

GRANKULLA STADS PROGRAM FÖR CYKELFRÄMJANDE 2016–2024



Cykeln är ett lätt, snabbt, hälsosamt och roligt fordon på de korta sträckorna i Grankulla.

STF godkänt 22.5.2017 § 36



INNEHÅLL

1. FÖRORD	2
2. GRANKULLA I ETT NÖTSKAL	3
3. GRANKULLAS CYKELVISION	4
4. ÅTGÄRDER FÖR ATT FRÄMJA CYKLING	5
4.1. Stråk och leder	5
4.2. Korsningar.....	7
4.3. Cykelparkering	9
4.4. Säkerhet.....	10
4.5 Marknadsföring och kommunikation	11
5. UPPFÖLJNING	14

1. FÖRORD

Att främja cyklandet är ett aktuellt och angeläget mål på såväl internationellt som nationellt och regionalt plan.

Kommunikationsministeriet har utarbetat en "Nationell strategi för gång och cykling 2020" och Trafikverket för verkställande av strategin en "Nationell åtgärdsplan för gång och cykling 2020". Dessa siktar på att öka antalet färder till fots och med cykel med 20 procent fram till 2020.

Till de centrala riktlinjerna i trafiksystemplanen för Helsingforsregionen, HLJ 2015, hör att utveckla det regionala nätet för cykeltrafik.

Genom att främja den dagliga vardagsmotionen såsom gång och cykling kan man bidra till bättre hälsa och välbefinnande samt åstadkomma positiva klimatkonsekvenser, om allt flera väljer att gå eller cykla korta sträckor i stället för att ta bilen. Dessutom uppstår det mera rum i centrumområden och möjlighet att skapa trivsamma miljöer, när man samtidigt som bilismen minskar reserverar mera gatutrymme för fotgängare och cyklister, och när trafikbullret dessutom minskar. Cykelfrämjandet är inte ett egenvärde utan ett medel för att uppnå de trafik- och klimatpolitiska målen. Det handlar om ett viktigt politiskt vägval i strävan efter samhällsstrukturer som svarar mot kravet på hållbar utveckling.

Grankullaborna anser sitt eget och sina närståendes välbefinnande som viktigt och är medvetna om vardagsmotionens betydelse. Olika utvecklingsbehov som gäller förhållandena för gång- och cykeltrafik lyftes fram i svaren på invånarenkäten 2014. Största delen av de svarande ansåg att såväl förhållandena som underhållet av lederna är goda eller tillfredsställande, men också brister togs upp. Framför allt önskade invånarna att lederna skulle ha bättre kontinuitet och att kännedomen om trafikreglerna skulle förbättras. Bilisters nonchalans upplevdes som ett stort problem i Grankulla.

Grankullas stadsstruktur gynnar gång- och cykeltrafik. Vad gäller möjligheterna att öka cyklandet finns det potential särskilt på sträckor på 1–3 km. Gatunätet med många backar utgör en utmaning för cyklisterna i Grankulla. En elassisterad cykel gör det dock möjligt att företa t.ex. arbetsresor med cykel utan stora fysiska ansträngningar, och samtidigt kan den ge en större användarkrets möjlighet att cykla, eftersom den ställer mindre krav på fysisk kondition.

Programmet för cykelfrämjande har utarbetats i samarbete mellan Grankulla stads kommunteknikenhet och miljöenhet.

I arbetsgruppen har medverkat:

Miljöchef	Anna-Lena Granlund Blomfelt
Kommunteknikchef	Jaakko Koivunurmi
Projektingenjör	Lennart Långström
Stadsträdgårdsmästare	Emmi Silvennoinen

2. GRANKULLA I ETT NÖTSKAL

Grankulla utgör en del av huvudstadsregionen, staden ligger ca 15 km västerut från Helsingfors och är helt omgiven av grannkommunen Esbo. Invånarantalet var 9 399 i slutet av 2016. Stadens areal är 6 km². Stadsstrukturen är tät, ca 1 500 invånare/km².



För trafiksystemets del är Grankulla en del av Helsingfors metropolområde. Trafikvolymerna är störst på rutten Stationsvägen–Tunnelvägen–Grankullavägen (dygnstrafik i medeltal över 10 000 fordon på vardagar). En betydande del av trafiken utgör genomfartstrafik, vars volym ibland varierar stort från dag till dag.

Gång- och cykelvägsnätet är huvudsakligen välstrukturerat och tätt, även om nätets kontinuitet varierar i olika delar av staden. Grankulla har ca 25 km gång- och cykelvägar, som nästan alla är kombinerade gång- och cykelleder. I fråga om bredden motsvarar de inte alltid riktvärdena för dimensioneringen.



De kombinerade gång- och cykellederna i Grankulla är ofta smala.

Arrangemanget är inte optimalt vad gäller i synnerhet korsningar. Enligt dagens rekommendationer borde man ordna separata cykelvägar eller cykelfiler längs huvudstråken och i regel flytta cykeltrafiken till körfilerna inom lågtrafikerade områden med hastighetsbegränsning 30 km/timme.

Cykelandelen av trafiken i Esbo/Grankulla var hösten 2012 (HST) på vardagar 8 % och av hela årets resor 7 % (persontrafikundersökningen 2010). Andelen är i samma storleksklass i hela huvudstadsregionen.

Trafiksäkerheten har ägnats lönsamt uppmärksamhet, och Grankulla hör tillsammans med Esbo till de kommuner i Finland där säkerheten är bäst. De statistiska samplen är emellertid rätt små, och enskilda olyckors momentana inverkan på nyckeltalen för trafiksäkerhet är därför stor.

Det finns dock problempunkter. Posttorget är överrepresenterat när det gäller fotgängarolyckor med personskador. De gammalmodiga korsningsregleringarna gör dessutom platsen svåröverskådlig för en cyklist i synnerhet vad gäller väjningsreglerna.

Största delen av fotgängar- och cykelolyckorna i Grankulla äger rum i centrum.

3. GRANKULLAS CYKELVISION

Cykeln är ett lätt, snabbt, hälsosamt och roligt fordon på de korta sträckorna i Grankulla.

Som ett lätt och snabbt transportmedel är cykeln ett beaktansvärt alternativ för Grankullabor på korta sträckor. Grankullaborna cyklar när det är ändamålsenligt och möjligt, för att främja hälsan och med tanke på de positiva klimatkonsekvenserna. De väljer säkra rutter och tänker också på sin egen säkerhet, använder hjälm, har lyset på i mörker och använder också dubbdäck på vintern.

Grankulla stad har ett mål för cykelfrämjande som alla förvaltningar har förbundit sig till. Staden förbinder sig att uppfylla de regionala målen för cykelfrämjande och har satt upp som sitt eget mål att höja cykelandelen av trafiken till 15 % fram till 2024.

I fortsättningen kommer cykling att höra till de attraktivaste primära färdstegen tillsammans med kollektivtrafik och gående. Det här stöder bl.a. målen för minskning av koldioxidutsläppen från trafiken i huvudstadsregionens klimatstrategi, som godkändes 2008. Cykelfrämjandet har också en stark roll i stadens eget ILME-program (åtgärdsprogram för klimat- och energifrågor), som är kraftigt sammanlänkat med detta program för cykelfrämjande.

4. ÅTGÄRDER FÖR ATT FRÄMJJA CYKLING

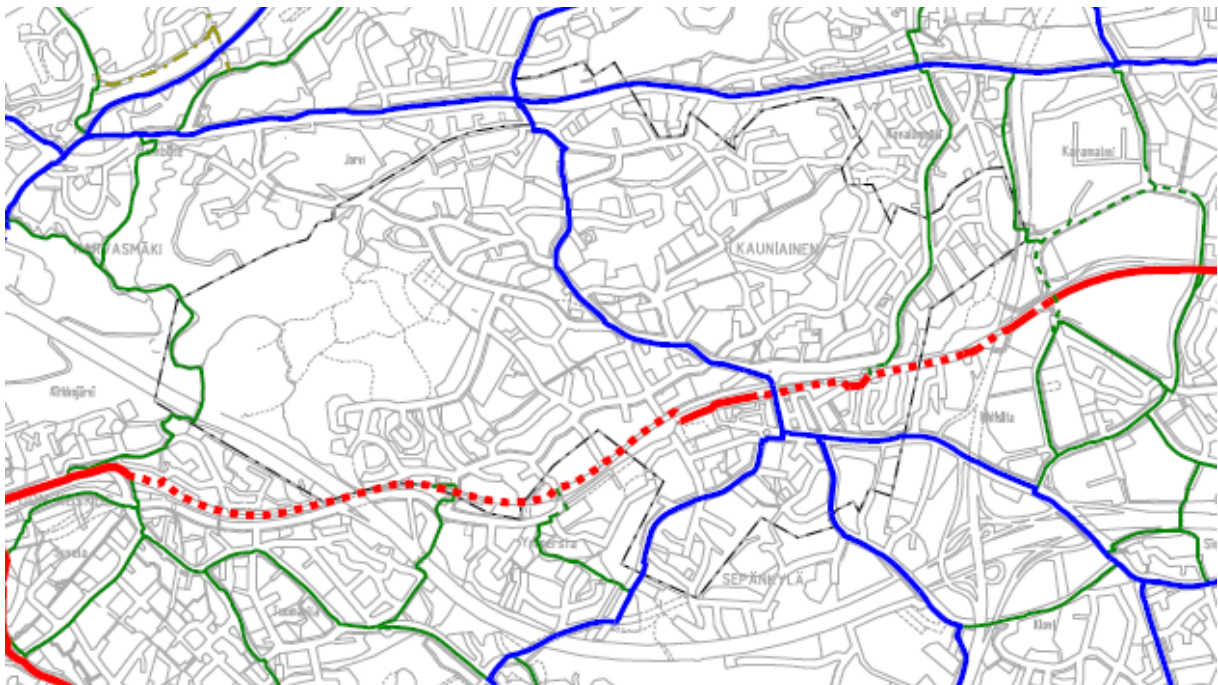
Den största potentialen i cykelfrämjandet gäller sträckor på 3–5 km. Den nationella strategin för gång och cykling 2020 och flera internationellt framgångsrika cykelstäder har fört fram tanken att stadsstrukturerna borde göra det möjligt att färdas korta och medellånga sträckor med cykel smidigt, lätt och tryggt.

I Grankulla beaktar man allt bättre cyklisterna vid planläggningen. De detaljplaner som utarbetas förses med bestämmelser om cykelparkeringar och om kvalitetskraven på dem. Konkurrenskraftsanalyser för cykling utförs som en del av de regionala trafiknätsanalyserna.

Grankulla deltar i det regionala arbetet för främjande av cykling och tar med cykelfrämjande åtgärder och nya planeringsanvisningar i de nuvarande och framtida planerings- och arbetsprogrammen.

4.1. Stråk och leder

På kort sikt kommer vi att lägga särskild vikt vid att åtgärda brister i nätets kontinuitet och garantera framkomligheten till järnvägsstationen. I den framtida planeringen följer vi de nationella och regionala anvisningarna i fråga om separering av gång- och cykeltrafiken samt skyltningen vid cykellederna. Grankullas system för skyltning vid cykellederna planerades 2010 och kommer att justeras när det gäller skyltningen till långväga mål vid korsningspunkterna för regional-, huvud- och kvalitetsleder.



Grankullas huvudstråk för cykeltrafik utgör en del av det regionala nätet. Huvudlederna (gröna), regionallederna (blå) och det kvalitetsstråk som enligt planerna byggs i samband med stadsbaneprojektet, "Kustbanans cykelstråk" (röd). Huvud-, regional- och kvalitetslederna för cykeltrafik hör till underhållsklass 1.

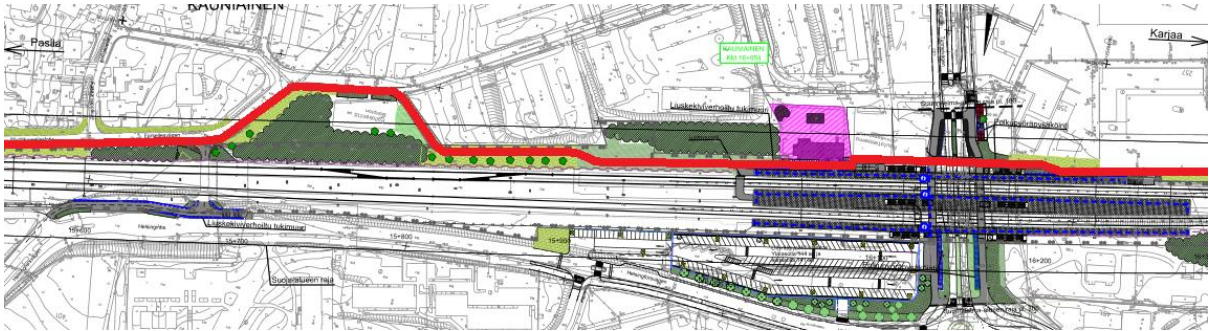
De nuvarande stråken är till vissa delar underdimensionerade, och dessutom varierar dimensioneringen i de olika delarna av lederna. I framtida planering och byggande bör målet vara huvudleder som uppfyller minimidimensioneringen samt förenhetligande av tvärsnitten. Utvecklingsobjekt finns på nästan alla huvudleder för cykeltrafik i Grankulla.

Huvudled	Utvecklingsbehov	Genomförande
Bembölevägen– Ishallen–Petasvägen- Gamla Åbovägen	Endast delvis byggd	Inget tidsschema. Delvis samprojekt med Esbo
Bembölevägen	I skick, lokala justeringar	Ny gatuplan 2018–2019
Stationsvägen	I skick, beläggnings skick måste kontrolleras. Reparation av korsningen Stationsvägen/Badets väg	2017 I samband med reparationen av stamvattenledningen /HRM
Brandkårsvägen– Thurmansparken	Skjutstrafik till Mäntymäen koulu	Inget tidsschema
Bredavägen	Östra delen bör utvecklas	2018–2020
Helsingforsvägen	I skick	
Järnvägsbron	Cykelvägen på östra sidan	I samband med stadsbanan
Posttorget	Ny rondell	2018
Kustbanans cykelstråk	Bara delvis utbyggd, samprojekt med Trafikverket	I samband med stadsbanan
Köpingsvägen	Dimensioneringen varierar	Inget tidsschema
Grankullavägen	Dimensioneringen varierar	Inget tidsschema
Gräsavägen	I skick	

Det finns utvecklingsbehov också på regionala och lokala stråk. Ambitionen är att planera och genomföra projekten i samband med framtida gatusaneringsprojekt, inom ramen för godkända arbetsprogram. Förbättring av cykeltrafikens villkor som en del av ett gatuprojekt höjer i regel inte nämnvärt de totala kostnaderna för projektet. Av de årliga anslagen för trafikinvesteringar avsätts 5–10 procent till sanering av cykelleder. För enstaka större projekt och sådana projekt där en extern aktör är med gör man upp en egen budget som ska godkännas separat.

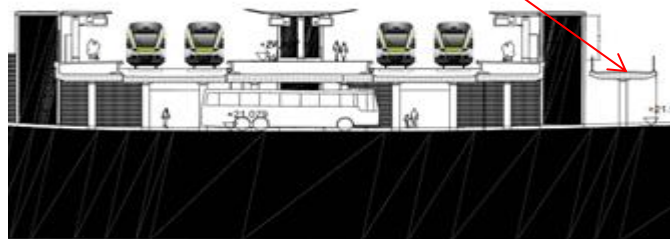
Det mest betydande kommande projektet är ”Kustbanans cykelstråk”, en kvalitetskorridor för cykeltrafik längs med järnvägen mellan Alberga och Esbo centrum. Enligt planerna ska den byggas i samband med Stadsbanan. Det snabba cykelstråket skulle göra cykeltrafiken i öst-västlig riktning smidigare genom att brister i kontinuiteten åtgärdas och rakare rutter skapas på sträckan Esbo–Grankulla–Alberga.

Den viktigaste kontinuitetsfrämjande åtgärden i Grankulla är överfarten över Tunnelvägen, som skulle skötas genom att en ny järnvägsbro byggs i samband med Stadsbanan.



Det snabba cykelstråket som löper längs med kustbanan har planerats som ett högklassigt cykelstråk mellan Esbo centrum och Alberga

Ny bro för gång- och cykelvägen



Kustbanans cykelstråk är tänkt att löpa över Tunnelvägen längs en ny bro

Om byggandet av Esbo stadsbana senareläggs väsentligt, bör man utreda möjligheterna att bygga den nya järnvägsbron inklusive kringarrangemang som ett separat projekt tillsammans med Trafikverket.

Den nya bron som ingår i stadsbaneprojektet skulle sammanbinda cykelvägarna och möjliggöra cyklande på bägge sidorna av Tunnelvägen. Tunnelvägen är en av Grankullas centrala gator med mycket gång- och cykeltrafik.

4.2. Korsningar

Trafikregleringarna i korsningar har en central betydelse för säkerheten, och i den framtida planeringen bör man därför undersöka möjligheterna att allt oftare gå in för separata cykelvägar eller cykelfiler samt också i övrigt lösningar som gör korsningarna överskådligare. I lågtrafikerade områden med hastighetsbegränsning 30 km/timme skulle det oftast vara bäst för trafiksäkerheten i korsningsområden att flytta över cykeltrafiken till körbanan. En cyklist som kommer till en korsning bör kunna fortsätta i alla tillåtna riktningar på ett säkert och begripligt sätt.

På ställen där cykelvägar korsar bilvägar används i enlighet med dagens rekommendationer avfasade kantstenar i syfte att garantera så hinderfri framkomlighet som möjligt för cyklister och rullstolsburna, utan att ändå försvaga synskadades orientering. I fråga om de praktiska

lösningarna strävar vi efter enhetlighet med Esbo stad. På ställen där cykelbanan korsar en körbana ska skyddsvägen markeras som cykelbanans fortsättning före slutet av 2017.

Posttorget är den mest problematiska av korsningarna i Grankulla när det gäller säkerheten för fotgängare och cyklister. Den nuvarande utformningen är gammaldags och innehåller flera punkter där det är oklart vem som har väjningsplikt, bilisten eller cyklisten.



Posttorget är ett exempel på gammaldags korsningsplanering



Det finns flera ställen på Posttorget där väjningsreglerna är oklara.

Det finns också andra korsningar på huvudstråken där kontinuiteten bryts, och felparkerade bilar ställer ofta till med problem för cyklister och fotgängare i synnerhet på regionala och lokala leder.

De brister som listats upp i examensarbetet Kauniaisten kaupungin jalankulku- ja pyöräteiden kartoitus ja kehittäminen (Jaakko Järvinen HAMK 2014) försöker staden åtgärda i framtida byggande med iakttagande av nya nationella och regionala anvisningar.

4.3. Cykelparkering

Cykelparkeringen utvecklas vidare för att bemöta det ökande behovet. Utöver infartsparkeringen vid järnvägsstationerna lägger man fokus på hela centrumområdet, bibliotekets och köpcentrets omgivning samt gårdsområdena vid stadens fastigheter.

Kvaliteten på cykelparkeringen ägnas mer uppmärksamhet än tidigare. Ambitionen är att förse cykelparkeringarna med skyddstak, och på alla ställen ordnas möjlighet att låsa fast cykelramen. Målet är att cykelparkeringarna ska ha en gemensam framtoning i hela regionen i fråga om markeringar och skyltning.



Det täckta cykelstället på infartsparkeringen

4.4. Säkerhet

Då olyckan är framme, är cyklisten synnerligen utsatt för skador. Cykelolyckor handlar oftast om kollisioner med motorfordon främst på skyddsvägar. Cyklandets farlighet jämfört med andra former av trafik har diskuterats länge, och det råder mycket divergerande åsikter om saken i Finland och i utlandet. Om ser på olycksfrekvensen i relation till antalet tillrygglagda kilometer ter sig cyklandet i allmänhet farligare än kollektivtrafik eller personbil (Pasanen & Räsänen 1999). Men man bör fråga sig om en kilometerbaserad jämförelse är motiverad. Största delen av de kilometer som avverkas med kollektivtrafik eller personbil tillrygg läggs på sträckor där cyklande inte är möjligt – ofta leder med motorvägsstatus – och på dessa sträckor är säkerhetsnivån högre än genomsnittet. Om cykelolyckorna betraktas i proportion till antalet resor, ser det ut att cyklandet som färd sätt – enligt en holländsk studie (Welleman 1999) – är säkrare än genomsnittet. Det är också bra att minnas en cyklist sällan orsakar den andra parten allvarliga skador vid kollisioner. Kollisioner mellan fotgängare och cyklister inträffar trots allt ibland, och tydligare trafikregleringar, där gång- och cykeltrafik separeras då det är ändamålsenligt, utgör ett viktigt mål på riksnivå.

I trafiken är sällsynta tilldragelser ofta relativt sett farliga. Då cyklingen ökar, växer antalet olyckor proportionellt sett långsammare (Smeeds lag 1949).

Till de viktigaste cykelfrämjande åtgärderna hör ändå förbättrandet av säkerheten, genom både ändamålsenligare infrastrukturbyggande och informationsverksamhet som siktar på bättre trafikbeteende.

Utifrån statistiken har man konstaterat att äldre personer utgör den största riskgruppen i cykeltrafiken. I Grankulla finns det anledning att i samband med kommande cykelevenemang eller separat försöka ordna informationsmöten, eventuellt i samarbete Trafikskyddet, för att informera om säker cykling. Evenemangen marknadsförs i lokaltidningen och på stadens webbplats med målet att nå cyklister i alla åldrar i Grankulla.

I samarbete med skolorna ordnas jippon på våren inför den egentliga cykelsäsongen och på hösten inför skolstarten.

Ett av de effektivaste sätten att förbättra trafiksäkerheten är att få ner hastigheterna. I Grankulla har vi faktiskt gått över till en regional begränsning på 30 km/timme på alla andra gator än huvudgatorna, där det är 40 km/timme som gäller. I centrumområdet gäller dock ännu, till skillnad från många regionala centra annanstans i huvudstadsregionen, 40 km/timme. En sänkning av hastighetsbegränsningen i centrum skulle inte förvärra trafikstockningarna, men den skulle minska sannolikheten för gång- och cykelolyckor och lindra följderna.

Säkerheten höjs också av tydliga och konsekventa rutter. Om trafikinfrastrukturen styr cyklister att ta sig fram på önskat sätt, kan många potentiella tillbud undvikas. En ytterligare faktor som på längre sikt höjer säkerheten är de positiva hälso- och miljökonsekvenser som ökat cyklande medför.

Cyklisten kan själv påverka trafiksäkerheten genom att känna till och följa trafikreglerna samt försöka anpassa hastigheten till situationen. På kombinerade gång- och cykelleder är det viktigt att ta hänsyn till andra.

4.5 Marknadsföring och kommunikation

Till cykelfrämjandet hör systematisk kommunikation samt cykelevenemang. Genom marknadsföring och kommunikation ökar man allmänhetens medvetenhet om tillbudsstående service och skapar positiva intryck. Med hjälp av kampanjer och jippon försöker man locka människor att prova på cykling samt öka medvetenheten om de yttre betingelserna för cykling.



Cykelfrukostarna som ordnas tillsammans med HRM:s Klimatinfo är populära



Småfordonens kamp 26.8.2016

Åtgärder för att främja cykling, ansvar

	Ansvar	Övriga medverkande	Kostnader
Strategisk intention	Samhällstekniska nämnden, stadsstyrelsen, fullmäktige	Alla förvaltningar	Görs som tjänsteåliggande
Programmet för cykelfrämjande	Samhällstekniska sektorn	Olika forum för regionalt samarbete	Görs som tjänsteåliggande
Markanvändningen	Markanvändningen	MTB-delegationen	Görs som tjänsteåliggande
Normer och föreskrifter	Kommuntekniken	Trafikverket, grannkommunerna	Görs som tjänsteåliggande
Förbättringar av infrastrukturen	Kommuntekniken	Trafikverket, HRM	Årligen 5–10 % av budgeten för trafikledsinvesteringar
Kommunikation	Kommuntekniken, miljöenheten	HRM, HST	Görs som tjänsteåliggande + konsultarbete 4000 €/år
Ansvarsfull trafikkultur	Kommuntekniken Samhällstekniska nämnden	Trafikskyddet, polisen, skolorna	Ingår i föregående
Uppföljning	Kommuntekniken, miljöenheten	Grannkommunerna	Anskaffning av apparatur 4000 €/5 år

5. UPPFÖLJNING

För att vi ska nå det centrala målet i programmet för cykelfrämjande, att höja cykelandelen av trafiken till 15 %, behövs ständigt nya forskningsresultat om såväl utvecklingen av förhållandena, cykeltrafikens volym och olycksstatistiken som beslutsfattarnas och kommuninvånarnas värdeval. Staden tar i bruk anläggningar för cykelräkning och följer volymutvecklingen. Cykelandelens utveckling mäts årligen. Mätningssuppgifterna lagras på en offentligt tillgänglig webbplats i samarbete med Esbo och Helsingfors. Med hjälp av enkäter följer vi invånarnas inställning till cykling som färdssätt samtidigt som vi försöker kartlägga eventuella missförhållanden i cykelvägnätet. Den enkät som gjordes 2014 nådde inte unga cyklister. I framtida undersökningar bör man därför i samarbete med skolorna kartlägga även barns och ungdomars åsikter och behov. Enkäterna genomförs som ett inslag i det regionala samarbetet.

Staden följer regionala, nationella och internationella undersökningar, trender och planeringsanvisningar som gäller cykling. Målet är då att också kartlägga cykelfrämjandets inverkan på folkhälsan, samhälls ekonomin, miljön och cyklisternas säkerhet. Om cyklande ska prioriteras som ett färdssätt som bidrar till en hållbar utveckling, bör åtgärderna omsättas i praktiken genom såväl politiska beslut som enskilda planeringslösningar. Behovet att revidera programmet för cykelfrämjande kontrolleras en gång per fullmäktigeperiod.



Stadsdirektör Christoffer Masar i kampen för småfordon 26.8.2016