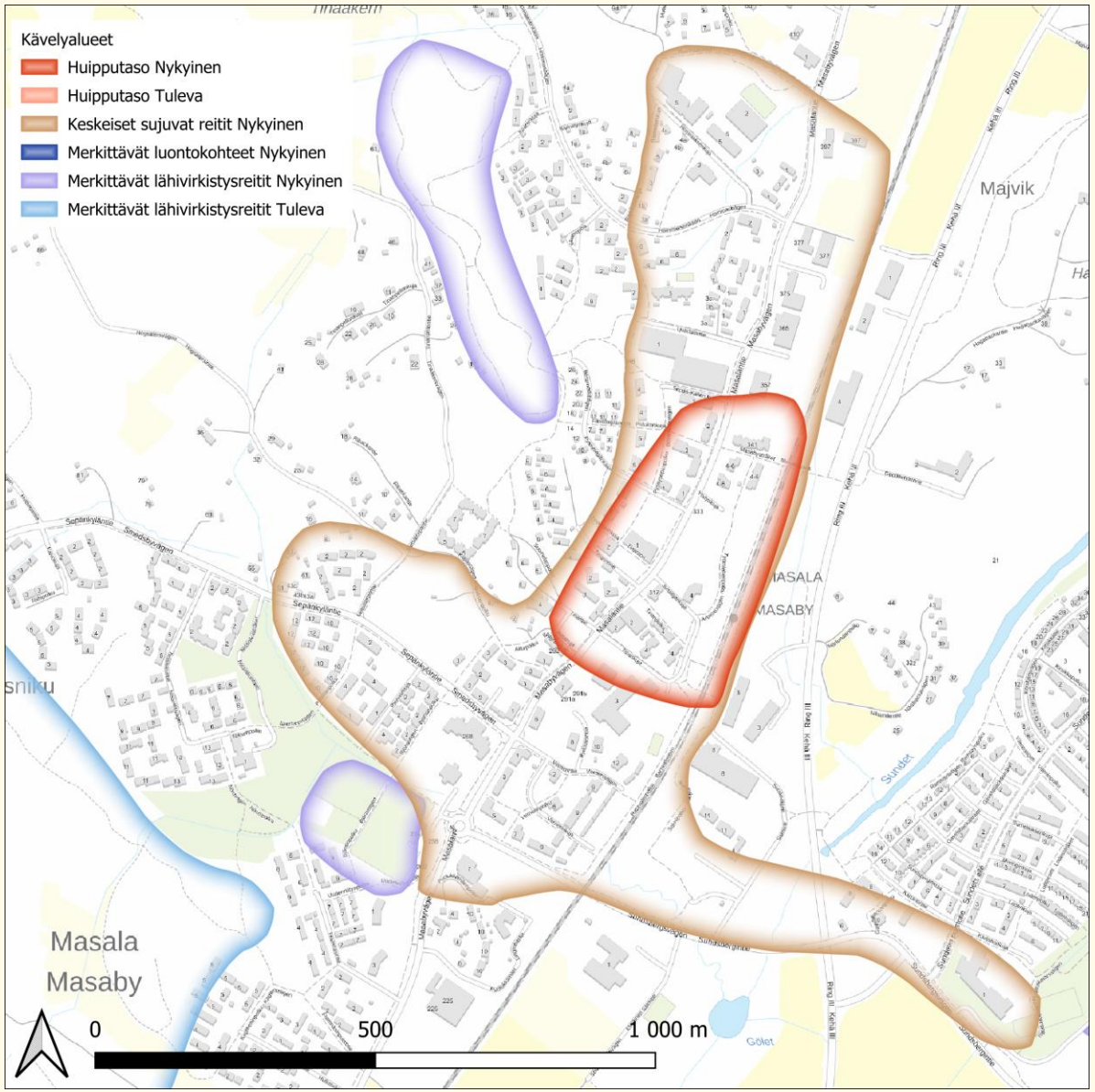


Masaby 2040

Masaby stationsområde utgör ett gångområde på högsta nivå som sträcker sig ända till området kring Masabyvägen. Det kommersiella centrumet i Masaby är litet, vilket å ena sidan gör området mycket promenadvänligt. Samtidigt fungerar det som ett kommersiellt centrum för ett större område. Det centrala gångområdet fortsätter längs Masabyvägen till Nissnikun koulu och fleraktörshuset och omfattar även delar av Smedsbyvägen och Sundsbergsvägen. Området omfattar därmed daghem och Kartanonrannan koulu.

I norr fortsätter det centrala gångområdet längs Masabyvägen ända till Masalan koulu. Gångområdet längs Masabyvägen betonar områdets bandliknande karaktär och omfattar viktiga hållplatser för kollektivtrafiken, tåghållplatsen i Masaby samt olika kommersiella och offentliga tjänster. Till de centrala gångområdena hör också det framväxande stationsområdet i Jorvas.

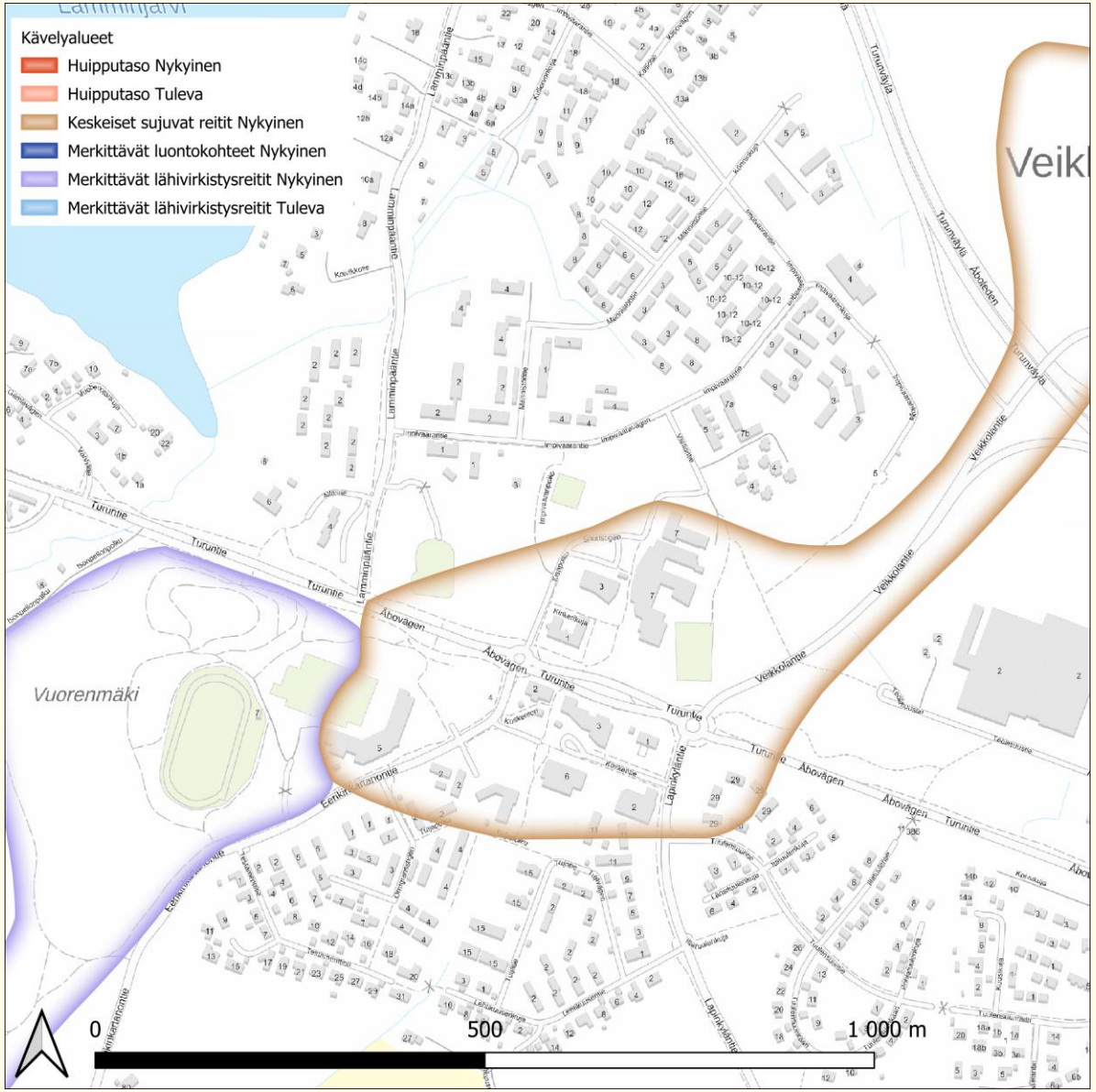
Det finns närrekreationsområden i olika delar av Masaby, och särskilt den omfattande Centralskogen erbjuder goda möjligheter att utveckla rekreationslederna. Övriga delar av Masaby hör till gångens grundnivå och betjänar invånarnas vardagliga behov.



Veikkola 2040

Veikkola hör till största delen till gångens grundnivå, men området kring skolan, affärscentrumet och idrottsparken utgör ett centralt gångområde. Om biblioteket flyttar till centrum kommer servicen att koncentreras ytterligare under 2030-talet. Det centrala gångområdet fortsätter från centrum längs Veikkolavägen ända till anslutningen till riksväg 1, där dagligvaruhandel och annan service planeras. Som gångförbindelse håller Veikkolavägen för närvarande ingen särskilt hög kvalitet, men en förbättring av förbindelsen knyter samman handelskvarteret med Veikkola centrum.

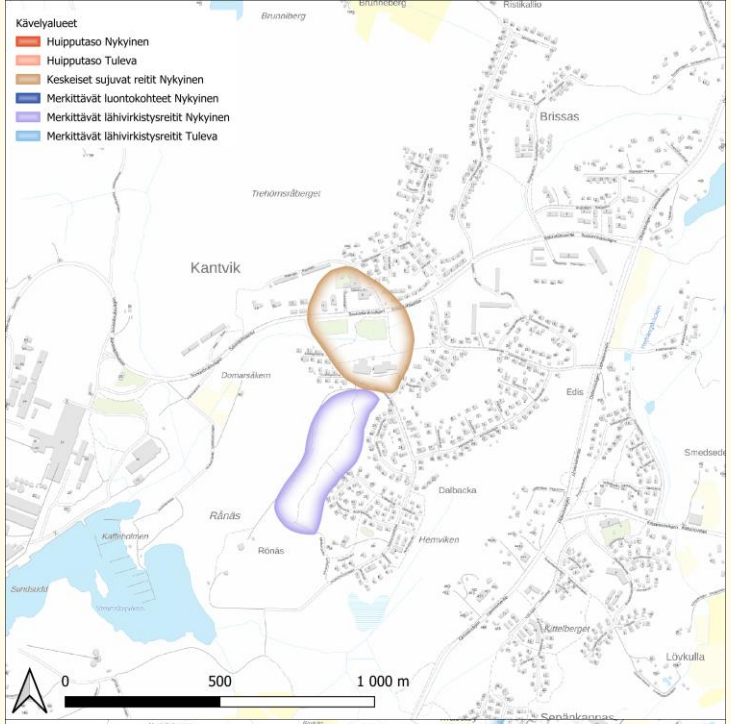
Veikkola ligger alldeles intill Noux nationalpark, som är ett regionalt betydande natur- och rekreationsområde. Det finns också goda möjligheter till närmotion i området kring Veikkola idrottspark.

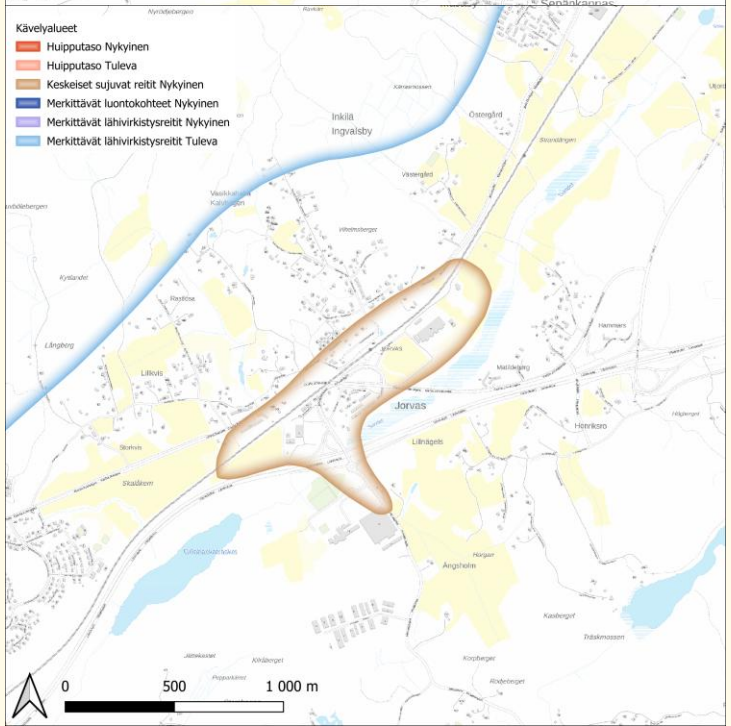


Övriga områden

Kantvikområdet hör huvudsakligen till gångens grundnivå, men området kring skolan och butiken har identifierats som ett centralt gångområde. Många Kantviksbor uträttar sina ärenden i Kyrkslätts centrum, och området har ett begränsat eget serviceutbud. I anslutning till skolan, butiken och daghemmet finns dock också motions- och lekplatser.

Området kring Jorvas station är ett centralt gångområde som kommer att utvecklas under de närmaste åren tack vare projekten i stationsområdet och framför allt i takt med att detaljplanerna för Kvis och Norra Jorvas förverkligas. Centralskogen kommer även i fortsättningen att tillgodose rekreationsbehoven i dessa områden. För närvarande finns det mycket få tjänster i Jorvasområdet.





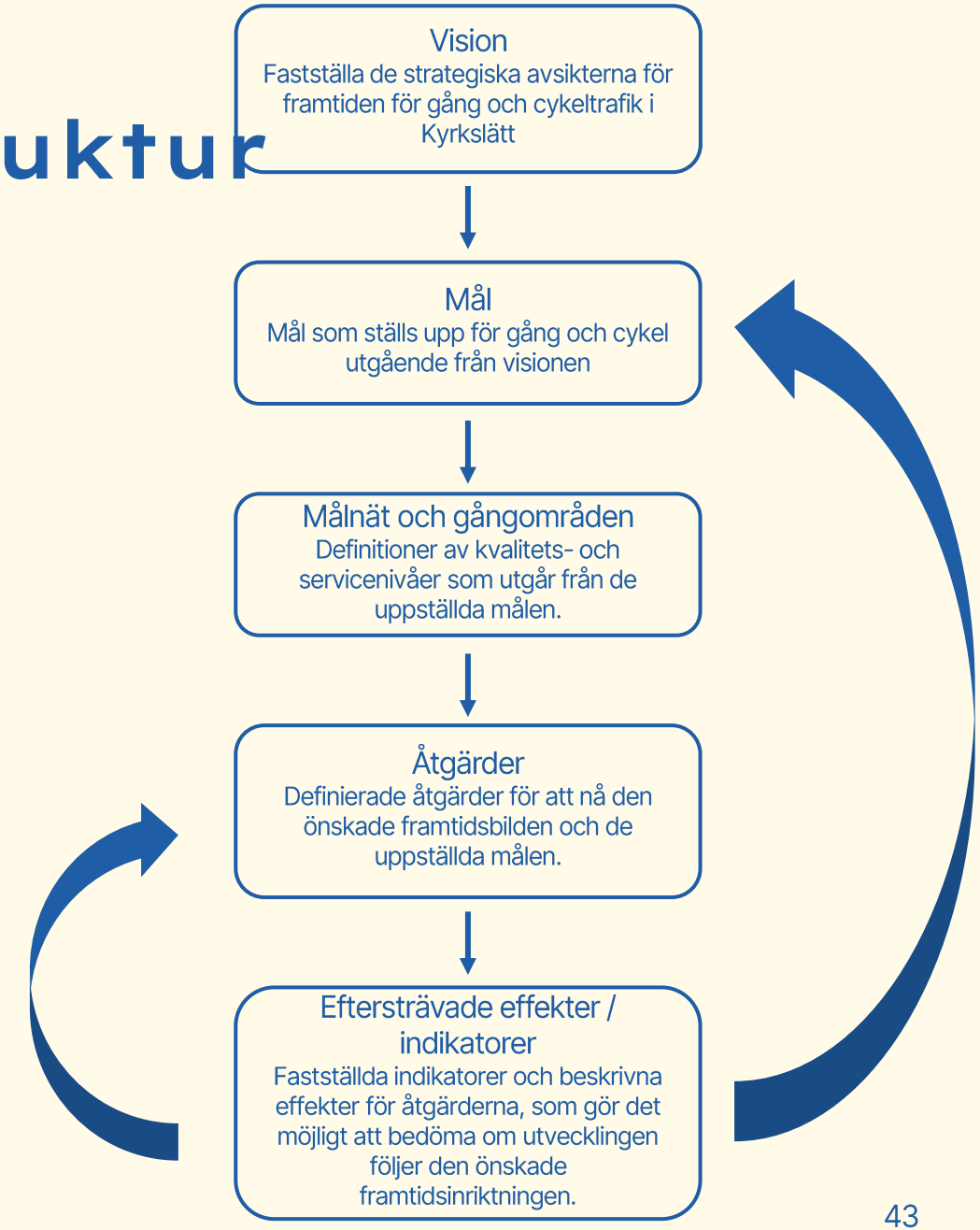
6. Åtgärdsprogram

Åtgärdsprogrammets struktur

Åtgärdsprogrammet för främjande av gång och cykling bygger på den vision som tagits fram inom arbetet, de mål som har fastställts samt det målnät för cykeltrafiken och de gångområden som utformats utifrån dessa. I början av åtgärdsprogrammet presenteras en översikt över de utmaningar och förändringstrender som kommunen behöver möta för att långsiktigt och effektivt kunna främja hållbar mobilitet. Denna framtidsbild fungerar som en utgångspunkt för arbetet. Den hjälper till att beskriva den önskade utvecklingen och de egenskaper som en kommun som främjar gång och cykling bör ha i framtiden.

I framtidsanalysen har förändringsfaktorer som påverkar människors rörlighet identifierats, såsom klimatförändringen, samhällsstrukturens utveckling, en åldrande befolkning, digitaliseringen av mobiliteten samt förändringar i vardagslivet och arbetslivet. Deras konsekvenser för rörligheten har också bedömts. Samtidigt har arbetet granskat hur kommunen genom egna val och styrmedel kan påverka utvecklingen i önskad riktning.

Utifrån dessa förändringsfaktorer och deras konsekvenser har arbetet också identifierat de krav som är centrala för åtgärderna: vilka strukturella, kulturella och organisatoriska förutsättningar som behövs för att gång och cykling ska kunna stärkas som färdsätt i vardagen. Detta skede hjälper till att identifiera de fokusområden där kommunen särskilt behöver satsa för att åstadkomma en bestående och verkningsfull förändring.



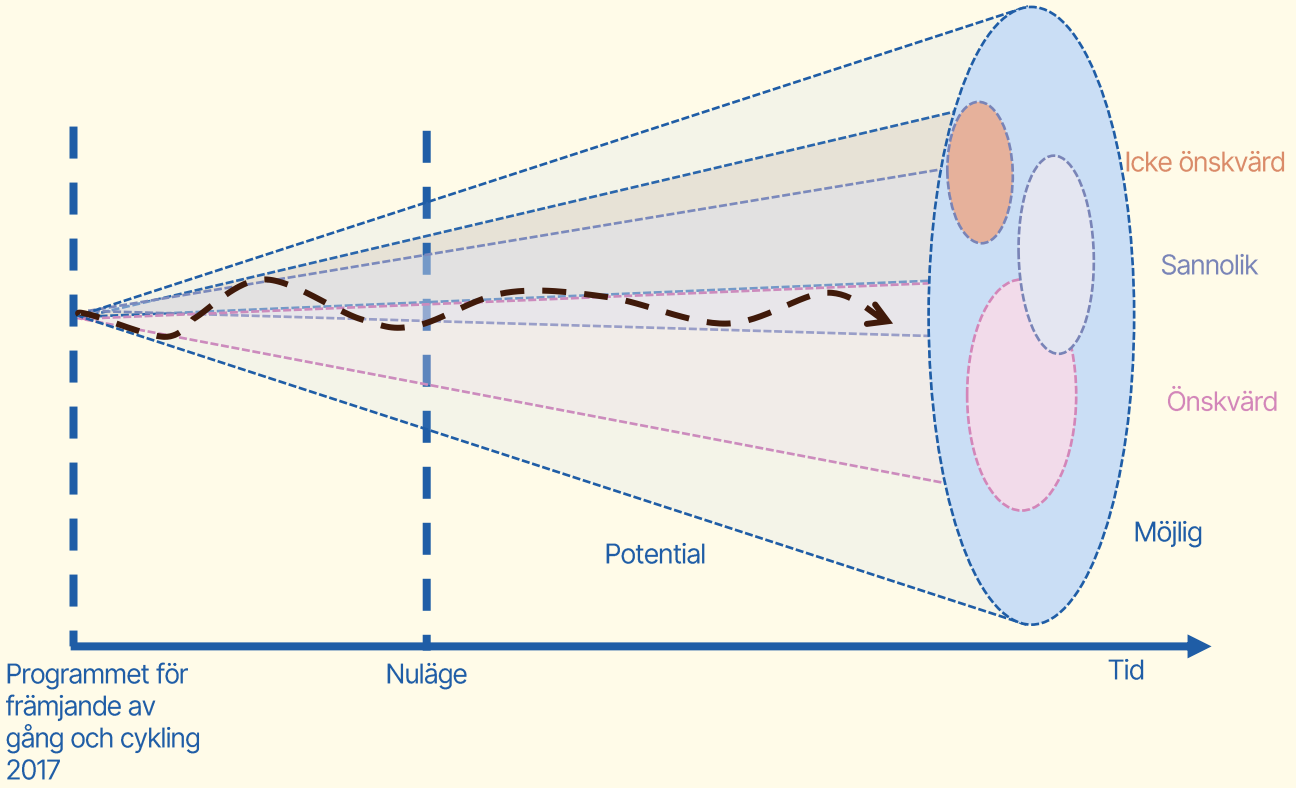
Framtiden för gång och cykling i Kyrkslätt

Bilden illustrerar möjliga utvecklingsvägar från nuläget och framåt. Modellen visar hur olika möjliga framtider öppnar sig som en kon över tid. Den till en början begränsade potentialen vidgas successivt när alternativa utvecklingsvägar uppstår.

Inom konen finns fyra zoner:

- **Sannolik** beskriver de framtider som har störst sannolikhet att förverkligas. En sådan framtidsbild antas förverkligas om nuvarande arbetssätt och verksamhetsmodeller fortsätter (så kallad Business as Usual, BAU). Både den önskvärda och den icke önskvärda framtiden har beröringspunkter med den sannolika framtiden.
- **Önskvärd** representerar den vision som detta arbete eftersträvar. Den fungerar som riktmärke och målbild, men kräver aktiva insatser för att kunna uppnås.
- **Möjlig** beskriver de realistiska framtider som kan förverkligas utifrån dagens kunskap.
- **Icke önskvärd** framtid omfattar möjliga utvecklingsförlopp och konsekvenser som utvecklas i en negativ riktning.

Utvecklingen sker oftast gradvis, och en enskild åtgärd förändrar sällan utvecklingens riktning på ett genomgripande sätt. Genom att under årens lopp säkerställa att kommunen fortsätter att utvecklas i linje med den önskvärda framtidsbilden stärks samtidigt resiliensen och förmågan att anpassa sig till förändringar.



Förändringsfaktorer på vägen mot målen

Många olika förändringsfenomen och trender påverkar framtiden samtidigt. Vissa är globala och andra lokala. Alla kan inte påverkas inom ramen för detta arbete eller ens genom de styrmedel som står till kommunens förfogande. Däremot kan deras konsekvenser förstärkas eller motverkas. Målet är att identifiera centrala fenomen, förstå hur de påverkar förutsättningarna för gång och cykling samt styra åtgärderna så att utvecklingen stöder den önskade framtidsbilden.

Programmet för främjande av gång och cykling utgår således från en framtidsbild som bygger på de mål som har definierats i programmet. Nedan identifieras fenomen som kan leda till den sannolika framtiden, det vill säga det som sker om utvecklingen inte styrs i enlighet med målen. Samtidigt beskrivs hur den önskvärda framtiden kan se ut, för att ge riktning åt det fortsatta arbetet.

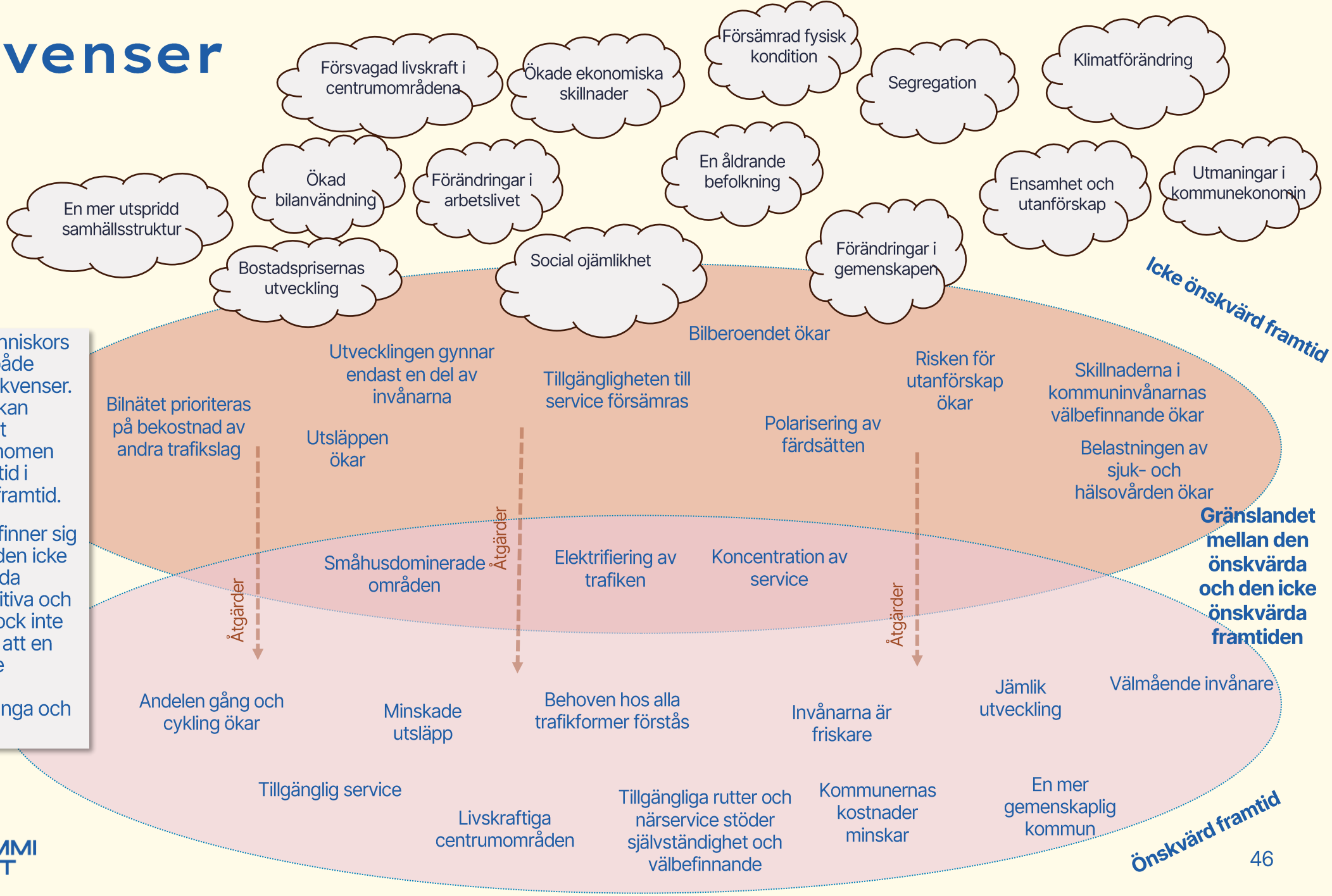
Förändringsfaktorerna har olika konsekvenser. Vissa innebär utmaningar, medan andra stöder utvecklingen. Till exempel förändrar elektrifieringen av trafiken, en åldrande befolkning och förändringar i arbetslivet förutsättningarna för hur människor rör sig i vardagen. Det viktigaste är att identifiera hur dessa förändringsfaktorer kan omvandlas till möjligheter på vägen mot en levande, promenadvänlig och tillgänglig kommun.



Konsekvenser

Olika fenomen påverkar människors sätt att röra sig och kan få både positiva och negativa konsekvenser. Med hjälp av olika åtgärder kan utvecklingen påverkas så att konsekvenserna av olika fenomen styrs mot en önskvärd framtid i stället för en icke önskvärd framtid.

Vissa utvecklingsförlopp befinner sig också i gränslandet mellan den icke önskvärda och den önskvärda framtiden och har både positiva och negativa effekter. Det går dock inte alltid att med säkerhet säga att en viss åtgärd leder till önskade resultat, eftersom orsakssambanden ofta är långa och komplexa.



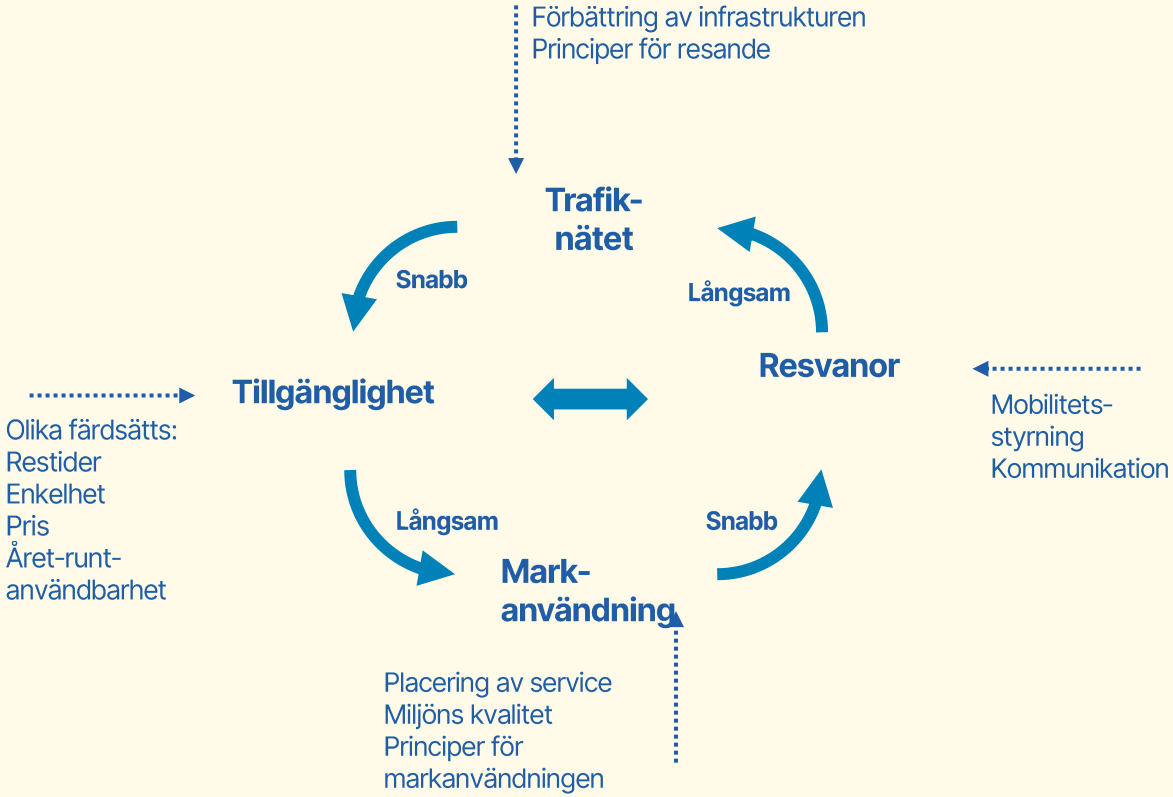
Hur uppnås visionen?

En feedbackloop, eller återkopplingsslinga, är en mekanism där man granskar hur genomförda åtgärder påverkar framtida beslut, verksamhetsmiljön och människors beteende, och hur dessa effekter i sin tur styr de följande utvecklingsstegen. Det handlar med andra ord om en kontinuerlig växelverkan mellan åtgärder, användarupplevelser och observerade effekter.

När förhållandena för gång och cykling förbättras börjar till exempel allt fler använda dessa färdsätt. Den ökade användningen stärker i sin tur den politiska och samhälleliga viljan att fortsätta investera i hållbara färdsätt. Denna positiva återkopplingsslinga påskyndar utvecklingen och gör den önskvärda framtiden mer sannolik.

Återkopplingsslingan kan dock också vara negativ. Om åtgärderna blir otillräckliga eller om effekterna inte följs upp kan användarnas förtroende och vilja att delta försvagas, vilket bromsar programmets genomförande. Därför är det viktigt att programmet innehåller mekanismer för att fortlöpande samla in och utnyttja respons, data och användarupplevelser.





Trafiknätet, resbeteendet, markanvändningen och tillgängligheten bildar en kontinuerlig växelverkansprocess. De åtgärder som genomförs påverkar människors beteende och miljön. Dessa styr i sin tur framtida beslut.

Åtgärdshelheter

Det åtgärdsprogram som har utarbetats utifrån framtidsanalysen och arbetets mål bygger på tre åtgärdshelheter. Dessa helheter styr utvecklingsarbetet och strukturerar de åtgärder som stärker förutsättningarna för gång och cykling både i den byggda miljön och i människors vardagliga val. Programmet beaktar också genomförandet, samarbetet och formerna för kontinuerlig utveckling, så att åtgärderna kan bli permanenta arbetssätt.

Åtgärderna har valts utifrån deras bedömda effekt, genomförbarhet och kostnadseffektivitet. I det rådande ekonomiska läget betonas lösningar som ger största möjliga nytta med de resurser som står till förfogande. Samtidigt lyfter programmet fram innovativa, sektorsövergripande och gemenskapsfrämjande arbetssätt som stöder en långsiktig förändring mot en rörelsekultur där gång och cykling har en stark ställning.

I programmet har man identifierat olika effektkedjor mellan åtgärderna som beskriver hur enskilda åtgärder tillsammans skapar förutsättningar för en hållbar förändring. Med hjälp av dessa kan man tydliggöra vägen mot de långsiktiga målen och säkerställa att åtgärderna stöder varandra och bildar en sammanhängande och strategiskt konsekvent helhet.

I bilagan presenteras exempel på preciseringar av åtgärderna som kommunen antingen kan införa som sådana eller vidare precisera efter att programmet har färdigställts, när arbetet går vidare till genomförande och uppföljning. Varje åtgärd kräver resurser av kommunen, vilket innebär att kommunen årligen behöver fatta beslut om vilka åtgärder som ska prioriteras och hur de ska genomföras.

Resurser och samarbete

Genomförandet av programmet kräver tids- och ekonomiska resurser samt samarbete.

Förhållanden och miljö

Tät markanvändning och säkerställd närservice skapar förutsättningar för gång och cykling. Högklassiga lösningar för gång och cykling i infrastrukturen säkerställer trygga och smidiga förbindelser.

Resvanor och rörelsekultur

Invånarna uppmuntras att välja gång eller cykling när det är möjligt. Kampanjer, ökad kunskap och ett positivt samhällsklimat spelar en viktig roll, och särskilt betydelsefull är trafikfostran för barn och unga.

Resurser och samarbete

Effektivitet

Helheten kring resurser och samarbete utgör ryggraden i arbetet med att främja gång och cykling. Genom ett tydligt ansvar, permanent basfinansiering och systematisk uppföljning blir målen en etablerad del av kommunens ledning och beslutsfattande. När gång och cykling integreras i den ordinarie verksamheten blir de inte separata frågor, utan en naturlig del av samhället och av den långsiktiga utvecklingen av samhällsstrukturen och trafiksystemet.

När bostäder, arbetsplatser och service placeras tätt inom samhällsstrukturen stärks gångens och cyklingens ställning, eftersom de då bättre kan konkurrera med bilens bekvämlighet när det gäller restid och smidighet. Ju fler invånare som har service nära till hands, desto fler har verkliga möjligheter att välja gång eller cykling.

Gemensamma verksamhetsmodeller, utbildning och ett öppet samtalsklimat bidrar till att bygga en mångsidig kultur för gång och cykling som grundar sig på samarbete. Alla berörda parter behöver ta främjandet av gång och cykling på allvar och förbinda sig till programmets mål för att gångens och cyklingens behov verkligen ska beaktas. I annat fall riskerar gång och cykling att hamna i en sekundär roll. Försök och pilotprojekt är ett sätt att snabbt få belägg för nyttan av åtgärder som främjar gång och cykling.

Programmets genomslag är i hög grad beroende av resurserna. Om det saknas personalresurser eller ekonomiska resurser för att driva frågorna framåt blir resultaten också begränsade. Därför är det viktigt att säkerställa tillräckliga resurser och att ha tilltro till den nytta som investeringarna ger.

Var börjar arbetet

För att inleda arbetet utses en samordnare för gång och cykling och en sektorsövergripande arbetsgrupp under kommunens ledning tillsätts. Arbetsgruppen börjar systematiskt genomföra åtgärdsprogrammet för främjande av gång och cykling med hjälp av ett årshjul. Samordnarens uppgift är att få arbetet i gång, främja genomförandet av åtgärderna samt föra dialog både inom och utanför kommunen för att stärka samarbetet. Samordnarens uppgift är dock inte att ensam genomföra hela programmet, utan att säkerställa att olika sektorer aktivt genomför det.

Resurser och samarbete

ÅTGÄRDSHELHET	ANSVARIG INSTANS
1. Samordning av arbetet för att främja gång och cykling samt anvisning av resurser ***Mål:*** *Hållbart resande förutsätter ökade resurser i kommunen för att uppnå gemensamma mål samt ett konsekvent genomförande inom alla sektorer. En gemensam samordnarresurs för olika sektorer, en sektorsövergripande arbetsgrupp samt ett driftsekonomianslag för genomförandet av mindre åtgärder i programmet är förutsättningar för att kunna genomföra många av programmets uppgifter, införa programmet i organisationen samt säkerställa fungerande kommunikation och samarbete både inom och utanför kommunen. Kommunens olika sektorer behöver, utöver det ordinarie arbetet, reservera och anvisa ytterligare resurser för att främja gång och cykling. Många av programmets åtgärder förutsätter att denna åtgärd genomförs i sin helhet.*	Gemensamma tjänster Kommunutvecklings-sektorn Bildningssektorn
2. Öka förståelsen, kompetensen och engagemanget bland personal och förtroendevalda ***Mål:*** *Personalen förstår betydelsen av att främja gång och cykling samt sina egna möjligheter att påverka utvecklingen. Personalen och de förtroendevalda är engagerade i målen för gång och cykling. Med stöd av samordnaren och den sektorsövergripande arbetsgruppen kan programmet för främjande av gång och cykling samt dess genomförande presenteras för förtroendevalda, ledningsgrupper och personal. Samtidigt kan kompetensen stärkas, särskilt hos de personalgrupper som har en central roll för att målen ska uppnås. En kompetent personal som förstår åtgärdernas effekter och samband är också en förutsättning för att bygga en verksamhetskultur i kommunen som främjar gång och cykling.*	Gemensamma tjänster Kommunutvecklings-sektorn Bildningssektorn
3. Integrering av gång och cykeltrafik i planeringen av markanvändningen och servicenäten ***Mål:*** *För att gång och cykling ska bli mer attraktiva behöver människor ha en anledning att välja dessa färdsätt. En tätare och mer mångsidig markanvändning samt ett mer heltäckande servicenät än i dag gör det möjligt att göra vardagens resor till fots och med cykel. För att stärka gång- och cykeltrafikens ställning behöver de beaktas konsekvent i alla skeden av planeringen och genomförandet av markanvändningen. När service, bostäder och arbetsplatser placeras inom gångområden och i anslutning till målnätet för cykeltrafiken blir gång och cykling mer attraktiva alternativ. Konsekvenserna av olika markanvändningslösningar för gång- och cykeltrafiken behöver bedömas noggrant.*	Kommunutvecklings-sektorn
4. Stärka försökskulturen ***Mål:*** *Utvecklingsarbetets trovärdighet och genomslag bygger på synliga resultat. Snabba försök och konkreta åtgärder bidrar till att synliggöra målbilden och skapar en positiv utveckling redan i ett tidigt skede. Försöken ger värdefulla erfarenheter, och vid behov vidtas korrigerande åtgärder. Försök kan föreslås och genomföras av såväl invånare som kommunens verksamheter och olika intressentgrupper. Försöken behöver inte vara omfattande, utan kan också vara småskaliga, förutsatt att de följs upp så att deras effekter kan utvärderas.*	Kommunutvecklings-sektorn Gemensamma tjänster Bildningssektorn

Förhållanden och miljö

Effektivitet

Infrastrukturen för gång och cykeltrafik är en central förutsättning för att ge invånarna möjlighet att gå och cykla samt för att underlätta självständig rörlighet för barn, unga och äldre. Om infrastrukturen håller låg kvalitet kan den samtidigt utgöra ett hinder för att röra sig. Planeringsanvisningarna beaktar personer i en mer utsatt ställning i trafikmiljön, vilket främjar jämlikhet och säkerhet oavsett individuella förutsättningar. Genom prioritering kan investeringar i gång- och cykelinfrastruktur riktas dit där behovet och potentialen är som störst.

Vid planeringen av gångområden spelar dessutom kommuncentrens livskraft, trivsel, attraktionskraft och en människonära miljö en viktig roll. Planering för gång handlar därför i stor utsträckning om annat än enbart trafikplanering. Valet av färdsätt påverkas inte bara av permanenta infrastrukturlösningar utan också av tillfälliga eller säsongsbundna arrangemang och situationer, såsom vinterunderhållets kvalitet och hur väl trafikarrangemangen fungerar vid tillfälliga arbeten och evenemang. Även i dessa situationer drabbar riskerna ofta särskilt barn, unga, äldre samt personer med nedsatt rörelse- eller funktionsförmåga. Genom god planering, tydliga anvisningar och effektiv tillsyn kan riskerna ändå hanteras och förhållandena hållas fungerande även i utmanande situationer.

Kollektivtrafiken är ett centralt färdsätt både inom kommunen och för resor utanför kommunen. Hur lätt det är att nå kollektivtrafiken till fots eller med cykel påverkar direkt dess attraktionskraft. Högklassig cykelparkering och tillgängliga förbindelser till hållplatser och stationer är viktiga både för buss- och tågtrafiken, eftersom en stor del av kollektivtrafikresorna innehåller en gång- eller cykelsträcka.

Resurser

Att bygga och underhålla den infrastruktur som krävs för goda förhållanden och en fungerande miljö är kostsamt och kräver betydande personalinsatser. Mängden tillgängliga resurser kan sällan ökas avsevärt. Därför behöver kommunen prioritera användningen av resurserna på ett effektivt sätt, men samtidigt också förbereda sig på ett behov av ytterligare resurser. En budget som öronmärks för investeringar i gång- och cykelinfrastruktur (till exempel 500 000-1 000 000 euro per år) gör det möjligt att genomföra investeringar utifrån gångens och cykeltrafikens behov och inte enbart som en del av sanerings- eller ombyggnadsprojekt. Även när det gäller underhållet av gång- och cykelinfrastrukturen är en omfördelning av befintliga resurser till åtgärder som stöder gång och cykling den mest effektiva lösningen. Samtidigt ger separat tilläggsfinansiering (till exempel 50 000-70 000 euro per år) möjligheter att exempelvis höja kvalitetsnivån på vinterunderhållet av de viktigaste huvudrutterna eller genomföra olika försöksprojekt. Tillräckliga personalresurser behöver också avsättas för planering, byggande, underhåll samt styrning och tillsyn, så att arbetet kan bedrivas på ett ändamålsenligt sätt utan att personalen belastas oskäligt. Detta är också en förutsättning för att programmet ska kunna genomföras effektivt.

Var börjar arbetet

Det viktigaste när det gäller investeringar är att identifiera de centrala utvecklingsobjekten och att systematiskt och målmedvetet främja deras planering och genomförande. I detta arbete har en preliminär prioriteringsmodell tagits fram som gör det möjligt att identifiera projektdelar som ryms inom kommunens budget och att främja deras genomförande. Att driva större investeringsprojekt framåt är en långsam och arbetskrävande process. Därför är det samtidigt viktigt att främja mindre åtgärder, såsom vägvisning, sänkta hastighetsbegränsningar samt utveckling av cykelparkeringar och hållplatser.

Förhållanden och miljö

ÅTGÄRDSHELHET	ANSVARIG INSTANS
5. Uppdatering av planeringsprinciperna för gång och cykeltrafik samt metoder för prioritering ***Mål:*** *Skapa förutsättningar för tydliga, högklassiga och trygga gång- och cykelrutter genom enhetliga genomförandesätt. Rutternas kvalitetsnivå höjs i första hand på de mest använda förbindelserna eller på de sträckor som ligger längst från den eftersträvade kvalitetsnivån, för att uppnå största möjliga nytta. I planeringsanvisningarna utnyttjas nationella anvisningar, och kvalitetskriterierna följs både vid planeringen av cykelnätet och gångområdena. Särskilda användargrupper samt aspekter som livskraft, trivsel och attraktionskraft beaktas.*	Kommunutveck-lingssektorn
6. Indelning av cykelvägarna i delprojekt och ett planmässigt genomförande ***Mål:*** *Skapa ett tryggt och välfungerande nät av cykelförbindelser som binder samman de viktigaste funktionerna i centrumområdena med bostadsområdena. Säkerställa att förbättringarna av infrastrukturen genomförs planmässigt, med tillräckliga resurser och på ett effektivt sätt. Åstadkomma långsiktiga och konkreta förbättringar av cykelmiljön som också gynnar dem som går till fots. I budgeten anvisas ett årligt anslag för investeringar i gång och cykeltrafik, vilket gör det möjligt att genomföra projekt som utgår från gångens och cykeltrafikens behov.*	Kommunutveck-lingssektorn
7. Systematisk förbättring av gångmiljöns tillgänglighet och attraktivitet ***Mål:*** *Skapa en enhetlig, högklassig och tydligt igenkännbar gångmiljö som stöder smidig, trygg och trivsam gång året runt. Genomföra olika åtgärder som bidrar till att skapa en trivsam, attraktiv och tillgänglig gångmiljö.*	Kommunutveck-lingssektorn

Förhållanden och miljö

ÅTGÄRDSHELHET	ANSVARIG INSTANS
8. Resursering av underhåll och utveckling av metoder ***Mål:*** *Säkerställa att infrastrukturen för gång och cykling förblir så trygg, välfungerande och attraktiv som möjligt även vid varierande väglag. Satsa på vinterunderhållet av de viktigaste rutterna (bland annat snöröjning, halkbekämpning och avlägsnande av is- och snöpackningar) samt på systematiskt underhåll och reparation av infrastrukturen.*	Kommunutveck-lingssektorn
9. Helhetsinriktad förbättring av tillfälliga trafikarrangemang ***Mål:*** *Säkerställa kvaliteten, tillgängligheten och en tillräcklig trafikstyrning för de gång- och cykelförbindelser som ordnas under tillfälliga trafikarrangemang. Tillfälliga trafikarrangemang är ofta kortvariga, men deras påverkan, särskilt på tillgängligheten och den upplevda tryggheten för barn, äldre och andra trafikantgrupper, kan vara betydande. Genom anvisningar, tillståndspraxis, tillsyn samt bonus- och sanktionssystem kan genomförandet styras mot de uppställda målen.*	Kommunutveck-lingssektorn
10. Säkerställa smidiga och trygga resekedjor till viktiga destinationer ***Mål:*** *Möjliggöra hållbara resekedjor samt säkerställa att fotgängare och cyklister kan röra sig smidigt och tryggt, särskilt vid kollektivtrafikens knutpunkter och i anslutning till viktiga servicepunkter. Viktiga åtgärder är att utveckla cykelparkeringen och skapa smidiga förbindelser till kollektivtrafiken (bland annat tillgängliga och trygga förbindelser till hållplatserna).*	Kommunutveck-lingssektorn

Resvanor och rörelsekultur

Effektivitet

Åtgärdshelheten för resvanor och rörelsekultur stöder en bestående förändring av valet av färdsätt genom att kombinera kommunikation, delaktighet och vardagliga rutiner med utvecklingen av infrastrukturen för gång och cykling. Helheten gör det lättare att välja gång och cykling i vardagen genom att fokusera på olika livsskeden och livsförändringar. Barn och unga uppmuntras att välja hållbara färdsätt genom sektorsövergripande samarbete. Att skapa en rörelsekultur som bygger på gång och cykling är en långsam process där förändringar i trafik- och rörelsemiljön spelar den viktigaste rollen. Det viktigaste steget är därför att få infrastrukturen och dess underhåll i skick, så att tröskeln att välja gång eller cykling redan från början är låg. Då blir kommunikativa, vägledande och uppmuntrande åtgärder betydligt mer effektiva.

Åtgärdshelheten syftar till att inspirera människor i alla åldersgrupper att gå eller cykla på sina resor, men i enlighet med programmets mål riktas åtgärderna särskilt till barn och unga. Här spelar inte bara kommunens olika sektorer en viktig roll, utan även föreningar och organisationer som möter barn och unga bland annat genom hobbyverksamhet. En lika viktig roll har barnens vårdnadshavare, som i hög grad påverkar barns val av färdsätt, inte minst genom sitt eget exempel. Även arbetsgivare kan uppmuntra sina anställda att gå eller cykla till arbetet, vilket enligt forskning har positiva effekter på både ork och sjukfrånvaro.

Till rörelsekulturen hör också utvecklingen av cykelturismen. Genom den vill man locka cykelturister från Finland och utlandet att uppleva Kyrkslätts natur och intressanta besöksmål. Det bidrar till att stärka kommunens livskraft och image.

Resurser

Resurser behövs i synnerhet för att genomföra de kommunikativa åtgärderna, men omfattningen av de föreslagna åtgärderna kan också anpassas efter resurstillgången. De bästa möjligheterna att nå resultat skapas när den tidigare nämnda samordnaren får stöd av personal inom olika sektorer, men många åtgärder kan också genomföras i mindre skala. Det är ändå nyttigt att utse ansvarspersoner inom olika sektorer eller serviceområden som inom ramen för sina arbetsuppgifter kan främja gång och cykling. De kommunikativa åtgärderna medför i regel inga betydande kostnader, men när det gäller cykelturismen behöver man också reservera medel för förbättringar av infrastrukturen.

Var börjar arbetet

Att kommunicera om programmet efter att det har godkänts är den enklaste och mest naturliga utgångspunkten. Därefter blir det också lättare att genomföra olika kommunikativa åtgärder. Åtgärderna bör integreras i sektorernas övriga årliga verksamhet, så att de inte blir fristående och separata insatser utan en naturlig del av den ordinarie verksamheten. Åtgärderna inom denna helhet är också kopplade till genomförandet av de övriga åtgärdshelheterna. Därför är det viktigt att till exempel informera invånarna om genomförandet av infrastrukturåtgärder.

Resvanor och rörelsekultur

ÅTGÄRDSHELHET	ANSVARIG INSTANS
11. Främjande av en kultur för gång och cykling genom kommunikativa åtgärder ***Mål:*** *Främja en kultur för gång och cykling genom att öka medvetenheten om möjligheterna att gå och cykla, visa hur enkelt det är att välja dessa färdsätt samt konkretisera deras fördelar för invånarna.*	Gemensamma tjänster Bildningssektorn Kommun-utvecklingssektorn
12. Främjande av gång och cykeltrafik bland barn och unga genom sektorsövergripande samarbete ***Mål:*** *Uppmuntra och stödja barn och unga att välja gång och cykling som färdsätt i vardagen. Åtgärderna genomförs sektorsövergripande i samarbete mellan kommunens olika sektorer, lokala aktörer, barn och unga samt deras vårdnadshavare.*	Bildningssektorn Kommun-utvecklingssektorn Gemensamma tjänster
13. Stärka delaktigheten och samarbetet med företag och aktörer inom den tredje sektorn ***Mål:*** *Stärka samarbetet med företag, sammanslutningar och aktörer inom den tredje sektorn så att åtgärderna för att främja hållbart resande stöder gång och cykling i vardagen. Genom att ge olika aktörer möjlighet att delta i utvecklingsarbetet säkerställs att åtgärderna är användarorienterade, verkningsfulla och bidrar till kommunens attraktionskraft och livskraft.*	Kommun-utvecklingssektorn Bildningssektorn Gemensamma tjänster
14. Förbättra förutsättningarna för cykelturism ***Mål:*** *Utveckla rutter, nätverk och marknadsföring som lämpar sig för cykelturism för att göra cykelturismen till ett attraktivt alternativ både för besökare som kommer långväga ifrån och för dem som söker utflyktsmål i närområdet. Förbättrade förutsättningar för cykelturism ökar också rekreationsmöjligheterna för kommunens invånare.*	Kommun-utvecklings-nämnden Bildningssektorn

6. Uppföljning av främjandeprogrammet

Uppföljning av programmet

Uppföljningen av programmet för främjande av gång och cykling är en viktig del av arbetet för att säkerställa att programmet framskrider enligt plan. Genom uppföljningen kan man granska både hur de föreslagna åtgärderna genomförs och vilka effekter de har gett upphov till. Uppföljningen kan genomföras på många olika sätt, men den bör inte vara så omfattande att den i sig tar resurser från genomförandet av åtgärderna. Helst bygger uppföljningen på indikatorer som redan används inom kommunen i andra strategier och program. Det är viktigt att informera beslutsfattarna om de iakttagelser som framkommer i uppföljningsmaterialet samt att kommunicera resultaten offentligt på kommunens webbplats och i lokala medier.

På följande sida presenteras indikatorer som beskriver hur åtgärderna framskrider och vilken effekt de har.



Ramboll

Preliminärt förslag till uppföljningsindikatorer

Indikator	Mål	Källa	Uppföljningsintervall	Nuläge	Mål 2040
Färdsättsandel för gång och cykling i Kyrkslätt	1, 2, 3, 4, 5	HRT:s resvaneundersökning	Cirka fem år	Cykling 5 % Gång 28 %	Cykling 10 % (+100 %) Gång 32 % (+15 %)
Genomförande av målnätet	2, 3, 4, 5	Kommunens budget	Årligen	> 0 km	136 km, varav 66 km huvudrutter
Antal fotgängare och cyklister vid utvalda mätpunkter i genomsnitt under kvällens maxtimme	2, 3, 4, 5	Mätningar på utvalda platser	Vart 1–3 år, även regelbundna vinterräkningar	X cyklister/maxtimme X fotgängare/maxtimme	X cyklister/maxtimme (+30 %) X fotgängare/maxtimme (+10 %)
Nöjdhet med vinterunderhållet av gång- och cykelvägar	2, 3	Enkät till kommuninvånarna	Vart 1–3 år	-	Vitsordet stiger
Andelen barn och unga som går eller cyklar till skolan	3, 5	Välfärdsplanen för barn och unga, i fortsättningen den omfattande välfärdsplanen	Vart 1–3 år	-	Andelen ökar
Andel elever som bor högst en kilometer från en skola för årskurserna 1–6 (% av invånarantalet)	1, 5	Tjänsten Liiteri (MM)	Årligen	58,3 % (< 1 km)	64,1 % (+10 %)
Andel av befolkningen som bor högst en kilometer från en dagligvarubutik (% av invånarantalet)	1	Tjänsten Liiteri (MM)	Årligen	56,2 %	61,6 % (+10 %)
Antal fotgängare och cyklister som omkommer eller skadas allvarligt i trafikolyckor (glidande femårsmedelvärde)	2	Olycksstatistik	Årligen	5,8 personer/år	0 personer/år
Genomförda kommunikationsåtgärder om gång och cykling per år	4		Årligen	-	4 st./år
Växthusgasutsläpp från vägtrafiken (kt CO_2e)	1	Syke	Årligen	48,8 kt CO2e	44,1 kt CO_2e (–10 % resor, utan beaktande av effekterna av trafikens elektrifiering)