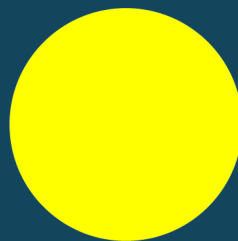


Jakobstadsregionens program för främjande av gång, cykling och hållbar mobilitet.

Slutrapport med bilagor



JAKOBSTADSREGIONEN
PIETARSAAREN SEUTU

Innehåll

1. Inledning	sida	5. Åtgärdsprogram	
1.1. Sammanfattning (SV / FI / EN)	4	5.1. Gemensamma åtgärder	40
1.2. Fördelar med hållbar mobilitet	7	5.2. Regionala spetsprojekt	46
1.3. Analys av nuläget	8	5.3. Kommunspecifika åtgärder	49
1.4. Arbetets gång och växelverkan	13		
2. Strategi för hållbar mobilitet i Jakobstadsregionen		6. Genomförande och uppföljning	
2.1. Vision och målsättningar	16	6.1. Organisering av arbetet	78
2.2. Riktlinjer för hållbar mobilitet	19	6.2. Uppföljning av programmet	79
3. Cykeltrafik			
3.1. Planens utgångsläge	24		
3.2. Mål för cykeltrafikens huvudnät	27	Bilagor	
4. Gångtrafik		A. Kommunspecifika infrastrukturåtgärder	
4.1. Principer för gångtrafik	32	B. Annat bakgrundsmaterial	
4.2. Promenadområden i regionen	36	1. Resultat från invånarenkäten	
		2. HEAT-analys	
		3. LIVCY-analys	
		4. Värdesegmentsanalys	
		5. Körhastighetsanalys	
		6. Spetsprojektens utsläppseffekter	



1. Inledning



1.1.

Sammanfattning svenska

Jakobstadsregionens program för gång, cykling och hållbar mobilitet

Jakobstadsregionen består av städerna Jakobstad och Nykarleby och kommunerna Kronoby, Larsmo och Pedersöre. Jakobstadsregionens program för främjande av gång, cykling och hållbar mobilitet fungerar som en gemensam strategi för regionens kommuner, där visionen är att senast 2040 göra mobiliteten i regionen socialt och ekologiskt hållbar. Programmet syftar till att öka investeringarna i hållbar mobilitet och att förbättra tillgängligheten till tjänster, bostäder och arbetsplatser i regionen med hållbara transportmedel. Med hjälp av dessa är målet att öka mängden gång- och cykelresor med 30 procent, att fördubbla antalet passagerare i kollektivtrafiken och att minska koldioxidutsläppen från trafiken med 75 procent.

För att stödja målen i arbetet utarbetades riktlinjer för hållbar mobilitet, med hjälp av vilka man riktar och styr arbetet för att främja hållbar mobilitet. Riktlinjerna fastställdes till:

- Samhällsstrukturen i regionen främjar invånarnas hälsa, välbefinnande och gemenskap
- Regionens trafiksystem är tillgängligt, säkert och lätt att använda året runt
- Ekonomiska resurser och personresurser för att främja hållbar mobilitet säkerställs
- Utvecklingen av trafiksystemet bygger på kunskapsbaserad ledning och effektivitet
- Främjandet av hållbar mobilitet är öppet, inkluderande och synligt

I arbetet skapades även ett målnät för cykeltrafiken och promenadområden som är viktiga med tanke på servicens tillgänglighet identifierades. Dessutom utarbetades ett åtgärdsprogram, där kommunernas gemensamma åtgärder och kommunspecifika åtgärder beskrevs. De gemensamma åtgärderna utgår från riktlinjerna för hållbar mobilitet, medan de kommunspecifika åtgärderna framför allt är konkreta åtgärder för att förbättra gång- eller cykelvägar.

Preliminära bedömningar av spetsåtgärderna har presenterats med tanke på deras genomförbarhet och kostnader samt utsläppseffekter, som utvärderades med Rambolls ZeroTransport-verktyg. För några av projekten gjordes visualiseringar på foton för att man bättre kan tolka situationen i förverkligandeskedet. Dessutom identifierades riskfyllda ställen med tanke på gång och cykling genom att utnyttja TomTom-data som baseras på fordonspositionering.

1.1.

Samman- fattning finska

Pietarsaaren seudun kävelyn, pyöräilyn ja kestävän liikkumisen ohjelma

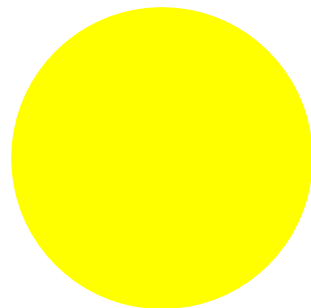
Pietarsaaren seutu muodostuu Pietarsaaren ja Uudenkaarlepyyn kaupungeista sekä Kruunupyyn, Luodon ja Pedersören kunnista. Nyt laadittu Pietarsaaren seudun kävelyn, pyöräilyn ja kestävän liikkumisen edistämishjelma toimii seudun kuntien yhteisenä strategiana, jonka visiona on tehdä liikkumisesta seudulla sosiaalisesti ja ekologisesti kestävä vuoteen 2040 mennessä. Ohjelmalla pyritään lisäämään kestävän liikkumisen investointeja sekä parantamaan seudun palveluiden, asuntojen ja työpaikkojen saavutettavuutta kestäville kulkutavoilla. Näiden avulla pyritään nostamaan kävelyn ja pyöräilyn matkamääriä 30 %, kaksinkertaistamaan joukkoliikenteen matkustajamäärä sekä vähentämään liikenteen hiilidioksidipäästöjä 75 %.

Tavoitteita tukemaan työssä laadittiin kestävän liikkumisen linjaukset, joiden avulla kestävän liikkumisen edistämistyötä suunnataan ja ohjataan. Linjauksiksi päätyivät:

- Seudun yhdyskuntarakenne edistää asukkaiden terveyttä, hyvinvointia ja yhteisöllisyyttä
- Seudun liikennejärjestelmä on esteetön, turvallinen ja helppokäyttöinen ympärivuotisesti
- Kestävän liikkumisen edistämisen taloudelliset ja henkilöresurssit varmistetaan
- Liikennejärjestelmän kehittäminen perustuu tiedolla johtamiseen ja vaikuttavuuteen
- Kestävän liikkumisen edistäminen on avointa, osallistavaa ja näkyvää

Työssä laadittiin myös pyöräliikenteen tavoiteverkko sekä palveluiden saavutettavuuden kannalta tärkeät kävelyalueet. Lisäksi laadittiin toimenpideohjelma, jossa kuvataan seudun kuntien yhteisiä toimenpiteitä sekä kuntakohtaisia toimenpiteitä. Yhteiset toimenpiteet pohjautuvat kestävän liikkumisen linjauksiin, kun kuntakohtaiset toimenpiteet ovat etenkin konkreettisia kävely- tai pyöräilyväylien parantamistoimia.

Kärkitoimenpiteistä on esitetty alustavat arviot niiden toteutettavuudesta ja kustannuksista sekä niiden myötä syntyvistä päästövaikutuksista, joita arvioitiin Rambollin ZeroTransport-työkalulla. Osasta hankkeista laadittiin valokuvien päälle laadittuja visualisointeja hahmottamaan paremmin tilannetta toteutustilanteessa. Lisäksi kävelyn ja pyöräilyn kannalta riskialttiita kohteita tunnistettiin hyödyntämällä ajoneuvojen paikannukseen perustuvaa TomTom-dataa.



1.1.

Samman- fattning engelska

Programme for Promoting Walking, Cycling, and Sustainable Mobility for the Region of Pietarsaari

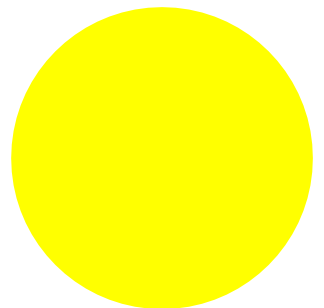
The Region of Pietarsaari consists of the cities of Pietarsaari (Jakobstad in Swedish) and Uusikaarlepyy (Nykarleby) and the municipalities of Kruunupyy (Kronoby), Luoto (Larsmo), and Pedersöre. The Programme for Promoting Walking, Cycling, and Sustainable Mobility is a collective strategy for the municipalities of the region that aims to make mobility socially and ecologically sustainable by 2040. The programme strives for investments in sustainable mobility infrastructure, and increasing the accessibility of the services, housing, and workplaces in the region by sustainable modes of transport. The goal is to increase the number of pedestrian and cycling trips by 30 %, to double the number of public transport trips, and to reduce the carbon dioxide emissions caused by traffic by 75 %.

Sustainable Mobility Policies were drafted to orientate and guide the promotion of sustainable mobility within the region. The Policies are:

- Urban structure advances the health, well-being, and community spirit of the inhabitants
- Transport system is accessible, safe, and easy to use all year round
- Financial and human resources to promote sustainable mobility are secured
- Development of the transport system is based on effectiveness and data-driven management
- Promoting sustainable mobility is open, participatory, and visible

The work also produced a target network for cycling and areas of walkability that are important regarding the accessibility of services. A programme of measures was likewise drafted that is divided into common measures for the whole region, and measures for each municipality respectively. The common measures are based on the Sustainable Mobility Policies, while the municipal measures are mostly concrete improvements of walking or cycling paths.

The top measures were studied in more detail concerning their feasibility, costs, and the impact on traffic emissions, which was evaluated using Ramboll's ZeroTransport tool. Some of the measures were visualized over photographs to better interpret the planned realization. Traffic safety risks for especially pedestrians or cyclists were recognized and analyzed using vehicle navigation data provided by TomTom.



1.2. Fördelar med hållbar mobilitet

Hållbar mobilitet är att:

- gå eller cykla när det är möjligt,
- använda kollektivtrafik för längre jobb- och affärsresor,
- välja el- och gasbilar eller samåka då det är nödvändigt att åka bil,
- välja mångsidiga, hälsofrämjande och klimatvänliga rörelsesätt.

År 2019 stod **växthusgasutsläppen** från inrikestrafiken för cirka 21 procent av Finlands utsläpp av växthusgaser och cirka 29 procent från energisektorn. Transporter står för den största andelen av utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn (cirka 40 %) och därför spelar transporters utsläppsminskning en betydande roll. Cirka 94 procent av transportens växthusgasutsläpp genereras av vägtrafiken. Det finns en betydande potential i trafiken att minska utsläppen.

Trafikutsläppen kan minskas genom att påverka

- trafikarbetet (minska personbilstrafiken),
- transportmedlens energieffektivitet (stödja fordon som använder mindre bränsle per fordonskilometer),
- drivkraften (stödja drivkrafter med låga utsläpp per kWh).

Denna plan fokuserar i första hand på åtgärder och medel som påverkar mobilitetsvalen i vardagen och främjar användningen av transportmedel som **minskar på personbilstrafiken**.

Att göra mer hållbara mobilitetsval har betydande fördelar för både samhället och individen. Att främja hållbar mobilitet ger till exempel följande **fördelar**:



Förmånlighet

Gång, cykling och kollektivtrafik är förmånliga transportmedel för både en själv och samhället. De främjar en jämlik mobilitet och likvärdiga möjligheter att röra sig, så länge förhållandena för mobiliteten är i skick.



Ekologi

Att gå och cykla sparar på miljön. Som föroreningsfria och ljudlösa färdmedel förbrukar de inte icke-förnybara naturtillgångar.



Hälsa

Gång, cykling och kollektivtrafik är enkla sätt att öka mängden vardagsmotion. De har positiv effekt på såväl individens livskvalitet, den offentliga hälsovården som arbetsgivaren.



Säkerhet

En säker rörelsemiljö som tar hänsyn till olika transportmedel är en förutsättning för att gång och cykling ska bli vanligare. Också bilister kan bättre beakta oskyddade fotgängare då gång- och cykeltrafiken är välplanerad.



1.3. Analys av nuläget

Största delen av **den ekonomiska regionens service** finns i Jakobstad; ca 45 procent av hela regionens serviceutbud finns i Jakobstads centrum. Hälso- och sjukvårdsservice finns i fem olika bostadskoncentrationer. Pendlingstrafiken från alla kommuner i regionen till Jakobstad är betydande. I synnerhet från Kronoby och Jakobstad pendlar man också till Karleby.

Trafikolyckor och människornas **orörlighet** orsakar betydande kostnader för samhället. Finansiering för underhåll av befintliga trafikleder, för nya trafikleder och för utbyggnad av kollektivtrafiken är investeringar som kan minska samhällskostnaderna.

Särskilt utanför livliga tätorter motiveras människor till hållbar mobilitet i form av rekreation och friluftsliv. Smidiga förbindelser mellan rekreationsmål och leder som stöder vardagsmobilitet uppmuntrar människor att röra sig mer hållbart också på andra resor i vardagen. I regionen finns olika slags rekreationsmöjligheter i form av **markerade vandringsleder** och **naturstigar**. **Cykelvägen EuroVelo 10** är också planerad att gå mot Karleby genom Nykarleby, Pedersöre, Jakobstad och Larsmo.

Regionens årliga samhällskostnader

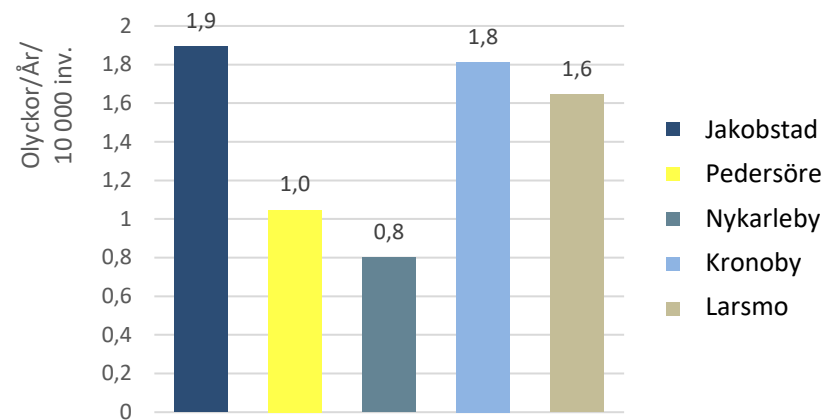
Olyckor

17 miljoner
euro [1]

Orörlighet

29–67
miljoner
euro [2]

Medeltal av årliga gång- och cykelolyckor i kommunerna per 10 000 invånare (2017–2021)



[1] Statistikcentralen, Trafikledsverket

[2] UKK-instituutti



1.3. Analys av nuläget



I och med främjandet av hållbar mobilitet önskar invånarna i Jakobstadsregionen en **säkrare** och **smidigare gång- och cykelmiljö** som underhålls **året om**.



Ett ökat utbud av kollektivtrafik även utanför rusningstid får mycket understöd.



Barnen är mest **nöjda** med alla transportmedel i nuläget.



Unga vuxna är mest ivriga att prova **bilar med alternativ drivkraft**.



Äldre personer är inte intresserade av alternativa drivkrafter, men de är mer intresserade av **elcykel** än yngre.



Regionens nöjdaste fotgängare och cyklister



Regionens hållbaraste rörelsevanor



Regionens mest missnöjda fotgängare och cyklister.



Regionens hållbaraste rörelsevanor



Representerar regionala medeltalet



Använder kollektivtrafik mer än andra



Regionens mest missnöjda fotgängare och cyklister.



Störst deltagande i enkäten



Regionens minst hållbara rörelsevanor

Vad betonades mer än i andra kommuner eller jämfört med hela regionen?



Effektivare vinterunderhåll



Behov av att separera gång- och cykeltrafik



Lugnande av trafiken



Ökning av tillgänglighet



Förbättrad smidighet för cykling



Förmånligare kollektivtrafik



Attitydförändring till mer hållbar rörlighet



Intresse att använda mobilapplikation



Säkrare gång- och cykelmiljö



Intresse att skaffa elcykel



Förbättrad smidighet för cykling



Effektivare vinterunderhåll



Förbättring av kollektivtrafikens utbud



Bättre dusch- och omklädningsrum i destinationen

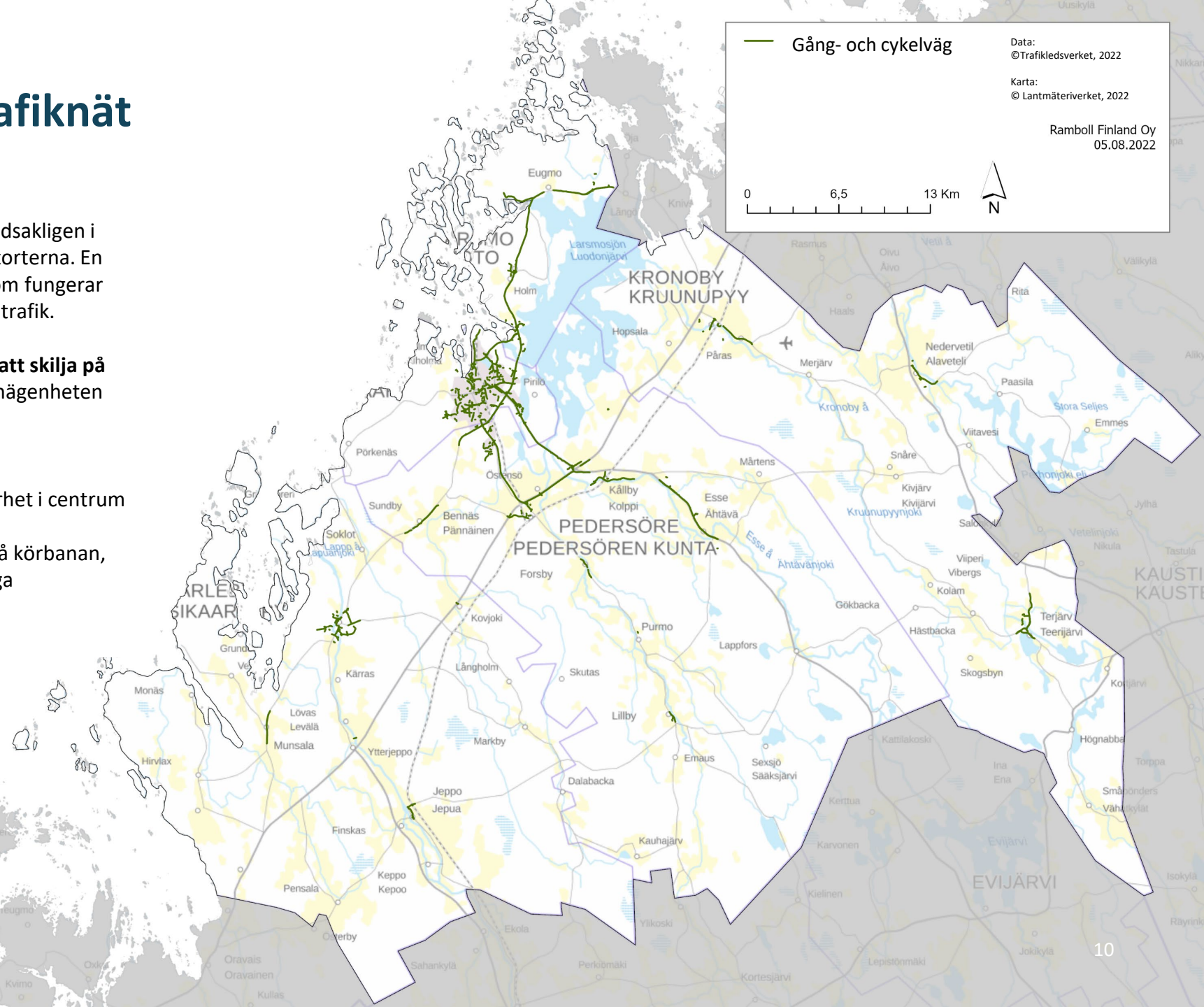


1.3. Gång- och cykeltrafiknät

Separata **gång- och cykelbanor** har byggts huvudsakligen i tätorter och delvis på landsvägsnätet mellan tätorterna. En typlösning är kombinerad gång- och cykelväg som fungerar bra i en öppen och obebyggd miljö med livlig biltrafik.

Särskilt i tätbebyggda områden finns ett **behov att skilja på gång- och cykeltrafik**, vilket minskar konfliktbenägenheten och förbättrar förhållandena för fotgängare.

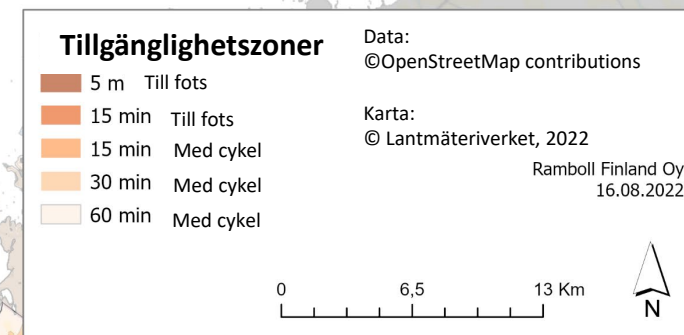
Enligt den nya vägtrafiklagen och uppdaterade planeringsanvisningar ska **cykeltrafiken** i synnerhet i centrum placeras starkare än nu som **del av den övriga fordonstrafiken**. Allt oftare är cyklistens plats på körbanan, så länge man samtidigt sköter om de nödvändiga **trafiklugnande åtgärderna**.



1.3. Tillgänglighet

Tillgänglighetszonerna från varje kommuns centrum återspeglar de områden i regionen där **gång och cykling** med tanke på restider är de **mest lockande alternativen**. Zonerna med samma färg på kartan beskriver de områden varifrån gång- eller cykelresan till kommunens centrum underskrider den angivna tiden. Exempelvis avser en fem minuters gångzon ett område inom vilket man kan gå till närmaste kommuncentrum på under fem minuter med normal hastighet. Cykelhastigheten i jämförelsen är ca 15 km/h.

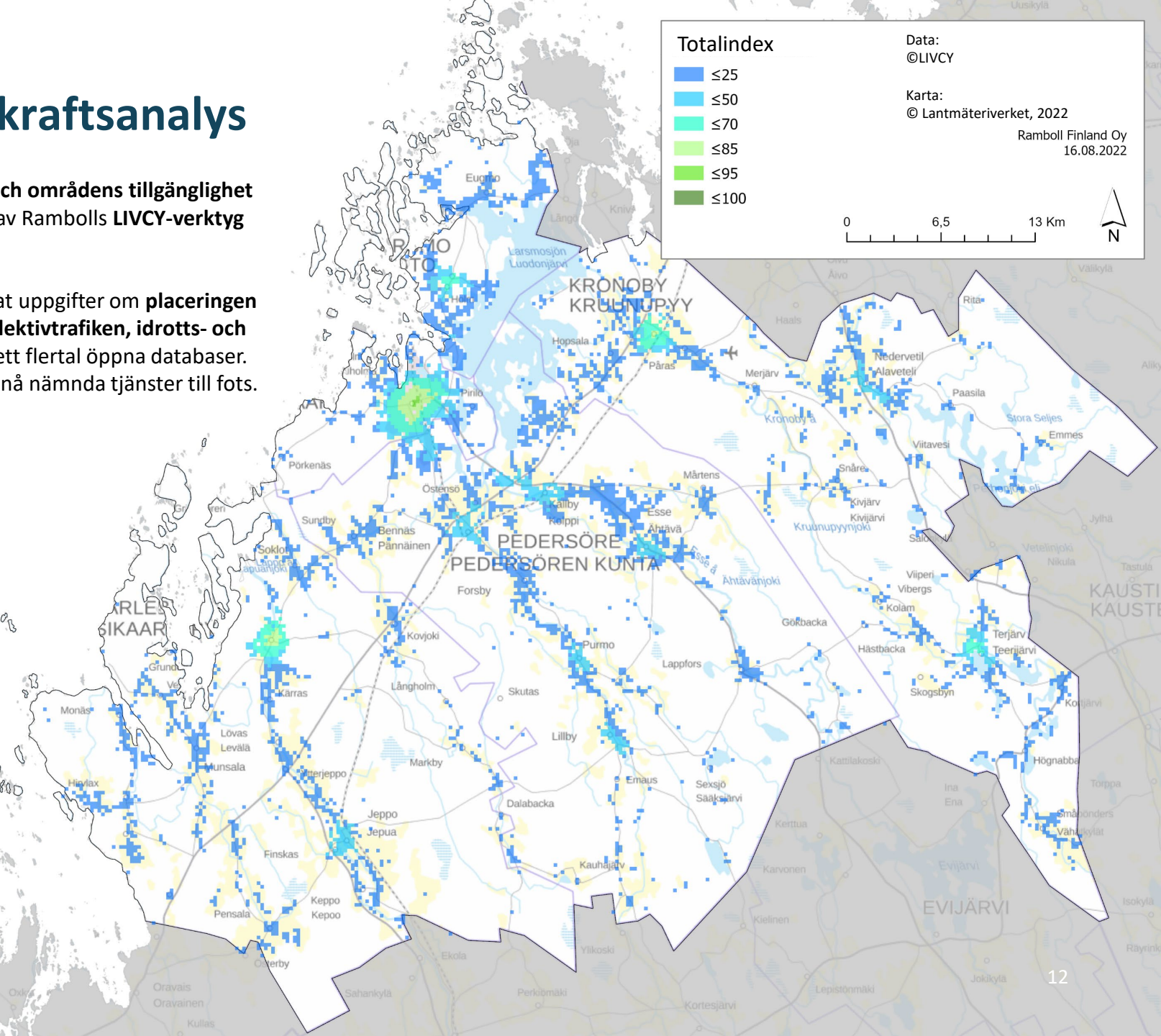
Tillgänglighetszonerna på under 15 minuter beskriver de samhällsstrukturella områden där utvecklingen av markanvändningen stöder **hållbara trafiklösningar**. Elcykel ökar tillgängligheten, eftersom de kan användas för att färdas längre sträckor med en jämnare och bekvämare hastighet. De minskar också hindereffekten som t.ex. backar, snö eller slask har.



1.3. LIVCY by Ramboll-livskraftsanalys

Betydelsen och mångsidigheten av olika slags service och områdens tillgänglighet till fots i Jakobstadsregionen har utvärderats med hjälp av Rambolls LIVCY-verktyg (bilaga 3).

Analysen baseras på ett geodatamaterial, där man samlat uppgifter om placeringen av kommersiell och offentlig service, hållplatser för kollektivtrafiken, idrotts- och motionstjänster, grönområden och kulturtjänster från ett flertal öppna databaser. De färgade rutorna beskriver invånarnas möjligheter att nå nämnda tjänster till fots.

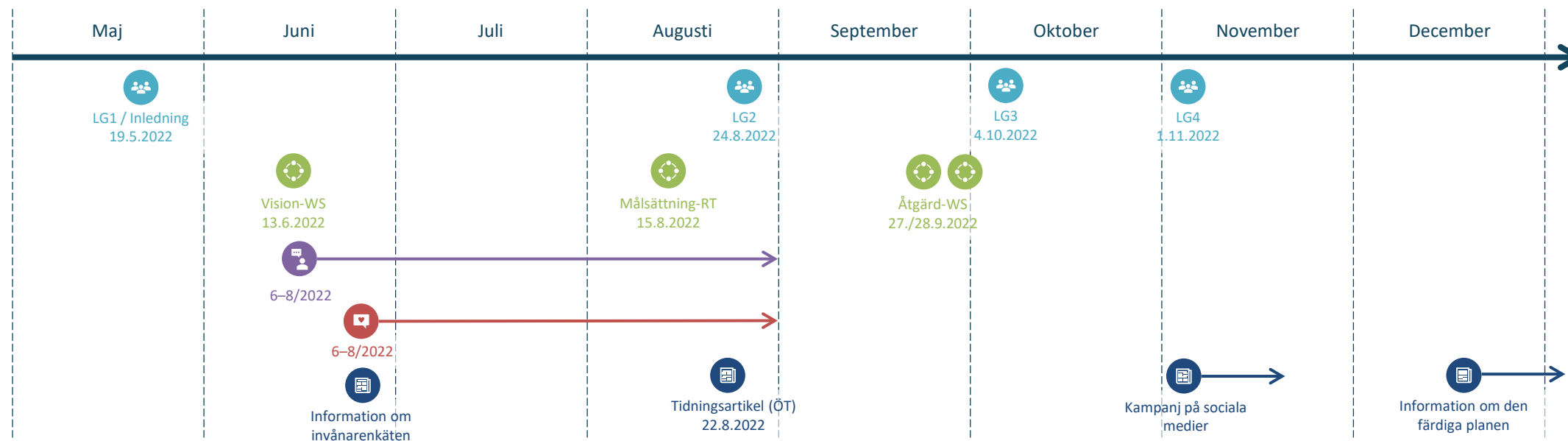


Indextal	Förklaring
0	Svag – tjänsterna går inte att nå till fots
25	Nöjaktig – nästan alla tjänster är på långt promenadavstånd (25 min) eller kan nås med cykel.
50	Måttlig – nästan alla tjänster finns på under 20 minuters promenadavstånd
70	Bra – nästan alla tjänster finns på under 15 minuters promenadavstånd
85	Utmärkt – nästan alla tjänster finns på under 10 minuters promenadavstånd
95	Toppen – nästan alla tjänster finns på under 5 minuters promenadavstånd

1.4. Arbetets gång och växelverkan 1/2

Arbetsprocessen har genomförts i mångsidigt samarbete med olika parter och intressentgrupper. Som en metod för intern kommunikation har ledningsgruppen träffats fyra gånger. Direkt delaktighet bestod av intervjuer med sakkunnigrepresentanter, en kartbaserad invånarenkät för regionens invånare och totalt tre workshoppar för tjänsteinnehavare, förtroendevalda och andra relevanta intressentgrupper. I samband med konsultarbetet hölls även ett rundabordssamtal för att kartlägga sakkunnigas synpunkter. Arbetet kommunicerades brett och mångsidigt i kommunernas och det regionala utvecklingsbolaget Concordias kanaler samt i artiklar i lokaltidningen.

-  Ledningsgruppens möte
-  Workshop och rundabordssamtal
-  Intervjuer med sakkunniga
-  Invånarenkät
-  Information



1.4. Arbetets gång och växelverkan 2/2



Ledningsgruppens möten

Under arbetets gång höll ledningsgruppen fyra möten. Till ledningsgruppen bjöd man utöver konsulten och den regionala koordinatoren även in representanter från alla regionens kommuner och från Concordia, Österbottens förbund, NTM-centralen i Södra Österbotten och Traficom.



Workshoppar och rundabordssamtal

Under arbetets gång ordnades tre online workshoppar för kommunernas tjänsteinnehavare och förtroendevalda samt för regionalt betydelsefulla aktörer.

- I visionsworkshopen (13.6.2022) identifierade man faktorer som påverkar hållbar mobilitet i regionen med hjälp av PESTE-verktyget, analyserade hållbar mobilitet med hjälp av en SWOT-analys och fastställde preliminära målsättningar för arbetet baserat på resultaten och tidigare linjedragningar och målsättningar.
- I åtgärdsworkshopparna (27–28.9.2022), rangordnade man åtgärdshelheterna som härleddes från riktlinjerna för arbetet och preciserade åtgärderna både ur kommunernas och regionens synvinklar med tanke på olika transportmedel.

Dessutom höll konsultens arbetsgrupp ett rundabordssamtal 15.8.2022, där visionsworkshoppens resultat vidareutvecklades till mål och riktlinjer för arbetet.



Intervjuer med sakkunnigrepresentanter

Nyckelpersoner från viktiga aktörer inom näringslivet (3 st) och kommundirektörerna intervjuades och man kartlade bland annat synpunkter om den hållbara mobilitetens nuläge och om hur den kunde främjas i regionen.



Invånarenkät

Invånarenkäten var öppen 9.6–31.8.2022 och 1 700 personer från regionen svarade. Avsikten med enkäten var att samla in invånarnas syn på hållbar mobilitet i allmänhet samt problem, utvecklingsbehov och förändringsfaktorer relaterade till olika transportformer. Resultaten från enkäten presenteras i bilaga B1.



Kommunikation

Man informerade om arbetets skeden två gånger. Första gången marknadsfördes den öppna invånarenkäten och andra gången den färdiga planen. Lokaltidningen Österbottens Tidning publicerade en artikel om arbetet 22.8.2022. Utöver dessa gjordes en kommunikationskampanj på sociala medier (fem inlägg), där man lyfte fram fördelar med hållbar mobilitet. Kampanjen genomfördes på Concordias sociala medier.

Ramboll fungerade som konsult för projektet och därifrån deltog Tapio Kinnunen (projektchef), Heli Backman, Darius Colin, Katri Einola, Sari Granqvist, Elisa Heimo, Kari Hillo, Tero Iikkanen, Valtteri Karttunen, Ville Kukkonen, Johan Matintupa, Bhavna Mishra, Matti Pönkänen, Juho Renvall, Erica Roselius, Eero Salminen, Sami Suninen, Johanna Tiilikainen, Hannakaisu Turunen och Mikko Uljas.





2. Strategi för hållbar mobilitet i Jakobstadsregionen



Vision och målsättningar

Mobiliteten i Jakobstadsregionen är socialt och ekologiskt hållbar år 2040.

VISION



30 %

30 % av alla trafikinvesteringar är investeringar i hållbar mobilitet



80 %

80 % av regionens service, bostäder och arbetsplatser kan nås med hållbara färdmedel



+30 %

Antalet gång- och cykelresor ökar med 30 %



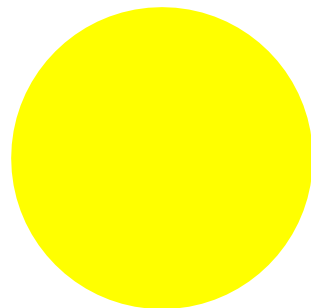
+100 %

Kollektivtrafikens passagerarantal fördubblas



-75 %

Trafikens koldioxidutsläpp minskar med 75 %



2.1. Vision och målsättningar

Visionen preciseras med följande fem mål, genom vilka hållbarheten i regionens mobilitet ska ökas till år 2040:

1. **30 % av alla trafikinvesteringar är investeringar i hållbar mobilitet**
2. **80 % av regionens service, bostäder och arbetsplatser kan nås med hållbara färdmedel**
3. **Trafikens koldioxidutsläpp minskar med 75 %**
4. **Antalet gång- och cykelresor ökar med 30 %**
5. **Kollektivtrafikens passagerarantal fördubblas**

Bakgrund och motiveringar till målsättningarna förklaras nedan.

Finansieringen för hållbar mobilitet utgör 30 procent av all trafikfinansiering

FN:s miljöprogram UNEP har rekommenderat att kommuner och stater använder 20 procent av sin trafikbudget för att finansiera gång- och cykelprojekt. När fler former av hållbar mobilitet beaktas, så som kollektivtrafik och elfordon, kan 30 procent vara en trovärdig andel. Andelen bidrar till att den sammanlagda färdsätsandelen för målen för cykling, gång och kollektivtrafik av samma storleksklass kan uppnås. Att fastställa trafikbudgeten är ofta utmanande på kommunal nivå, eftersom investeringsprogrammen ofta anvisar finansiering för projekt som också omfattar annat än rent trafikriktade

saneringsbehov. För att främja hållbar mobilitet är det bäst att överlag anvisa en separat finansiering för ändamålet. Finansieringen ska riktas till investeringar, driftsekonomi, upphandlingar och avtal. Finansiering kan stödjas med olika bidrag, men kommunerna måste också förbereda sig på en permanent självfinansieringsandel för att få till stånd förändringar.

80 procent av regionens service, bostäder och arbetsplatser kan nås med hållbara färdmedel

Trafik uppstår ur behovet att röra sig, vilket i sin tur riktas till service, bostäder, arbetsplatser och andra destinationer. Behovet kan minimeras genom att planera markanvändningen så att så många som möjligt av regionens invånare har största delen av servicen på gång- eller cykelavstånd från hemmet eller så att den kan nås med kollektivtrafik. Detta är inte möjligt överallt, men genom planläggning och planering av servicenätet bör man säkerställa förtätning av samhällsstrukturen och att den koncentreras kring befintliga trafikkorridorer för hållbar mobilitet.



2.1. Vision och mål

Trafikens koldioxidutsläpp minskar med 75 procent

Trafiken är en betydande utsläppskälla för växthusgaser och bidrar till att påskynda de globala klimatförändringarna. Trafikens utsläpp står för ungefär en femtedel av hela Finlands växthusgasutsläpp och cirka 94 procent av inrikestrafikens utsläpp uppstår i vägtrafiken. Över hälften av vägtrafikens utsläpp är utsläpp från personbilar. I Jakobstadsregionen utgör vägtrafikens utsläpp cirka 20 procent av alla växthusgasutsläpp i regionen, vilket är lika stort som hela landet. Hela landets mål är att minska koldioxidutsläppen från trafiken med 50 procent till 2030 och 100 procent till 2045, jämförelsenivån är utsläppssiffrorna för år 2005. I detta arbete har 2040 satts som målår och den nationella målkurvan används för trafikens utsläppsutveckling.

Antalet gång- och cykelresor ökar med 30 procent

Det nationella målet är att öka antalet resor till fots och med cykel med 30 procent fram till 2030 från situationen 2018, vilket ökar andelen gång och cykling tillsammans med cirka fem till åtta procentenheter från dagens 30 procent. Fördelningen av färd sätt i Jakobstadsregionen har inte utretts, men enligt en persontrafikundersökning är andelen för färd sätten gång och cykling 23 procent i Österbotten, vilket är något mindre än i hela landet. En ökning med 30

procent innebär en ökning med cirka sju procentenheter. Detta är ett naturligt mål med tanke på regionens struktur.

Kollektivtrafikens passagerarantal fördubblas

Jakobstadsregionen har inget heltäckande kollektivtrafiksystem, utan kollektivtrafiken baseras på NTM-centralens och kommunernas avtalstrafik, marknadsmässiga turer i synnerhet på riksväg 8, på järnvägstrafiken och den anropsstyrda kollektivtrafiken Vippari inom Jakobstad. Kollektivtrafikens andel av trafiken i hela Österbotten är cirka en procent. Kollektivtrafikens servicenivå är inte på något sätt konkurrenskraftig med personbilstrafiken och antalet invånare och arbetsplatser i området stöder inte en betydande ökning av kollektivtrafiken. En fördubbling av antalet passagerare är möjlig, men kräver betydande satsningar i synnerhet för att utveckla de mest betydande pendlingsförbindelserna mellan kommuncentrumen.



2.2. Riktlinjer för hållbar mobilitet

Målen indikerar den önskade framtidsbildens gränsvärden, som också kan mätas, men det är inte lika enkelt eller okomplicerat att mäta effekten av allt som främjar hållbar mobilitet eller hur effektivt arbetet för att främja mobiliteten är. Det betyder dock inte att det är onödigt. Målsättningen preciseras med riktlinjer för hållbar mobilitet, vilka styr arbetet för att främja hållbar mobilitet genom att ge en riktning och ett syfte, men avstår från att visa för exakta siffror.

Jakobstadsregionen har fem riktlinjer för hållbar mobilitet:

Samhällsstrukturen i regionen främjar invånarnas hälsa, välbefinnande och gemenskap

Regionens trafiksystem är tillgängligt, säkert och lätt att använda året runt

Ekonomiska resurser och personresurser för att främja hållbar mobilitet säkerställs

Utvecklingen av trafiksystemet bygger på kunskapsbaserad ledning och effektivitet

Främjandet av hållbar mobilitet är öppet, inkluderande och synligt

Riktlinjernas bakgrund och motivering har förklarats nedan.

Samhällsstrukturen i regionen främjar invånarnas hälsa, välbefinnande och gemenskap

Regionens kommuner ska främja sina invånares välbefinnande. En hållbar samhällsstruktur som främjar välbefinnande stöder aktiva färdmedel och ger alla trafikant- och åldersgrupper möjlighet att röra sig självständigt och få tillgång till service. Majoriteten av invånarna ska kunna nå grundläggande service i vardagen med hållbara transportmedel. En hållbar samhällsstruktur orsakar inga särskilda olägenheter för utomstående på grund av buller, vibrationer eller småpartikelutsläpp. Kommunernas samhällsstruktur får inte skapa strukturer som diskriminerar invånarna, även om de har funktionella eller fysiska begränsningar. Ett hållbart trafiksystem förebygger mobilitetsfattigdom och ökar invånarnas frihet att välja mellan flera rörelsesätt.



2.3. Riktlinjer för hållbar mobilitet

Regionens trafiksystem är tillgängligt, säkert och lätt att använda året runt

Ett tillgängligt trafiksystem gör det möjligt för alla slags människor att fungera i samhället. I en tillgänglig omgivning förbättras tillgängligheten till olika tjänster eller andra besöksmål genom att avskaffa sådant som kan göra det svårt för personer med funktionsnedsättning att fungera eller röra sig. Ett säkert trafiksystem orsakar inte rädsla eller en känsla av otrygghet och i ett säkert trafiksystem blir ingen dödad eller allvarligt skadad. Med användarvänlighet avses en miljö där det är smidigt, logiskt och okomplicerat att röra sig, i synnerhet hållbart, det är lätt att orientera sig och det krävs inte speciell expertis för att förstå trafiksystemet. Det ska vara möjligt att röra sig, inte bara på sommaren, utan också på vintern fast snö, is och andra säsongsbetonade väderförhållanden ibland kan orsaka svårigheter.

Ekonomiska resurser och personresurser för att främja hållbar mobilitet säkerställs

Förändring kommer inte av sig själv, utan man behöver målmedvetna insatser för att främja hållbar mobilitet. En förutsättning för ett systematiskt och långsiktigt främjandearbete är tillräckliga och bestående personalresurser, som också kan vara interkommunala. Personal behövs för att genomföra programmet och förbinda sig till det, för att åtgärderna årligen ska kunna planeras närmare och för att främja samarbete. Att årligen iaktta främjandet av hållbar mobilitet i budgetarbetet för kommunernas investerings- och driftsekonomi möjliggör att åtgärder genomförs smidigt och systematiskt. Resurser behövs också för att ansöka eventuella EU- eller statsbidrag.



2.3. Riktlinjer för hållbar mobilitet

Utvecklingen av trafiksystemet bygger på kunskapsbaserad ledning och effektivitet

Det lönar sig inte att bygga upp ett hållbart trafiksystem lite i taget, utan som en större helhet, som, då den genomförs, verkligen underlättar förhållandena för gång, cykling och andra hållbara färdssätt. Åtgärderna och ordningen för deras genomförande ska så långt som möjligt bygga på forskning och beprövade verksamhetsmodeller, på ett systematiskt och motiverat investeringsprogram samt på att få till stånd konkreta effekter och på att verifiera effekterna. Man ska inte heller glömma informationen och kontinuerlig attitydfostran, vars effekter inte är direkt synliga, men som bidrar till att skapa en atmosfär som främjar hållbar mobilitet.

Främjandet av hållbar mobilitet är öppet, inkluderande och synligt

Det lönar sig inte att främja omständigheterna för hållbar mobilitet i hemlighet eller i det tysta, utan man ska ständigt lyfta fram även små framgångar i arbetet. På så sätt får invånarna kontinuerligt positiva nyheter och arbetet får synlighet. Invånarna ska också inkluderas i olika slags projekt, oavsett om det gäller strategiska riktlinjer eller program, att bygga infrastruktur eller kommunikation. Invånarnas delaktighet ökar invånarnas engagemang och främjar en positiv verksamhetskultur. Hållbar mobilitet är inte bara kommunernas sak och den kan inte främjas ensam, utan det behövs samarbete mellan flera olika parter. Utöver kommunerna är de mest relevanta parterna regionens företag, föreningar, förtroende- och påverkansorgan samt myndigheter som NTM-centralen, landskapsförbundet och Trafikledsverket.



2.3. Från riktlinjer till åtgärder

Främjandet av hållbar mobilitet bygger i detta arbete särskilt på främjandet av gång- och cykeltrafiken samt på ett omfattande åtgärdsprogram, som beskriver gemensamma åtgärder för hela regionen och kommunspecifika spetsåtgärder. Med dessa åtgärder eftersträvar man visionen och målen och främjar genomförandet av riktlinjerna.

I programmet har man separat identifierat behovet att förbättra förhållandena för gång- och cykeltrafik och att öka deras roll i kommunerna i regionen. Därför diskuteras deras särdrag i kapitel [3. Cykeltrafik](#) och [4. Gång](#).

Med tanke på att främja cykeltrafiken är en av de viktigaste åtgärderna att identifiera huvudnätet för cykeltrafiken, vars olika rutter är hierarkiskt indelade i huvudrutter, regionrutter och lokala rutter. För hela regionens cykeltrafik är det ytterst viktigt att utveckla i synnerhet huvudrutterna. Principerna för planering av cykeltrafiken har beskrivits kort, men man tar ganska långt fasta på befintliga anvisningar.

Att främja gångtrafiken koncentreras å andra sidan till kommunernas tätaste centrum och på att utveckla näbarheten, tillgängligheten och säkerheten i närmiljön för olika slags service. Att gå – till skillnad från att cykla – är inte lika ruttorienterat och deras behov krockar ofta i vissa områden. I programmet har

man identifierat promenadområden, där vikten av att främja gångtrafiken och åtgärderna som kan vidtas beror på området. För att främja gångtrafiken är det viktigt att man i närheten av de viktigaste promenadområdena identifierar betydelsen av gångtrafiken och att man satsar på att utveckla omständigheterna.

I kapitel 5 presenteras [åtgärdsprogrammet](#) som beskriver gemensamma åtgärder, såsom verksamhetssätt, principer för prioritering och finansiering, och kommunspecifika åtgärder, såsom att förbättra vissa leder eller områden. Förbättringsåtgärderna utgår från de målinriktade nät och områden som presenteras i kapitel 3 och 4.





3. Cykeltrafik



3.1. Planens utgångsläge

Det övergripande målet med planen för cykeltrafiknätet är att svara på målet för tillväxt. Det innehållsmässiga målet med planeringen av nätet inom programmet för hållbar mobilitet är att fastställa målnivån för utvecklingen av huvudrutterna för cykeltrafik i regionen och deras utvecklingsgrunder och -principer i olika mobilitetsmiljöer.

Cykelvägnät har byggts i kommuner i decennier, men mycket starkt i enlighet med planeringsmodellen SCAFT (1968), som kom till oss från Sverige och föddes ur den trafiksäkerhetsdebatt som blev livlig i Norden kring 1960- och 1970-talet. Modellen betonar å ena sidan det starka behovet att separera gång- och cykeltrafik från biltrafik och å andra sidan kategorisk integration i samma utrymme. Eran för planering av lätt trafik har nått sitt slut – tyngdpunkten för fortsatt utveckling av cykeltrafiken borde ligga på att förbättra infrastrukturen för cykeltrafiken och på att förbättra kvaliteten på omständigheterna och att standardisera cykelmiljön.

Vägtrafiklagen 729/2018 medförde många förändringar för cykeltrafiken när den trädde i kraft 1.6.2020. Lagreformens centrala fokus och utgångsläge är att cykeln funktionsmässigt är närmare bilen än fotgängare. I fordonslagen är cykeln ett fordon och enligt vägtrafiklagen gäller fordonstrafikens regler för cyklister. Som fordonsförare är grundlösningen för cyklister att färdas på vägbanan, som en del av den övriga fordonstrafiken. Cykeltrafikarrangemangen är i första hand enkelriktade, såvida de inte är separat indikerade som dubbelriktade av en trafikskylt. Anvisningen för planering av cykeltrafik diskuterar planeringsprinciperna för cykelbanor och fokuserar på teknisk trafik- och körfältsplanering.

Cykeltrafiken bör planeras så att 1) den möjliggör aktiv mobilitet och minskar belastningen på miljön, 2) den möjliggör ett effektivt och hållbart transportsystem, 3) den önskade tillväxten av cykeltrafiken kan ske och systemet kan ta emot tillväxten på hållbart och säkert sätt och 4) en säker och trevlig fotgängarmiljö kan tryggas.



Cykeln är ett fordon.



3.1. Målen för planeringen av nätet

Högklassiga och logiska leder är en av de viktigaste och mest effektiva åtgärderna för att främja cykeltrafiken. Grunden för planering av fungerande cykelförhållanden är planeringen av ett cykelnät. Målet är att skapa förutsättningar för användning av cykel som vardagligt färdmedel och att förbättra gång- och cykeltrafikens ställning vid planeringen av gator och stadsrum. De viktigaste förutsättningarna för cykeltrafiken skapas redan tidigt i planläggningsskedet. Vid detalj- och gatuplaneringen kan det vara svårt att förbättra situationen om cykeltrafiken inte har beaktats i markanvändningsplanerna från början.

Målnätet för cykeltrafik beskriver och ordnar cykeltrafikens roll i olika delar av stadens väg- och gatunät och i förhållande till andra färdmedel. Den beskriver de centrala planeringsprinciperna för cykeltrafik i olika mobilitetsmiljöer och ger rekommendationer för målinriktade cykeltrafikarrangemang. Målnätet stöder planeringen av ledernas utvecklande och underhåll. Det är ett verktyg som säkerställer implementeringen av enhetliga och sömlöst sammankopplade arrangemang. Tidsspannet för målnätet sträcker sig vanligen till generalplanens målår. I bästa fall planeras och fasas uppbyggnaden av målnätet på ett sådant sätt att anslutnings- och kvalitetsnivåbrister kan förverkligas som en logisk del av den övriga stadsutvecklingen.

Varje adress i kommunerna borde som utgångspunkt vara tillgänglig med cykel. Det ska vara möjligt att på ett säkert och smidigt sätt nå alla destinationer i kommunerna, till exempel bostäder, skolor, arbetsplatser, daghem och annan service, med cykel. Målet är dock inte att bygga cykelvägar, utan att utveckla cykelförhållandena, förbättra trafiksäkerheten heltäckande samt samordna cykeltrafik och annan trafik i hela väg- och gatunätet. Alternativen är att anpassa cykeltrafiken till övrig trafik (t.ex. på en separat cykelbana) eller att anpassa övrig trafik till cykling (trafikdämpning).

Samma lagar gäller för såväl cykling som all annan trafik: det ska vara snabbt, lätt, smidigt och säkert jämfört med andra alternativ – då cyklar folk.



Nya vägtrafiklagen erbjuder mångsidigare verktyg än tidigare för cykeltrafiksarrangemang.



Näthierarki, dvs. funktionsklassificering

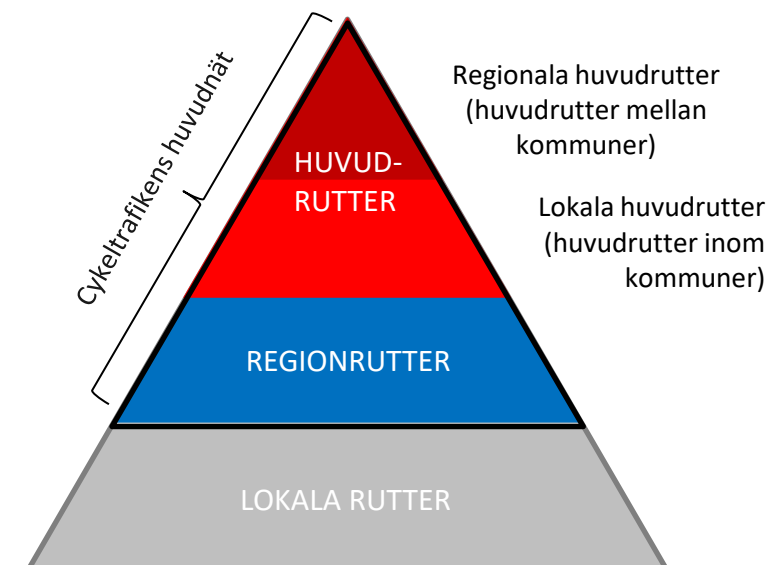
Cykeltrafiknätet omfattar alla leder som används av cyklister, vilket inkluderar gator och vägar, cykelvägar och vid behov parkkorridorer och motsvarande. Logik, kontinuitet, hastighet, tillgänglighet och säkerhet förverkligas bäst i ett hierarkiskt cykeltrafiknät.

Utgångspunkten för **näthierarkin** är markanvändningsobjekten och deras tillgänglighet. Vanligtvis beskrivs nyckelfunktioner med hjälp av stads-, region- och lokalcentrum. Cykelvägar klassificeras i följande funktionskategorier:

- **Huvudrutt** – i det centrala tillgänglighetsområdet för cykeltrafik, kopplar centrum till varandra, många användare, utformade för att vara snabba och direkta med hög kvalitetsstandard. Rekommenderat avstånd mellan huvudcykellederna i tätt bebyggt område är 0,5–1 km. I glesbygd eller områden byggda enligt fingermodellen kan det vara mer, t.ex. 2–3 km. De viktigaste delarna av huvudledningarna kan förverkligas som kvalitetskorridorer, som brukar kallas cykelbanor.
- **Regionrutt** – knyter samman ett lokalcentrum eller funktionsområde med ett stads- eller regioncentrum och regioncentrum med varandra. Kvalitetskraven på den regionala cykelvägen är också höga.
- **Lokal rutt** – alla andra gator och vägar, cykelvägar och vid behov parkkorridorer och motsvarande, som är förbindelser tillåtna för cykeltrafik.

Huvud- och regionrutterna bildar tillsammans ett huvudnät. Det rekommenderade avståndet för huvudcykelnätet i tättbebyggt område kan vara så mycket som 200–500 m. I glesare bebyggda områden kan det vara glesare, t.ex. 1–2 km. I detta arbete har särskilt principer och kvalitetsnivåerna för de regionala huvudledningarna undersökts.

Klassificeringen utnyttjas bl.a. för att definiera kvalitetsstandarder, synlighet och vägvisning vid rutter. Som sådan tar näthierarkin ännu inte ställning till cykeltrafikens arrangemang. Huvudrutten behöver inte nödvändigtvis alltid separat infrastruktur för cykeltrafik, utan förbindelsen kan under enligt vissa förutsättningar baseras på cykling på körbanan (blandtrafik, 2–1 gata).



Planeringsguide för cykeltrafik (Väyläviraston ohjeita 18/2020) på finska
https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo_2020-18_pyoraliikenteen_suunnittelu_web.pdf



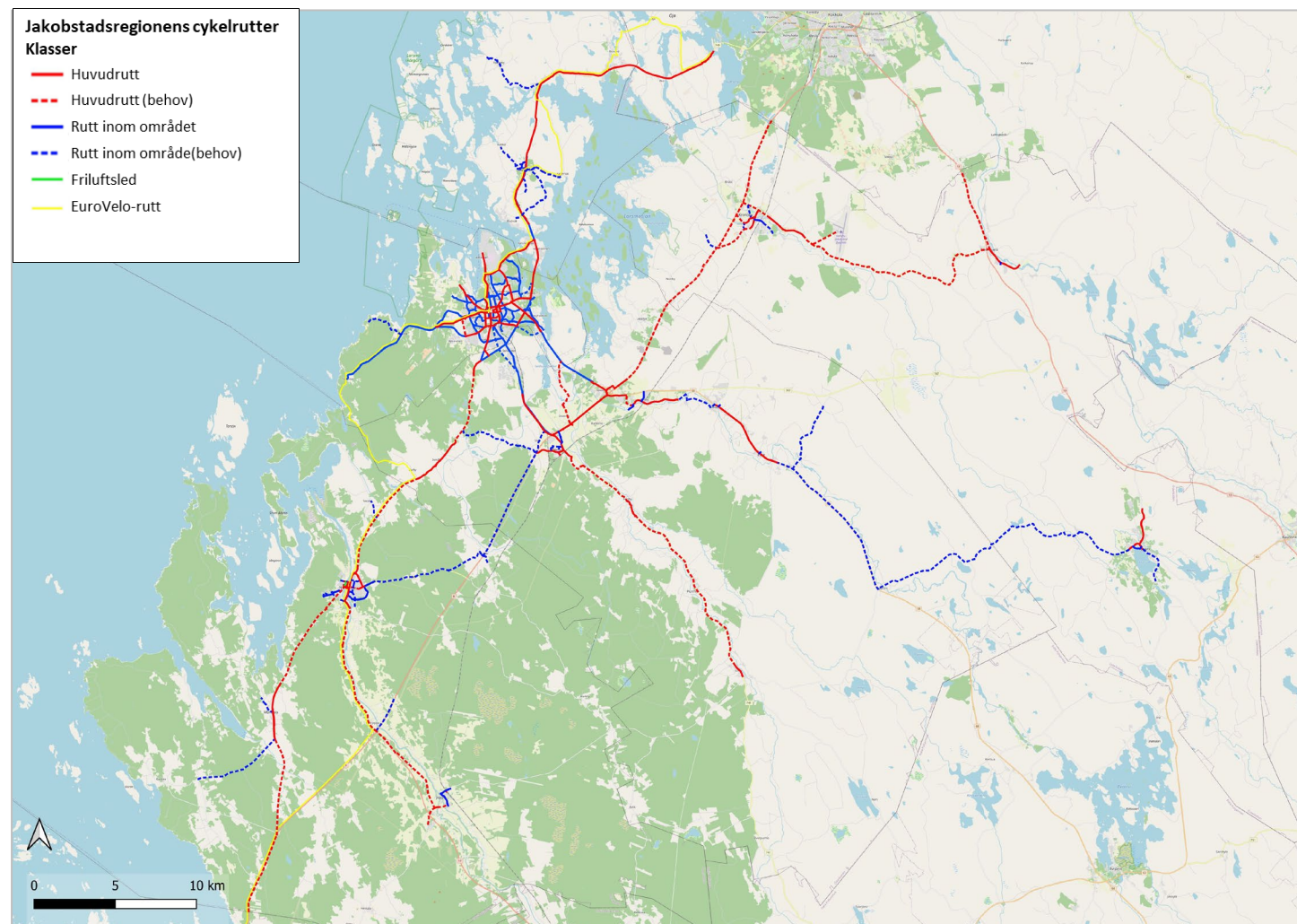
3.2. Mål för cykeltrafikens huvudnät

Jakobstadsregionens målnät består av huvudrutter och regionrutter. Huvudrutterna förbinder regioncentrum och stadscentrum inom cykeltrafikens tillgänglighetsområde. Regionens enda stadscentrum är Jakobstad. Regioncentrum har identifierats med hjälp av LIVCY-verktyget. Huvudnätet ska vara enhetligt, logiskt och kontinuerligt. Huvudrutterna bör beaktas som en helhet på generalplanenivå.

Regionrutterna kompletterar huvudrutterna genom att koppla lokalcentrum till varandra eller till huvudrutten. Lokala centrum i målnätet är t.ex. skolor. Rutter som kopplar regioncentrum till stadscentrum, men är utanför tillgänglighetsområdet, klassas också som regionala. Pendlingstrafiken i regionen har beaktats då huvud- och regionrutter har definierats.

Som landsbygdsliknande område har en del av Jakobstadsregionens huvud- och regionrutter lite cykeltrafik och ganska liten potential. En huvud- eller regionrutt behöver inte nödvändigtvis vara en egen separat cykelväg eller cykelfält, men vid behov separeras den från gång- och biltrafik. Som förbindelsebehov i målnätet har man fört fram sådana rutter där det nuvarande arrangemanget för cykeltrafik inte motsvarar kvalitetskravet för klassificeringen med hänsyn till mängden cykel- och biltrafik längs leden.

Målnätet beaktar också den preliminära dragningen av Eurovelo10-rutten. Den preciseras då planeringen av rutten inleds.



3.2. Målarrangemang för cykeltrafikens huvudrutter

En rätt slags och användbar ledtyp skapas baserat på tre faktorer: funktion, användare och strukturella lösningar. **Funktion** innebär ledens roll eller syfte. Till exempel en huvudgata som fungerar som matargata eller en lugn bostadsgata som tjänar lokal mobilitet. **Användning** avser både antalet användare och trafikbeteendet (användning av ledens delar, hastigheter osv.). **Struktur** innebär trafikarrangemang, dvs. vägens eller gatans infrastruktur, strukturella arrangemang eller andra trafikarrangemang. Genom trafikarrangemangen påverkar man hur fotgängare agerar och navigerar i den aktuella trafikmiljön.

I en trafikmiljö som byggts enligt principen **rätt lösning på rätt ställe** kan man uppnå en balans med hänsyn till såväl säkerhet som användbarhet. Detta förverkligas då ledens funktion, dess användning och trafikarrangemangen stöder varandra och är i balans. Vid planeringen av trafikarrangemang beaktas ledens funktion, så att användningen är i linje med målet. Ledens funktion och användning kan skilja sig mellan olika färdmedel, men arrangemangen är ändå gemensamma för alla. Planeringen av biltrafik är centralt vid planeringen av cykeltrafik. Mängden biltrafik och hastighetsnivån är de mest betydande faktorerna vid val av ledtyp för cykeltrafiken.

Cykeltrafikens arrangemang beror på trafikmiljön och är olika i olika trafikmiljöer. Målet är att i samma slags trafikmiljö använda enhetliga planeringsprinciper och -lösningar för cykeltrafiken och att lösningarna är nationellt enhetliga, bl.a. i fråga om enkel- och dubbelriktade cykelvägar. Det bebyggda området delas in i tre kategorier i planeringsanvisningarna och dessutom finns en fjärde kategori, obebyggt område. Obebyggda områden är vägrenar och enskilda vägar utanför tätorten.

Vid valet av trafikarrangemang för cykeltrafiken längs huvudrutter tar man fasta på lösningarna i tabellen intill.

Vägtyp	Bebyggt område			Obebyggt område
	Tätt	Glest	Lugnt	
Blandtrafik	4	2	4	4
Dubbelriktad cykeltrafik på enkelriktad väg	4	2	4	2
Vägren	1	1	1	4
Cykelfält	4	4	2	3
Byväg	3	2	3	4
2-1-väg	3	4	3	2
Cykelgata	4	3	4	2
Enkelriktad cykelväg	4	4	2	3
Dubbelriktad cykelväg	3	4	2	4
Kombinerad cykelväg och gångbana	1	3	2	4
Används	5			
Används i allmänhet	4			
Kan användas	3			
Används i allmänhet inte	2			
Används inte	1			

Guiden finns endast på finska

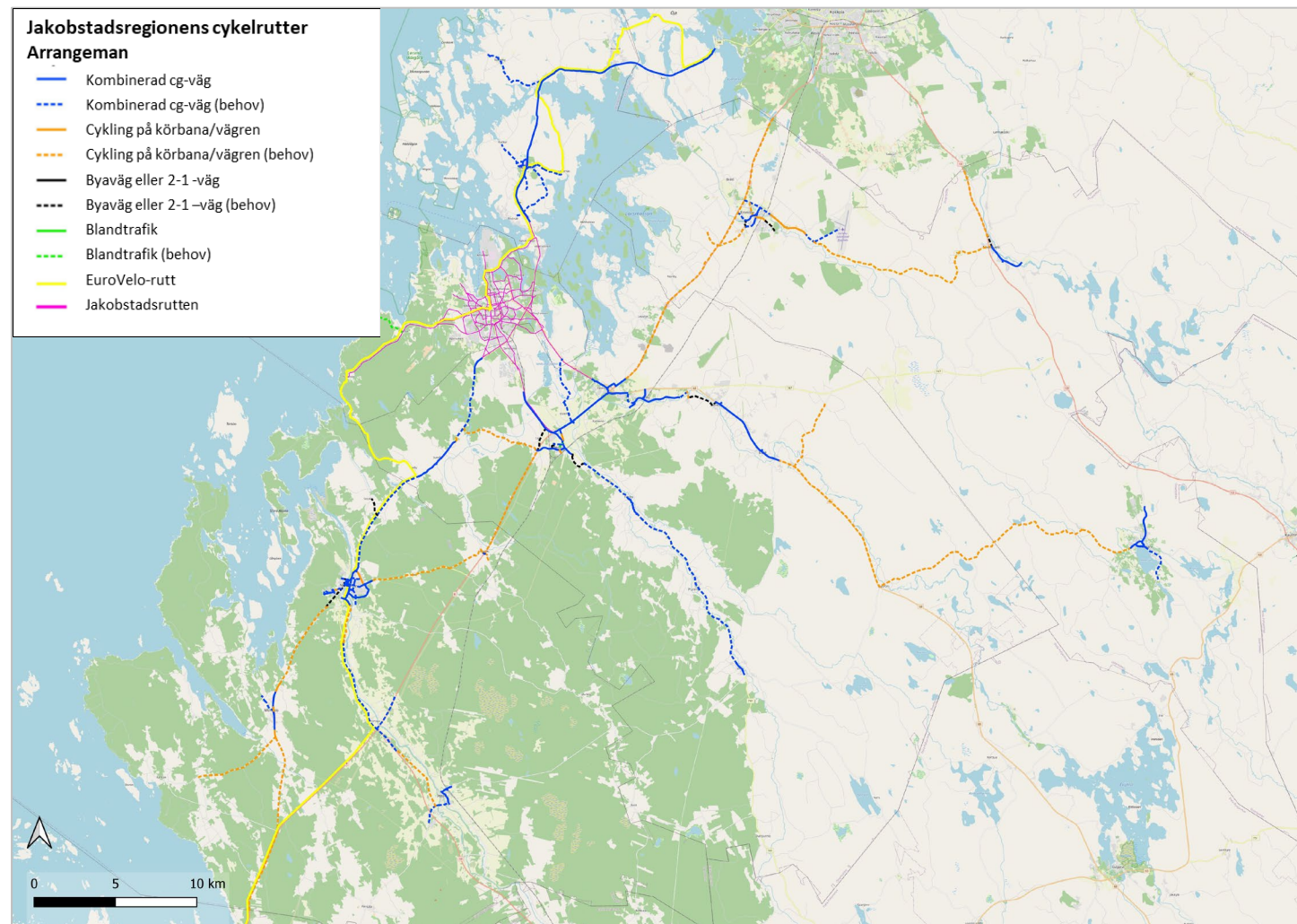


3.2. Målarrangemang för cykeltrafikens huvudrutter

Den detaljerade nätbeskrivningen beskriver huvudcykelnätets målarrangemang och är en viktig del i hanteringen av helhetsplaneringen. Den fungerar som en helhetsplan till stöd för detaljplanläggning och som utgångspunkt för enskilda trafik-, översikts- och gatuplaner. Planen anger enkel- och dubbelriktade lösningar för varje väg och gata. Utan en heltäckande plan kan en avvägning från fall till fall om t.ex. avskiljning och enkel- eller dubbelriktad trafik leda till betydande diskontinuitet. Planen ger en central input till detaljplaneringen utan att det uppstår frimärksplaner.

I allmänhet uppnår man i täta gaturum en god kvalitetsnivå med tanke på säkerhet, kontinuitet och effektiv rumsanvändning endast med enkelriktade arrangemang. Dubbelriktade arrangemang är motiverade i luftigare omgivningar. Med tiden kan det uppstå ett behov att utvidga planområdet. Den detaljerade nätbeskrivningen är kopplad till utvecklingen av markanvändningen. Om markanvändningen och i förlängningen gaturummet förändras betydligt ska man i fortsättningen beakta effekterna som förändringen har på cykelnätets måltillstånd.

Under programmets gång har man gjort en preliminär lista över de leder som ska utvecklas och hur det ska ske. Den slutliga planeringslösningen är delvis öppen på grund av omfattningen av planeringen som gjorts i detta arbete. De viktigaste regionala och kommunspecifika cykeltrafiklederna beskrivs närmare i åtgärdsprogrammet i kapitel [5.2](#) och [5.3](#).



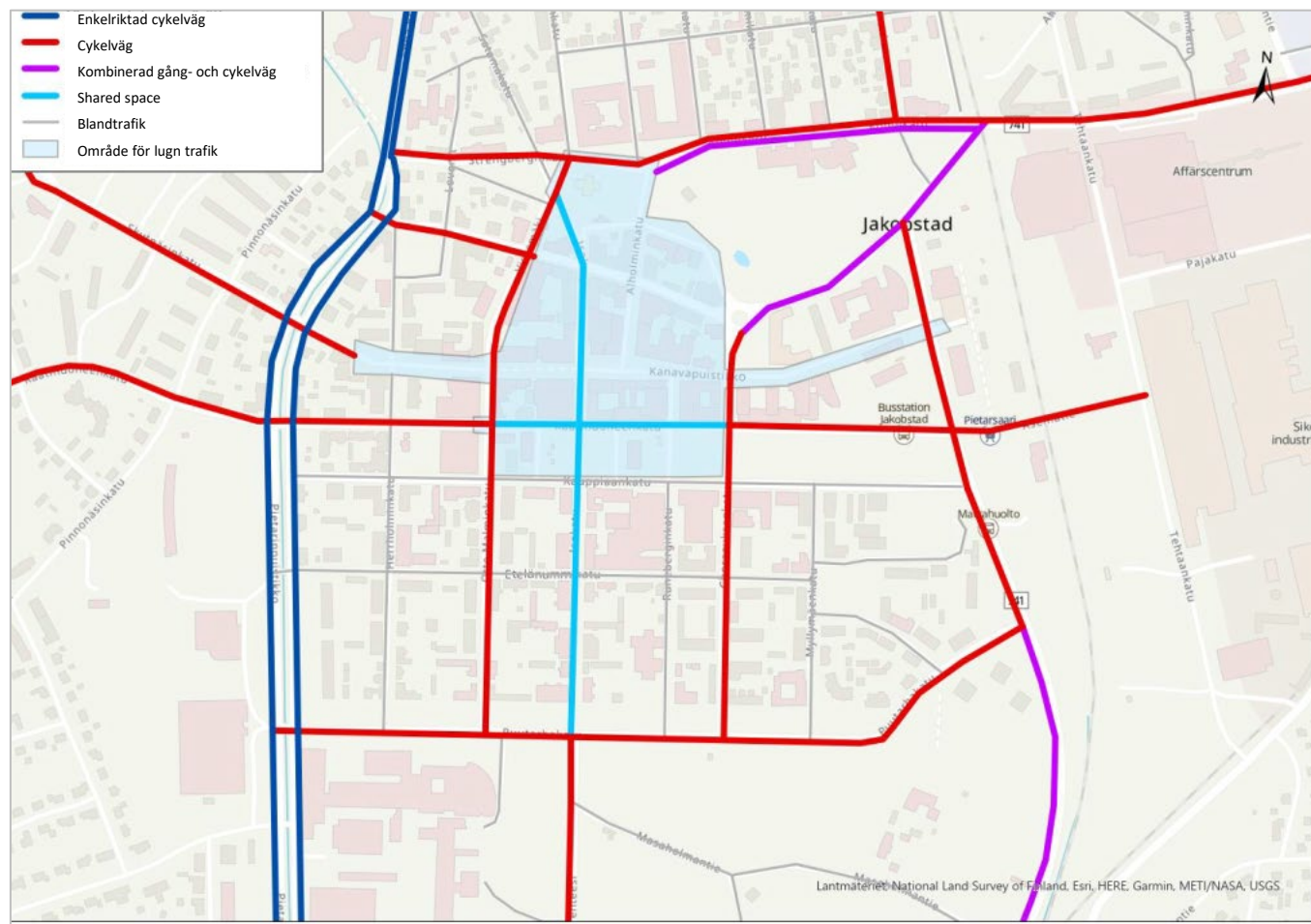
Detaljerat cykelnät för Jakobstads centrum

I Jakobstads centrum är utgångspunkten att gång- och cykeltrafiken separeras från varandra. I centrum separeras cykeltrafiken huvudsakligen också från biltrafiken på huvud- och regionrutter endera genom planskilda enkelriktade cykelvägar eller dubbelriktade cykelvägar med skiljeremsa.

I Jakobstads centrum är målet att utvidga det fotgängarbetonade området från det nuvarande. De huvudsakliga flödena för cykeltrafik styrs inte genom det fotgängarbetonade området i kärncentrum, utan huvud- och regionrutterna går vid sidan om. På det fotgängarbetonade området är målet att bygga gator av shared space-typ med låg hastighetsbegränsning (20 km/h), där all fordonstrafik sker på fotgängarens villkor.

Jakobstads gång- och cykeltrafiknät har planerats i en separat utvecklingsplan.

Utvecklingsplan för gång- och cykelnätet i Jakobstad 2040 (2022)





4. Gångtrafik



4.1. Principer för gångtrafik

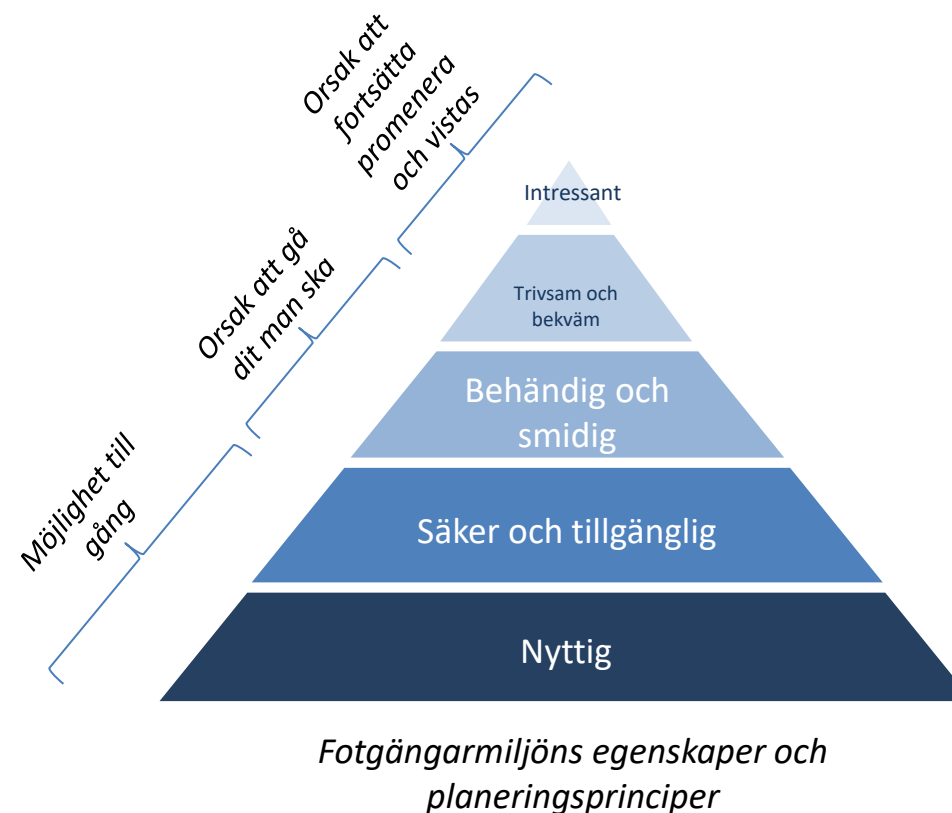
Gång är en form av fotgängartrafik. Det är viktigt att vid utvecklingen av gångtrafiken identifiera behoven för de olika formerna av fotgängartrafik och hierarkin mellan dem. I anvisningen för planering av gångtrafik (Trafikledsverket) har man definierat egenskaperna för fotgängarmiljöerna och deras klassificering. Utifrån klassificeringen fastställs de planeringsprinciper och lösningar som bör användas i olika miljöer.

I Jakobstadsregionen är fotgängarmiljöerna i tätorter oftast rymliga eller lugna. Centrumområdena i Jakobstad och Nykarleby kan enligt planeringsanvisningen för gångtrafik betraktas som täta fotgängarmiljöer, där biltrafiken fortfarande har en stark ställning.

I fråga om gångvänlighet bör man ta hänsyn till de olika grundläggande typerna av gång:

- **Vardagspromenad**, behovet att röra sig mellan hem, skola, arbete, butik osv.
- **Vistelse**, social önskan att spendera tid på torg, marknader, i parker eller i närheten av affärer
- **Rekreation**, dvs. möjlighet att promenera, jogga, springa eller möjlighet till annan rekreation i naturen

Nedan presenteras en egenskapspyramid, där grunden är möjligheten till säker och hinderfri gångtrafik, vilket borde förverkligas i alla fotgängarmiljöer. Direkta, logiska och kontinuerliga rutter lockar människor att gå olika rutter. Intressanta och trevliga platser får besökare att trivas en längre tid.



4.1. Principer för gångvänlighet

Principerna för gångvänlighet omfattar egenskaperna som beskrivs nedan. De är rangordnade i viktighetsordning från vänster till höger. Egenskaperna till vänster kan tänkas utgöra promenadområdets **användbarhet**, alltså grundförutsättningarna för gångtrafik, medan egenskaperna till höger utgör promenadområdets **attraktivitet**, det vill säga de egenskaper som tillför mervärde för fotgängaren, vilket lockar fler besökare till området och gör området trivsamt och inbjudande.

Nyttig

- Tjänsterna är mångsidiga och tillgängliga
- Rutterna och områdena erbjuder möjligheter
- Områdena planeras enligt fotgängarens behov
- Rutter är breda och logiska

Säker

- Körhastigheterna och trafikmängden är rimlig
- Gångtrafiken och andra färdssätt är åtskilda
- Lederna underhålls året om
- Känslan av trygghet stärks bl.a. med belysning och renlighet

Tillgänglig

- Miljön ger alla en möjlighet att delta i samhället
- Lederna har inga hinder, branta backar eller hala ytor
- Rutterna är ledande och kan även användas av personer med sensoriskt funktionshinder eller nedsatt rörlighet
- Det finns rastplatser

ANVÄNDBARHET

Trivsamt och bekväm

- Miljön är avkopplande med låg ljudnivå
- Gott om buskage, träd och annat grönt
- Det är naturligt och smidigt att röra sig och det kräver inget särskilt tänkande

Intressant

- Området erbjuder olika tjänster för olika användare
- Fasaderna är mångsidiga och skalan är människonära
- Torgen och de öppna platserna är inte bara tomma fält utan vardagsrum
- Evenemangsutbudet lockar till deltagande

ATTRAKTIVITET



4.2. Promenadområden i regionen

Utgångspunkten för utvecklingen av gångvänlighet är att förverkliga principerna för gångvänlighet i planering på olika nivåer. Eftersom det finns ett stort antal ruttor och områden som är tillåtna för gångtrafik så definieras promenadområden för att underlätta prioriteringen. Utvecklingen av gångtrafiken är särskilt viktig då flera olika behov för gångtrafik möts och området är mångsidigt med tanke på rörelsesätt och serviceutbud. Huvudteman för främjande av gångtrafik är:

- I. Ju fler invånare och tjänster det finns på ett område, desto viktigare är gångvänligheten i området
- II. Servicens omgivning ska vara promenadvänlig
- III. Kommersiell och offentlig service stöder varandra i utvecklingen av gångvänligheten

I planen har man utgående från Trafikledsverkets [anvisningar för planering av gångtrafik \(på finska\)](#) och tillgänglighets- och LIVCY by Ramboll-analyser, som bygger på geodata, identifierat fyra olika typer av promenadområden. Tillgänglighetsanalysen visar omgivningen för ett visst objekt eller område, varifrån det tar högst en angiven tid att gå till objektet i fråga, vanligtvis 5–15 minuter. Analysen beaktar tillgängliga gångvägar och hinder, så som järnvägsspår och vattendrag. LIVCY-analysen beskriver å andra sidan hur mycket service som är tillgänglig till fots från en bebodd plats. Metoden beskrivs närmare i bilaga 2. Syftet med regionens områdestyper är att beskriva vikten av

förhållandena för gångtrafik i relation till andra färdssätt eller aktiviteter. Ju centralare promenadområdet är, desto mer behöver göras för att utveckla främjandet av gångvänlighet. Det finns fem definierade promenadområden:

Stadskärnorna är två mycket avgränsade områden i centrum av Jakobstad och Nykarleby. De är kärnområden för centrumfunktioner, där motortrafiken bör lugnas och gångtrafikens behov ska framhävas som en del av stadsplaneringen. Det finns flera orsaker att röra sig och vistas i stadskärnorna och därför borde de vara främsta destinationen för fotgängare.

Centrumområden är täta områden i kommunernas tätorter, på ungefär fem minuters gångavstånd till centrum.

Promenadområden med god servicenivå är områden på cirka 15 minuters gångavstånd till den viktigaste servicen.

Promenadområden med måttlig servicenivå är områden på cirka 20 minuters gångavstånd till största delen av den viktigaste servicen.

Övriga områden är alla andra områden där gångtrafik i allmänhet är möjligt och ändamålsenligt och som drivs av den offentliga förvaltningen. Övriga områden inkluderar återstående trottoarer, stigar, vägrenar och körbanor där gångtrafik inte är förbjudet.



4.2. Promenadområden i regionen

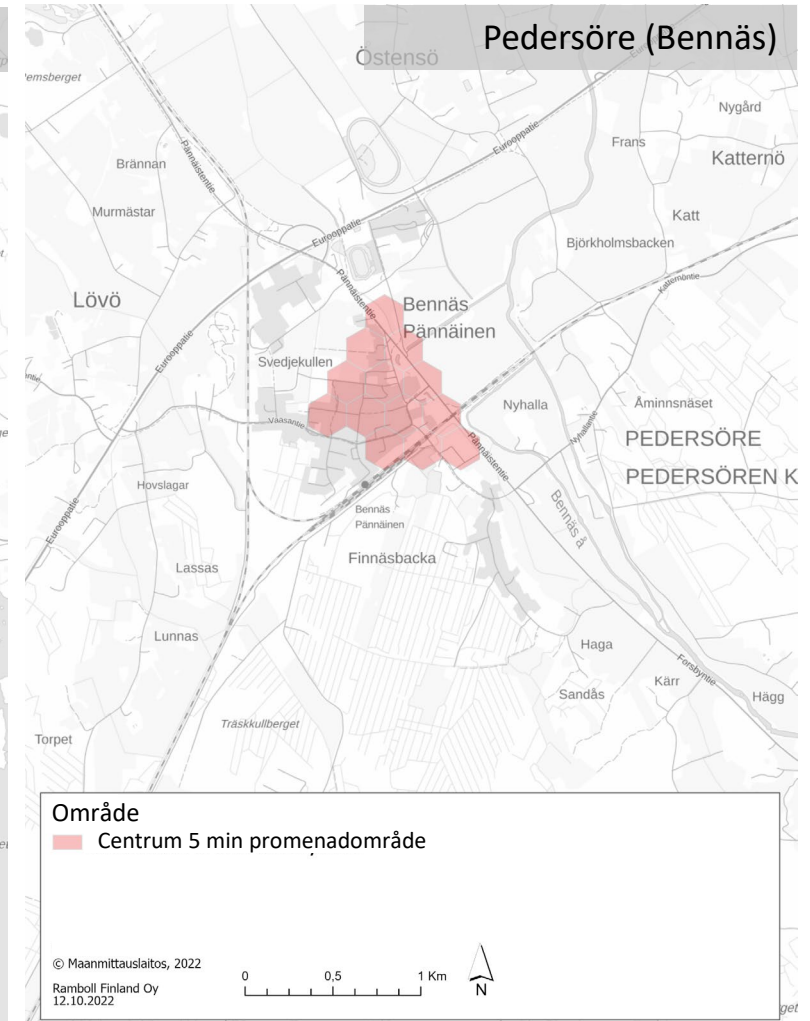
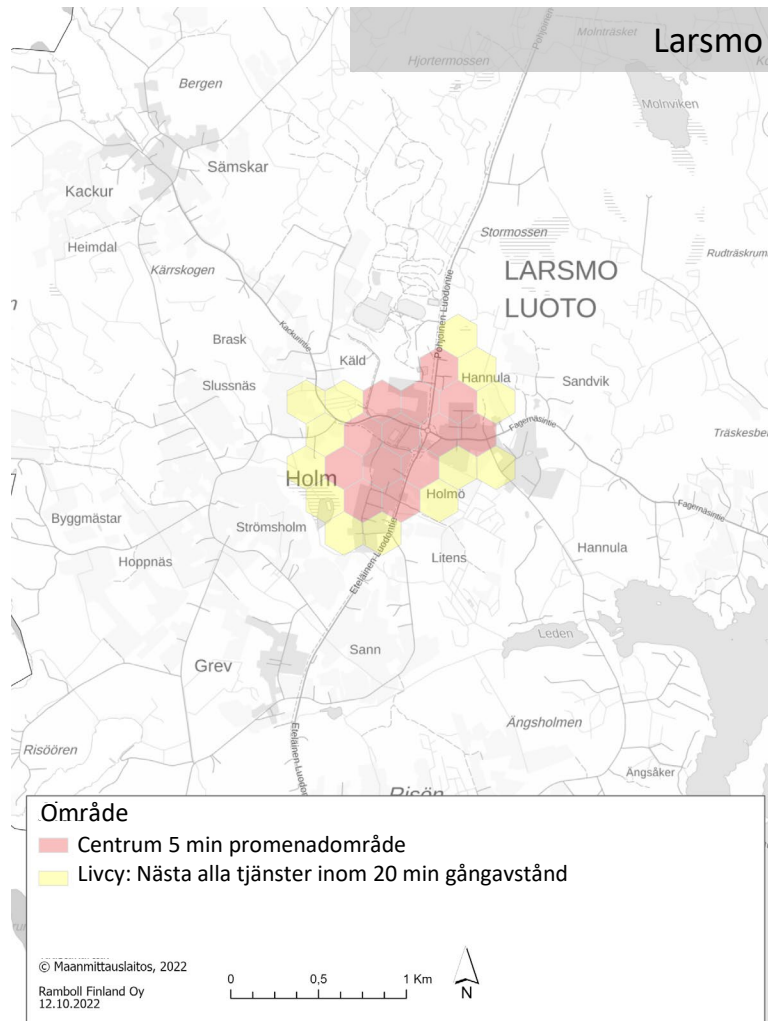
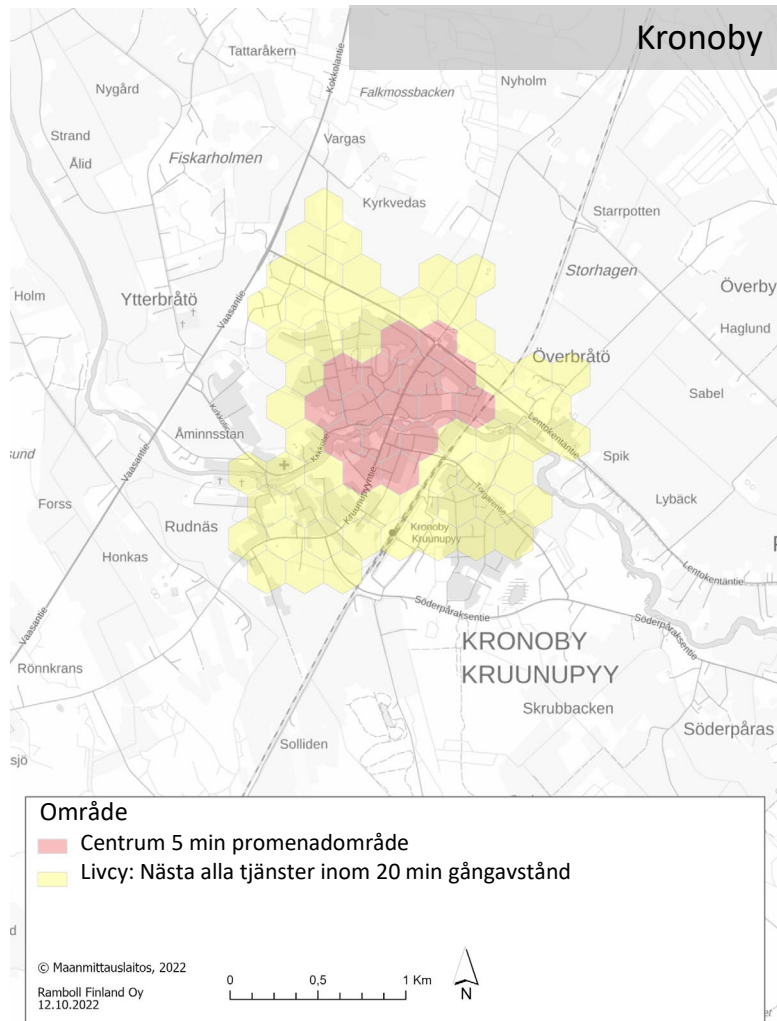
Promenadområden är den främsta prioriteringsmetoden för utvecklingen av förhållandena för gångtrafik, men de ska inte tolkas blint. Inom promenadområdena finns ställen och tjänster vars närmiljö ofta är en mycket viktig promenadmiljö, även om själva tjänsten finns någon annanstans än inom de viktigaste promenadområdena.

Den viktigaste servicen med hänsyn till gångtrafiken beskrivs nedan. Samma service ligger också som grund för LIVCY-analysen (bilaga 2).

Butiker och tjänster • Matbutik • Apotek • Specialbutik • Restaurang/kafé • Större dagligvaruhandel (hyper- eller supermarket)	Utbildning och hälsovård • Grundskola • Daghem • Hälsocentral/-station • Gymnasium	Trafik och mobilitet • Station för kollektivtrafik • Hållplats för skolskjuts • Hållplats för annan kollektivtrafik	Grönområden • Lekplatser • Bebyggda grön- och rekreationsområden • Rekreations- och motionsrutter	Idrottstjänster • Lokala motionsställen • Bollplaner • Gym • Badplatser och simhallar	Kultur • Bibliotek • Andra kulturtjänster (teater, film, museum, konserter)
---	---	--	--	--	--



4.2. Promenadområden i regionen





5. Åtgärdsprogram



[Till innehållsförteckningen →](#)

Åtgärdsprogram

Åtgärdsprogrammet beskriver de åtgärder som regionens kommuner och andra aktörer ska genomföra för att nå visionen och målen. Åtgärdsprogrammet är uppdelat i **gemensamma åtgärder** och **kommunspecifika åtgärder**. De gemensamma åtgärderna följer riktlinjerna för hållbar mobilitet och de omfattar olika förändringar av verksamhetssätt, samarbete, finansiering och prioritering samt fysiska infrastrukturåtgärder som gäller antingen hela regionen eller fler än två kommuner. De gemensamma åtgärderna har samlats i **åtgärdshelheter**.

De kommunspecifika åtgärderna består till största delen av åtgärder som förbättrar den fysiska miljön inom en viss kommun. Det handlar främst om åtgärder relaterade till gång- och cykeltrafikleder och utgår från cykeltrafikens målnät och promenadområden. Kommunspecifika åtgärder kan också vara åtgärder som behöver främjas endast i en kommun, även om det i huvudsak gäller verksamhetssätt.

De viktigaste åtgärderna, det vill säga **spetsåtgärderna**, presenteras mer detaljerat än andra tillsammans med en uppskattning av projektets genomförbarhet och kostnader, om det är rimligt att uppskatta det.

Utöver de kommunspecifika åtgärderna har man i arbetet identifierat utmanande objekt i fråga om trafiksäkerhet genom att analysera de verkliga körhastigheterna på de centrala tätorternas viktigaste gator och vägar. Körhastighetsanalysen har gjorts med hjälp av TomToms körhastighetsdata. TomTom-datan och körhastighetsanalysen beskrivs mer i detalj i [bilaga B5](#).

Samhällsstrukturen i regionen främjar invånarnas hälsa, välbefinnande och gemenskap

Regionens trafiksystem är tillgängligt, säkert och lätt att använda året runt

Ekonomiska resurser och personresurser för att främja hållbar mobilitet säkerställs

Utvecklingen av trafiksystemet bygger på kunskapsbaserad ledning och effektivitet

Främjandet av hållbar mobilitet är öppet, inkluderande och synligt



Åtgärdsprogram

Utöver de kommunspecifika åtgärderna har man i arbetet identifierat utmanande objekt i fråga om trafiksäkerhet genom att analysera de verkliga körhastigheterna på de centrala tätorternas viktigaste gator och vägar. Körhastighetsanalysen har gjorts med hjälp av TomToms körhastighetsdata. TomTom-datan och körhastighetsanalysen beskrivs mer i detalj i [bilaga B5](#).

En mer detaljerad bedömning av förändringsbehovet har utarbetats för vissa platser. Ledens nuvarande tillstånd och effekterna av den föreslagna planlösningen på ledens tvärsnitt har beskrivits kommunvis för vissa platser. Dessutom har bilder och visualiseringar gjorts för några av platserna, i syfte att gestalta den förändring man strävar efter i gaturummet.

Även utvecklingsmålen för kommunernas cykelparkering har preliminärt skissats upp. Förslagen för cykelparkering har gjorts baserat på stadsstrukturens täthet och serviceutbudet. De föreslagna platserna är cirka 550. Kostnadsuppskattningen för cykelställ är ca 500 euro per ställ med två cykelplatser.

Utsläppseffekterna av de regionala spetsåtgärderna för cykel- och fotgängarinfrastruktur och de mest kommunspecifika akuta åtgärderna har utvärderats med hjälp av ZeroTransport-verktyget som Ramboll har utvecklat. Den beaktar antalet invånare och arbetsplatser inom projektets influensområde och indikatorerna för vardagsrörligheten i mobilitetsmiljön enligt den nationella persontrafikundersökningen (2016). Effekterna på användningen av färdssätt har gjorts som expertbedömningar. CO₂-utsläppseffekten (ton per år) som orsakas av ändringar i mobilitet redogörs i samband med beskrivningen av åtgärden. I [bilaga B6](#) finns en sammanställning över projektens utsläppseffekter.



5.1. Gemensamma åtgärder:

Samhällsstrukturen i regionen främjar invånarnas hälsa, välbefinnande och gemenskap

Samhällsstrukturen i regionen främjar invånarnas hälsa, välbefinnande och gemenskap

1. Trafiksystemets prioritering till förmån för hållbar mobilitet
2. Förverkligande av enhetlig och tät markanvändning och servicenät
3. Förverkligande av det regionala målnätet för cykeltrafiken
4. Principer för hållbar parkering
5. Elbilars laddningsnätverkssamarbete

Regionens trafiksystem är tillgängligt, säkert och lätt att använda året runt

6. Grundande av regional kollektivtrafik
7. Principer om säkerhet och tillgänglighet för aktiva färdssätt
8. Utveckling av underhållet och systematisk renovering av vägarna
9. Främjande av hållbara resekedjor

Ekonomiska resurser och personresurser för att främja hållbar mobilitet säkerställs

10. Särskild finansiering för hållbar mobilitet och en tillräcklig investeringsnivå
11. Grundande av arbetsgrupp för hållbar mobilitet
12. Rekrytering av en regional planerare för hållbar mobilitet

Utvecklingen av trafiksystemet bygger på kunskapsbaserad ledning och effektivitet

13. Utvärdering av hållbar mobilitet som del av planeringsprocesser
14. Introduktion av anställda och förtroendevalda
15. Förverkligande av en gemensam informationsbank
16. Uppföljning av rörelsevanor och -val

Främjandet av hållbar mobilitet är öppet, inkluderande och synligt

17. Aktiv kommunikation om hållbar mobilitet
18. Regionalt varumärke för hållbar mobilitet
19. Främjande av invånarengagemang
20. Utveckling av företagssamarbete
21. Främjande av hållbar turisttrafik



5.1. Gemensamma åtgärder:

Samhällsstrukturen i regionen främjar invånarnas hälsa, välbefinnande och gemenskap

1. Trafiksystemets prioritering till förmån för hållbar mobilitet

Principerna för prioritering av utvecklingen för olika färdssätt fastställs för att stödja planläggning, planering, byggande och underhåll i kommunerna. I åtgärden väljs områden där gång är det viktigaste färdssättet att ta i beaktande och förbindelser där cyklingens roll är störst. Utrymme för cykeltrafik och gångtrafik säkerställs och reserveras i detaljplaner. Önskade förbindelseavsnitt för kollektivtrafiken fastställs och vid planeringen av dem beaktas i fortsättningen kollektivtrafikens behov och roll. På andra områden är vi fortfarande beroende av biltrafiken. Övergripande utvecklingsplaner för centrumerna är i nyckelposition ur kommersiell, levande och hållbar synvinkel.

2. Förverkligande av enhetlig och tät markanvändning och servicenät

Man strävar efter att i framtiden planera all markanvändning och placering av service på ett sådant sätt att de främjar användningen av hållbara färdssätt. Det innebär att man bygger i tätorter genom att förtäta och göra den befintliga samhällsstrukturen mer enhetlig och planerar service så att den är tillgänglig till fots, med cykel eller med kollektivtrafik. Vid placeringen av arbetsplatser strävar man efter en "pärlbandsmodell", som förbättrar verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken. Diskussionerna om hållbar tillgänglighet för stora arbetsplatsområden ska inledas i tid.

3. Förverkligande av det regionala målnätet för cykeltrafiken

De viktigaste regionala huvudlederna för cykeltrafiken genomförs i samarbete med NTM-centralen i Södra Österbotten. Vid implementeringen av målnätet betonas säkerhet, smidighet och kostnadseffektiva lösningar.

4. Principer för hållbar parkering

Man kommer i planläggningen överens om en regional parkeringsnorm för bilar och cyklar, som kan användas för att bestämma antalet parkeringsplatser så rationellt som möjligt för olika områden. Parkeringsnormen kan lättas i områden med tät samhällsstruktur, till exempel genom att öka kravet för cykelparkering eller genom att ersätta bilplatser med parkeringsplatser för gemensamma bilar. Man strävar efter att laddningsmöjligheterna för elbilar ska förverkligas i högre grad än det lagstadgade minimibeloppet.

5. Elbilars laddningsnätverkssamarbete

Elektrifieringen av trafiken främjas genom att samarbeta med privata företag som producerar laddningstjänster och med lokala elnätbolag för att förverkliga ett heltäckande nätverk av laddningsstationer för elbilar. Kommunerna kan styra utbyggnaden av laddningsnätet, t.ex. genom planläggning, information och rådgivning till bostadsrättsföreningar och samarbete mellan anställda och fastighetsägare.



5.1. Gemensamma åtgärder:

Regionens trafiksystem är tillgängligt, säkert och lätt att använda året runt

6. Utveckling av kollektivtrafik i regionen

Förutom skolskjutsar finns det för tillfället ingen kollektivtrafik som är öppen för alla i regionen, förutom Vippi-taxi som är anropsbaserad. Kollektivtrafikens myndighetsverksamhet sköts enligt kompetensområde. NTM-centralen är just nu den behöriga myndigheten för vägtrafiken i regionen. På NTM-centralens område har man definierat ett mål som man strävar efter för kollektivtrafikens servicenivå i området till slutet av 2022. Enligt invånarundersökningen är man missnöjd med kollektivtrafikens servicenivå i regionen. En separat undersökning om förbättringsbehoven för kollektivtrafikens servicenivå, utvecklingsmöjligheter och kostnadseffekter borde utföras.

7. Principer om säkerhet och tillgänglighet för aktiva färdssätt

Regionen behöver tillsammans gå igenom och komma överens om spelreglerna för hur man i regionens kommuner främjar trafiksäkerheten för aktiva färdssätt, det vill säga främst gång- och cykeltrafik, den upplevda säkerheten och tillgängligheten vid planering av trafikmiljön, tillfälliga trafikarrangemang eller områdenas markanvändning. Principerna beskriver var och på vilket sätt hinderfria rutter byggs, hur man lugnar ner motorfordonstrafiken, när fotgängare ska separeras från cyklister och hur trafiken för upphämtning och avlämning ordnas i närheten av service för barn och unga.

8. Utveckling av underhållet och systematisk renovering av vägarna

Att förenhetliga principerna för underhåll och harmonisera dem med NTM-centralens principer gör det lättare för invånare att röra sig och gör upplevelsen smidig och jämn. Principerna kan beskriva entreprenörernas ansvar och gränsvärden för plogning eller bekämpning av halka mm. Dessutom kan man presentera gemensam praxis för utdelning av bonus för dem som underhåller och sanktioner för väl eller dåligt utfört arbete. En inventering av gång- och cykelvägar och en systematisk bedömning av renoveringsbehovet är viktigt för att i synnerhet de farligaste skadorna ska kunna repareras. Samtidigt kan ett program för beläggning av gång- och cykelvägar skapas.

9. Främjande av hållbara resekedjor

Med hållbara resekedjor avses förbindelser som är så smidiga som möjligt och som orsakar få olägenheter då man använder fler än ett transportmedel. De viktigaste förbindelserna i hållbara resekedjor är att kombinera fjärrtrafik med lokal kollektivtrafik, mobilitetstjänster eller bil- eller cykelparkering. Smidiga gång- och cykelförbindelser till anslutningsparkering och högklassiga väntplatser vid hållplatser hör till konkret marknadsföring av resekedjor. Dessutom kan resekedjorna främjas genom att etablera egna stadscykelssystem i regionen.



5.1. Gemensamma åtgärder:

Ekonomiska resurser och personresurser för att främja hållbar mobilitet säkerställs

10. Särskild finansiering för hållbar mobilitet och en tillräcklig investeringsnivå

Att genomföra investeringar i hållbar mobilitet kräver en tillräcklig finansieringsnivå. Det bör också vara möjligt att allokera medel direkt till åtgärder för att främja hållbara färd sätt, så att fördelningen och uppföljningen av medlen blir tydligare. När ett moment för särskild finansiering för investeringar i hållbar mobilitet inrättas i kommunala budgetar kan man säkerställa att satsningarna genomförs på önskat sätt. Investeringsnivån kan tänkas vara till exempel 10–20 euro/invånare, vilket innebär en årlig budget på cirka 0,5–1 miljon euro för hela regionen. Det är också skäl att göra noteringar både i driftsekonomi och personalresurserna för olika sektorer i kommunerna.

11. Grundande av arbetsgrupp för hållbar mobilitet

I arbetsgruppens uppgifter ingår att främja och följa upp genomförandet av detta program, att rapportera till de kommunala förtroendeorganen och att sköta om olika slags mindre kommunikationsåtgärder och mobilitetsstyrning. Till arbetsgruppen för hållbar mobilitet kallas representanter från alla kommuner och de viktigaste intressentgrupperna som verkar i regionen, såsom NTM-centralen, utvecklingsbolaget Concordia och olika föreningar. Arbetsgruppen leds av den regionala planeraren som presenteras i nästa avsnitt.

12. Rekrytering av en regional planerare för hållbar mobilitet

För att programmet ska kunna genomföras krävs en personresurs som kan fokusera på arbetet och i bästa fall är en person som är insatt i ämnet. En gemensam personalresurs kan rekryteras eller arbetet beställas som konsultarbete för regionen. Planeraren fungerar som regional koordinator för hållbar mobilitet, främjar samarbetet mellan kommuner och andra aktörer samt lobbyar för införandet av investeringsprojekt och verksamhetssätt i kommuner.



5.1. Gemensamma åtgärder:

Utvecklingen av trafiksystemet bygger på kunskapsbaserad ledning och effektivitet

13. Utvärdering av hållbar mobilitet som del av planeringsprocesser

Åtgärden går systematiskt igenom de viktigaste planeringsprocesserna och utvärderar deras effekter på förutsättningarna för hållbar och säker mobilitet. De viktigaste processerna är planläggning, planering av servicenät och olika kommunaltekniska planer. I sin enklaste form konstateras i utvärderingen bara om projektet har inverkan, men i bästa fall strävar utvärderingsprocessen efter att identifiera storleken av effekterna och påverka innehållet i planerna på ett sådant sätt att effekterna blir så positiva som möjligt för hållbara färdstätt.

14. Introduktion av anställda och förtroendevalda

De viktigaste parterna som ska introduceras är tekniska sektorns planerare, underhållare, övervakare och personer som beställer konsultarbeten, som ska känna till bästa praxis inom planering av gång- och cykeltrafik, nya planeringslösningar och aktuell lagstiftning. Personal från andra sektorer bör också introduceras, så att t.ex. trafikundervisningen för barn och unga är ändamålsenlig och effektiv. Samarbetsparter kan vara Trafikskyddet, Pyöräilykuntien verkosto och lokala föreningar. Det är viktigt att förtroendevalda bekantar sig med innehållet i programmet, särskilt i fråga om mål, riktlinjer och spetsåtgärder.

15. Förverkligande av en gemensam informationsbank

Det finns mycket data om hållbar mobilitet, som är tillgängligt både i öppna källor och på beställning. Dessutom kan man själv samla in information med hjälp av trafikmätningar, undersökningar eller dataanalyser. Det löns att utföra datainsamling regionalt och samla materialet i en gemensam databank, som också kan vara en webbplats eller ett kartanvändargränssnitt. Det rekommenderas att man i regionen implementerar en modern transportmodell som tar hänsyn till gång- och cykeltrafik. Med dessa uppgifter är det lättare att allokera investeringar och små förbättringsåtgärder till de områden där de gör mest nytta.

16. Uppföljning av rörelsevanor och -val

Rörelsebeteendet kan följas upp med enkäter till invånare, genom uppföljnings-, undersöknings- eller urvalsbaseade rörelsestudier. De ger bra information om hur resesätten fördelas, hur nöjd man är med trafikförhållandena eller till exempel användningsgraden av cykelhjälm. Att förenhetliga responskanaler och att följa med responsen är ett effektivt sätt att samla in invånarnas synpunkter.



5.1. Gemensamma åtgärder:

Främjandet av hållbar mobilitet är öppet, inkluderande och synligt

17. Aktiv kommunikation om hållbar mobilitet

Att främja hållbar mobilitet kräver också aktiv kommunikation så att människor känner att saker och ting går framåt. Dessutom gör kommunikationen att gång- och cykeltrafiken godkänns som en del av trafiksystemet. Informationen är uppdelad i allmän, målgruppsspecifik och projektspecifik kommunikation. Allmän kommunikation är minst effektiv, men den kan ordnas till exempel i samband med allmänna temadagar på sociala medier eller på kommunernas webbplatser. Målgruppsinformation om hållbar mobilitet är riktad direkt till t.ex. skolelever, nya invånare som flyttar till kommunen, vårdnadshavare eller kommunanställda. Denna typ av kommunikation är mest effektiv i då en person genomgår en förändring i livet. Den projektspecifika kommunikationen är aktiv och icke-byråkratisk kommunikation till invånare om projekt som ska inledas eller färdigställs, så som nya cykelvägar eller busslinjer.

18. Regionalt varumärke för hållbar mobilitet

Med ett gemensamt uttryck kan den hållbara mobiliteten göras mycket synligare. Varumärket kan omfatta bussar, stadscyklar, kartor, kommunikationsmaterial eller annat material, och det kan användas i utåtriktad marknadsföring.

19. Främjande av invånarengagemang

Att involvera invånare är viktigt så att deras synpunkter, önskemål och

iakttagelser beaktas. Invånarna är mer öppna för nya åtgärder och förändringar då de kan delta och kommentera planer i ett tidigt skede eller då de kan påverka hur olika åtgärder genomförs.

20. Utveckling av företagssamarbete

Det finns många stora arbetsgivare i regionen som i hög grad kan påverka sina anställdas användning av hållbara färdmedel. Det enklaste sättet att påverka kan vara att dela information och uppmuntra, men i bästa fall kan det kopplas till utveckling av cykelparkering, anskaffning av kollektivtrafikförbindelser, tjänstecyklar eller -resebiljetter eller ekonomiska sporrar för att öka hållbar pendling. Samarbete kan främjas genom att skapa ett samarbetsnätverk för de anställda och genom att uppmuntra anställda att förverkliga mobilitetsplaner.

21. Främjande av hållbar turisttrafik

Det finns många som firar semester på sommarstugan och olika slags turismtjänster i området. Tjänsternas hållbara tillgänglighet kan ökas genom att utveckla mobilitetstjänster, information och fjärrtrafikförbindelser. Dessutom kan marknadsföringsmaterial utarbetas i samarbete med aktörerna för att främja samåkning eller cykeluthyrningstjänster. Med turismaktörer kan man till exempel utarbeta en gemensam utvecklingsplan för hållbar turisttrafik.



5.2. Regionala spetsprojekt

Under arbetets gång har utvecklingsbehovet för vissa cykeltrafikförbindelser identifierats som regionala spetsåtgärder. Dessa förbindelser framkom tydligt även i svaren på invånarenkäten.

16 Landsväg 749 på avsnittet Sundby–Skutnabba

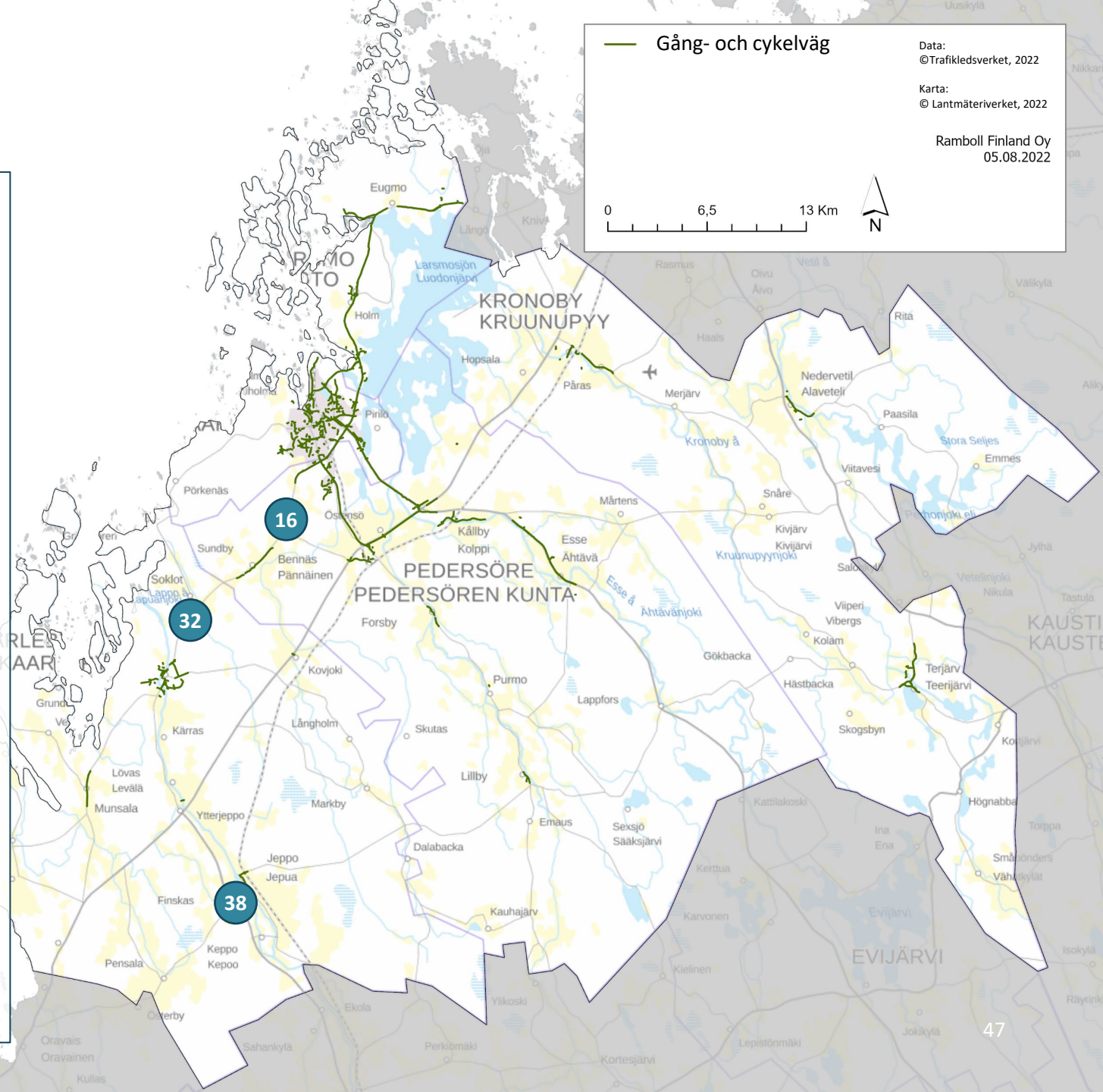
Landsvägsträckan i Pedersöre ingår i cykelvägsförbindelsen Nykarleby–Jakobstad, som har utsetts till det viktigaste utvecklingsmålet för cykeltrafiken i regionen. Det cirka 4,4 km långa avsnittet kommer att byggas som en separat gång- och cykelväg. Den preliminära kostnadsbedömningen för åtgärden är cirka 1,15 miljoner euro och den uppskattade CO₂-utsläppseffekten för trafiken är -6 ton/år.

32 Landsväg 749 på avsnittet Kampen–Sundby

För det cirka 7 km långa avsnittet byggs en separat gång- och cykelväg av huvudruttstyp, vilken är en del av cykelförbindelsen Nykarleby–Jakobstad. Ett avsnitt på cirka 1,1 kilometer ingår i den detaljplan som håller på att färdigställas, där landsvägen också övergår till gata. Den preliminära kostnadsbedömningen för åtgärden är cirka 1,8 miljoner euro och den uppskattade CO₂-utsläppseffekten för trafiken är -4 ton/år.

38 Landsväg 7320 (Pensalavägen) på avsnittet Jungarvägen–Mirkas fabrik

Mirkas fabrik är regionalt sett en betydande arbetsgivare. Till fabriken kommer också cykeltrafik. Den 2 km långa vägsträckan av huvudruttstyp används för gång- och cykeltrafik mellan matbutik och bostadscentrum. Den föreslagna åtgärden är att bredda vägrenarna. Planeringen av åtgärden kopplas ihop med arrangemangen för förbindelseområdet mellan riksväg 19 och Pensalavägen. Den preliminära kostnadsbedömningen för åtgärden är cirka 0,5 milj. euro och den uppskattade CO₂-utsläppseffekten för trafiken är -4 ton/år.



5.2. Regionala spetsprojekt – EuroVelo 10 (Baltic Sea Cycle Route)

Cykelrutten EuroVelo 10 är en av de många europeiska cykelrutterna. EuroVelo 10, eller Baltic Sea Cycle Route, är en 9 000 kilometer lång rutt som går runt Östersjön genom nio länder. I Finland följer rutten kustlinjen från Vaalimaa till Torneå. Det är den första utmärkta EuroVelo-cykelrutten i Finland. En stor del av sträckan mellan Vaalimaa och Vasa har redan markerats i terrängen (hösten 2022).

Trafikledsverket ansvarar för planeringen av sträckan och koordinerar projekthelheterna. Pyörämatkailukeskus är Finlands nationella EuroVelo-koordinator. NTM-centraler, kommuner och städer bygger rutten.

Ruttens planering styrs av ECF:s European Certification Standard (ECS)-anvisningarna, vars syfte är att säkerställa enhetlig kvalitet, allmänt utseende och säkerhet på EuroVelo-rutterna i hela Europa. Användningen av EuroVelo-koden förutsätter inte nödvändigtvis full standardiserad implementering av rutten. Sträckan planeras i samarbete med kommuner och städer. När man skissar upp rutter och alternativ för dem måste planeringsprinciperna för EuroVelo-rutter beaktas, t.ex.:

- Rutten skyltas enligt vägtrafiklagens direktiv för skyltning för cykeltrafik
- Det finns inte avstickare på rutten
- Rutten måste inte ha vinterunderhåll, men i dessa fall ska en alternativ väg med vinterunderhåll presenteras för tiden med snö. Den alternativa rutten finns bara på kartan, den markeras inte i terrängen.
- Rutten kräver inga förbättringsåtgärder eller effektivare underhåll, utan rutten dras som utgångspunkt längs leder som är lämpliga för den. Rutten ska vara minst 1,3 meter bred hela vägen, också vid bilhinder.
- Som utgångspunkt ska det vara möjligt att färdas längs rutten med cykelsläp kopplat till cykeln.



5.3. Kronoby – Cykelrutter

Utvecklingsbehovet för leder i de centrala områdena i Kronoby har markerats på kartorna. De tre objekt som beskrivs närmare nedan har valts ut som de mest centrala och för att genomföras i första skedet. Andra åtgärder på kartan beskrivs i [bilaga A](#).

1 Södra Terjärvvägen på avsnittet Lyttbackavägen–Kaitåsvägen

Ett ca 2 kilometer långt vägavsnitt, klassad som regionrutt, där man föreslår en separat eller upphöjd gång- och cykelväg. Åtgärden föreslås att genomföras i prioritetsskategorin 1. Den preliminära kostnadsbedömningen är ca 500 000 euro och den uppskattade CO₂-utsläppseffekten för trafiken är -2 ton/år.

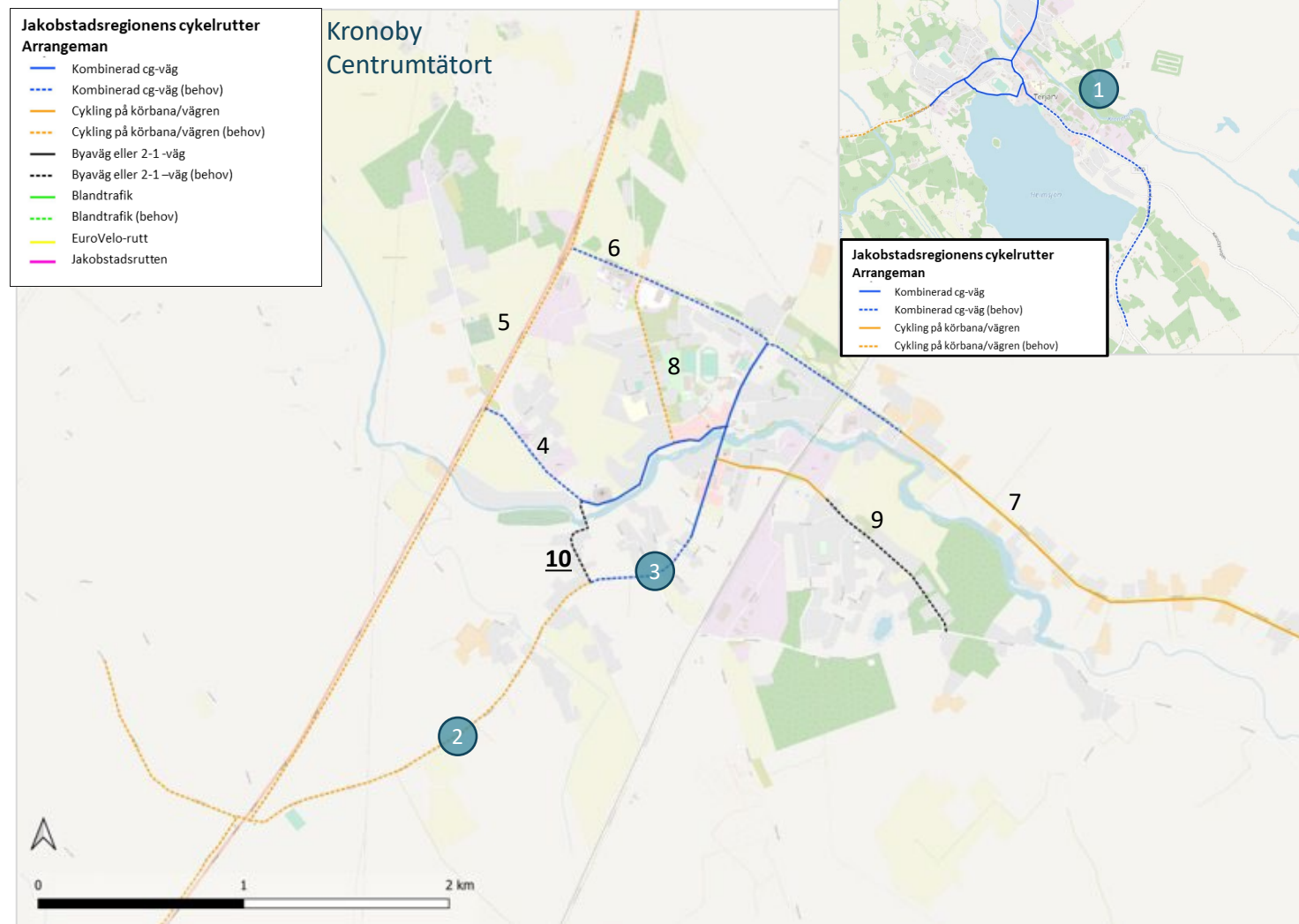
2 Kronobyvägen på avsnittet Söderpårsvägen–Riksväg 8

Cirka 2,5 km huvudruttssamband längs vägnätet, där man föreslår byggande av en separat gång- och cykelväg. Åtgärden föreslås genomföras i prioritetsskategorin 2. Den preliminära kostnadsbedömningen för åtgärden är ca 650 000 euro och den uppskattade CO₂-utsläppseffekten för trafiken är -5 ton/år.

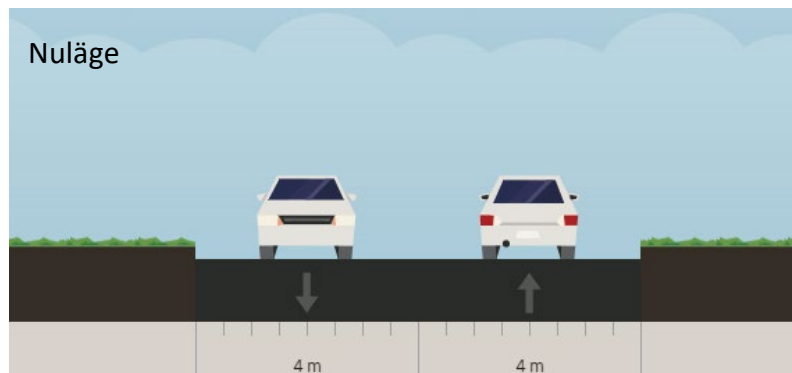
3 Kronobyvägen på avsnittet Perjönsvägen–Söderpårsvägen

Ca 570 m lång förbindelse mellan den befintliga cykelbanan och ovanstående åtgärd. En upphöjd (eller separat) gång- och cykelväg föreslås som åtgärd. Den preliminära kostnadsbedömningen är ca 150 000 euro och den uppskattade CO₂-utsläppseffekten -1 ton/år.

En närmare bedömning och visualisering av ändringsbehovet har gjorts för objekt nr 10 (Tranubäckståget).



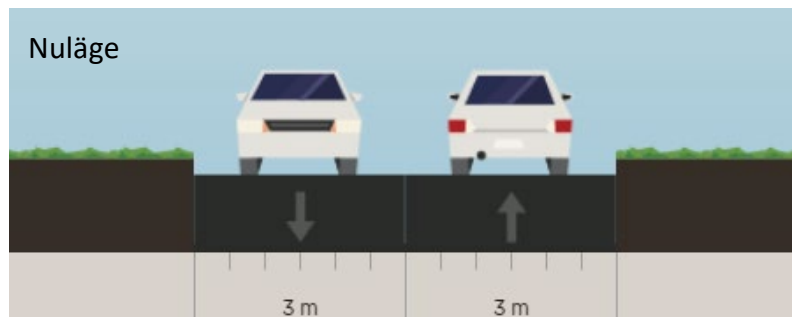
5.3. Kronoby – Storåvägen (8)



Visualisering av målläget för korsningen mellan Kyrkvägen och Storåvägen, där förhållandena för gång- och cykeltrafiken kan förbättras genom lugnare blandtrafik. En separat trottoar behövs inte nödvändigtvis.



5.3. Kronoby – Tranubäcktåget (10)



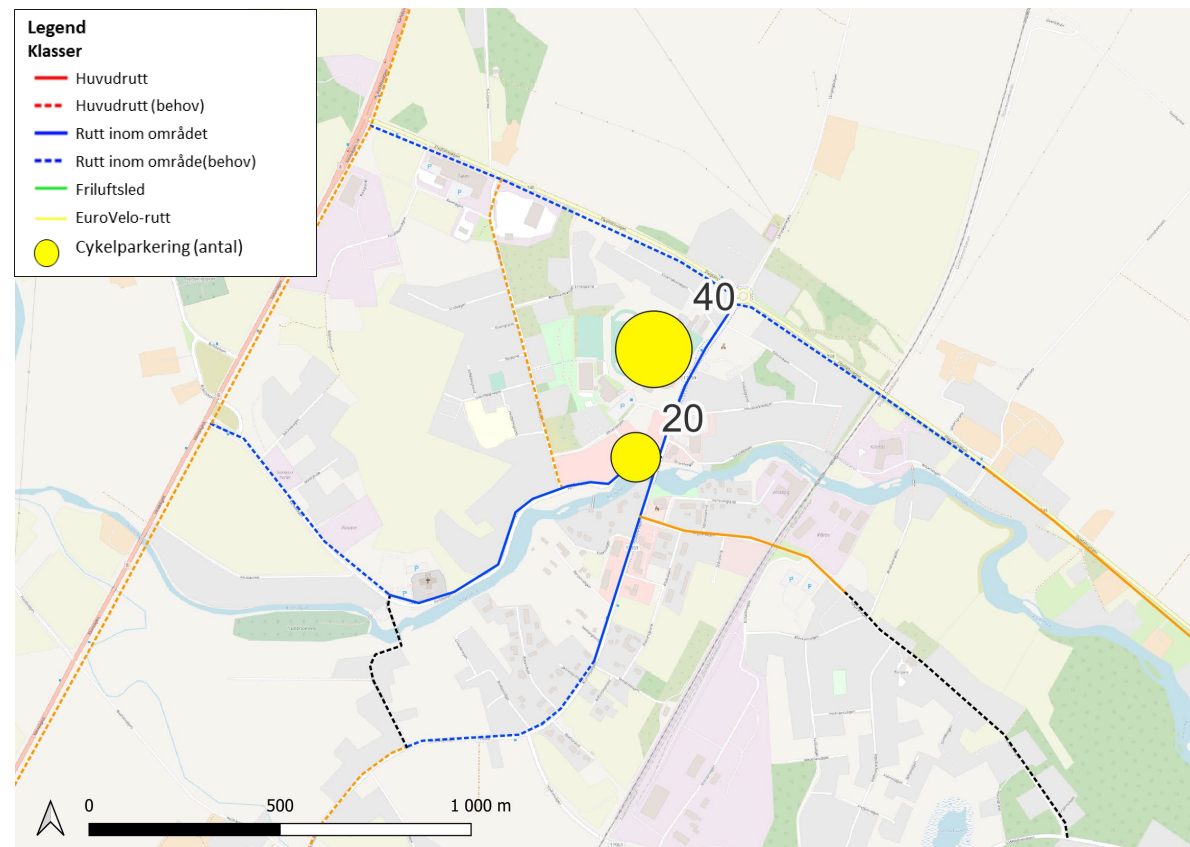
Visualisering av målläget vid korsningen mellan Tranubäcktåget och Kyrkvägen där förutsättningarna för gång- och cykeltrafiken kan förbättras t.ex. med en så kallad byvägslösning.

5.3. Kronoby – Cykelparkering

Cykelparkeringen i centrala Kronoby föreslås förbättras på fyra ställen, där totalt 60 cykelparkeringar skulle byggas (uppskattad kostnad cirka 20 000 euro).

Dessa är

- Kronoby skola och sportplaner (40 platser)
- Kronoby bibliotek (20 platser)



5.3. Kronoby – Trafiksäkerhet 1/2

Farliga ställen vid centrala promenadområden och cykelrutter, som identifierats genom hastighetsanalys, är markerade på kartan. Nedan beskrivs observationerna och de föreslagna lösningarna för att förbättra säkerheten för fotgängare och cyklister.

A. Flygfältsvägen på avsnittet Kronobyvägen–Spikasvägen

Vägavsnittet har definierats som huvudrutt för cykling. På grund av järnvägsövergången är vägen byggd på en vall och kantas av räcke. På grund av de smala vägrenarna och räckena rör sig cyklister och fotgängare på körbanan och fotgängares och cyklisters säkerhet äventyras i omkörningssituationer.

Lösningsförslag: Observationen stöder byggandet av en separat gång- och cykelväg enligt åtgärd nr. 7

B. Kronobyvägen på avsnittet Säbråvägen–Harabackavägen

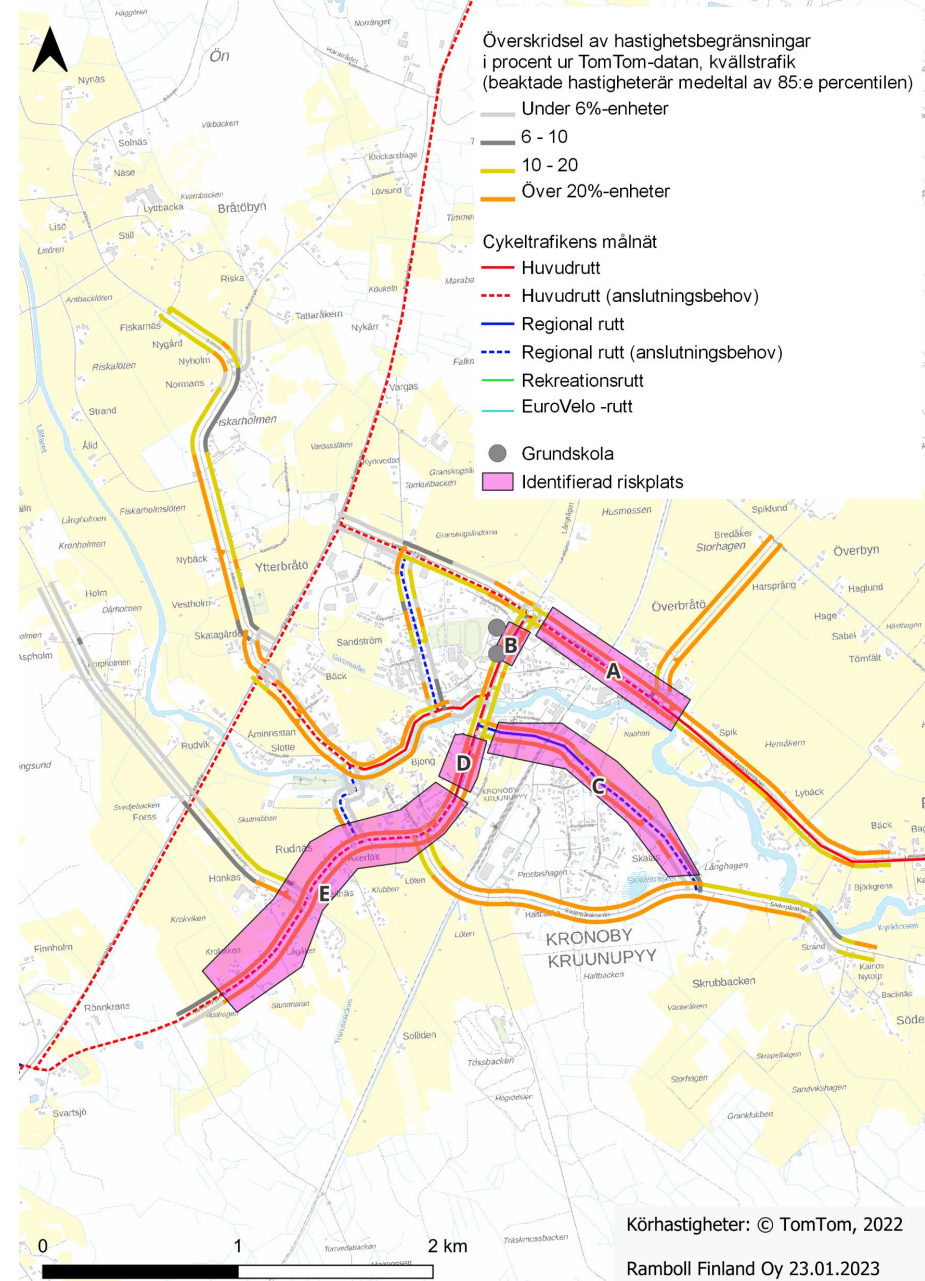
Gatan går genom den centrala gångzonen och passerar både läroanstalter och central service. Fotgängare och cyklister har hänvisats till de kombinerade cykel- och gångbanorna på båda sidorna om vägen. Flera övergångsställen med en smal mittrefug har byggts för att man ska kunna korsa gatan. Fordonstrafikens överhastigheter försvagar säkerheten vid övergångsställen för fotgängare och cyklister.

Lösningsförslag: Breddning av mittrefugen och byggande av strukturella farthinder i samband med centrala övergångsställen (t.ex. höjning av övergångsställen).

C. Torgarevägen på avsnittet Kronobyvägen–Söderpårasvägen

Det identifierade området ligger i gångzonen och fungerar som en regionrutt för cykling. Fotgängare och cyklister har hänvisats till den kombinerade cykel- och gångbanan på Torgarevägens norra sida fram till Industrivägen. På östra sidan av Industrivägen rör sig gång- och cykeltrafiken på körbanan.

Lösningsförslag: Observationen stöder byvägslösningen enligt åtgärd nr. 9



5.3. Kronoby – Trafiksäkerhet 2/2

D. Kronobyvägen på avsnittet Torgarevägen–Perjönsvägen

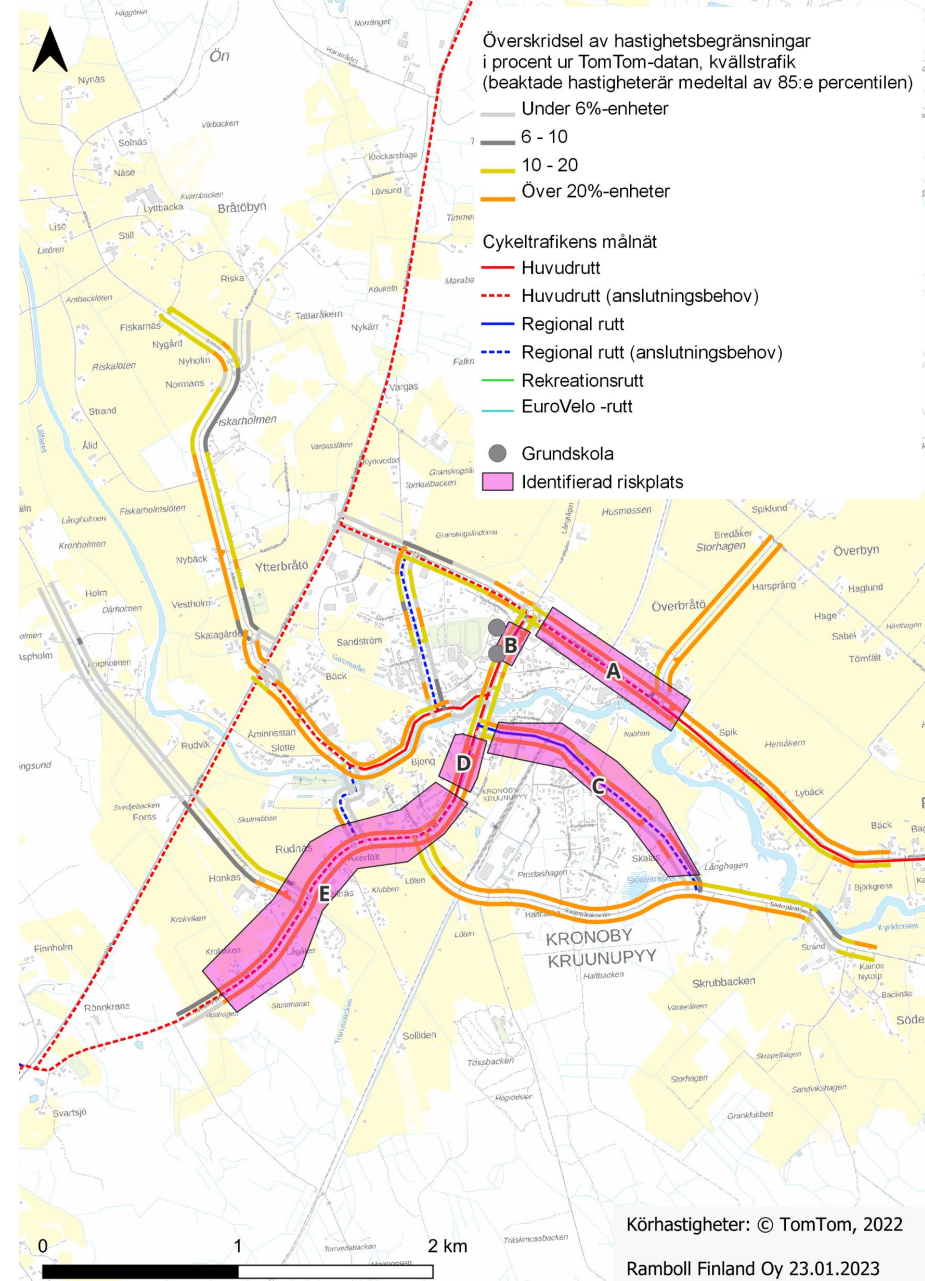
Det identifierade området ligger i gångzonen och hör till den tidigare definierade huvudrutten för cykling. På detta avsnitt har gång- och cykeltrafiken hänvisats till en kombinerad cykel- och gångbana. Övergångsställena har smala mittrefuger. Fordonstrafikens överhastigheter försvagar säkerheten vid övergångsställen för fotgängare och cyklister.

Lösningförslag: Breddning av mittrefugen och byggande av sidoförskjutning på körbanorna.

E. Kronobyvägen på avsnittet Perjönsvägen–Vasavägen

Vägsträckan har definierats som huvudrutt för cykling. Överhastighet på vägavsnittet försvagar säkerheten för fotgängare och cyklister då man går och cyklar längs körbanan.

Lösningförslag: Observationen stöder byggandet av de redan presenterade gång- och cykelvägarna.



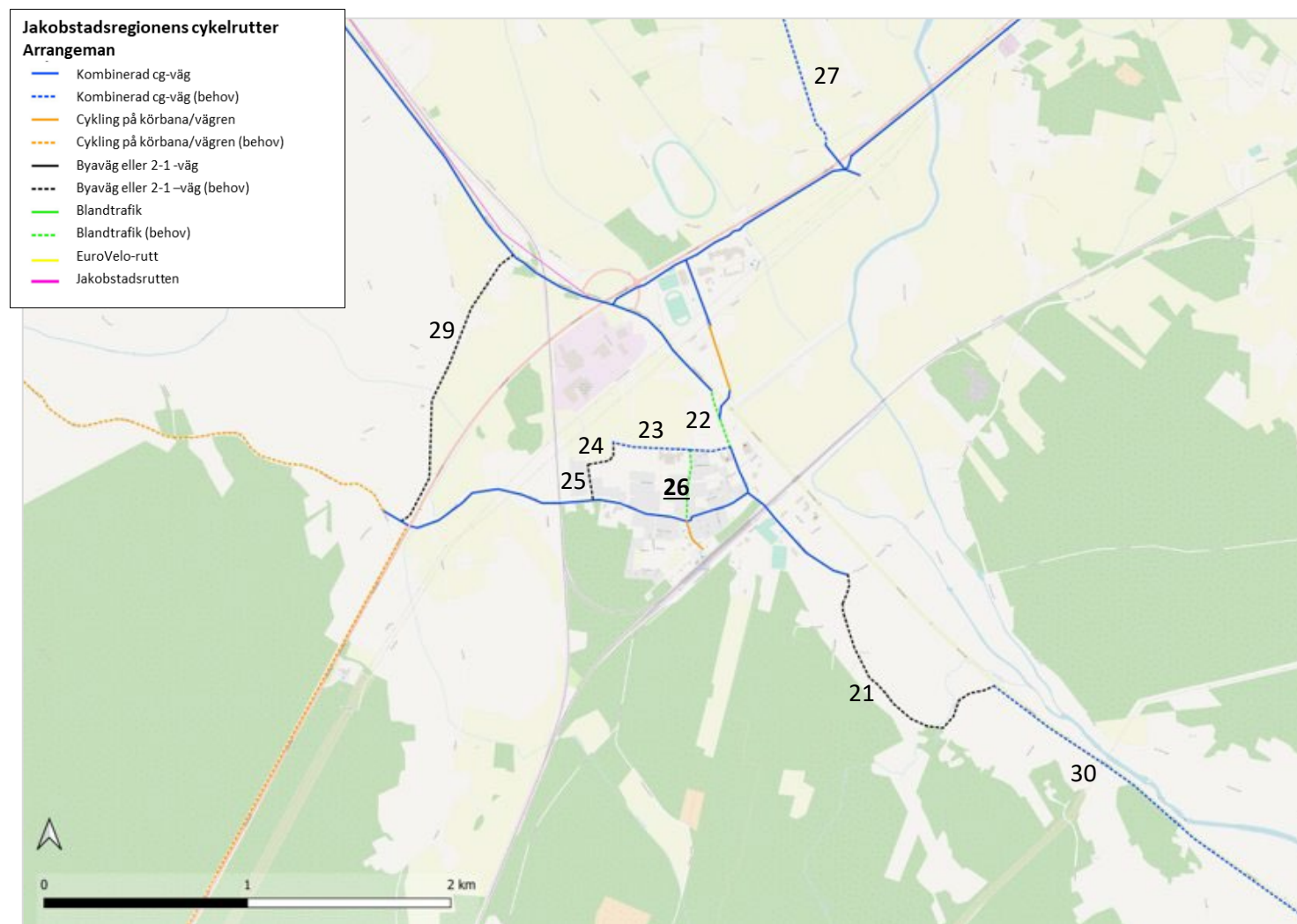
5.3. Pedersöre – Cykelrutter

Kartan visar utvecklingsbehoven i Pedersöres centraltätort.

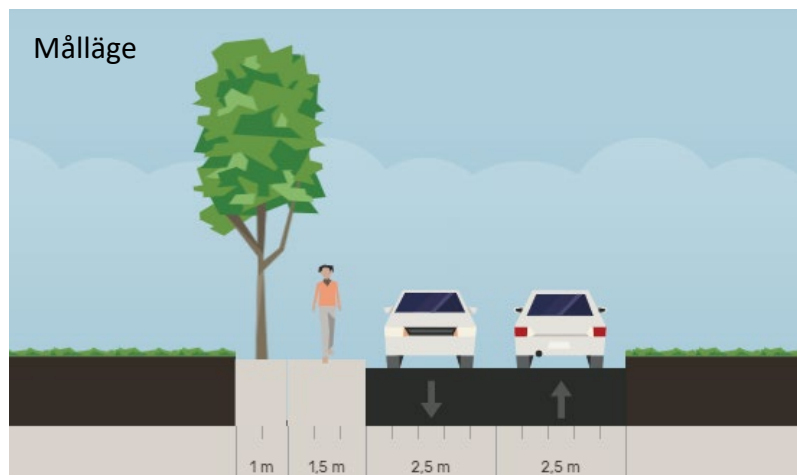
Åtgärderna beskrivs i [bilaga A](#).

Ur Pedersöres synvinkel är landsväg 749 på avsnittet Sundby–Skutnabba ([åtgärd nr 16](#)) den viktigaste förbindelsen att utveckla. Det har också lyfts fram som spetsprojekt för cykeltrafik i regionen.

En närmare bedömning och visualisering av förändringsbehovet har gjorts för nr 26 (Kvarnbacksvägen).



5.3. Pedersöre – Kvarnbacksvägen (26)



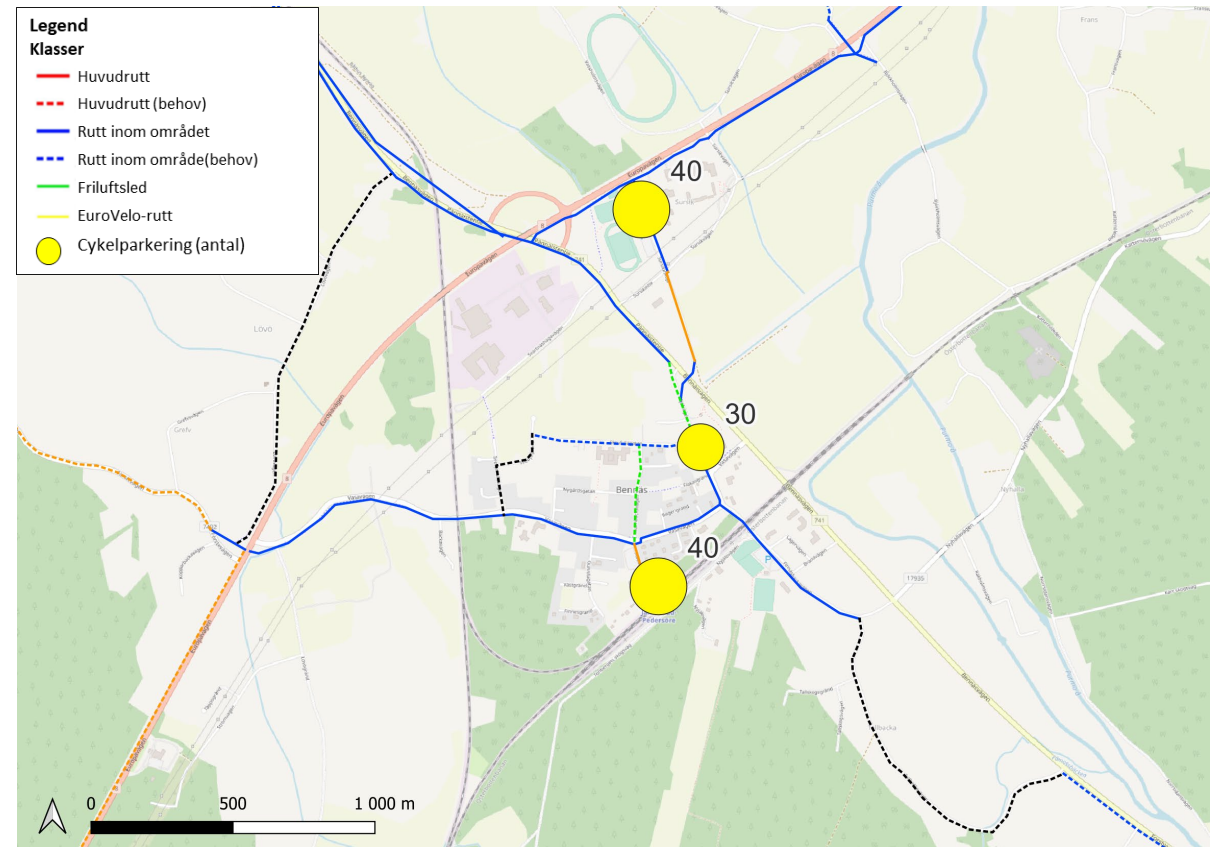
Visualisering av målläget för korsningen mellan Vasavägen och Kvarnbacksvägen, där förhållandena för gång- och cykeltrafiken kan förbättras genom lugnare blandtrafik. Separata leder för gång- och cykeltrafik behövs inte nödvändigtvis.

5.3. Pedersöre – Cykelparkering

Cykelparkeringen i centrala Bennäs föreslås förbättras på tre ställen, där totalt 110 cykelparkeringar skulle byggas (uppskattad kostnad cirka 27 500 euro).

Dessa är

- Järnvägsstationen i Bennäs (40 platser)
- Bennäs skola och sportplaner (40 platser)
- Bennäs bibliotek (30 platser)



5.3. Pedersöre – Trafiksäkerhet 1/2

Farliga ställen vid centrala promenadområden och cykelrutter, som identifierats genom hastighetsanalys, är markerade på kartan. Nedan beskrivs observationerna och de föreslagna lösningarna för att förbättra säkerheten för fotgängare och cyklister.

F. Bennäsvägen på avsnittet riksväg 8–Mjölvägen

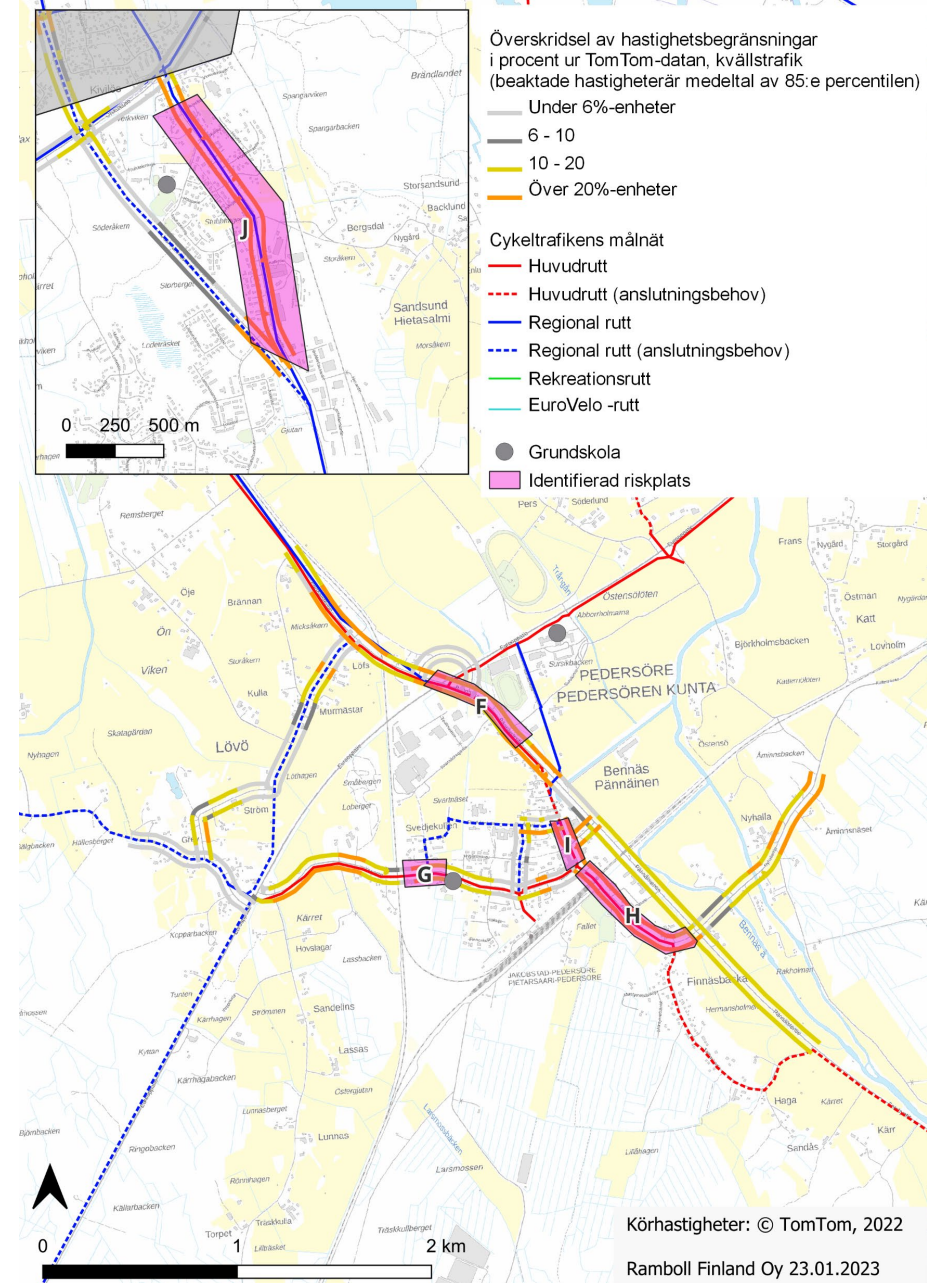
Det identifierade området ligger i gångzonen och hör till den tidigare definierade huvudruten för cykling. Dessutom finns en grundskola och en gymnasieskola i närheten av leden. På södra sidan av Bennäsvägen finns en kombinerad cykel- och gångbana. Utmed riksväg 8 går en kombinerad cykel- och gångbana som är markerad som cykelhuvudrutt och fungerar som gång- och cykelförbindelse i riktning mot skolorna. Bron och vägrenarna vid riksväg 8 är en visuell barriär i riktning mot skolcentret. Bennäsvägen har inga andra övergångsställen mot skolcentret före underfarten vid förlängningen av Mjölvägen.

Lösningförslag: Förbättra säkerheten vid övergångsställen och korsningar.

G. Korsning på avsnittet Vasavägen–Svedjekullavägen

Körhastigheterna blir höga från riksväg 8 längs Vasavägen före korsningen med Svedjekullavägen och övergångsstället. Övergångsstället är en del av skolvägen mellan skolan och bostadsområdet. Mellan Svedjekullavägen och Nygårdsgatan finns en mittrefug.

Lösningförslag: Att betona övergångsstället (t.ex. med stolpreflex på trafikskyltstolpe) och bygga farthinder (t.ex. höjning av körbanan, mittrefug eller varselränder).



5.3. Pedersöre – Trafiksäkerhet 2/2

H. Finnäsbackavägen

En separat kombinerad cykel- och gångbana går längs med Finnäsbackavägen. Det finns bebyggelse runt vägen och därför korsar fotgängare och cyklister vägen ofta. Överhastighet i fordonstrafiken försvagar säkerheten för fotgängare och cyklister vid övergångsställen.

Lösningförslag: Dämpa överhastigheter med farthinder (t.ex. sidoförskjutning av körbanor)

I. Vasavägen på avsnittet Finnäsbackavägen–Bennäsvägen och Mjölvägen

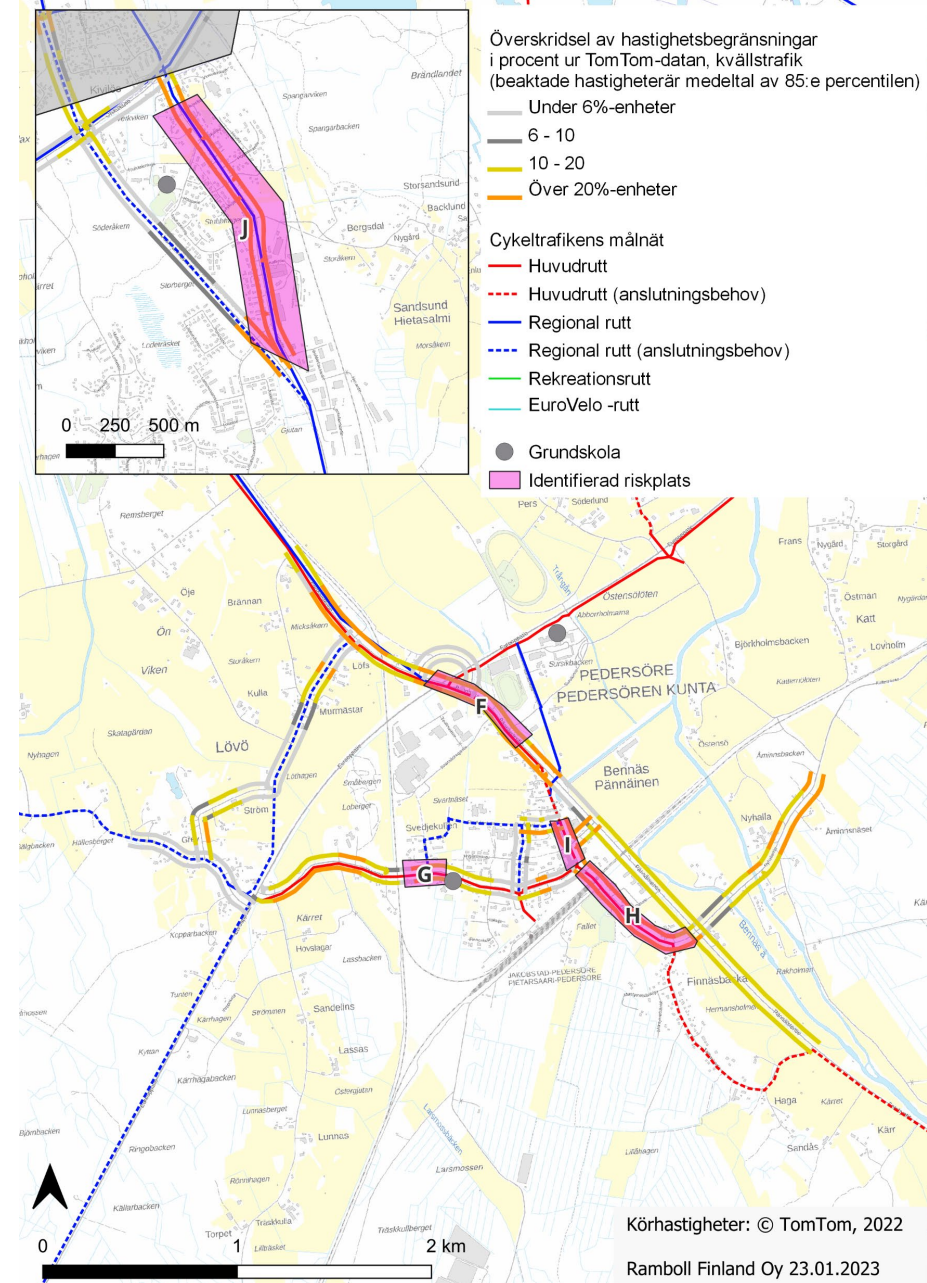
Mjölvägen och Vasavägen är ställvis breda och övergångsställena är därför långa. På Mjölvägen separeras fotgängare och cykeltrafik från vägbanan endast genom vägmålning, vilket strider mot vägtrafiklagen. Den kombinerade cykel- och gångbanan som separeras genom målning används i nuläget för fordonsparkering.

Lösningförslag: Strukturera gaturummet och förbättra befintliga gång- och cykelvägsförbindelser.

J. Bennäsvägen på avsnittet Bulderbackavägen–Viklundssvängen

Bennäsvägen är en lokal samlargata som går genom bostadsområdet. På gatans östra sida finns en upphöjd kombinerad cykel- och gångbana. Det finns några övergångsställen som korsar gatan. Det finns en grundskola i området.

Lösningförslag: Dämpa överhastigheter med farthinder (t.ex. sidoförskjutning av körbanor)



5.3 Nykarleby – Cykelrutter

Kartan visar utvecklingsbehoven i Nykarlebys centraltätort. Åtgärderna beskrivs i [bilaga A](#).

33 Juthasvägen på avsnittet Brogatan–Munsalavägen

Den ca 400 meter långa huvudruttförbindelsen föreslås byggas som byväg, där vägrenen är bredare än vanligt på båda sidor om en smalare körbana. Den preliminära kostnadsbedömningen är ca 15 000 euro och den uppskattade CO₂-utsläppseffekten för trafiken är -3 ton/år.

34 Topeliusplanaden på den nuvarande fyrfiliga delen

På det ca 800 meter långa avsnittet förbättras huvudleden för cykeltrafik genom att göra körbanan smalare och genom att bygga en separat cykeltrafikförbindelse på båda sidor om esplanaden. Kostnadsbedömningen är öppen och beror på önskad kvalitetsnivå. CO₂-utsläppseffekten för trafiken är -1 ton/år.

35 Lybecksgatan på avsnittet Kyrkogatan–Topeliusplanaden

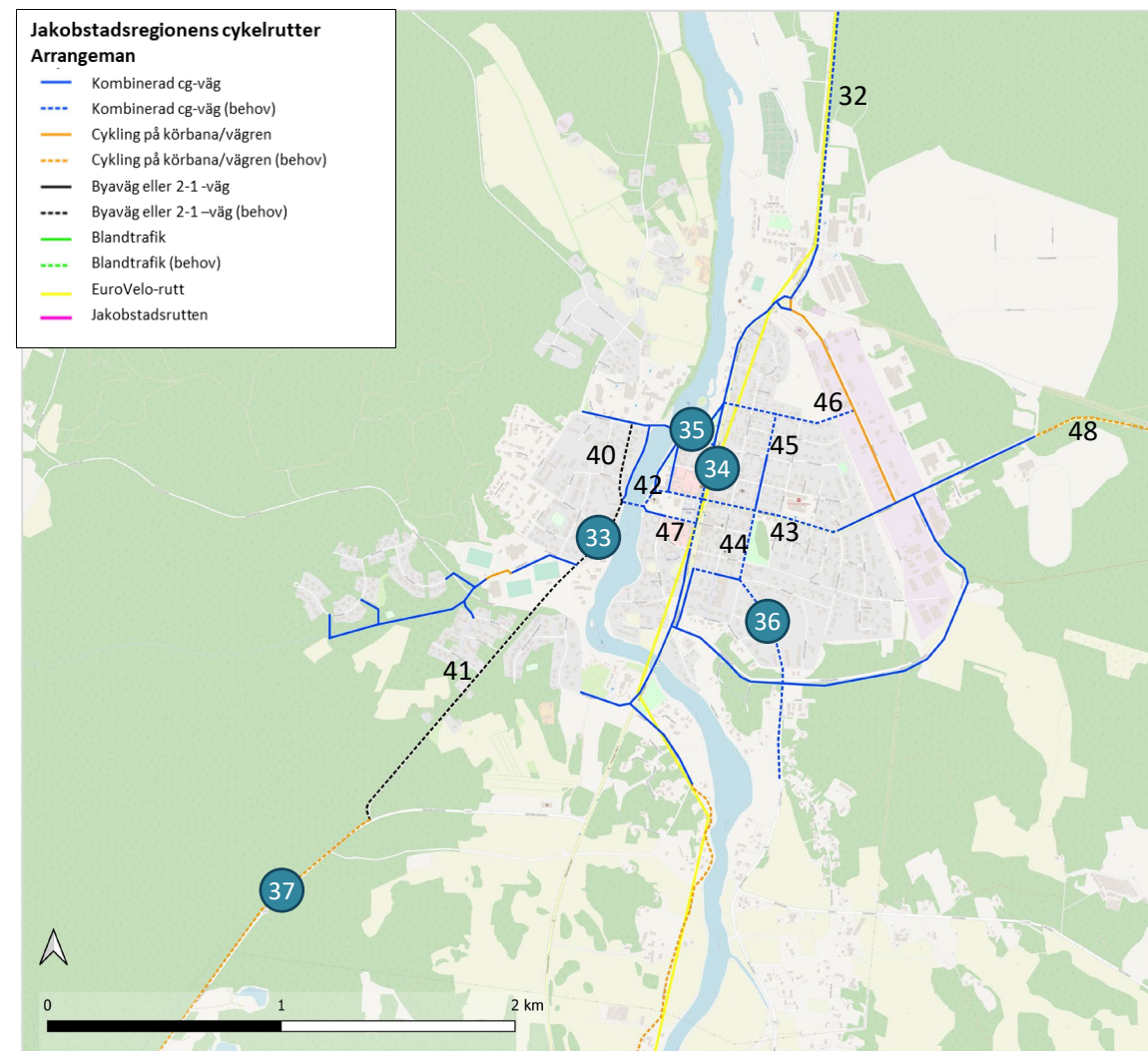
En regional gatuförbindelse på mindre än 100 meter, för vilken lugn blandtrafik föreslås. I samband med åtgärden beaktas anslutningsarrangemangen vid Topeliusplanaden. Den preliminära kostnadsberäkningen för åtgärden är ca 15 000 euro. CO₂-utsläppseffekten för trafiken är -1 ton/år.

36 Hagagatan på avsnittet Forsbyvägen–Jeansborgsvägen

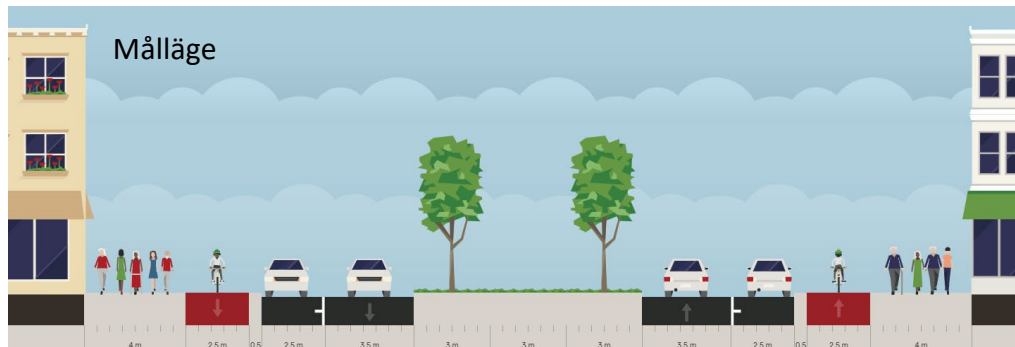
En 900 meter lång sträcka av regionruttstyp, för vilken antingen lugnande av trafiken eller byväg föreslås. Den preliminära kostnadsberäkningen för åtgärden är ca 20 000 euro. CO₂-utsläppseffekten för trafiken är -2 ton/år.

37 Norra Munsalavägen på avsnittet Munsalavägen–Myrbackavägen

En separat gång- och cykelväg föreslås för den cirka 5,5 kilometer långa landsvägssträckan av huvudruttstyp. Den preliminära kostnadsberäkningen för åtgärden är ca 1,5 miljoner euro. CO₂-utsläppseffekten för trafiken -1 ton/år.



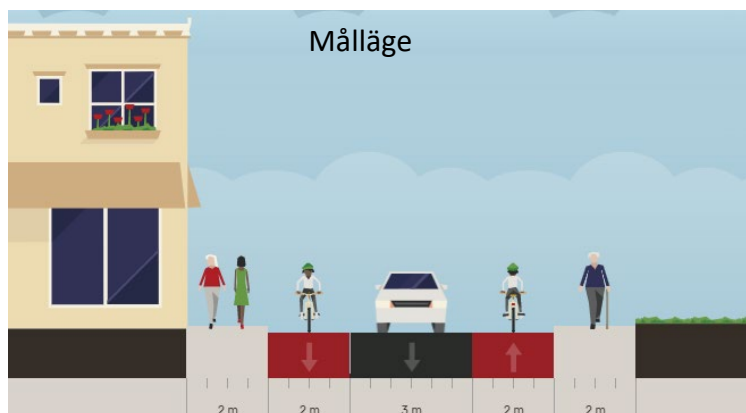
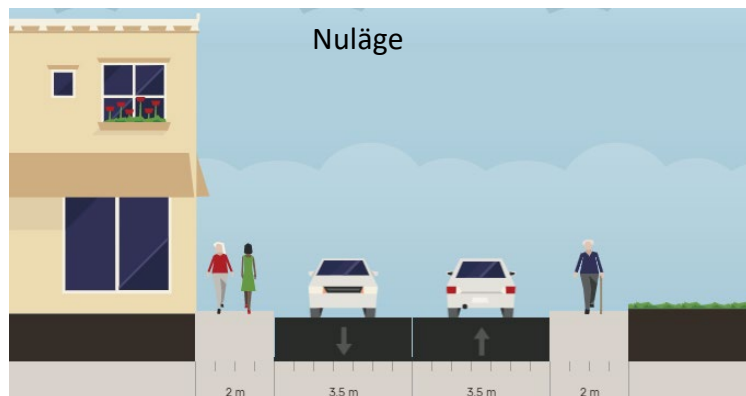
5.3. Nykarleby – Topeliusplanaden (34)



Visualisering av målläget vid Topeliusplanaden, där gång- och cykeltrafikens förutsättningar kan förbättras kostnadseffektivt genom att omstrukturera gaturummet.



5.3. Nykarleby – Seminariegatan (40)



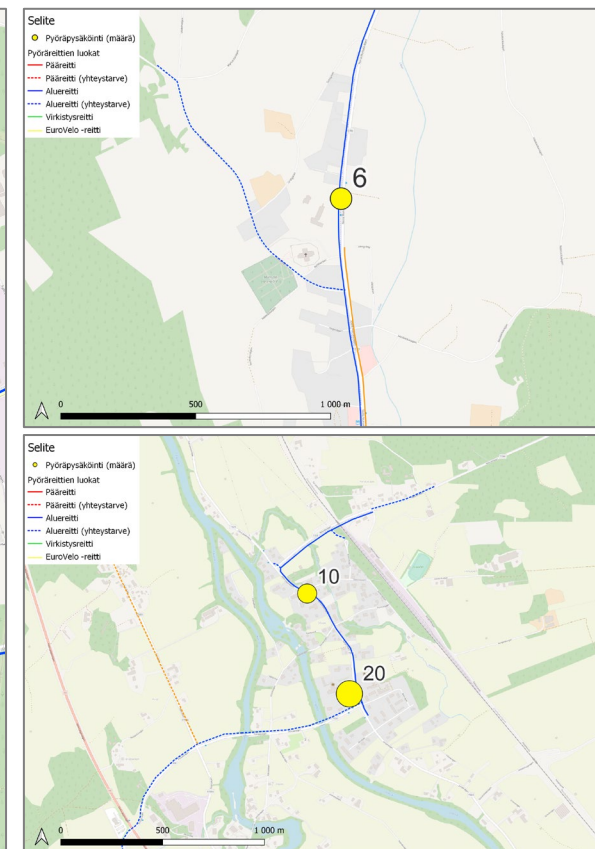
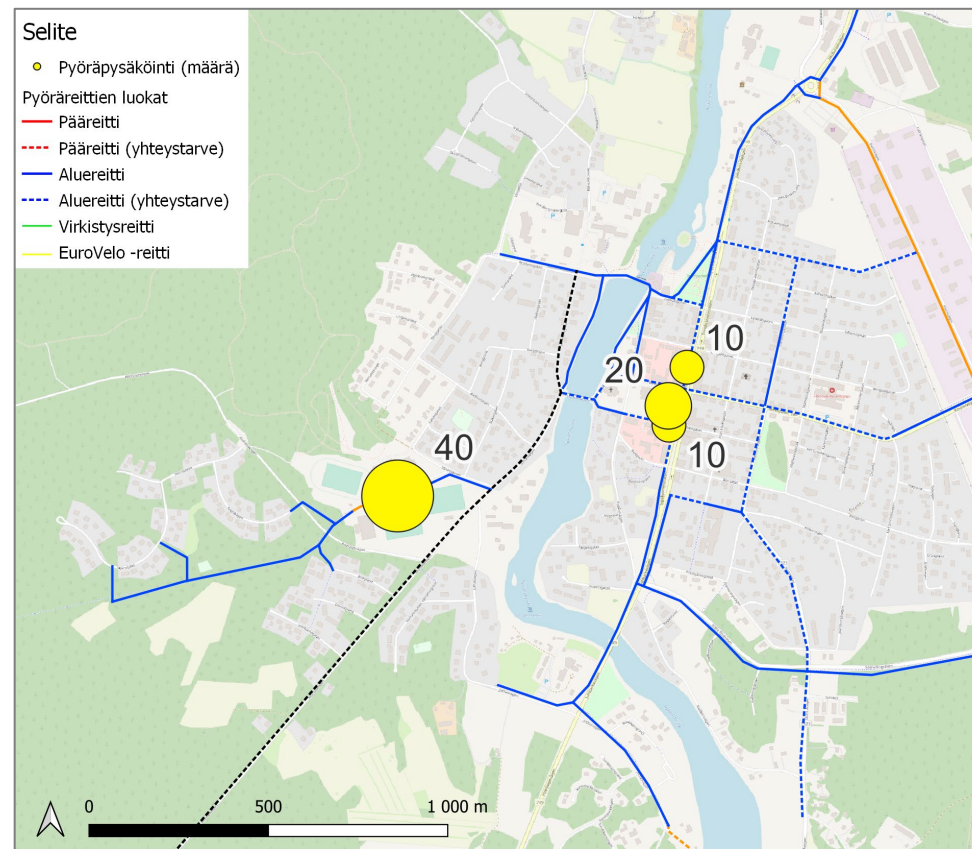
Visualisering av målläget vid Seminariegatan, där både gång- och cykeltrafikens förutsättningar kan förbättras kostnadseffektivt genom att omstrukturera gaturummet till en byväg eller en 2–1-gatulösning.

5.3. Nykarleby – Cykelparkering

Cykelparkeringen i Nykarleby centrum, Jeppo och Munsala föreslås förbättras på sju ställen, där totalt 80 cykelparkeringar skulle byggas (uppskattad kostnad cirka 29 000 euro).

Dessa är

- Nykarleby sportplan (40 platser)
- Nykarleby torg (20 platser)
- Sollefteågatan (10 platser)
- Topeliusplanaden (10 platser)
- Jeppo skola och bibliotek (20 platser)
- Östra Jeppovägen (10 platser)
- Munsala skola och service (6 platser)



5.3. Nykarleby – Trafiksäkerhet 1/2

Farliga ställen vid centrala promenadområden och cykelrutter, som identifierats genom hastighetsanalys, är markerade på kartan. Nedan beskrivs observationerna och de föreslagna lösningarna för att förbättra säkerheten för fotgängare och cyklister.

K. Jakobstadsvägen på avsnittet Kvarnvägen–Grev Tott gatan

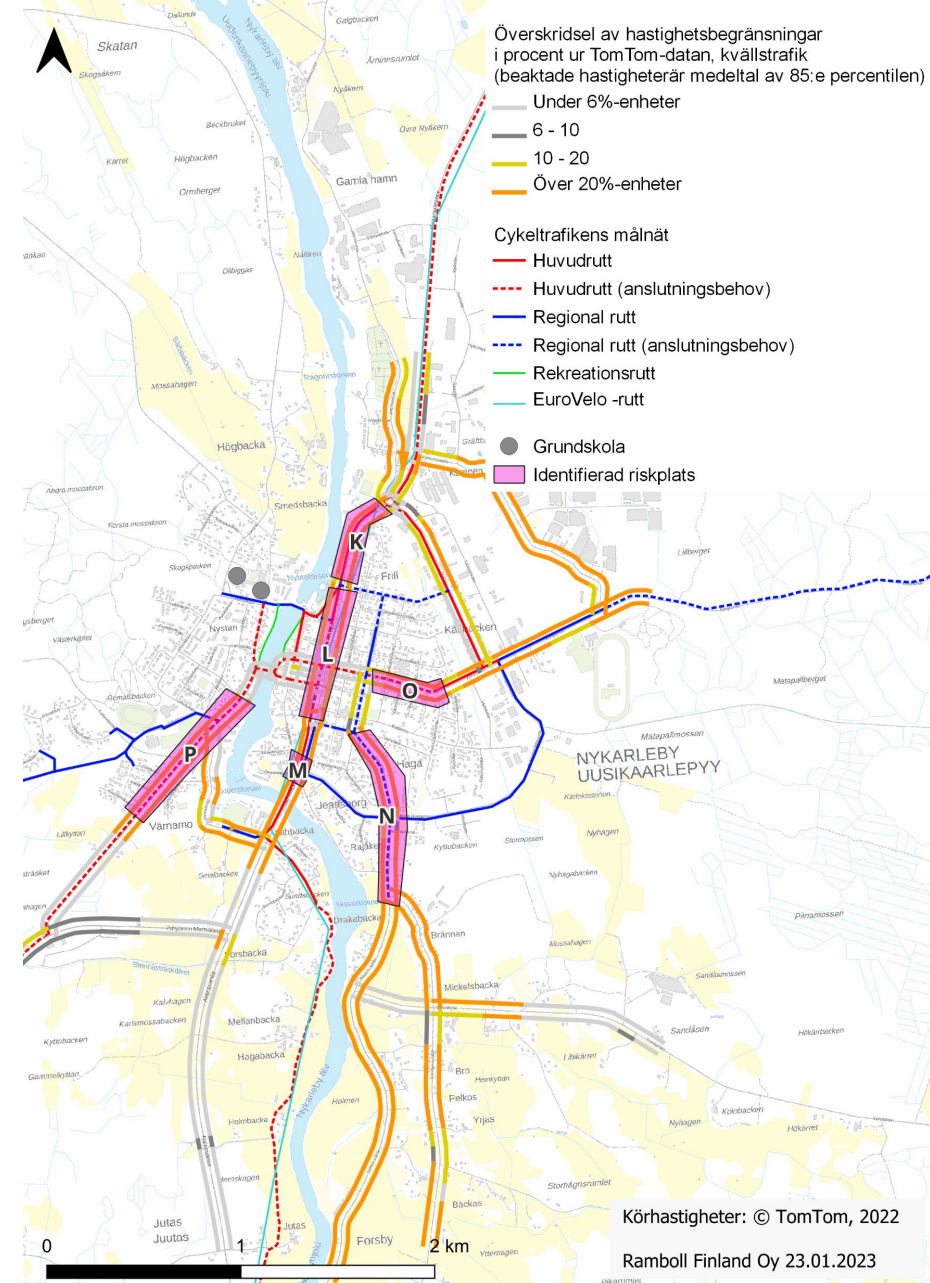
Det identifierade området ligger i gångzonen och hör till den tidigare definierade huvudruten för cykling. Den kombinerade cykel- och gångbanan separeras från körbanan på gatans västra sida. Det finns flera tomtanslutningar till gatan. Längs gatan finns två övergångsställen, varav ett är byggt med en smal mittrefug.

Lösningsförslag: Förbättra säkerheten vid övergångsställen, till exempel genom att markera övergångsställen med stolpreflex eller genom att bygga farthinder (t.ex. höjning av körbanan, mittrefug eller varselränder)

L. Topeliusplanaden

Den identifierade gatan ligger i gångzonen och hör till den tidigare definierade huvudruten för cykling. Topeliusplanaden har trottoarer på båda sidor om gatan. Cykling sker på körbanan. Gatan är geometriskt rak. Körriktningen längs gatan är separerad i egna körbanor. Körfälten är breda (3 filer), vilket gör att övergångsställena är för långa (över 7 m).

Lösningsförslag: Observationen stöder omstrukturering av gaturummet enligt åtgärd nr 34.



5.3. Nykarleby – Trafiksäkerhet 2/2

M. Korsning mellan Ytterjeppovägen och Södra ringvägen

Det identifierade objektet ligger i gångzonen. Den huvudsakliga cykelvägen går i samma riktning som Ytterjeppovägen. En regional cykelled går parallellt med Södra ringvägen. Efter korsningen sjunker hastighetsgränsen i riktning mot Topeliusplanaden från 50 km/h till 40 km/h. I korsningen korsar gång- och cykeltrafiken Ytterjeppovägen i samma plan.

Lösningssförslag: Förbättra säkerheten vid övergångsställen och korsningar genom att sänka körhastigheten, t.ex. genom att framhäva övergångsstället (t.ex. med trafikmärket förhandsvarning för övergångsställe (A15)) eller genom att bygga strukturella farthinder (t.ex. varselränder).

N. Hagagatan på avsnittet Kolonivägen–Forsby byväg

Det identifierade avsnittet ligger i gångzonen och hör till den tidigare definierade regionrutten för cykling. På Hagagatan rör sig gång- och cykeltrafiken på körbanan.

Lösningssförslag: Observationen stöder en lösning enligt åtgärd nr 36.

O. Bankgatan på avsnittet Mathesiusgatan–Karl Grönforsvägen

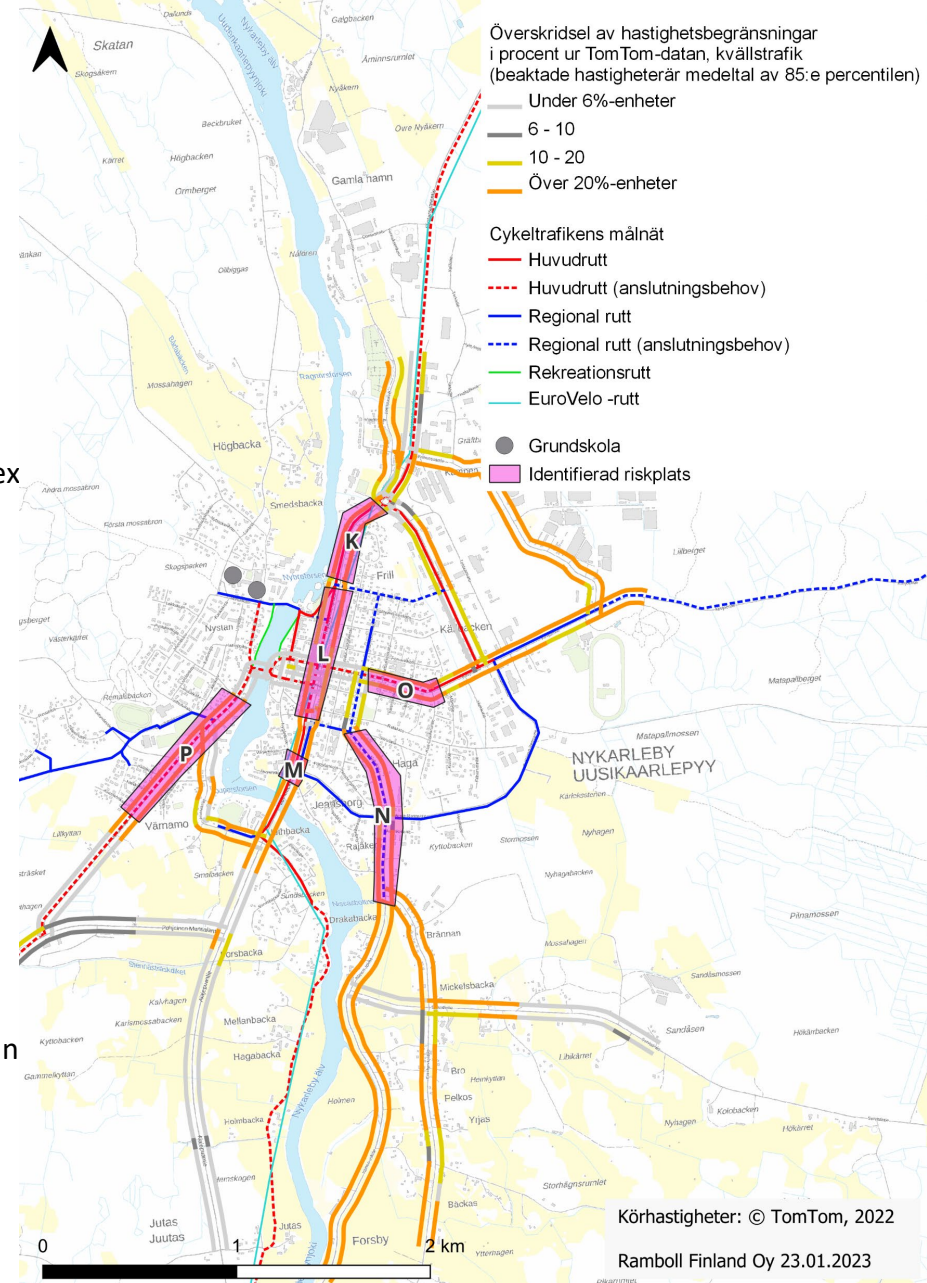
Det identifierade avsnittet ligger i gångzonen och hör till den tidigare definierade huvudrutten för cykling. Trottoarer som är separerade med kantsten har byggts för gångtrafiken. Gaturummet är brett.

Lösningssförslag: Observationen stöder en lösning enligt åtgärd nr 43.

P. Juthasvägen/Munsalavägen på avsnittet Badhusstigen–Stenbackagatan

Det identifierade avsnittet ligger i gångzonen och hör till den tidigare definierade huvudrutten för cykling. Vid sidan av körbanan finns breda vägrenar. Det finns ingen anvisad gång- och cykelled.

Lösningssförslag: Observationen stöder en lösning enligt åtgärd nr 41.



5.3. Larsmo – Cykelrutter

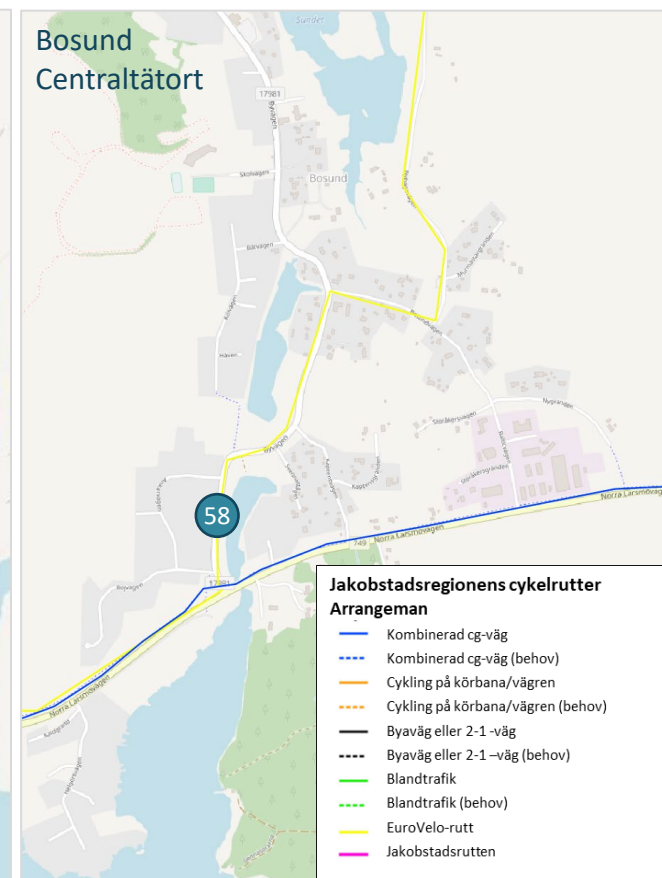
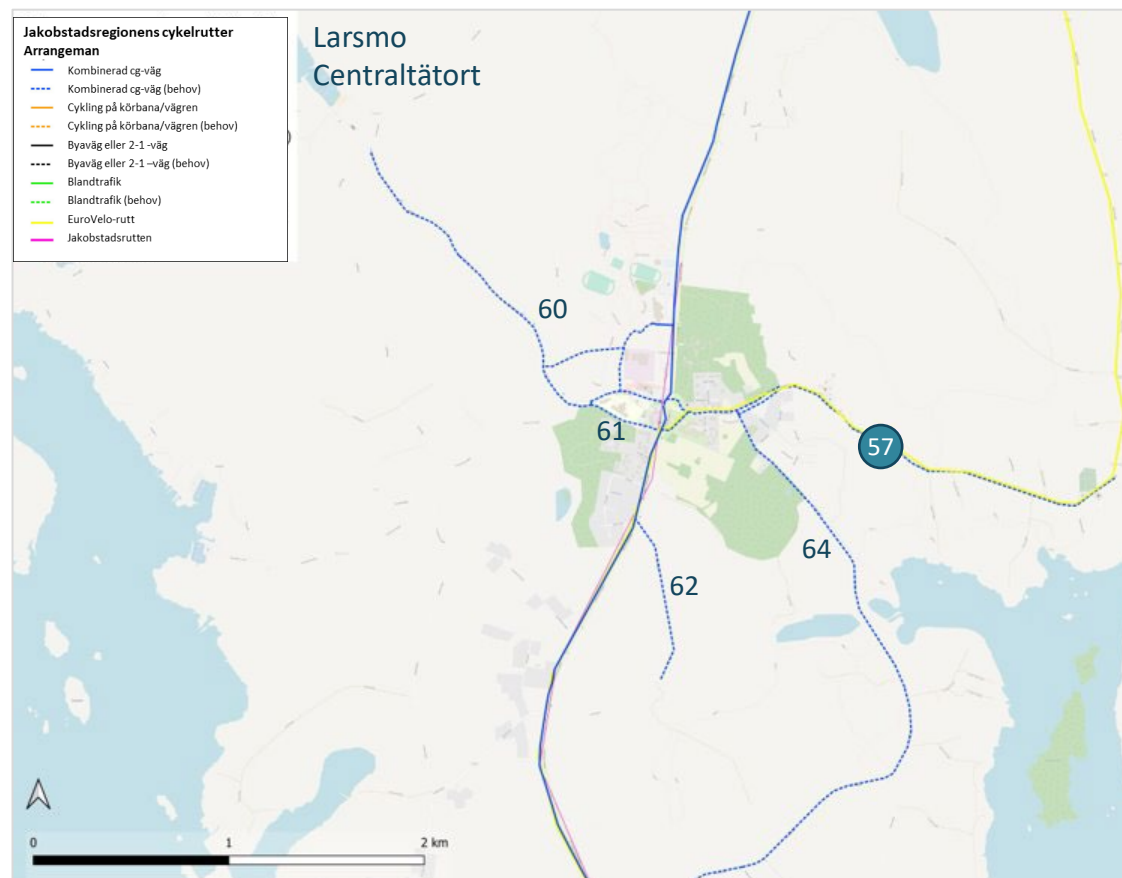
Kartan visar utvecklingsbehoven i Larmsos centrala områden. Två av platserna har prioriterats för att genomföras i första skedet. Åtgärderna beskrivs i [bilaga A](#).

57 Fagnäsvägen på avsnittet Hannulavägen–Söderholmsvägen

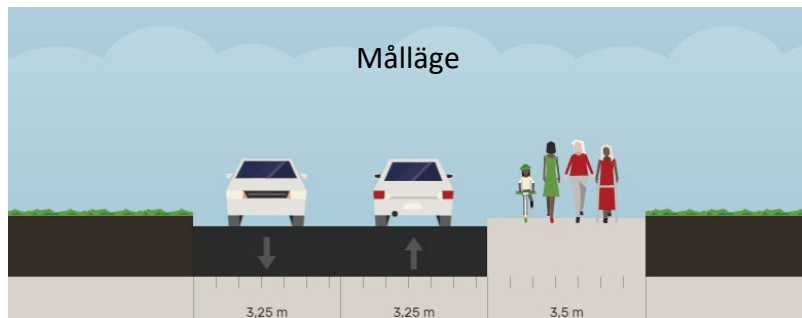
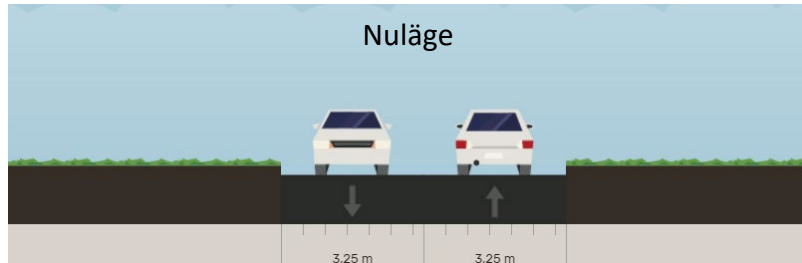
På det ca 2,5 km långa regionala vägvsnittet byggs en upphöjd kombinerad gång- och cykelväg eller alternativt breddas vägrenarna. Den preliminära kostnadsbedömningen är cirka 650 000 euro och den uppskattade CO₂-utsläppseffekten för trafiken är -10 ton/år. En närmare bedömning och visualisering av sträckan har gjorts.

58 Byvägen, från landsväg 749 till den befintliga gång- och cykelvägen

I Bosund anläggs en ny upphöjd kombinerad gång- och cykelväg över en sträckning på cirka 350 meter. Förbindelsen är regionrutt. Den preliminära kostnadsbedömningen är cirka 91 000 euro och den uppskattade CO₂-utsläppseffekten för trafiken är -1 ton/år.



5.3. Larsmo – Fagernäsvägen (57)



Visualisering av målläget vid Fagernäsvägen, där förutsättningarna för gång- och cykeltrafiken förbättras genom att bygga en separat kombinerad cykel- och gångbana. I västra ändan av gatan torde byväg också komma på fråga.

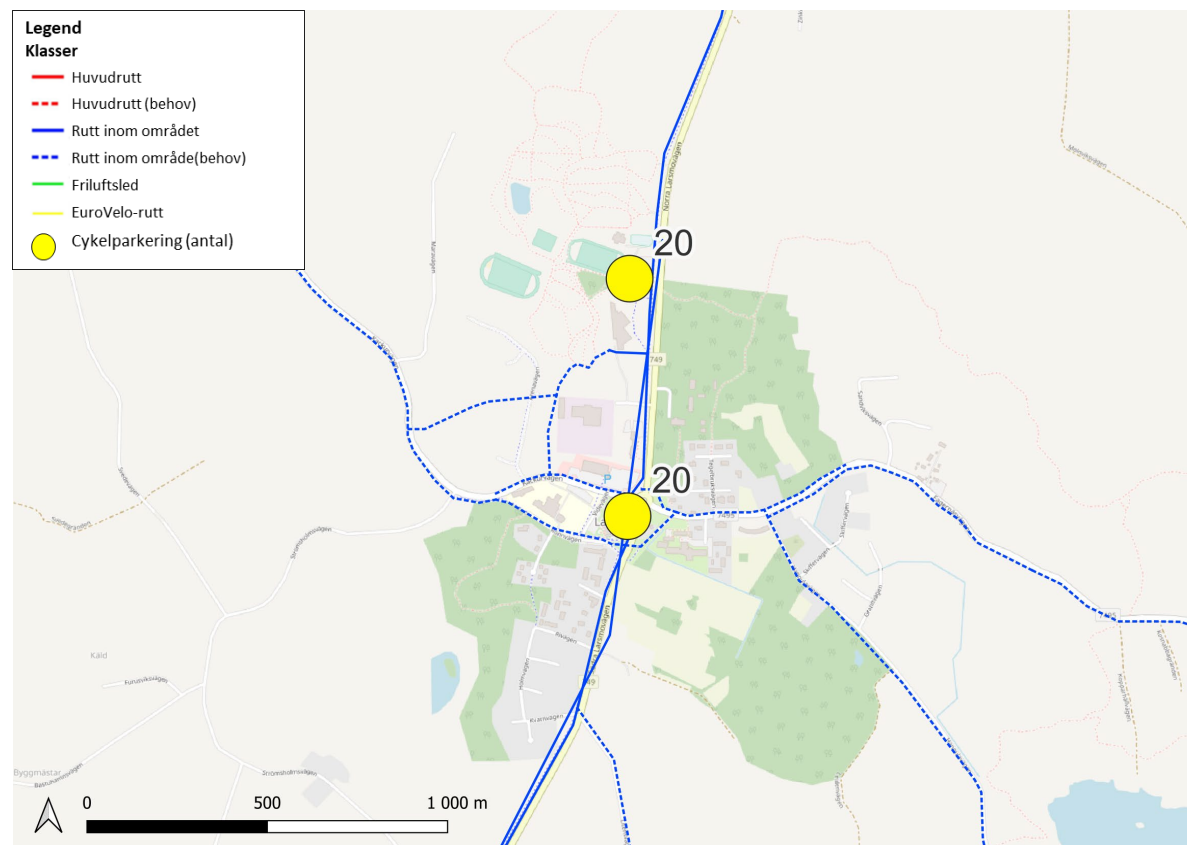


5.3. Larsmo – Cykelparkering

- Cykelparkeringen i Larsmo centrum föreslås förbättras på två ställen, där totalt 40 cykelparkeringar skulle byggas (uppskattad kostnad ca 10 000 euro).

Dessa är

- Larsmo sportplan (20 platser)
- Larsmo service (20 platser)



5.3. Larsmo – Trafiksäkerhet

Farliga ställen vid centrala promenadområden och cykelrutter, som identifierats genom hastighetsanalys, är markerade på kartan. Nedan beskrivs observationerna och de föreslagna lösningarna för att förbättra säkerheten för fotgängare och cyklister.

Q. Fagnäsvägen på avsnittet Norra Larsmovägen–Sandvik

Det identifierade avsnittet ligger i gångzonen och hör till den tidigare definierade regionrutten för cykling. På Fagnäsvägen rör sig gång- och cykeltrafiken på körbanan.

Lösningsförslag: Observationen stöder en lösning enligt åtgärd nr 57.

R. Korsning mellan Södra Larsmovägen och Litensvägen

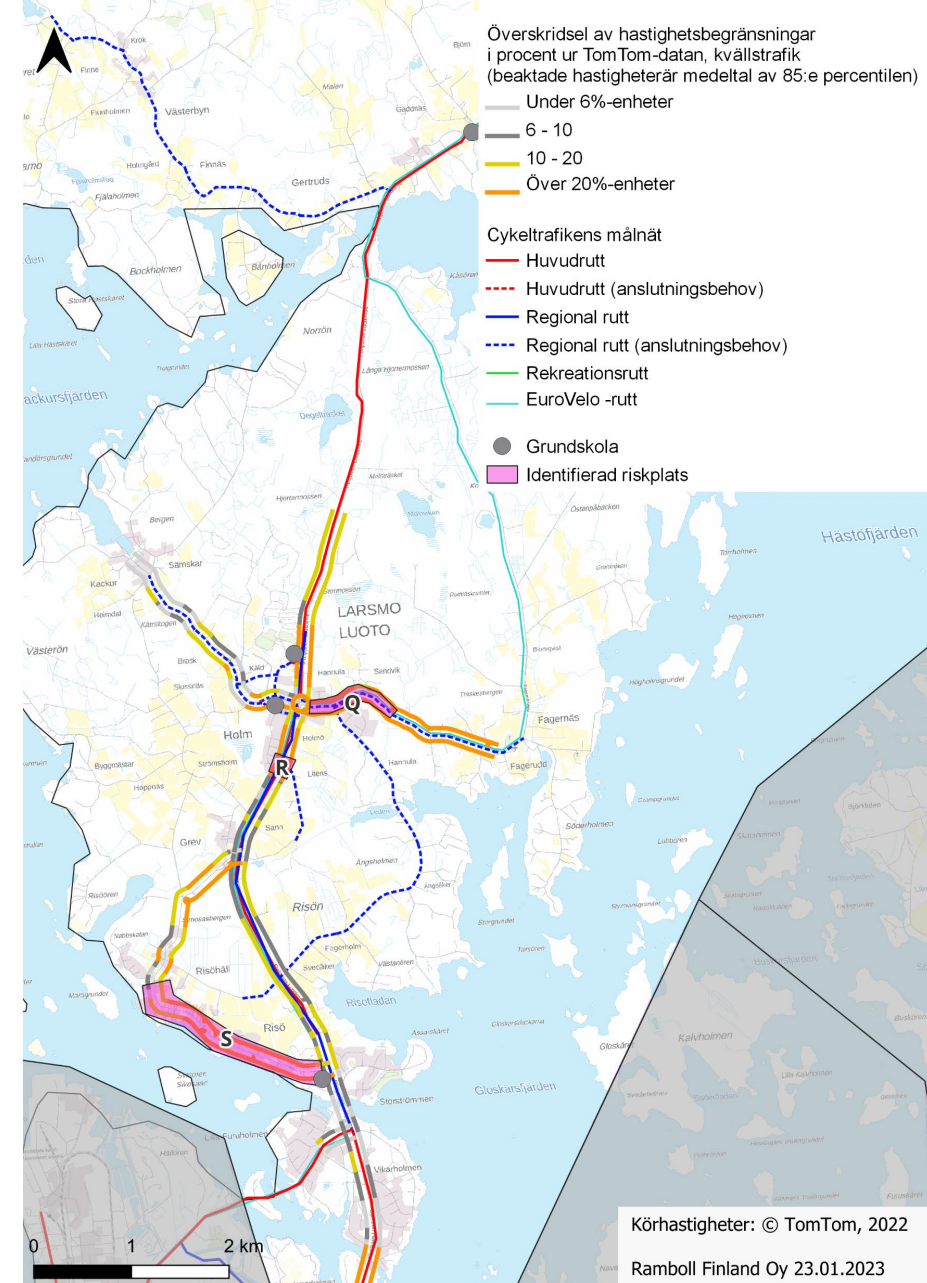
Man markerat att huvudrutten för cykling längs med Södra Larsmovägen och regionrutten längs Litensvägen ansluts i korsningen. Gång- och cykeltrafiken korsar Södra Larsmovägen i samma plan.

Lösningsförslag: Förbättra säkerheten vid korsningar och övergångsställen genom att sänka körhastigheten, t.ex. med varselränder.

S. Risöhallvägen

Det finns bostadsfastigheter på båda sidor om vägen. Söder om korsningen mellan Risöhallvägen och Södra Larsmovägen ligger områdets grundskola. På Risöhallvägen rör sig gång- och cykeltrafiken på körbanan.

Lösningsförslag: Observationen stöder en lösning enligt åtgärd nr 66.



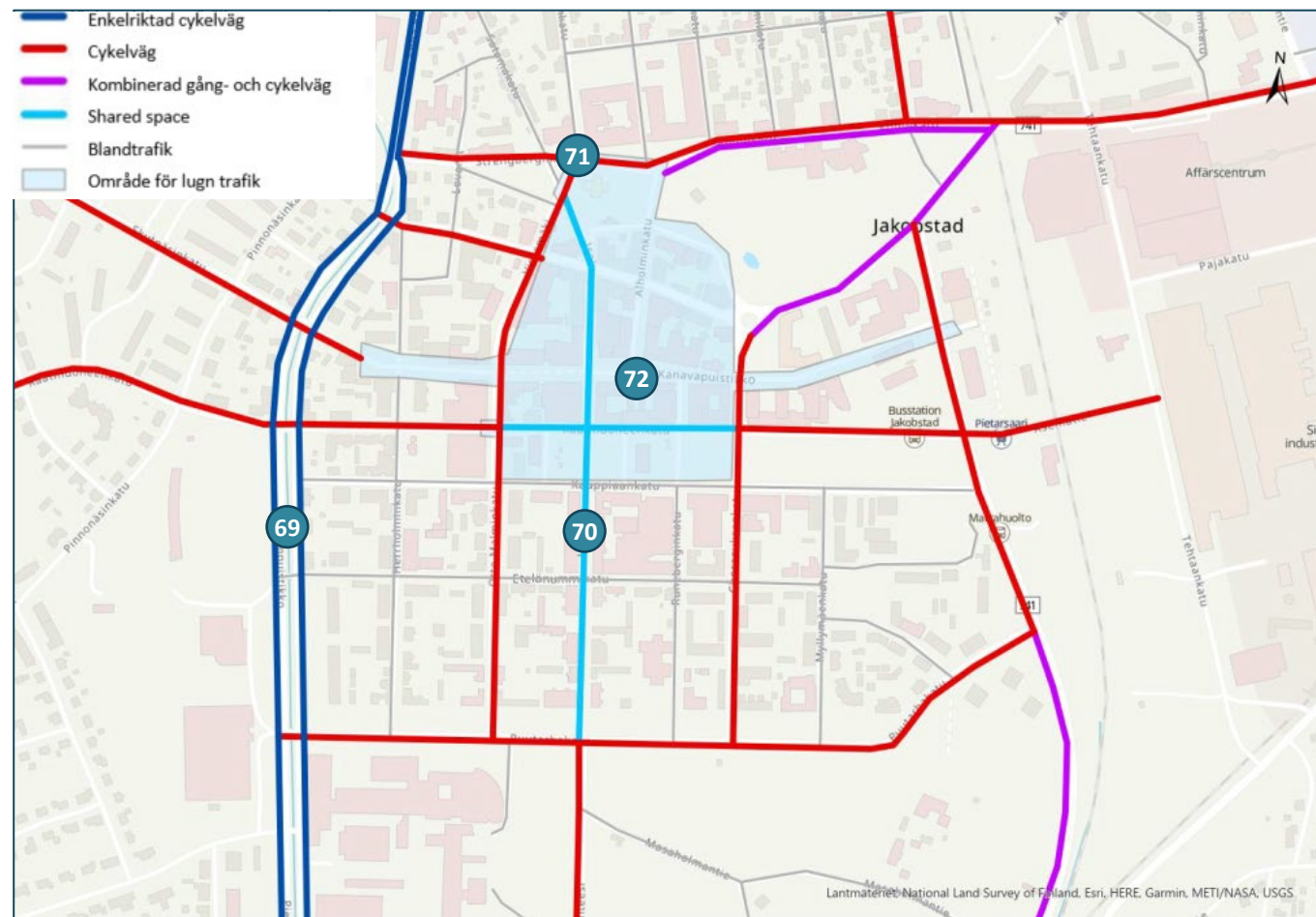
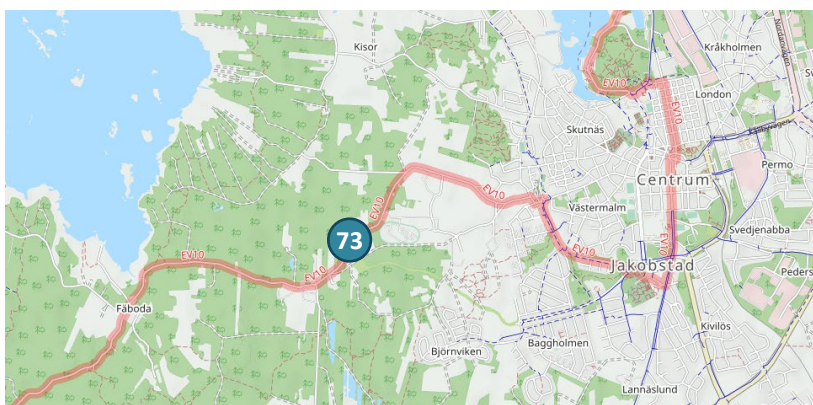
5.3. Jakobstad – Cykelrutter

Kartan visar målnät för Jakobstads centrum, där de viktigaste utvecklingsmålen i centrum är

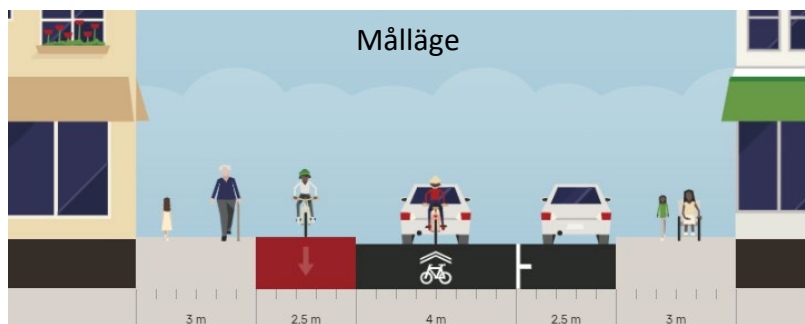
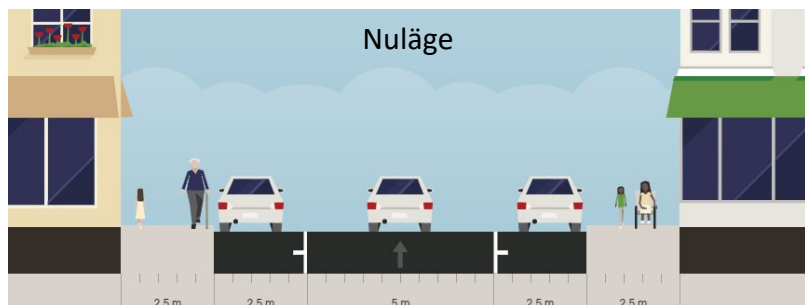
69 Pedersesplanaden, **70** Storgatan och **71** Strengbergsgatan–Skolgatan, där arrangemangen för gång- och cykeltrafik bör utvecklas, speciellt för att förbättra säkerheten i korsningar och kontinuiteten. Potentialen för trafikens CO₂-utsläppsminskning är -60 ton/år.

72 att stödja betoningen på gångtrafik i stadskärnan genom att förverkliga gator av shared space-typ, där hastighetsbegränsningen är låg (20 km/h). Trafikens CO₂-utsläpp är betydande, över 100 ton/år.

73 Cykelväg Fäboda–Jakobstad. CO₂-utsläppseffekt för trafiken -22 ton/år.



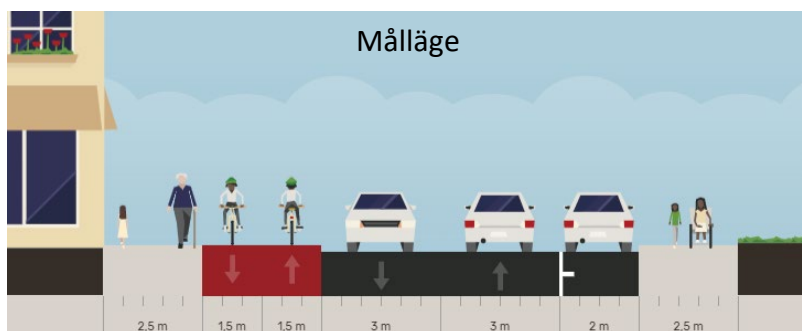
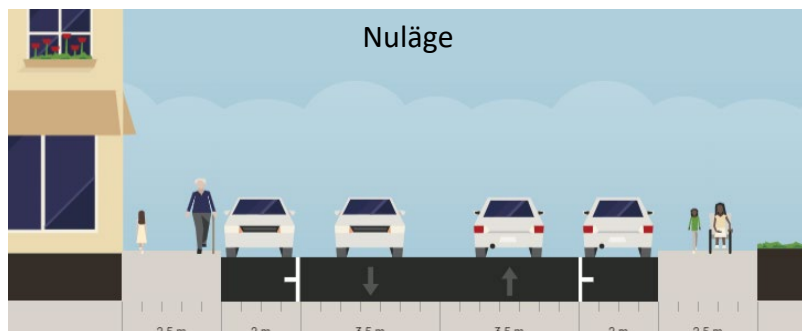
5.3. Jakobstad – Storgatan (70)



Visualisering av Storgatans arrangemang i målläget.



5.3. Jakobstad – Skolgatan (71)



Visualisering av arrangemangen vid Skolgatan, med lösningar enligt utvecklingsplanen för gång- och cykelnätet i Jakobstad 2040.

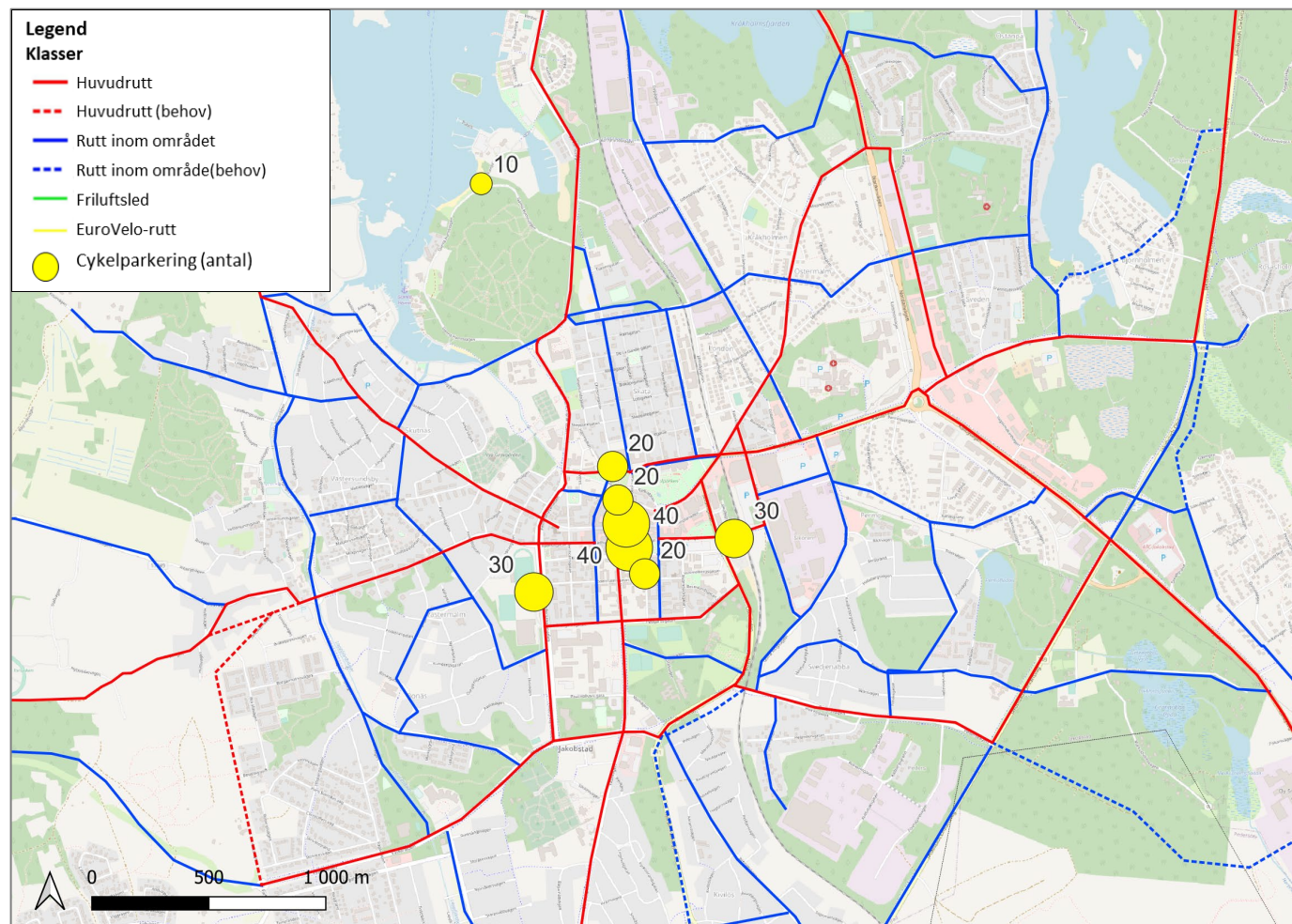


5.3. Jakobstad – Cykelparkering

Cykelparkeringen i Jakobstads centrum föreslås förbättras på åtta ställen, där totalt 210 cykelparkeringar skulle byggas (uppskattad kostnad cirka 52 500 euro).

Dessa är

- Jakobstads torg (40 platser)
- Kanalesplanaden (40 platser)
- Jakobstads järnvägsstation (30 platser)
- Jakobstads sportplaner (30 platser)
- Stadshuset (20 platser)
- Styrmansgatan (20 platser)
- Runebergsgatan (20 platser)
- Kittholmens badstrand (10 platser)



5.3. Jakobstad – Trafiksäkerhet 1/2

Farliga ställen vid centrala promenadområden och cykelrutter, som identifierats genom hastighetsanalys, är markerade på kartan. Nedan beskrivs observationerna och de föreslagna lösningarna för att förbättra säkerheten för fotgängare och cyklister.

T. Stationsvägen, Köpmansgatan på avsnittet Jakobsgatan–Choraeusgatan och Rådhusgatan på avsnittet Otto Malmsgatan–Pedersesplanaden

De identifierade gatorna ligger i gångzonen i centrum. Gaturummet och korsningarna är breda.

Lösningsförslag: Omstrukturering av gaturum och korsningar.

U. Trädgårdsgatan

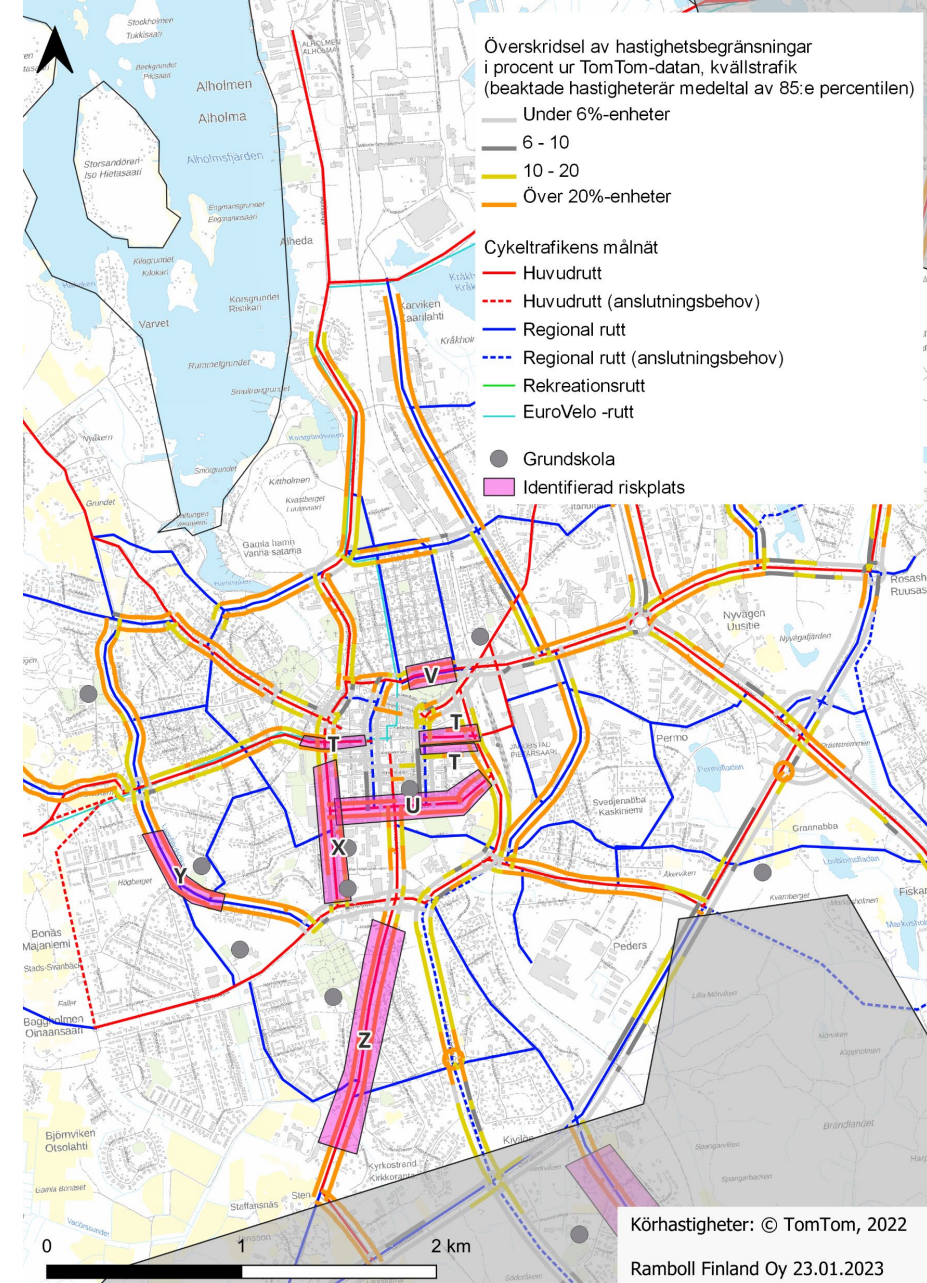
Den identifierade gatan ligger i gångzonen och hör till den tidigare definierade huvudruten för cykling. Gaturummet och korsningsområdena är breda.

Lösningsförslag: Omstrukturering av gaturum och korsningar. Observationen stöder också delvis en lösning enligt åtgärd nr. 70.

V. Skolgatan på avsnittet Jakobsgatan–Tavastgatan

De identifierade gatorna är i gångzonen i centrum och hör till den tidigare definierade regionruten för cykling. På Skolgatans södra sida ligger gymnasiet. Gaturummet och korsningarna är breda.

Lösningsförslag: Observationen stöder en lösning enligt åtgärd nr. 71.



5.3. Jakobstad – Trafiksäkerhet 2/2

X. Pedersesplanaden på avsnittet Västerleden–Södermalmsgatan

Den identifierade gatan ligger i gångzonen och är del av den tidigare definierade huvudrutten för cykling. Längs med Pedersesplanaden går kombinerade gång- och cykelvägar på båda sidor om gatan. Gatan har rak geometri. Körriktningarna har separerats till sina egna körfält. På östra sidan om gatan finns två grundskolor.

Lösningsförslag: Observationen stöder en lösning enligt åtgärd nr. 71.

Y. Västra Ringvägen på avsnittet Västerleden–Rådhusgatan

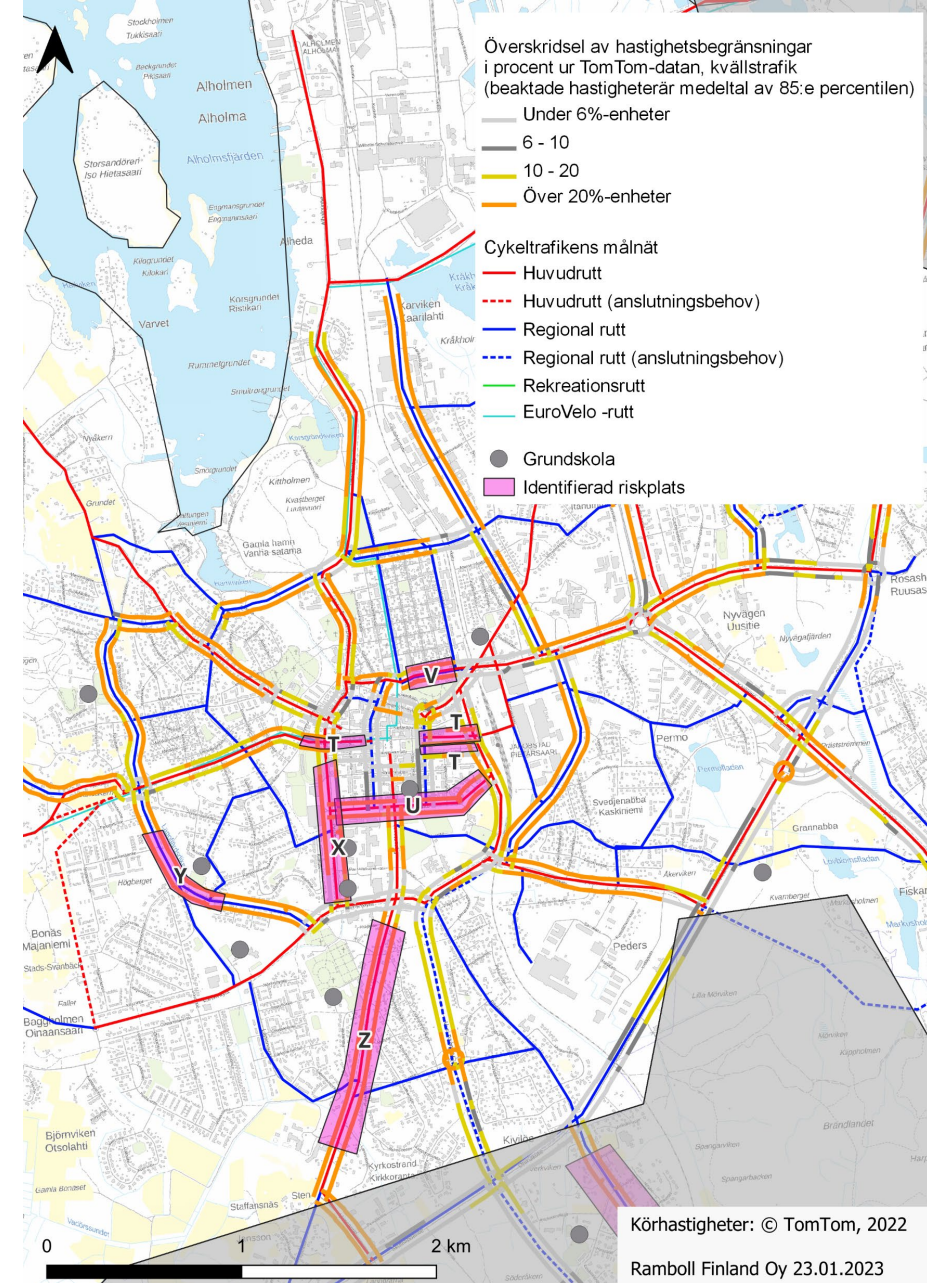
Den identifierade gatan ligger i cyklingszonen. Leden delar bostadsområdet och på norra sidan finns en grundskola. Överhastigheterna längs leden utgör en säkerhetsrisk vid övergångsställena.

Lösningsförslag: Förbättra säkerheten vid övergångsställen, t.ex. genom att framhäva övergångsställen bättre eller bygga farthinder (t.ex. upphöjda körfiler eller sidoförskjutning)

Z. Vasavägen på avsnittet Lannäslund–Västerleden

Den identifierade gatan ligger i cykelzonen. Leden är rak och går igenom bostadsområden. På västra sidan om leden finns en grundskola. Överhastigheterna längs leden utgör en säkerhetsrisk vid övergångsställena.

Lösningsförslag: Sänka hastigheterna med strukturella farthinder (t.ex. sidoförskjutning)



5.3. Andra kommunala åtgärder

Tyngdpunkten i kommunala åtgärder är att förbättra trafikmiljön. Åtgärdsbehoven för gång- och cykeltrafik i den fysiska miljön har fastställts genom att jämföra nuvarande tillstånd med måltillståndet. Trafikmiljön och uppskattning av antalet personer som rör sig har använts som grund för prioritering. I åtgärderna har man också listat saker som framkommit under åtgärdsworkshopparna som hållits kommunvis samt lyft fram saker ur invånarenkäten.

Kronoby

- Att framhäva guldorn för utomhusaktiviteter (speciellt miljön kring älven och platser där man kan korsa älven)

Pedersöre

- Att framhäva guldorn för utomhusaktiviteter (Brännasforsen i Purmo). Hinderfria rutten, branding av friluftsleder och betoning av intressanta destinationer, säkra förbindelser till olika ställen.

Nykarleby

- Att göra körbanan smalare vid övergångsställena längs Topeliusesplanaden. Parkering i fördjupning så att det är en fil mindre att korsa vid övergångsstället. Antal filer 1+1
- Att betona guldorn för utomhusaktiviteter (parkerna längs älven, hamnen och stranden vid Andra sjön samt Grisselören). Hinderfrihet, bänkar, belysning, underhåll osv.

Larsmo

- Förbättring av cykelparkeringen vid de viktigaste hållplatserna för kollektivtrafiken (cykelställ med ramlåsning och väderskydd)

Jakobstad

- Huvudrutten för gång- och cykeltrafik markeras i generalplanen
- Strukturering och organisering av bilparkering i centrum för att stödja betoningen på fotgängare, trivsel och säkerhet (plan för parkering)
- Förbättring av belysningen på gång- och cykelvägar
- Anslutningsförbindelse mellan Jakobstad och järnvägsstationen i Bennäs som regelbundna turer eller som anropsbaserad trafik till alla tågturer
- Upprätthållning av kartor över motionsstigar för vardagsbruk och har dem tillgängliga för invånare
- Utveckling av cykelparkering (översiktsplan för cykelparkering och platsspecifika byggplaner)
- Att göra körbanan smalare vid övergångsställena längs Pedersesplanaden. Parkering i fördjupning så att det är en fil mindre att korsa vid övergångsstället.
- Upphöjning av korsningen mellan Trädgårdsgatan och Storgatan eller annan åtgärd för att lugna trafiken
- Lugna trafiken på Skolgatan, göra körbanan smalare vid övergångsställen, annan beläggning på parkeringsfilen än på resten av vägbanan, parkering i fördjupning
- Åtgärder för att lugna ner korsningen mellan Rådhusgatan och Skolvägen
- Spetsprojekt för cykelparkering: Jakobstads torg, gågatan längs Kanalesplanaden
- Att framhäva guldorn för utomhusaktiviteter (området kring Gamla hamn, Lillsand och Fäboda). Hinderfrihet, bänkar, belysning, underhåll osv.
- Tillgänglighetskartläggning för centrumområdet





6. Genomförande och uppföljning



[Till innehållsförteckningen →](#)

6.1. Organisering av arbetet

Den viktigaste gemensamma åtgärden är att komma överens om organiseringen av arbetet med regionens kommuner och andra aktörer. Med organisering avses ett systematiskt och resurseffektivt sätt att främja arbetet. I praktiken kan organiseringen genomföras genom att i regionen inrätta en gemensam arbetsgrupp, som har en koordinator för hållbar mobilitet som har kommunernas gemensamma mandat. Till arbetsgruppen utnämns förutom koordinators ansvarspersoner från respektive kommun och andra ansvariga som kan bidra till genomförandet av programmet.

Huvudmålen för organiseringen är att

- hålla programmet synligt i kommunerna
- informera förtroendevalda, tjänsteinnehavare, anställda och invånare om programmets mål
- prioritera och främja de gemensamma regionala åtgärderna årligen
- föra kommunala och regionala åtgärder till kommunernas budgetförhandlingar
- bevaka intresset och samarbeta med NTM-centralen, Trafikledsverket och Österbottens förbund
- främja olika slags undersökningar och uppdrag samt att söka nödvändig finansiering
- följa upp genomförandet av projektet och dess påverkan samt rapportera detta till förtroendevalda eller ledningsgrupper
- informera invånare och att genomföra olika mobilitetsstyrande åtgärder



6.2. Uppföljning av programmet

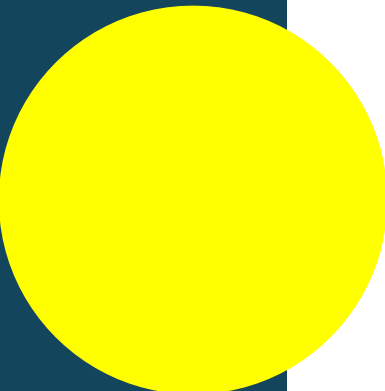
Uppföljning är en väsentlig del av ett övergripande arbete för att främja hållbar mobilitet. Uppföljningen visar vilka förbättringar som uppnåtts, motiverar användningen av medel och behovet av förändringar i finansieringsnivån. **Uppföljningshelheten** är indelad i uppföljning av hur åtgärderna genomförs och verksamhetens (finansiering, resurser) och programmets effektivitet (effekter i förhållande till målen). Nedan har ett förslag till **mätare för uppföljning** sammanställts. Dessa har fastställts för att beskriva hur varje mål uppfylls. Det rekommenderas att mätarna inkluderas som en del av uppföljningen av stadens och kommunernas resultatmål. Det viktigaste är att följa upp hur åtgärderna i programmet genomförs och att ständigt hålla fram programmet. De flesta gemensamma åtgärder kräver gemensam diskussion och mer detaljerad planering.

Mål	Mätare	Källa	Nuläge	Mål 2030 / 2040
Investeringar i hållbar mobilitet utgör 30 % av alla trafikinvesteringar	Investeringar i gång-, cykel- och kollektivtrafiken (% eller €/invånare/år)	Kommunernas budgeter	–	30 €/inv./år 50 €/inv./år
80 % av regionens service, bostäder och arbetsplatser går att nås med hållbara färdssätt	- Andelen lågstadielever som bor högst en kilometer från skolan (% av invånartalet) - Andelen invånare som bor högst en kilometer från dagligvaruhandel (% av invånartalet)	YKR Liiteri-tjänsten (YM)	46,9 % / 53,4 %	Minst samma nivå eller något högre
Trafikens koldioxidutsläpp minskar med 75 %	- Vägtrafikens koldioxidutsläpp i Jakobstadsregionen (kt CO₂-ekv/år) - Andelen invånare som bor högst 5 minuter från en laddningsstation för elbil (%)	SYKE (https://paastot.hiilineutraalisuomi.fi/) Liiteri-tjänsten (YM)	95,8 kt / 45,9 %	63,9 kt / 70 % 28,6 kt / 90 %
Antalet gång- och cykelresor ökar med 30 %	Antalet fotgängare och cyklister (årets totala antal vid en specifik räkningspunkt)	Maskinräkningspunkter	Nuläget måste räknas	Nuläge + 20 % Nuläge + 30 %
Kollektivtrafikens användarantal fördubblas	Lokaltrafikens passagerarantal	Biljettförsäljningsstatistik	Nuläget måste uppskattas	Nuläge + 50 % Nuläge + 100 %



Bilagor.

Bilage- förteckning



A. [Lista över kommunala infrastrukturåtgärder](#)

B. Analys över nuläget

1. [Resultat från invånarenkäten](#)
2. [HEAT-analys](#)
3. [LIVCY-analys](#)
4. [Värdesegmentsanalys](#)
5. [Körhastighetsanalys](#)
6. [Spetsåtgärdernas utsläppseffekter](#)

Kommunspecifika infrastrukturåtgärder – Kronoby och Pedersöre

Regional spetsåtgärd

Kommunal spetsåtgärd

Kronoby

nr	Område	gata/väg	andel	status	admin. klass	längd (m)	preliminärt förslag på åtgärd	i detaljplan
1	Terjärv	Södra Terjärvvägen	hälsocentral – Kaitäsvägen	regionrutt	väg	1960	separat/upphöjd gc-väg	
2	centrum	Kronobyvägen	Söderpårasvägen – Riksväg 8	huvudrutt	väg	2500	ny separat kombinerad gc-väg	
3	centrum	Kronobyvägen	bef. – Söderpårasvägen	huvudrutt	väg	570	ny upphöjd kombinerad gc-väg	
4	centrum	Kyrkvägen	Tranubäckståget – Riksväg 8	huvudrutt	gata	650	ny upphöjd kombinerad gc-väg	
5	centrum	Brätönvägen	Kyrkvägen – Riskatåget	regionrutt	väg	1760	bredare vägrenar	
6	centrum	Flygfältsvägen	Riksväg 8 – bef. väg	huvudrutt	väg	1860	ny separat kombinerad gc-väg	
7	centrum	Flygfältsvägen	bef. – Flygarevägen	huvudrutt	väg	760	ny separat kombinerad gc-väg	
8	centrum	Storåvägen	hela gatan	regionrutt	gata	840	breddning av vägrenen genom att göra körbanan smalare eller byväg	
9	centrum	Torgarevägen	Söderpårasvägen – bef. väg	regionrutt	gata	880	byväg	
10	centrum	Tranubäckståget	hela gatan	regionrutt	gata	480	byväg	
11	Nedervetil	Pelostrandvägen	Murikvägen – Nedervetilvägen	huvudrutt	gata	720	Byväg	
12	Nedervetil	landsväg 748	Pelostrandvägen – Flygarevägen	huvudrutt	väg	14254	bredare vägrenar	
13	Nedervetil	Riksväg 13	Pelostrandvägen – kommungränsen	huvudrutt	väg	4200	bredare vägrenar	
14	Terjärv	landsväg 7450	Bredbackavägen – stamväg 68	regionrutt	väg	18600	asfaltering av den obelagda delen	

Pedersöre

nr	Område	gata/väg	andel	status	admin. klass	längd (m)	preliminärt förslag på åtgärd	i detaljplan
16	Sundby	landsväg 749	Sundby – Skutnabba	huvudrutt	väg	4411	ny separat kombinerad gc-väg	
17	Esse	stamväg 68	Terjärvvägen – bef. väg	regionrutt	väg	10360	bredare vägrenar	
18	Bäckby	Bäckbyvägen		regionrutt	väg	5600	bättre vinterunderhåll	
19	Lassfolk	Påvällsvägen	stamväg 68 – Centrumvägen	regionrutt	gata	2320	byväg	
20	Källby	Centrumvägen	Katternövägen – landsväg 68	huvudrutt	väg	920	ny separat kombinerad gc-väg	x
21	Bennäs	Tallbackavägen	bef. väg – landsväg 741	huvudrutt	gata	1190	byväg	
22	Bennäs	Mjölvägen	Skrufvilagatan – landsväg 741	huvudrutt	gata	290	gårdsgata/nerlugnad blandtrafik	
23	Bennäs	Skrufvilagatan	Mjölvägen – skolan	regionrutt	gata	580	ny upphöjd kombinerad gc-väg	x
24	Bennäs	Skrufvilagatan	skolan – Svedjekullavägen	regionrutt	gata	200	beläggning, förbudet att köra med fordon	
25	Bennäs	Svedjekullavägen	Skrufvilagatan – Vasavägen	regionrutt	gata	180	byväg	
26	Bennäs	Kvarnbacksvägen	hela gatan	regionrutt	gata	350	lugnande av trafiken/2–1-väg	
27	Östensö	Skolvägen	hela gatan	huvudrutt	gata	1220	ny upphöjd kombinerad gc-väg	x
28	Östensö	Östensövägen	Skolvägen – stamväg 68	huvudrutt	gata	3000	ny upphöjd kombinerad gc-väg	x
29	Lövö	Lövövägen	hela gatan	regionrutt	gata	1470	byväg	
30	Forsby	landsväg 741	Tallbackavägen – Forsby bef. väg	huvudrutt	väg	3600	ny separat kombinerad gc-väg	x
31	Purmo	landsväg 741	Forsby – Lillby	huvudrutt	väg	11800	ny upphöjd kombinerad gc-väg	x



Kommunspecifika infrastrukturåtgärder – Nykarleby, Larsmo och Jakobstad

Regional spetsåtgärd

Kommunal spetsåtgärd

Nykarleby								
nr	Område	gata/väg	andel	status	admin. klass	längd (m)	preliminärt förslag på åtgärd	i detaljplan
32	Sundby	landsväg 749	Kampen – Sundby	huvudrutt	tie/katu	7060	ny separat kombinerad gc-väg	
33	centrum	Juthasvägen	Brogatan – Munsalavägen	huvudrutt	gata	390	byväg	
34	centrum	Topeliusesplanaden	Bangatan – Lybecksgatan	huvudrutt	väg	720	avsmalning av körbanan och arrangering av separat cykeltrafik	
35	centrum	Lybecksgatan	Kyrkogatan – Topeliusesplanaden	regionrutt	gata	90	nerlugnad blandtrafik, korsningsarrangemang	
36	centrum	Hagagatan	Forsbyvägen – Jeansborgsgatan	regionrutt	väg	897	lugnande av trafiken 30 km/h, byväg	
37	Munsala	Norra Munsalavägen	Munsalavägen – bef. väg	huvudrutt	väg	5570	ny separat kombinerad gc-väg	
38	Jeppo	Pensalavägen	Jungarvägen – Mirkas fabrik	huvudrutt	väg	2130	bredare vägrenar	x
39	Soklot	Socklotvägen	landsväg 749 – skolan	regionrutt	väg	1047	byväg	
40	centrum	Seminariegatan	Brogatan – Residensgatan	huvudrutt	gata	345	2–1 -väg	
41	centrum	Munsalavägen	Juthasvägen – Norra Munsalavägen	huvudrutt	väg	1370	byväg	
42	centrum	Brogatan	Sollefteågatan – Kyrkogatan	huvudrutt	gata	135	bredda trottoaren till kombinerad gc-väg	
43	centrum	Bankgatan	Brogatan – Kovjokivägen	huvudrutt	gata	755	bredda trottoaren till kombinerad gc-väg	
44	centrum	Karleborgsgatan	Hagagatan – Bankgatan	regionrutt	väg	300	bredda trottoaren till kombinerad gc-väg	
45	centrum	Karleborgsgatan	Lybecksgatan – Grev Tott gatan	regionrutt	gata	190	bredda trottoaren till kombinerad gc-väg	
46	centrum	Grev Tott gatan	hela gatan	regionrutt	gata	577	ny upphöjd kombinerad gc-väg	
47	centrum	Sollefteågatan	Kyrkovägen – Topeliusesplanaden	huvudrutt	gata	144	ny upphöjd kombinerad gc-väg	
48	Kovjoki	Kovjokivägen	Frillmossavägen – Riksväg 8	regionrutt	väg	7538	bredare vägrenar	
49	Munsala	Vexalavägen	Norra Munsalavägen – Myrbackavägen	regionrutt	väg	1150	ny upphöjd kombinerad gc-väg	x
50	Munsala	Hirvlaxvägen	Norra Munsalavägen – Monåvägen	regionrutt	väg	5580	bättre underhåll	
51	Munsala	Södra Munsalavägen	bef. väg – Riksväg 8	huvudrutt	väg	6050	bredare vägrenar	
52	Monå	Riksväg 8	kommungränsen – Södra Munsalavägen	huvudrutt	väg	5070	bredare vägrenar	
53	Jeppo	Kyrkovägen	hela vägen	regionrutt	väg	4320	bättre underhåll	
54	Jeppo	Riksväg 19	Kyrkovägen – Riksväg 8	huvudrutt	väg	1760	ny separat kombinerad gc-väg	x
55	Ytterjeppo	landsväg 749	Riksväg 8 – Juthasvägen	huvudrutt	väg	4020	ny separat kombinerad gc-väg	x
56	Ytterjeppo	Riksväg 8	landsväg 749 – Svinbacken	regionrutt	väg	2221	ny separat kombinerad gc-väg	x
Larsmo								
nr	Område	gata/väg	andel	status	admin. klass	längd (m)	preliminärt förslag på åtgärd	i detaljplan
57	Holm	Fagnäsvägen (landsväg 7495)	Hannulavägen–Söderholmsvägen	regionrutt	väg	2510	ny upphöjd kombinerad gc-väg/bredare vägrenar	x
58	Bosund	Byvägen (landsväg 17981)	landsväg 749 – bef. väg	regionrutt	gata	350	ny upphöjd kombinerad gc-väg/byväg	x
59	Västerby	Västerbyvägen (mt 17979)	bef. väg – Krokvägen	regionrutt	väg	1300	ny separat kombinerad gc-väg	x
60	Holm	Kackurvägen (landsväg 17969)	bef. väg – Svedevägen	regionrutt	väg	1700	ny upphöjd kombinerad gc-väg	
61	Holm	Rönnvägen	hela gatan	regionrutt	gata	382	ny upphöjd kombinerad gc-väg	x
62	Litens	Litensvägen	landsväg 749 – Sann	regionrutt	gata	870	ny upphöjd kombinerad gc-väg	x
63	Risöhall	Risövägen	landsväg 749 – Risöhallvägen	regionrutt	väg	450	ny upphöjd kombinerad gc-väg	x
64	Risön	Hannulavägen	landsväg 749 – Sandgrundsvägen	regionrutt	gata	2174	ny separat kombinerad gc-väg	x
65	Näs	Näsvägen	hela gatan	regionrutt	gata	800	ny upphöjd kombinerad gc-väg	x
66	Risöhall	Risöhallvägen (landsväg 17963)	–	regionrutt	väg	3300	ny upphöjd kombinerad gc-väg	x
67	Fagnäs	Fagnäsvägen (landsväg 17971)	–	regionrutt	väg	1000	ny upphöjd kombinerad gc-väg	x
Jakobstad								
68	Fåboda	Lillasandsvägen	hela vägen	regionrutt	väg	2670	lugnande av trafiken	
Andra Jakobstads åtgärder enligt AFRYs plan								



B.1. Resultat från invånar- enkäten



Sammanfattning av resultaten



Invånarna i Jakobstadsregionen önskar i och med utvecklingen av hållbar mobilitet mest av allt att få en **säkrare och smidigare gång- och cykelmiljö** som **underhålls året om**.

Ökat utbud av kollektivtrafik även utanför rusningstid får mycket understöd.




Regionens nöjdaste fotgängare och cyklister



Regionens hållbaraste rörelsevanor




Regionens mest missnöjda fotgängare och cyklister.



Regionens hållbaraste rörelsevanor




Representerar regionala medeltalet i fråga om nöjdhet



Använder kollektivtrafik mer än andra




Regionens mest missnöjda fotgängare och cyklister.



Flest deltagare i enkäten




Regionens minst hållbara rörelsevanor

Vad betonades mer än i andra kommuner eller jämfört med hela regionen?



Barnen är **allra nöjdast** i nuläget med alla färdssätt.

Unga vuxna är mest ivriga att prova bilar med **alternativ drivkraft**.

Äldre personer är inte intresserade av alternativa drivkrafter, men de är mer intresserade av **elcykel** än yngre.



Ökat vinterunderhåll



Behov av att separera gång- och cykeltrafik



Lugnande av trafiken



Förbättrad tillgänglighet



Förbättrad smidighet för cykling



Förmånligare kollektivtrafik



Attitydförändring till mer hållbar rörlighet



Intresse att använda mobilapplikation



Säkrare gång- och cykelmiljö



Intresse att skaffa elcykel



Förbättrad smidighet för cykling



Ökat vinterunderhåll



Förbättrat utbud av kollektivtrafik



Bättre dusch- och omklädningsrum i destinationen



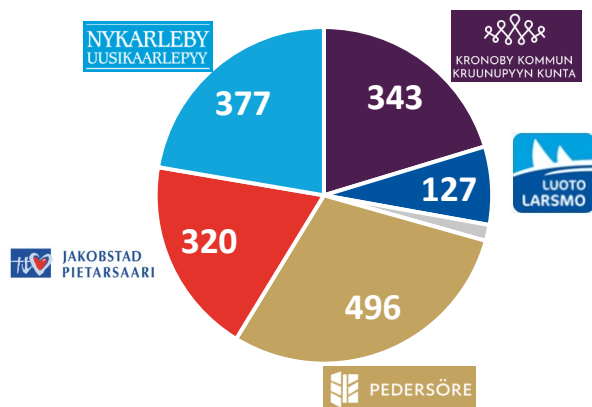
Allmänt

Invånarenkäten var öppen på sommaren under tiden 9.6–31.8.2022.

Tiden förlängdes från den ursprungliga planen i augusti på grund av lågt deltagarantal.

Enkäten fick 1 700 svar. Flest svar kom från Pedersöre kommun.

Deltagare/kommun (N=1689)

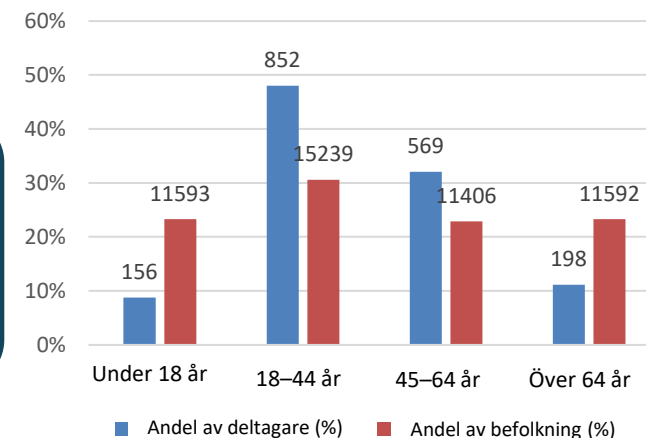


Största delen av deltagarna (68 %) uppgav sig vara i arbetslivet. 12 % var pensionärer och 6 % skolelever. (N=1 780)

Enkäten nådde 19–64-åringar bra och minderåriga och under 64-åringar lite sämre.



Deltagarnas åldersfördelning (N=1 775) jämfört med åldersfördelningen i regionen



Områden med minst 50 respondenter:

Deltagare	Andel av postnummer-områdets invånare (%)	Postnummerområde
193	1,7 %	Jakobstads centrum (Jakobstad)
184	4,5 %	Nykarleby centrum (Nykarleby)
172	6,1 %	Kronoby centrum (Kronoby)
75	1,6 %	Skutnäs–Västermalm (Jakobstad)
72	10,6 %	Purmo (Pedersöre)
67	3,9 %	Terjärv (Kronoby)
50	10,1 %	Lillby (Pedersöre)



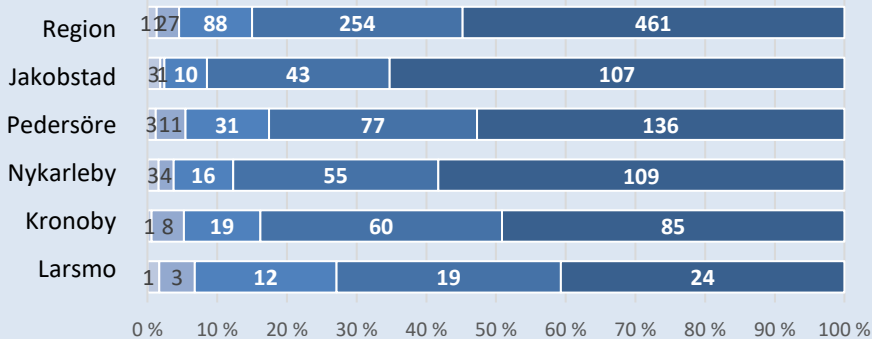
Rörelsevanor

Fråga: "Hur ofta använder du följande transportsätt?"

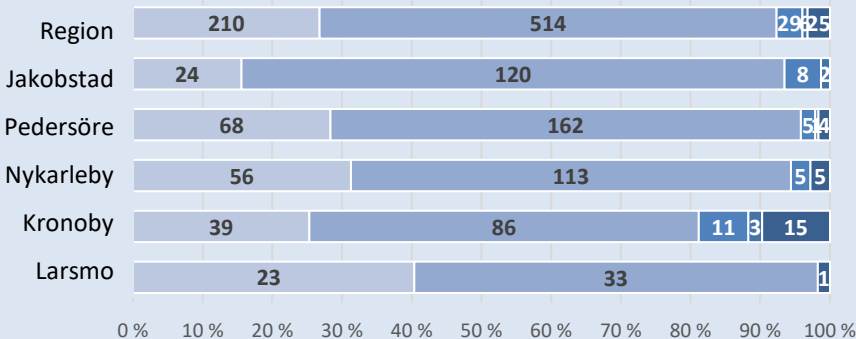
Svar	Resor/månad (uppskattning)
Aldrig	0
Mer sällan än en gång i månaden	0,5
1–3 gånger i månaden	2
Minst en gång i veckan	14
Dagligen eller nästan dagligen	45
Totala antalet resor:	2,92 resor/pers/d

Aldrig	Mer sällan än en gång i månaden	1–3 gånger i månaden	Minst en gång i veckan	Dagligen eller nästan dagligen
Siffrorna i balkarna är svarsantal				

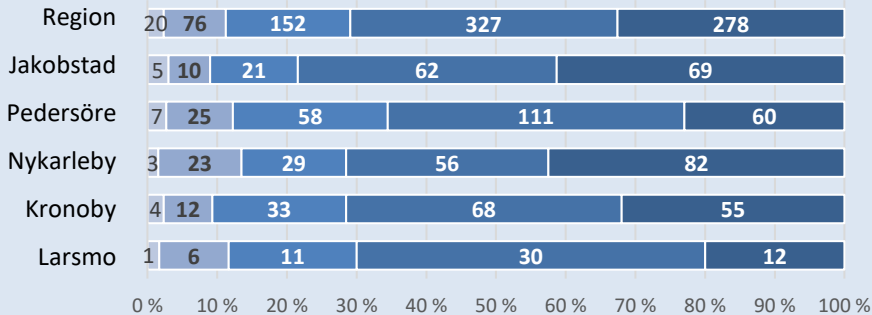
Gång (N=841)



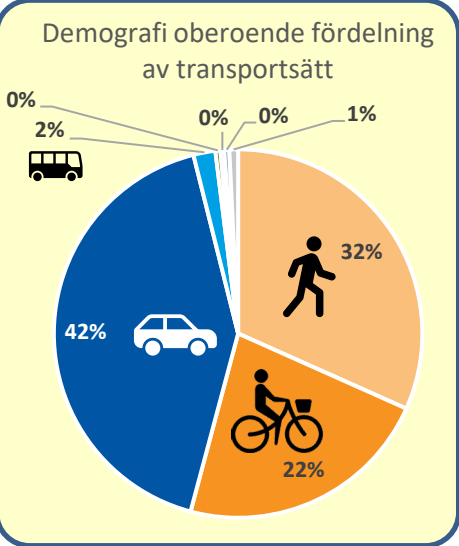
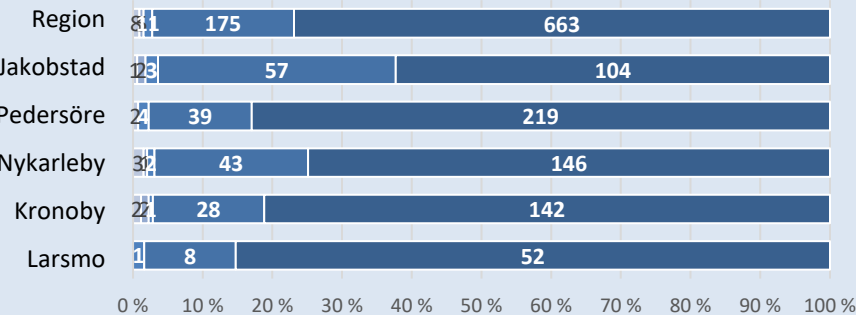
Kollektivtrafik (N=784)



Cykel (N=853)



Personbil (N=862)



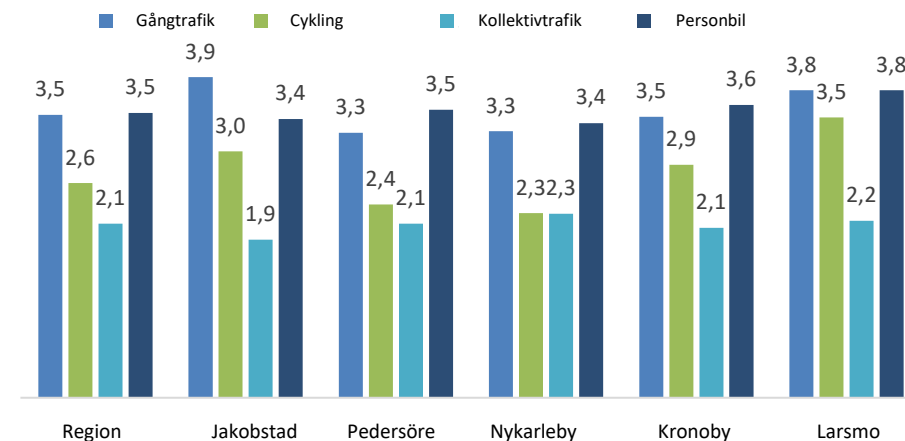
Belåtenhet med transportmedel

Jakobstad har regionens mest nöjda fotgängare. Det lilla antalet respondenter från Larsmo berättar inte nödvändigtvis hela sanningen om rörelseläget i kommunen.

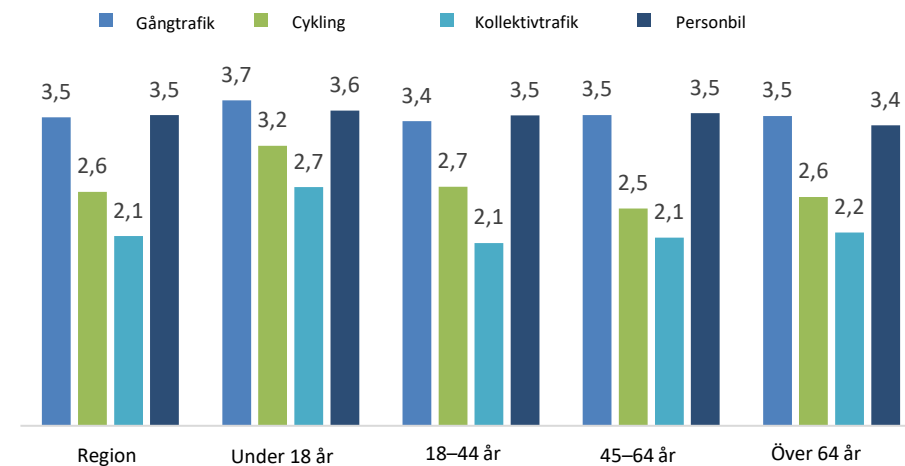
De som är mest missnöjda med gång- och cykeltrafiken finns i Pedersöre och Nykarleby.

Variabel	G	C	KT	PB
Hela regionen	552	556	410	545
Jakobstad	114	110	79	111
Pedersöre	166	171	132	166
Nykarleby	128	131	98	128
Kronoby	89	91	65	84
Larsmo	33	31	22	33
Under 18 år	37	37	33	34
18–44 år	293	298	215	299
45–64 år	180	180	135	169
Över 64 år	42	41	27	43

Belåtenhet enligt transportmedel (område)



Belåtenhet enligt transportmedel (åldersgrupper)

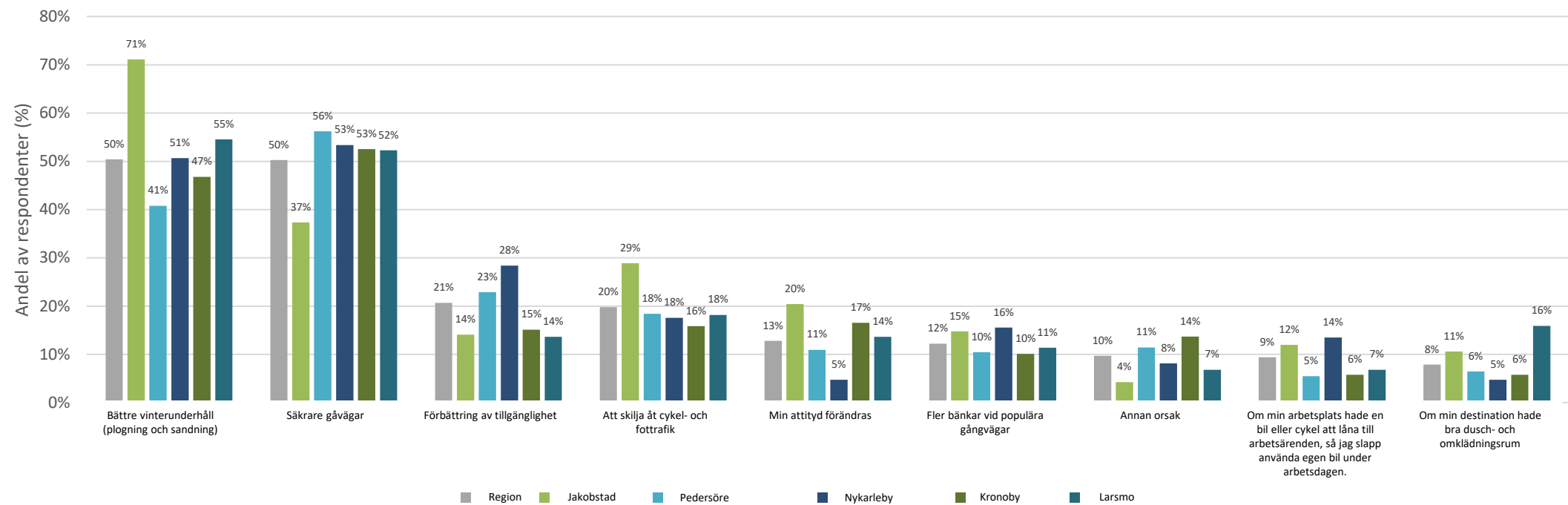


Respondenter	
Variabel	Svar
Hela regionen	712
Jakobstad	142
Pedersöre	201
Nykarleby	148
Kronoby	139
Larsmo	44

Att förbättra i gångtrafik

Fråga: "Vad skulle få dig att gå dina vardagssträckor oftare i Jakobstadsregionen? Du kan välja högst tre viktigaste orsakerna."

Vägunderhåll och säkerheten på leder för gångtrafik får mycket stöd i alla kommuner. Separering av gång- och cykeltrafik önskas mest i Jakobstad.



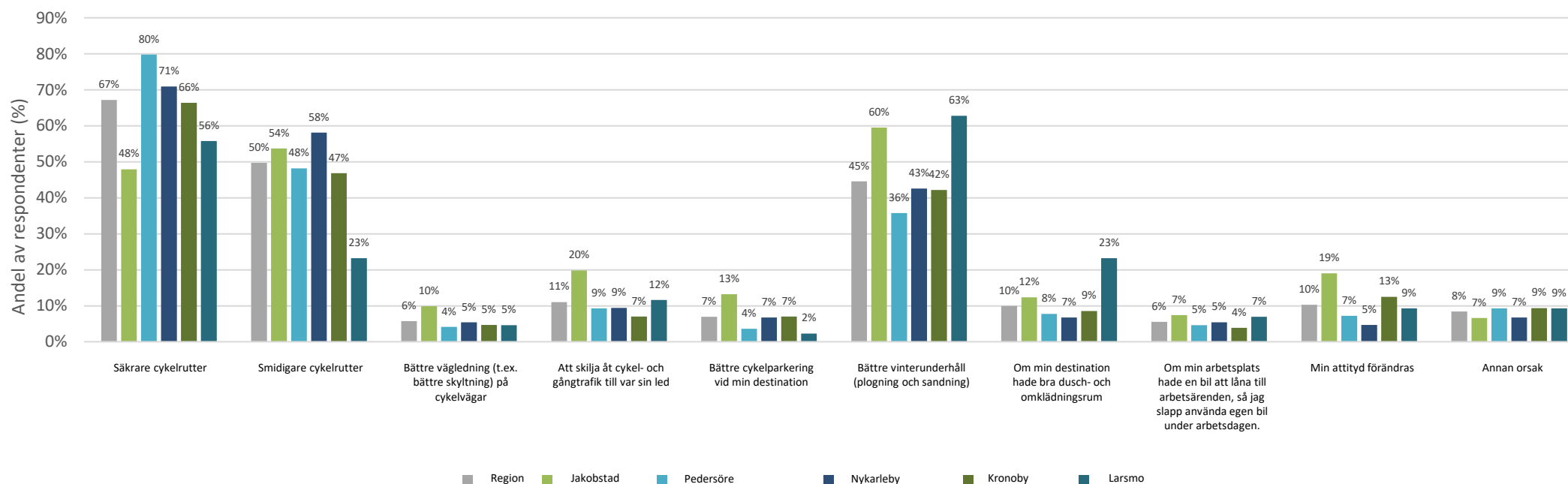
Att förbättra i cykeltrafik

Respondenter

Variabel	Svar
Hela regionen	662
Jakobstad	121
Pedersöre	193
Nykarleby	148
Kronoby	128
Larsmo	43

Fråga: "Vad skulle få dig att cykla dina vardagssträckor oftare i Jakobstadsregionen? Du kan välja högst tre viktigaste orsakerna."

Underhåll av vägar, säkerhet på cykelbanor och bra vägledning får brett stöd i alla kommuner. Separering av gång- och cykeltrafik önskas mest i Jakobstad.

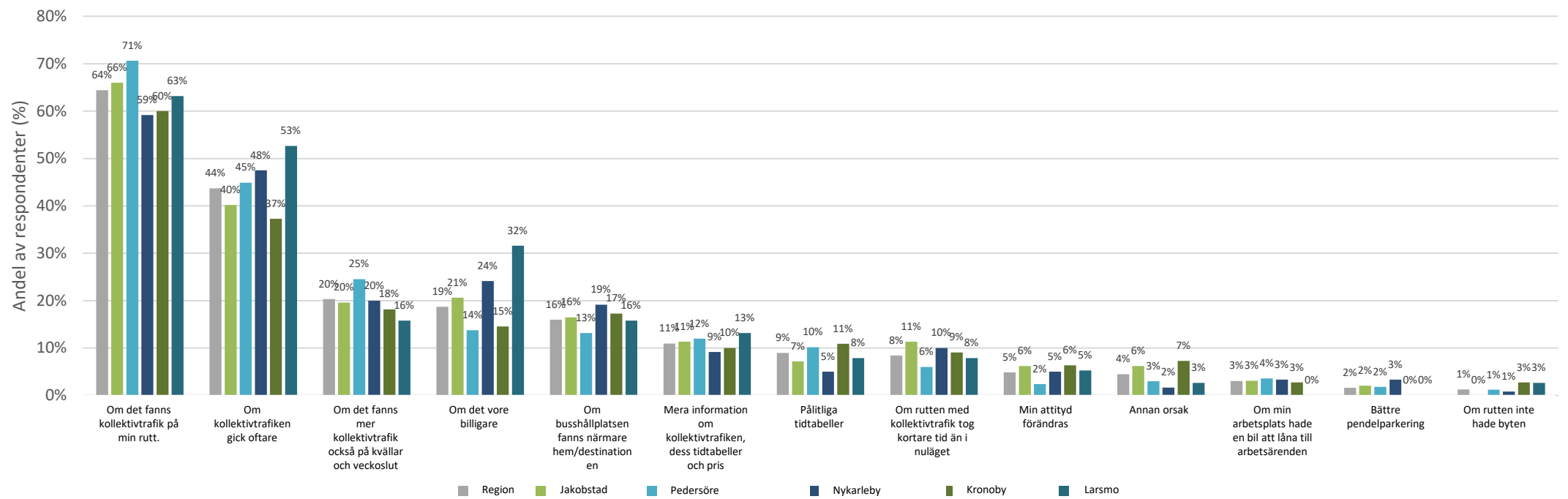


Respondenter	
Variabel	Svar
Hela regionen	556
Jakobstad	97
Pedersöre	167
Nykarleby	120
Kronoby	110
Larsmo	38

Att förbättra i kollektivtrafik

Fråga: ”Vad skulle få dig att åka dina vardagssträckor med kollektivtrafik oftare i Jakobstadsregionen? Du kan välja högst tre viktigaste orsakerna.”

Utbudet av kollektivtrafik är för närvarande otillräckligt på många håll.

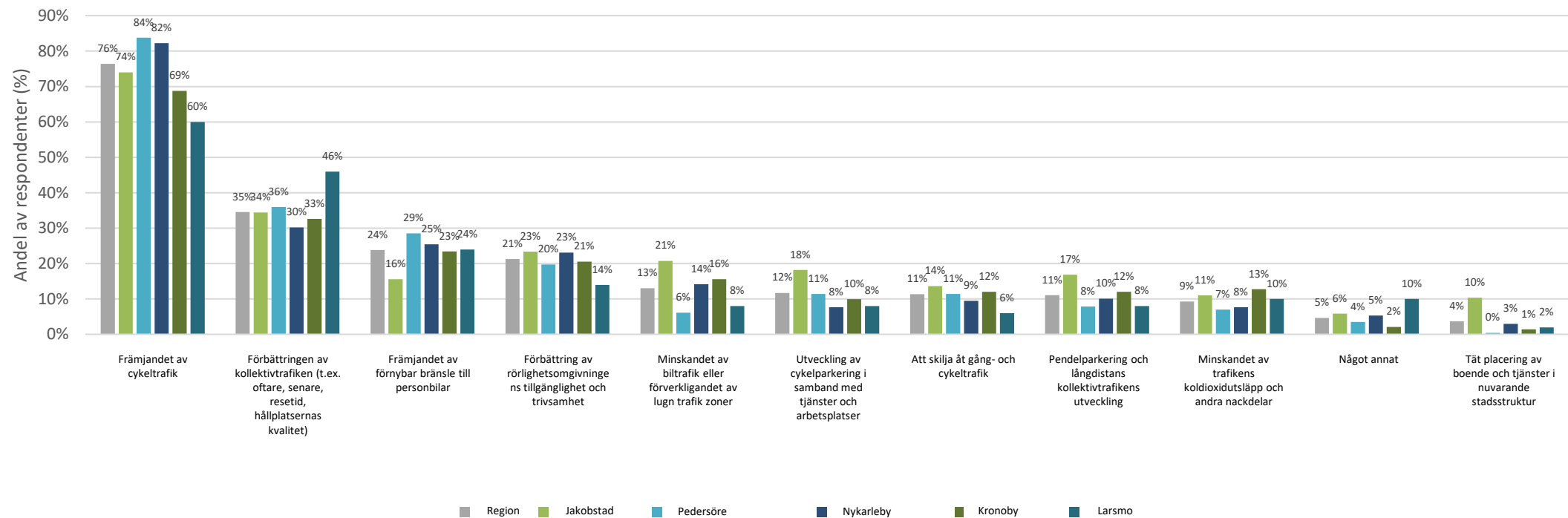


Utvecklingsarbetets mål

Respondenter	
Variabel	Svar
Hela regionen	776
Jakobstad	154
Pedersöre	228
Nykarleby	169
Kronoby	141
Larsmo	50

Fråga: ”Vilka tycker du är de viktigaste teman eller målen för att främja hållbar mobilitet? Du kan välja upp till tre alternativ.”

Att kunna cykla smidigt och kollektivtrafikens servicenivå framstår som de viktigaste målen för hållbar mobilitet i hela regionen.



Nya anskaffningar

Fråga:

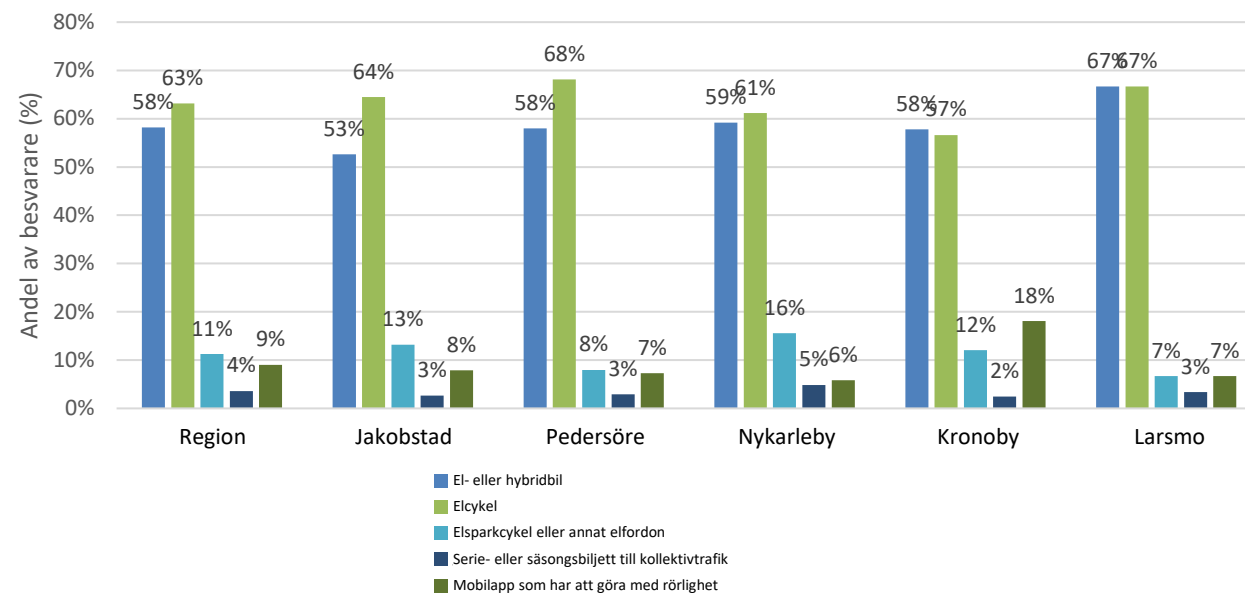
”Har du övervägt att skaffa något av följande? Du kan välja flera.”

Intresset för el- eller hybridbil sjunker med åldern. Äldre respondenter uttrycker dock intresse för elcykel.

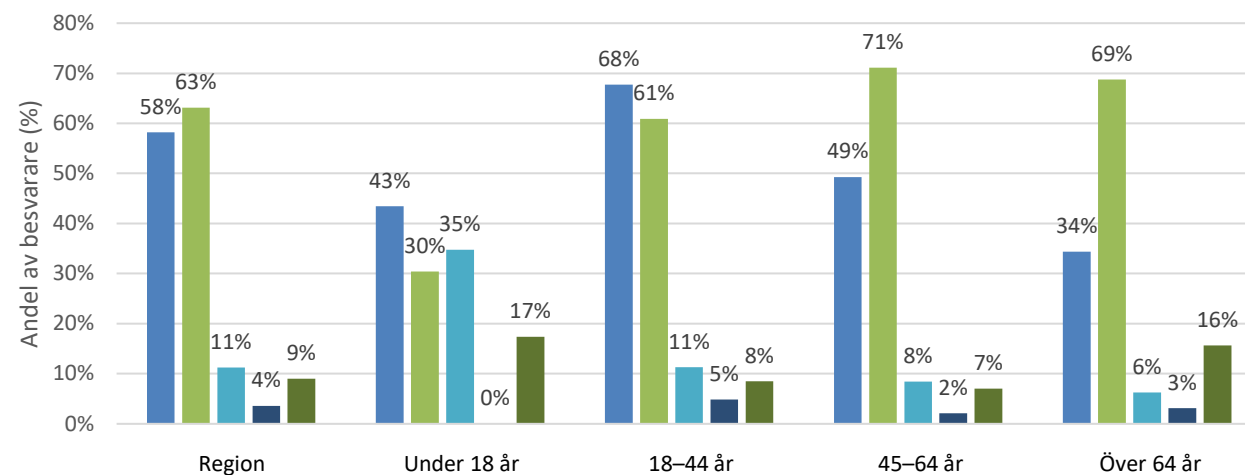
Respondenter (färre än 40 svar markerade med rött)

Variabel	Svar
Hela regionen	445
Jakobstad	76
Pedersöre	138
Nykarleby	103
Kronoby	83
Larsmo	30
Under 18 år	23
18–44 år	248
45–64 år	142
Över 64 år	32

Nya anskaffningar (område)



Nya anskaffningar (ålder)



Nya erfarenheter

Fråga:

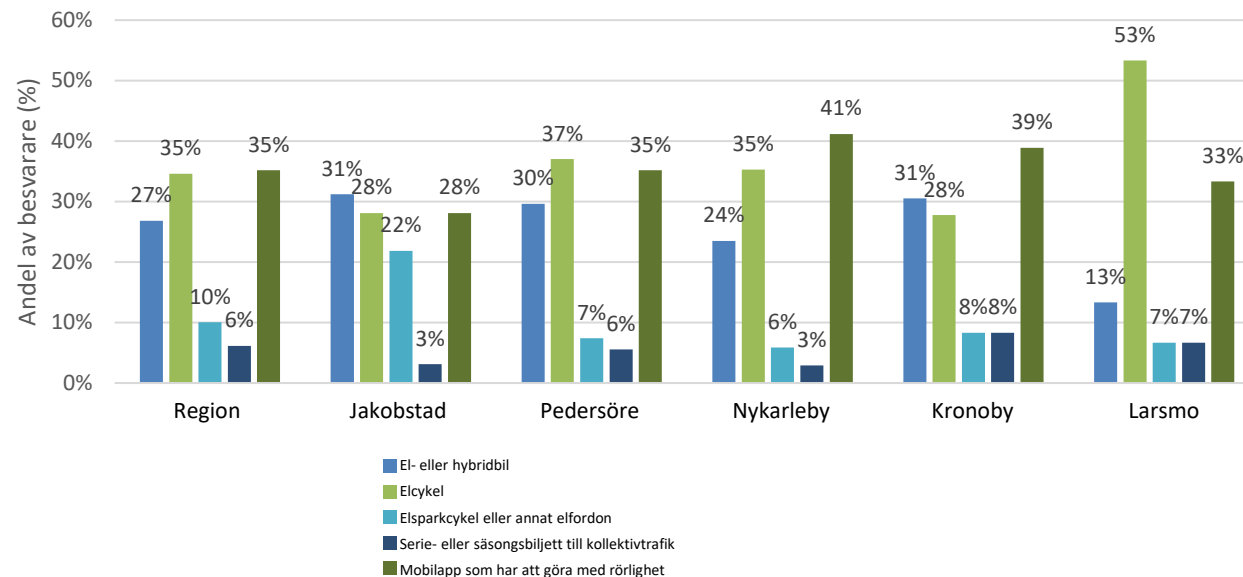
”Har du under senaste 12 mån skaffat något av följande? Du kan välja flera.”

Mot slutet av undersökningen sjönk antalet respondenter till mindre än 200. De flesta svarande hade provat elcykel (35 %) och en mobilapplikation för mobilitet (35 %).

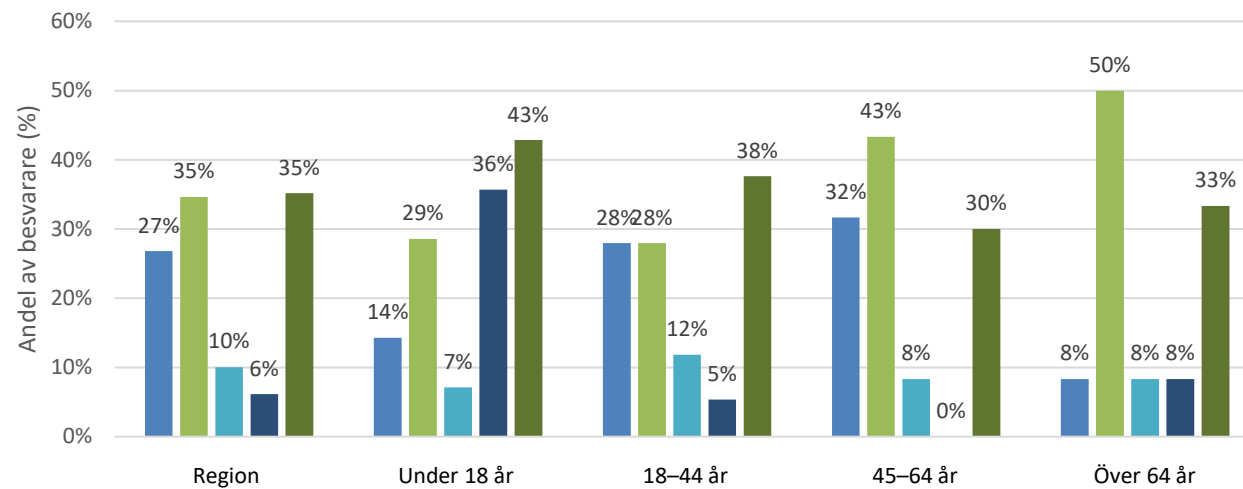
Respondenter (färre än 40 svar markerade med rött)

Variabel	Svar
Hela regionen	179
Jakobstad	32
Pedersöre	54
Nykarleby	34
Kronoby	36
Larsmo	15
Under 18 år	14
18–44 år	93
45–64 år	60
Över 64 år	12

Nya erfarenheter (område)



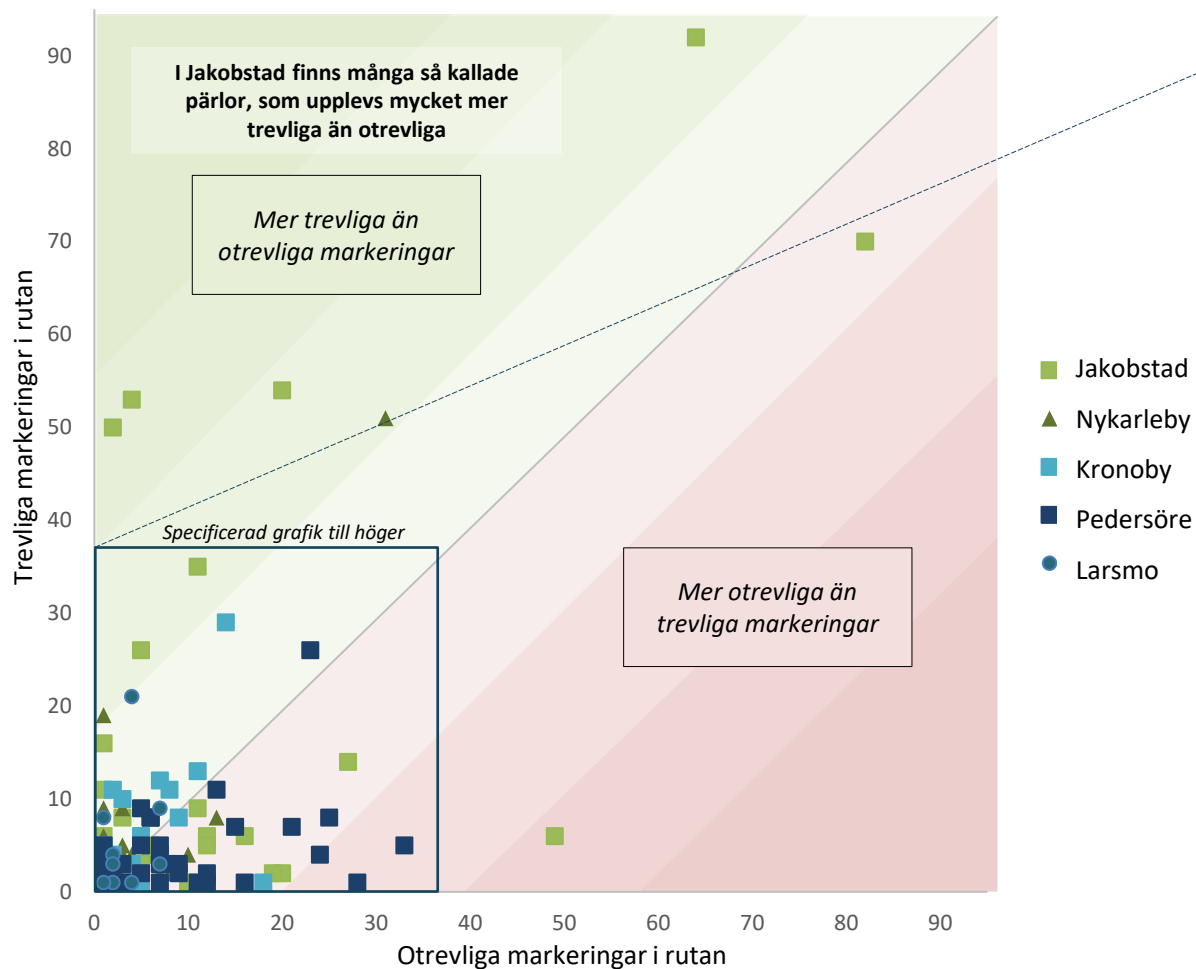
Nya erfarenheter (ålder)



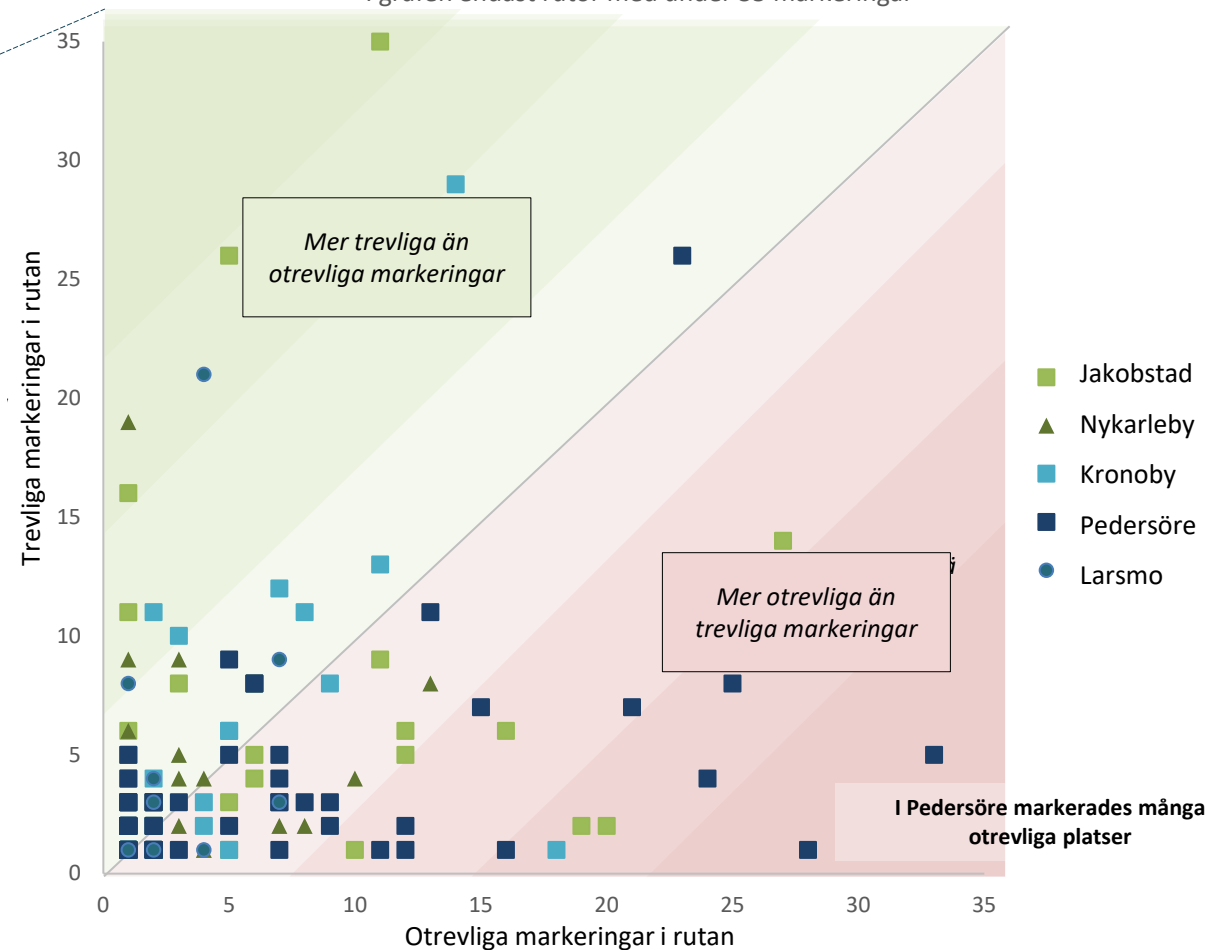
Trevliga och otrevliga platser

För granskningen av trevliga och otrevliga platser delades Jakobstadsregionen in i ett rutnät av 1 km gånger 1 km stora rutor. Mängden markeringar i rutorna syns i graferna under.

Trevliga och otrevliga kartmarkeringar i regionen
Markeringarna hopklumpade i 1 km gånger 1 km rutor



Trevliga och otrevliga kartmarkeringar i regionen
Markeringarna hopklumpade i 1 km gånger 1 km rutor
I grafen endast rutor med under 35 markeringar

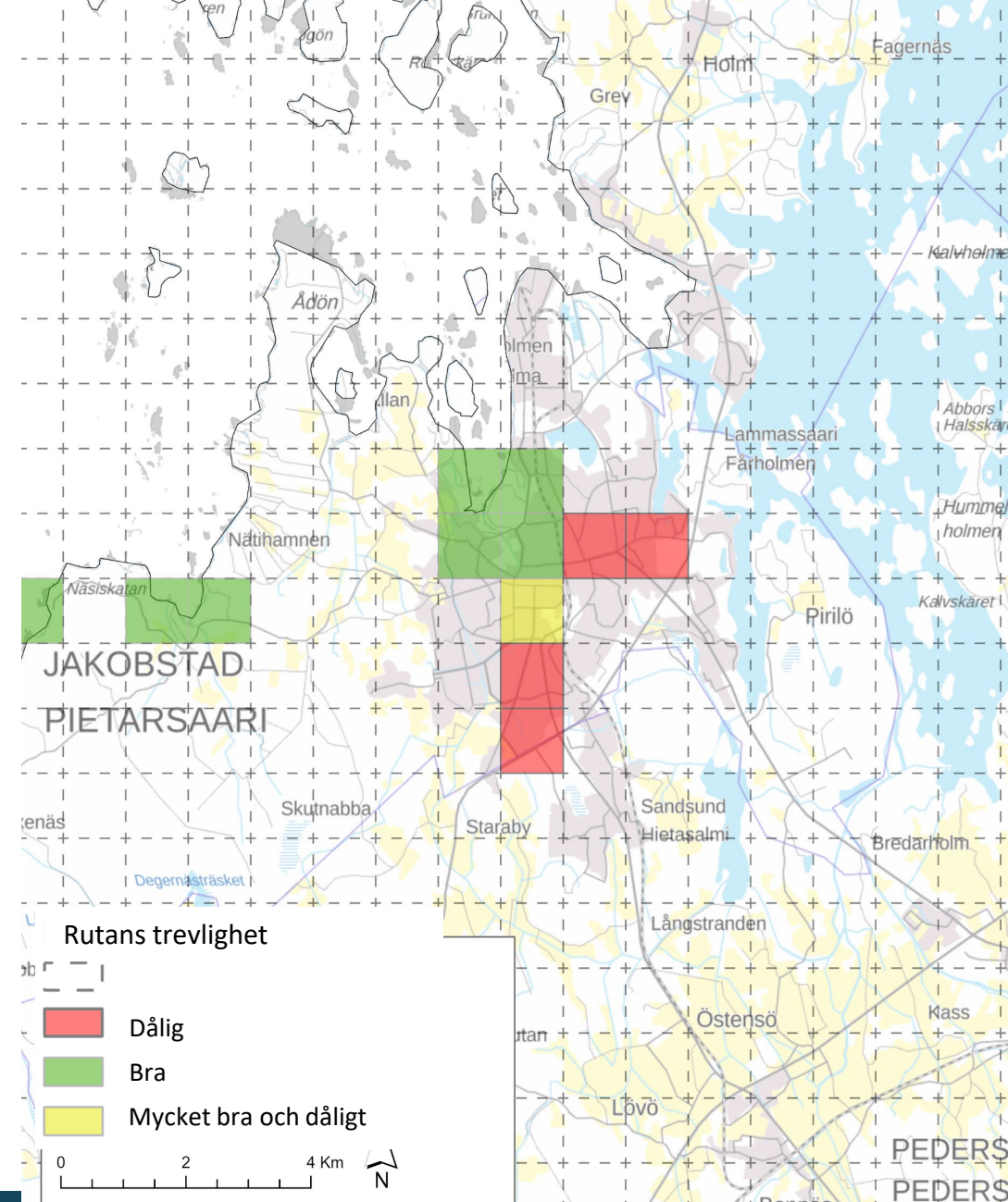


Trevliga och otrevliga platser Jakobstad

Jakobstads trevligaste platser är enligt svaren **områdena kring Gamla hamn, Lillsand och Fäboda.**

Centrum delar åsikter. I området finns mycket positivt och negativt.

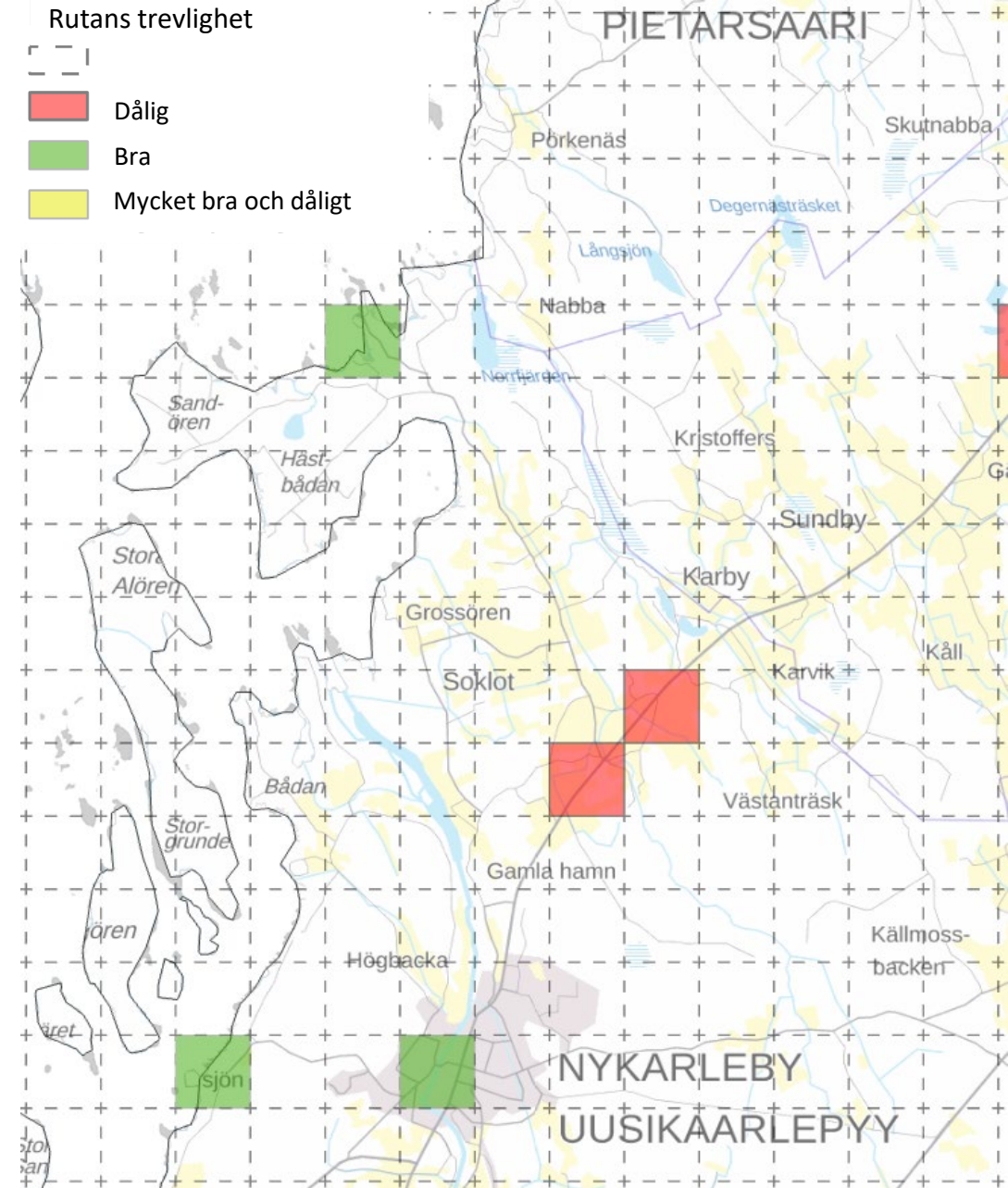
De otrevligaste platserna är huvudvägar och deras omgivning (Omfartsvägen, Vasavägen, Nya Bennäsvägen) samt de stora butiksområdena och korsningarna vid sjukhuset.



Trevliga och otrevliga platser Nykarleby

Nykarlebys trevligaste platser är enligt svaren **parkerna vid älven, omgivande områden, hamnen och badstranden vid Andra sjön samt Grisselören.**

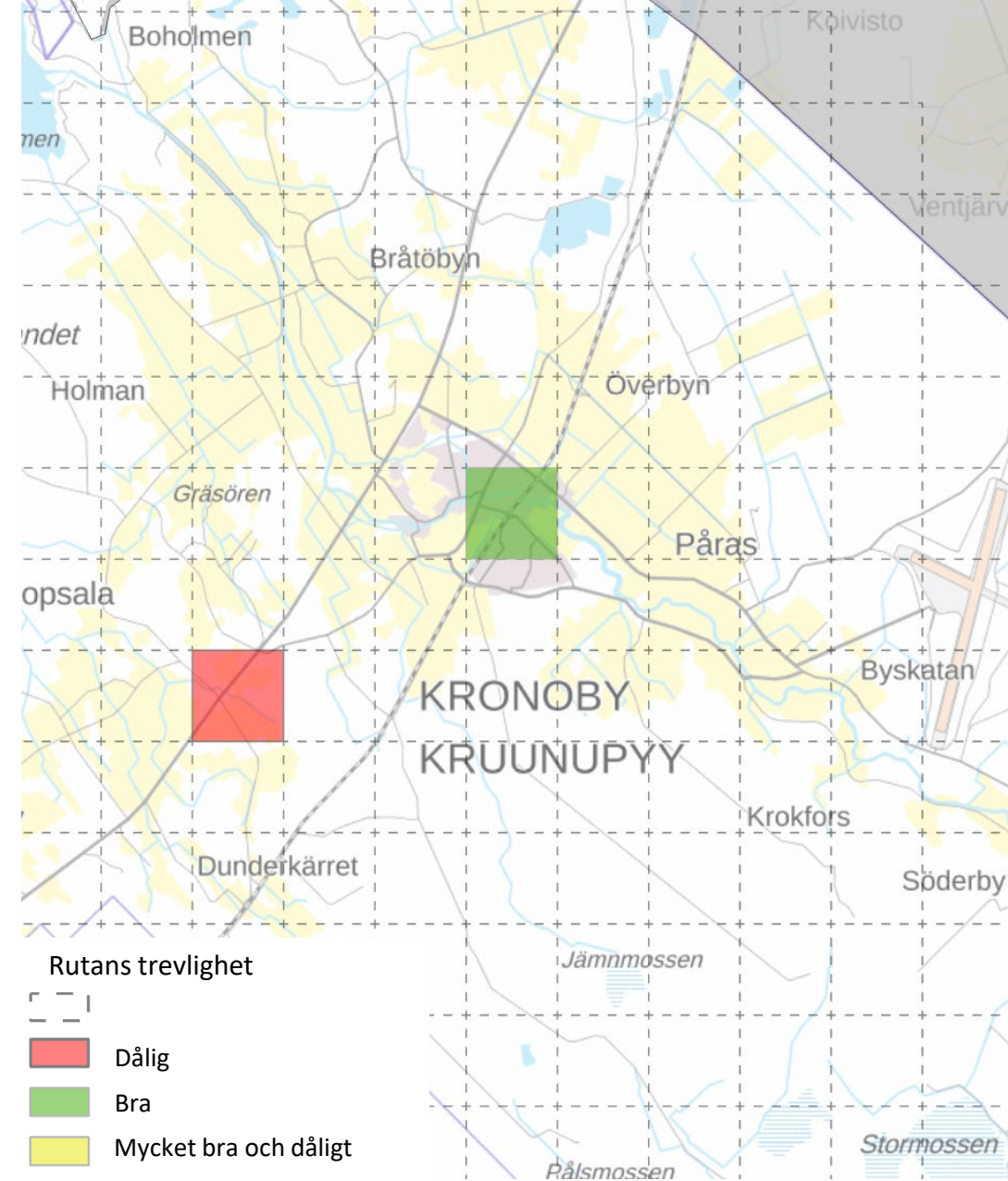
De otrevligaste platserna är längs med Jakobstadsvägen (landsväg 749).



Trevliga och otrevliga platser Kronoby

Kronobys trevligaste platser är enligt svaren längs med ån, speciellt där man kan korsa den.

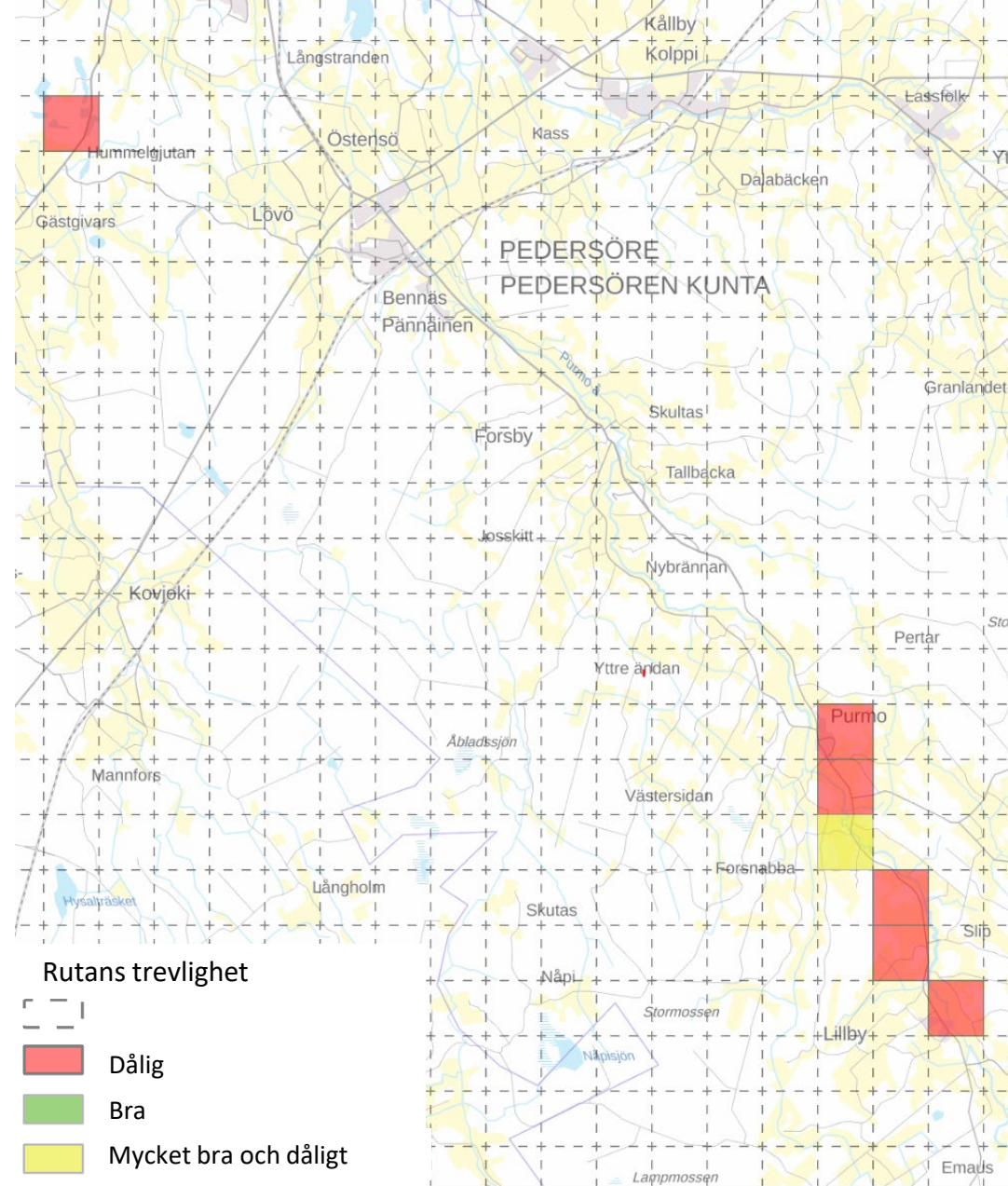
De otrevligaste platserna ligger vid Vasavägen (Riksväg 8).



Trevliga och otrevliga platser Pedersöre

I Pedersöre markerades många otrevliga platser. Flest markeringar gjordes längs Purmovägen (landsväg 741).

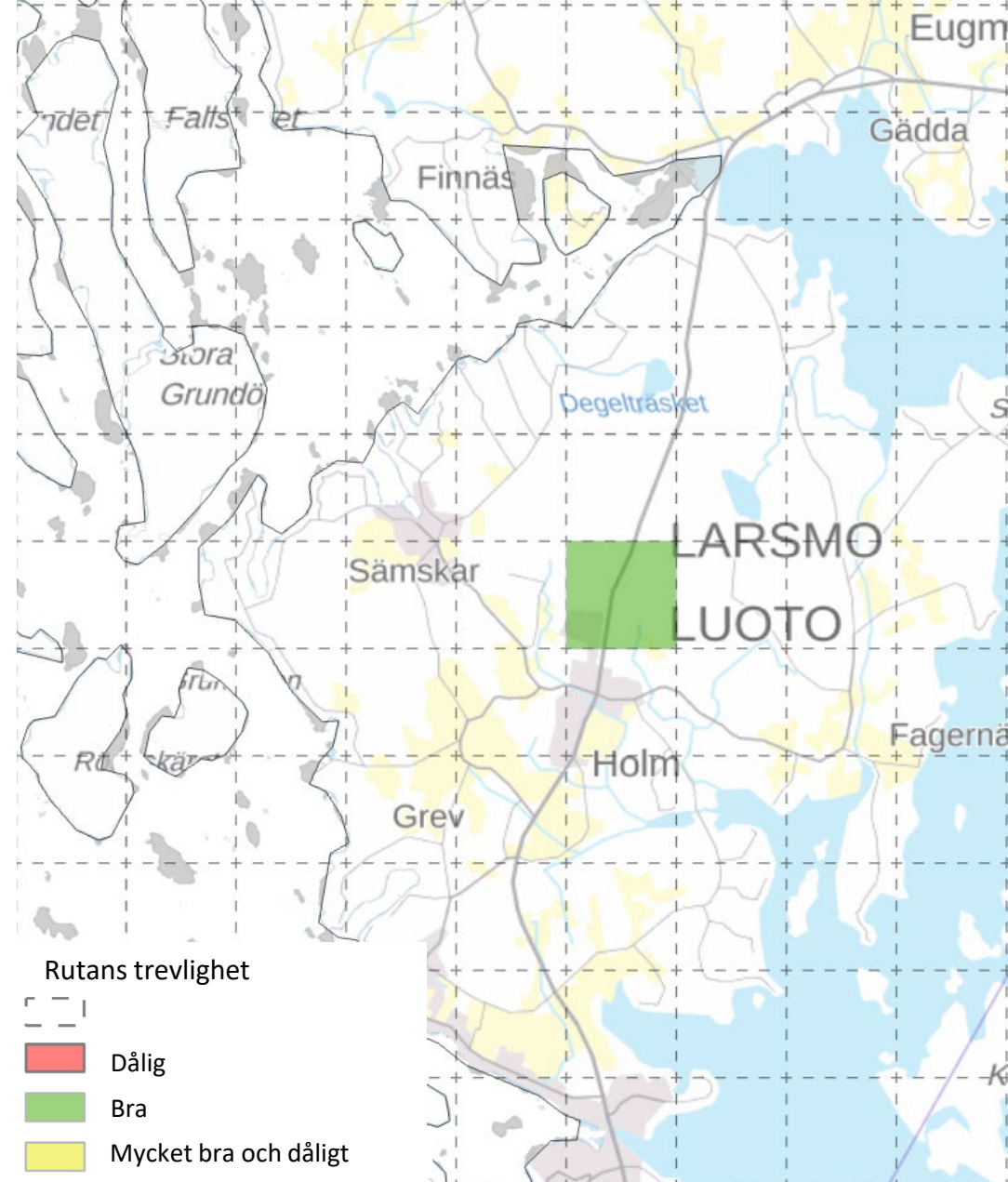
Trots otrevligheten fick omgivningen kring ån vid Timberbackavägen mycket positiva markeringar.



Trevliga och otrevliga platser Larsmo

Larsmos trevligaste platser är enligt svaren omkring Larsmo idrottspark.

*I materialet framgår inte någon större samling otrevliga markeringar.
Antalet respondenter från Larsmo var också mindre än från andra kommuner.*



Farliga platser (562 markeringar)

De farliga platserna gäller enligt svaren följande transportmedel.

Gångtrafik: 318 markeringar

Cykeltrafik: 421 markeringar

Kollektivtrafik: 21 markeringar

Bil: 379 markeringar

En markering kan innebära flera rörelseformer.

Rådhusgatan X Pedersesplanaden

"Töyssyt näihin risteysiin, yksikaistaiset, jolloin jalankulkijoille/pyöräilijöille leveämpi kulkuväylä."

45–64 år, går och kör bil dagligen



Juthasvägen X Brogatan

"Trångt, ingen egentlig trottoar"

25–44 år, kör bil dagligen



Enstaka markeringar
Många markeringar

Karta:
© Lantmäterverket, 2022

Ramboll Finland Oy
16.08.2022

0 6,5 13 Km



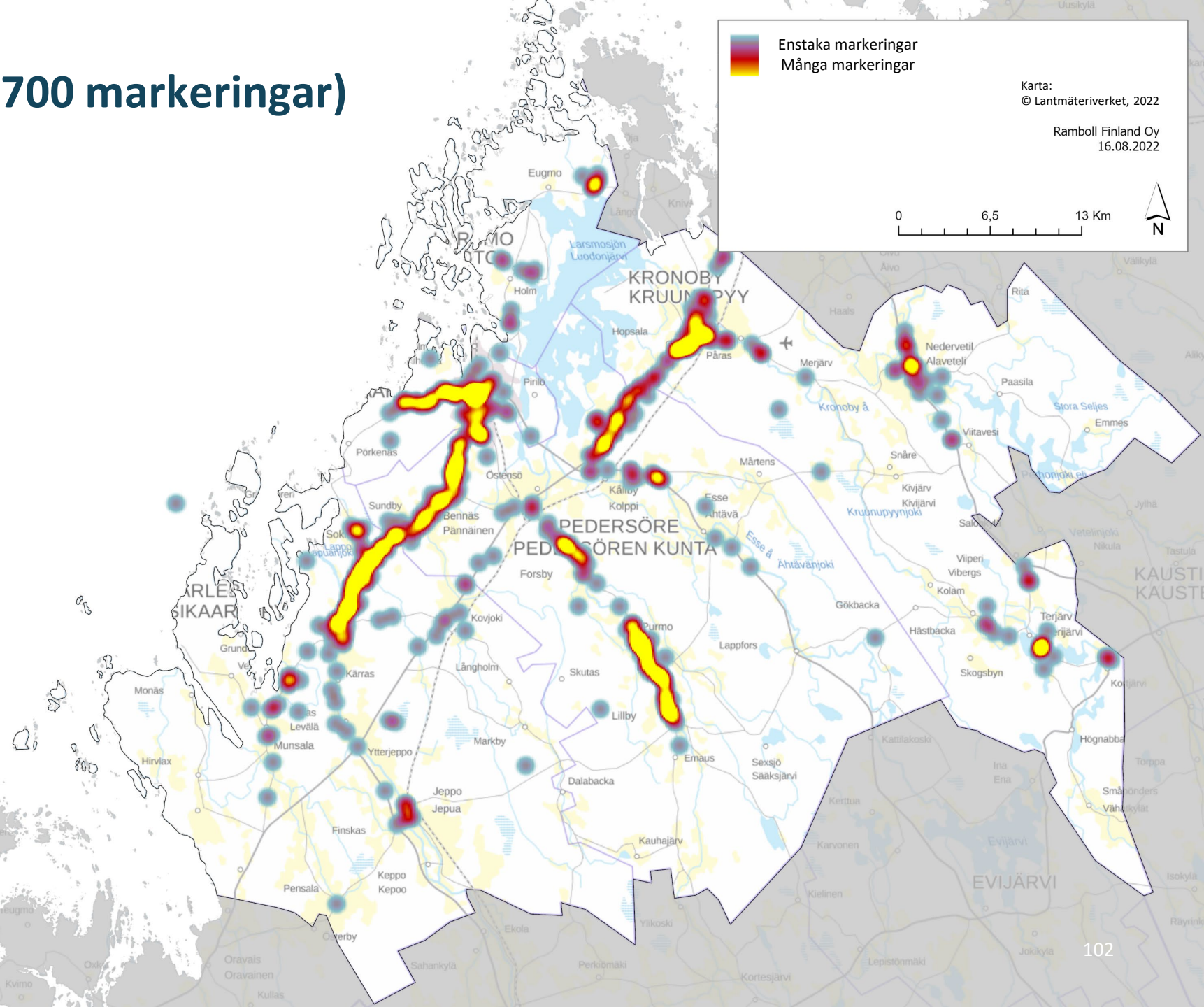
JAKOBSTADSREGIONEN
PIETARSAAREN SEUTU

Cykelförbindelse saknas (700 markeringar)

Respondenterna gjorde 962 markeringar. Då en respondent har gjort flera markeringar tätt intill varandra längs samma led har dessa glesats ut så att en persons åsikter inte uttrycks för starkt på värmekartan. På värmekartan presenteras 700 kartmarkeringar.



JAKOBSTADSREGIONEN
PIETARSAAREN SEUTU

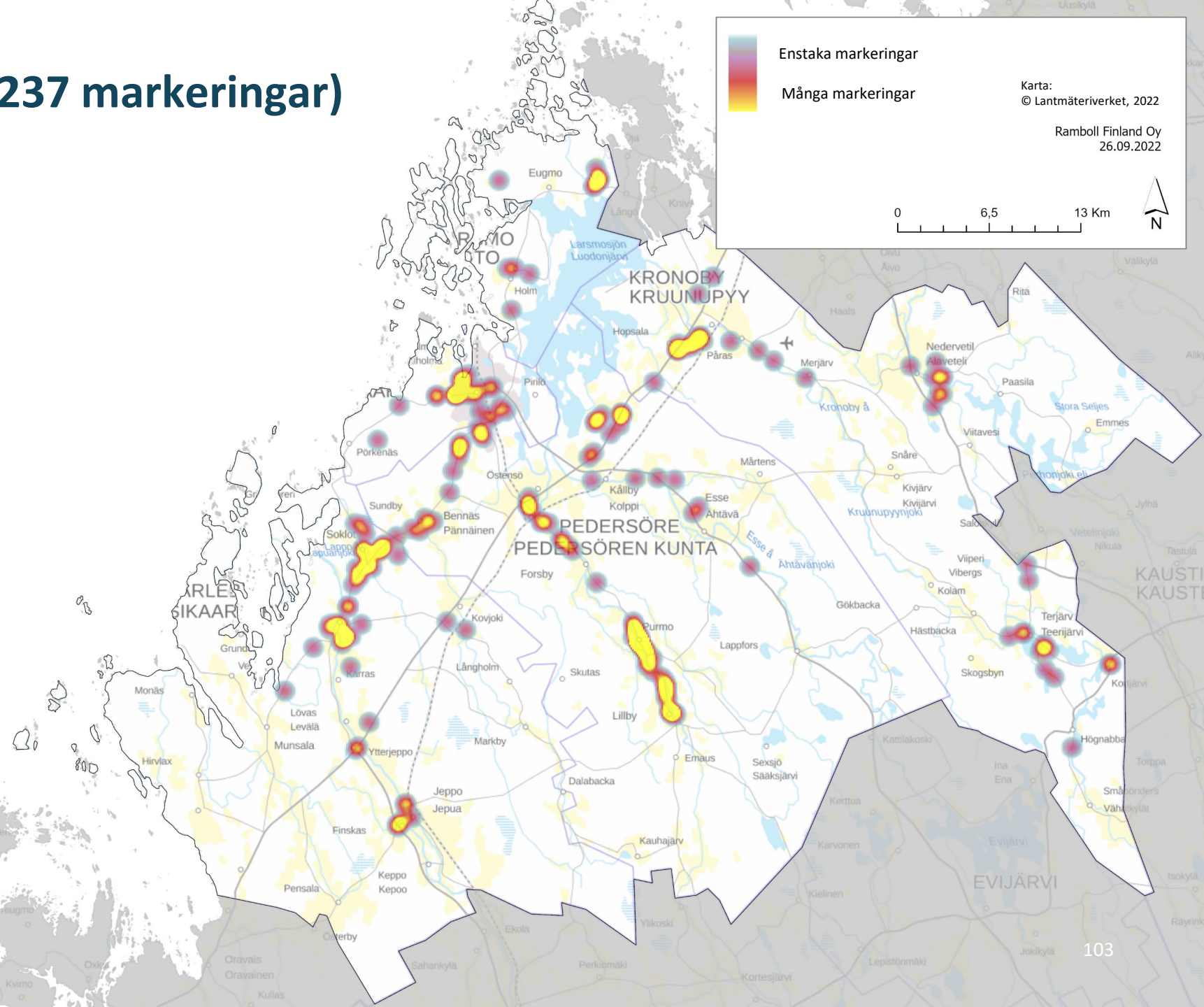


Gångförbindelse saknas (237 markeringar)

Bristerna på förbindelser har begränsas på samma sätt som för cykelförbindelserna till 237 markeringar.



JAKOBSTADSREGIONEN
PIETARSAAREN SEUTU



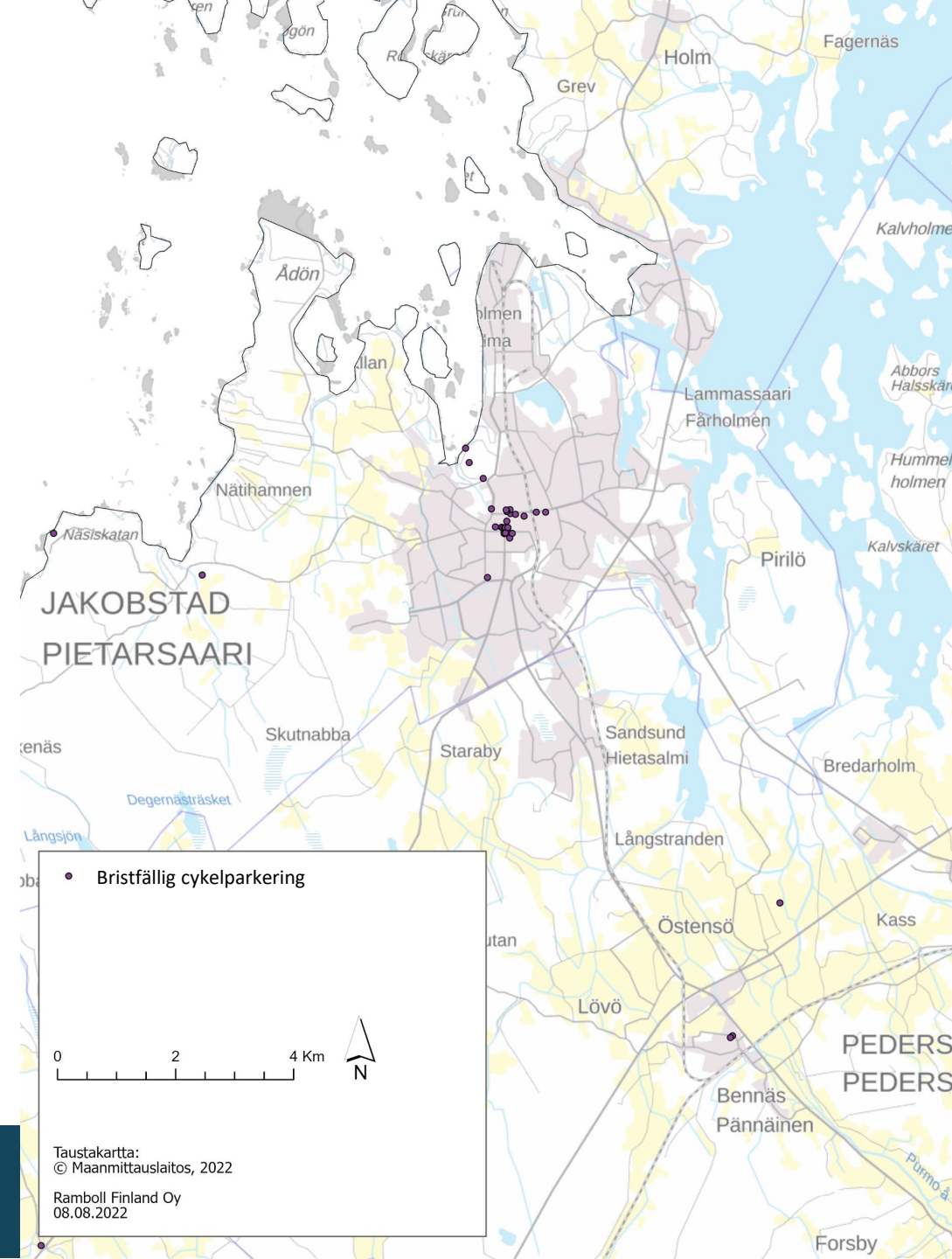
Brist på cykelparkering (49 markeringar)

31 markeringar i Jakobstad (karta till höger)

Kommentarer:

"Koko keskusta oikeastaan haasteellinen paikka löytää hyvää ja turvallista pyöräpysäköintitilaa!"

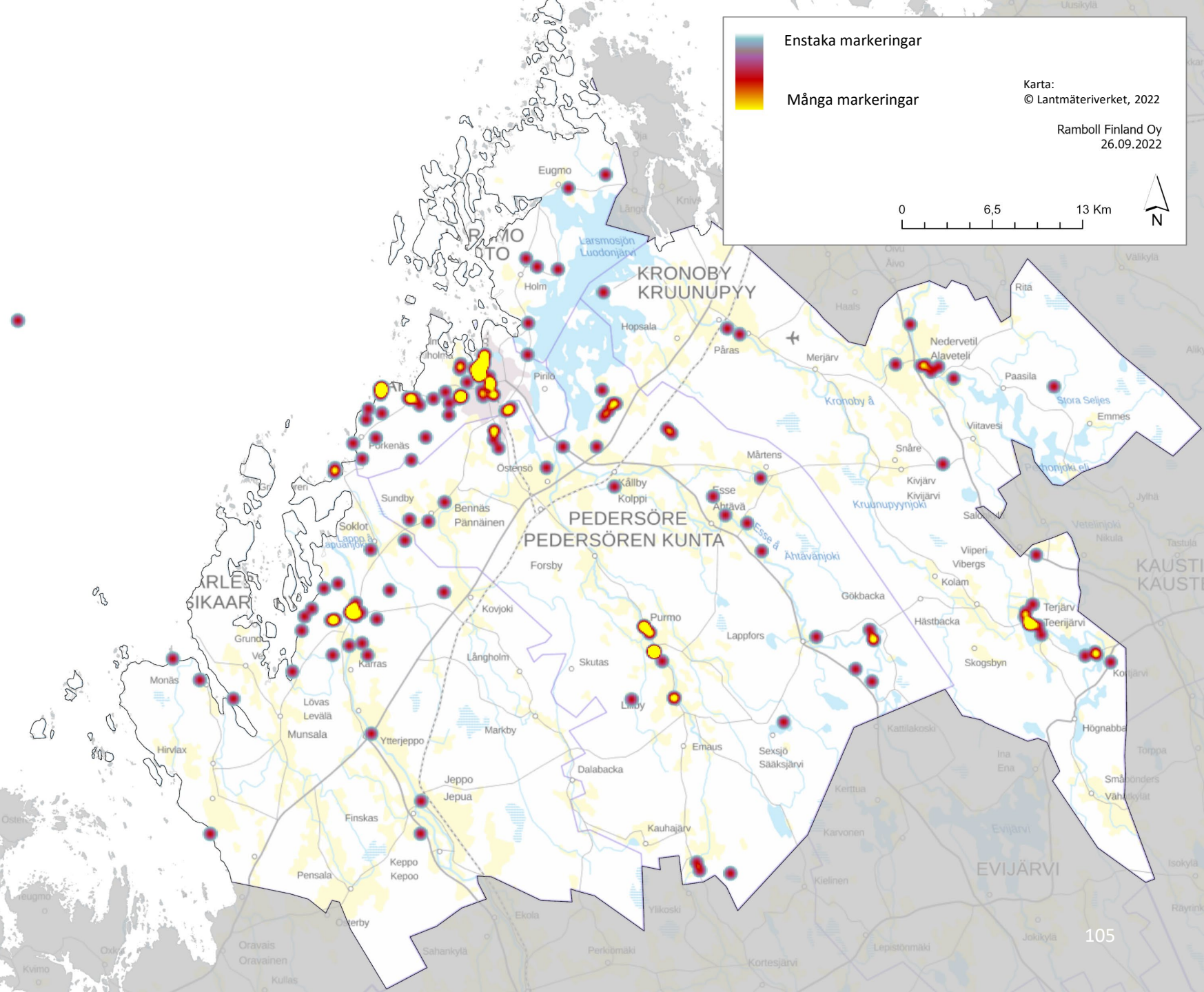
"Finns ingen cykelparkering här i den här delen av Skolparken, endast några cykelställ närmare stan. Kunde man göra någon slags låst cykelställe här ifall man vill gå runt på stan."



Lokala guldkorn (179 markeringar)

Största koncentrationer

1. Gamla Hamn, Kittholmen (Jakobstad)
2. Nykarleby Älv, Floraparken, Topeliusparken (Nykarleby)
3. Lillsand (Jakobstad)
4. Terjärv (Kronoby)
5. Brännasforsen, Stinasholma (Pedersöre)

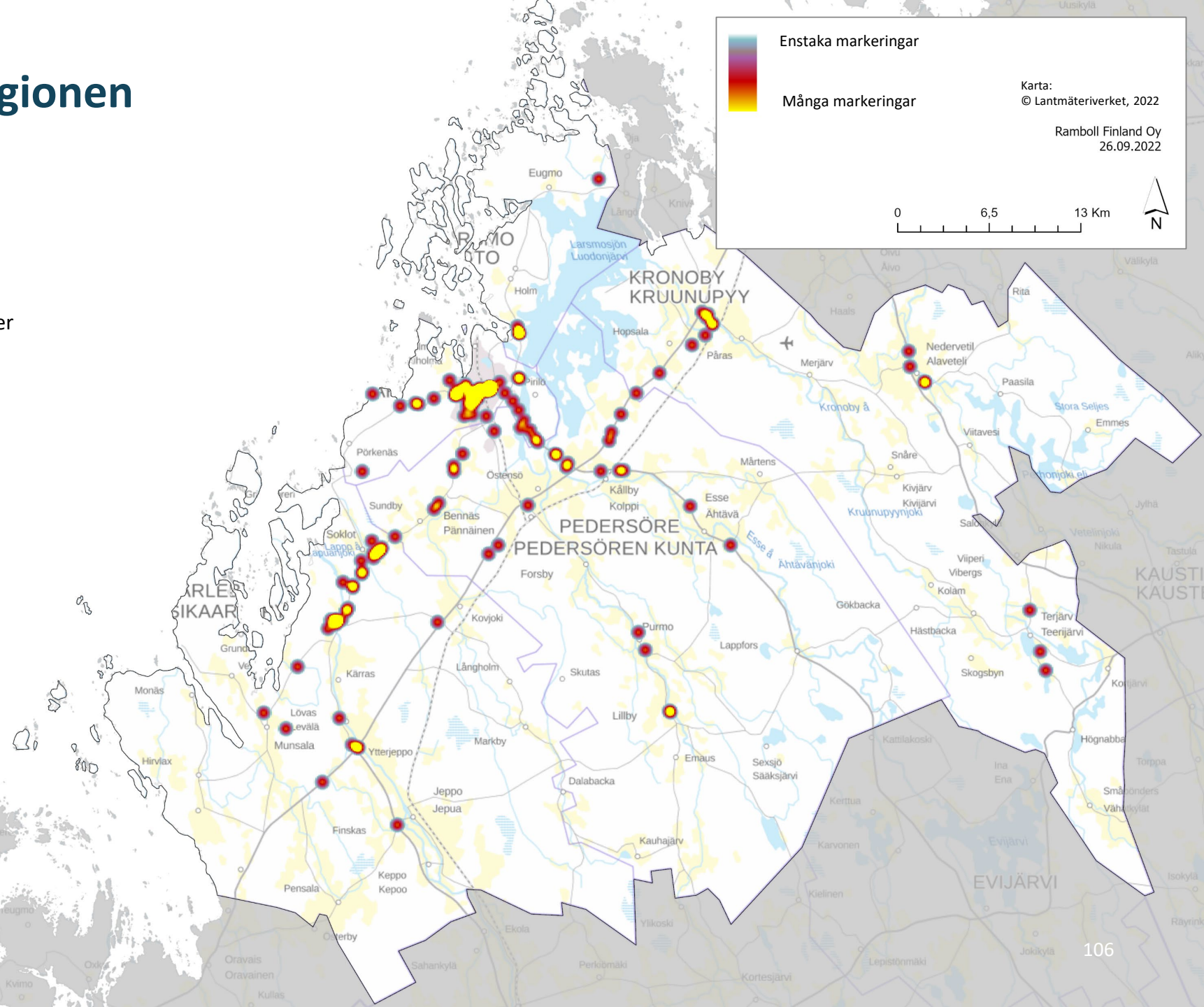


JAKOBSTADSREGIONEN
PIETARSAAREN SEUTU

Lugnandet av trafiken, regionen (179 markeringar)

Behovet att lugna trafiken betonades mest i Jakobstads centrum.

Lugnare trafik fick också i flervalsfrågorna mest röster just i Jakobstad.



JAKOBSTADSREGIONEN
PIETARSAAREN SEUTU

Lugnande av trafiken, Jakobstad

"Mycket trafik och dåliga korsningar. Borde vara trafikljus eller rondell i korsningen vid Lidl."

"Många korsningar på litet område. Bilarna från stora rondellen kör fort svårt komma ut i synnerhet från HVC."

"Trafikstockningar dag ut och dag in. Rondell eller trafikljus behövs"



"Skolgatan och många andra gator, också inne i Skata, används som långtidsparkering för folk som jobbar i stan eller vid Strengberhs eller vid gymnasiet. Det är tjockt med parkerade bilar"

"Hög hastighet"

"Kaupungintalolla liikkuu ihmisiä paljon ja tie on erittäin vilkkaasti liikennöity, jossa ajetaan ylinopeutta jatkuvasti."

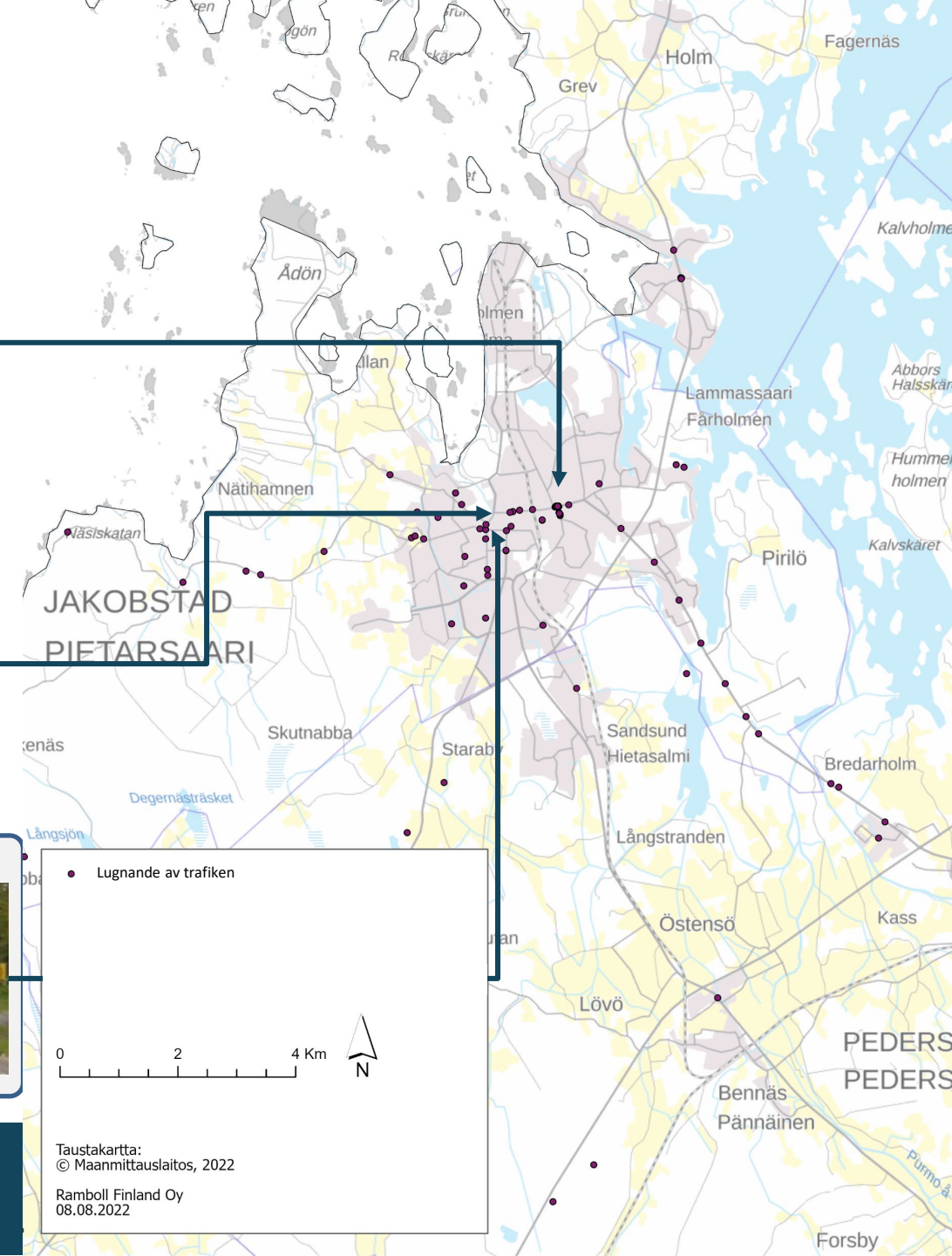


"Många olyckor och för mycket trafik. Högerregel gör så att trafiken stockas"

"Koululaisten parhaaksi"

"Har Esplanaden 1 eller 2 filer?"

"Tiesuudella ajetaan jatkuvasti kaahaamalla henkilöautoilla ja mopoilla"



● Lugnande av trafiken

0 2 4 Km



Taustakartta:
© Maanmittauslaitos, 2022

Ramboll Finland Oy
08.08.2022



JAKOBSTADSREGIONEN
PIETARSAAREN SEUTU

Utvecklingsobjekt för hållbar mobilitet (87 markeringar)

Nästan alla svar är baserat på textfälten brist på gång- och cykelvägar.

Utöver dessa:

- Mera kollektivtrafik till Nykarleby (2 svar)
- Mera kollektivtrafik mellan Nyvägen och Jakobstads centrum (1 svar)
- Mera kollektivtrafik mellan Larsmo och Jakobstad (1 svar)
- Cykelservicepunkt i Nykarleby centrum (1 svar)
- Det är svårt att röra sig med rullstol i Jakobstads centrum(1 svar)
 - Speciellt från Styrmansgatan och Storgatan är det svårt att nå butiker
- I Jakobstads centrum (Jakobsgatan, Stationsvägen och Köpmansgatans hörn) kunde det finnas anslutningsparkering och parkering som tjänar samåkning (1 svar)
- Elsparkcyklar till Jakobstad (1 svar)
- I Jakobstads centrum: *"Prioritera cykling i centrum! Bilarna bör styras till parkeringsområden eller -grottor. Trafik till stormarketarna bör styras bort från centrum. Mera höjda övergångsställen som sänker körhastigheterna. Samt göra diverse gator smalare."*



B.2. HEAT- analys



Bild: Jakobstad

HEAT-beräkning

- HEAT-verktyget (Health Economic Assessment Tool) som är utvecklat av WHO är en metod som kan användas för att beräkna det socioekonomiska värdet av att gå och cykla.
- Grunden för HEAT-metoden är den ekonomiska utvärderingen av hälsofördelarna med aktiv mobilitet hos den vuxna befolkningen utifrån den totala dödligheten.
- Den webbaserade kalkylatorn (www.heatwalkingcycling.org) som publicerades 2009 är baserad på dödlighetssiffror och statistiska värden för människoliv som en tvärsektoriell grupp av sakkunniga har sammanställt och jämfört. År 2017 har man vid sidan av den fysiska aktiviteten satt till uppskattning av ekonomiska inbesparingar i fråga om olycksrisk, CO₂-utsläpp och luftföroreningar i och med ändringen av färd sätt.

Användningen av verktyget och resultaten av beräkningen kan tillämpas till exempel:

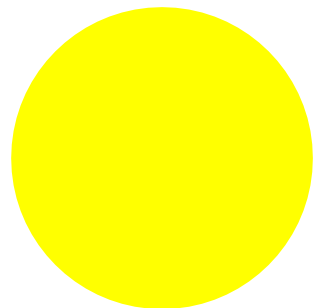
- för att motivera planeringen av ny cykel- eller gånginfrastruktur
- för den ekonomiska bedömningen av minskad dödlighet med nuvarande och eftersträövade transportmedelsfördelning
- för generering av utgångsdata för mer omfattande ekonomiska beräkningar som en del av stadsplaneringen

Beräkningen besvarar frågan

"Hur mycket ekonomisk nytta av hälsoeffekter får man genom minskad dödlighet om promenader och cykelturer ökar med 30 % från 2022 till 2035?"

Verktygets begränsningar

- Avsett att bedöma inverkan på vanligt och regelbundet beteende på befolkningsnivå.
- Målgruppen som utvärderas är vuxna (20–64-åringar i fråga om cykling och 20–74-åringar i fråga om gångtrafik).
- HEAT-beräkningen beaktar endast förändringar i *dödligheten* som orsakas av den ökade mängden fysisk aktivitet, men inte effekterna av till exempel minskad sjukfrånvaro eller förtida ålderspension.
- Beräkningsverktyget förutsätter att cykling har ett linjärt samband med dödligheten, det vill säga när mängden aktiv rörelse ökar minskar också chansen att dö av vilken orsak som helst i samma proportion upp till vissa gränsvärden.



Beräkningens utgångspunkter



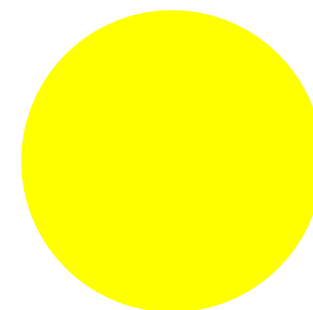
Resvaneundersökningen 2016, antal resor för gång och cykel, med år 2022 som utgångspunkt 2030 som jämförelsetid



*Människolivets statistiska värde: 2 766 677 euro
Källa: Kostnader för olyckor i vägtrafiken (Finska), Trafi 5/2016*



Population och dödlighet: Statistikcentralen. Dödlighet räknat som fem års medeltal.



Jakobstad

Färdsätt	Minskning av förtida dödlighet (personer)		Beräknad nytta	
	Årligen	Fram till år 2030	Årligen	Fram till år 2030 (inkl. 3,5 % diskontering)
Gång	0.099	0.8	275 000 €	1,84 milj. €
Cykling	0,67	5,4	1,86 milj. €	12,4 milj. €

En ökning av mängden **cykling** med 30 % i enlighet med målet skulle fram till 2030 innebära:

- Årlig nytta på mer än 275 000 euro som följd av minskningen av förtida dödlighet. Fram till år 2030 skulle nyttan vara 1,84 miljoner euro.

För **gång** innebär en ökning på 30 %:

- Årlig nytta på mer än 1,8 miljoner euro som följd av minskningen av förtida dödlighet. Fram till år 2030 skulle nyttan vara mer än 12,4 miljoner euro.

Totala inbesparingen av ökningen av gång- och cykelresor skulle vara **2,14 miljoner euro i året**.



Larsmo

Färdsätt	Minskning av förtida dödlighet (personer)		Beräknad nytta	
	Årligen	Fram till år 2030	Årligen	Fram till år 2030 (inkl. 3,5 % diskontering)
Gång	0,0064	0,951	17 800 €	119 000 €
Cykling	0,52	5,4	180 000 €	1,2 milj. €

En ökning av mängden **cykling** med 30 % i enlighet med målet skulle innebära till 2030:

- Årlig nytta på nästan 18 000 euro som följd av minskningen av förtida dödlighet. Fram till år 2030 skulle nyttan vara 119 000 miljoner euro.

För **gång** innebär en ökning på 30 %:

- Årlig nytta på mer än 180 000 euro som följd av minskningen av förtida dödlighet. Fram till år 2030 skulle nyttan vara mer än 1,2 miljoner euro.

Totala inbesparingen av ökningen av gång- och cykelresor skulle vara nästan **200 000 euro per år**.



Pedersöre

Färdsätt	Minskning av förtida dödlighet (personer)		Beräknad nytta	
	Årligen	Fram till år 2030	Årligen	Fram till år 2030 (inkl. 3,5 % diskontering)
Gång	0,027	0,22	76 200 €	508 000 €
Cykling	0,21	1,17	591 000 €	3,95 milj. €

En ökning av mängden **cykling** med 30 % i enlighet med målet skulle innebära till 2030:

- Årlig nytta på mer än 76 000 euro som följd av minskningen av förtida dödlighet. Fram till år 2030 skulle nyttan vara mer än 0,5 miljoner euro.

För **gång** innebär en ökning på 30 %:

- Årlig nytta på nästan 600 000 euro som följd av minskningen av förtida dödlighet. Fram till år 2030 skulle nyttan vara nästan 4 miljoner euro.

Totala inbesparingen av ökningen av gång- och cykelresor skulle vara nästan **667 000 euro per år**.



Nykarleby

Färdsätt	Minskning av förtida dödlighet (personer)		Beräknad nytta	
	Årligen	Fram till år 2030	Årligen	Fram till år 2030 (inkl. 3,5 % diskontering)
Gång	0,022	0,18	61 800 €	413 000 €
Cykling	0,13	1,1	370 000 €	2,47 milj. €

En ökning av mängden **cykling** med 30 % i enlighet med målet skulle innebära till 2030:

- Årlig nytta på nästan 62 000 euro som följd av minskningen av förtida dödlighet. Fram till år 2030 skulle nyttan vara över 410 000 euro.

För **gång** innebär en ökning på 30 %:

- Årlig nytta på 370 000 euro som följd av minskningen av förtida dödlighet. Fram till år 2030 skulle nyttan vara nästan 2,5 miljoner euro.

Totala inbesparingen av ökningen av gång- och cykelresor skulle vara nästan **432 000 euro per år**.



Kronoby

Färdsätt	Minskning av förtida dödlighet (personer)		Beräknad nytta	
	Årligen	Fram till år 2030	Årligen	Fram till år 2030 (inkl. 3,5 % diskontering)
Gång	0,027	0,22	75 800 €	506 000 €
Cykling	0,15	1,2	422 000 €	2,82 M €

En ökning av mängden **cykling** med 30 % i enlighet med målet skulle innebära till 2030:

- Årlig nytta på nästan 76 000 euro på grund av minskningen av förtida dödlighet. Fram till år 2030 skulle nyttan vara mer än 0,5 miljoner euro.

För **gång** innebär en ökning på 30 %:

- Årlig nytta på mer än 420 000 euro på grund av minskningen förtida dödlighet. Fram till år 2030 skulle nyttan vara mer än 2,8 miljoner euro.

Totala inbesparingen av ökningen av gång- och cykelresor skulle vara nästan **0,5 miljoner euro per år**.



Observationer

- En förändring av transportsätten för att gynna gång och cykling i enlighet med de uppsatta målen skulle medföra betydande besparingar genom ökad fysisk aktivitet varje år, bara genom att den förtida dödligheten i den arbetsföra åldersgruppen minskar.
- Eftersom beräkningsgrunden inte tar hänsyn till exempelvis förändringarna i sjukligheten på grund av ökad rörlighet och inte heller minskningen av förtidspension kan de besparingar som förändringen i ändringen av färdssätt medför bli betydligt större i verkligheten än det som presenteras.
- HEAT-beräkningen skulle också kunna göras för trafikolyckor och utsläpp, men baserat på erfarenhet är deras effekt relativt liten jämfört med fördelarna med fysisk aktivitet.
- Vid användning av beräkningsverktyget bör det noteras att HEAT-metoden som sådan inte tar hänsyn till förändringar i olycksrisken på grund av förändringar i användningen av transportmedel (det så kallade Safety In Numbers-fenomenet) eller utvecklingen av fordonsteknik.

B.3. LIVCY- analys

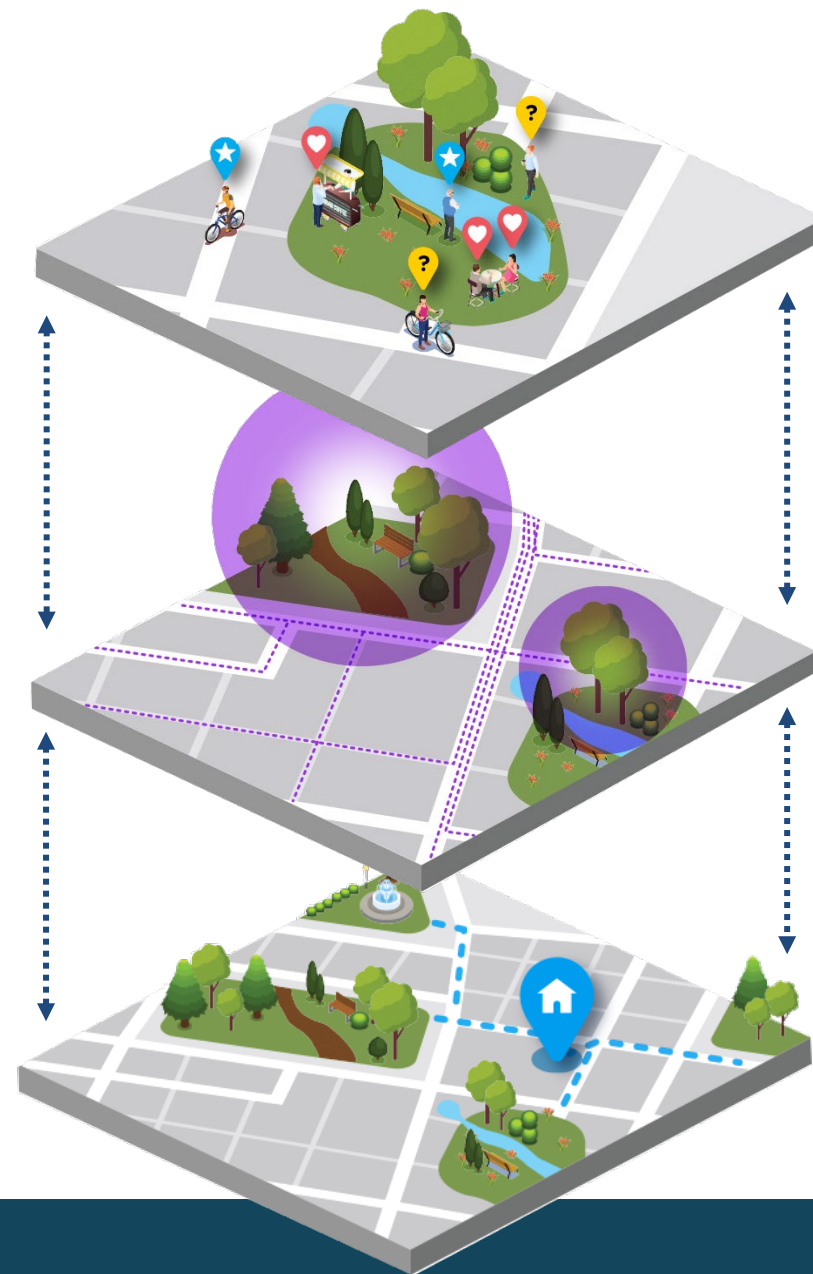


Bild: Jakobstad

LIVCY by Ramboll – livskraftsanalys

Betydelsen, mångsidigheten och gångvänligheten till olika slags service i Jakobstadsregionen har utvärderats med hjälp av **LIVCY-verktyget** som utvecklats av Ramboll. Basen för analysen är geodata, där information om kommersiella och offentliga tjänster, hållplatser för kollektivtrafiken, idrotts- och motionstjänster, grönområden och kulturtjänster har samlats in från ett flertal öppna databaser.

Materialet har betonats enligt deras betydelse för genomsnittliga dagliga mobilitetsbehov och enligt befolkningen i området. Det övergripande LIVCY-indexet som bildas på detta sätt beskriver mångfalden och hur nåbar servicen i området är till fots. LIVCY hjälper till att hitta områdets styrkor och attraktivitetsfaktorer och att identifiera utvecklingsmål. Information om tillgängligheten till service gör det lättare för städer och kommuner att på ett heltäckande sätt förstå behoven i sina olika områden. Baserat på LIVCYs resultat får beslutsfattare, planerare och investeringsbolag ett lättförståeligt index över livligheten i en stadsdel till stöd för deras arbete.



LIVCY-analys:

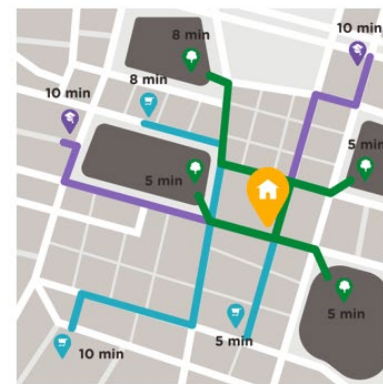
Hållbar tillgänglighet till vardagsservice

I LIVCY-granskningen står områdets livskraft och smidig vardag ur invånarens synvinkel i fokus. I granskningen får området ett indextal mellan 0 och 100, som beskriver hur olika vardagstjänster kan nås till fots (närhet och mångsidighet). Ju mångsidigare service som finns nära, desto mer uppmanar miljön att använda servicen med hållbara färd sätt, vilket främjar invånarnas hälsa och områdets totala livskraft.

	Indextal	Förklaring
Avstånden har poängsatts (0–100) beroende på hur nära servicen ligger. Om servicen ligger på ett avstånd över 3 km får man 0 poäng. Servicen har betonats baserat på uppskattningen om hur ofta man besöker servicen → ett övergripande index 0–100 för rutan i fråga.	0	Svag – servicen går inte att nå till fots
	25	Nöjaktig – nästan all service är på långt promenad- (25 min) eller cykelavstånd.
	50	Medelmåttig – nästan all service finns på under 20 minuters promenadavstånd
	70	Bra – nästan all service är på under 15 minuters promenadavstånd
	85	Utmärkt – nästan all service är på under 10 minuters promenadavstånd
	95	Toppen – nästan all service är på under 5 minuters promenadavstånd

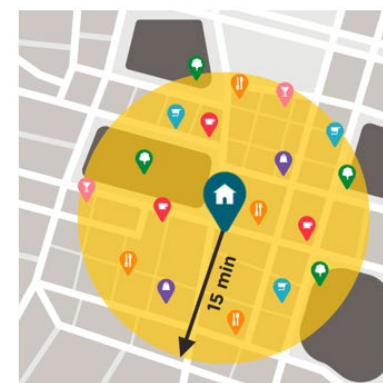
TILLGÄNGLIGHET

Avstånd till närmaste, min



DIVEDRSITET OCH TÄTHET (INTENSITET),

Antal inom 15 min resa



LIVCY allmänt index



LIVCY-analysens kategorisering av service



Butiker och tjänster



Skola och hälsovård



Trafik



Grönområden



Idrottstjänster



Kultur

Butiker och tjänster

- Dagligvaruhandel
- Apotek
- Specialbutik
- Restaurang/kafé
- Större dagligvaruhandel (hyper- eller supermarket)

Skola och hälsovård

- Grundskola
- Daghem
- Hälsocentral/-station
- Gymnasium

Trafik och mobilitet

- Hållplats för kollektivtrafik
- Hållplats med god servicenivå (minst tre avgångar per timme)
- Fotgängar- och cykelolyckor (ju färre inom en radie på 15 min, desto mer poäng)

Grönområden

- Lekplatser
- Bebyggda grön- och rekreationsområden
- Rekreati- och motionsrutter

Idrottstjänster

- Lokala motionsplatser
- Bollplaner
- Gym
- Badplatser och simhallar

Kultur

- Bibliotek
- Andra kulturtjänster (teater, film, museum, konsert)

Jakobstadsregionen undersöktes med hjälp av olika servicekategorier, som används i LIVCY-verktyget som utvecklats av Ramboll. Servicen som listas ovan är de funktioner som används i LIVCYs tillgänglighetsberäkningar. Trafiken tar hänsyn till antalet hållplatser med kollektivtrafik enligt tidtabell. Jakobstads anropsbaserade Vippari-kollektivtrafik ingår inte i tillgänglighetsanalysen – dock är bristens betydelse liten i det totala indexet.



LIVCY helhetsindex

LIVCY-indexet är ett så kallat kombinationsindex som summerar poängen för alla sex livlighetskategorier. Indexet beskriver livligheten i området på ett poängintervall mellan 0 och 100 och tar hänsyn till centrala variabler för livlighet. Indexet beräknar det totala antalet poäng med hänsyn till tillgängligheten för livfullhetskategorierna till fots och deras intensitet, det vill säga servicefrekvens och mångsidighet i förhållande till antalet invånare i området.

Jakobstad

Livcy-index	60
Butiker och tjänster	70
Skola och hälsovård	63
Trafik och mobilitet	25
Grönområden	79
Idrottstjänster	68
Kultur	45

Nykarleby

Livcy-index	33
Butiker och tjänster	37
Skola och hälsovård	35
Trafik och mobilitet	21
Grönområden	41
Idrottstjänster	33
Kultur	27

Kronoby

Livcy-index	23
Butiker och tjänster	29
Skola och hälsovård	26
Trafik och mobilitet	13
Grönområden	25
Idrottstjänster	26
Kultur	17

Pedersöre

Livcy-index	20
Butiker och tjänster	13
Skola och hälsovård	32
Trafik och mobilitet	18
Grönområden	10
Idrottstjänster	21
Kultur	20

Larsmo

Livcy-index	18
Butiker och tjänster	21
Skola och hälsovård	20
Trafik och mobilitet	23
Grönområden	8
Idrottstjänster	28
Kultur	9



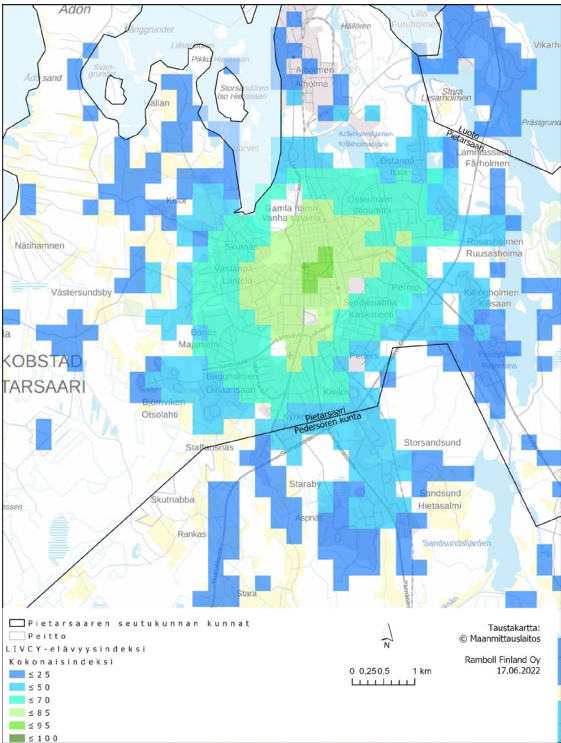
LIVCY helhetsindex

Nedan har kommunens totalpoäng i olika kategorier och en bild av kommunens centrum och dess maxpoäng beskrivits. I centrumområden är livlighetsindexet klart högre än i totalpoängen.

Jakobstad (kommunpoäng)

Livcy-index	60
Butiker och tjänster	70
Skola och hälsovård	63
Trafik och mobilitet	25
Grönområden	79
Idrottstjänster	68
Kultur	45

Centrumområdets
maxpoäng: 85 p

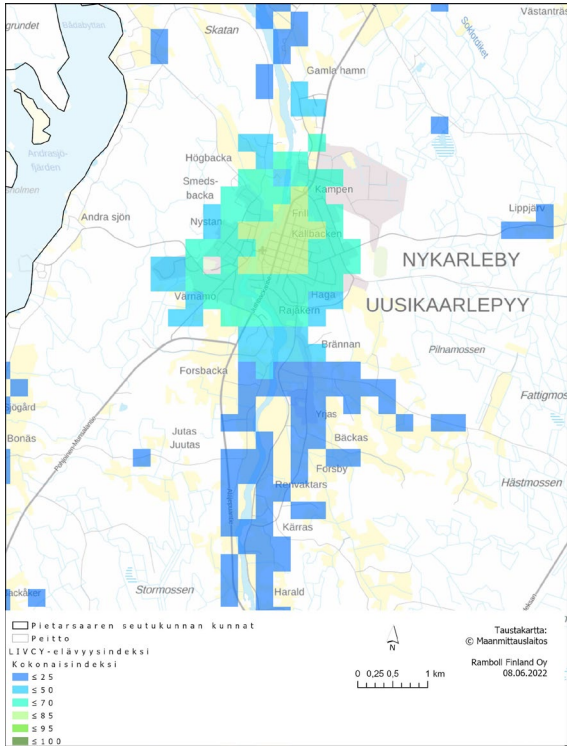


Nykarleby

(kommunpoäng)

Livcy-index	33
Butiker och tjänster	37
Skola och hälsovård	35
Trafik och mobilitet	21
Grönområden	41
Idrottstjänster	33
Kultur	27

Centrumområdets
maxpoäng: 77 p

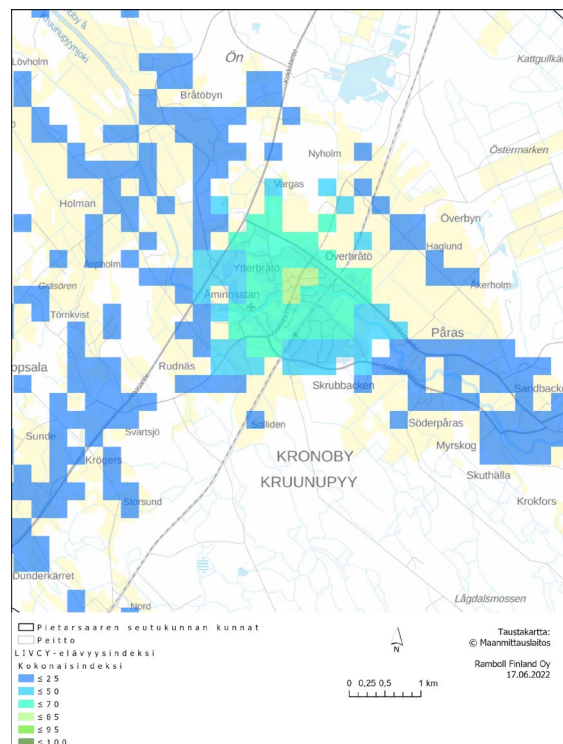


LIVCY helhetsindex

Kronoby (kommunpoäng)

Livcy-index	23
Butiker och tjänster	29
Skola och hälsovård	26
Trafik och mobilitet	13
Grönområden	25
Idrottstjänster	26
Kultur	17

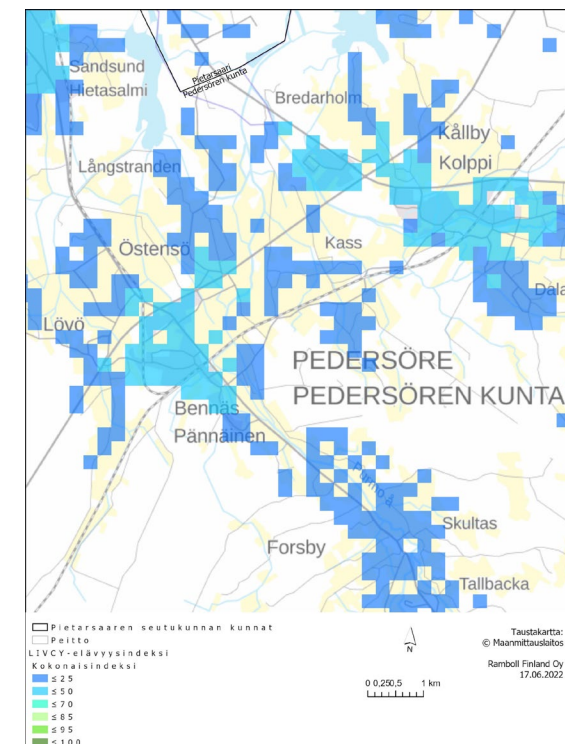
Centrumområdets
maxpoäng: 72 p



Pedersöre (kommunpoäng)

Livcy-index	20
Butiker och tjänster	13
Skola och hälsovård	32
Trafik och mobilitet	18
Grönområden	10
Idrottstjänster	21
Kultur	20

Centrumområdets
maxpoäng: 45 p



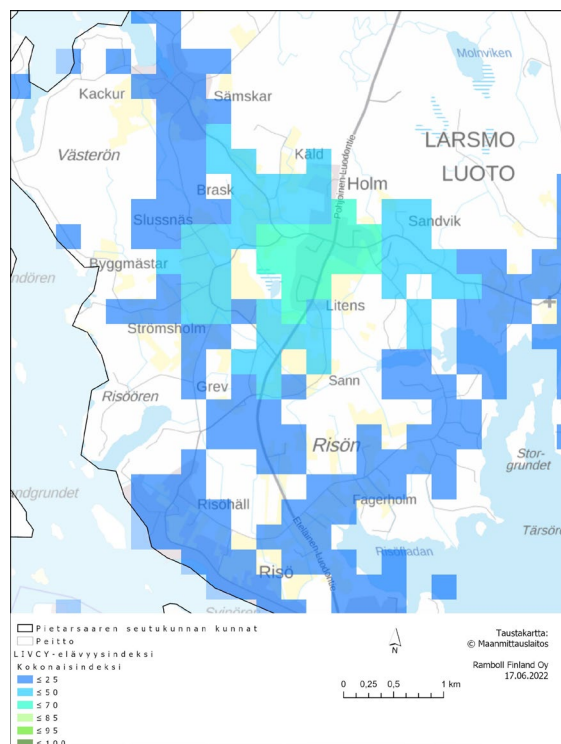
LIVCY helhetsindex

Larsmo

(kommunpoäng)

Livcy-index	18
Butiker och tjänster	21
Skola och hälsovård	20
Trafik och mobilitet	23
Grönområden	8
Idrottstjänster	28
Kultur	9

Centrumområdets
maxpoäng : 55 p

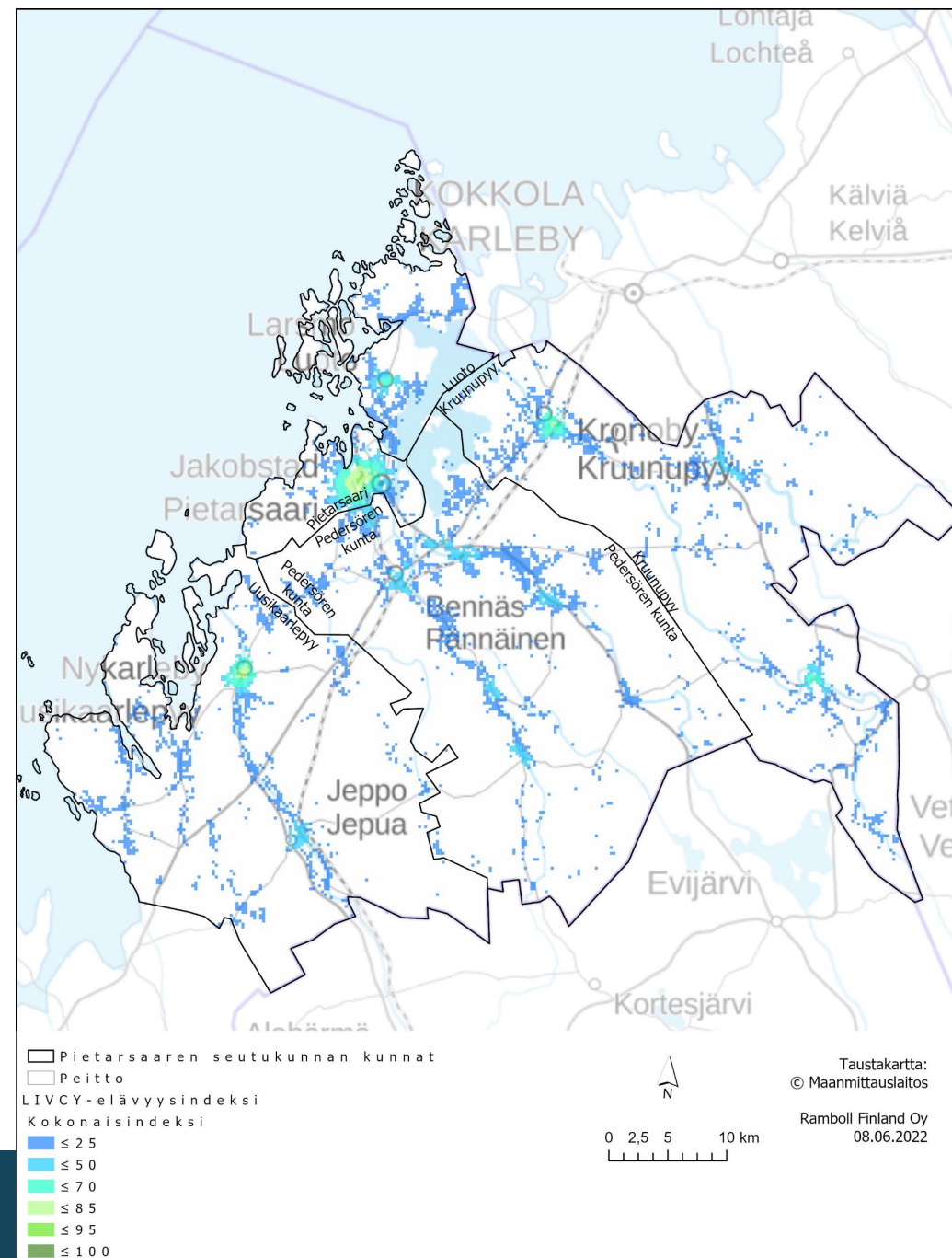


LIVCY helhetsindex

Bland kommunerna i Jakobstadsregionen får Jakobstad det högsta totala indextalet (60) i LIVCY-analysen, vilket innebär att livligheten i området ligger på en måttlig nivå. I det här fallet ligger nästan all service inom mindre än 20 minuters promenadavstånd.

I övriga kommuner i regionen ligger livlighetsindexet på en tillfredsställande eller svag nivå, det vill säga servicen kan nås i huvudsak med en lång promenad (25 min), med cykel eller bil.

På kartan visas analysdata som ett rutnät över bebodda områden. Centrumen framstår tydligt med höga poäng när det gäller tillgänglighet till service. Runt Jakobstads centrum omfattar LIVCY-indexet ett större område.





LIVCY: Butiker och tjänster

LIVCY mäter områdets kommersiella tjänster i fråga om dagligvarubutiker, apotek, restauranger, kaféer och barer, specialbutiker och -tjänster samt posttjänster. Med tanke på livlighet är tjänsternas tillgänglighet väsentlig, vilket mäts som promenadavstånd i minuter till närmaste service längs det befintliga vägnätet. Dessutom mäts frekvensen av tjänster, eftersom livligheten i ett område ökar ju mångsidigare tjänsteutbudet där.

Jakobstad: 70 poäng

Nykarleby: 37 p.

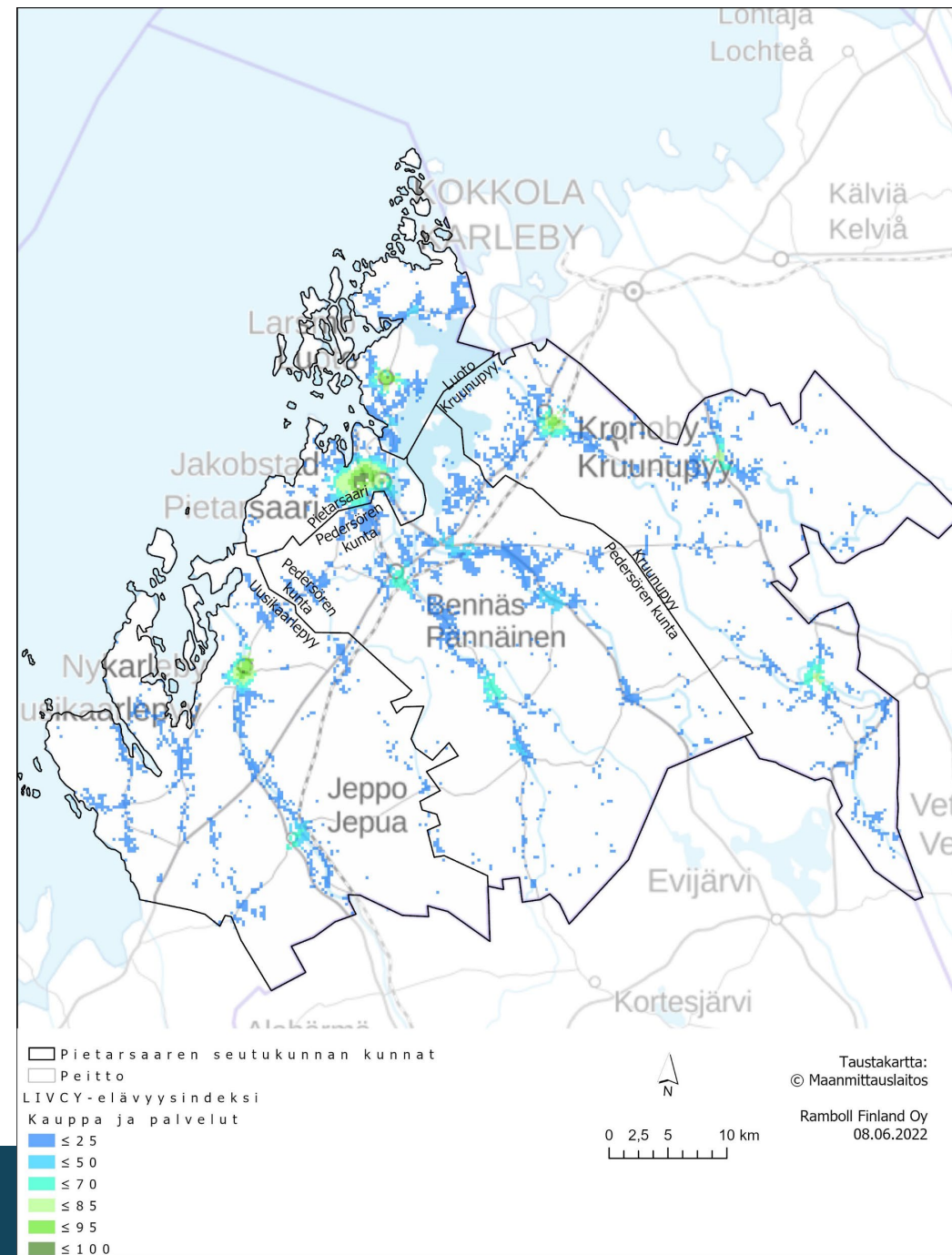
Kronoby: 29 p.

Pedersöre: 13 p.

Larsmo: 21 p.

I regionens kommuner varierar indextalet för handel och tjänster mycket. Jakobstad sticker ut med flest poäng (70), vilket innebär att nästan alla tjänster ligger inom 15 minuters promenadavstånd. Butiksservicen i Jakobstads centrum är till och med på en utmärkt nivå.

Tjänsternas tillgänglighet kan variera mellan postnummerområden.





LIVCY: Skola och hälsovård

LIVCY mäter regionens utbildnings- och hälso-tjänster i fråga om kommunala och privata förskolor, grundskolor, gymnasier och offentlig hälso- och sjukvård. Med tanke på livlighet är tjänsternas tillgänglighet tjänster väsentlig, vilket mäts som promenadavstånd i minuter till närmaste service längs det befintliga vägnätet. Dessutom mäts frekvensen av tjänster, eftersom livligheten i ett område ökar ju mångsidigare tjänsteutbudet där.

Jakobstad: 63 poäng

Nykarleby: 35 p.

Kronoby: 26 p.

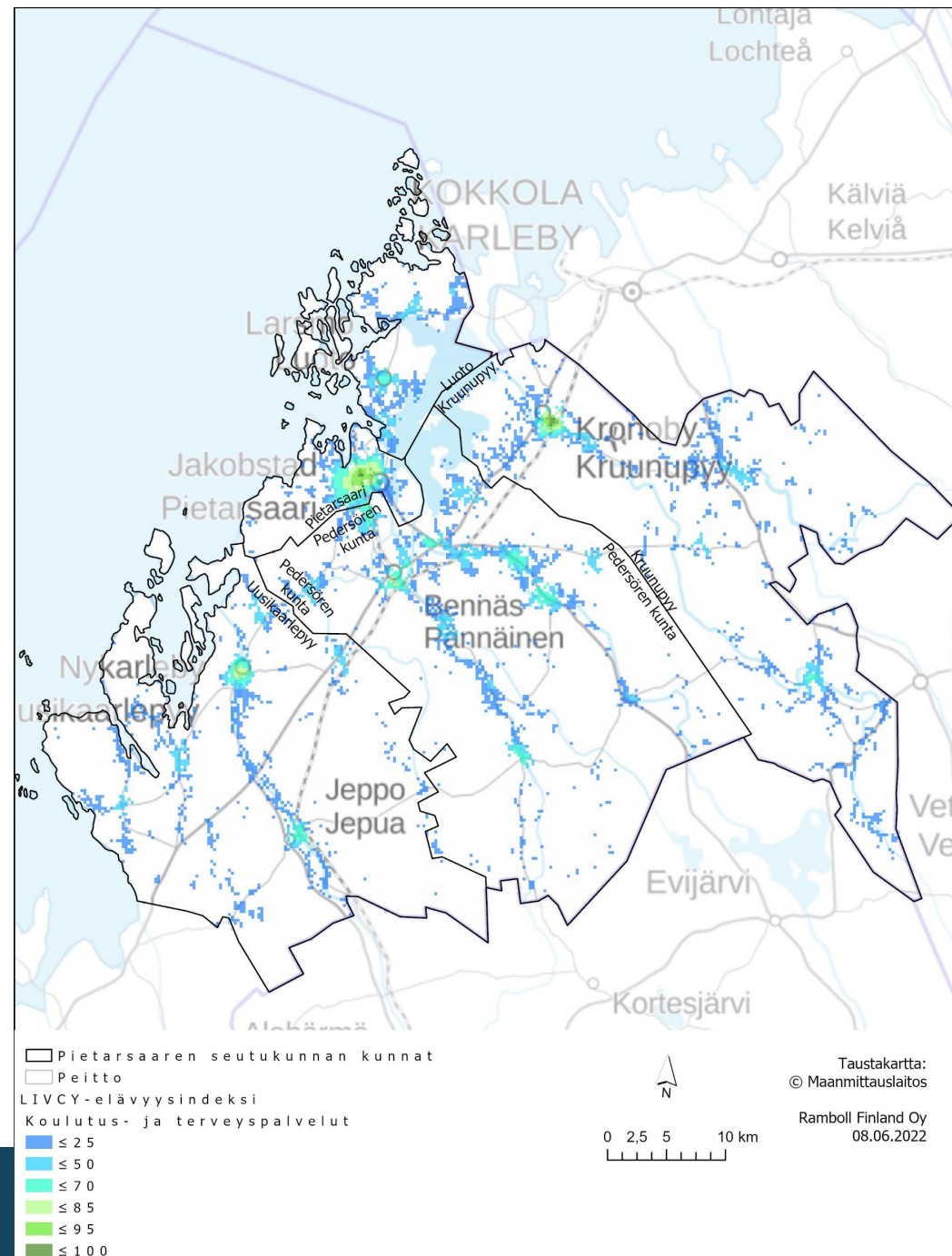
Pedersöre: 32 p.

Larsmo: 20 p.

Bland kommunerna i regionen får Jakobstad högsta poäng (63) i livlighetsindexet för skola och hälsovård, vilket innebär att nästan alla tjänster ligger inom 20 minuters promenadavstånd.

Kartan visar att utbildning och hälsovård också lyfter fram mindre centrum och de tjänster som finns i dem.

Tjänsternas tillgänglighet kan variera mellan postnummerområden.





LIVCY: Trafik och mobilitet

LIVCY mäter områdets trafik och mobilitet i fråga om kollektivtrafik. Då beaktas antalet och tillgängligheten för kollektivtrafikens hållplatser med god servicenivå (fler än 3 avgångar på vardagar kl. 7.00–19.00).

Jakobstad: 25 poäng

Nykarleby: 21 p.

Kronoby: 13 p.

Pedersöre: 18 p.

Larsmo: 23 p.

Då indexet räknas för trafik och mobilitet är poängen jämnare mellan kommunerna i regionerna. Jakobstad får relativt låga poäng (25), vilket innebär att servicen är på långt promenadavstånd (25 min), cykelavstånd eller nås med bil. Larsmo skiljer sig till sin fördel eftersom dess resultat ligger nära Jakobstad.

Tjänsternas tillgänglighet kan variera mellan postnummerområden.





LIVCY: Grönområden

LIVCY mäter tillgängligheten för och antalet parker, friluftsleder och lekplatser i fråga om områdets grönområden. Mätaren inkluderar inte skogs- eller vattenområden.

Jakobstad: 79 poäng

Nykarleby: 41 p.

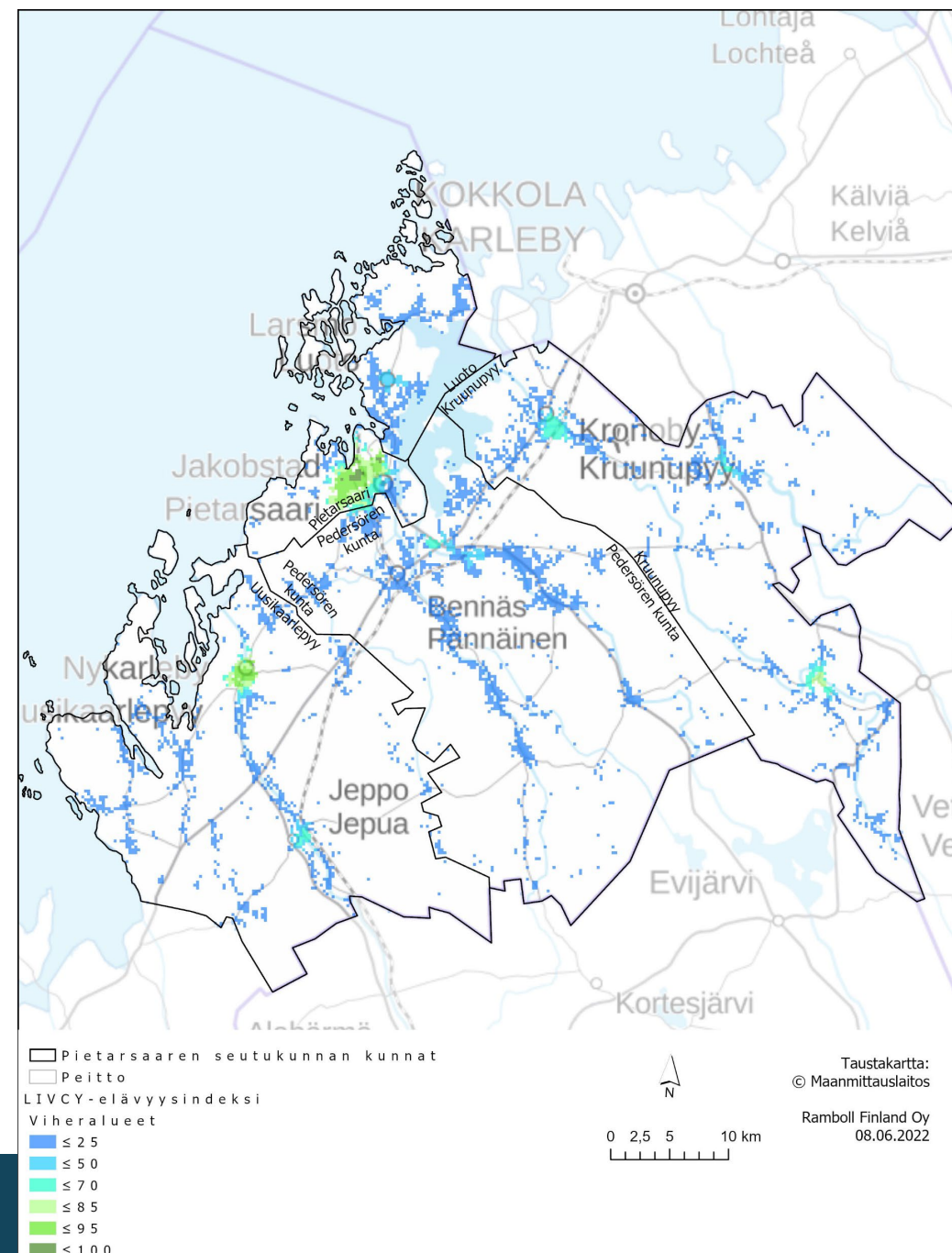
Kronoby: 25 p.

Pedersöre: 10 p.

Larsmo: 8 p.

Bland kommunerna i regionen får Jakobstad högsta poäng (79) i indexet för grönområden, vilket innebär att nästan alla grönområden ligger inom 15 minuters promenadavstånd. Utgående från poängen finns det inte många grönområden i Pedersöre och Larsmo.

Tjänsternas tillgänglighet kan variera mellan postnummerområden.





LIVCY: Idrottstjänster

LIVCY mäter områdets idrottstjänster baserat på gym och idrottsanläggningar, lokala idrottsplatser, idrottshallar, bollplaner och simhallar. Mätaren tar hänsyn till servicens tillgänglighet och hur nåbar platsen är (promenadavstånd i minuter) och servicens mångsidighet i området.

Jakobstad: 68 poäng

Nykarleby: 33 p.

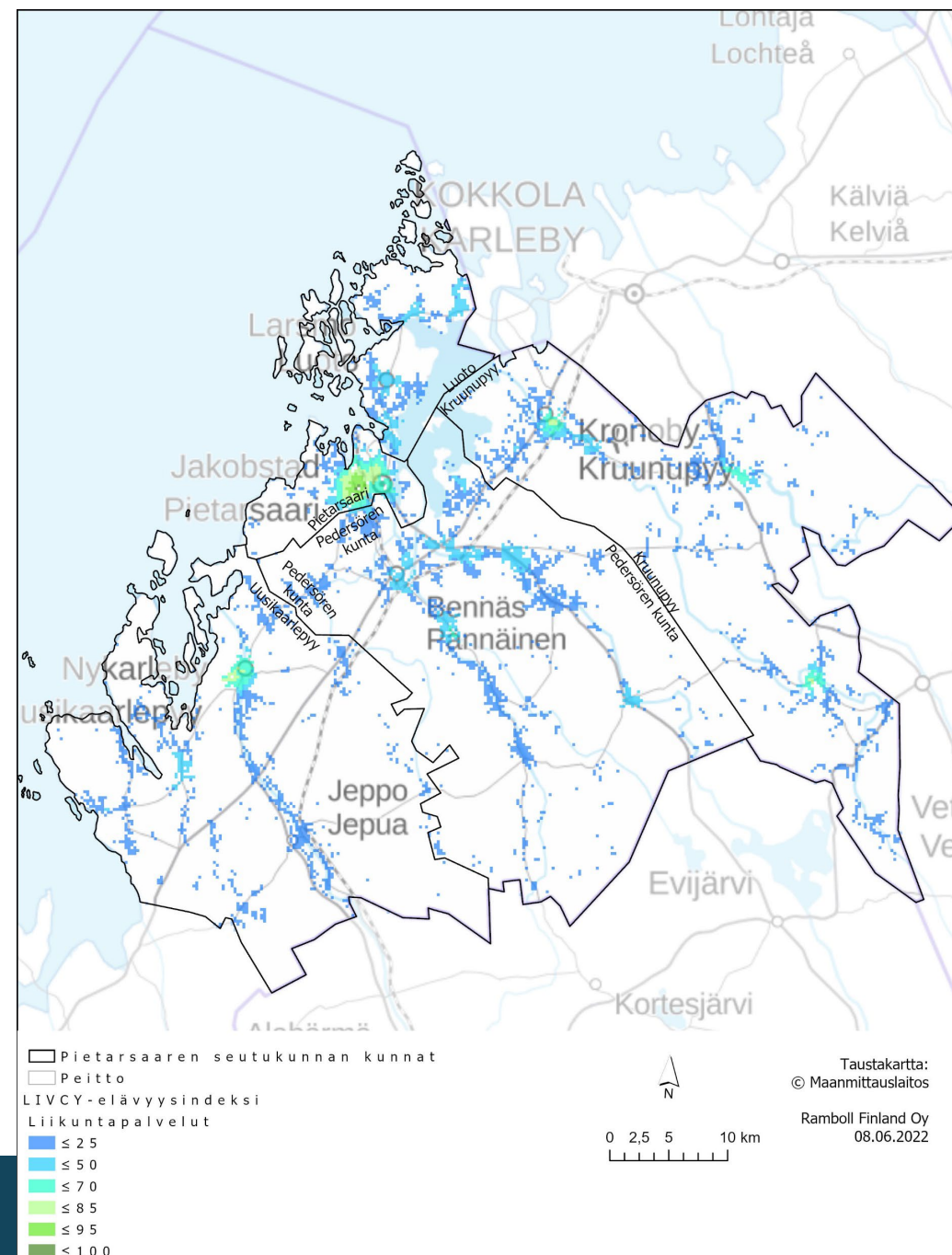
Kronoby: 26 p.

Pedersöre: 21 p.

Larsmo: 28 p.

Jakobstad får högsta poäng (68) i indexet för idrottstjänster bland kommunerna i regionen, vilket innebär att nästan alla idrottstjänster ligger inom 20 minuters promenadavstånd. Andra kommuner får relativt jämna poäng.

Tjänsternas tillgänglighet kan variera mellan postnummerområden.





LIVCY: Kulturtjänster

LIVCY mäter kultur baserat på scenkonst (teatrar, biografer), museer, gallerier och bibliotek. Mätredskapet undersöker tillgängligheten till kulturtjänster (promenadavstånd i minuter) och tjänsternas mångsidighet i området.

Jakobstad: 45 poäng

Nykarleby: 27 p.

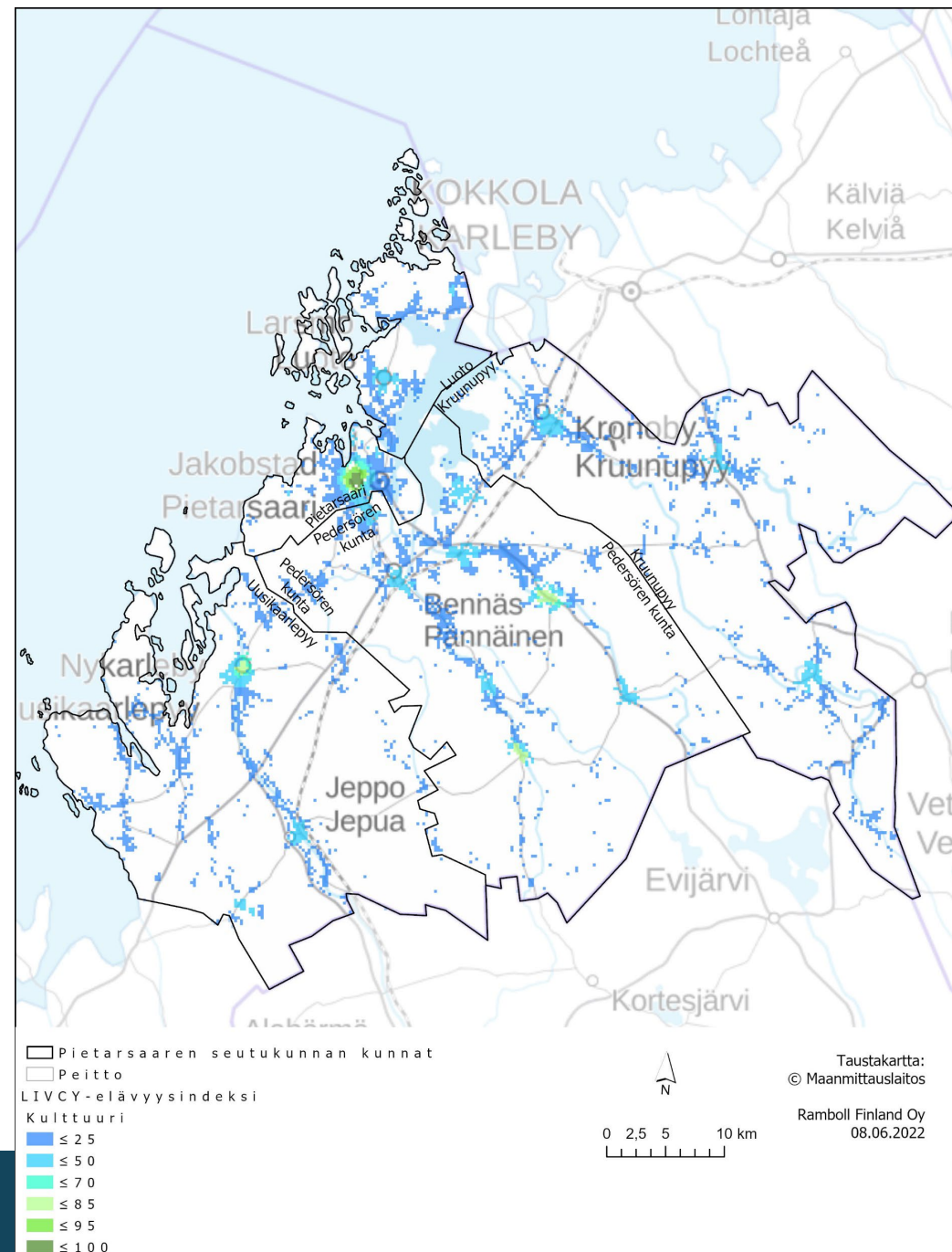
Kronoby: 17 p.

Pedersöre: 20 p.

Larsmo: 9 p.

Bland kommunerna i regionen får Jakobstad ett tillfredsställande betyg (45 poäng) i indexet för kulturtjänster, vilket innebär att servicen är på långt promenadavstånd (25 min), cykelavstånd eller nås med bil. I andra kommuner är kulturtjänsterna färre och mer varierande.

Tjänsternas tillgänglighet kan variera mellan postnummerområden.



B.4. Värde- segments- analys



Bild: Jakobstad

Invånarprofiler

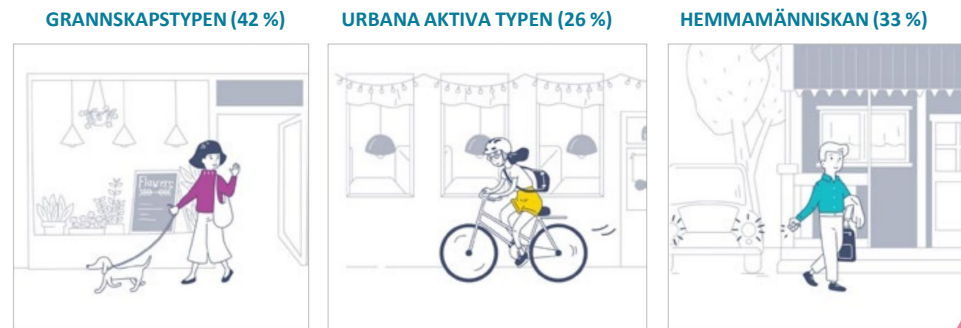
I finländska studier har man identifierat flera olika livsstilar hos människor. Detta berättar delvis om den enhetliga kulturens försvagning och den individcentrerade megatrenden som förstärks. Individcentrering kan jämfört med förra seklets trender i samhället ses som förbättrade möjligheter att finslipa konsumtionsvanor och att till exempel hitta sysselsättning som baseras på individens egna mål och behov. Att identifiera de generaliserande undergrupper som identifierats i befolkningen vägleder beslutsfattare och planerare att bättre ta hänsyn till variationen i befolkningens behov och önskemål.



Finländare indelade i grupper enligt hållbarhetsmålsättning och livsstilshållbarhet. Procenttalen och storleken på cirkarna beskriver profilens förekomst i befolkningen. *Kestävän elämäntavan motivaatioprofiilit. Sitra 2021.*

En stor del av finländarna har identifierats som den glada vardagsfixaren, för vilken det viktigaste är en lätt vardag. Det finns tre undergrupper kopplade till hållbar livsstil, för två av dessa är hållbarhet något man strävar efter och för en grupp är hållbarhet en biprodukt av sparsamhet.

Invånare i tätorter har i en studie identifierats som grannskapstypen som värdesätter lokal service och liv, som den urbana aktiva typen som söker utveckling och upplevelser och hemmamänniskan som betonar lugnet och kvaliteten i hemmet. Bland dessa grupper är grannskapstypen och den aktiva typen de mest sannolika användarna av hållbara färdmedel och hemmamänniskorna är ofta de som bor utanför tätorten och främst reser med bil.



Tre identifierade urbana livsstilar ur en forskning om Tammerfors. Procenten beskriver befolkningstypens andel av invånarna.

Forskning: Neighbourhood preferences, active travel behaviour, and built environment: An exploratory study. 2015. Haybatollahi et al.

Bild: Uudenmaan Liitto. Uudenmaan tulevaisuuskirja. Polkuja vuoteen 2050.



Ekonomiundersökningens värdesegmentsanalys

Taloustutkimus Oy har skapat ett geodata- och målgruppsanvändargränssnitt till vilket data från ett flertal undersökningar och statistik har importerats. Med hjälp av det kan målgrupper enkelt ses i relation till regioner, forskningsfrågor och mångsidig socioekonomisk befolkningsdata.

Värdesegmentsanalysen omfattar följande saker:



Information som samlats in genom upprepade undersökningar relaterade till värderingar, åsikter, livsstil och val.



Utifrån segmentering identifieras grupper från befolkningen som förenas av värderingar, livsstilar och konsumtionsmönster.



Värderingar och attityder är relaterade till konkreta val: boende, mobilitet, social inriktning, etc.



Utifrån modellen och data kopplad till den skapas prognoser om gruppernas beteende och val.



Identifierade grupper och relaterade fenomen kan granskas statistiskt när de kopplas till annan data.

Data som hämtas från Taloustutkimus undersökning innehåller en bedömning av de bestående dragen hos människor för individens värderamar, temperament och personlighetscirkclar. Utöver detta har detaljerade undersökningar gett ytterligare information om individers attityder, åsikter och livsstilar, t.ex. i förhållande till naturskydd och mobilitet. Baserat på öppen data, undersökningar och demografisk data har segmentanalysen utvärderat människors val, t.ex. för köp av bil och för online- och konsumentbeteende.

© Taloustutkimus



Ekonomiundersökningens värdesegmentsanalys

I värdesegmentsanalysen kan vissa egenskaper som tydligt skiljer sig från värderingarna i resten av Finland urskiljas i regionen.

Grupp som i regionen har större representation än genomsnittet i befolkningen

- + Trivs hemma med sin familj
- + Välmenande som trivs hemma
- + Nöjd med sitt bostadsområde
- + Uppskattar rymlig bil
- + Söker säkerhet och undviker risker
- + Bor i små egna hemshus

Klass vars representation i regionen är lägre än genomsnittet i befolkningen

- De som flyttar innanför området
- Unga som bor ensamma
- Högutbildade och personer med hög inkomst
- Gör miljövänliga val
- De som strävar efter inre utveckling

med det regionala genomsnittet är följande:

I Kronoby framhävs:

- De som behöver rymlig bil
- Välmenande som trivs hemma
- "Jag flyttar aldrig bort"
- Personer som strävar mindre efter inre utveckling

I Larsmo

- Något miljövänligare än regionens genomsnitt
- Personer som strävar mindre efter inre utveckling
- Personer som försvarar det allmänna goda

I Jakobstad

- Överväger att skaffa ny bil
- Vill flytta inom området
- Nät-orienterade individualister
- Strävar efter och uppskattar inre utveckling
- Bor på hyra och i höghus
- Följer med nyheter och aktualiteter
- Använder kollektivtrafik

- Något passivt självcentrerade
- Strävar mindre efter inre utveckling
- Litar inte på experter

I Nykarleby

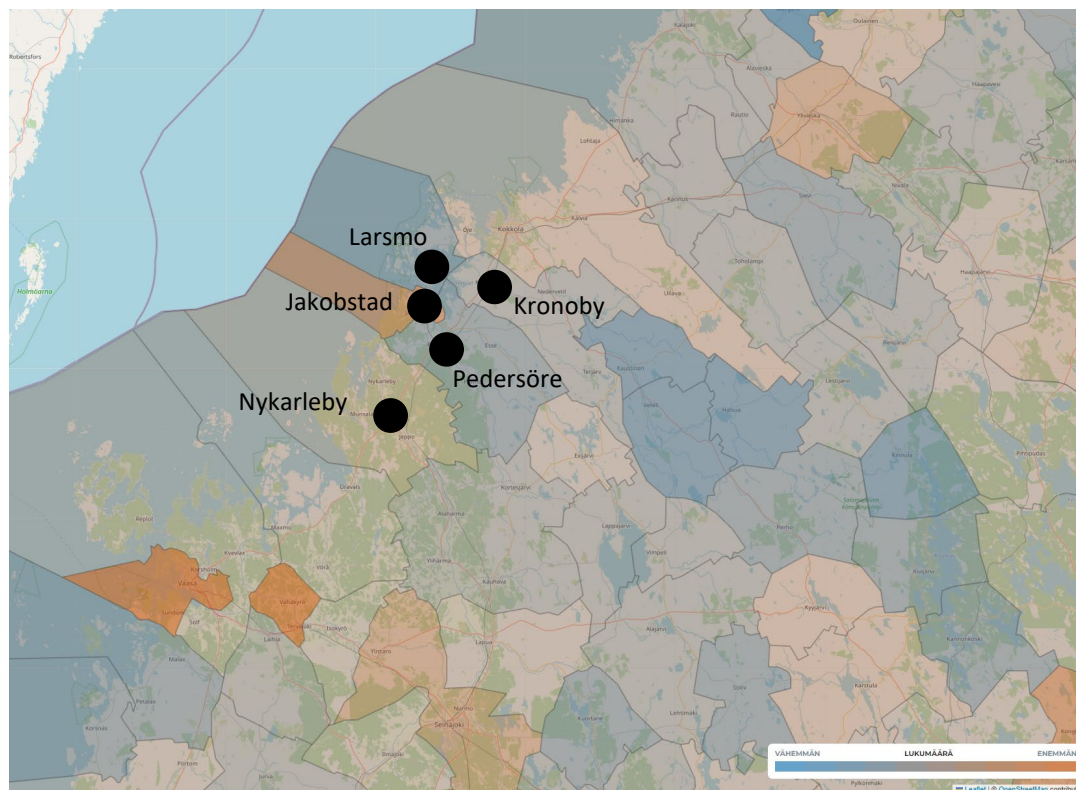
- Välmenande som trivs hemma
- Söker säkerhet
- Strävar efter och uppskattar inre utveckling lite

Baserat på segmentsresultaten bedömer man att invånarna i Jakobstad har en större representation av personer som förespråkar välfärd och som söker hållbarhet än i andra regioner. I Jakobstad räknar man med att grannskapstypen och den urbana aktiva typen representerar en större del av befolkningen än i övriga kommuner i regionen, där majoriteten av befolkningen huvudsakligen bedöms bestå av hemmamänniskorna som betonar bekväma hemförhållanden och värdesätter traditioner, stabilitet och säkerhet.



Regionens särdrag 1/3

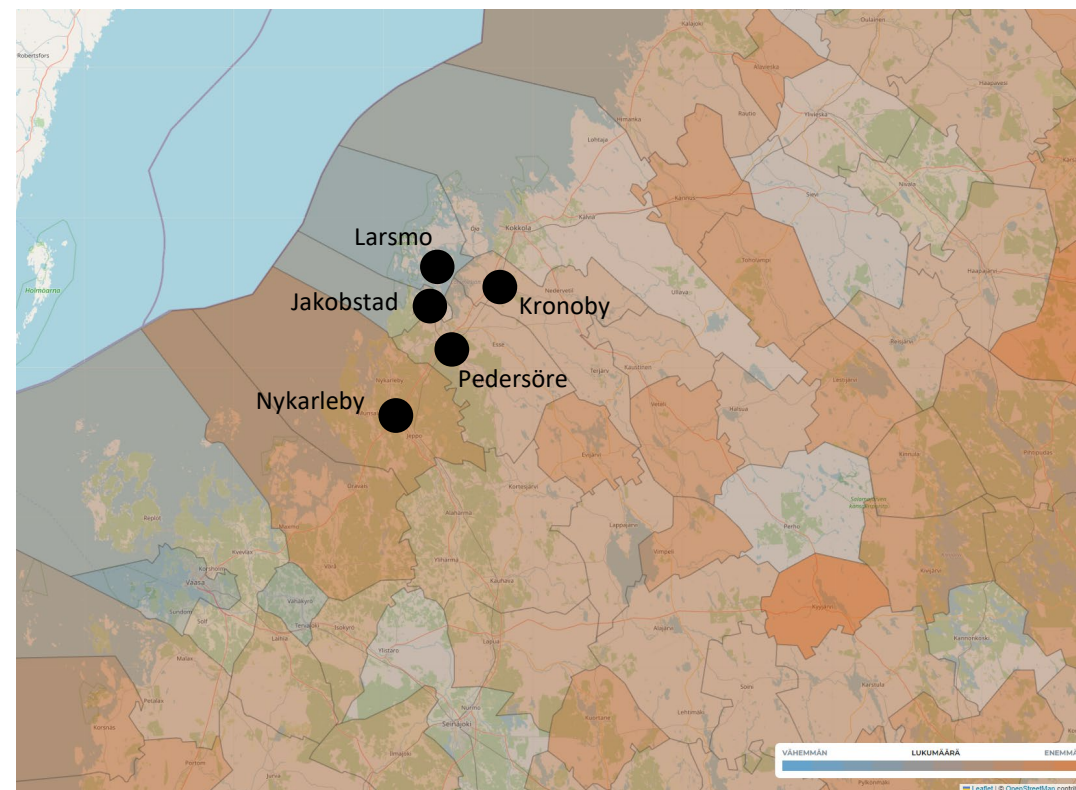
De som strävar efter inre utveckling



De som strävar efter inre utveckling finns mest i Jakobstad och Nykarleby. Invånargruppen är i viss mån jämförbar med den urbana aktiva typen som beskrivs tidigare och i närheten av regionen koncentreras den främst till Vasa och Seinäjoki.

På kartorna har områden med röda nyanser mer av den aktuella befolkningsgruppen än genomsnittet i Finland. Områden med blått har mindre än Finlands genomsnitt av den aktuella gruppen.

Välmenande som trivs hemma

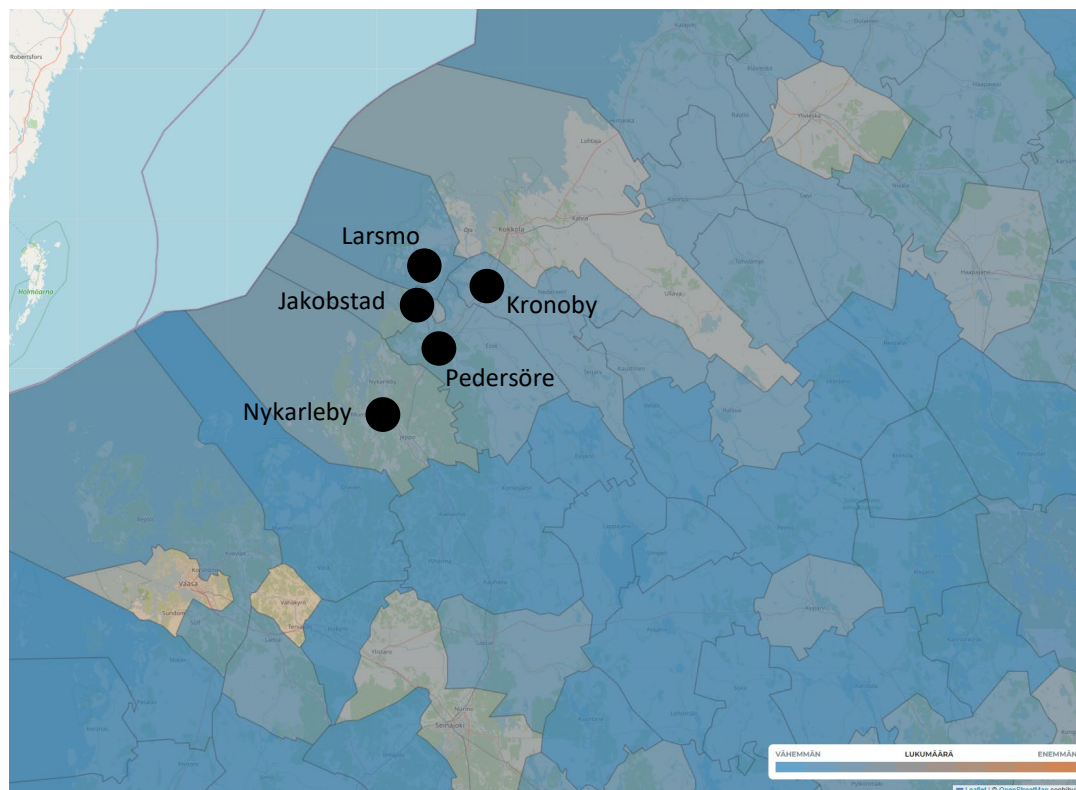


Hemmamänniskorna som beskrivits tidigare bedöms koncentreras till Nykarleby, Pedersöre och Kronoby i regionen.



Regionens särdrag 2/3

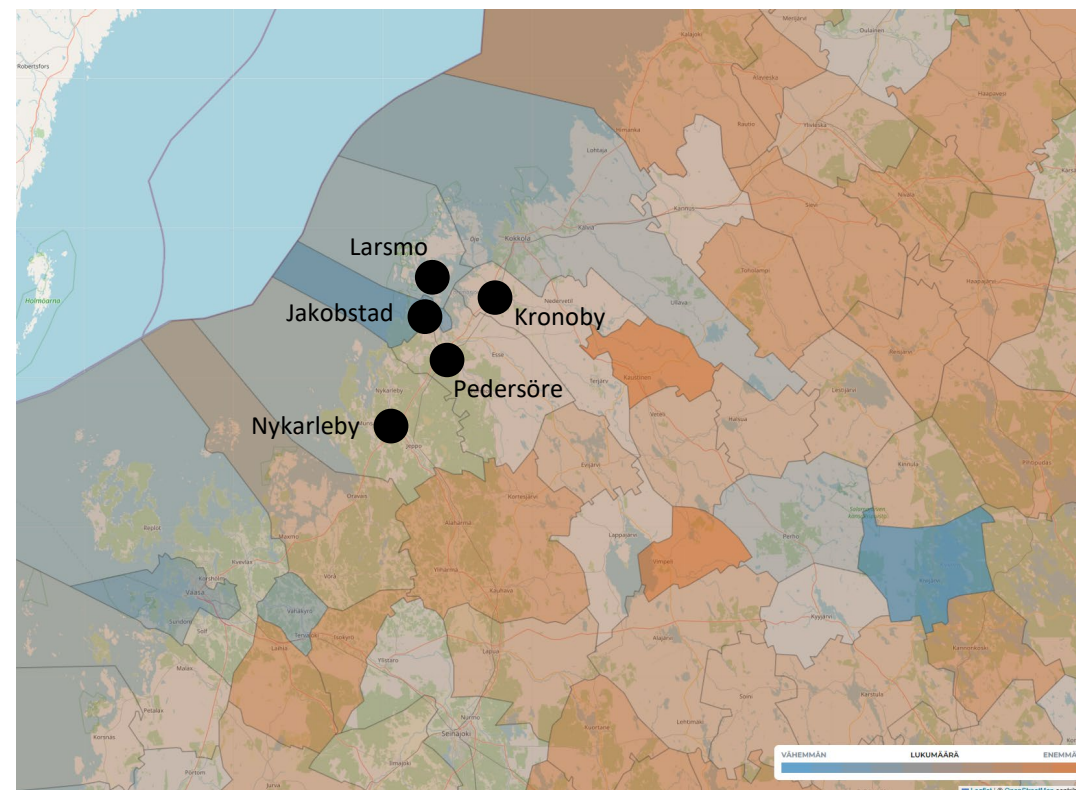
Använder kollektivtrafik



Viljan att använda kollektivtrafik är relativt låg i hela regionen, men mest populärt i Jakobstad och Nykarleby. Detta påverkas naturligtvis av kollektivtrafikens utbud och användbarhet.

På kartorna har områden med röda nyanser mer av den aktuella befolkningsgruppen än genomsnittet i Finland. Områden med blått har mindre än Finlands genomsnitt av den aktuella gruppen.

Passiva i förhållande till hälsa



Då man frågar hur människor upplever sitt hälsotillstånd kan man i olika områden identifiera personer som förhåller sig passivt till sin personliga hälsa. De som förhåller sig passivt förekommer i lika hög grad på alla ställen förutom i Jakobstad, där färre är passiva i jämförelse med grannkommunerna och fler som har insikt om sitt hälsotillstånd och inte bekymrar sig.



Regionens särdrag 3/3

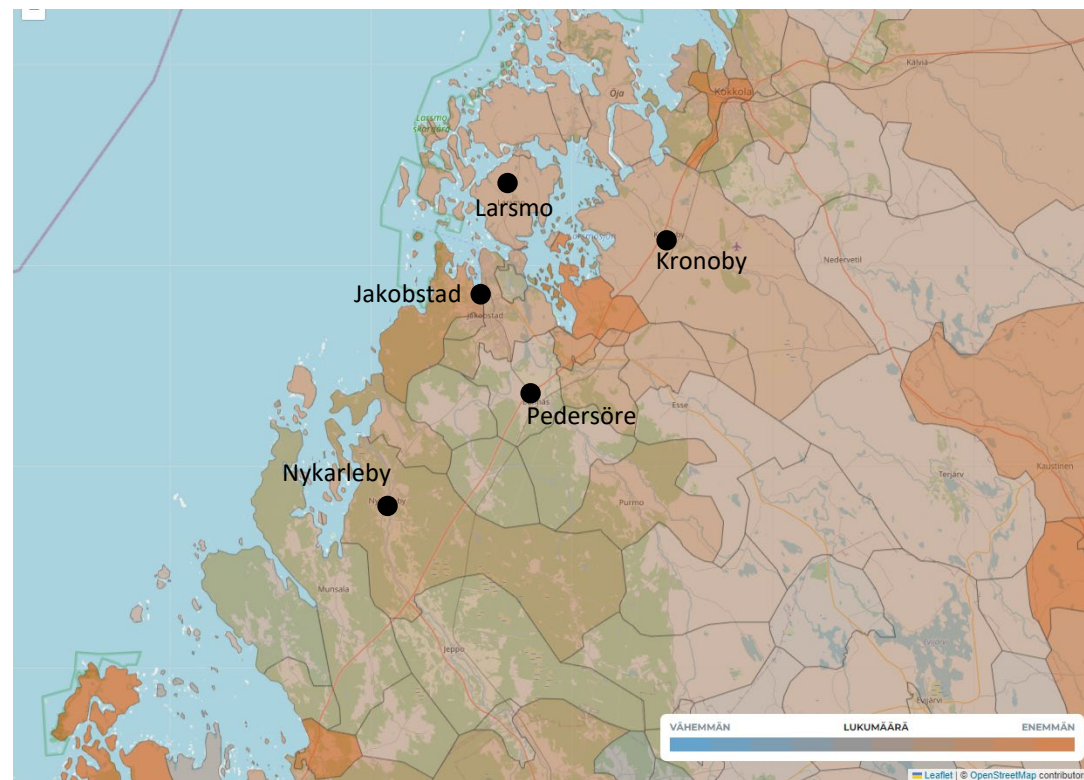
Miljögnynnsamhetskategorin, som delvis förklarar hållbara mobilitetsvanor har bildats av sex påståenden som mäter miljö- och klimatattityder. Allmänna iakttagelser om miljövard omfattar t.ex. följande:

- Miljömedvetna är **1,5 gånger mer benägna att använda cykel** och **1,4 gånger mer benägna att promenera på sin bostadsort**.
- 43 % av dem som är miljömedvetna skulle gå och cykla **dubbelt så mycket** som andra om lederna var bättre.
- Miljömedvetenhet återspeglas i betydligt större användning av kollektivtrafik och vilja att öka användningen av kollektivtrafik.
- Vid köp av en eventuell framtida bil lyfts el- och hybridbilar fram hos den miljömedvetna. Fler än var tredje i segmentet skulle vara intresserad av en bilpoolsbil.

På landskapsnivå ligger man i Österbotten långt efter t.ex. Birkaland och Nyland med tanke på hur allmänt miljötanket förekommer. Jämfört med övriga landskap i Västra Finland är nivån ändå något högre i Österbotten. De mest miljövänliga områdena i regionen finns i postnummerområdena för Lepplax i Pedersöre och Skutnäs–Västermalm i Jakobstad. **I dessa områden kan ungefär en femtedel av befolkningen räknas till det miljövänliga segmentet.** Uppgifterna och beskrivningarna är producerade av Taloustutkimus.

På kartorna har områden med röda nyanser mer av den aktuella befolkningsgruppen än genomsnittet i Finland. Områden med blått har mindre än Finlands genomsnitt av den aktuella gruppen.

Miljömedvetna



Bilden visar postnummerområdesindelningen för miljömedvetenhet i regionen och regionens närområden. Till exempel på Brändö, det mest miljömedvetna området i Vasa, är miljömedvetenheten ungefär dubbelt så vanligt (40 % av befolkningen) som i det mest miljömedvetna området i Jakobstadsregionen. I många stadsdelar i Helsingfors och Tammerfors är ungefär två tredjedelar av befolkningen miljömedvetna.



B.5. Körhastighets- analys



Bild: Jakobstad

TomTom-data

Körhastighetsanalysen har gjorts med hjälp av medelhastigheter från positionsdata som samlats in av det holländska företaget TomTom. Datan består av trafikdata som samlats in från enheter som använder TomToms kartprodukter, från vilka kollektivtrafik, gångtrafik och cykeltrafik har filtrerats bort. De enheter som använts för insamlingen av data är mobiltelefoner och kommersiella samarbetsparter (ca 70 %), navigeringssystem i fordon (ca 25 %) och separata navigationsenheter (ca 5 %). Styrkan med datan är att den baseras på verkliga körhastigheter på väg- och gatunätet.

I detta arbete har hastighetsanalysen som möjliggörs av TomTom-data använts för att identifiera vägar och gator där motorfordonstrafikens hastigheter är högre än hastighetsbegränsningarna. I körhastighetsanalysen har man uppmärksammat promenadområden i centrala tätorter, huvudrutterna för cykeltrafik och skolornas närmiljö i tätorterna. I hastighetsanalysen koncentreras granskningen till vardagsmorgontrafik (7–10) och eftermiddagstrafik (14–17). Materialet till hastighetsanalysen har hämtats för perioden 1 april till 30 september 2022, från vilken skolloven har exkluderats. Eftersom TomTom-data endast är tillgänglig från motorfordon och mobilapplikationer som använder tillverkarens kartprodukter, har perioden som beaktats i arbetet varit så lång som möjligt för att man ska få ett tillräckligt antal observationer och därmed ett tillförlitligt resultat.

TomTom-materialet baseras på en sjustegshierarki för gatu- och vägnätet i TomToms kartbas. De högsta klasserna (0–1) omfattar främst motorvägssträckor och den lägsta klassen (7) omfattar främst regionala samlargator och tomtgator. Eftersom analysen koncentreras till regionens centrala tätorter, har följande klasser i TomTom-datan beaktats: 2 (other major roads), 3 (secondary roads), 4 (local connecting roads) och 5 (local roads of high importance).



Körhastighetsanalys

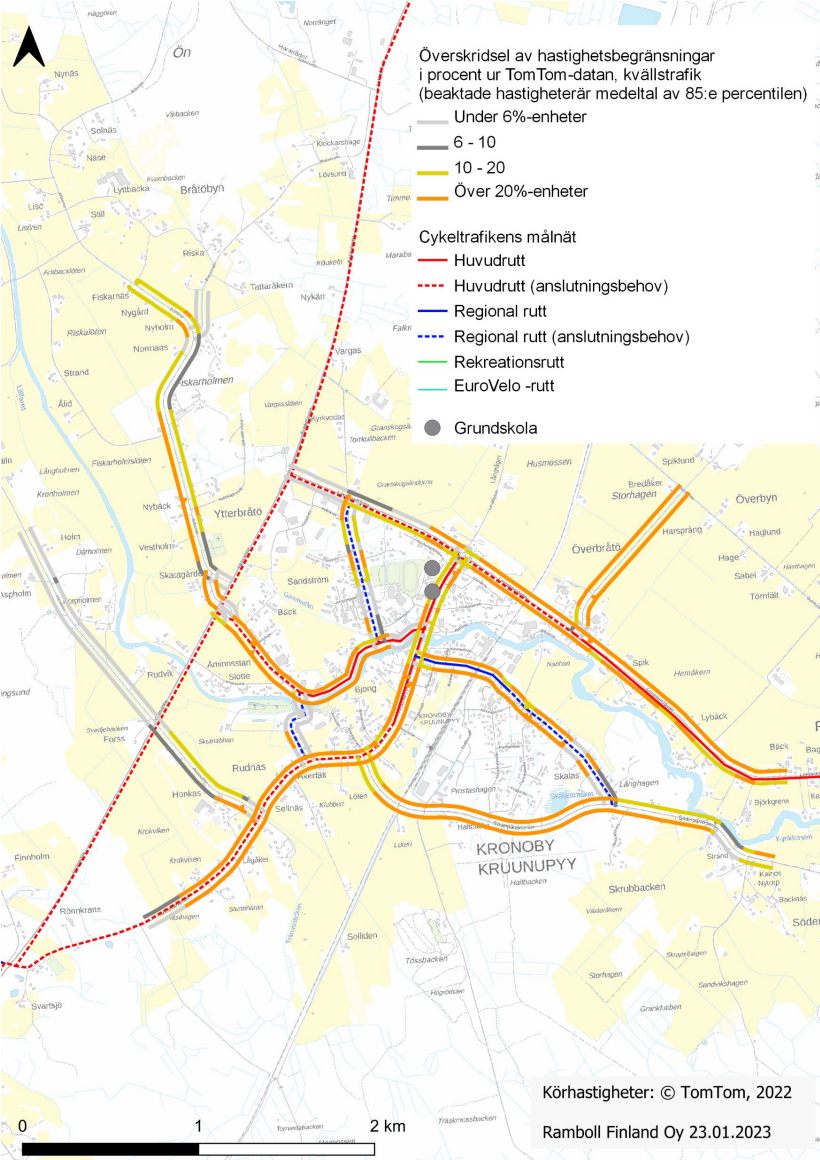
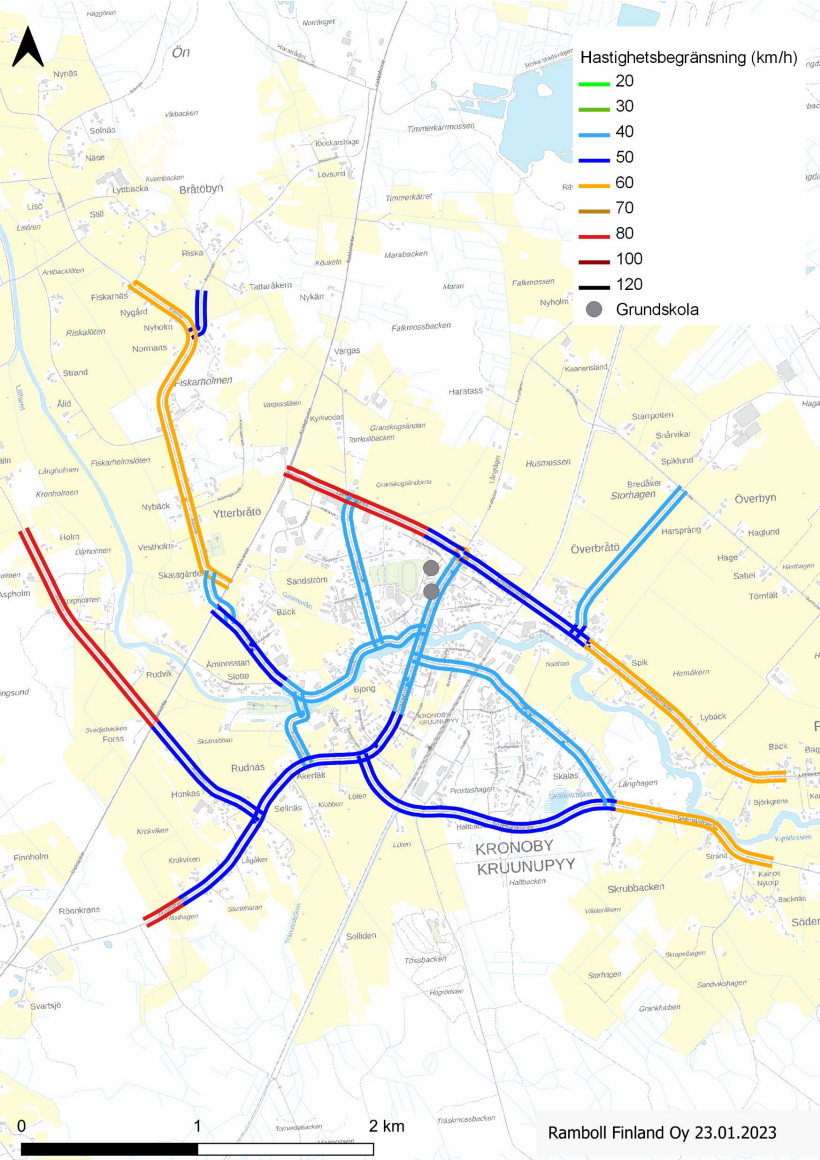
Körhastighetsanalysens granskningar har genomförts för morgontrafik (kl. 7–10) och eftermiddagstrafik (kl. 14–17). I analysen har två olika nyckeltal från TomTom-datan undersökts: 85:e percentilen (V85) och medelhastigheten. Av dessa är den 85:e percentilen gränsvärdet för fördelningen av hastighetsobservationer, under vilket 85 procent av alla observationer faller. Percentilen beskriver hastighetsnivån som majoriteten av fordonen ligger under, samtidigt som den ignorerar enskilda uppenbara överhastigheter. Medelhastigheten å andra sidan är medelvärdet av alla hastighetsobservationer, som helst bör ligga nära hastighetsbegränsningen för gatan. Båda nyckeltalen beräknas separat för varje väg- eller gatuavsnitt som valts för tiden på dygnet (7–10 och 14–17) i genomsnitt för hela perioden (april–september 2022). Indikatorerna kompletterar varandra för att utvärdera nivån på den egentliga körhastigheten.

Kommunspecifika kartor över eftermiddagstrafikens hastighetsnivåer har utarbetats från TomTom-datan. Kartutskrift över gällande hastighetsbegränsningar, medelhastigheter och 85:e percentiler har gjorts separat för varje kommun. Allt material beskrivs separat för båda körriktningarna. Uppgifterna har inte presenterats för varje gata eller väg, utan endast för utvalda vägar eller gator enligt TomToms klassificering 2–5.

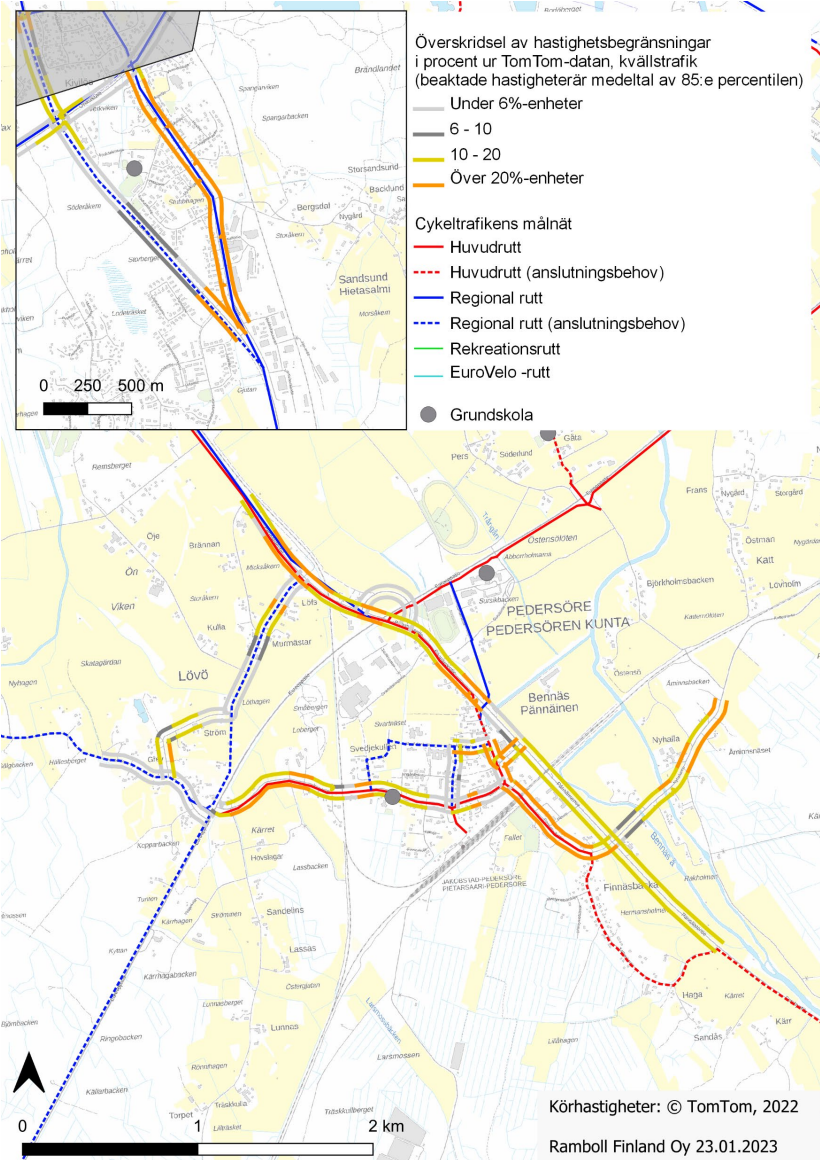
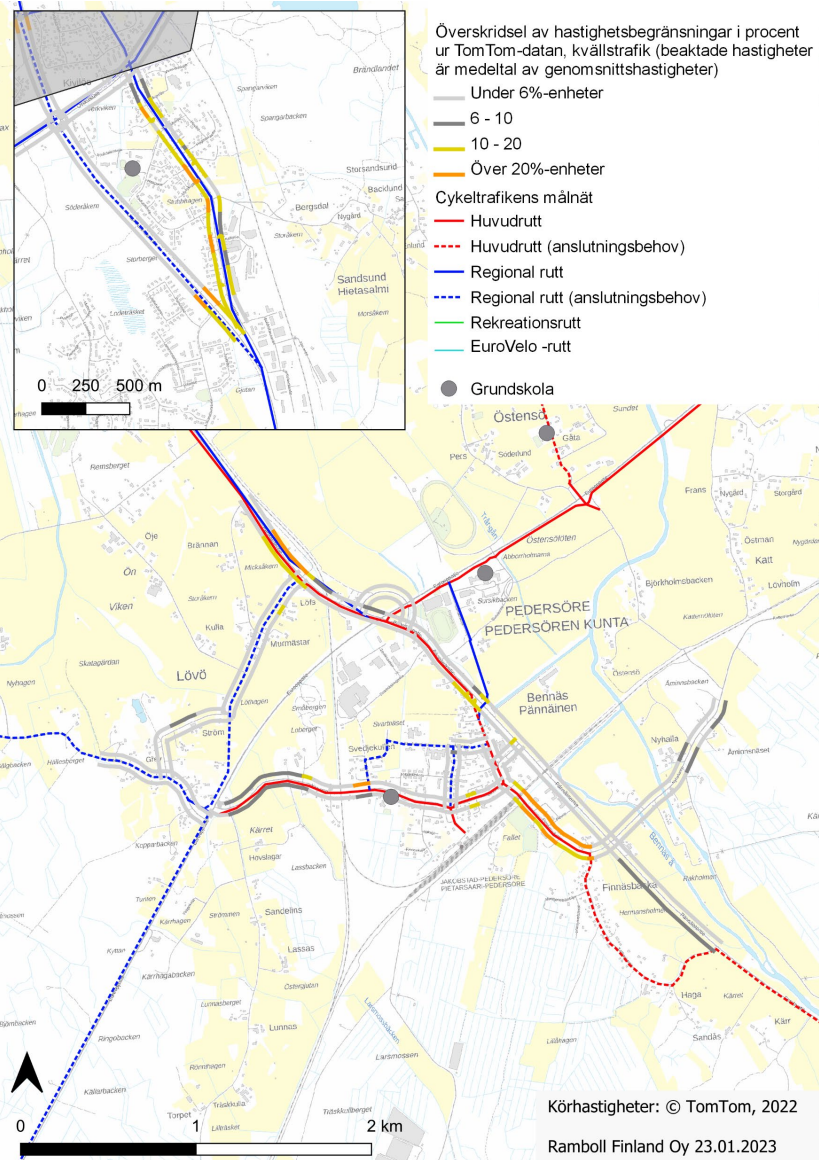
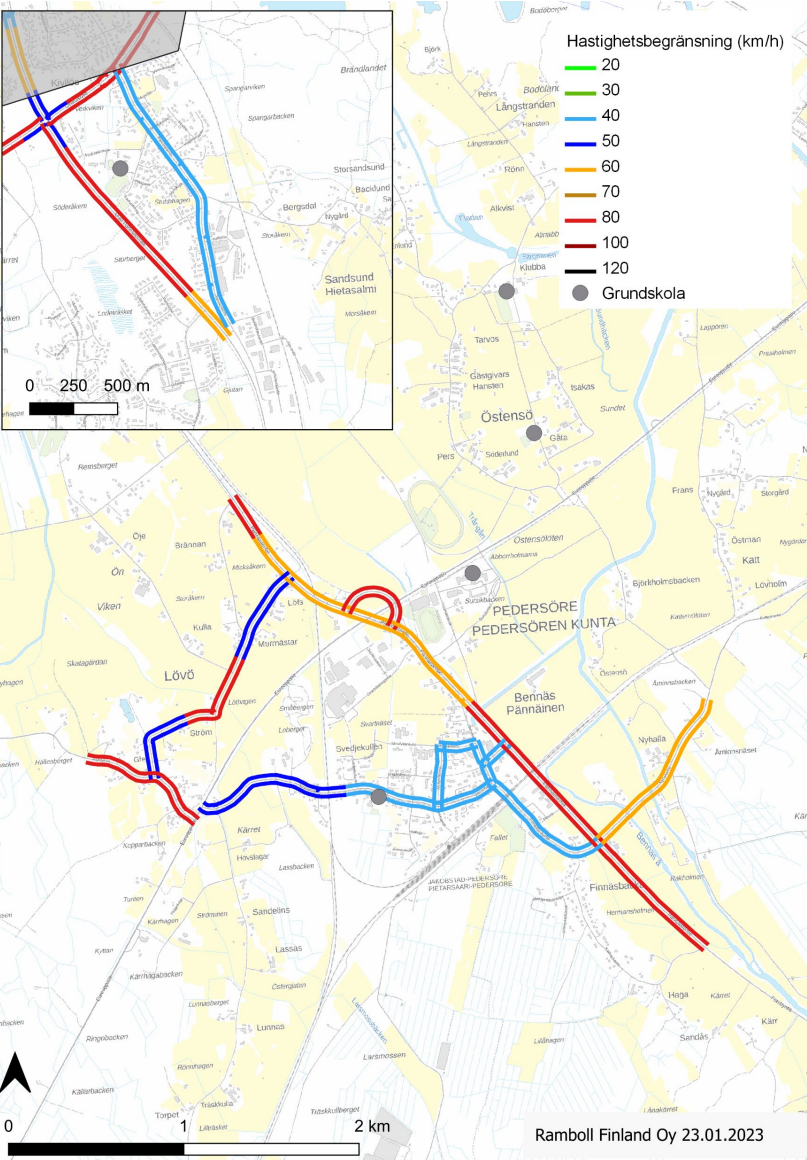
I detta arbete har egentliga körhastigheter ur TomTom-data undersökts och jämförts med hastighetsbegränsningarna. I trafiksäkerhetsinspektionen har uppmärksamhet riktats särskilt till de platser där de mest betydande hastighetsöverskridningarna kan identifieras (över 10 procentenheter över hastighetsgränsen) i promenadområdena i regionens centrala tätorter, på cykelmånätet eller i närheten av skolor i tätorterna. För varje central tätort har riskplatser identifierats utifrån säkerhetsgenomgången, vilka bör uppmärksammas i framtiden. De identifierade riskplatserna beskrivs i åtgärdsprogrammet ([kapitel 5](#)).

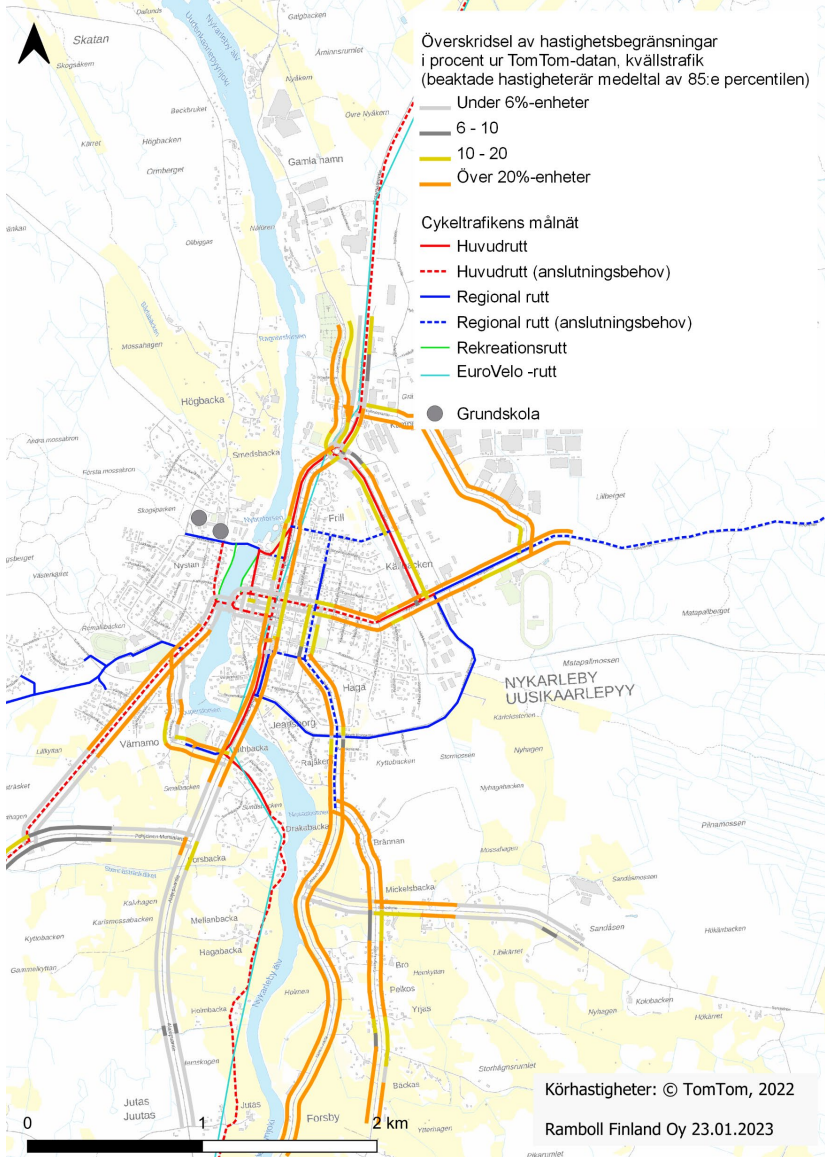
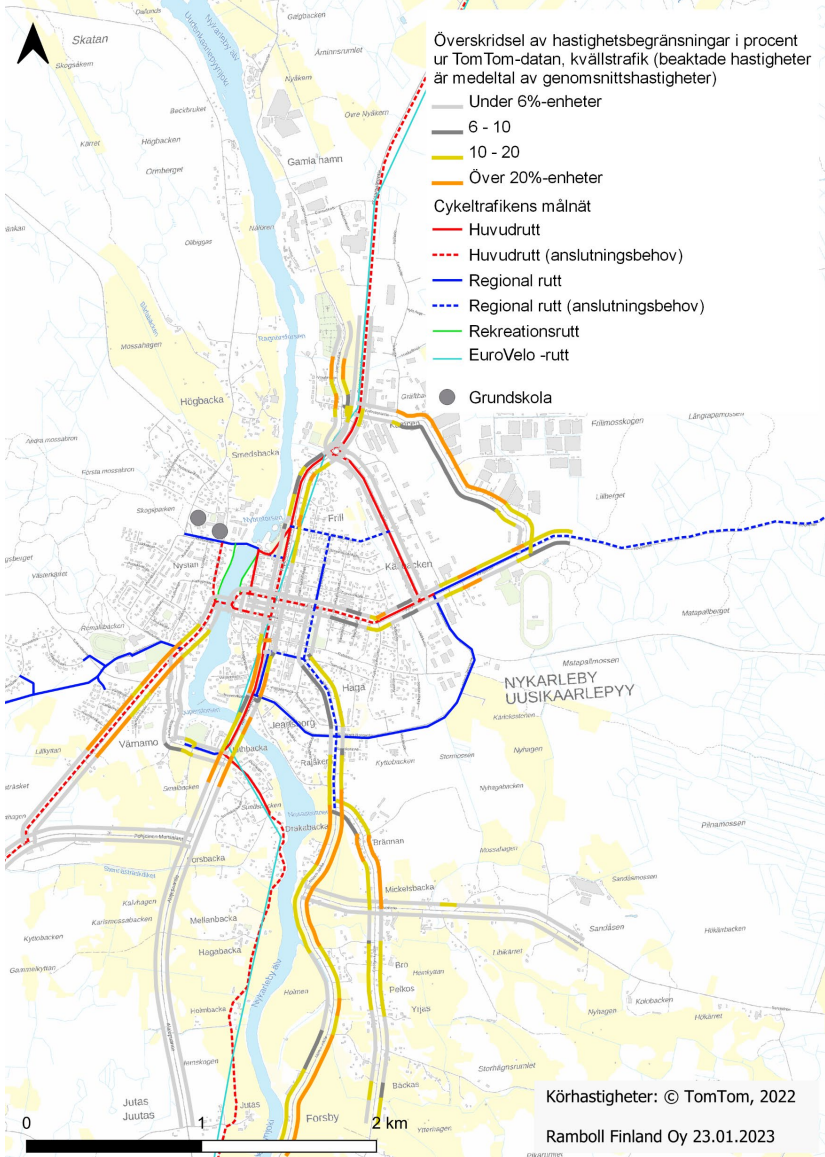
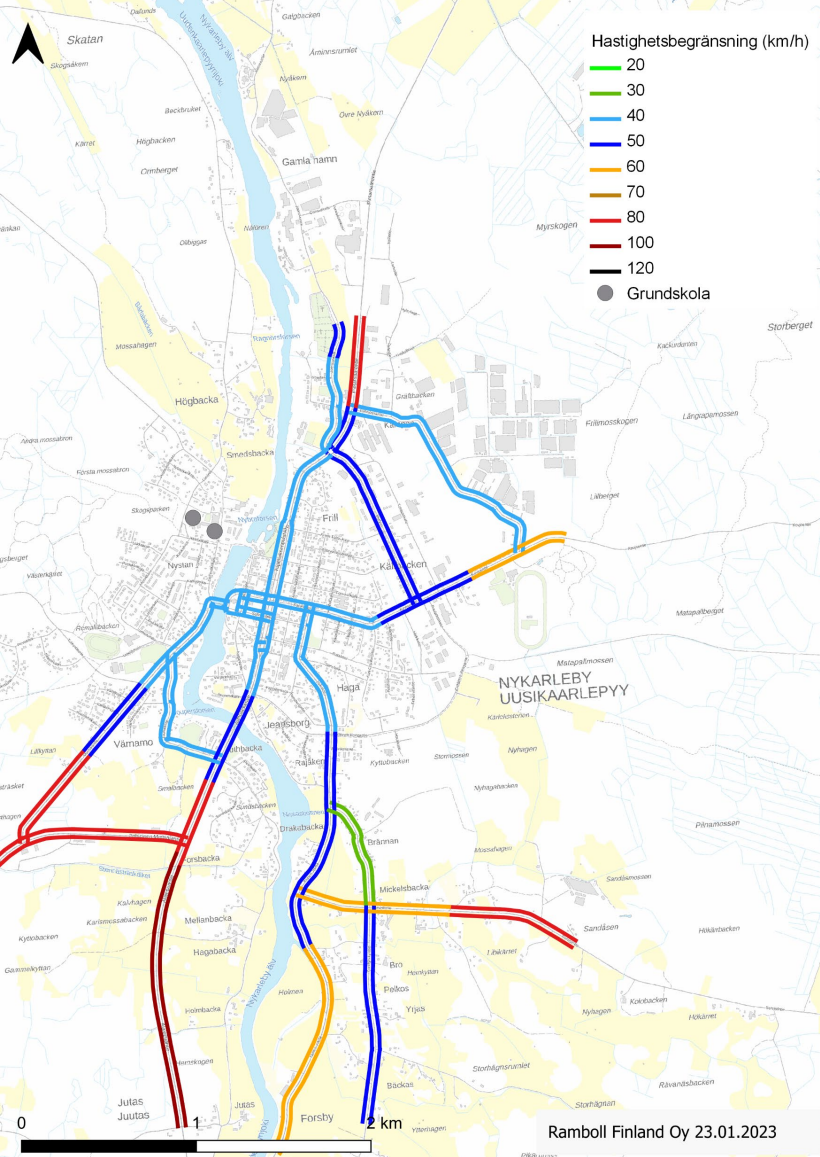


Kronoby

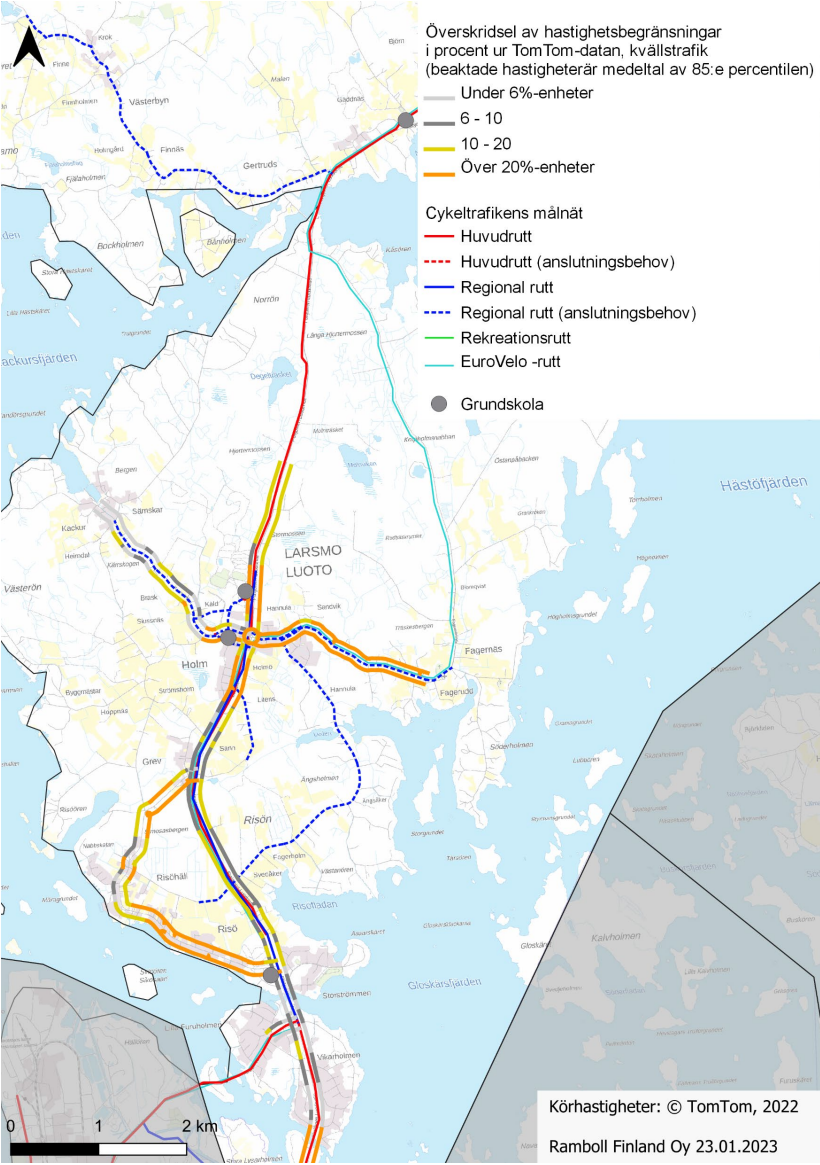
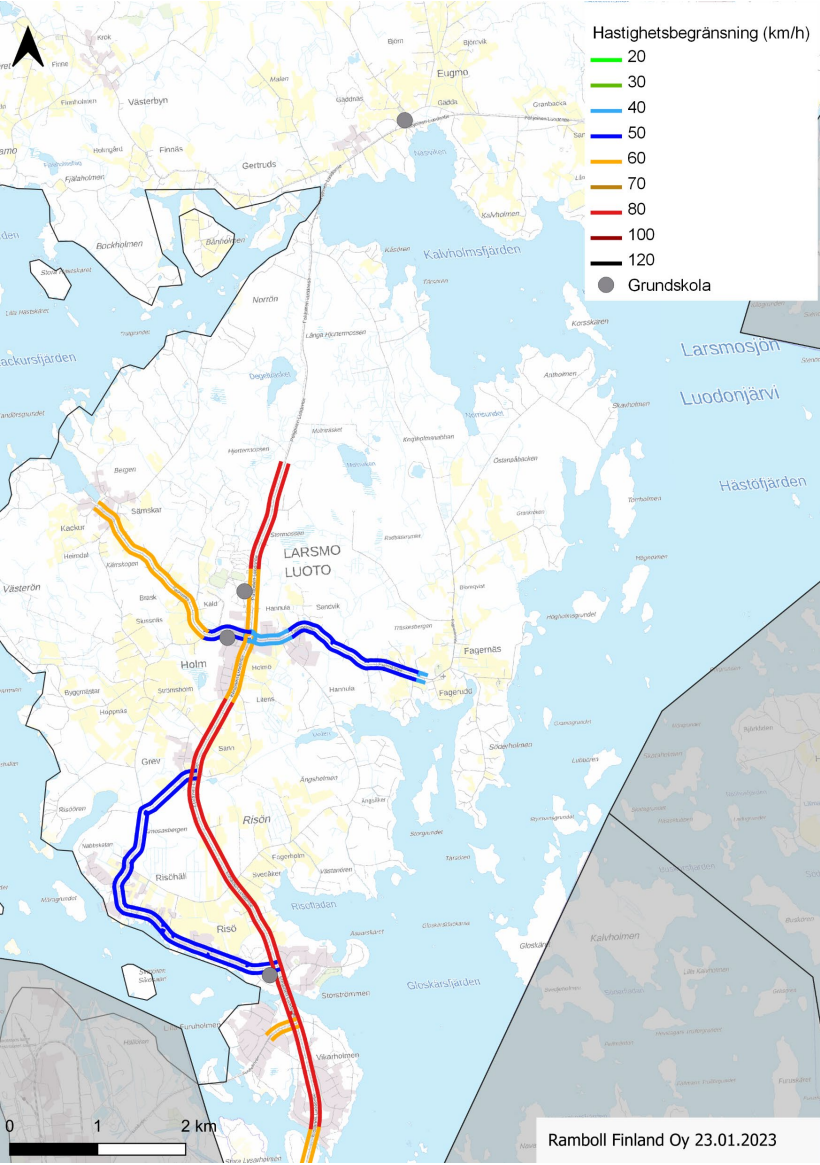


Pedersöre

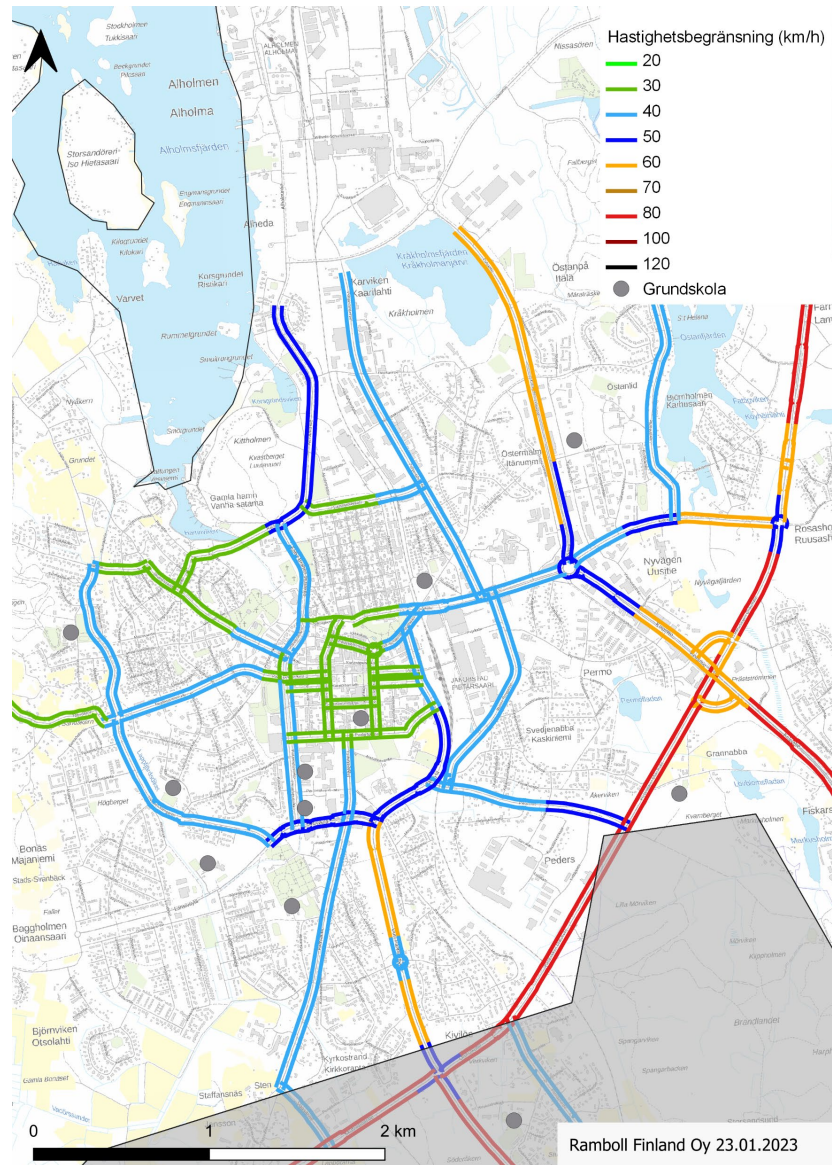




Larsmo



Jakobstad



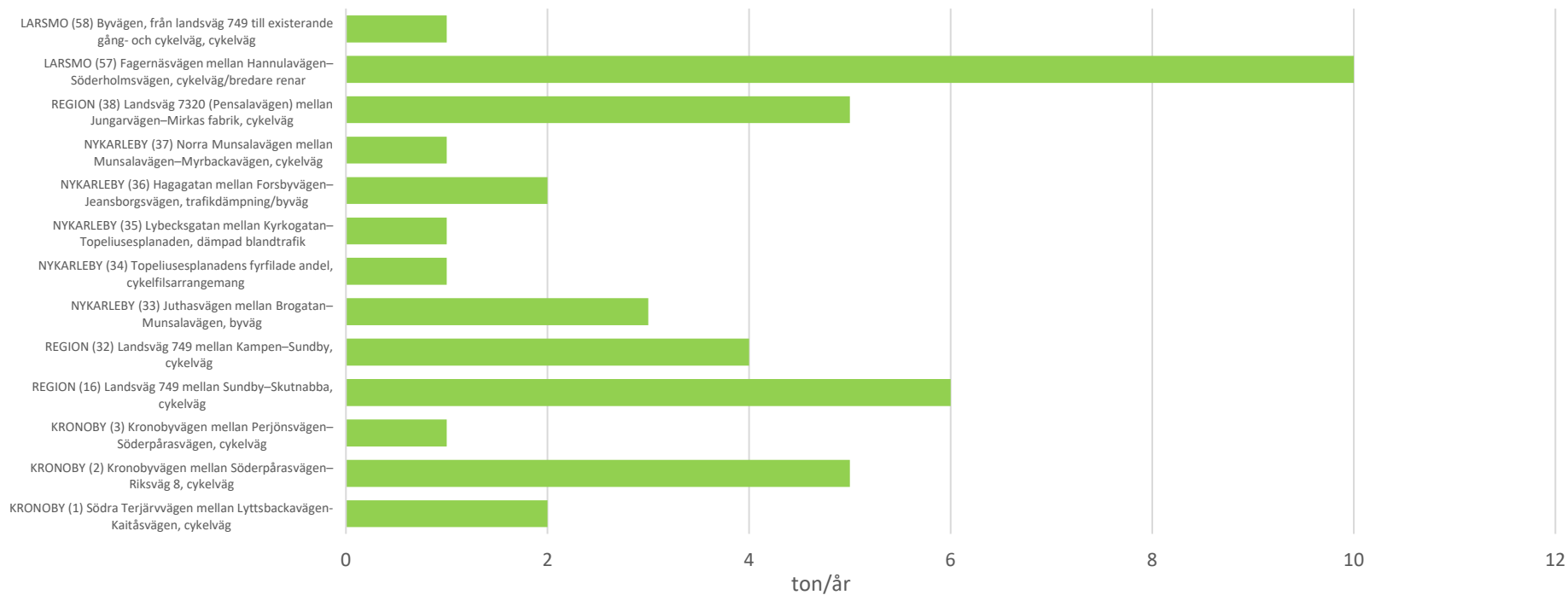
B.6. Spets- projektens utsläpps- effekter



Bild: Jakobstad

Utsläppseffekten av planens spetsprojekt

Effekten de definierade projekten har på trafikens CO₂-utsläpp



- Utsläppseffekterna av de regionala spetsprojekten för cykel- och fotgängarinfrastruktur och de kommunspecifika mest brådskande åtgärderna har utvärderats med ZeroTransport-verktyget som Ramboll utvecklat.
- Den beaktar antalet invånare och arbetsplatser på projektets influensområde och indikatorerna för vardagsmobiliteten baserat på mobilitetsmiljö, i enlighet med den nationella trafikundersökningen (HLT 2016).
- Effekterna på användningen av transportmedel har gjorts som sakkunnigbedömningar.





JAKOBSTADSREGIONEN
PIETARSAAREN SEUTU