

Jakobstadsregionens program för främjandet av gång, cykling och hållbar rörelse.

Slutrapport med bilagor



JAKOBSTADSREGIONEN
PIETARSAAREN SEUTU

Innehåll

1. Inledning	sida	5. Åtgärdsprogram	
1.1. Sammandragning (SV / FI / EN)	4	5.1. Gemensamma åtgärder	40
1.2. Fördelar med hållbar mobilitet	7	5.2. Regionens toppåtgärder	46
1.3. Lyft från nuläges-analysen	8	5.3. Kommunala åtgärder	49
1.4. Arbetets gång och delaktighet	13		
2. Strategi för hållbar mobilitet i Jakobstadsregionen		6. Genomförandet av programmet	
2.1. Vision och mål	16	6.1. Organisering av arbetet	78
2.2. Riktlinjer för hållbar mobilitet	19	6.2. Uppföljning och mätredskap	79
3. Cykeltrafik			
3.1. Planeringsprinciper	24		
3.2. Målnätverk	27	Bilagor	
4. Fottrafik		A. Kommunala infraåtgärder	
4.1. Principer för gångtrafik	32	B. Annat bakgrundsmaterial	
4.2. Regionens promenadområden	36	1. Invånarenkätens resultat	
		2. HEAT-analys	
		3. LIVCY-analys	
		4. Värdesegmentsanalys	
		5. Körhastighetsanalys	
		6. Toppåtgärdernas utsläppseffekter	



1. Inledning



1.1. Samman- dragning svenska

Jakobstadsregionens program för gång, cykling och hållbar rörelse

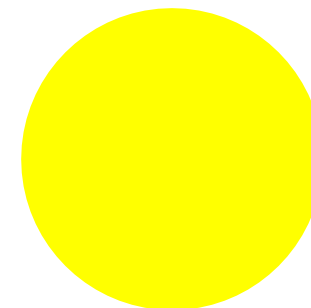
Jakobstadsregionen består av städerna Jakobstad och Nykarleby samt kommunerna Kronoby, Larsmo och Pedersöre. Jakobstadsregionens främjandeprogram för gång, cykling och hållbara rörelseformer fungerar som en gemensam strategi för regionens kommuner, vars vision är att senast 2040 göra rörelsen i regionen 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 dessa är målet att öka mängden gång- och cykelresor med 30 %, fördubbla antalet passagerare i kollektivtrafiken och minska koldioxidutsläppen från trafiken med 75 %.

För att stödja målen utarbetades riktlinjer för hållbar mobilitet i arbetet med vars hjälp främjandet av hållbar mobilitet styrs. Riktlinjerna blev till slut:

- Samhällsstrukturen i regionen främjar invånarnas hälsa, välbefinnande och gemenskap
- Regionens transportsystem är tillgängligt, säkert och lätt att använda året runt
- Ekonomiska och mänskliga resurser för att främja hållbar rörlighet säkerställs
- Utvecklingen av transportsystemet bygger på kunskapsbaserad ledning och effektivitet
- Främjandet av hållbar rörlighet är öppet, inklusivt och synligt

I arbetet skapades även ett målnät för cykeltrafiken samt identifierades gångområden viktiga för tillgängligheten till tjänster. Dessutom skapades ett åtgärdsprogram, som beskriver de gemensamma åtgärderna för kommunerna i regionen samt åtgärder för respektive kommun. De gemensamma åtgärderna utgår från riktlinjerna för hållbar rörelse, medan de kommunspecifika åtgärderna är särskilt konkreta åtgärder för att förbättra gång- eller cykelvägar.

Preliminära uppskattningar av de mest effektiva åtgärderna har presenterats avseende deras genomförbarhet och kostnader, samt de resulterande utsläppseffekterna, vilka utvärderades med Rambolls ZeroTransport-verktyg. För några av projekten förbereddes visualiseringar ovanpå bilder för att bättre förstå situationen i implementeringsfasen. Dessutom identifierades riskfyllda destinationer för gång och cykling genom att använda TomTom-data över fordonspositionering.



1.1. Samman- dragning finska

Pietarsaaren seudun kävelyn, pyöräilyn ja kestävän liikkumisen ohjelma

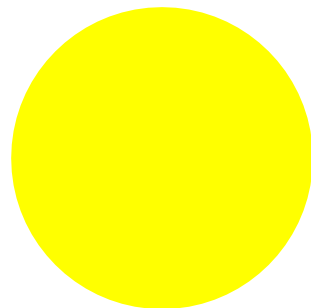
Pietarsaaren seutu muodostuu Pietarsaaren ja Uudenkaarlepyyn kaupungeista sekä Kruunupyyn, Luodon ja Pedersören kunnista. Nyt laadittu Pietarsaaren seudun kävelyn, pyöräilyn ja kestävän liikkumisen edistämishjelma toimii seudun kuntien yhteisenä strategiana, jonka visiona on tehdä liikkumisesta seudulla sosiaalisesti ja ekologisesti kestävää vuoteen 2040 mennessä. Ohjelmalla pyritään lisäämään kestävän liikkumisen investointeja sekä parantamaan seudun palveluiden, asuntojen ja työpaikkojen saavutettavuutta kestävillä 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- dragning engelska

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

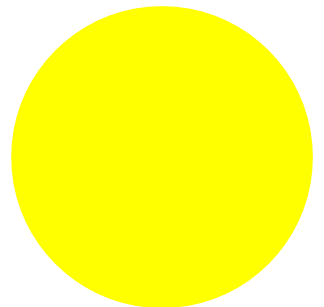
The Region of Pietarsaari consists of the cities of Pietarsaari (Jakobstad in Swedish) and Uusikaarlepyy (Nykarleby) and the municipalities of Kruunupyy (Kronoby), Luoto (Larsmo), and Pedersöre. The Programme for Promoting Walking, Cycling, and Sustainable Mobility is a collective strategy for the municipalities 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 nedskärning av utsläpp från transporter en betydande roll. Cirka 94 % av trafikens växthusgasutsläpp genereras av vägtrafiken. Trafiken har en betydande potential att minska utsläppen.

Trafikutsläppen kan minskas genom att påverka

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

Denna plan fokuserar i första hand på åtgärder och medel som påverkar vardagens rörelsevanor och främjar användandet av transportmedel som **minskar på personbilstrafiken**.

Att göra mer hållbara mobilitetsval har betydande fördelar för både samhället och individen. Att främja hållbar rörelse innebär t.ex. följande **fördelar**:



Förmånlighet

Gång, cykling och kollektivtrafik är förmånliga transportmedel för både en själv och för samhället. Bra förhållanden för dessa medel främjar jämlikhet och tillgänglighet.



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 lätta sätt att öka vardagsmotion. De har positiv effekt på individens livskvalitet, allmänna hälsovården, samt arbetsgivaren.



Säkerhet

En säker rörelsemiljö som tar hänsyn till olika transportmedel är en förutsättning för att gång och cykling skall bli vanligare. Bilister kan bättre ta oskyddade fotgängare i beaktan då gång- och cykeltrafiken är välplanerad.



1.3. Analys av nuläget

Största delen av **regionens tjänster** befinner sig i Jakobstad. I Jakobstad finns cirka 45% av hela regionens tjänsteutbud. Hälsovårdstjänster finns i fem olika bostadsområden. Flera invånare i regionen pendlar till Jakobstad. Från Kronoby och Jakobstad pendlar man särskilt också till Karleby.

Trafikolyckor och människornas **orörlighet** orsakar betydliga kostnader för samhället. Underhåll av existerande vägar, investeringar i nya vägar och utvidgandet av kollektivtrafiken är investeringar som minskar samhällskostnaderna.

Särskilt utanför livliga stadsområden motiveras människor att röra sig hållbart i form av rekreation och friluftsliv. Smidiga kopplingar mellan rekreationsmål och vardagsrutter uppmanar människor att röra sig mer hållbart på alla resor. I regionen finns även rekreationsmöjligheter i form av **markerade vandringsleder** och **naturstigar**.

Cykelvägen EuroVelo 10 är också planerad att löpa genom Nykarleby, Pedersöre, Jakobstad och Larsmo.

Regionens årliga samhällskostnader

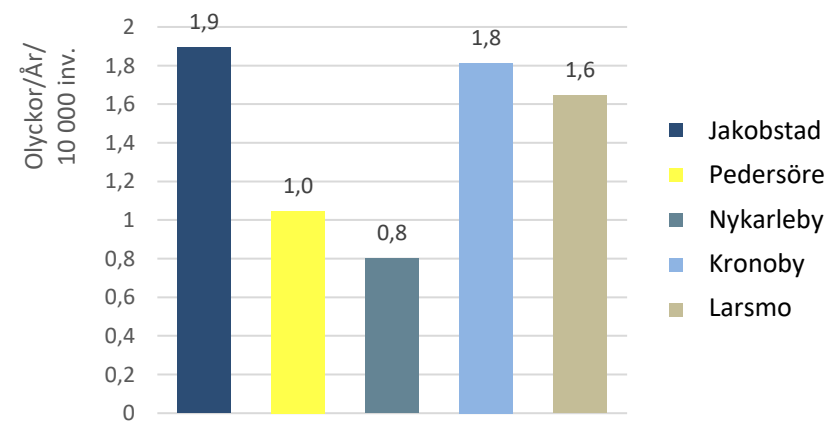
Olyckor

17 miljoner
euro [1]

Orörlighet

29–67
miljoner
euro [2]

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

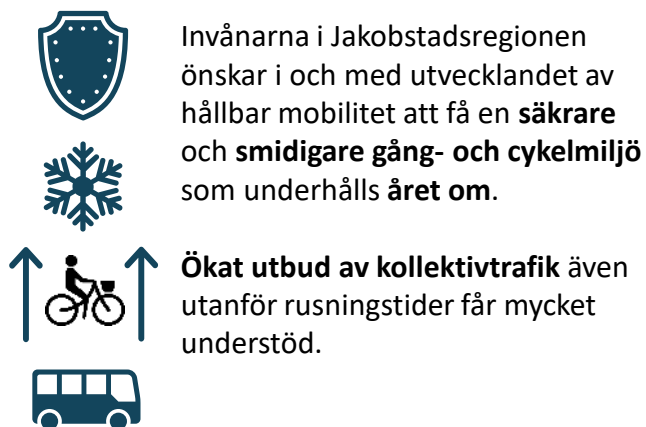


[1] Statistikcentralen, Trafikledsverket

[2] UKK-instituutti



1.3. Analys av nuläget



JAKOBSTAD PIETARSAARI	NYKARLEBY UUSIKAARLEPY	KRONÖBY KOMMUN KRUUNUPYYN KUNTA	PEDERSÖRE	LUOTO LARSMO
Regionens nöjdaste fotgängare och cyklister	Regionens mest missnöjda fotgängare och cyklister.	Representerar regionala medeltalet	Regionens mest missnöjda fotgängare och cyklister.	Regionens minst hållbara rörelsevanor
Regionens hållbaraste rörelsevanor	Regionens hållbaraste rörelsevanor	Använder kollektivtrafik mer än andra	Mest deltagare i enkäten	
Vad betonades mer än i andra kommuner eller jämfört med hela regionen?				
Ökad vinterunderhållning	Förbättrad tillgänglighet	Attitydförändring till mer hållbar rörlighet	Säkrare gång- och cykelmiljö	Ökad vinterunderhållning
Behov av att skilja åt gång och cykeltrafik	Förbättrad smidighet i cykling	Intresse att använda mobilapplikation	Intresse att skaffa elcykel	Förbättrat utbud av kollektivtrafik
Lugnandet av trafiken	Förmånligare kollektivtrafik		Förbättrad smidighet i cykling	Bättre dusch- och omklädningsrum i destinationen

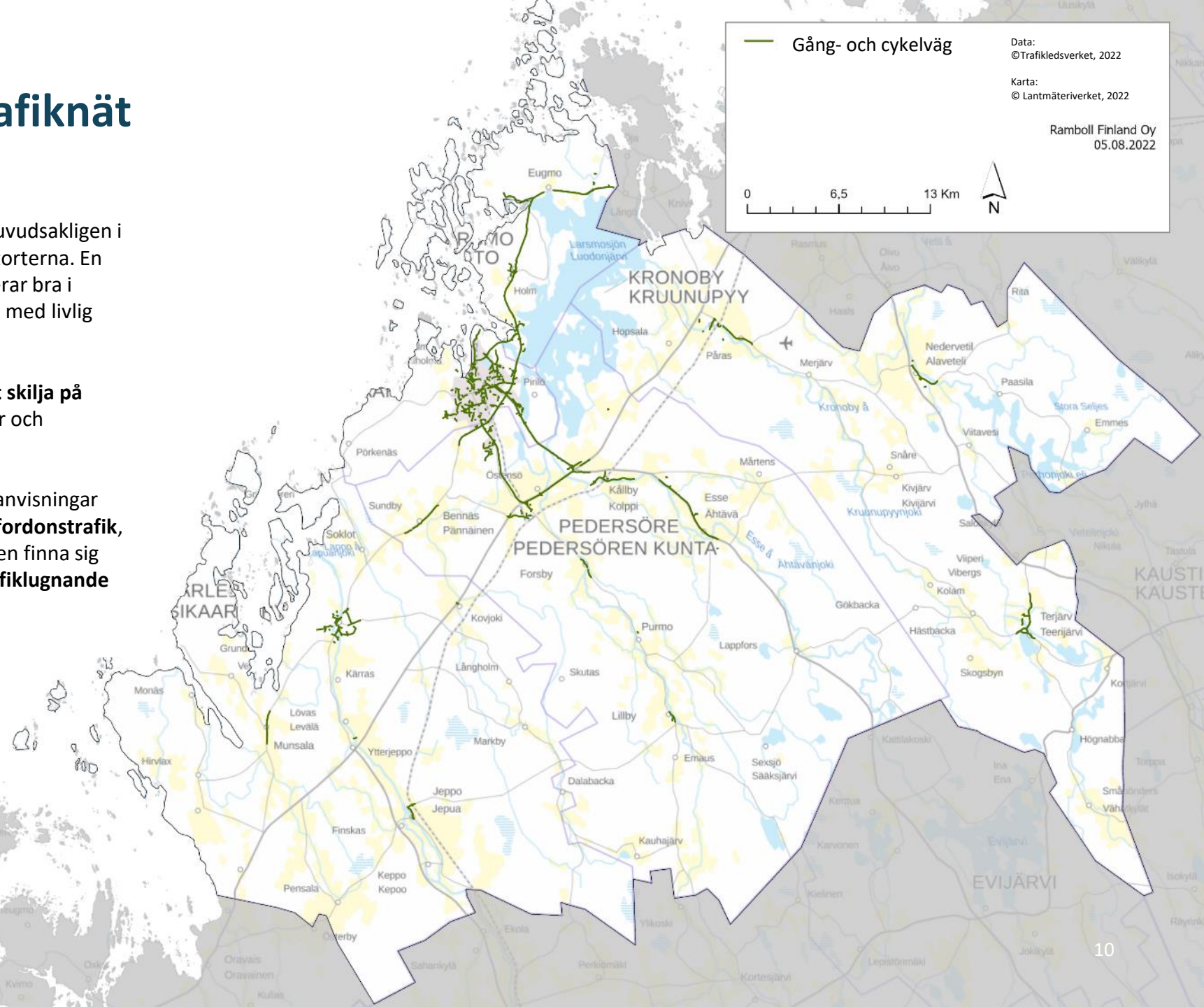


1.3. Gång- och cykeltrafiknät

Skilda **gång- och cykelbanor** har förverkligats huvudsakligen i tätorter och delvis på landsvägsnätet mellan tätorterna. En allmän lösning är kombinerad gc-väg som fungerar bra i obebyggd omgivning med mycket utrymme och med livlig trafik.

Särskilt i tätbyggda områden finns ett **behov att skilja på gång- och cykeltrafik**, som förebygger konflikter och förbättrar förhållandena för fotgängare.

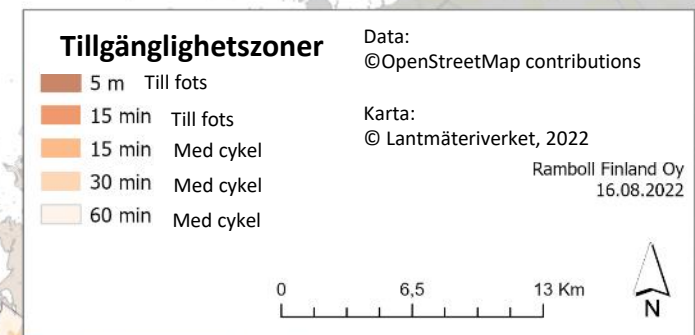
Enligt nya vägtrafiklagen och uppdaterade plananvisningar ska **cykeltrafiken** klassas mer som **del av övrig fordonstrafik**, speciellt i centrum. Allt oftare borde cykeltrafiken finna sig på körbanan, då man även gjort nödvändiga **trafiklugnande åtgärder**.



1.3. Tillgänglighet

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

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

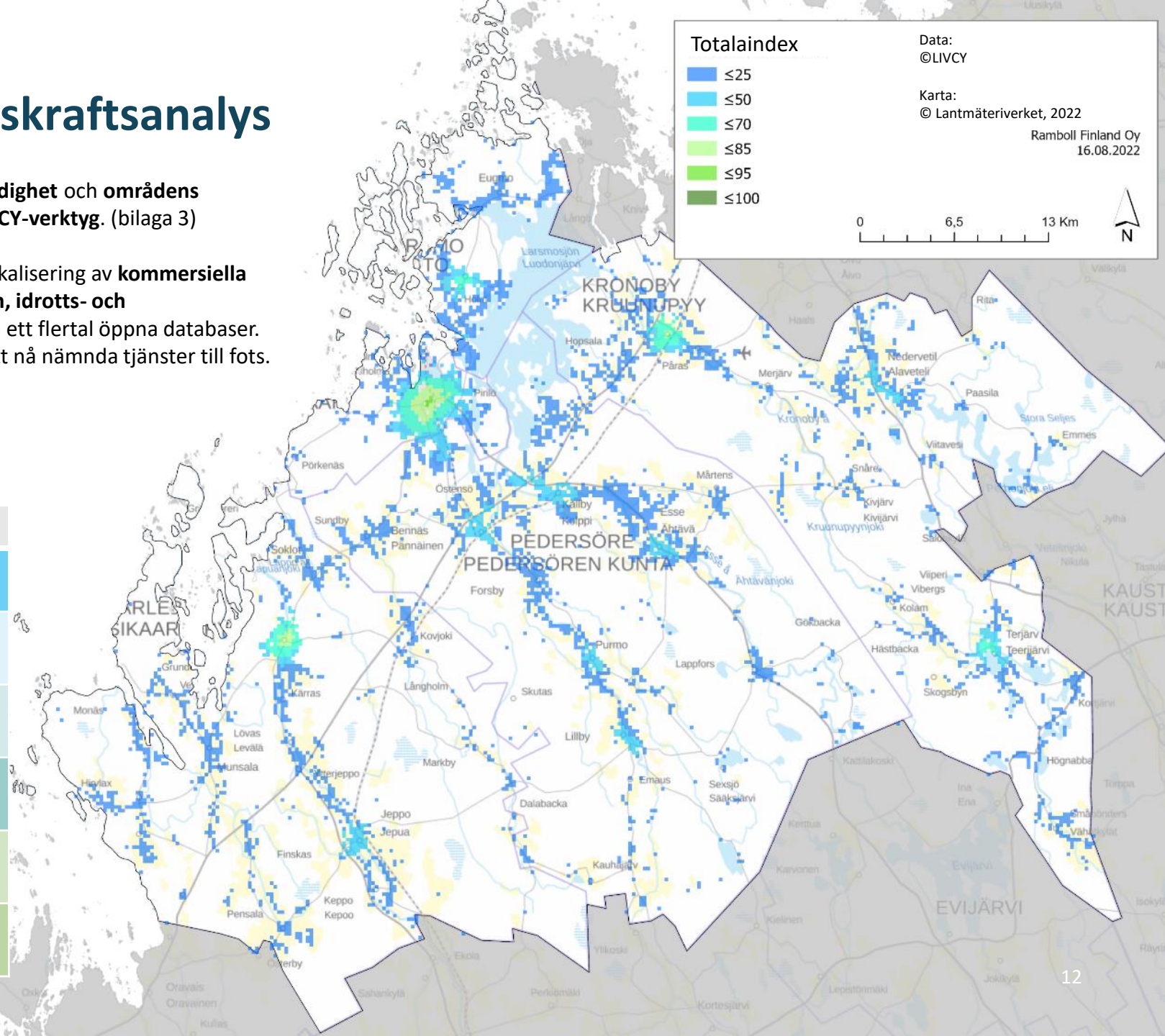


1.3. LIVCY by Ramboll -livskraftsanalys

Jakobstadsregionens olika **tjänsters betydelse, mångsidighet** och **områdets gångbarhet** har utvärderats med hjälp av Rambolls **LIVCY-verktyg**. (bilaga 3)

Basen för analysen är geodata, med information om lokalisering av **kommersiella och offentliga tjänster, 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.

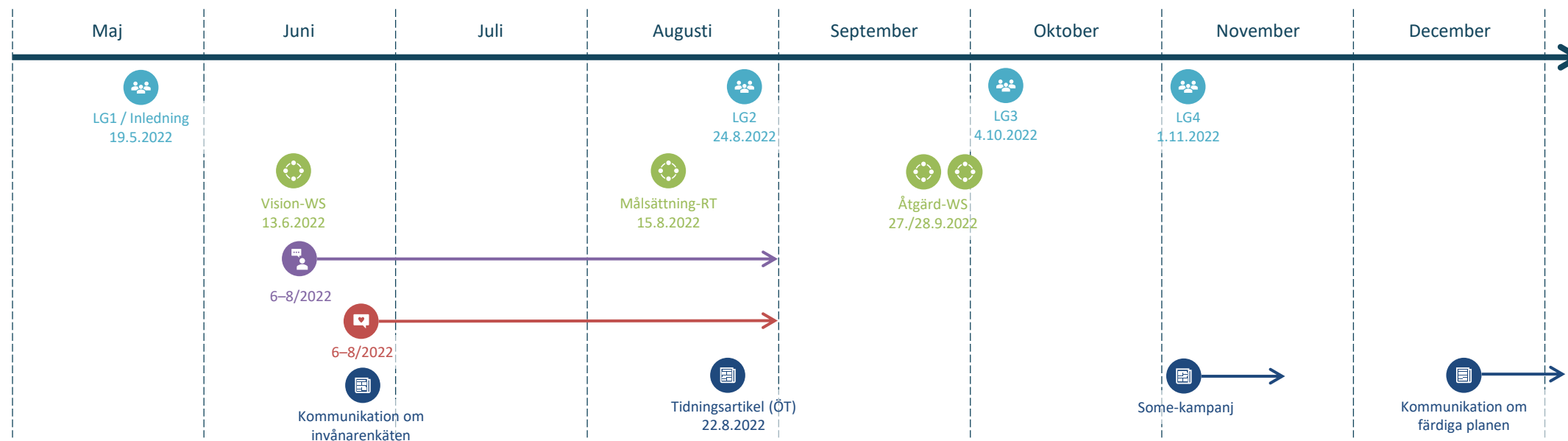
Indextal	Förklaring
0	Svag – tjänsterna går inte att nå till fots
25	Nöjaktig – nästan alla tjänster är på lång promenads (25 min) eller cykelturs avstånd.
50	Medelmåttig – nästan alla tjänster finns på under 20 minuters gåavstånd
70	Bra – nästan alla tjänster är på under 15 minuters gåavstånd
85	Utmärkt – nästan alla tjänster är på under 10 minuters gåavstånd
95	Toppen – nästan alla tjänster är på under 5 minuters gåavstånd



1.4. Arbetets gång och växelverkan 1/2

Arbetsprocessen har genomförts i mångsidigt samarbete med olika parter och intressegrupper. Som en metod för intern kommunikation har ledningsgruppen träffats fyra gånger. Direkt delaktighet bestod av expertintervjuer, en kartbaserad invånarenkät och totalt tre workshoppar för regionens kommunala tjänsteinnehavare, förvaltare och andra relevanta intressegrupper. I samband med konsultarbetet hölls även ett roundtable-evenemang för att samla expertsynpunkter. Arbetet kommunicerades brett och mångsidigt i det kommunala och regionala utvecklingsbolaget Concordias kanaler, samt i artiklar i lokaltidningen.

-  Ledningsgruppens möte
-  Workshop och roundtable
-  Expertintervjuer
-  Invånarenkät
-  Kommunikation



1.4. Arbetets gång och växelverkan 2/2



Ledningsgruppens möten

Under arbetet höll ledningsgruppen fyra möten. Till ledningsgruppen bjöds förutom konsulten och regionala koordinatörerna även representanter från regionens kommuner, Concordia, Österbottens förbund, NTM-centralen i Södra Österbotten och Traficom.



Workshoppar och round table

Under arbetets gång anordnades tre online workshops för tjänsthavare och förtroendevalda i regionens kommuner samt regionalt betydelsefulla aktörer:

- Visionsworkshop (13.6.2022), där man med hjälp av PESTE-ramen hittade faktorer som påverkar hållbar rörlighet i regionen, analyserade hållbar mobilitet i en SWOT-analys och brainstormade utgående från tidigare bestämmelser och mål möjliga målsättningar för arbetet.
- Åtgärdsworkshopparerna (27.–28.9.2022), där man rangordnade åtgärdsalternativen som baserade sig på arbetets riktlinjer och preciserade åtgärderna ur både kommunernas och regionens synpunkter kopplat till olika transportmedel.

Dessutom höll konsultens arbetsgrupp ett roundtable-tillfälle 15.8.2022, där visionsworkshoppens resultat vidarearbetades till mål och riktlinjer för arbetet.



Expertintervjuer

Nyckelpersoner från viktiga företag (3 st) och kommundirektörer intervjuades om deras synpunkter på nuläget av hållbar mobilitet och hur det kunde främjas.

Invånarenkät



Invånarenkäten var öppen från 9.6.2022 till 31.8.2022 och samlade in 1 700 personers åsikter. Syftet var att samla in invånarnas syn på hållbar mobilitet i allmänhet samt problem, utvecklingsbehov och förändringsfaktorer relaterade till olika transportsätt. Resultaten från enkäten presenteras i bilaga B1.

Kommunikation



Faserna i arbetet tillkännagavs två gånger. I första bulletinen marknadsfördes invånarenkäten och i den andra presenterades den färdiga planen. Lokaltidningen Österbottens Tidning publicerade en nyhet om arbetet 22.8.2022. Utöver dessa skapade arbetet en kommunikationskampanj för sociala medier (fem publikationer), som lyfte fram olika fördelar med hållbar mobilitet. Kampanjen genomfördes på Concordias sociala mediekkanaler.

Ramboll arbetade 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 mål

Mobilitet i Jakobstadsregionen är socialt och ekologiskt hållbart år 2040.

VISION



30 %

30 % av alla trafikinvesteringar består av investeringar i hållbar mobilitet



80 %

80 % av regionens tjänster, bostäder och arbetsplatser går att nås med hållbara färdmedel



+30 %

Antalet gång- och cykelresor ökar med 30 %



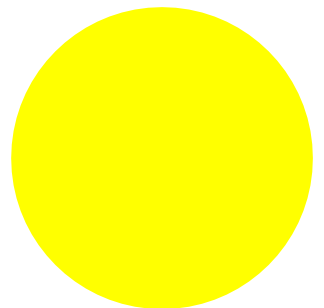
+100 %

Kollektivtrafikens användarantal fördubblas



-75 %

Trafikens koldioxidutsläpp minskar med 75 %



2.1. Vision och mål

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

1. **30 % av alla trafikinvesteringar består av investeringar i hållbar mobilitet**
2. **80 % av regionens tjänster, bostäder och arbetsplatser går att nås med hållbara färdssätt**
3. **Trafikens koldioxidutsläpp minskar med 75 %**
4. **Antalet gång- och cykelresor ökar med 30 %**
5. **Kollektivtrafikens användarantal fördubblas**

Bakgrund och motivering till målsättningen förklaras nedan.

30 % av alla trafikinvesteringar består av investeringar i hållbar mobilitet

FN:s miljöprogram UNEP har rekommenderat att kommuner och stater använder 20 % av sin trafikbudget för att finansiera gång- och cykelprojekt. När fler former av hållbar mobilitet, så som kollektivtrafik och elfordon, beaktas kan 30 % vara en trovärdig andel. Denna andel stöder uppnåendet av målet för antalet gång, cykling och kollektivtrafik. Att fastställa trafikbudgeten är ofta utmanande på kommunal nivå, eftersom investeringsprogrammen ofta innehåller projekt som omfattar annat än rent trafikinriktade samsynsbehov.

När det gäller hållbar mobilitet är det bäst att budgetera för att allmänt främja den. Finansieringen ska fokuseras på investeringar, driftsekonomi, förvärv och kontrakt. Finansiering kan stödjas med olika bidrag, men kommunerna måste också förbereda sig på en permanent del av egenfinansieringen för att få till stånd förändringen.

80 % av regionens tjänster, bostäder och arbetsplatser går att nås med hållbara färdssätt

Trafik uppstår ur behovet att röra sig, som beror på tjänster, bostäder, arbetsplatser och andra destinationer. Behovet kan minimeras med hjälp av att markanvändning planeras så att de flesta tjänster finns på gång-, cykel- eller kollektivtrafikavstånd från hemmet för så många invånare som möjligt. Detta är inte möjligt överallt, men planläggning och planering av servicenätverk bör säkerställa förtätning och koncentration av samhällsstrukturen längs befintliga hållbara trafikkorridorer.



2.1. Vision och mål

Trafikens koldioxidutsläpp minskar 75 %

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

Antalet gång- och cykelresor ökar med 30 %

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

procentenheter. Detta är ett naturligt mål med tanke på regionens struktur.

Kollektivtrafikens användarantal fördubblas

Jakobstadsregionen har inget heltäckande kollektivtrafiksystem, utan består av NTM-centralens och kommunernas avtalstrafik, marknadsmässiga linjer särskilt på riksväg 8, järnvägstrafiken och den interna kollektivtrafiken Vippari inom Jakobstad. Kollektivtrafikens andel av trafiken i hela Österbottens region är cirka en procent. Kollektivtrafikens servicenivå är inte konkurrenskraftig jämfört med personbilstransporter och antalet invånare och arbetsplatser i området stöder inte en betydande ökning av antalet kollektivtrafik. En fördubbling av antalet passagerare är möjlig, men kräver betydande investeringar, särskilt för att utveckla de viktigaste pendlingsförbindelserna mellan kommuncentrum.



2.2. Riktlinjer för hållbar mobilitet

Målen indikerar gränsvärdena för den önskade framtidsbilden, vars uppnående också kan mätas, men vissa främjande faktorer eller påverkan kan vara svårt att mäta eller värdesätta. Det betyder dock inte att de är onödiga. Målsättningen preciseras med riktlinjer, som styr arbetet och ger det syfte, men avstår från att visa för exakta siffror.

Det finns fem riktlinjer för hållbar mobilitet i Jakobstadsregionen:

Regionens samhällsstruktur främjar invånarnas hälsa, välmående och samhörighet

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

Ekonomiska och personresurser för främjandet av hållbar mobilitet säkerställs

Utvecklingen av trafiksystemet bygger på kunskapsbaserat styre och effektivitet

Främjandet av hållbar mobilitet är öppet, inkluderande och synligt

Riktlinjernas bakgrund och motivering förklaras härnäst:

Regionens samhällsstruktur främjar invånarnas hälsa, välmående och samhörighet

Regionens kommuner ska främja sina invånares välbefinnande. En hållbar och välfärdsfrämjande samhällsstruktur stöder aktiva transportsätt och ger alla aktivitets- och åldersgrupper möjlighet att röra sig självständigt och få tillgång till tjänster. Majoriteten av invånarna ska kunna röra sig till vardagens tjänster med hållbara transportmedel. Den hållbara samhällsstrukturen orsakar ingen speciell skada för åskådare 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 transportsystem 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 möjliggör för alla typer av människor att fungera i samhället.

I en tillgänglig omgivning förbättras tillgängligheten till olika tjänster eller andra destinationer genom att avskaffa sådant som kan göra det svårt för personer med funktionshinder att fungera eller röra sig.

Ett säkert transportsystem orsakar inte rädsla eller en känsla av otrygghet och i ett säkert transportsystem blir ingen dödad eller allvarligt skadad.

Användarvänlighet syftar på en miljö där förflyttningar är smidiga, logiska och okomplicerade. Navigering är lätt och det krävs inte speciell expertis att förstå trafiksystemet. Att röra sig bör vara möjligt inte bara på sommaren utan även på vintern, fastän snö, is och andra säsongsbetonade väderförhållanden ibland kan orsaka svårigheter.

Ekonomiska och personresurser för främjandet av hållbar mobilitet säkerställs

Förändring kommer inte av sig själv. Främjandet av hållbar mobilitet kräver medveten insats. 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 följa upp dess framskridande, för årlig detaljplanering och för att främja samarbete. Genom att årligen överväga främjandet av hållbar mobilitet i de kommunala budgeternas investerings- och driftsekonomiska delar möjliggörs ett smidigt och systematiskt genomförande av åtgärder. Det kräver också resurser att ansöka eventuella EU- eller statsbidrag.



2.3. Riktlinjer för hållbar mobilitet

Utvecklingen av trafiksystemet bygger på kunskapsbaserat styre och effektivitet

Det lönar sig inte att bygga upp ett hållbart transportsystem en liten bit i taget, utan som en större helhet, vars genomförande verkligen kommer att underlätta förutsättningarna för gång, cykling och andra hållbara transportmedel. Åtgärderna och deras genomförande skall så långt som möjligt bygga på forskningar och testade verksamhetsmodeller, ett systematiskt och motiverat investeringsprogram samt deras påverkan och verifieringen av påverkan. Man bör inte heller glömma informering och kontinuerlig attitydpåverkan, vars effekt inte är direkt synlig, men som bidrar till att skapa en atmosfär som främjar hållbar mobilitet.

Främjandet av hållbar mobilitet är öppet, inkluderande och synligt

Att främja omständigheterna för hållbar mobilitet bör inte ske i hemlighet eller tyst, utan man bör ständigt lyfta fram även små främjandesteg. På så sätt får invånarna positiva nyheter och främjandearbetet får kontinuerlig synlighet. Invånarna bör också inkluderas i projekt, oavsett om det gäller nya strategier, program eller ny infrastruktur. 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, förtroendeorgan och 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 prioritetsåtgärder för varje kommun. Visionen och målen eftersträvas med dessa åtgärder och de främjar förverkligandet av politiken.

Programmet har identifierat separata behov att förbättra cykel- och gångförhållandena och öka deras roll i kommunerna. Därför diskuteras deras särdrag i kapitel [3: Cykeltrafik](#) och [4: Gång](#).

När det gäller främjandet av cykeltrafiken är en av de viktigaste åtgärderna att identifiera huvudnätverket för cykeltrafiken, vars olika rutter är hierarkiskt indelade i huvud-, regionala och lokala rutter.

Att främja fotgängarnas förhållanden däremot riktar sig särskilt på kommunernas tätaste centrum och på utvecklingen av tillgänglighet och säkerhet i diverse tjänsters omgivning. Att gå – till skillnad från cykling – är inte lika rutororienterat och deras intressen krockar ofta i vissa områden. Programmet har identifierat promenadområden, inom vilka utvecklingsbehov och åtgärder beror på området. I de viktigaste promenadområden är det viktigt att identifiera fotgångrnas roll och att satsa på bättre omständigheter.

I kapitel 5 presenteras [åtgärdsprogrammet](#), som beskriver gemensamma åtgärder, såsom verksamhetssätt, prioriteringsprinciper och finansiering, samt kommunspezifika åtgärder, såsom att förbättra vissa vägar eller områden. Förbättringsåtgärderna utgår från de målinriktade nätverk och områden som presenteras i kapitel 3 och 4.





3. Cykeltrafik



3.1. Planens utgångsläge

Högsta målet med cykeltrafiksplanen är att besvara tillväxtmålet. Syftet med nätverksplaneringen i programmet för hållbar mobilitet är att sätta mål för utvecklingen av de huvudsakliga regionala cykeltrafiklederna och deras utvecklingsgrunder och principer i olika mobilitetsmiljöer.

Cykelvägsnät 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-talen. Modellen betonar å ena sidan det starka behovet att separera gång- och cykeltrafik från biltrafik, men å andra sidan kategorisk integration i samma utrymme. Fokus för vidareutvecklingen av cykeltrafiken bör ligga på att förbättra infrastrukturen och förutsättningarna för cykeltrafiken och att standardisera cykelmiljön.

Vägtrafiklagen 729/2018 medförde många förändringar för cykeltrafiken när den trädde i kraft 1.6.2020. Lagreformens centrala synpunkt är att cykeln funktionsmässigt är närmare bilen än fotgängaren. I fordonslagen är en cykel ett fordon och enligt vägtrafiklagen gäller fordonstrafikens regler för cyklister. Som fordonsförare är grundlösningen för cyklister att färdas på vägbanan som en del av annan fordonstrafik. Cykeltrafikarrangemang är i första hand enkelriktade, såvida de inte är separat indikerade som dubbelriktade av en trafikskylt. Cykeltrafikplaneringsguiden diskuterar designprinciperna för cykelbanor och fokuserar på teknisk trafik- och körfältsplanering.

Cykeltrafiken bör planeras så, att 1) den möjliggör aktiv rörelse 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 tillväxt hållbart och säkert, och 4) en säker och trevlig fotgängarmiljö kan garanteras.



Cykeln är ett fordon



3.1. Nätplaneringens mål

Högklassiga och logiska leder är en av de viktigaste och mest effektiva åtgärderna för att främja cykeltrafiken. Grunden för planering av fungerande cykelförhållanden är ett bra cykelvägsnätverk. Målet är att skapa förutsättningar för användning av cykel som vardagligt färdmedel och att förbättra gång- och cykeltrafikens status i planeringen av gator och stadsrum. De viktigaste förutsättningarna för användning av cykeltrafik skapas redan tidigt i planläggningsfasen. I detaljplanläggning och gatuplanering kan det vara svårt att förbättra situationen om cykeltrafiken inte har beaktats i markplaneringen från början.

Cykeltrafikmålnätverket 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 om målinriktade cykeltrafikupplägg. Målnätverket stöder planering och programmering av vägutvecklingsåtgärder och underhåll. Det är ett verktyg som säkerställer implementeringen av enhetliga och sömlöst sammankopplade arrangemang. Tidsspannet för målnätverket sträcker sig vanligtvis till generalplanens måltid. I bästa fall planeras och fasas uppbyggnaden av målnätet på ett sådant sätt att anslutnings- och kvalitetsnivåbrister kan förverkligas som en logisk del av övrig stadsutveckling.

Varje adress i kommunerna borde i princip vara tillgänglig med cykel. Med cykel ska det vara möjligt att säkert och smidigt nå alla destinationer i kommunerna, till exempel bostäder, skolor, arbetsplatser, daghem och andra tjänster. 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 likväl cyklar som all annan trafik: det ska vara snabbt, lätt, smidigt och säkert jämfört med andra alternativ – då cyklar folk.



Nya vägtrafikslagen erbjuder mångsidigare verktyg än tidigare för cykeltrafiksarrangemang.



Nätverkshierarki, dvs funktionsklassificering

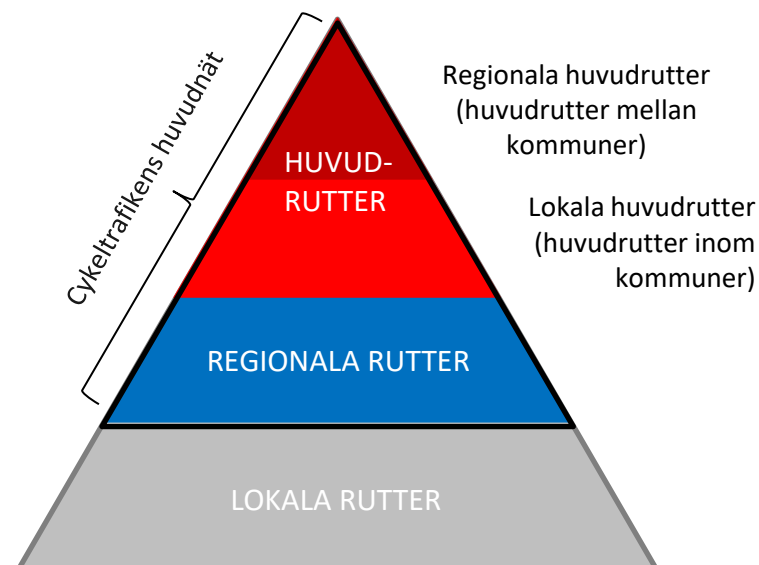
Cykeltrafiknätet omfattar alla vägar som används av cyklister, vilket inkluderar gator och vägar, cykelvägar och vid behov parkkorridorer och liknande. Logik, kontinuitet, hastighet, tillgänglighet och säkerhet fullbordas bäst i ett hierarkiskt cykeltrafiknät.

Utgångspunkten för **nätverkshierarkin** är markanvändningsobjekten och deras tillgänglighet. Vanligtvis beskrivs nyckelfunktioner med hjälp av stads-, regional- 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 efter fingermönstret kan det vara mer, t.ex. 2–3 km. De viktigaste delarna av huvudledningarna kan förverkligas som kvalitetskorridorer, som brukar kallas cykelbanor.
- **Lokal rutt** – knyter samman ett lokalt centrum eller funktionsområde med ett stads- eller regioncentrum och regionala centrum med varandra. Kvalitetskraven på den regionala cykelvägen är också höga.
- **Lokal rutt** – alla andra gator och vägar, cykelvägar och vid behov parkkorridorer och liknande, som är förbindelser tillåtna för cykeltrafik.

Huvud- och regionalrutterna bildar tillsammans huvudnätet. Det rekommenderade avståndet för huvudcykelnätet i tätbebyggt 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. till att definiera ruttkvalitetsstandarder, synlighet och vägvisning. Som sådan tar näthierarkin ännu inte ställning till cykeltrafikens arrangemang. Huvudrutten behöver inte nödvändigtvis alltid skild infrastruktur för cykeltrafik. Under vissa förutsättningar kan anslutningen också vara cykling på körbanan (blandtrafik, 2–1 gata).



Planeringsguid för cykeltrafik (Väyläviraston ohjeita 18/2020)
https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo_2020-18_pyoraliiikenteen_suunnittelu_web.pdf



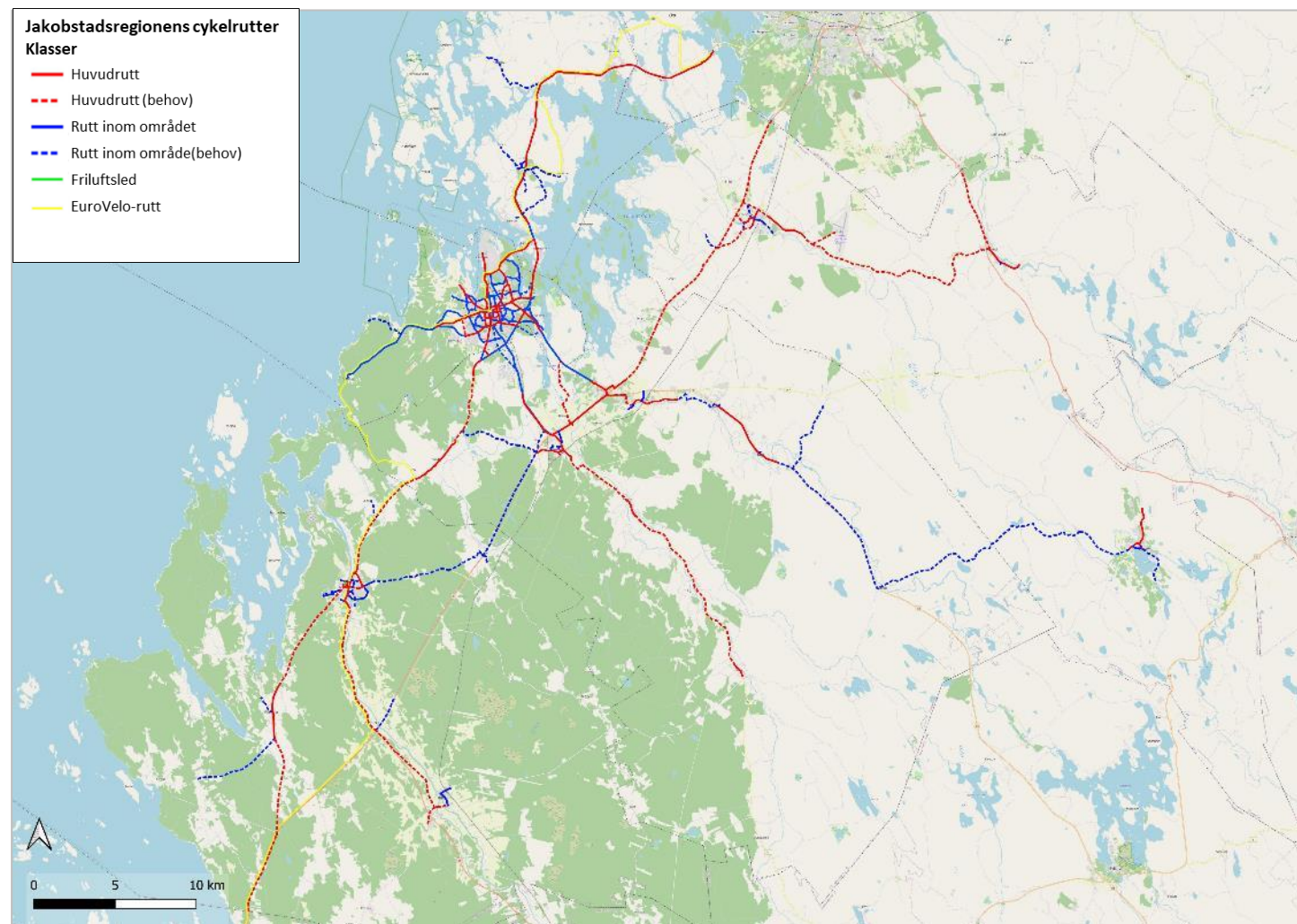
3.2. Mål för cykeltrafikens huvudnätverk

Jakobstadsregionens målnät består av huvudrutter och regionala rutter. Huvudrutterna förbinder regionala centrum och stadscentrum. Regionens enda stadscentrum är Jakobstad. Regionala centrum har identifierats med hjälp av LIVCY-verktyget. Huvudvägen skall vara enhetlig, logisk och kontinuerlig. Huvudrutterna bör beaktas som en helhet på generalplannivå.

Regionala rutterna kompletterar huvudrutterna genom att koppla samman lokala centrum med varandra eller till huvudrutten. Lokala centrum i nätverket är t.ex. skolor. Rutter som kopplar regionala centrum till stadscentrum klassas också som regionala rutter fast de skulle ligga utanför tillgänglighetsområdet. Pendlingstrafiken i regionen har beaktats i fastställandet av huvud- och regionala rutter.

Några av huvud- och regionala rutterna i Jakobstadsregionen ganska lite cykeltrafik eller potential för den då de ligger på landsbygden eller glest bebodda områden. En huvud- eller regional rutt behöver inte nödvändigtvis vara en egen cykelväg, men separeras från annan trafik vid behov. I målnätet har rutter där dagens arrangemang av cykeltrafiken inte stämmer överens med klassificeringens kvalitetskrav. Klassificeringen är gjord med hänsyn till mängden cykel- och biltrafik på leden i fråga.

Målnätverket beaktar också den preliminära anpassningen av Eurovelo 10 ruten. Den preciseras när ruttens planering sätts igång.



3.2. Målarrangemang för cykeltrafikens huvudrutter

Rätt och användbar ledtyp skapas baserat på tre faktorer: funktion, användare och strukturella lösningar. Funktion innebär ledens roll eller syfte. Till exempel en huvudgata som flyttar trafik eller en lugn bogata som betjänar lokal rörelse. Användning avser både antal användare och trafikbeteende (användning av ledens delar, hastigheter osv.). Struktur innebär trafikarrangemang och infrastruktur. Trafikarrangemang påverkar hur fotgängare agerar och navigerar i den aktuella trafikmiljön.

Med principen **rätt lösning för rätt ställe** kan vi skapa trafikmiljöer med balanserade förutsättningar för både säkerhet och användbarhet. Detta förverkligas när syftet med leden, dess användning och trafikarrangemang stöder varandra och är i balans. Ledens funktion beaktas vid planeringen av trafikarrangemang, så att användningen är i linje med målet. Ledens funktion kan skilja sig mellan olika användargrupper, men arrangemangen är ändå lika för alla. Planeringen av biltrafik är centralt vid planeringen av cykeltrafik. Mängden biltrafik och hastighetsnivån är de viktigaste faktorerna vid val av cykelbana.

Cykeltrafikens arrangemang beror på omgivningen och skiljer sig i olika trafikmiljöer. Målet är att enhetliga designprinciper och lösningar för cykeltrafiken används i samma typ av trafikmiljö och att lösningarna är nationellt enhetliga. Till exempel då det gäller enkel- och dubbelriktade cykelvägar. Bebyggelsen är i planeringsinstruktionerna indelad i tre kategorier och dessutom en obebyggd kategori för vägkanter och privata vägar utanför tätorten.

Vägtypen för cykeltrafiken kan väljas utgående från intilliggande tabell.

Väylätyyppi	Rakennettu alue			Rakentamaton alue
	Tiivis	Väljä	Rauhallinen	
Sekaliikenne	4	2	4	4
Kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella tiellä	4	2	4	2
Piennar	1	1	1	4
Pyöräkaista	4	4	2	3
Kylätie	3	2	3	4
2-1-tie	3	4	3	2
Pyöräkatu	4	3	4	2
Yksisuuntainen pyörätie	4	4	2	3
Kaksisuuntainen pyörätie	3	4	2	4
Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä	1	3	2	4
Käytetään	5			
Käytetään yleensä	4			
Voidaan käyttää	3			
Ei yleensä käytetä	2			
Ei käytetä	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 helhetsplanen. Den fungerar som en helhetsplan för att stöda detaljplanläggning och som utgångspunkt för enskilda trafik- och översikts- och gatuplaner. Planen anger väg- och gatumässiga enkel- och dubbelriktade lösningar. Utan en helteckande plan görs besluten om t.ex. avskiljning och enkel- eller dubbelriktad trafik från fall till fall, vilket kan leda till betydande diskontinuitet. Planen har en central inverkan på detaljplanläggningen, för att skapa ett sammanhängande nätverk.

I tätt gaturum uppnår oftast endast enkelriktade arrangemang god kvalitetsnivå i säkerhet, kontinuitet och effektiv rumsanvändning. Dubbelriktade cykelvägar är lämpligare i vidare miljöer. I framtiden kan det bli behov att förstora planområdet. Avancerade nätbeskrivningen är kopplad till utvecklingen av markanvändningen. Om markanvändningen och gaturum förändras betydelsefullt i framtiden, bör effekterna av förändringen på måltillståndet beaktas.

Under programmets gång har skapats en preliminär lista över de vägar som ska utvecklas och deras genomförandemetod. På grund av en så omfattande plan som gjorts i samband med detta arbete är den slutliga lösningen delvis öppen. De viktigaste regionala och kommunala platserna för cykelvägar beskrivs närmare i åtgärdsprogrammet i kapitel [5.2](#) och [5.3](#).



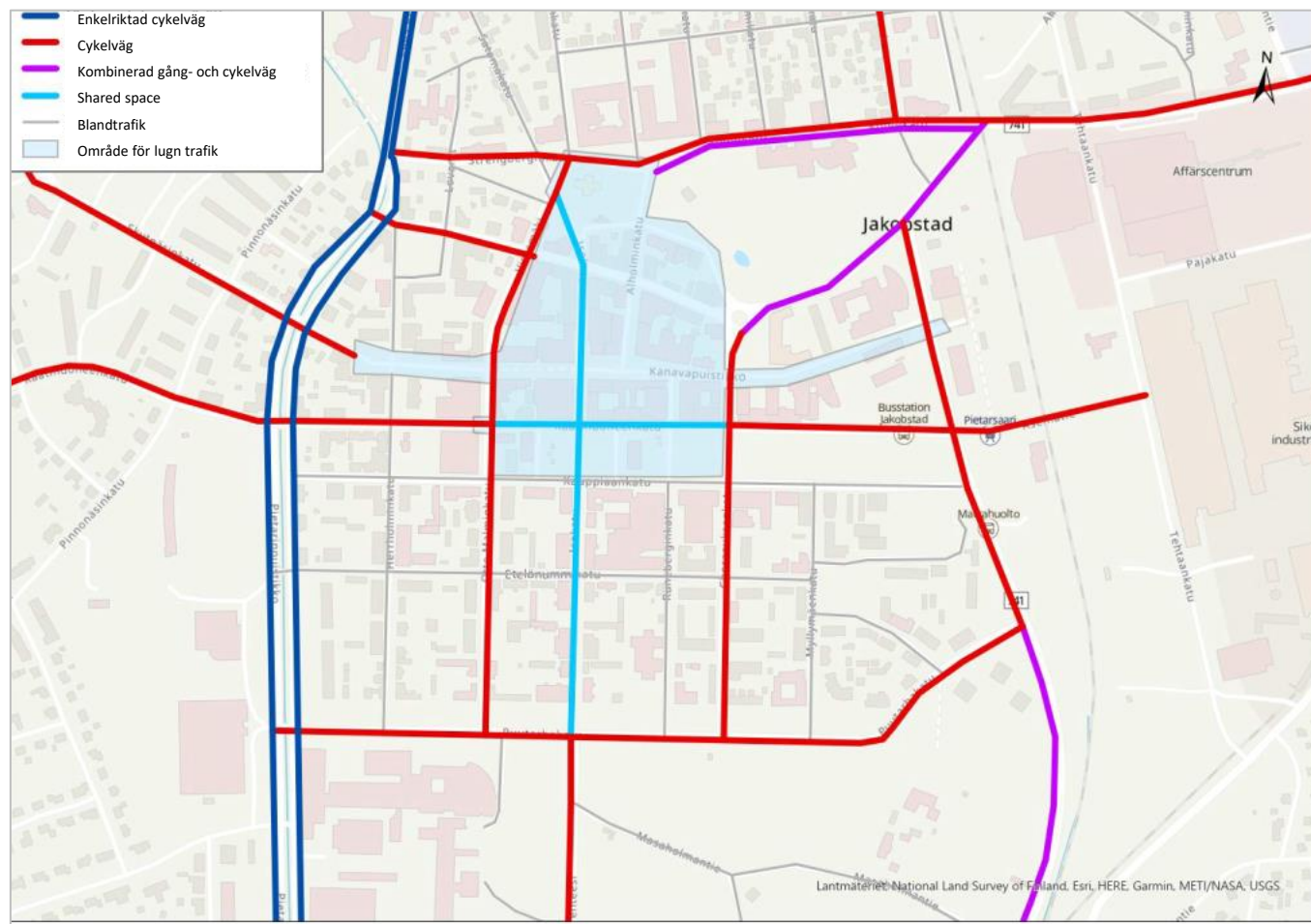
Detaljerat cykelnät för Jakobstad centrum

I Jakobstad centrum separeras gång- och cykeltrafik i första hand. I centrum på huvud- och regionala rutter separeras cykeltrafiken huvudsakligen också från biltrafiken. Detta kan göras antingen med planskillda enkelriktade cykelvägar eller dubbelriktade vägar med skiljeremsa.

I Jakobstad centrum är målet att öka fotgängarorienterade området från det nuvarande. De huvudsakliga flödena av cykeltrafik styrs inte genom det fotgängarorienterade området i kärncentret, utan huvud- och regionala rutter löper intill området. Inom promenadområdet är målet att implementera delade, shared space gator med låg hastighetsgräns (20 km/h), där all fordonstrafik sker under fotgängarens villkor.

Jakobstads gång- och cykeltrafiknät är planerat i skild utvecklingsplan.

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





4. Gångtrafik



4.1. Principer för gångtrafik

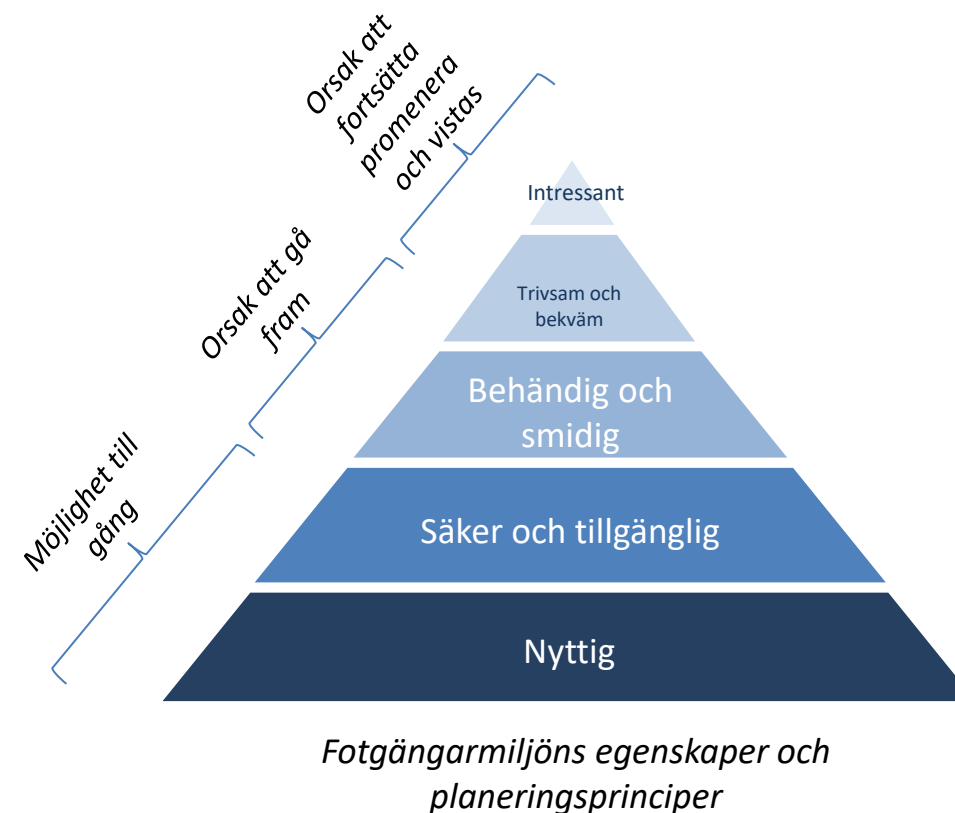
Gång är en form av gångtrafik. I dess utveckling är det viktigt att känna till olika former av gångtrafik samt deras olika behov och hierarkin mellan dem. Guiden för planing av gångtrafik (Trafikledsverket) definierar egenskaper för fotgängarmiljöer och deras klassificering. Utifrån klassificeringen fastställs de designprinciper och lösningar som bör användas i olika miljöer.

I Jakobstadsregionen är fotgängarmiljöer i tätorter oftast rymliga eller lugna. Centrumsområdena i Jakobstad och Nykarleby kan betraktas som täta gångmiljöer, där biltrafiken fortfarande har en stark ställning.

När det gäller gåvänlighet bör man ta hänsyn till de olika grundläggande typerna av gång:

- **Vardagsgång** mellan hem, skola, arbete, butik osv.
- **Vistelse** i socialt syfte, att röra sig på torg, på marknader, i parker eller i affärer
- **Rekreationsgång**, dvs. att promenera, jogga, springa eller annars friska upp sig i naturen

Här nedan presenteras en egenskapspyramid, vars grund är möjligheten till säker och hinderlös gångtrafik, som bör förverkligas i alla fotgängarmiljöer. Direkta, logiska och kontinuerliga rutter lockar människor att gå olika långa rutter. Intressanta och trevliga platser får besökare att trivas en längre tid.



4.1. Principer för gävänlighet

Principerna för gävänlighet inkluderar funktionerna som beskrivs nedan. De beskrivs i ordningsföljd från vänster till höger. Egenskaperna på vänster sida kan tänkas utgöra promenadområdets **användbarhet**, alltså grundförutsättningarna. Egenskaperna på höger sida utgör promenadområdets **attraktivitet**, det vill säga de egenskaper som tillför värde till vandraren, vilket lockar fler besökare till området och gör det trivsamt och inbjudande.

Nyttig

- Tjänsterna är mångsidiga och tillgängliga
- Rutter och områden erbjuder möjligheter
- Områden planeras med tanke på fotgängarens behov
- Rutter är breda och logiska

Säker

- Körhastigheter och trafikmängder är rimliga
- Fotgängare och andra transportmedel är åtskilda
- Lederna underhålls året om
- Tryggheten försäkras med bl.a. belysning och renlighet

Tillgänglig

- Miljön ger alla 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
- Rastplatser

ANVÄNDBARHET

Trivsamt

- Miljön är avkopplande och har en 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
- Torg är inte tomma fält utan vardagsrum
- Evenemangsutbudet lockar deltagare

ATTRAKTIVITET



4.2. Regionens promenadområden

Utgångspunkten för utvecklandet av gåvänlighet är att förverkliga principerna i planeringen på olika nivåer. Eftersom det finns ett stort antal vägar och områden som är tillåtna för fotgängare, så definieras promenadområden för att underlätta prioriteringen. Utvecklingen av gång är särskilt viktig där flera olika gångtyper möts, där flera rörelseformer möts och där det finns brett serviceutbud. Huvudteman för främjandet av gång är:

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

I programmet identifieras fyra olika typer av promenadområden, som bygger på Trafikledsverkets [planeringsdirektiv för gångtrafik \(på finska\)](#) samt geodata-baserade tillgänglighets- och LIVCY by Ramboll -analyser. En tillgänglighetsanalys visar ett område på hur långt man kommer från en viss punkt under angiven tid, vanligtvis 5–15 minuter. Analysen tar hänsyn till tillgängliga gångvägar samt eventuella hinder, så som järnvägsspråk och vattendrag. LIVCY-analysen beskriver hur mycket tjänster som finns tillgängliga till fots på en bostadsplats. Metoden beskrivs närmare i bilaga 2. Syftet med regionens områdestyper är att beskriva gångförhållandenas betydelse i förhållande till andra färdssätt eller aktiviteter. Ju

centralare promenadområdet är, desto mer utveckling bör göras för främjandet av gåvänlighet. Programmet definierar fem promenadområden:

Stadskärnorna är två mycket avgränsade områden i centrum av Jakobstad och Nykarleby. De är kärnområdena för centrumverksamheten, där motortrafiken bör lugnas och fotgängarnas behov tas i beaktan som en del av stadsplaneringen. Det finns flera anledningar att röra sig i stadskärnorna och därför borde de vara främsta destinationen för fotgängare.

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

Promenadområden med god servicenivå är områden på cirka 15 minuters gångavstånd till de viktigaste tjänsterna.

Promenadområden med måttlig servicenivå är områden på cirka 20 minuters gångavstånd till de viktigaste tjänsterna.

Övriga områden är alla andra områden där promenad i allmänhet är möjligt och lämpligt och som är under offentlig förvaltning. Andra områden inkluderar återstående gångvägar, stigar, trottoarer och bilvägar där fotgång inte är förbjudet.



4.2. Regionens promenadområden

Promenadområden är den främsta prioriteringsmetoden för utvecklandet av gångförhållanden, men de ska inte tolkas blint. Inom promenadområdena finns ställen och tjänster vars omgivning ofta är en mycket viktig gångmiljö även om själva tjänsten finns någon annanstans än de viktigaste promenadområdena.

De viktigaste serviceanläggningarna för fotgängare beskrivs nedan. Samma serviceanläggningar är också som grund för LIVCY-analysen (bilaga 2).

Butiker och tjänster • Matbutik • Apotek • Specialbutik • Restaurang / café • Större livsmedelsbutik (hyper- eller supermarket)	Skola och hälsovård • Grundskola • Daghem • Hälsocentral • Gymnasium	Trafik • Kollektivtrafikens station • Skolskjutsens hållplats • Annan hållplats för kollektivtrafik	Grönområden • Lekplatser • Byggda grö- och rekreationsområden • Rekreations- och konditionsrutter	Motionstjänster • Lokala motionsställen • Bollplaner • Gym • Sim ställen och -hallar	Kultur • Bibliotek • Andra kulturtjänster (teater, film, museum, konsert)
--	---	--	--	---	--

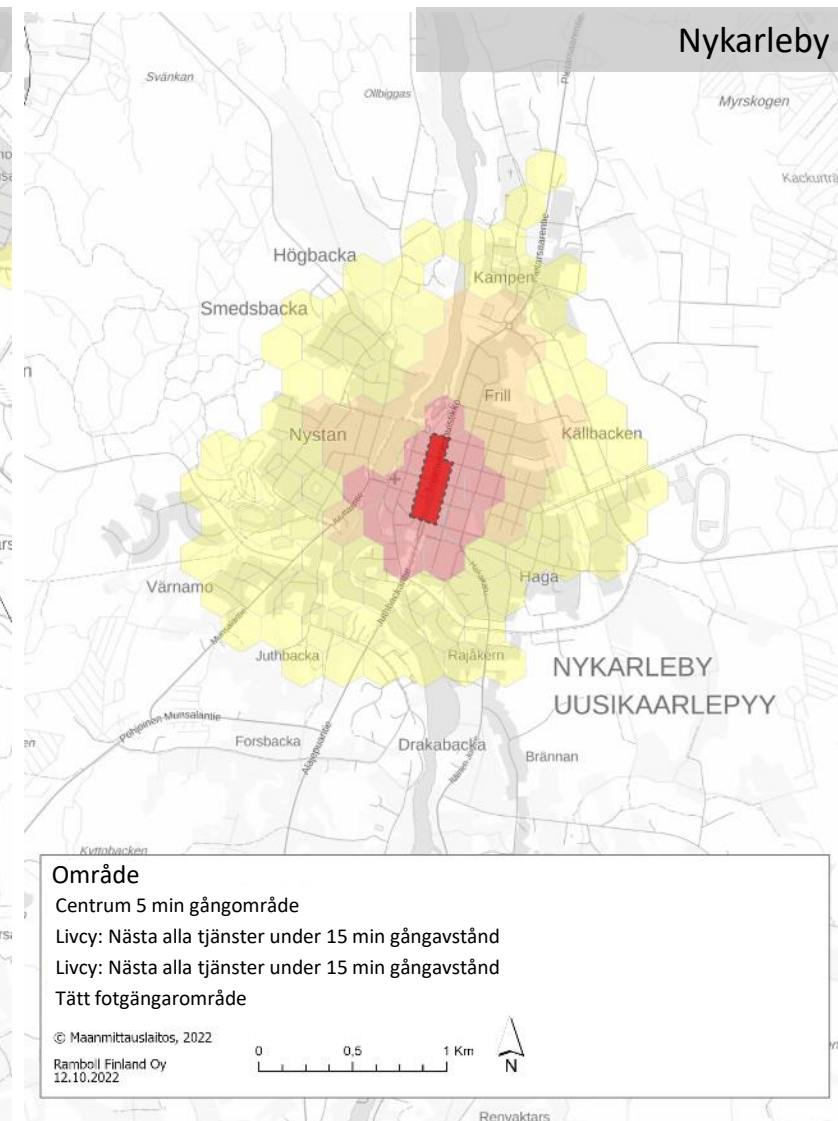
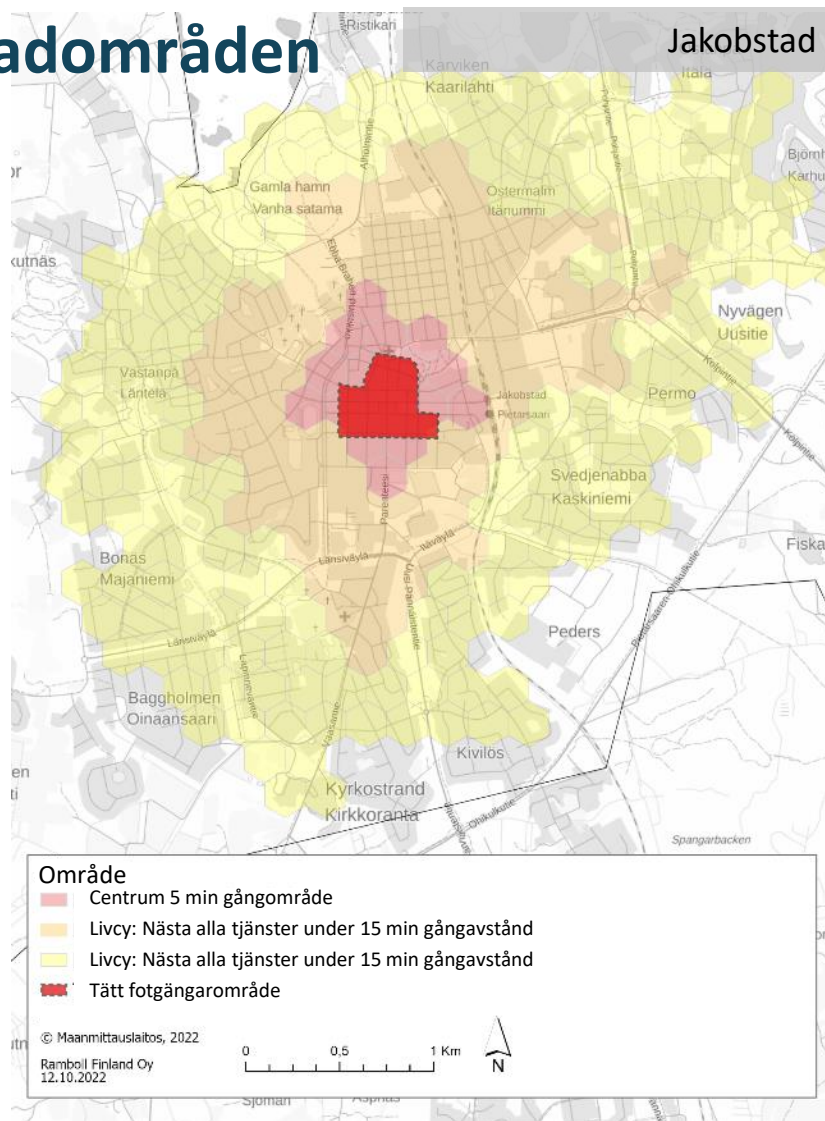


4.2. Regionens promenadområden

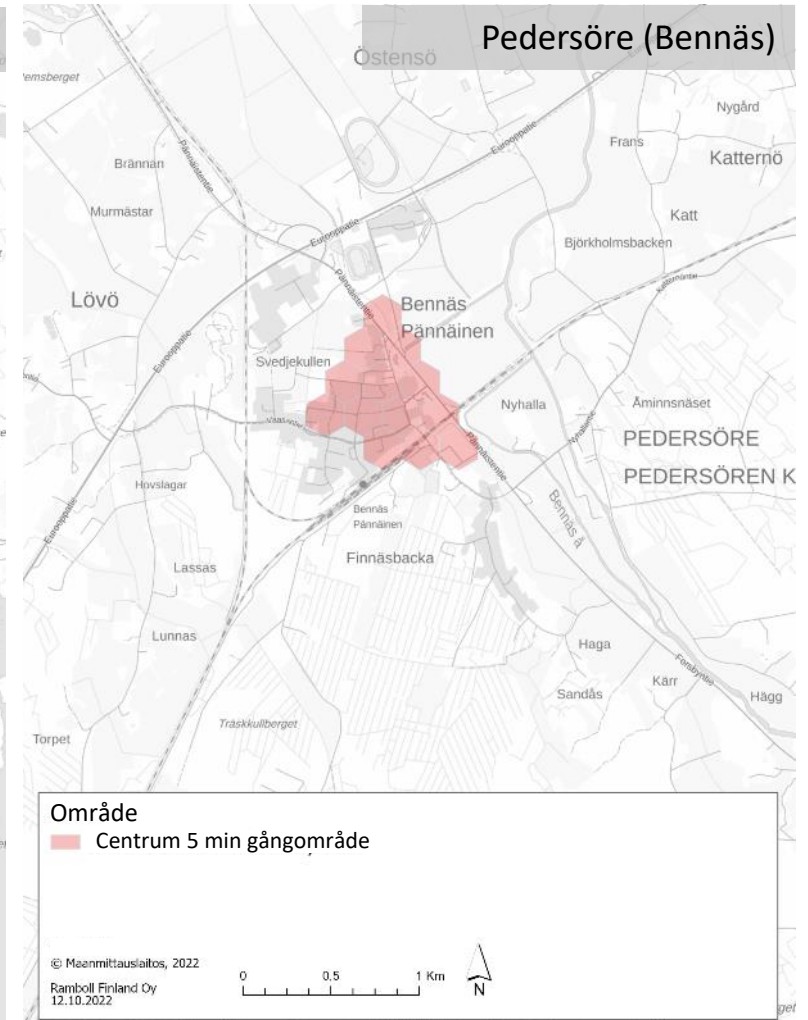
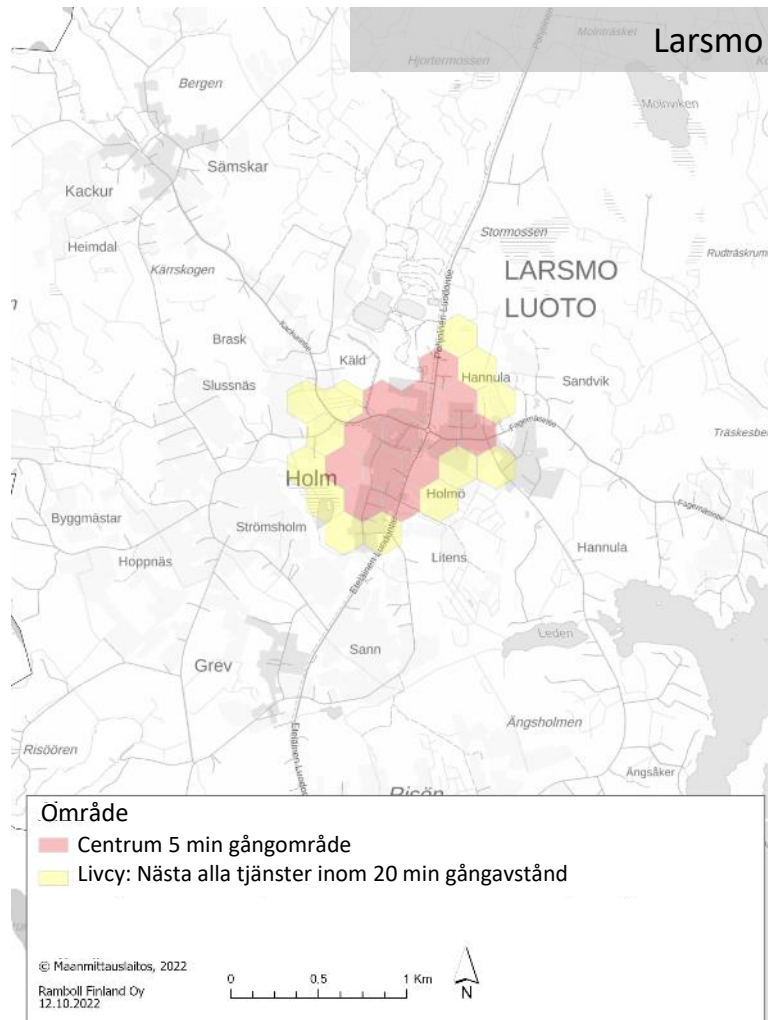
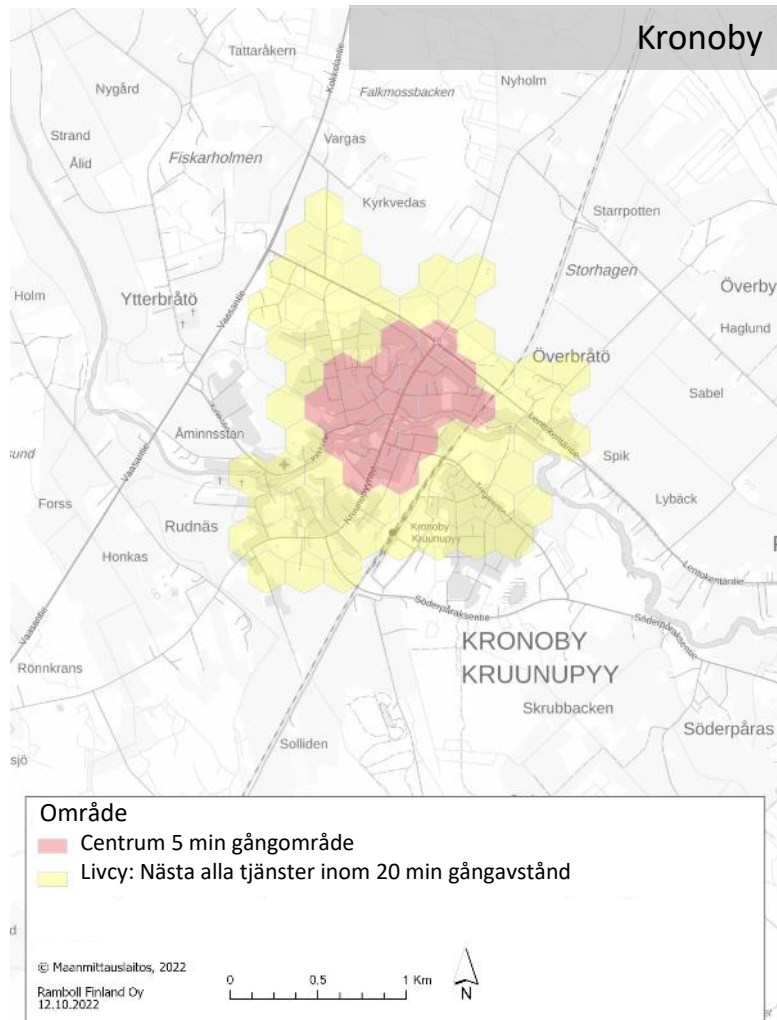
I Jakobstad och Nykarleby finns mest promenadområden, i vilka man bör särskilt uppmärksamma gångförhållandena. Stadskärnor är begränsade som ytor men för dem vore det bra att tänka på att lugna ner biltrafiken, separera gång- och cykeltrafik samt förverkliga områden med tydlig betoning på gång.

I områdena bör man beakta trafiksäkerhet, upplevd säkerhet och tillgänglighet samt förutsättningar för stadsutveckling så att området upprätthåller ett mångsidigt och intressant serviceutbud.

På följande sida finns promenadområdena för andra kommuner i regionen. Deras gåvänlighet är betydligt mer utmanande på grund av områdets glea servicestruktur, men funktioner som förbättrar promenadområdets användbarhet bör utvecklas i dessa områden.



4.2. Regionens promenadområden





5. Åtgärdsprogram



Åtgärdsprogram

Åtgärdsprogrammet beskriver de åtgärder som regions 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 berör antingen hela regionen eller fler än två kommuner. Gemensamma åtgärderna har samlats i **helheter**.

De kommunspecifika åtgärderna består mestadels av åtgärder som förbättrar den fysiska miljön inom en viss kommuns område. Det handlar främst om åtgärder relaterade till gång- och cykeltrafikleder, som utgår från cykeltrafikens målnät och promenadområden. Kommunspecifika åtgärder kan också vara åtgärder vars främjande är nödvändigt endast i en kommun, även om det i huvudsak gäller verksamhetssätt.

De viktigaste åtgärderna, det vill säga prioritetsåtgärderna, 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 arbetet identifierat utmanande resmål vad gäller trafiksäkerhet genom att analysera körhastigheterna på de centrala tätorternas viktigaste gator och vägar. Körhastighetsanalysen har gjorts med hjälp av TomToms körhastighetsdata. TomTom-data och körhastighetsanalysen beskrivs mer i detalj i [bilaga B5](#).

Regionens samhällsstruktur främjar invånarnas hälsa, välmående och samhörighet

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

Ekonomiska och personresurser för främjandet av hållbar mobilitet säkerställs

Utvecklingen av trafiksystemet bygger på informationsbaserad ledning och effektivitet

Främjandet av hållbar mobilitet är öppet, inkluderande och synligt



Åtgärdsprogram

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

En mer detaljerad bedömning av förändringsbehovet har utarbetats för vissa platser. Farledens nuvarande tillstånd och effekterna av den föreslagna planlösningen på farledens tvärsnitt har beskrivits för vissa platser kommunvis. Dessutom har illustrativa fotoanpassningar och visualiseringar gjorts för några av platserna, vars syfte är att hjälpa till att visualisera den önskade förändringen i gaturummet.

Även utvecklingsmål för kommunal cykelparkering har preliminärt skisserats. Cykelparkeringsförslaget gjordes utifrån tätheten i stadsstrukturen och serviceutbudet. Det finns cirka 550 föreslagna platser totalt. Kostnadsuppskattningen för cykelställ är ca 500 € per ställ med två cykelplatser.

Utsläppseffekterna av de regionala toppåtgärderna för cykel- och fotgängarinfrastruktur och de mest akuta åtgärderna per kommun har utvärderats med hjälp av ZeroTransport-verktyget utvecklat av Ramboll. Den tar hänsyn till antalet boende och arbetsplatser i projektets berörda område och indikatorerna för vardagsrörelsen enligt mobilitetsmiljön, enligt den nationella persontrafikundersökningen (2016). Effekterna på användningen av transportmedlet har gjorts som expertbedömningar. CO₂-utsläppseffekter orsakade av förändringar i rörelse (ton per år) redogörs i samband med beskrivningen av åtgärden. I rapportens [bilaga B6](#) finns en sammanställning av projektens utsläppseffekter.



5.1. Gemensamma åtgärder:

Regionens samhällsstruktur främjar invånarnas hälsa, välmående och samhörighet

Regionens samhällsstruktur främjar invånarnas hälsa, välmående och samhörighet

1. Trafiksystemets prioritering till förmån för hållbar mobilitet
2. Förverkligandet av enhetlig och tät markanvändning och servicenätverk
3. Förverkligandet av regionala målnätverket för cykeltrafiken
4. Principerna för hållbar parkering
5. Elbilars laddningsnätverkssamarbete

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

6. Grundandet av regional kollektivtrafik
7. Principer om säkerhet och tillgänglighet för aktiva rörelseformer
8. Utveckling av underhållningen samt systematisk renovering av vägarna
9. Främjandet av hållbara resekedjor

Ekonomiska och personresurser för främjandet av hållbar mobilitet säkerställs

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

Utvecklingen av trafiksystemet bygger på informationsbaserad ledning och effektivitet

13. Utvärdering av hållbar mobilitet som del av planeringsprocesser
14. Arbetarnas och förtroendevaldas utbildning
15. Förverkligandet av en gemensam informationsbank
16. Uppföljandet av rörelsevanor och -val

Främjandet av hållbar mobilitet är öppet, inkluderande och synligt

17. Aktivt informeringsarbete om hållbar mobilitet
18. Regionalt brand för hållbar mobilitet
19. Främjandet av invånarengagemang
20. Utvecklandet av företagssamarbetet
21. Främjandet av hållbar turisttrafik



5.1. Gemensamma åtgärder:

Regionens samhällsstruktur främjar invånarnas hälsa, välmående och samhörighet

1. Trafiksystemets prioritering till förmån för hållbar mobilitet

Principerna för utvecklingsprioriteringen av olika transportmedel fastställs för att stödja planläggning, planering, byggande och underhåll i kommunerna. I åtgärden väljs områden där gång är det viktigaste färd sättet och förbindelser där cyklingens roll är störst. Utrymmesbehov för cykeltrafik och gående säkerställs och reserveras i detaljplaner. Önskade anslutningsintervall för kollektivtrafiken fastställs, i vars planering kollektivtrafikens behov och roll kommer att beaktas i fortsättningen. På andra områden är vi fortfarande beroende av biltrafiken. Övergripande utvecklingsplaner för centrumen är ur kommersiell, levande och hållbar synvinkel i nyckelposition.

2. Förverkligandet av enhetlig och tät markanvändning och servicenätverk

I framtiden kommer vi att försöka planera all markanvändning och lokalisering av tjänster på ett sådant sätt att de främjar användandet av hållbara transportmedel. Det innebär att man bygger i tätorter, förtätar och gör den befintliga samhällsstrukturen mer kompakt samt utformar tjänster på ett sådant sätt att de är tillgängliga till fots, med cykel eller med kollektivtrafik. Placeringen av arbetsplatser strävar till en "pärlbandsmodell", som underlättar kollektivtrafikens villkor. Diskussioner om hållbar tillgänglighet för stora arbetsplatso mråden kommer att inledas i tid.

3. Förverkligandet av regionala målnätverket för cykeltrafiken

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

4. Principerna för hållbar parkering

Gör beslut om en regional bil- och cykelparkeringsstandard i planläggningen, som kan användas för att bestämma antalet parkeringsplatser så rationellt som möjligt i olika områden. Parkeringsnormen kan avvika i täta stadsområden, till exempel genom att öka mängdkravet för cykelparkering eller genom att ersätta bilplatser med parkeringsplatser för gemensamma bilar. Implementera fler laddningsmöjligheter för elbilar än det lagstadgade minimibeloppet.

5. Elbilars laddningsnätverkssamarbete

Elektrifieringen av transporter främjas genom att samarbeta med privata laddningstjänstföretag och lokala elnätsföretag för att implementera ett heltäckande nätverk av laddningsplatser för elbilar. Kommuner kan styra utbyggnaden av laddningsnätet, t.ex. med 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. Utvecklandet av kollektivtrafik i regionen

Förutom skolskjutsar finns det för tillfälle nästan ingen kollektivtrafik som är öppen för alla i regionen, förutom Vippari-taxi som kör enligt beställning. Kollektivtrafikens myndighetsverksamhet sköts enligt jurisdiktionsområde. Behörig myndighet för vägtrafiken i området är för stunden NTM-centralen. NTM-centralen har definierat ett mål för kollektivtrafiks servicenivå i området till slutet av 2022, men enligt invånarundersökningen är invånarna inte nöjda med servicenivån. En separat undersökning bör göras om behoven av att förbättra kollektivtrafikens servicenivå, utvecklingsmöjligheter och kostnadseffekter.

7. Principer om säkerhet och tillgänglighet för aktiva färdssätt

Regionen behöver tillsammans gå igenom och komma överens om spelreglerna för hur kommunerna i regionen främjar trafiksäkerheten för aktiva färdssätt, det vill säga främst gång- och cykeltrafik, upplevd säkerhet och framkomlighet vid planering av trafikmiljön, tillfälliga trafikarrangemang eller områdenas markanvändning. Principerna beskriver var tillgängliga vägar genomförs och på vilket sätt, hur motorfordonstrafiken lugnas ner, när fotgängare separeras från cyklister och hur arrangemang för ledsagartrafik sköts vid exempelvis barn- och ungdomstjänster.

8. Utveckling av underhållningen samt systematisk renovering av vägarna

Att förenhetliga principerna för underhåll och förena dem med NTM-centralens principer gör det lättare för boende att röra sig och gör upplevelsen smidig och jämn. Principerna kan beskriva entreprenörernas ansvar och gränsvärden för plöjning eller halkskydd mm. Dessutom kan rutiner presenteras för underhållsbonus och sanktioner för väl eller dåligt utfört arbete. En inventering av gång- och cykelvägar och en systematisk bedömning av renoveringsbehovet är viktigt för att särskilt de farligaste skadorna ska kunna repareras. Samtidigt kan ett beläggningsprogram för gång- och cykelvägar skapas.

9. Främjandet av hållbara resekedjor

Hållbara resekedjor innebär smidiga förbindelser som orsakar få olägenheter mellan olika transportmedel. De viktigaste länkarna i hållbara resekedjor är att koppla samman långväga kollektivtrafik med lokal kollektivtrafik, färdtjänst, bil- eller cykelparkering. Smidiga gång- och cykelförbindelser till anslutande parkeringsplatser och högklassiga väntplatser vid hållplatser är relaterade till konkret marknadsföring av resekedjor. Dessutom kan resekedjor främjas genom att etablera regionens egna stadscykelssystem.



5.1. Gemensamma åtgärder:

Ekonomiska och personresurser för främjandet av hållbar mobilitet säkerställs

10. Separat finansiering för hållbar mobilitet och en tillräcklig investeringsnivå

Att genomföra hållbara mobilitetsinvesteringar kräver en tillräcklig finansieringsnivå. Det bör också vara möjligt att fördela medel direkt till åtgärder för att främja hållbara transportsätt, så att fördelning och uppföljning av medel blir tydligare. När en egen finansieringssektion för hållbara mobilitetssatsningar inrättas i kommunala budgetar är det möjligt att säkerställa att satsningarna genomförs på önskat sätt. En investeringsnivå kan tänkas vara till exempel 10–20 €/invånare, vilket innebär en årlig budget på cirka 0,5–1 miljon euro för hela regionen. Det är också nödvändigt att göra anteckningar för driftsekonomi och personal för kommunernas olika grenar.

11. Grundandet av en arbetsgrupp för hållbar mobilitet

I arbetsgruppens uppgifter ingår att främja och följa upp genomförandet av detta program, rapportering till de kommunala förtroendeorganen och olika mindre aktiviteter relaterade till kommunikation och mobility management. Till arbetsgruppen för hållbar mobilitet bjuds representanter från alla kommuner och de viktigaste intressegrupper som verkar i regionen, såsom NTM-centralen, utvecklingsbolaget Concordia och olika föreningar. Arbetsgruppen leds av regionplaneraren som presenteras i nästa avsnitt.

12. Rekrytering av en regional planerare för hållbar mobilitet

Genomförandet av programmet kräver en mänsklig resurs fokuserad på det, som i bästa fall är en person som ägnar sig åt ämnet. En gemensam personalresurs kan rekryteras eller beställas som konsult för regionen. Hen fungerar som regional samordnare för hållbar mobilitet, främjar samarbetet mellan kommuner och andra aktörer samt lobbar för införandet av investeringsprojekt och verksamhetsmetoder i kommuner.



5.1. Gemensamma åtgärder:

Utvecklingen av trafiksystemet bygger på informationsbaserad 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 trafik. De viktigaste processerna är planläggning, servicenätsplanering och olika kommunaltekniska planer. I enklaste fall anger utvärderingen bara om projektet har inverkan, men i bästa fall strävar utvärderingsprocessen till att identifiera effekternas storlek och påverka innehållet i planerna på ett sådant sätt att effekterna blir så positiva som möjligt för hållbara transportsätt.

14. Arbetarnas och förtroendevaldas utbildning

De viktigaste parterna som ska utbildas är planerare, underhållare, arbetsledare och personer som beställer konsultarbete från den tekniska sektorn, så de känner till bästa praxis inom gång- och cykeltrafikplanering, nya designlösningar och aktuell lagstiftning. Personal från andra sektorer bör också utbildas, så att t.ex. trafikundervisning för barn och unga är ändamålsenlig och effektiv. Samarbetsparter kan vara Trafikskyddet, Pyöräilykuntien verkosto och lokala föreningar. Det är viktigt att bekanta förtroendevalda med innehållet i programmet, särskilt med hänsyn till mål, riktlinjer och prioritetsåtgärder.

15. Förverkligandet av en gemensam informationsbank

Det finns mycket data om hållbar mobilitet från olika källor, tillgängligt via både öppna källor och på beställning. Dessutom kan information samlas in med hjälp av trafikmätningar, undersökningar eller data-analyser. Datainsamling bör ske regionalt och materialet samlas i en gemensam databank, som också kan vara en webbplats eller ett kartanvändargränssnitt. Implementering av en modern transportmodell i regionen som tar hänsyn till gång- och cykeltrafik rekommenderas. Med denna information är det lättare att allokera investeringar och små förbättringsåtgärder till de områden där de får mest nytta för pengarna.

16. Uppföljandet av rörelsevanor och -val

Rörelsebeteende kan följas med enkäter riktade till invånare, uppföljnings-, undersöknings- eller urvalsbaserade rörelsestudier. De ger bra information om resesättens fördelning, tillfredsställelse med trafikförhållandena eller till exempel användningsgraden av cykelhjälm. Att förena feedbackkanaler och följa med feedbacken är också ett effektivt sätt att samla in boendes synpunkter.



5.1. Gemensamma åtgärder:

Främjandet av hållbar mobilitet är öppet, inkluderande och synligt

17. Aktivt informeringsarbete om hållbar mobilitet

Att främja hållbar mobilitet kräver också aktiv kommunikation så att människor känner att saker och ting går framåt. Dessutom förbättrar publicitet rollen som gång och cykling har som en del av transportsystemet. Informeringen är uppdelad i allmän, målgruppsspecifik och projektspecifik informering. Allmän informering är minst effektiv, men den kan ordnas till exempel i samband med allmänna temadagar i sociala medier eller på kommunernas hemsidor. Målgruppsinformation är riktat direkt till t.ex. skolbarn, nya invånare som flyttar till kommunen, vårdnadshavare eller kommunanställda. Denna typ av kommunikation är mest effektiv i situationen för en persons livsförändring. Projektspecifik informering är däremot aktiv och icke-byråkratisk informering till invånare om projekt som är på kommande, på gång eller avslutade, så som nya cykelvägar eller busslinjer.

18. Regionalt brand för hållbar mobilitet

Med ett gemensamt utseende kan hållbar mobilitet göras mycket mer synligt. Varumärket kan omfatta bussar, stadscyklar, kartor, kommunikationsmaterial eller annat material, och det kan användas i utåtriktad marknadsföring.

19. Främjandet av invånarengagemang

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

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

20. Utvecklandet av företagssamarbetet

Det finns många stora arbetsgivare i regionen som i hög grad kan påverka sina anställdas användning av hållbara transporter. Det enklaste sättet att påverka kan vara att dela information och uppmuntra, men i bästa fall kan det kopplas till utvecklingen av cykelparkering, köp av kollektivtrafikförbindelser, anställdas cyklar, resebiljetter eller ekonomiska uppmuntrare för att öka hållbar pendling. Samarbete kan främjas genom att skapa ett samarbetsnätverk för arbetare och genom att uppmuntra anställda att skapa mobilitetsplaner.

21. Främjandet av hållbar turisttrafik

Det finns många stuginvånare och olika turisttjänster i området. Hållbar tillgänglighet till tjänster kan ökas genom att utveckla mobilitetstjänster, information och förbindelser med långväga kollektivtrafik. Dessutom kan marknadsföringsmaterial utarbetas i samarbete med aktörer för att främja samåkning eller cykeluthyrning. Till exempel kan en gemensam utvecklingsplan för hållbar turisttrafik upprättas med turistaktörer.



5.2. Regionala toppåtgärder

Under arbetets gång har utvecklingsbehovet av vissa cykeltrafiksförbindelser identifierats som regionala prioritetsåtgärder. Dessa förbindelser framkommer även i svaren på invånarenkäten.

16 Landsväg 749 mellan Sundby–Skutnabba

Vägsträckan i Pedersöre ingår i cykelvägsförbindelsen Nykarleby–Jakobstad, som har utsetts till den viktigaste utvecklingsplatsen för cykeltrafiken i regionen. Den cirka 4,4 km långa huvudsträckan kommer att förverkligas som en separat gång- och cykelväg.

Den preliminära kostnadsberäkningen för åtgärden är cirka 1,15 milj. euro.

32 Landsväg 749 mellan Kampen–Sundby

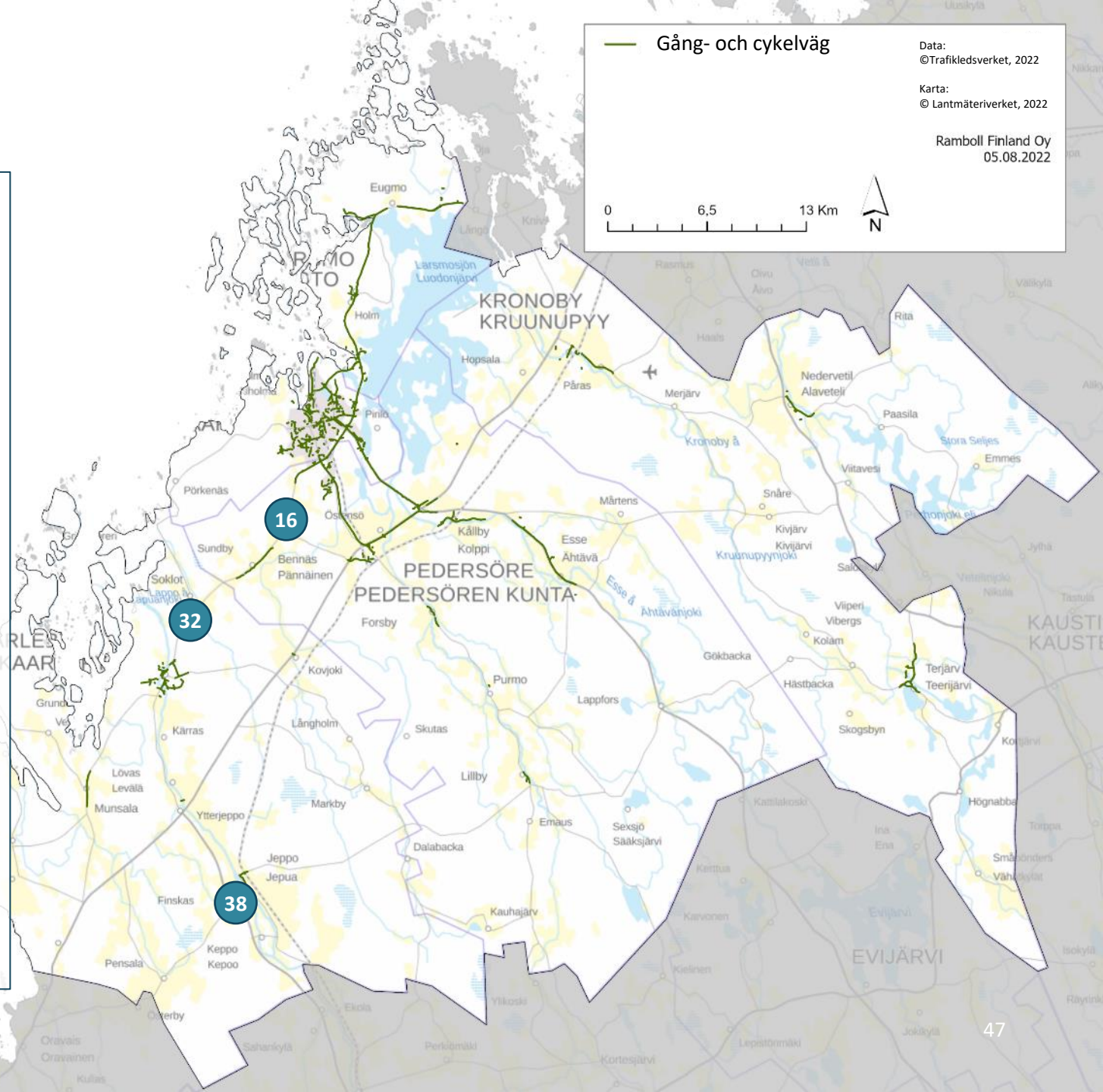
Huvudrutten som bildar cykelvägsförbindelsen Nykarleby–Jakobstad, byggs som en cirka 7 km lång separat gång- och cykelväg. En sträcka på cirka 1,1 kilometer ingår i den detaljplan som håller på att färdigställas, där landsvägen ska övergå till gata.

Den preliminära kostnadsberäkningen för åtgärden är cirka 1,8 milj. euro.

38 Landsväg 7320 (Pensalavägen) mellan Jungarvägen–Mirkas fabrik

Mirkas fabrik är en betydande arbetsgivare i regionen. Det finns även cykeltrafik till fabriken. Cirka 2 km av vägsträckan på huvudrutten används för gång- och cykeltrafik mellan matbutik och tätort. Den föreslagna åtgärden är att bredda gångvägarna. Planeringen av åtgärden kopplas ihop med arrangemangen för förbindelseområdet mellan landsväg 19 och Pensalavägen.

Den preliminära kostnadsberäkningen för åtgärden är cirka 0,5 milj. euro.



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

Cykelvägen EuroVelo 10 är en av de 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 ruten kustlinjen från Vaalimaa till Torneå. Det är den första 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 projekthelheter. Pyörämatkailukeskus är Finlands nationella EuroVelo-koordinator. NTM-centraler, kommuner och städer implementerar sträckan.

Ruttens utformning styrs enligt ECF:s European Certification Standard (ECS) anvisningar, vars syfte är att säkerställa enhetlig kvalitet, allmänt utseende och säkerhet på EuroVelo-rutterna i hela Europa. Användningen av EuroVelo-koden kräver inte nödvändigtvis full standardiserad implementering av ruten. Sträckan planeras i samarbete med kommuner och städer. När man skisserar ruttlinjer och anpassningsalternativ måste designprinciperna för EuroVelo-rutter beaktas, t.ex.:

- Ruten skyltas enligt vägtrafiklagens direktiv
- Det finns inte utsickare på ruten
- Vägen måste inte ha vinterunderhåll, men i dessa fall bör det finnas en alternativ väg med vinterunderhåll. Vägen behöver inte markeras i terrängen, utan kan presenteras på en karta.
- Sträckan kräver inga förbättringsåtgärder eller effektivare underhåll utan i princip kommer sträckan att gå längs de vägar som är lämpliga för den. Sträckan bör vara minst 1,3 meter bred hela vägen, inklusive vid bilhinder.
- Som utgångspunkt ska det vara möjligt att färdas på sträckan med släp kopplat till cykeln.



5.3. Kronoby – Cykelrutter

Utbyggnadsbehoven av vägar i de centrala områdena i Kruunupy har markerats på kartorna, varav de tre objekt som beskrivs närmare nedan har valts ut som de mest centrala och för att genomföras först. Andra åtgärder på kartan beskrivs i [bilaga A](#).

1 Södra Terjärvvägen mellan Lyttbackavägen–Kaitåsvägen

En vägsträcka på cirka två kilometer lång, på regional rutt, för vilken en separat eller upphöjd gång- och cykelväg föreslås som åtgärd. Åtgärden föreslås att genomföras i prioritetskategori 1. Den preliminära kostnadsberäkningen är ca 500 000 € och trafikens uppskattade CO₂-utsläppseffekt –2 ton/år.

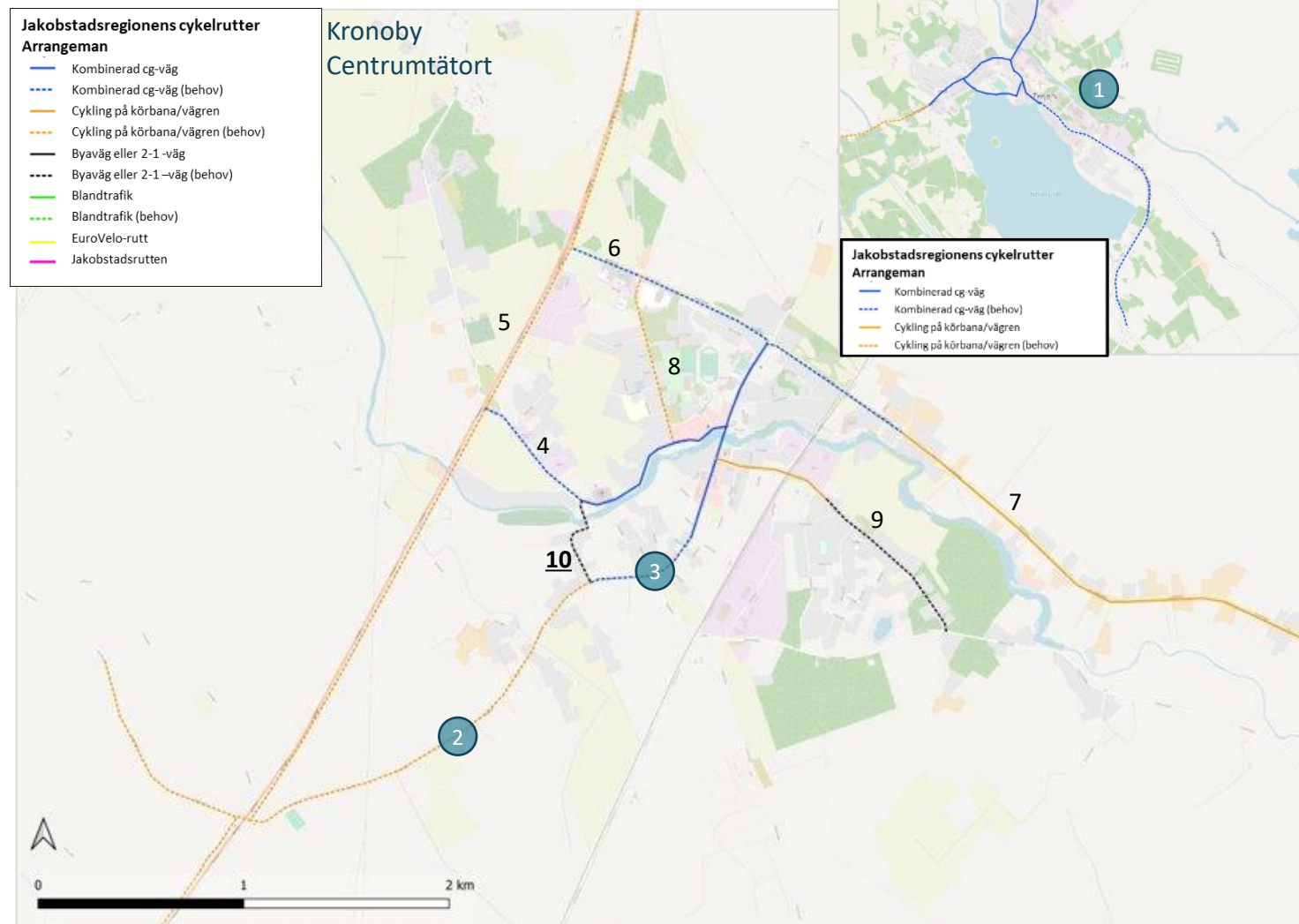
2 Kronobyvägen mellan Söderpårasvägen–Riksväg 8

Cirka 2,5 km av cykelnätets huvudrutter, för vilken anläggande av en separat gång- och cykelväg föreslås som åtgärd. Åtgärden har föreslagits genomföras i prioritetskategori 2. Den preliminära kostnadsberäkningen för åtgärden är ca 650 000 € och CO₂-utsläppseffekt –5 ton/år.

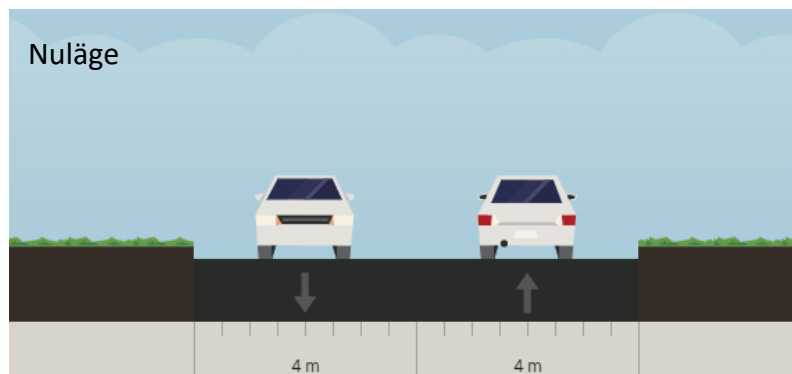
3 Kronobyvägen mellan Perjönsvägen–Söderpårasvägen

Ca 570 m lång förbindelse mellan befintlig cykelbana och ovanstående åtgärd. En upphöjd (eller separat) gång- och cykelväg föreslås som åtgärd. Den preliminära kostnadsberäkningen för ingreppet är ca 150 000 € och CO₂-utsläppseffekt –1 ton/år.

En närmare bedömning och visualisering av förändringsbehov har gjorts för objekt nr 10 (Kurkipuronraitti).



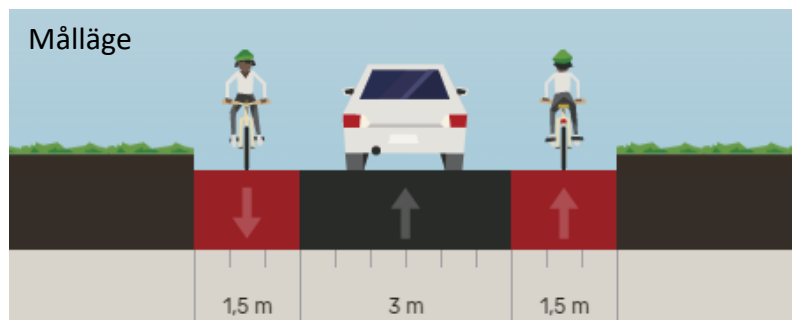
5.3. Kronoby – Storåvägen (8)



En visualiserad vy av korsningen mellan Kyrkvägen och Storåvägen, där förutsättningarna för gång- och cykeltrafiken kan förbättras med ett avslappnat blandat trafikupplägg. En separat trottoar behövs inte nödvändigtvis.



5.3. Kronoby – Tranubäcktåget (10)



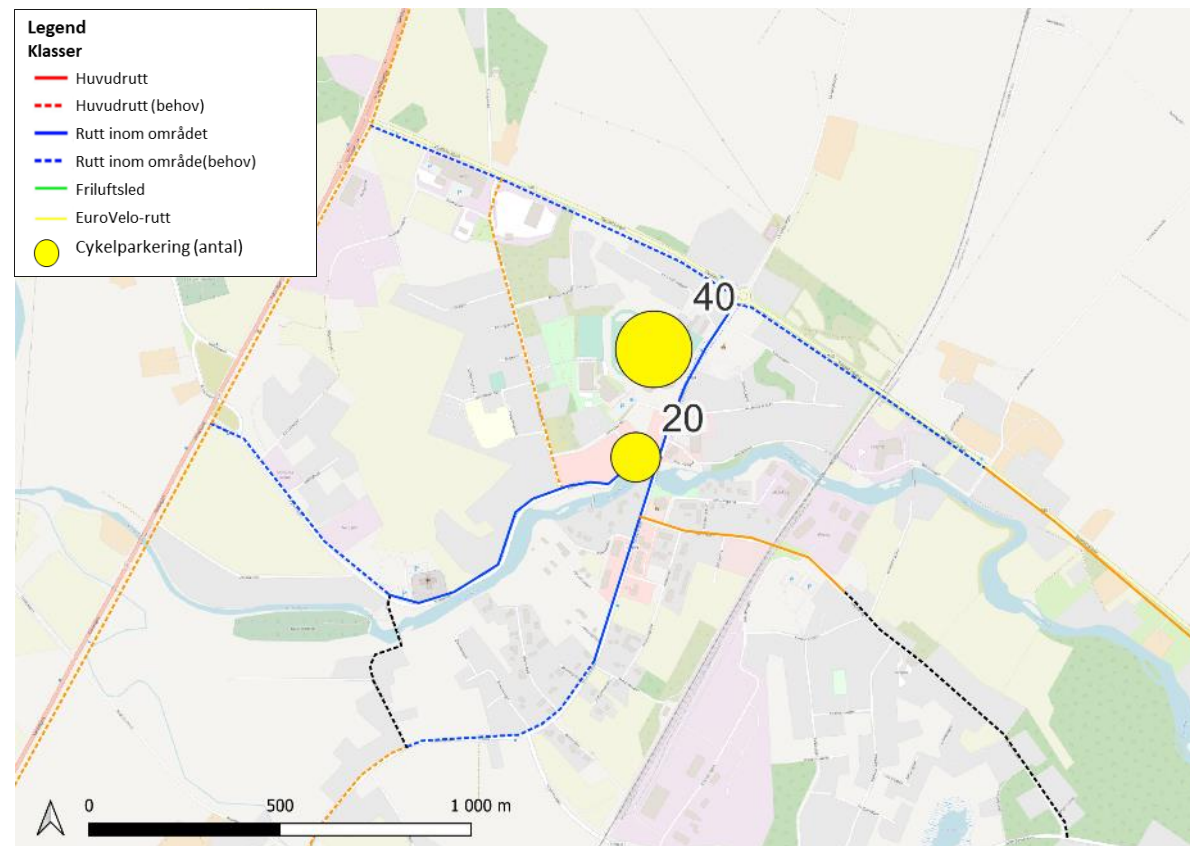
En visualiserad vy av korsningen av Tranubäcktåget och Kyrkvägen där förutsättningarna för gång- och cykeltrafiken kan förbättras, t.ex. med en så kallad byvägslösningen.

5.3. Kronoby – Cykelparkering

I centrala Kronoby föreslås en förbättring av cykelparkeringen på fyra platser, där totalt 60 cykelparkeringar skulle genomföras (uppskattad kostnad cirka 20 000 euro).

Ställen:

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



5.3. Kronoby – Trafiksäkerhet 1/2

Farliga ställen för viktiga gångområden och cykelvägar, som identifierats genom hastighetsanalys är markerade på kartan. Nedan beskrivs observationerna av platserna och de föreslagna lösningarna för att förbättra säkerheten för fotgängare och cyklister.

A. Flygfältsvägen, mellan Kronobyvägen – Spikasvägen

Vägsträckan har utsetts till cykelhuvudrutt. På grund av järnvägen är vägen byggd på en vall och kantad av vägreling. På grund av de smala trottoarkanterna och relingen tar fotgängare och cyklister plats på körbanan, och å andra sidan äventyrar det fotgängares och cyklisters säkerhet i omkörningssituationer.

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

B. Kronobyvägen, mellan Säbråvägen – Harabackavägen

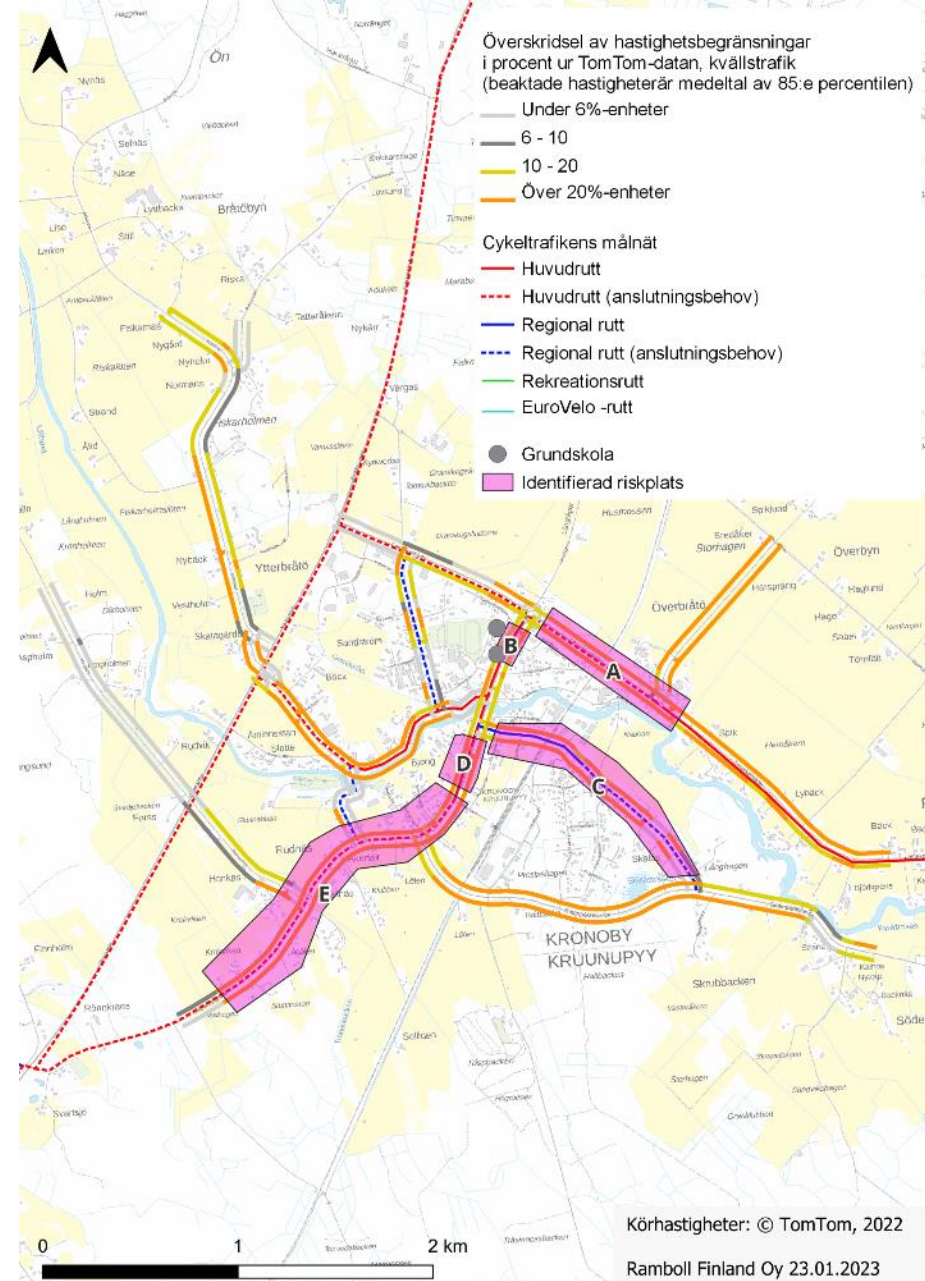
Gatan går genom den centrala gåzonen och passerar både utbildningsinstitutioner och centrala tjänster. Fotgängare och cyklister har hänvisats till de anslutna cykelbanorna och trottoarerna på båda sidor om gatan. Flera övergångsställen med en smal mittrefug har genomförts för att korsa gatan. Säkerheten vid övergångsställen för fotgängare och cyklar försvagas av alltför höga fordonshastigheter.

Lösningsförslag : Breddning av mittrefugar och implementering av strukturella hastighetshinder i samband med centrala övergångsställen (t.ex. höjning av övergångsställen).

C. Torgarevägen, mellan Kronobyvägen –Söderpårsvägen

Det identifierade området ligger i gångzoner och fungerar som en regional cykelväg. Fotgängare och cyklister har hänvisats till den kombinerade cykelbanan och trottoaren längs Torgarevägens norra kant fram till folkhögskolan. På östra sidan av skolan går gång- och cykeltrafik på körbanan.

Lösningsförslag : Observationen stöder åtgärd nr. 9 byvägslösning



5.3. Kronoby – Trafiksäkerhet 2/2

D. Kronobyvägen, mellan Torgarevägen – Perjönsvägen

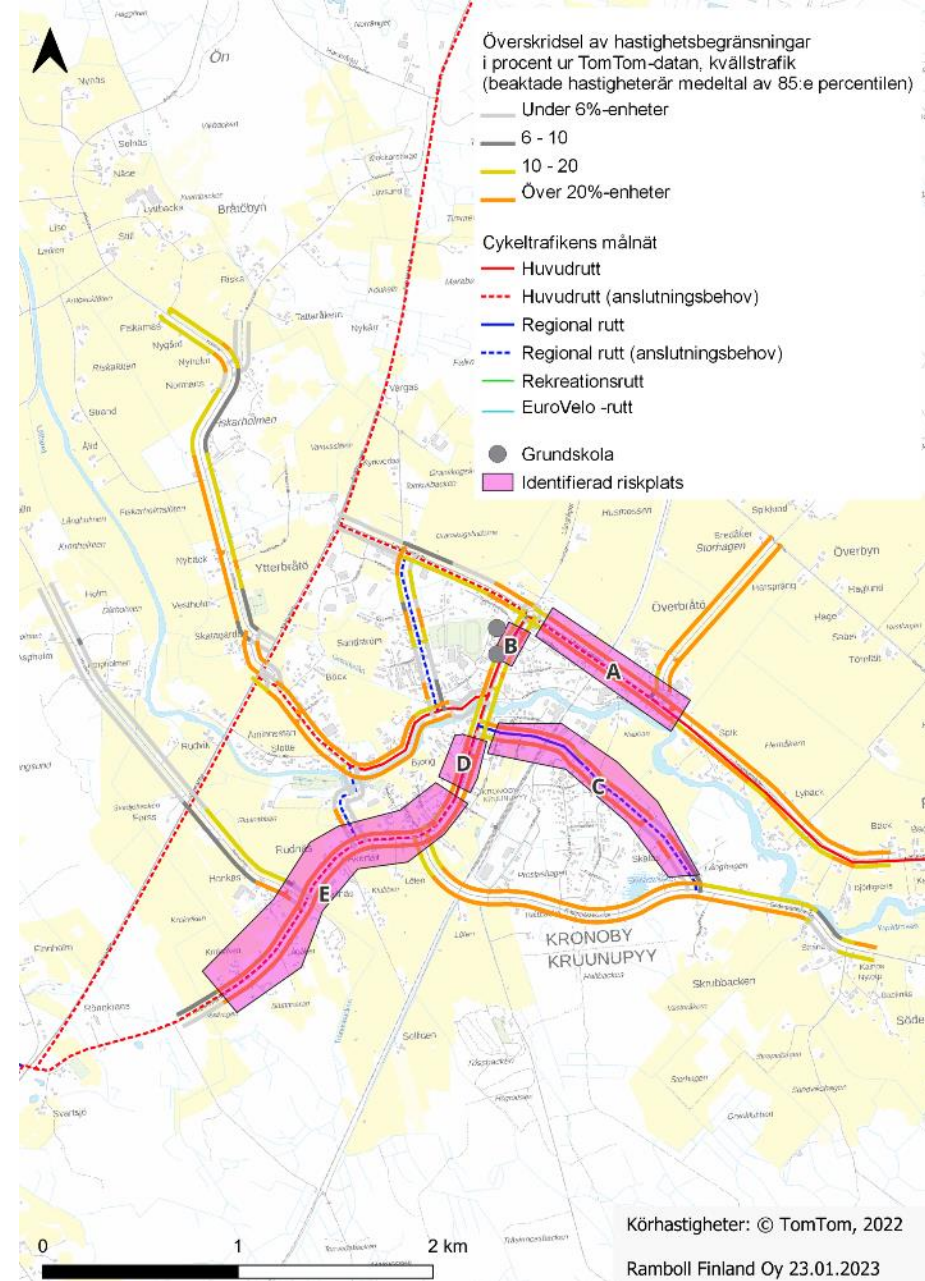
Det identifierade området ligger i gångzoner och tillhör den tidigare definierade cykelhuvudrutten. I nuläget har gång- och cykeltrafiken hänvisats till en kombinerad cykelbana och trottoar. Övergångsställen har gjorts med smala mittrefugar. Säkerheten vid övergångsställen för fotgängare och cyklar försvagas av alltför höga fordonshastigheter.

Lösningförslag: Bredda övergångsställen och genomför sidoförskjutning på körbanorna.

E. Kronobyvägen, mellan Perjönsvägen – Vasavägen

Vägsträckan har utsetts till cykelhuvudrutt. För höga hastigheter på väglänken försvagar säkerheten för fotgängare och cyklister när fotgängare och cyklister tar plats på körbanan.

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

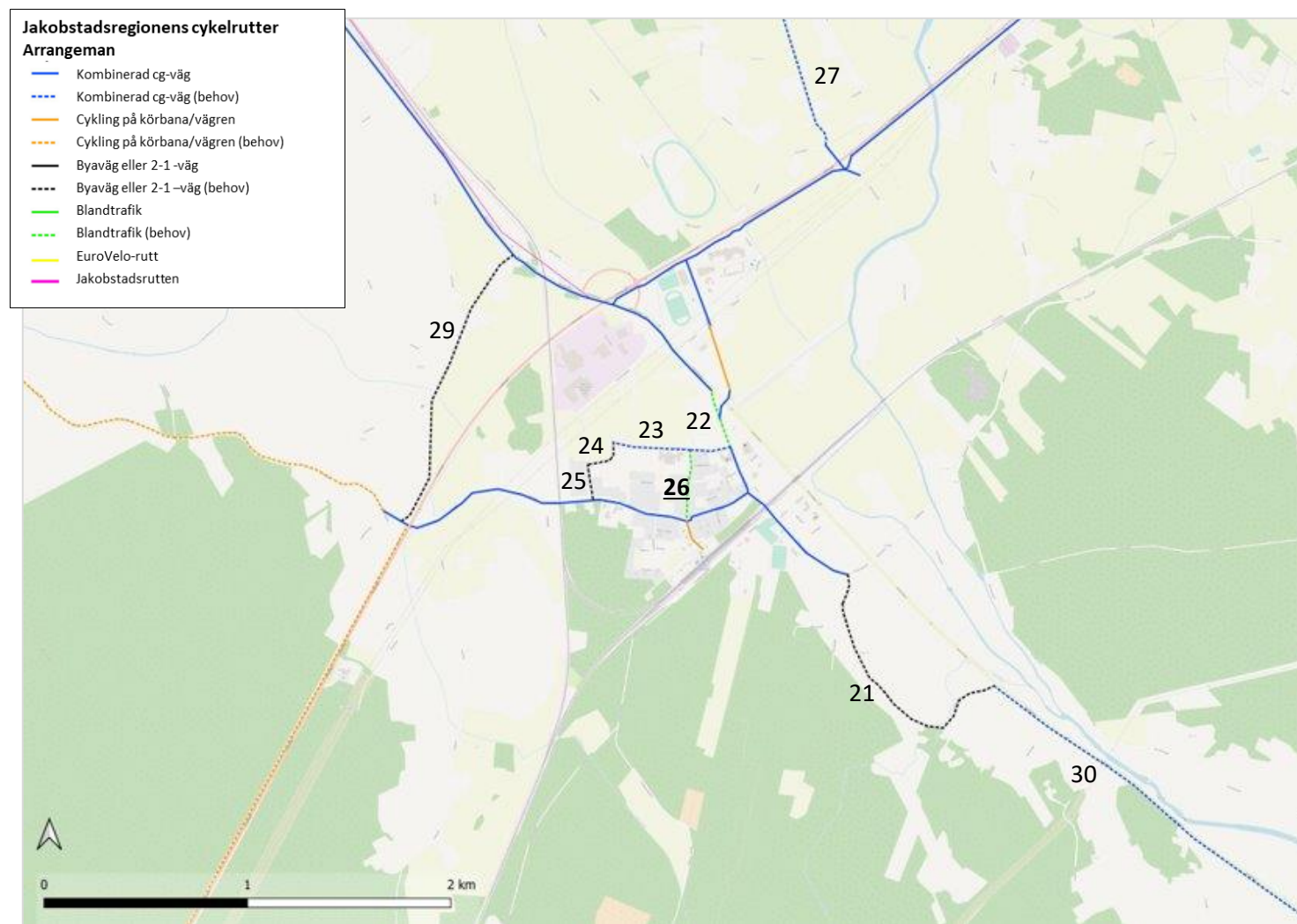


5.3. Pedersöre – Cykelrutter

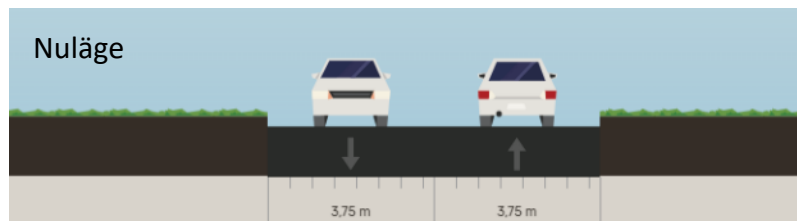
Kartan visar behovet av infrastrukturutveckling vid Pedersöres centralstation. Åtgärderna beskrivs i [bilaga A](#).

Från Pedersöres synvinkel är den viktigaste förbindelsen som ska utvecklas landsväg 749 mellan Sundby och Skutnabba ([åtgärd nr 16](#)), som också har utpekats som toppdestination för cykeltrafik i regionen.

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



5.3. Pedersöre – Kvarnbacksvägen (26)



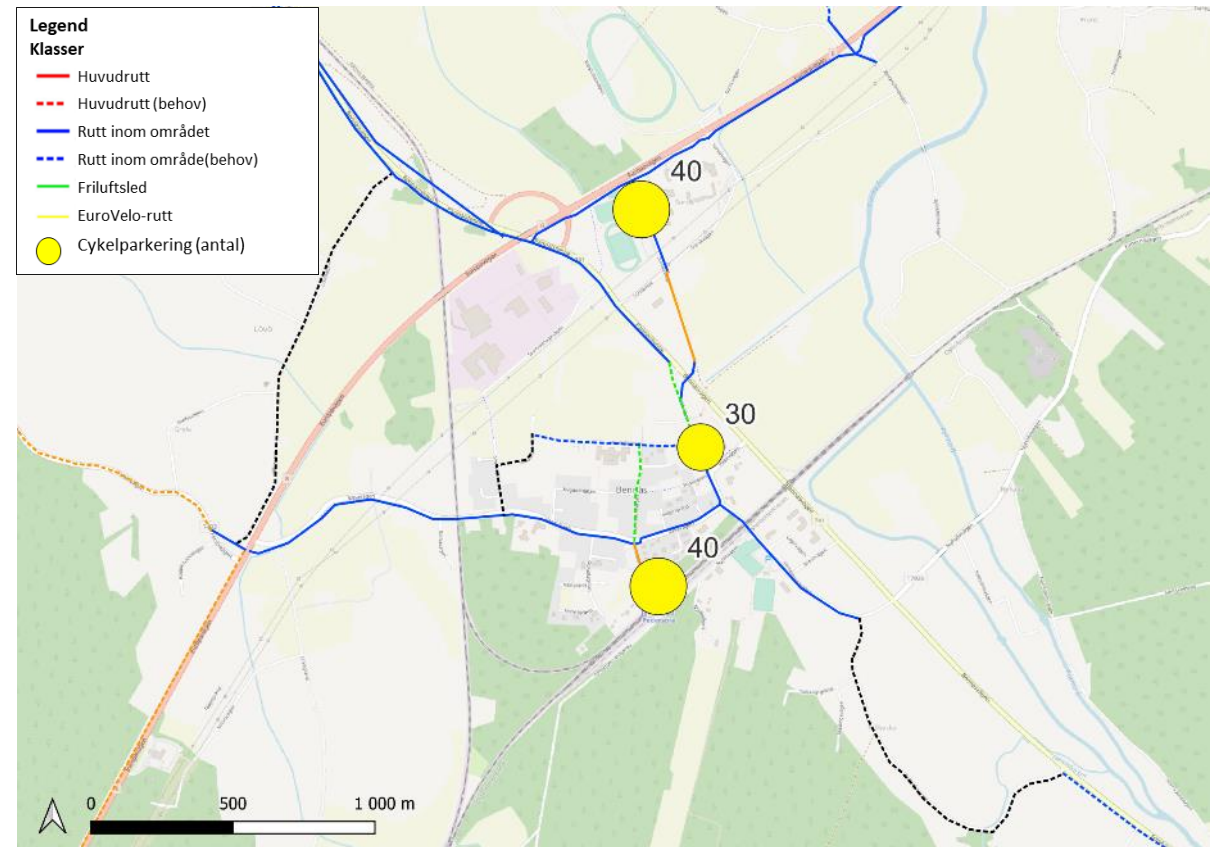
En visualiserad bild av förbindelsen mellan Vasavägen och Kvarnbacksvägen, där förutsättningarna för gång- och cykeltrafiken kan förbättras med ett avslappnat blandat trafikupplägg. Separata stigar för gång- och cykeltrafik behövs inte nödvändigtvis.

5.3. Pedersöre – Cykelparkering

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

Ställen:

- Bennäs järnvägsstation (40 platser)
- Bennäs skola och sportplaner (40 platser)
- Bennäs bibliotek (30 platser)



5.3. Pedersöre – Trafiksäkerhet 1/2

Farliga ställen för viktiga gångområden och cykelvägar, som identifierats genom hastighetsanalys är markerade på kartan. Nedan beskrivs observationerna av platserna och de föreslagna lösningarna för att förbättra säkerheten för fotgängare och cyklister.

F. Bennäsvägen, mellan Riksväg 8 – Mjölvägen

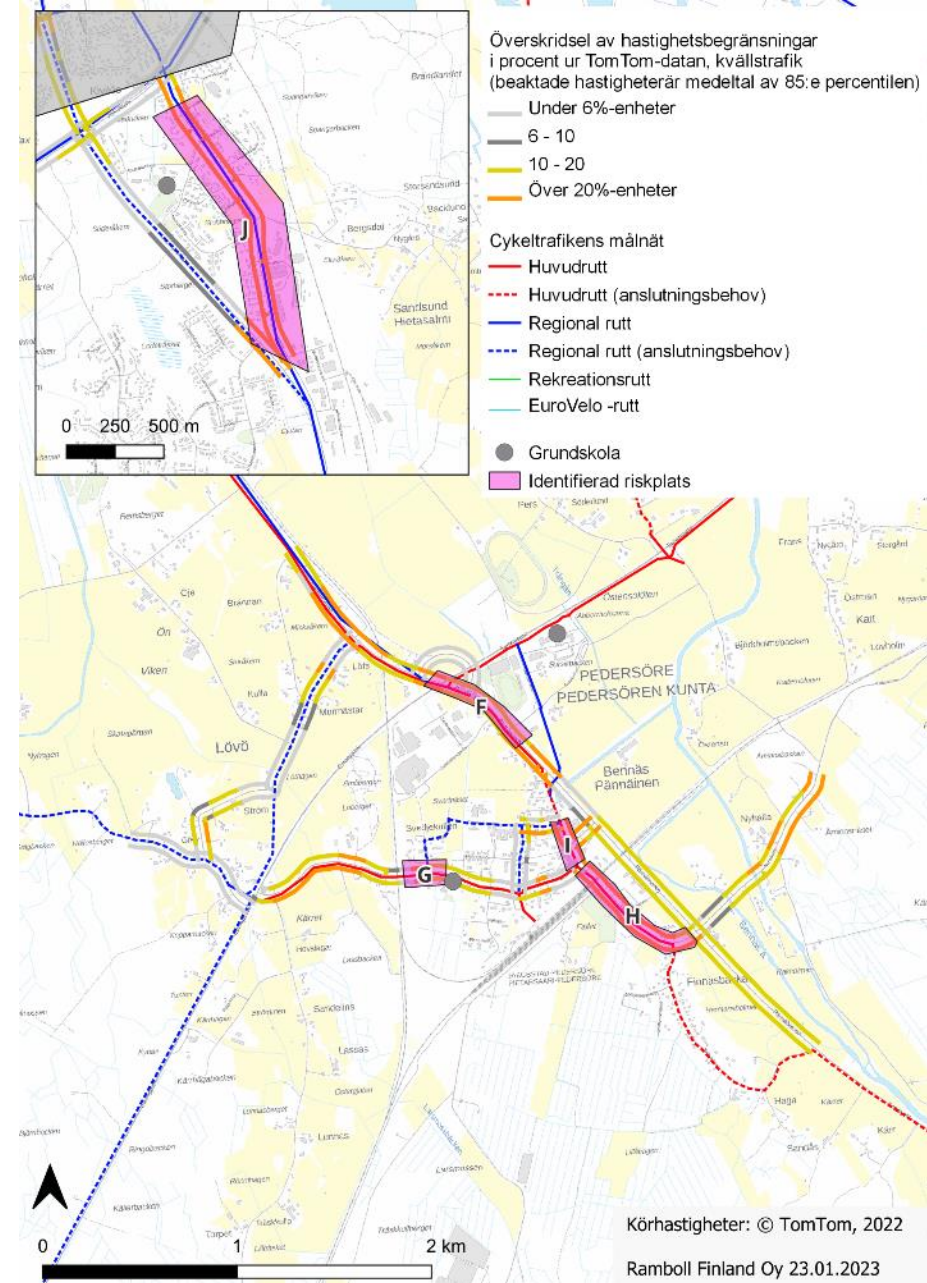
Det identifierade området ligger i gångzonen och tillhör den tidigare definierade cykelhuvudruten. Dessutom finns en grundskola och en gymnasieskola i närheten av farleden. I södra kanten av Bennäsvägen finns en kombinerad cykelväg och trottoar. Utmed Riksväg 8 går en kombinerad cykelväg och trottoar som är markerad som cykelhuvudrutt och fungerar som gång- och cykelvägsförbindelse i riktning mot skolorna. Riksväg 8-bron med renar är en visuell barriär i riktning mot skolcentret. Bennäsvägen har inga andra övergångsställen i riktning mot skolcentret före gångtunneln till förlängningen av Mjölvägen.

Lösningsförslag: Förbättra säkerheten vid övergångsställen och korsningar.

G. Korsning mellan Vasavägen och Svedjekullavägen

Körhastigheten hinner bli hög längs med Vasavägen från Riksväg 8 före korsningen med Svedjekullavägen och övergångsstället. Övergångsstället är en del av skolvägen, mellan skolan och bostadsområdet. Mellan Svedjekullavägen och Nygårdsgatan finns en mittrefug.

Lösningsförslag: Att betona övergångsstället (t.ex. En med observationsstolpe/reflektorarm på en trafikskyltstolpe) och implementera hastighetshinder (t.ex. höjning av körbanan, mittrefug eller bullerräffla).



5.3. Pedersöre – Trafiksäkerhet 2/2

H. Finnäsbackavägen

En separat kombinerad cykelbana och trottoar går längs med Finnäsbackavägen. Det finns bebyggelse runt vägen och därför korsar fotgängare och cyklister vägen ofta. För höga hastigheter i fordonstrafiken försämrar säkerheten vid övergångsställen för fotgängare och cyklister.

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

I. Vasavägen, mellan Finnäsbackavägen – Bennäsvägen och Mjölvägen

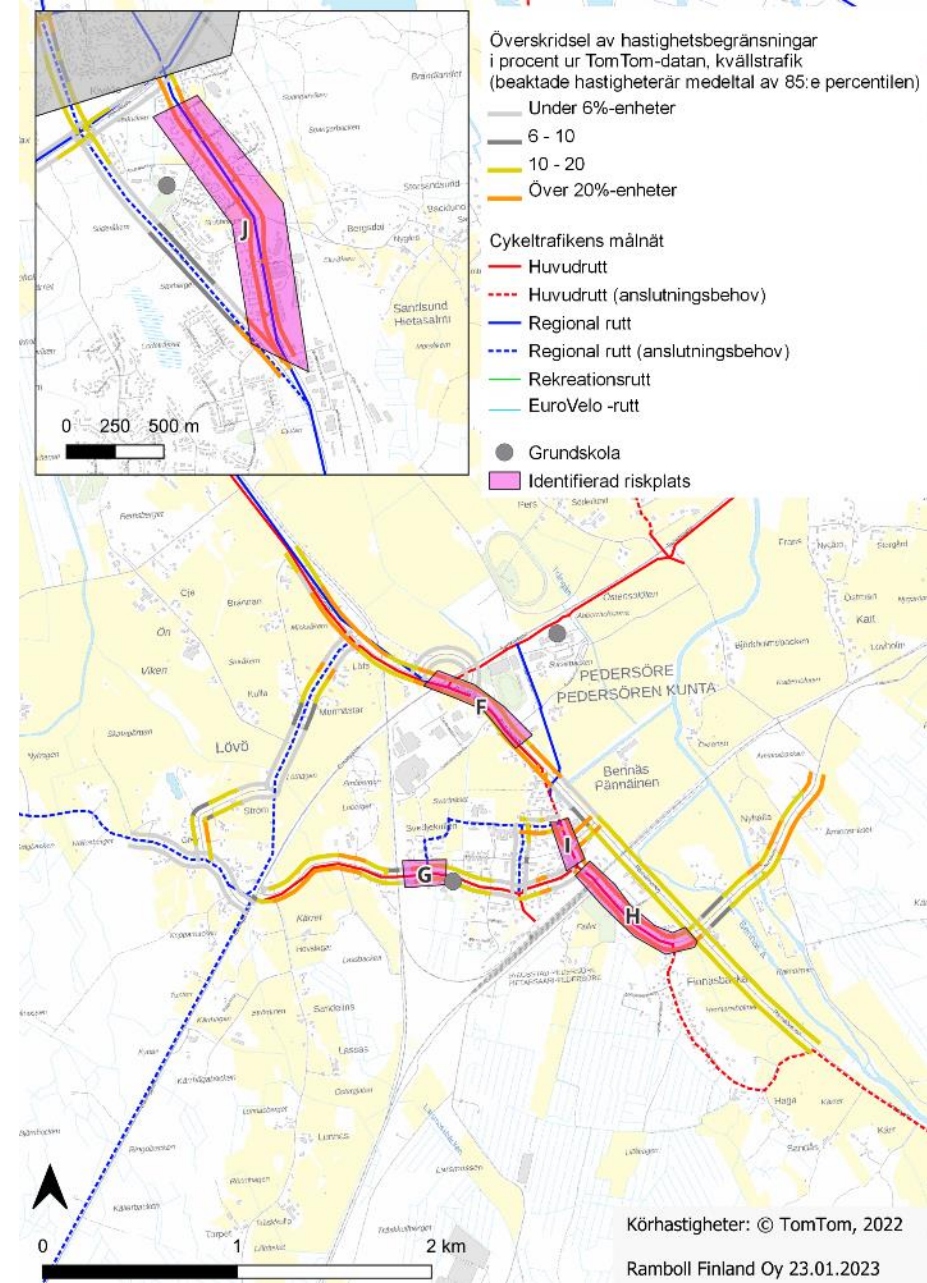
Mjölvägen och Vasavägen är på vissa ställen breda, och korsningsavstånden är därför långa. På mjölvägen skiljs fotgängare och cykeltrafik från vägbanan endast av vägmålningar, vilket är emot vägtrafiklagen. Den kombinerade cykelbanan och trottoaren, åtskilda av målningar, används i nuläge också för fordonsparkering.

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

J. Bennäsvägen, mellan Bulderbackavägen – Viklundssvängen

Bennäsvägen är en lokal samlargata som går genom bostadsområdet. På gatans östra sida finns en upphöjd kombinerad cykelbana och trottoar. Det finns några övergångsställen tvärs över gatan. Det finns en grundskola i området.

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



5.3 Nykarleby – Cykelrutter

Kartan visar behovet av infrastrukturutveckling vid Nykarlebycentrum. Åtgärderna beskrivs i [bilaga A](#).

33 Juthasvägen mellan Brogatan–Munsalavägen

En huvudruttförbindelse, som är cirka 400 meter lång, föreslås byggas som byväg, där renen är normalt bredare på båda sidor om den avsmalnande körbanan. Den preliminära kostnadsberäkningen är ca 15 000 € och trafikens uppskattade CO₂-utsläppseffekt –3 ton/år.

34 Topeliusplanen på fyrfilade andelen

Med en gatuförbindelse på cirka 800 meter förbättras huvudleden för cykeltrafiken genom att körbanan smalnar av och att en separat cykeltrafikförbindelse anordnas på båda sidor om parken. Kostnadsuppskattningen är öppen och beror på önskad kvalitetsnivå. CO₂-utsläppseffekt –1 ton/år.

35 Lybecksgatan mellan Kyrkogatan–Topeliusplanen

En regional sträckningsnivå gatuförbindelse på mindre än 100 meter, för vilken måttlig blandad trafik föreslås. I samband med förfarandet kommer Topeliuspuistikos anslutningsarrangemang att beaktas. Den preliminära kostnadsberäkningen för ingreppet är ca 15 000 €. CO₂-utsläppseffekt –1 ton/år.

36 Hagagatan mellan Forsbyvägen–Jeansborgisvägen

En 900 meter lång sträcka av regional rutt, för vilken antingen trafikdämpning eller byväg föreslås. Den preliminära kostnadsberäkningen för ingreppet är ca 20 000 €. CO₂-utsläppseffekt –2 ton/år.

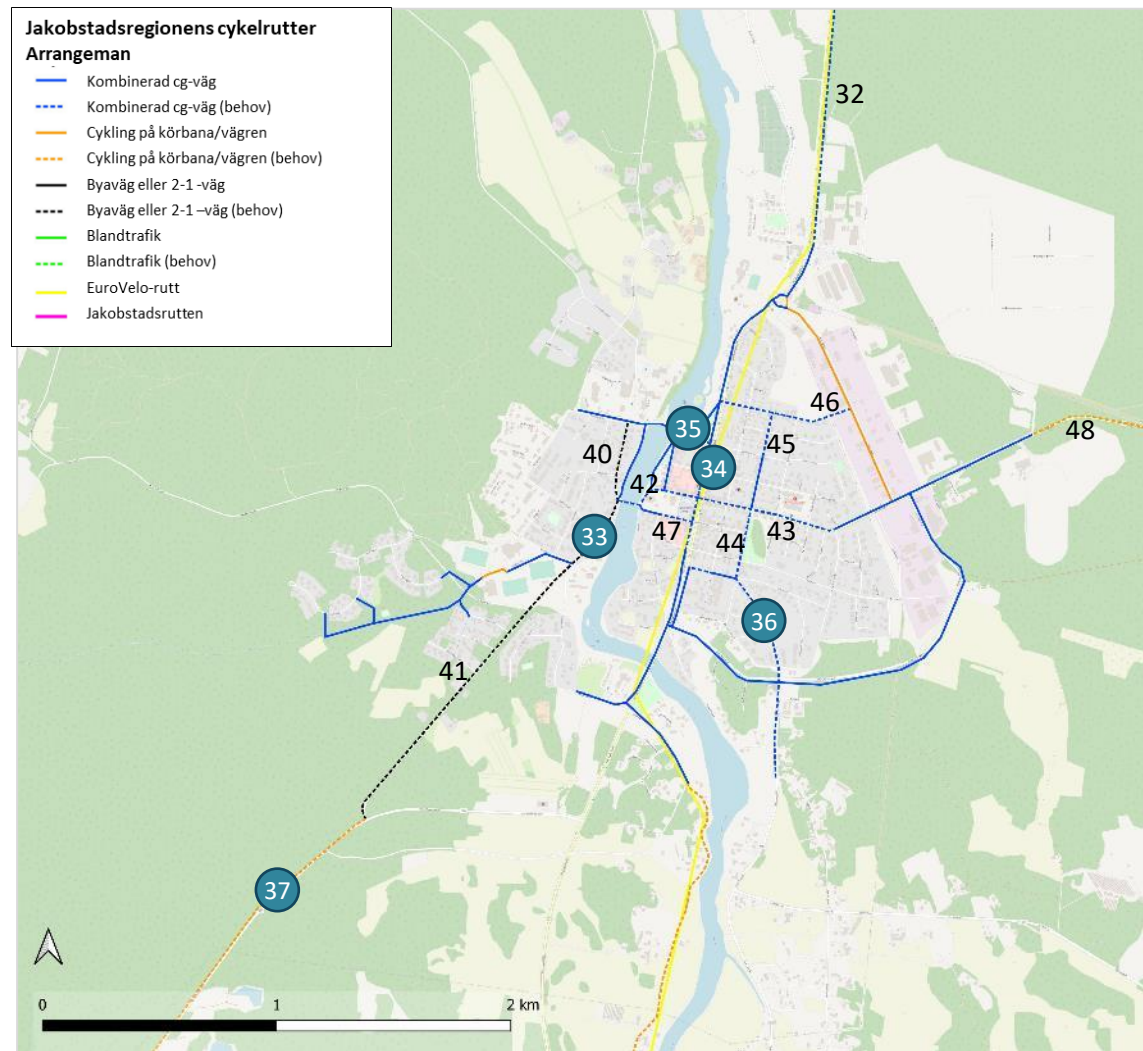
37 Norra Munsalavägen mellan Munsalavägen–Myrbackavägen

En separat gång- och cykelväg föreslås för den cirka 5,5 kilometer långa huvudruttsträckan. Den preliminära kostnadsberäkningen för ingreppet är ca 1,5 M€. CO₂-utsläppseffekt –1 ton/år.

Jakobstadsregionens cykelrutter

Arrangeman

- Kombinerad cg-väg
- Kombinerad cg-väg (behov)
- Cykling på körbana/vägren
- Cykling på körbana/vägren (behov)
- Byaväg eller 2-1 -väg
- Byaväg eller 2-1 -väg (behov)
- Blandtrafik
- Blandtrafik (behov)
- EuroVelo-rutt
- Jakobstadsruten



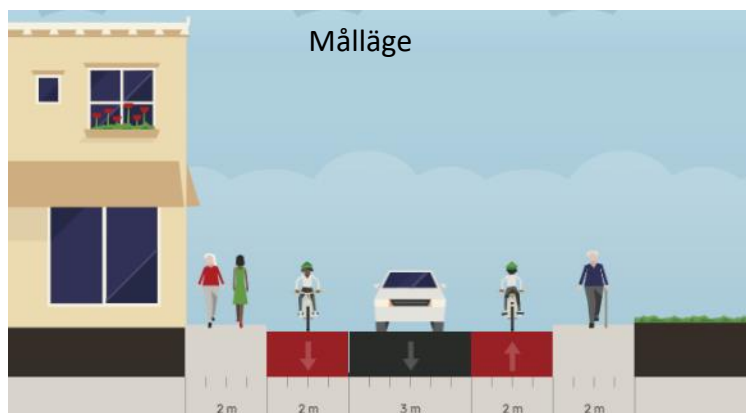
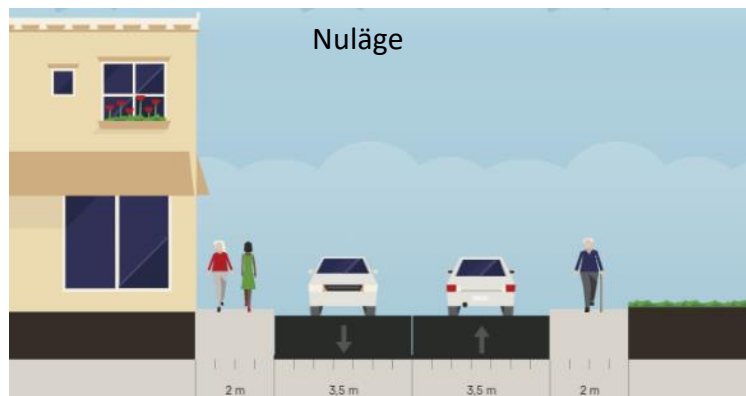
5.3. Nykarleby – Topeliusplanaden (34)



Visualisering av arrangemangen vid Kyrkoparken, där fotgängarens och cykeltrafikens förutsättningar kan förbättras kostnadseffektivt, genom att omstrukturera gaturummet.



5.3. Nykarleby – Seminariegatan (40)



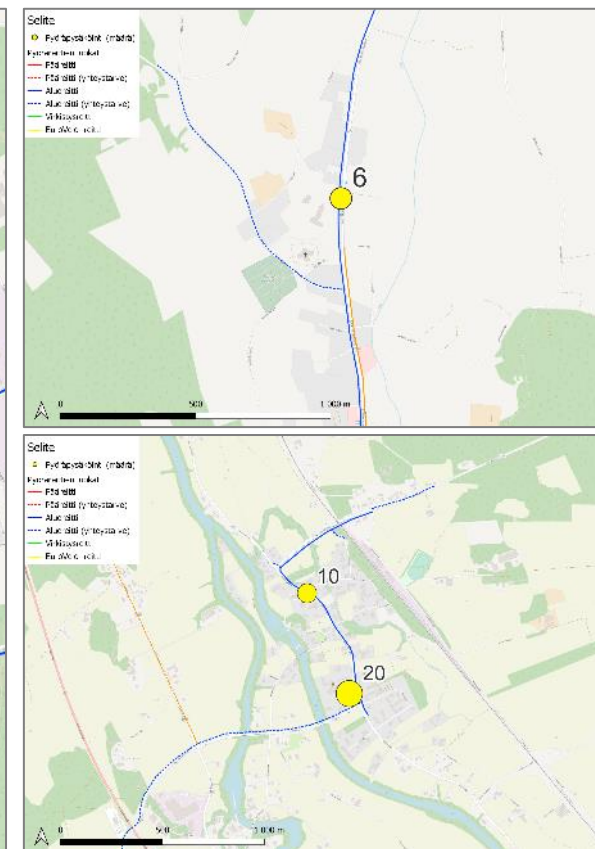
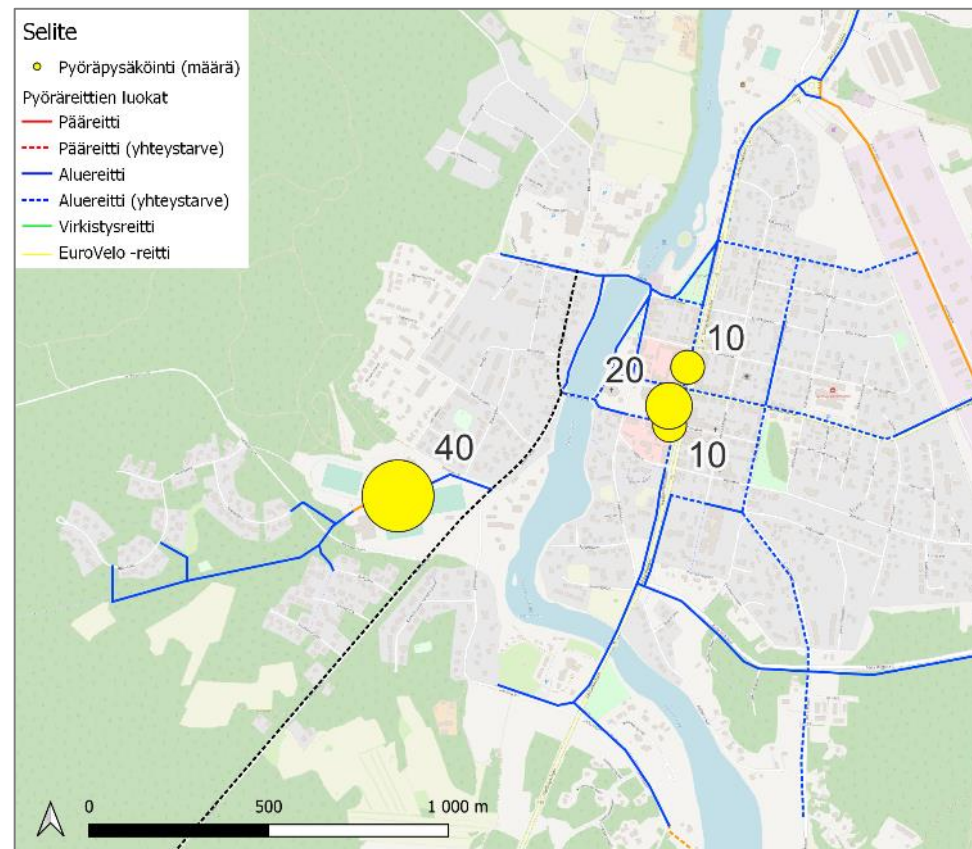
Visualisering av Seminariegatans arrangemang, där både fotgängarens och cykeltrafikens förutsättningar kan förbättras kostnadseffektivt, genom att omstrukturera gaturummet till en byväg eller en 2–1-gatulösning.

5.3. Nykarleby – Cykelparkering

Cykelparkeringen i Nykarlebycentrum föreslås förbättras i fyra områden, där totalt 80 cykelparkeringar skulle genomföras (uppskattad kostnad cirka 29 000 €).

Ställen:

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



5.3. Nykarleby – Trafiksäkerhet 1/2

Farliga ställen för viktiga gångområden och cykelvägar, som identifierats genom hastighetsanalys är markerade på kartan. Nedan beskrivs observationerna av platserna och de föreslagna lösningarna för att förbättra säkerheten för fotgängare och cyklister.

K. Jakobstadsvägen, mellan Kvarnvägen – Grev Tott gatan

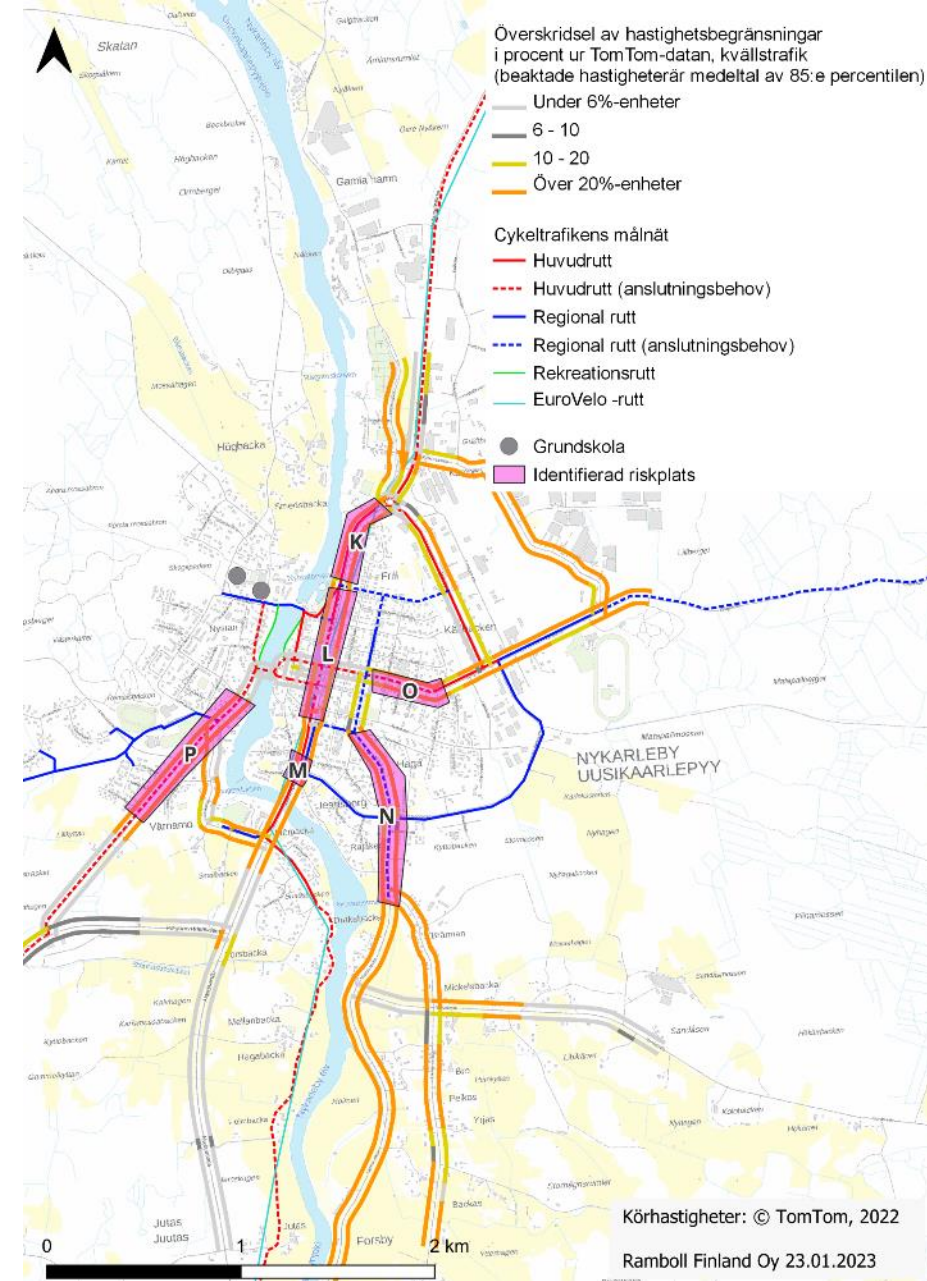
Det utpekade området ligger i gångzonen och tillhör den tidigare definierade cykelhuvudrutten. Den kombinerade cykelbanan och trottoaren separeras från körbanan till gatans västra kant. Det finns flera tomtanslutningar till gatan. Det finns 2 övergångsställen på gatan, varav en är genomförd på en smal mittrefug.

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

L. Topeliusplanaden

Den identifierade gatan ligger i gågatan och tillhör den tidigare definierade huvudcykelleden. Topeliusgatan har trottoarer på båda sidor om gatan. Cykling sker på körbanan. Gatan är geometriskt rak. Vägbeskrivningarna för gatan är separerade i sina egna körfält. Vägbanorna är breda (3 filer), varför övergångsställena är för långa (mer än 7 m).

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



5.3. Nykarleby – Trafiksäkerhet 2/2

M. Korsning mellan Ytterjeppovägen – Södra Ringvägen

Den identifierade åtgärden är beläget i fotgångarزونen. Den huvudsakliga cykelvägen går i riktning mot Ytterjeppovägen. En regional cykelled går parallellt med södra ringleden. Efter överfarten sjunker hastighetsgränsen i riktning mot Topeliusplanen från 50 km/h till 40 km/h. I korsningen korsar gång- och cykeltrafiken i nivå med Ytterjeppovägen.

Lösningförslag: Förbättra övergångsställets och korsningssäkerheten genom att minska körhastigheten, t.ex. markera övergångsstället (t.ex. förhandsvarning för övergångsställe -trafikmärke (A15)) eller implementera farthinder (t.ex. bullerräfflor).

N. Hagagatan, mellan Kolonivägen – Forsby byväg

Den identifierade sträckan ligger i gångزونen och regional cykelled. På Hagagatan rör sig fotgängare och cyklister på körbanan.

Lösningförslag: Observationen stöder åtgärd nr 36.

O. Bankgatan, mellan Mathesiusgatan – Karl Grönforsvägen

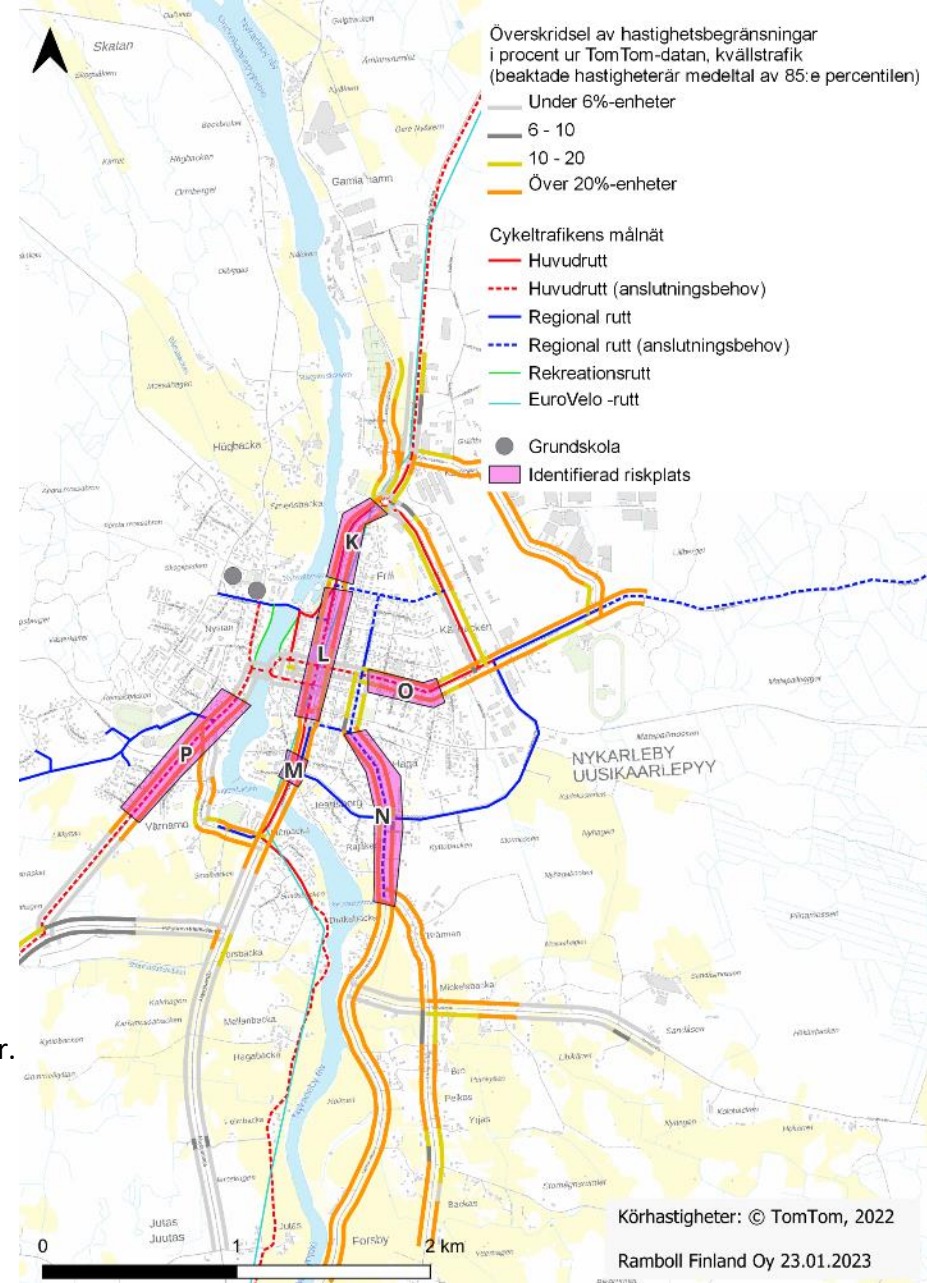
Den identifierade rutten är belägen i gångزونen och är cykelhuvudled. Trottoarer åtskilda av trottoarkanter har genomförts för fotgängare. Gaturummet är brett.

Lösningförslag: Observationen stöder åtgärd nr 43.

P. Juthasvägen/Munsalavägen, mellan Badhusstigen – Stenbackagatan

Den identifierade rutten är belägen i gångزونen och är cykelhuvudled. I kanten av körbanan finns breda trottoarer. Det finns ingen anvisad gång- och cykelväg.

Lösningförslag: Observationen stöder åtgärd nr 41.



5.3. Larsmo – Cykelrutter

Kartan visar behovet av infrastrukturutveckling vid Larsmos centrala områden. Åtgärderna beskrivs i [bilaga A](#).

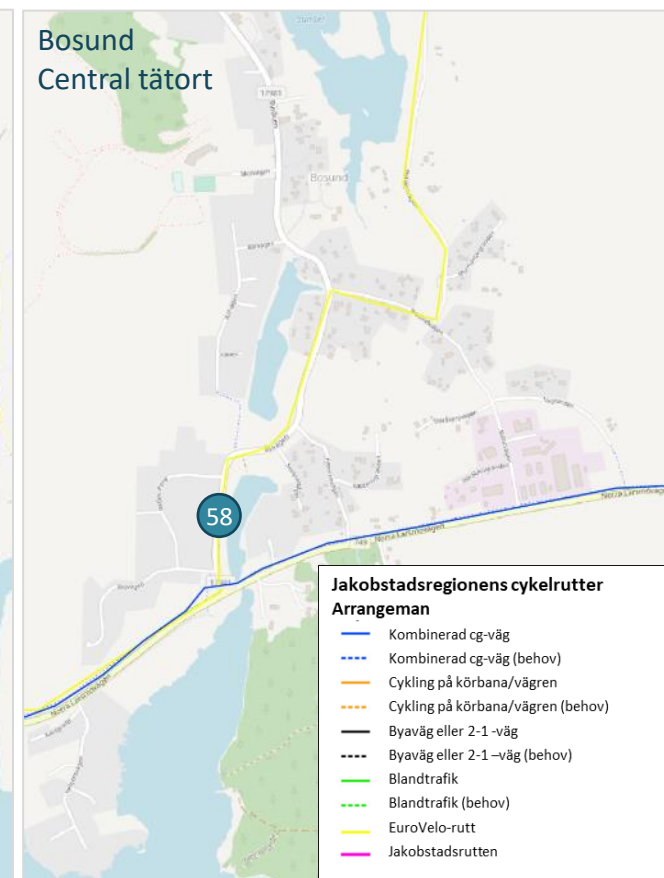
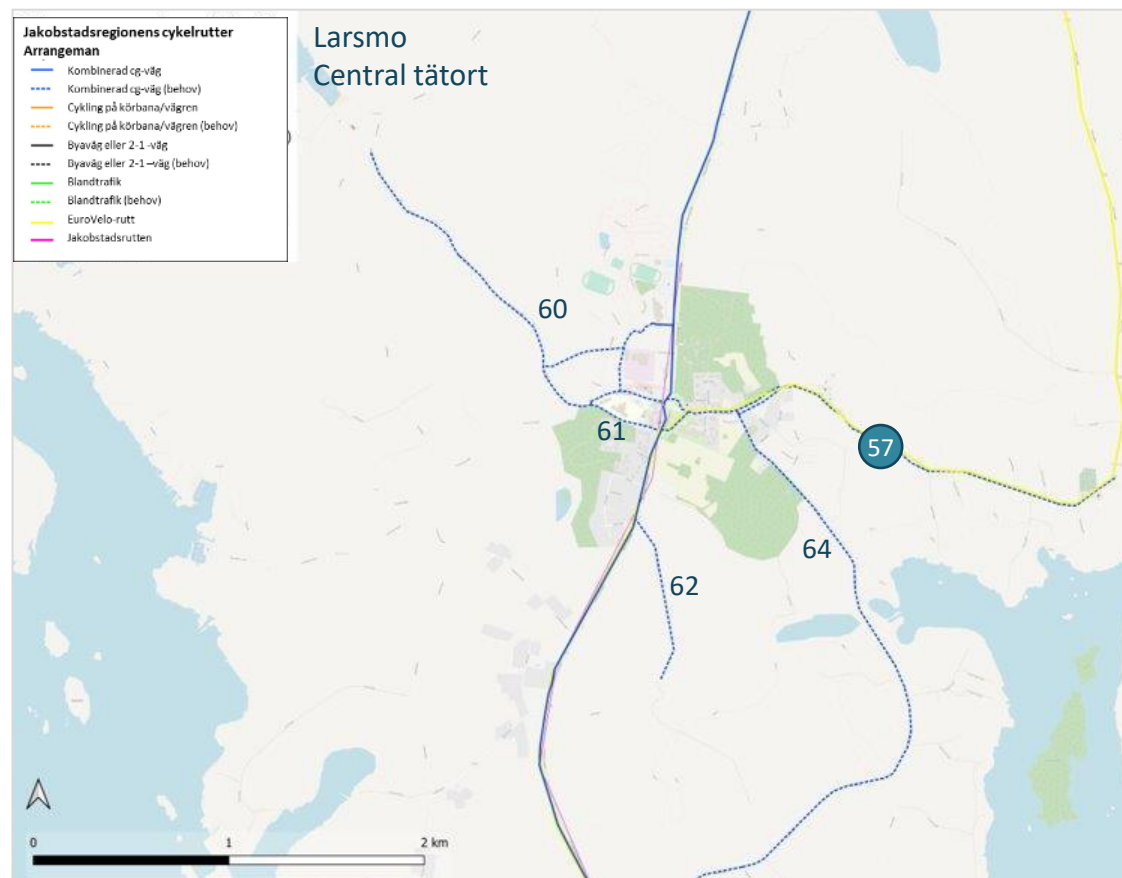
57 Fagnäsvägen mellan Hannulavägen– Söderholmsvägen

En upphöjd kombinerad gång- och cykelväg byggs på den ca 2,5 km regionala vägsträckan alternativt breddas småvägarna. Den preliminära kostnadsberäkningen är cirka 650 000 €.

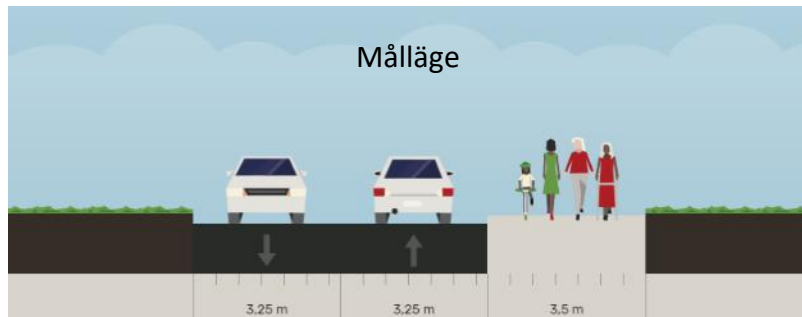
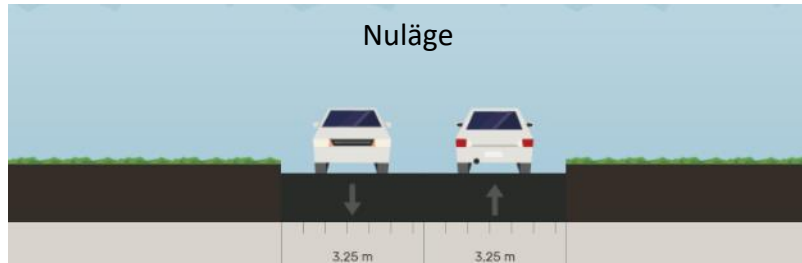
Trafikens uppskattade CO₂-utsläppseffekt –10 ton/år. En närmare bedömning och visualisering av förändringsbehov har gjorts för åtgärden.

58 Byvägen, från landsväg 749 till existerande gång- och cykelväg

I Bosundsområdet anläggs en ny förhöjd kombinerad gång- och cykelväg på ett gatuparti på cirka 350 meter, som blir en regional rutt. Den preliminära kostnadsberäkningen är cirka 91 000 €. Trafikens uppskattade CO₂-utsläppseffekt –1 ton/år.



5.3. Larsmo – Fagernäsvägen (57)



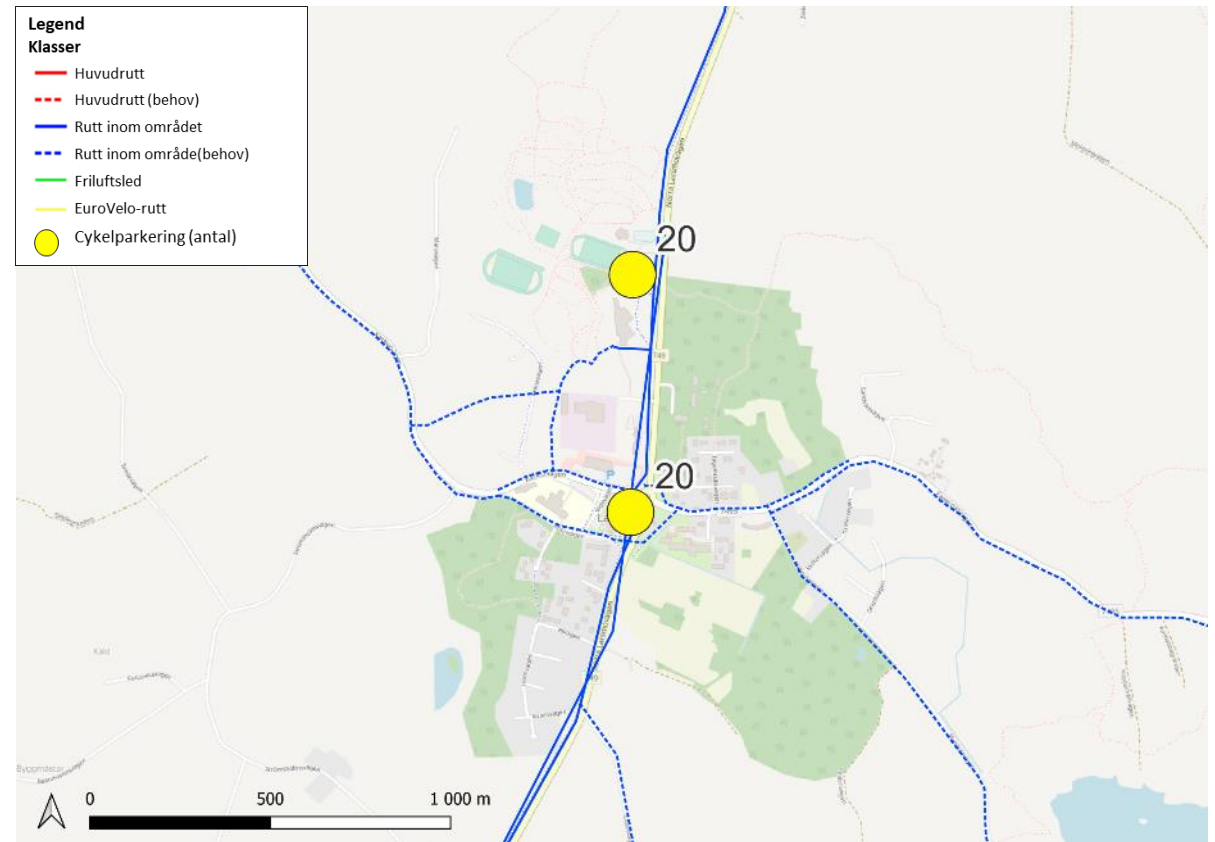
En visualiserad bild av Fagernäsvägens arrangemang, där förutsättningarna för gång- och cykeltrafiken förbättras genom att en separat kombinerad cykelbana och trottoar byggs. I västra änden av gatan kommer även byvägen tänkas passa.

5.3. Larsmo – Cykelparkering

Cykelparkeringen i Larsmo centrum föreslås förbättras på 2 ställen, där totalt 40 cykelparkeringar skulle genomföras (kostnadsberäkning ca 10 000 €).

Ställen:

- Larsmo sportplan (20 platser)
- Larsmo tjänster (20 platser)



5.3. Larsmo – Trafiksäkerhet

Farliga ställen för viktiga gångområden och cykelvägar, som identifierats genom hastighetsanalys är markerade på kartan. Nedan beskrivs observationerna av platserna och de föreslagna lösningarna för att förbättra säkerheten för fotgängare och cyklister.

Q. Fagnäsvägen, mellan Norra Larsmovägen – Sandvik

Den identifierade sträckan ligger i gångzonen och är en regional cykelrutt. På Fagnäsvägen rör sig fotgängare och cyklister på körbanan.

Lösningförslag: Observationen stöder åtgärd nr 57.

R. Korsning mellan Södra Larsmovägen och Litensvägen

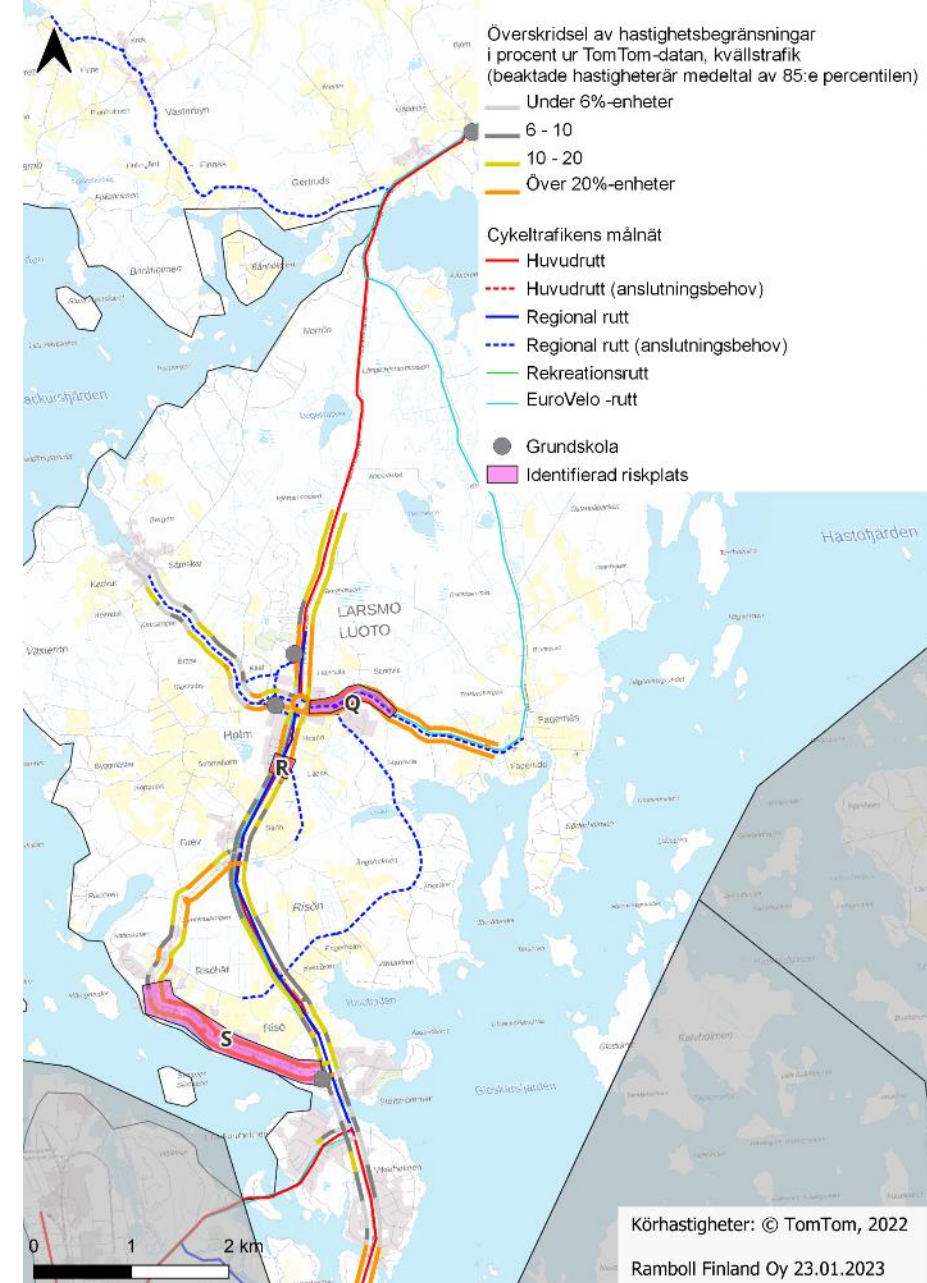
I korsningen är cykelhuvudrutan i riktning mot Södra Larsmovägen och den regionala rutten i riktning mot Litensvägen markerade som anslutande. Att korsa Södra Larsmovägen till fots och med cykel går tvärs över vägen.

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

S. Risöhallvägen

Det finns bostäder på båda sidor om vägen. Områdets grundskola ligger söder om korsningen mellan Risöhallvägen och Södra Larsmovägen. På Risöhallvägen rör sig fotgängare och cyklister på körbanan.

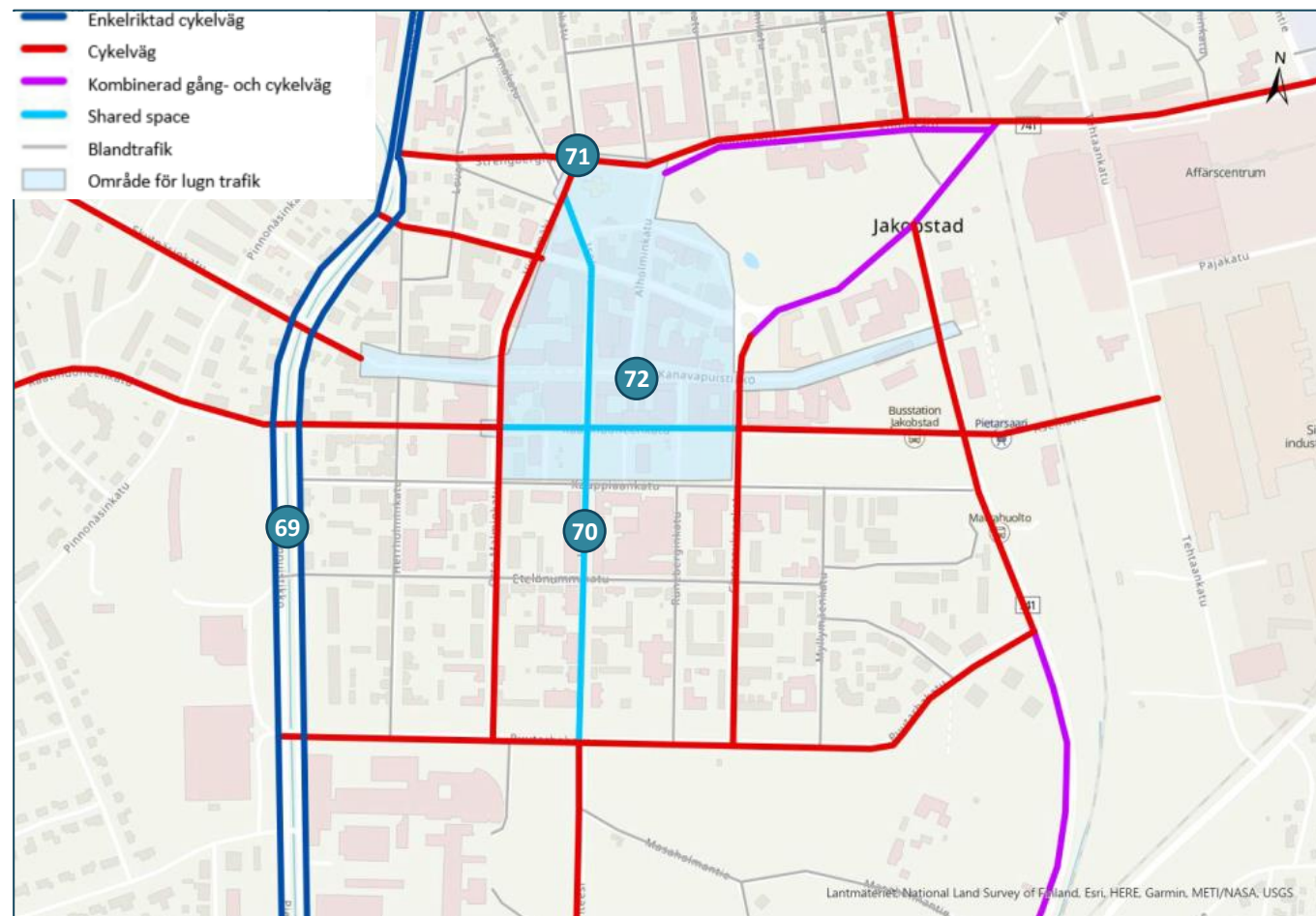
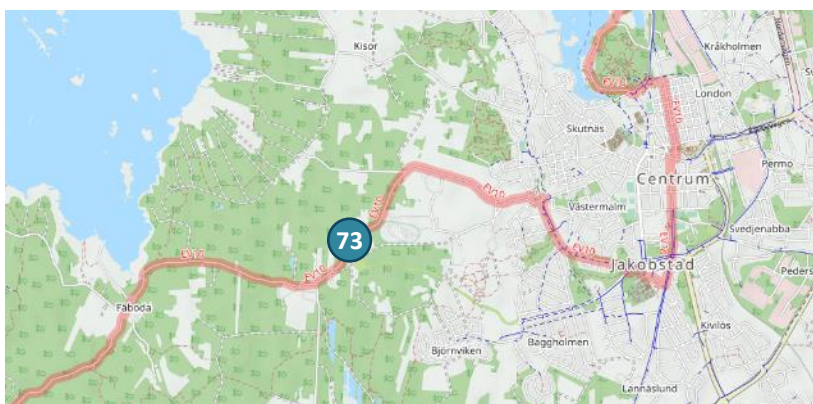
Lösningförslag: Observationen stöder åtgärd nr 66.



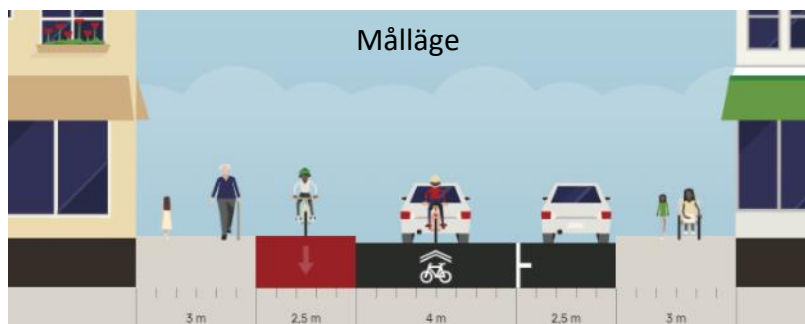
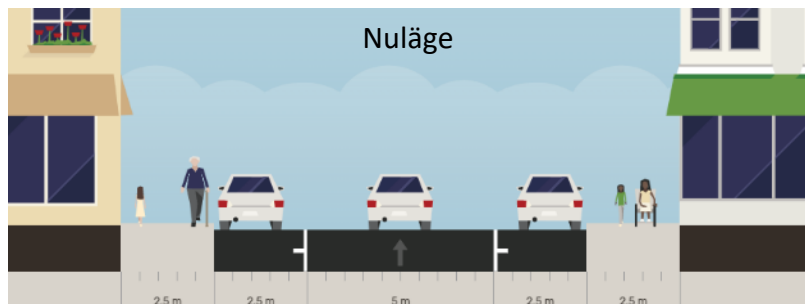
5.3. Jakobstad – Cykelrutter

Kartan visar målnätverket för Jakobstads centrum, vars viktigaste utvecklingsmål i centrum är:

- 69 Pedersesplanadens, 70 Storgatans och 71 Strengbergsgatan–Skolgatans arrangemang för gång och cykel bör utvecklas, speciellt för att göra korsningar säkrare och förbättra kontinuiteten. Trafikens potentiella CO₂-utsläppsminskning är –60 ton/år.
- 72 Stödja fotgängarfokus i stadskärnan genom att implementera shared space gator med låg hastighetsgräns (20 km/h). Trafikens CO₂-utsläppseffekt är betydande, över 100 ton/år.
- 73 Cykelväg Fäboda – Jakobstad. Trafikens CO₂-utsläppseffekt –22 ton/år.



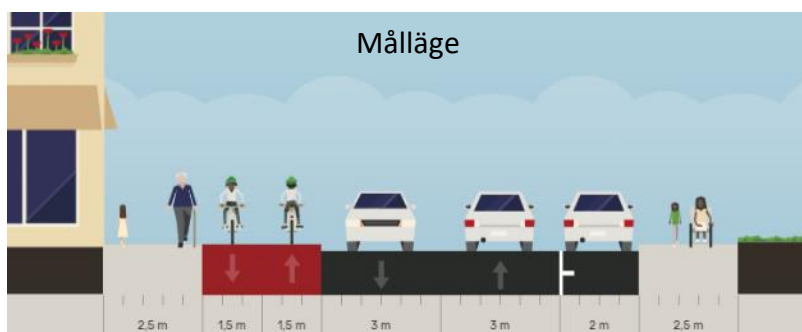
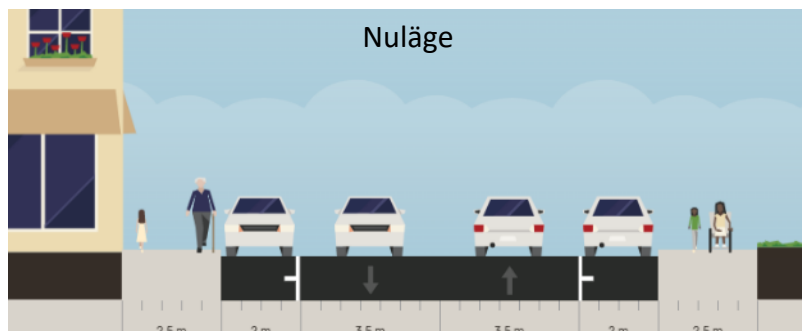
5.3. Jakobstad – Storgatan (70)



Visualisering av Storgatans arrangemang.



5.3. Jakobstad – Skolgatan (71)



Visualisering av arrangemangen vid Skolgatan, med lösningar ur Jakobstads utvecklingsplan för fot- och cykeltrafik.

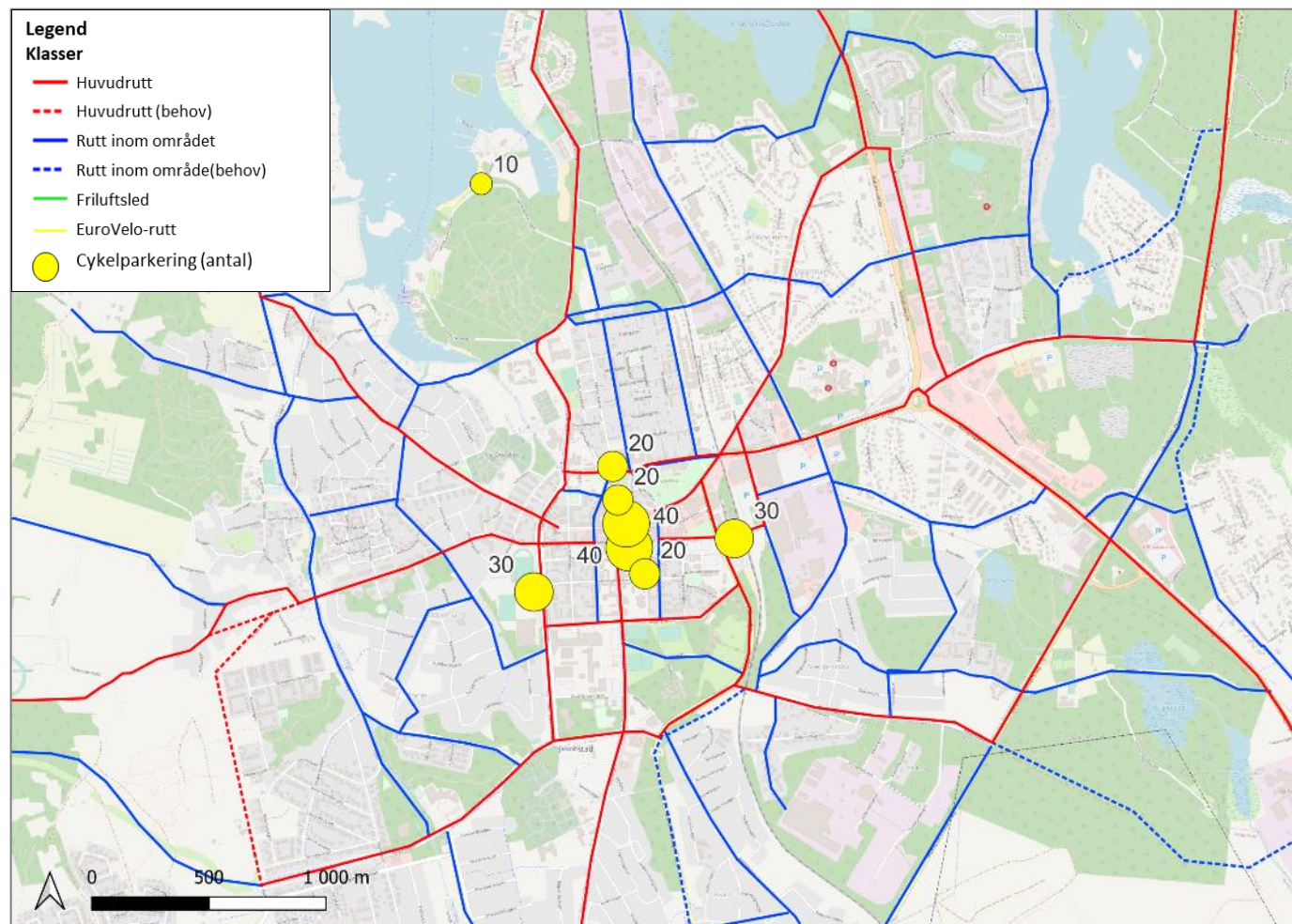


5.3. Jakobstad – Cykelparkering

Cykelparkeringen i Jakobstads centrum föreslås förbättras på åtta ställen, där totalt 210 cykelparkeringar skulle genomföras (kostnadsberäkning ca 52 500 €).

Ställen:

- Jakobstad torg (40 platser)
- Kanalesplanaden (40 platser)
- Jakobstad 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 för viktiga gångområden och cykelvägar, som identifierats genom hastighetsanalys är markerade på kartan. Nedan beskrivs observationerna av platserna och de föreslagna lösningarna för att förbättra säkerheten för fotgängare och cyklister.

T. Stationsvägen, Köpmansgatan och Rådhusgatan, mellan Otto Malmsgatan – Pedersesplanaden

De identifierade gatorna är i centrumspromenadområde. Gaturummet och korsningarna är breda.

Lösningsförslag: Omstrukturering av gaturum och korsningar.

U. Trådgårdsgatan

Den identifierade gatan ligger i promenazonen och är en cykelhuvudrutt. Gaturummet och korsningsområdena är breda.

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

V. Skolgatan, mellan Jakobsgatan – Tavastgatan

De identifierade gatorna är i centrumspromenadområde och är regionala cykelrutter. På söder sida om Skolgatan finns ett gymnasium. Gaturummet och korsningarna är breda.

Lösningsförslag: Observationen stöder åtgärd nr. 71.



5.3. Jakobstad – Trafiksäkerhet 2/2

X. Pedersesplanaden, mellan Västerleden – Södermalmsgatan

Den identifierade gatan ligger i promenadzonen och är del av cykelhuvudruten. Längs med Pedersesplanaden går en gemensam gång- och cykelväg på båda sidor om vägen. Gatan har rak geometri. På östra sidan om gatan finns två grundskolor.

Lösningförslag: Observationen stöder åtgärd nr. 71.

Y. Västra Ringvägen, mellan Västerleden – Rådhusgatan

Den identifierade gatan ligger i cyklingszonen. Leden delar på bostadsområdet och på norra sidan finns en grundskola. Ledens överhastigheter är en säkerhetsrisk för fotgängare vid övergångsstället.

Lösningförslag: Förbättra säkerheten vid övergångsställen, t.ex. genom att markera övergångsställen bättre eller implementera farthinder (t.ex. höjda körfiler eller sidoförskjutningar)

Z. Vasavägen, mellan Lannäslund – Västerleden

Identifierade gatan ligger i cykelzonen. Leden är rak och delar på bostadsområdet. På västra sidan om vägen finns en grundskola. Ledens överhastigheter är en säkerhetsrisk för fotgängare vid övergångsstället.

Lösningförslag: Minska på hastigheten med farthinder (t.ex. med sidoförskjutningar)



5.3. Andra kommunala åtgärder

Tyngdpunkten i kommunala åtgärder ligger på att förbättra trafikmiljön. Den fysiska miljöns åtgärdsbehov för cykeltrafik och gångtrafik har bildats genom att jämföra nuvarande tillstånd med måltillstånd. Trafikmiljön och uppskattningar av antalet pendlare har använts som grund för prioritering. Dessutom har inspiration fåtts ur åtgärds-workshoppar som hölls av kommunerna och ur invånarundersökningen.

Kronoby

- Att betona smultronställen för utomhusaktiviteter (speciellt flodomgivningen och platser där man kan korsa floden)

Pedersöre

- Tillgängliga rutter, rekreationsrutters brandning, betonandet av intressanta destinationer och säkra anslutningar till olika ställen.

Nykarleby

- Vid Topeliusplanaden, avsmalning av körbanan vid övergångsställen. Parkering i fördjupningen, så det finns ett körfält mindre att korsa vid övergångsstället. Antal körfält 1+1
- Att betona smultronställen för utomhusaktiviteter (parkerna vid floden, Andra Sjöns hamn och strand samt Grisselören). Tillgänglighet, bänkar, belysning, underhåll osv.

Larsmo

- Förbättring av cykelparkeringen vid de viktigaste hållplatserna för kollektivtrafiken (ställningar med ramfastsättningsmöjlighet och väderskydd)

- Huvudlederna för cykeltrafik och gående markeras i generalplanen
- Strukturera och organisera bilparkering i centrum för att stödja fotgängares orientering, trivsel och säkerhet (parkeringsplan)
- Förbättra belysningen på gång- och cykelvägar
- Anslutningsförbindelse som ett vanligt skift eller som en beställningstrafik från Jakobstad till Bennäs järnvägsstation för all tågtrafik
- Vi underhåller kartor över dagliga träningsvägar och har dem tillgängliga för boende
- Utveckling av cykelparkering (allmänplan för cykelparkering och platsspecifika byggplaner)
- Vid Pedersplanaden, avsmalning av körbanan vid övergångsställen. Parkering i fördjupningen, så det finns ett körfält mindre att korsa vid övergångsstället.
- Höjning av vägen vid korsningen mellan Trädgårdsgatan och Storgatan eller annan trafikdämpning
- Lugna trafiken på Skolgatan, smalna av vägbanan vid övergångsställen, asfaltera parkeringsfilen annorlunda än resten av vägbanan, parkering i fördjupningen
- Trafikdämpande åtgärder vid korsningen mellan Rådhusgatan och Skolgatan
- Toppställen för cykelparkering: Jakobstads torg, Kanalesplanadens gågata
- Att betona smultronställen för utomhusaktiviteter (Områden kring gamla hamnen, Lillsand och Fäboda). Tillgänglighet, bänkar, belysning, underhåll osv.
- Tillgänglighetskartläggning för centrumområdet



6. Genomförande och uppföljning



[Till innehållsförteckningen →](#)

6.1. Organisering av arbetet

Den viktigaste gemensamma åtgärden är överenskommelsen om organiserandet av arbetet mellan regionens kommuner och andra aktörer. Organiseringen avser ett systematiskt och resurseffektivt sätt att främja arbetet. I praktiken kan organiseringen genomföras genom att en gemensam arbetsgrupp för regionen inrättas, som har en koordinator för hållbar mobilitet. 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, tjänstemän, arbetare och invånare om programmets mål.
- Prioritera och främja de regionala åtgärderna årligen
- Föra kommunala och regionala prioritetsåtgärder till kommunernas budgetförhandlingar
- Bevaka intresset och samarbeta med NTM-centralen, trafikledsverket och Österbottens förbund
- Främja undersökningar och uppdrag, samt att söka nödvändig finansiering
- Följa upp genomförandet av projektet och dess påverkan, samt rapportering av dessa till förtroendevalda eller ledningsgrupper
- Informera invånare och att genomföra olika mobilitetsstyrande åtgärder



6.2. Uppföljandet av programmet

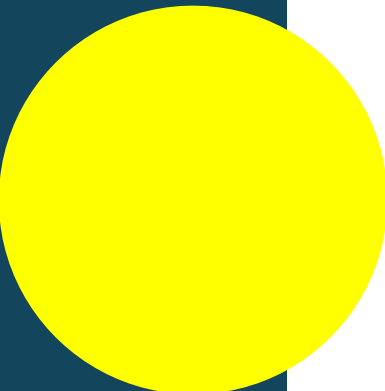
Uppföljning är en väsentlig del av ett övergripande arbete för att främja hållbar mobilitet. Uppföljningen bevisar uppnådda förbättringar, motiverar användningen av medel och behovet av förändringar i finansieringsnivån. **Uppföljandet** är indelat i tre områden: genomförandet av åtgärderna, verksamheten (finansiering, resurser) och programmets effektivitet (effekter i förhållande till målen). Nedan finns ett förslag på **mätredskap**, som har fastställts för att beskriva realiseringen av varje målområde. Mätarna rekommenderas att genomföras som en del av uppföljningen av stadens och kommunernas resultatmål. Det viktigaste är att övervaka genomförandet av programmets åtgärder och hålla programmet ständigt synligt. De flesta gemensamma åtgärder kräver gemensam diskussion och mer detaljerad planering.

Mål	Mätare	Källa	Nuläge	Mål 2030 / 2040
30 % av alla trafikinvesteringar görs upp av investeringar i hållbar mobilitet	Gång-, cykel- och kollektivtrafikens investeringar (% eller €/inv/år)	Kommunernas budgeter	–	30 €/inv/år 50 €/inv/år
80 % av regionens tjänster, bostäder och arbetsplatser går att nås med hållbara färd sätt	- Andelen lågstadielever som bor på max en kilometers avstånd från skolan (% av invånartalet) - Andelen invånare som bor på max en kilometers avstånd från livsmedelbutik (% 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 på max 5 minuters avstånd från elbilsladdningsplats (%)	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 cykliser (årets totala siffra i särskild räkningspunkt)	Maskinräkningspunkter	Nuvarande antalet måste räknas	Nuläge + 20 % Nuläge + 30 %
Kollektivtrafikens användarantal fördubblas	Lokaltrafikens passagerarantal	Biljettförsäljningsstatistik	Nuvarande antal måste uppskattas	Nuläge + 50 % Nuläge + 100 %



Bilagor.

Bilags- förtäckning



A. [Lista på kommunala infraåtgärder](#)

B. Nuläges analys

1. [Invånarenkätens resultat](#)
2. [HEAT-analys](#)
3. [LIVCY-analys](#)
4. [Värdesegmentsanalys](#)
5. [Körhastighetsanalys](#)
6. [Toppåtgärdernas utsläppseffekter](#)

Kommunala infraåtgärder– Kronoby och Pedersöre

Regional toppåtgärd

Kommunal toppåtgärd

Kronoby

nr	Område	gata/väg	andel	status	admin. klass	längd (m)	preliminärt förslag på åtgärd	i detaljplan
1	Terjärv	Södra Terjärvvägen	hälsocentral – Kaitåsvägen	regional rutt	väg	1960	separat/förhöjd 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 förhöjd kombinerad gc-väg	
4	centrum	Kyrkvägen	Tranubäckståget – Riksväg 8	huvudrutt	gata	650	ny förhöjd kombinerad gc-väg	
5	centrum	Bråtönvägen	Kyrkvägen – Riskatåget	regional rutt	väg	1760	bredare renar	
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	regional rutt	gata	840	pientareen leventäminen ajorataa kaventamalla tai kylätie	
9	centrum	Torgarevägen	Söderpårasvägen – bef. väg	regional rutt	gata	880	byväg	
10	centrum	Tranubäckståget	hela gatan	regional rutt	gata	480	byväg	
11	Nedervetil	Pelostrandvägen	Murikvägen – Nedervetilvägen	huvudrutt	gata	720	byväg	
12	Nedervetil	landsväg 748	Pelostrandvägen – Flygarevägen	huvudrutt	väg	14254	bredare renar	
13	Nedervetil	Riksväg 13	Pelostrandvägen – kommungränsen	huvudrutt	väg	4200	bredare renar	
14	Terjärv	landsväg 7450	Bredbackavägen – stamväg 68	regional rutt	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	regional rutt	väg	10360	bredare renar	
18	Bäckby	Bäckbyvägen		regional rutt	väg	5600	bättre vinterunderhåll	
19	Lassfolk	Påvällsvägen	stamväg 68 – Centrumvägen	regional rutt	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/dämpad blandtrafik	
23	Bennäs	Skrufvilagatan	Mjölvägen – skolan	regional rutt	gata	580	ny förhöjd kombinerad gc-väg	x
24	Bennäs	Skrufvilagatan	skolan – Svedjekullavägen	regional rutt	gata	200	beläggning, förbjudet att köra med fordon	
25	Bennäs	Svedjekullavägen	Skrufvilagatan – Vasavägen	regional rutt	gata	180	byväg	
26	Bennäs	Kvarnbacksvägen	hela gatan	regional rutt	gata	350	lugnandet av trafiken/2–1-väg	
27	Östensö	Skolvägen	hela gatan	huvudrutt	gata	1220	ny förhöjd kombinerad gc-väg	x
28	Östensö	Östensövägen	Skolvägen – stamväg 68	huvudrutt	gata	3000	ny förhöjd kombinerad gc-väg	x
29	Lövö	Lövövägen	hela gatan	regional rutt	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 förhöjd kombinerad gc-väg	x



Kommunala infraåtgärder– Nykarleby, Larsmo ja Jakobstad

Regional toppåtgärd

Kommunal toppåtgärd

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	regional rutt	gata	90	dämpad blandtrafik, korsningsarrangemang	
36	centrum	Hagagatan	Forsbyvägen – Jeansborgsgatan	regional rutt	väg	897	lugnandet 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 renar	x
39	Soklot	Socklotvägen	landsväg 749 – skolan	regional rutt	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	regional rutt	väg	300	bredda trottoaren till kombinerad gc-väg	
45	centrum	Karleborgsgatan	Lybecksgatan – Grev Tott gatan	regional rutt	gata	190	bredda trottoaren till kombinerad gc-väg	
46	centrum	Grev Tott gatan	hela gatan	regional rutt	gata	577	ny förhöjd kombinerad gc-väg	
47	centrum	Sollefteågatan	Kyrkovägen – Topeliusesplanaden	huvudrutt	gata	144	ny förhöjd kombinerad gc-väg	
48	Kovjoki	Kovjokivägen	Frillmossavägen – Riksväg 8	regional rutt	väg	7538	bredare renar	
49	Munsala	Vexalavägen	Norra Munsalavägen – Myrbackavägen	regional rutt	väg	1150	ny förhöjd kombinerad gc-väg	x
50	Munsala	Hirvlaxvägen	Norra Munsalavägen – Monåvägen	regional rutt	väg	5580	bättre underhåll	
51	Munsala	Södra Munsalavägen	bef. väg – Riksväg 8	huvudrutt	väg	6050	bredare renar	
52	Monå	Riksväg 8	kommungränsen – Södra Munsalavägen	huvudrutt	väg	5070	bredare renar	
53	Jeppo	Kyrkovägen	hela vägen	regional rutt	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	regional rutt	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	Fagernäsvägen (landsväg 7495)	Hannulavägen–Söderholmsvägen	regional rutt	väg	2510	ny förhöjd kombinerad gc-väg/bredare renar	x
58	Bosund	Byvägen (landsväg 17981)	landsväg 749 – bef. väg	regional rutt	gata	350	ny förhöjd kombinerad gc-väg/byväg	x
59	Västerby	Västerbyvägen (mt 17979)	bef. väg – Krokvägen	regional rutt	väg	1300	ny separat kombinerad gc-väg	x
60	Holm	Kackurvägen (landsväg 17969)	bef. väg – Svedevägen	regional rutt	väg	1700	ny förhöjd kombinerad gc-väg	x
61	Holm	Rönnvägen	hela gatan	regional rutt	gata	382	ny förhöjd kombinerad gc-väg	x
62	Litens	Litensvägen	landsväg 749 – Sann	regional rutt	gata	870	ny förhöjd kombinerad gc-väg	x
63	Risöhall	Risövägen	landsväg 749 – Risöhallvägen	regional rutt	väg	450	ny förhöjd kombinerad gc-väg	x
64	Risön	Hannulavägen	landsväg 749 – Sandgrundsvägen	regional rutt	gata	2174	ny separat kombinerad gc-väg	x
65	Näs	Näsvägen	hela gatan	regional rutt	gata	800	ny förhöjd kombinerad gc-väg	x
66	Risöhall	Risöhallvägen (landsväg 17963)	–	regional rutt	väg	3300	ny förhöjd kombinerad gc-väg	x
67	Fagernäs	Fagernäsvägen (landsväg 17971)	–	regional rutt	väg	1000	ny förhöjd kombinerad gc-väg	x
Jakobstad								
68	Fäboda	Lillasandsvägen	hela vägen	regional rutt	väg	2670	lugnandet av trafiken	
Andra Jakobstads åtgärder enligt AFRYs plan								



B.1. Invånar- enkätens resultat



Bild: Jakobstad

Sammandragning av resultaten



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

Ökat utbud av kollektivtrafik även utanför rusningstider får mycket understöd.




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.



Mest 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 transportmedel.

Unga vuxna är ivrigast att prova bilar med **alternativ drivkraft**.

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



Ökad vinterunderhållning



Behov av att skilja åt gång och cykeltrafik



Lugnandet av trafiken



Förbättrad tillgänglighet



Förbättrad smidighet i cykling



Förmånligare kollektivtrafik



Attitydförändring till mer hållbar rörlighet



Intresse att använda mobilapplikation



Säkrare gång- och cykelmiljö



Intresse att skaffa elcykel



Förbättrad smidighet i cykling



Ökad vinterunderhållning



Förbättrat utbud av kollektivtrafik



Bättre dusch- och omklädningsrum i destinationen



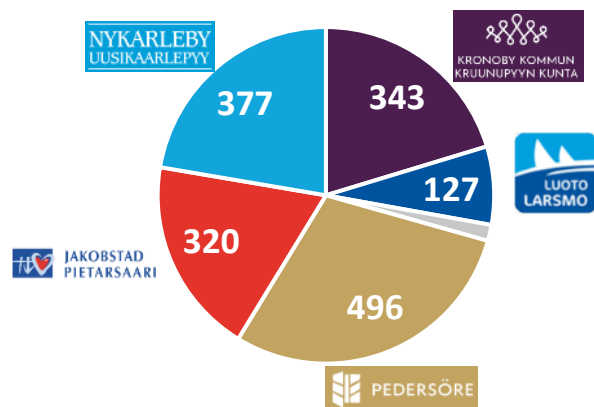
Allmänt

Invånarenkäten var uppe på sommaren under tiden 9.6.–31.8.2022.

Tiden förlängdes i augusti på grund av lågt deltagarantal.

Enkäten samlade in 1700 svar. Flest svar kom från Pedersöre.

Deltagare/kommun (N=1689)

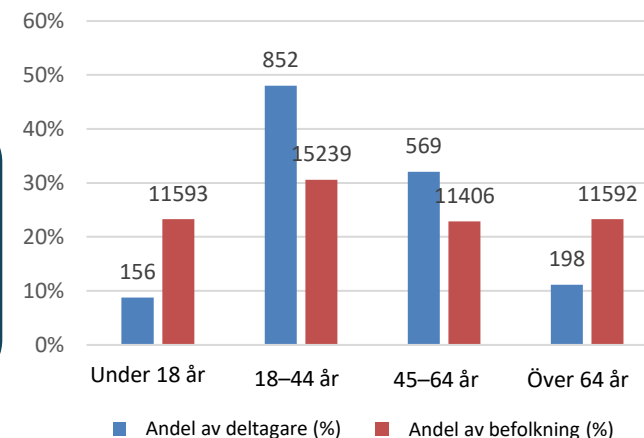


De flesta av deltagarna (68 %) var i arbetsför ålder. 12 % var pensionärer och 6 % skolelever. (N=1 780)

Enkäten nådde bra 19–64 år gamla och sämre över 64 år gamla.



Deltagarnas åldersfördelning (N=1 775) jämfört med regionens åldersfördelning



Områden med mer än 50 deltagare:

Deltagare	Andel av postnummer områdets invånare (%)	Postnummerområde
193	1,7 %	Jakobstad 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)



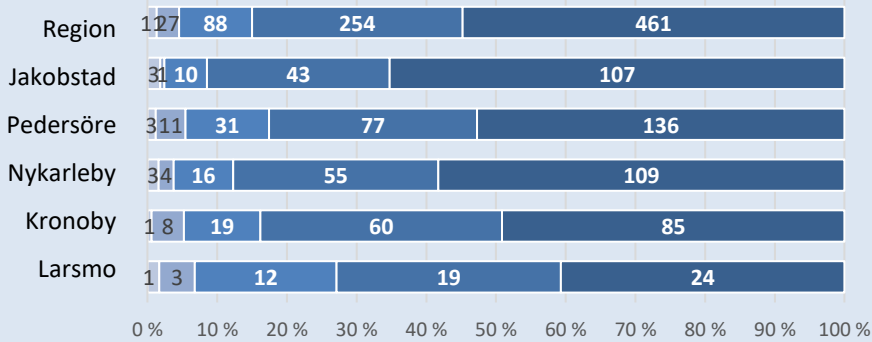
Rörelsevanor

Fråga: "Hur ofta använder du följande transportsätt?"

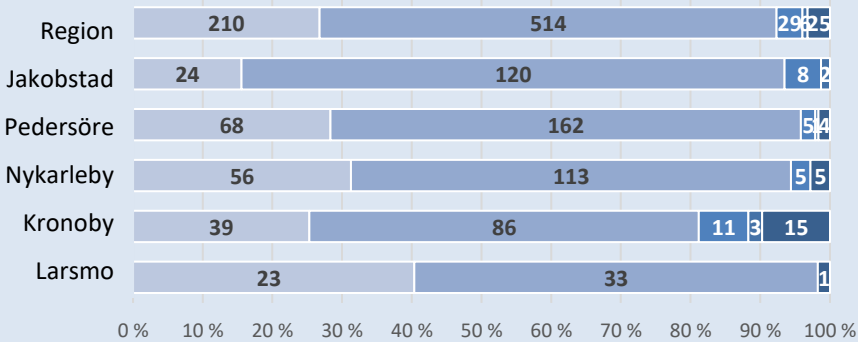
Svar	Resor/månad (uppskattning)
Aldrig	0
Mer sällan än en gång i månaden	0,5
1–3 gånger i månaden	2
Minst en gång i veckan	14
Dagligen eller nästan dagligen	45
Totala antalet resor:	
	2,92 resor/pers/d

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				

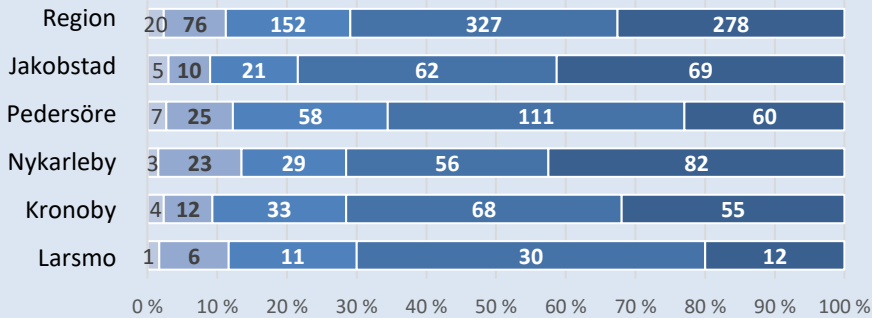
Gång (N=841)



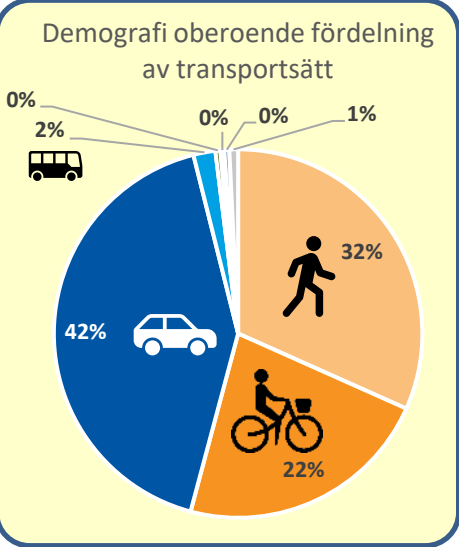
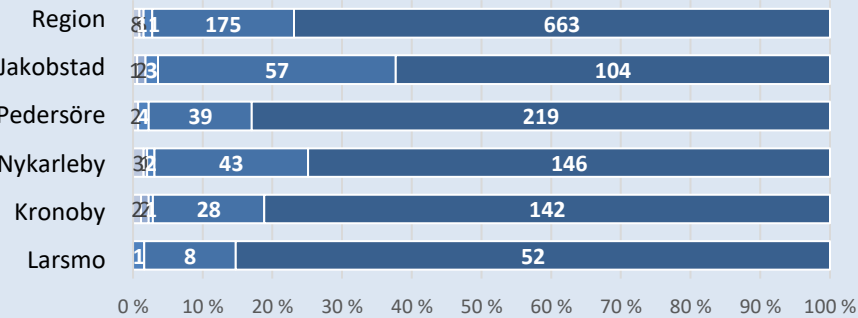
Kollektivtrafik (N=784)



Cykel (N=853)



Personbil (N=862)



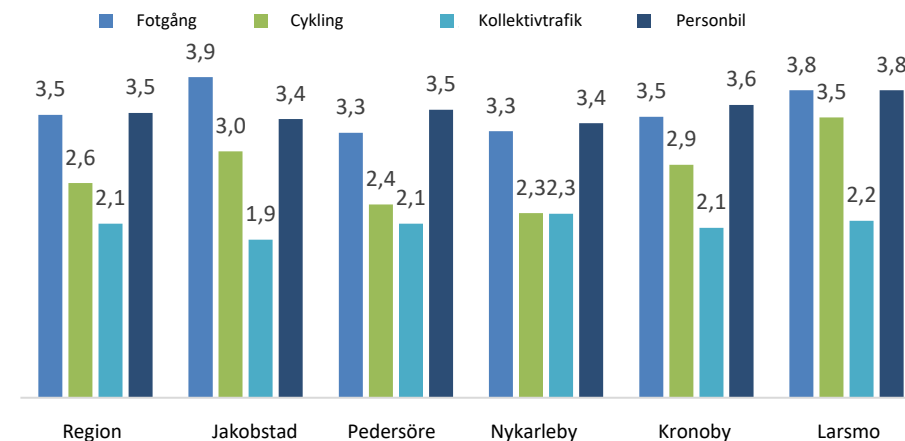
Belåtenhet till transportmedel

Jakobstad har regionens mest nöjda fotgängare. Larsmos få antal svarande berättar inte nödvändigtvis hela sanningen om rörelseläget i kommunen.

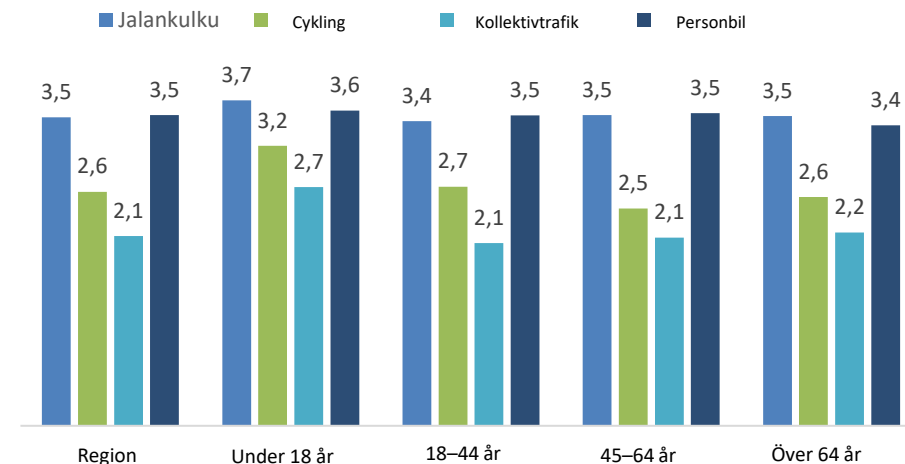
Människor som är mest missnöjda med gång- och cykeltrafiken finns i Pedersöre och Nykarleby.

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)



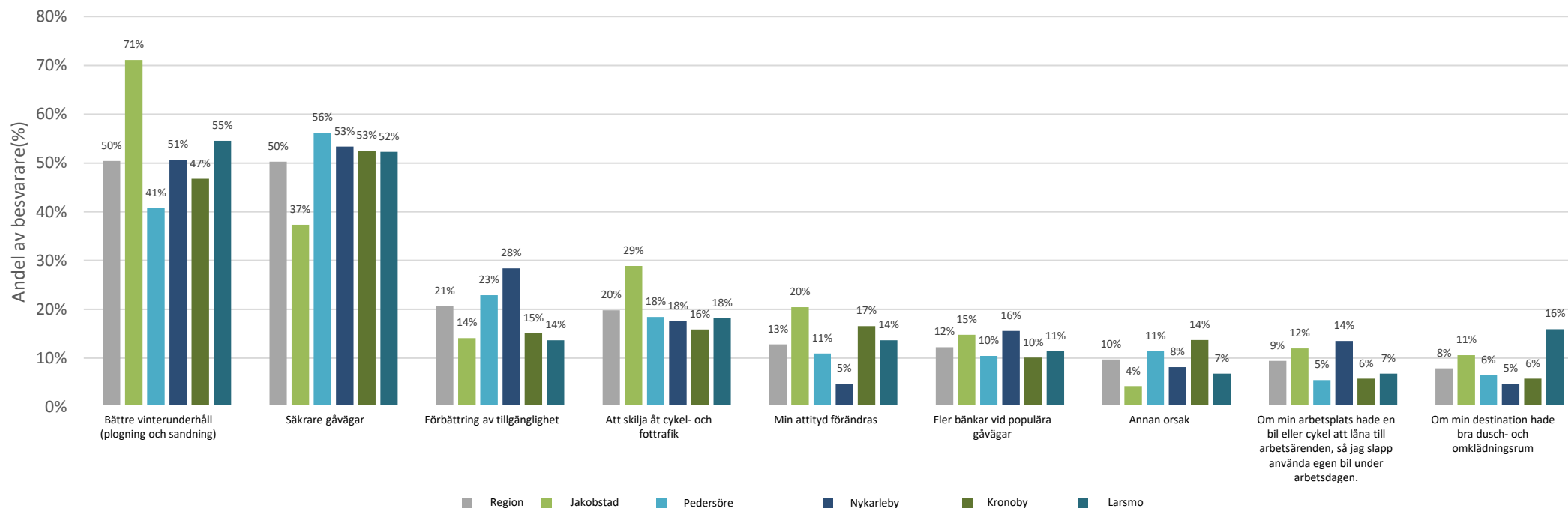
Att förbättra i gångtrafik

Besvarare

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

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

Väghunderhåll och fotgängarsäkerhet får mycket stöd i alla kommuner. Separering av gång- och cykeltrafik är mest önskvärt i Jakobstad.

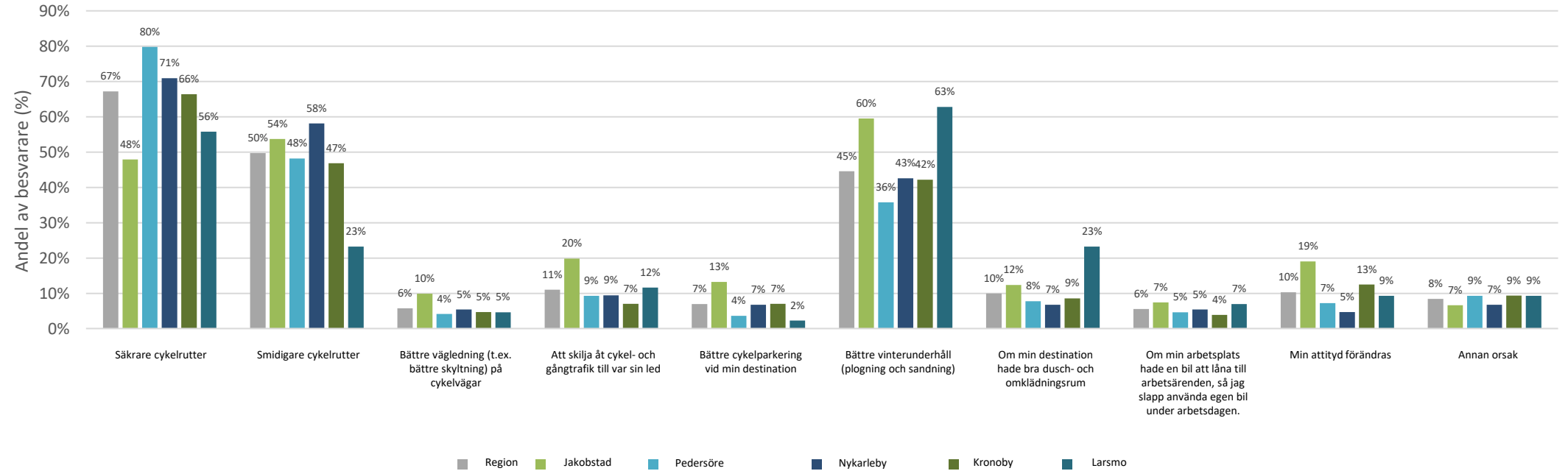


Att förbättra i cykeltrafik

Besvarare	
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 stöds brett i alla kommuner. Separering av gång- och cykeltrafik är mest önskvärt i Jakobstad.

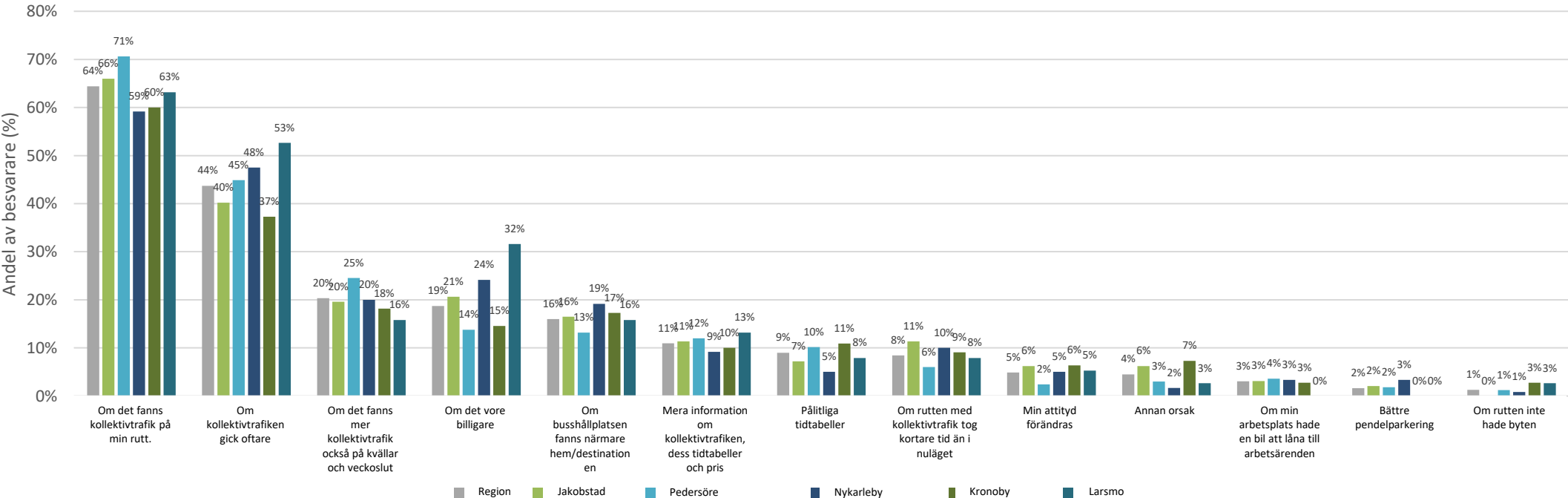


Att förbättra i kollektivtrafik

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

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.

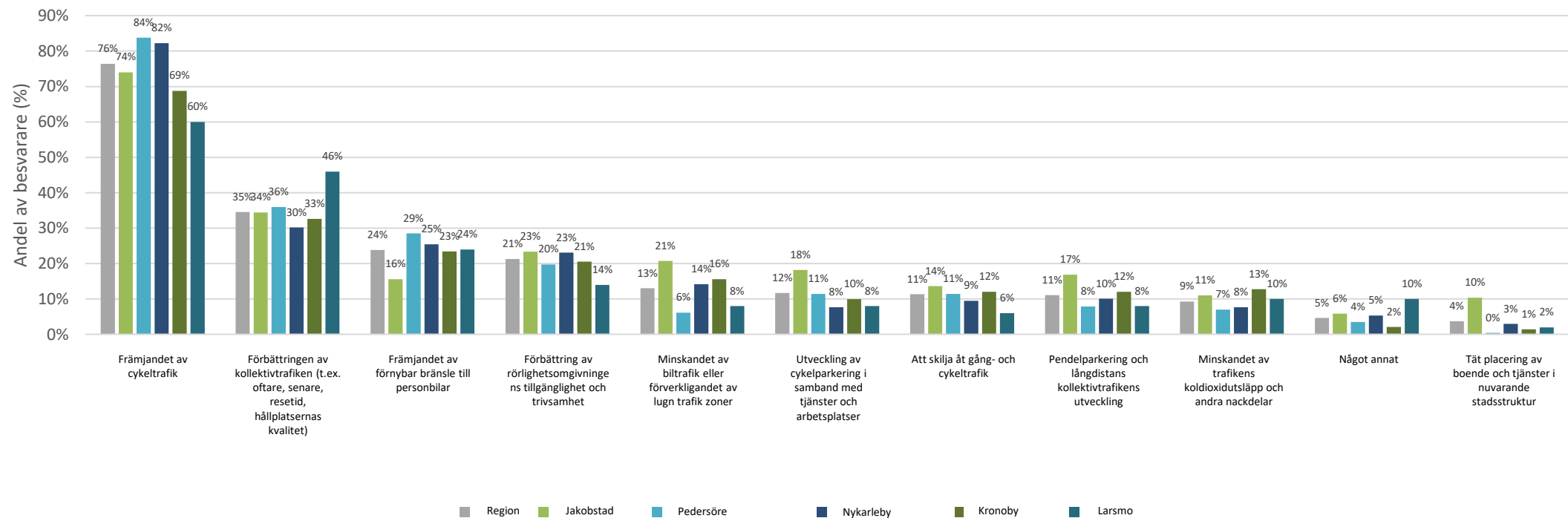


Utvecklingsarbetets mål

Besvarare	
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 inskaffningar

Fråga:

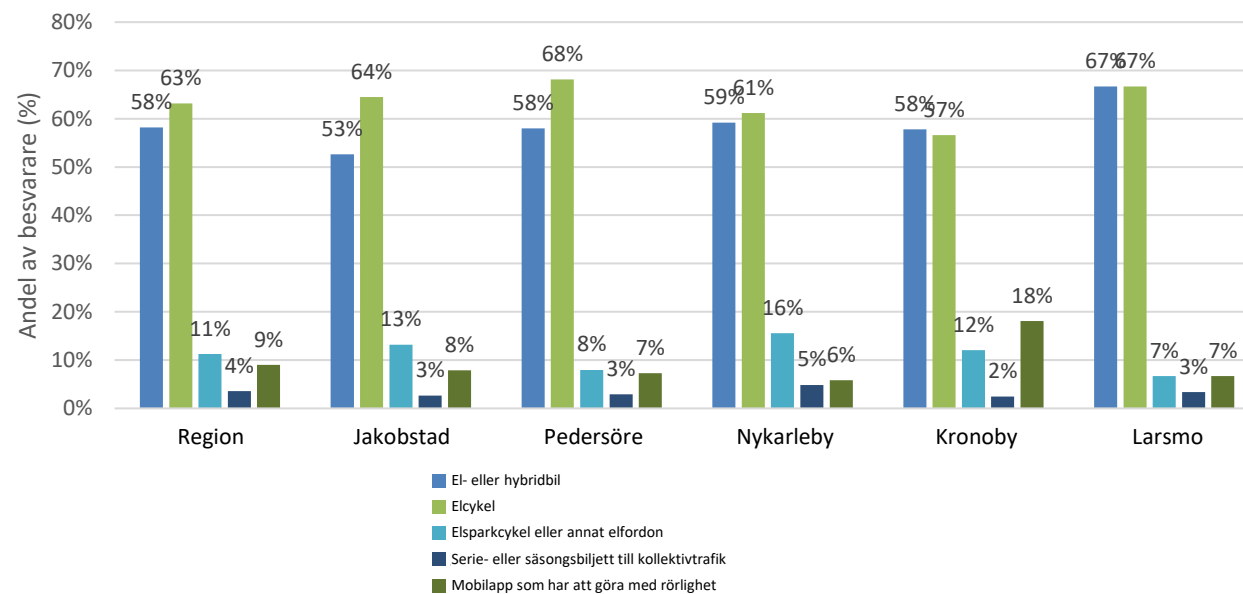
”Har du övervägt att skaffa något av följande? Du kan välja flera.”

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

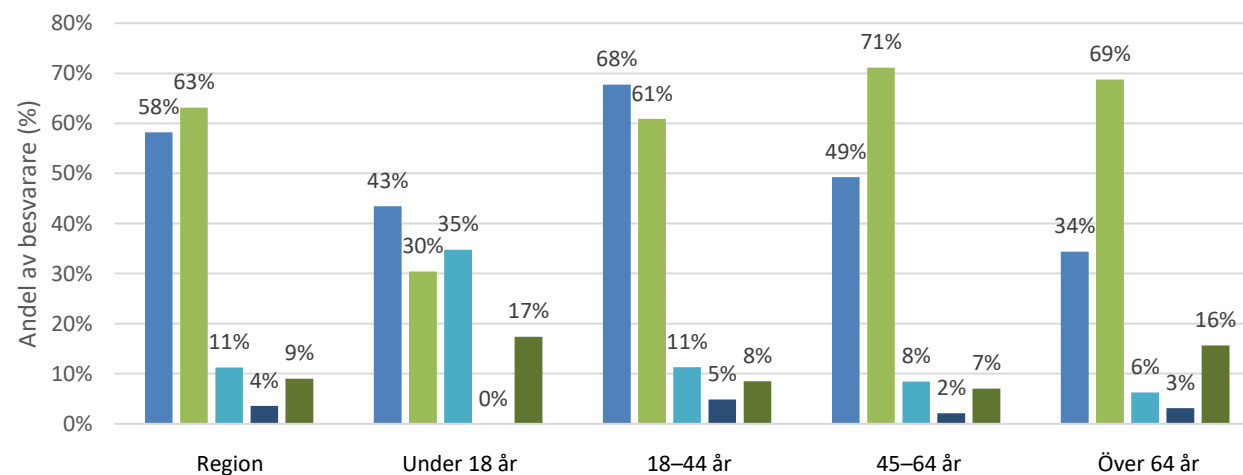
Besvarare (klasser med under 40 svar markerade med rött)

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 inskaffningar (område)



Nya inskaffningar (ålder)



Nya prövningar

Fråga:

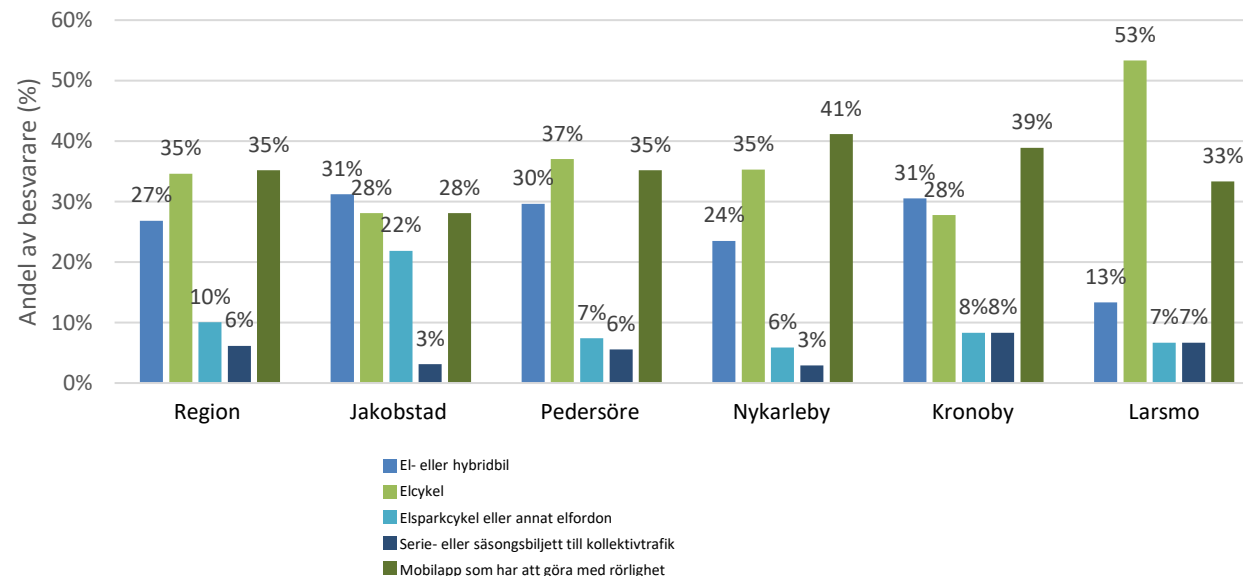
”Har du under senaste 12 mån skaffat något av följande? Du kan välja flera.”

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

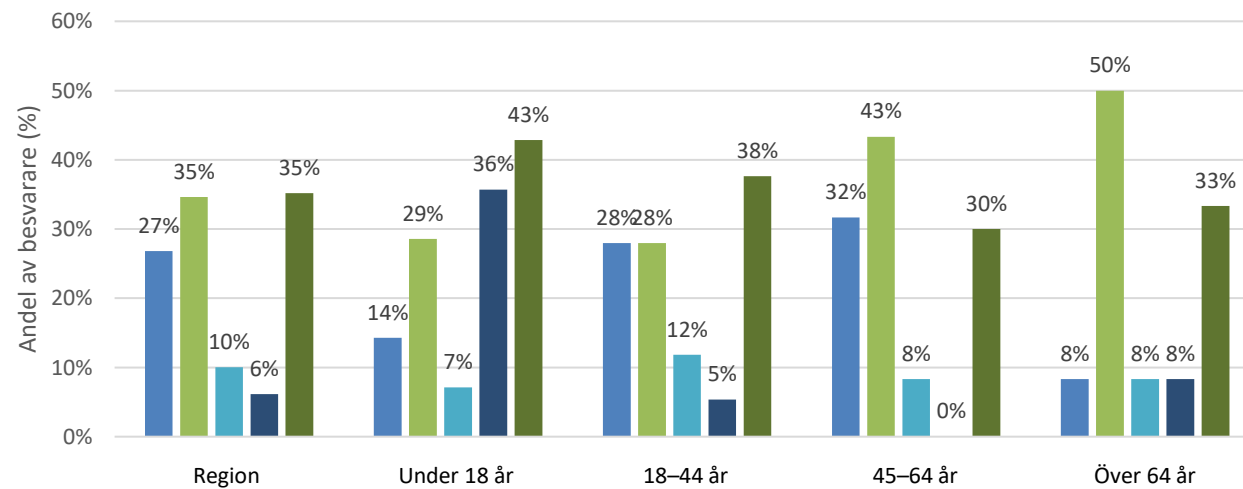
Besvarare (klasser med under 40 svar markerade med rött)

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 prövningar (område)



Nya prövningar (ålder)

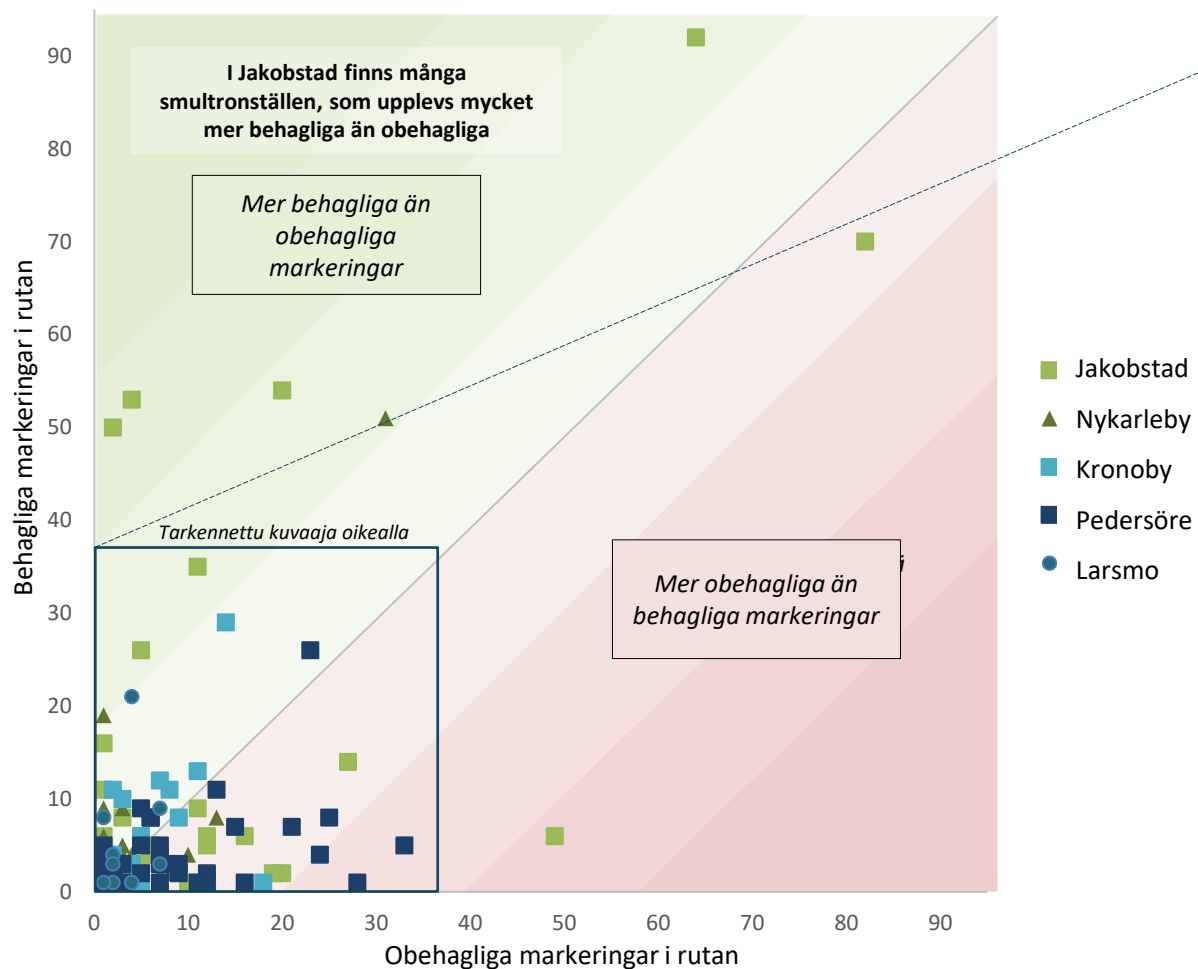


Behagliga och obehagliga platser

För granskningen av behagliga och obehagliga platser delades Jakobstadsregionen i ett rutfält av 1km gånger 1 km stora rutor. Mängden markeringar i rutorna syns i graferna under.

Behagliga och obehagliga kartmarkeringar i regionen

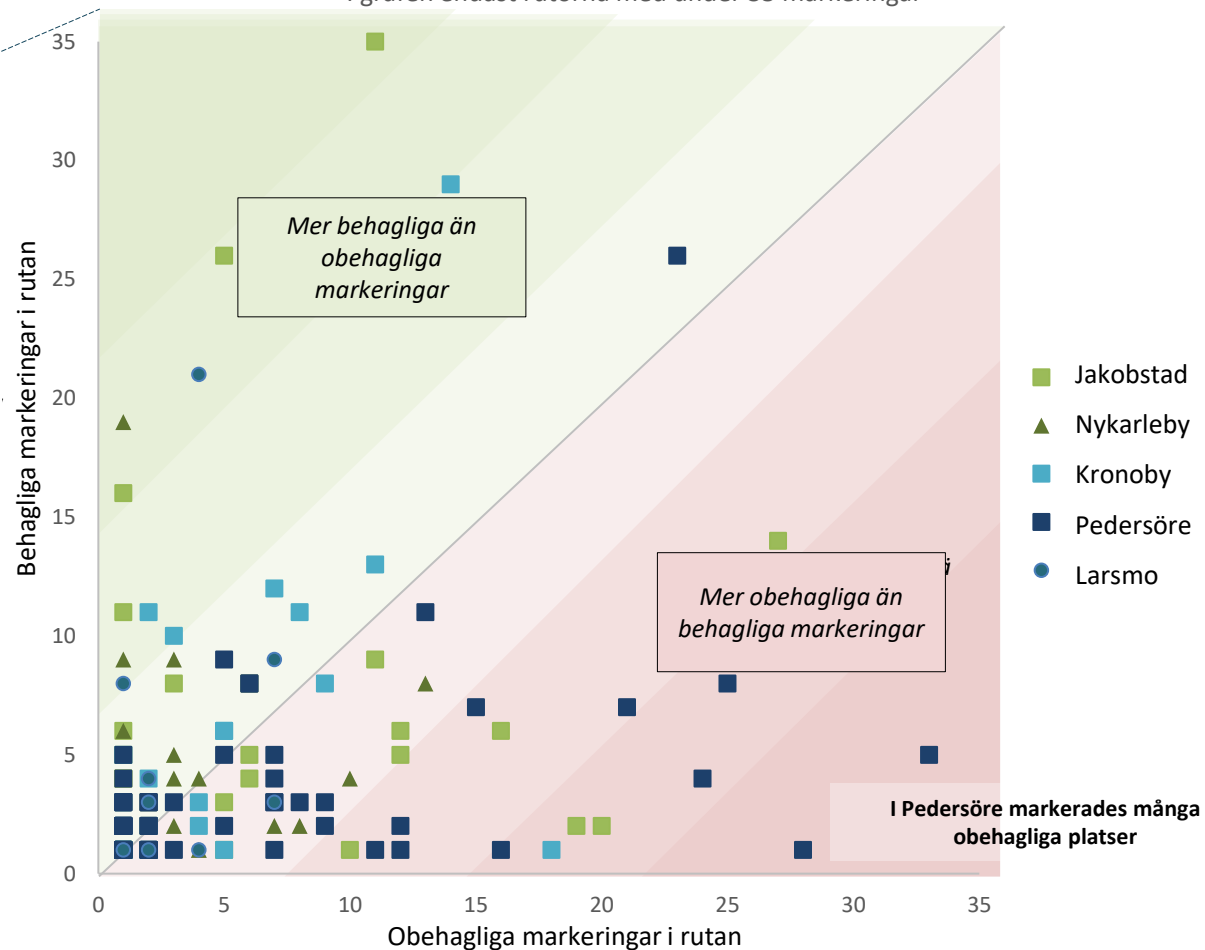
Markeringarna hopklumpade i 1 km gånger 1 km rutor



Behagliga och obehagliga kartmarkeringar i regionen

Markeringarna hopklumpade i 1 km gånger 1 km rutor

I grafen endast rutorna med under 35 markeringar

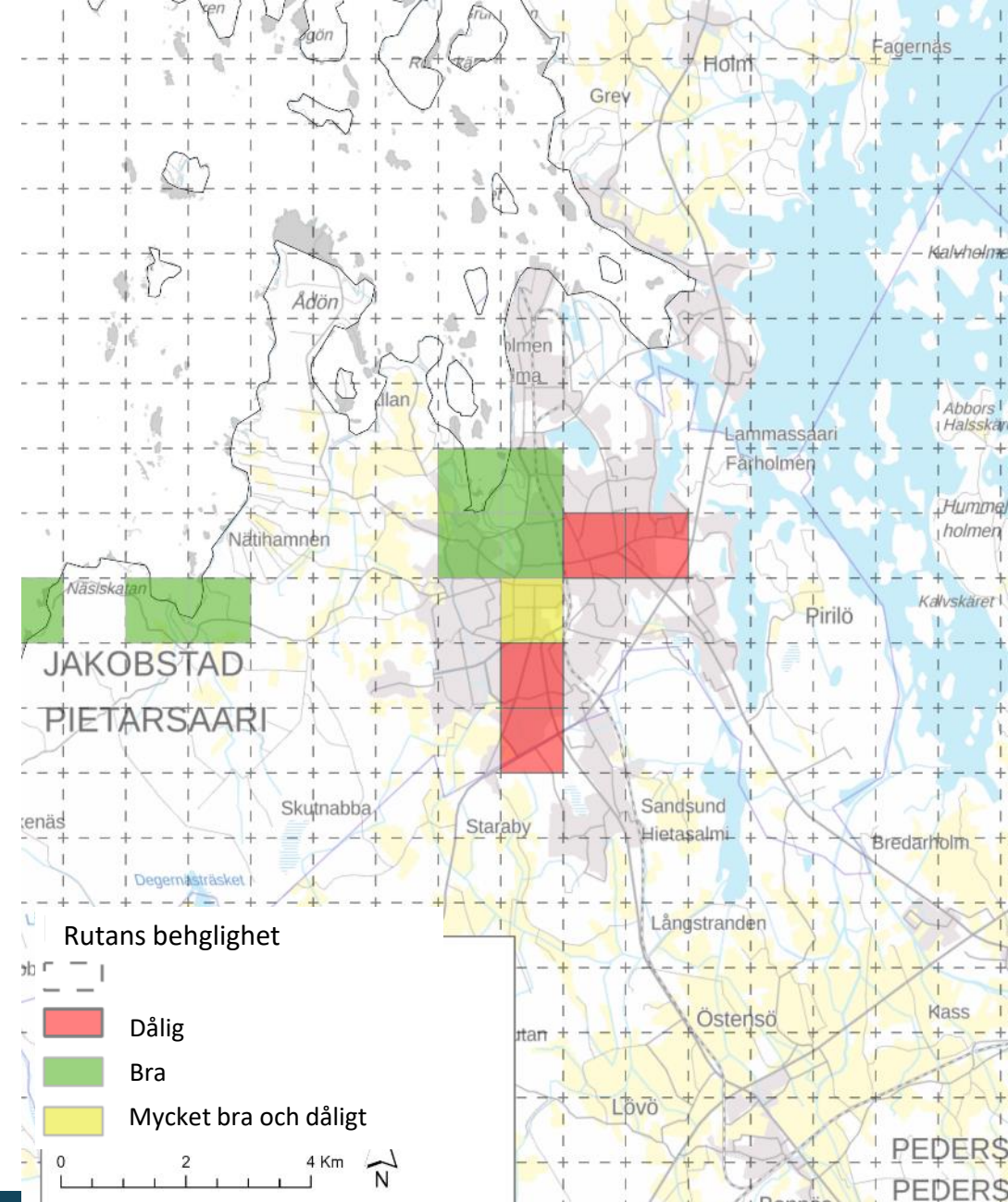


Behagliga och obehagliga platser Jakobstad

Jakobstads behagligaste platser är enligt svaren **områden kring gamla hamnen, Lillsand och Fäboda.**

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

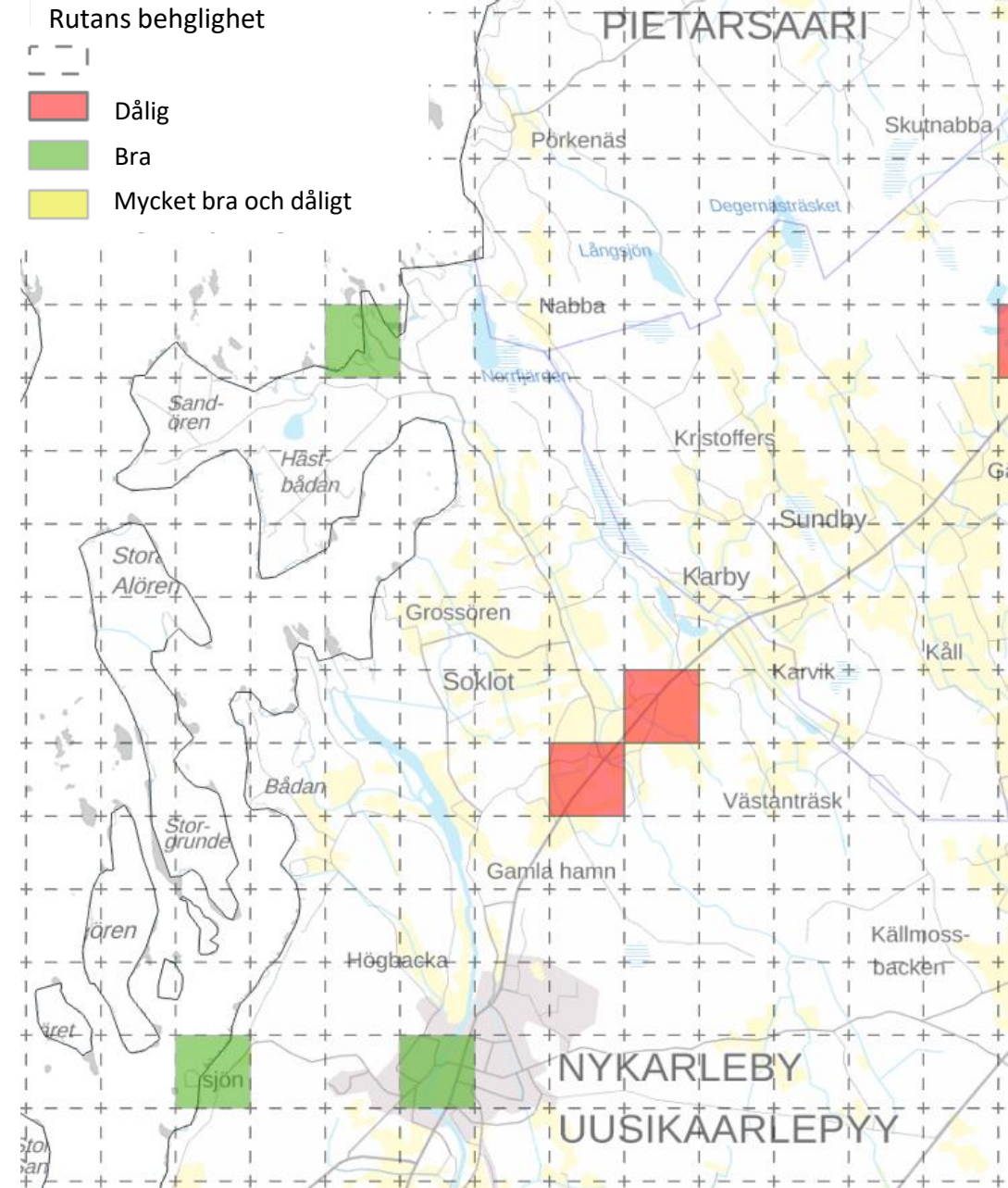
Obehagligaste platserna är huvudvägar och deras närhet (Omfartsvägen, Vasavägen, Nya Bennäsvägen) samt stora butiksområden med korsningar intill sjukhuset.



Behagliga och obehagliga platser Nykarleby

Nykarlebys behagligaste platser är enligt svaren åstrandens parker, omgivande områden, Andra sjöns hamn och simstrand, samt Grisselören.

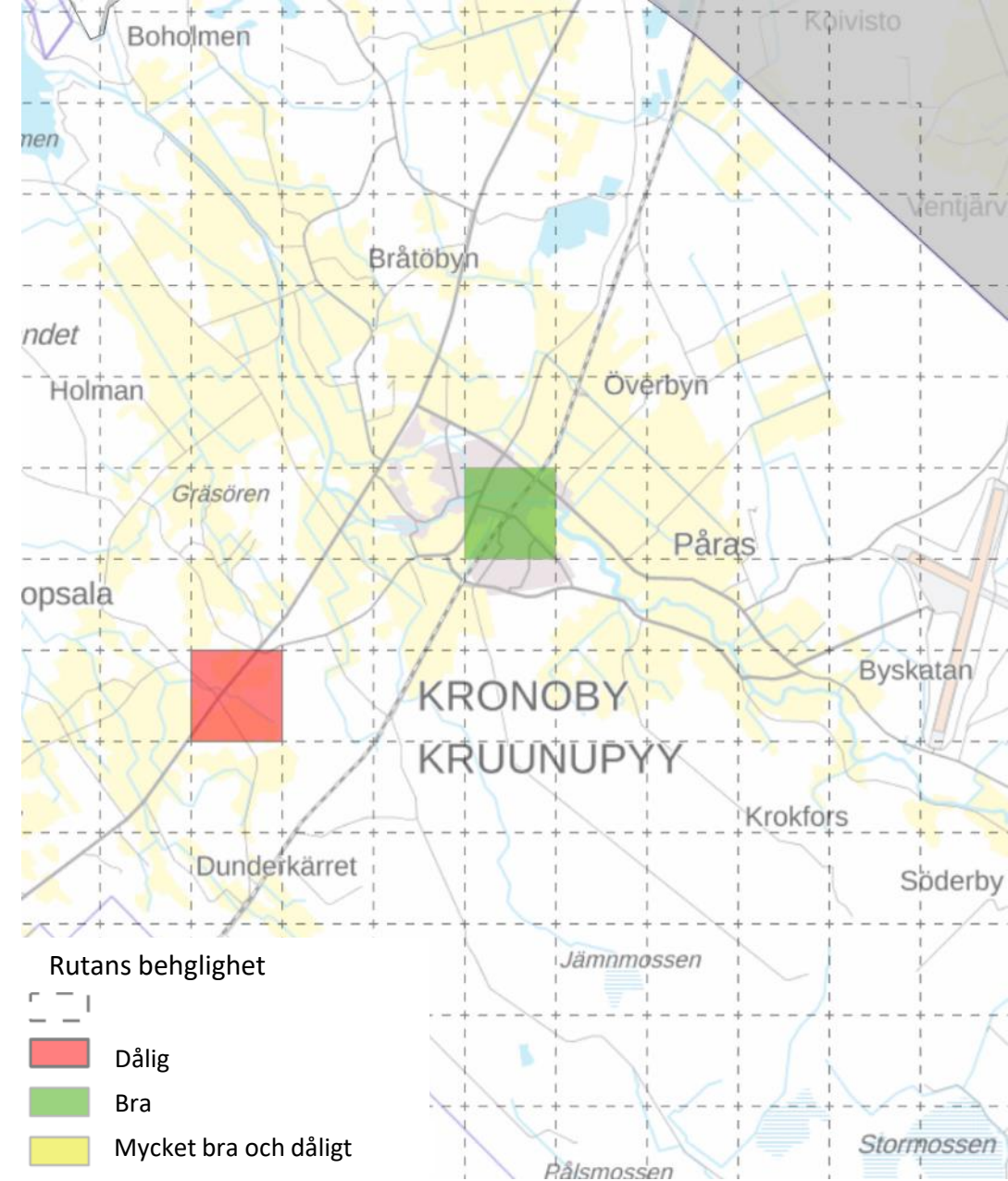
Obehagligaste platserna är längs med Jakobstadsvägen (landsväg 749).



Behagliga och obehagliga platser Kronoby

Kronobys behagligaste platser är enligt svaren längs med ån, speciellt där man kan gå över den.

Obehagligaste platserna ligger vid Vasavägen (Riksväg 8).



Behagliga och obehagliga platser Pedersöre

I Pedersöre markerades många obehagliga platser. Mest markeringar gjordes längs med Purmovägen (landsväg 741).

Trots obehagligheten samlade åns omgivning vid Timmerbackavägen in mycket positiva markeringar.



Behagliga och obehagliga platser Larsmo

Larsmos behagligaste platser är enligt svaren omkring Larsmos idrottspark.

I materialet framstår inte någon större samling obehagliga markeringar. Svarmängden från Larsmo var också mindre än från andra kommuner.



Farliga platser (562 markeringar)

De farliga platserna berör enligt svaren följande transportmedel.

Gång: 318 markeringar

Cykel: 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



Enskilda markeringar
Många markeringar

Karta:
© Lantmäteriverket, 2022

Ramboll Finland Oy
16.08.2022

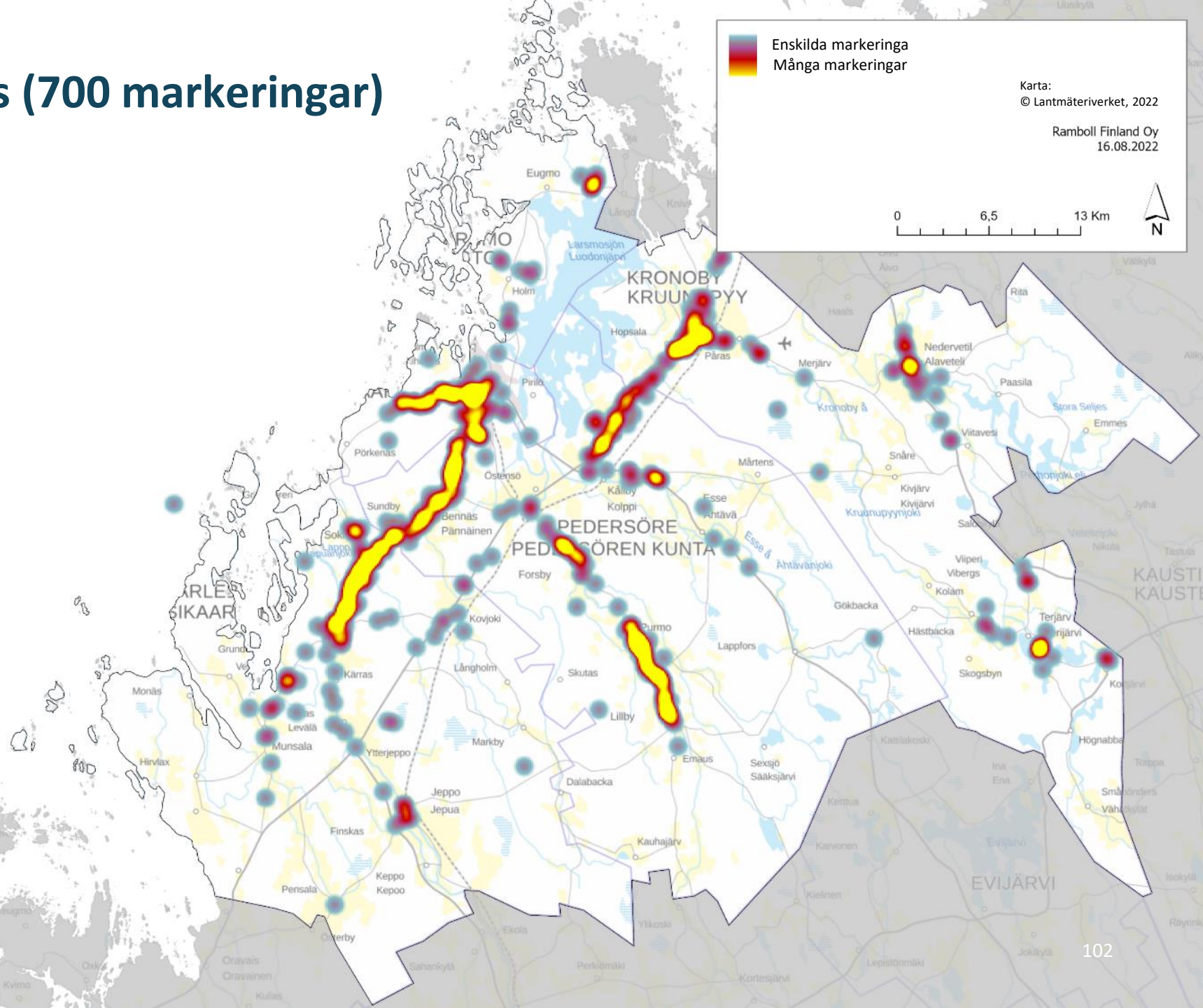
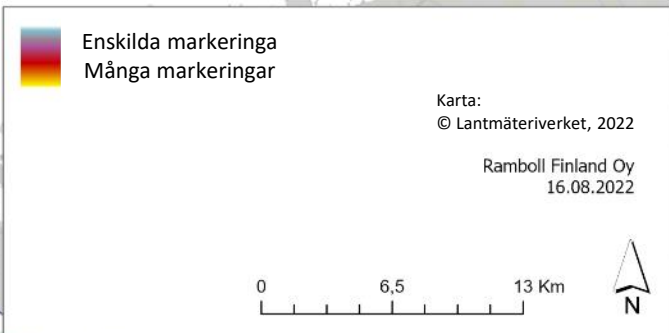
0 6,5 13 Km



JAKOBSTADSREGIONEN
PIETARSAAREN SEUTU

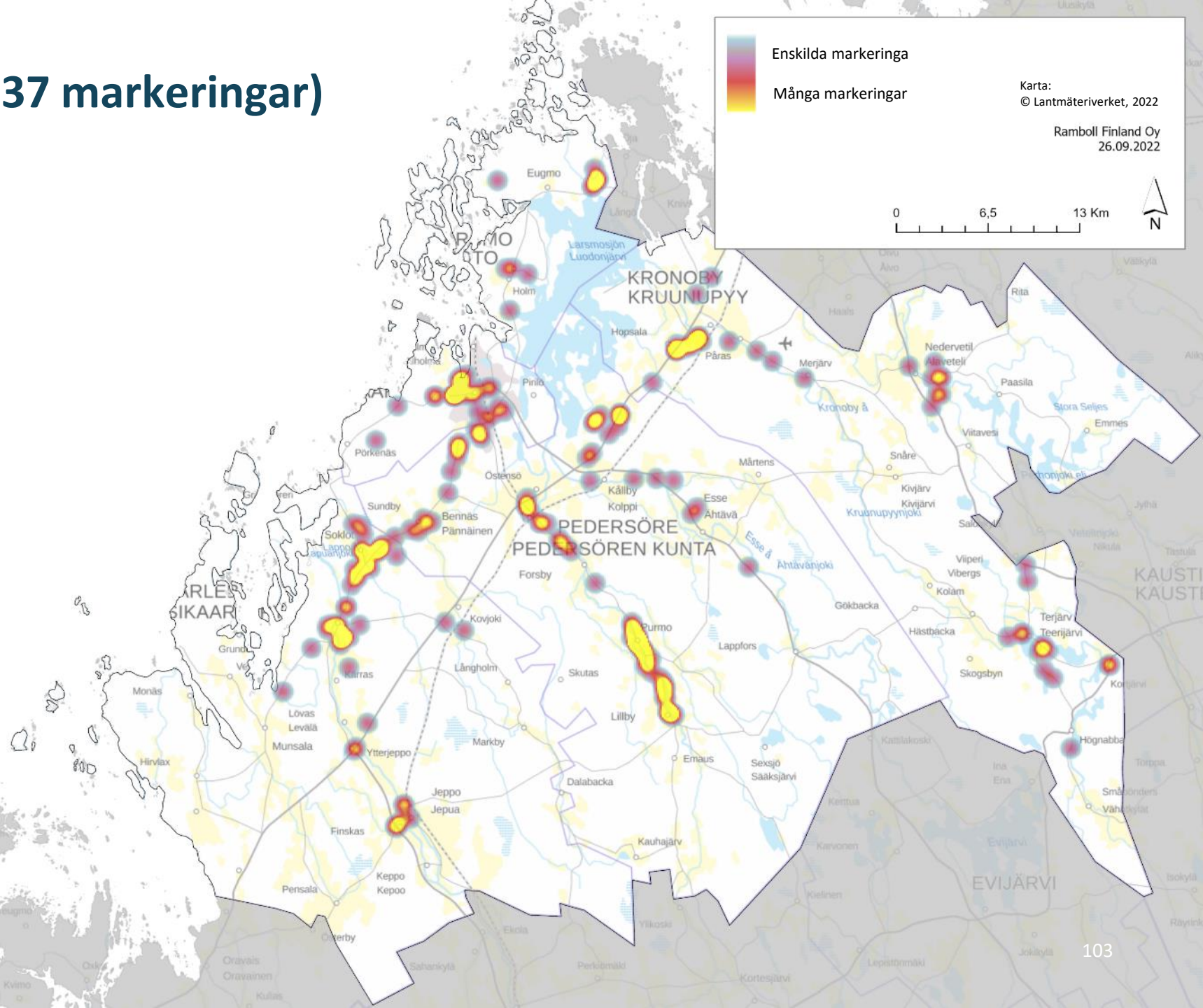
Cyklingsanslutning saknas (700 markeringar)

Besvarare gav 962 markeringar. Samma besvarares tätt placerade markeringar har minskas, så att inte en persons åsikter uttrycks för starkt på värmekartan. På värmekartan presenteras 700 markeringar.



Gånganslutning saknas (237 markeringar)

Gånganslutningsbristerna har begränsas likt cyklingens till 237 markeringar.



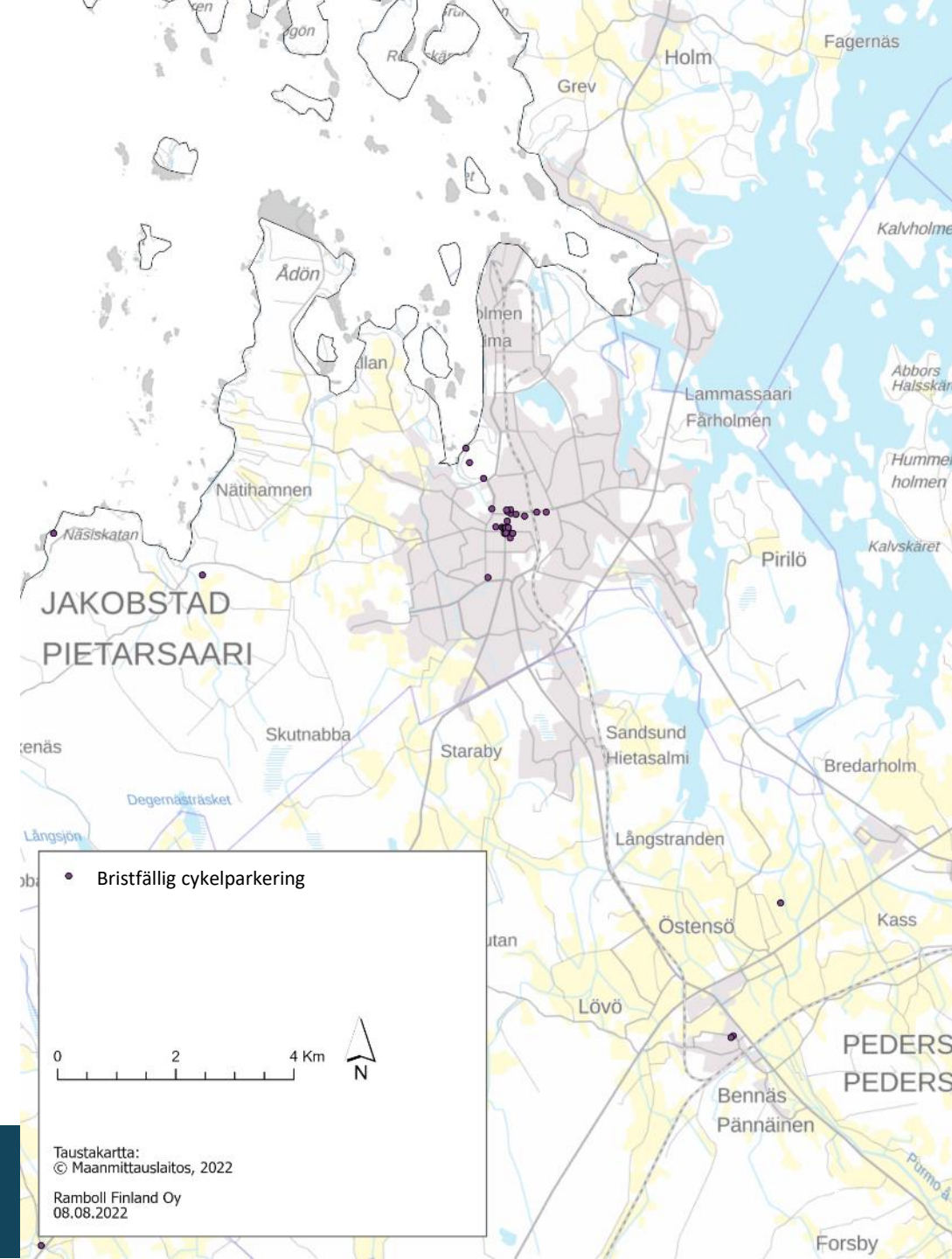
Cykelparkeringsbrist (49 markeringar)

31 markeringar i Jakobstad (karta till höger)

Kommentarer:

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

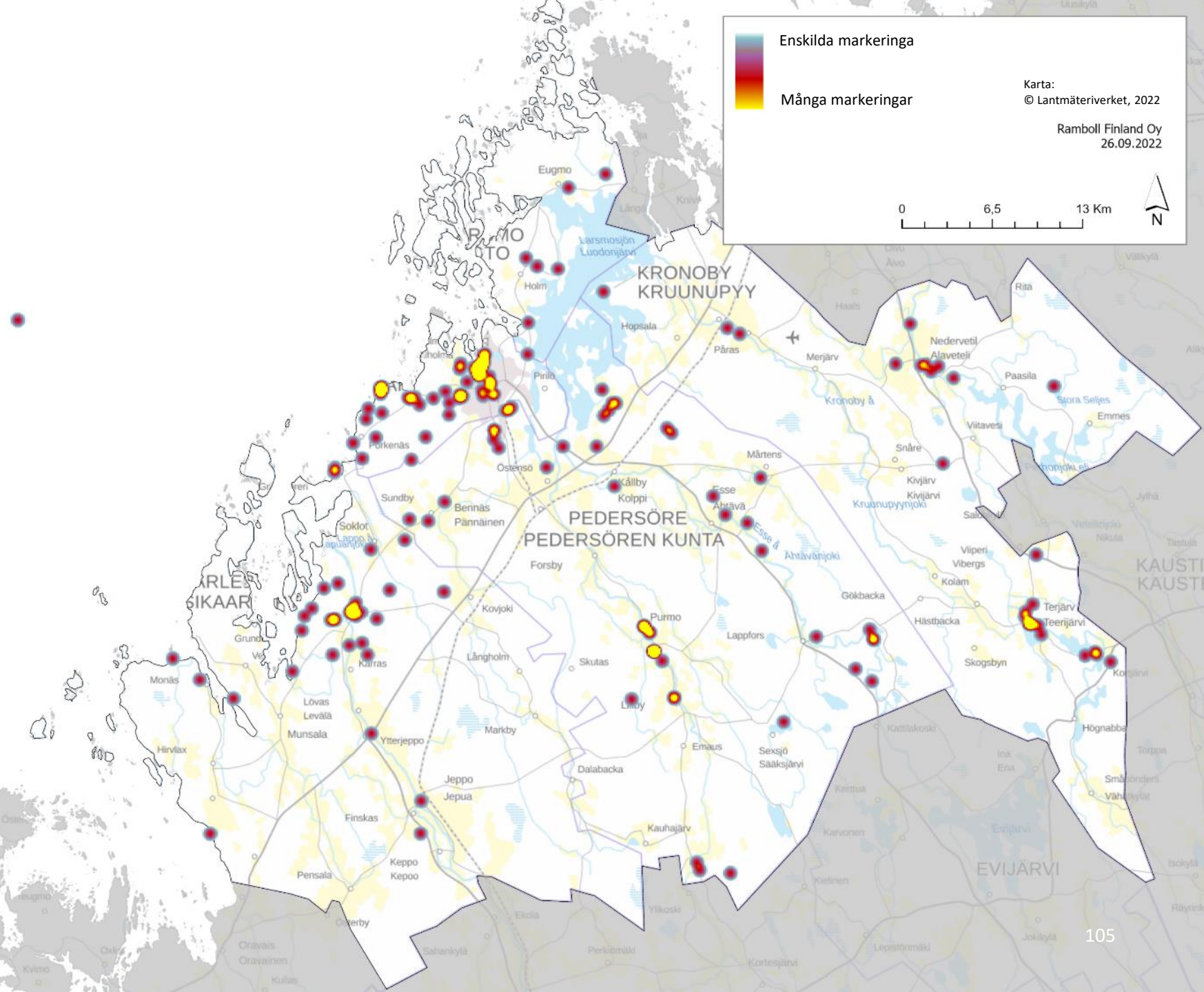
"Finns ingen cykelparkering här i den här delen av Skolparken, endast några cykelställ närmare stan. Kunde man göra någon slags låst cykelställe här ifall man vill gå runt på stan."



Lokala smultronställen (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)

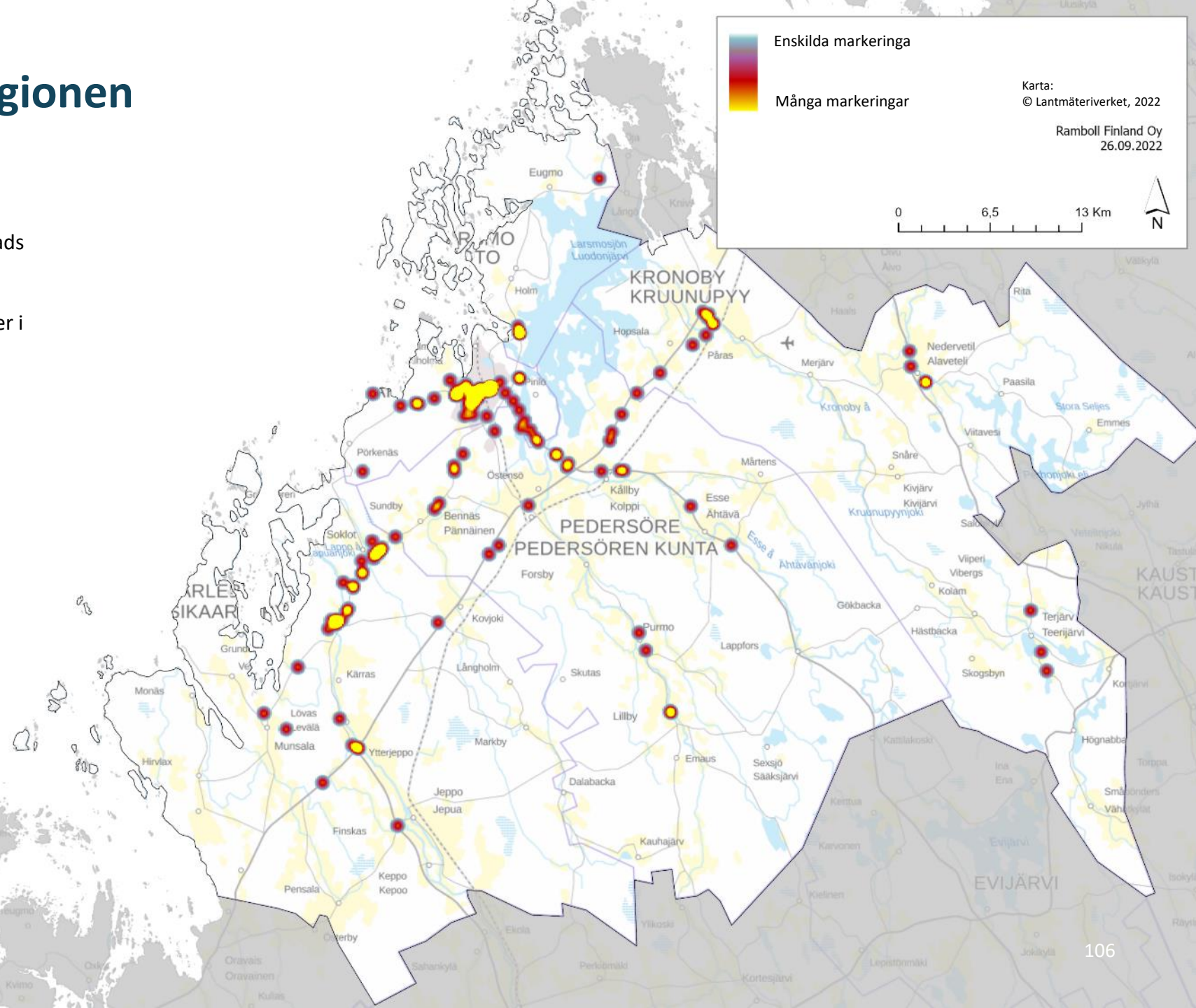


JAKOBSTADSREGIONEN
PIETARSAAREN SEUTU

Lugnandet av trafiken, regionen (179 markeringar)

Behovet att lugna trafiken uttrycktes mest i Jakobstads centrum.

Lugnare trafik fick också i flervalsfrågorna mest röster 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."

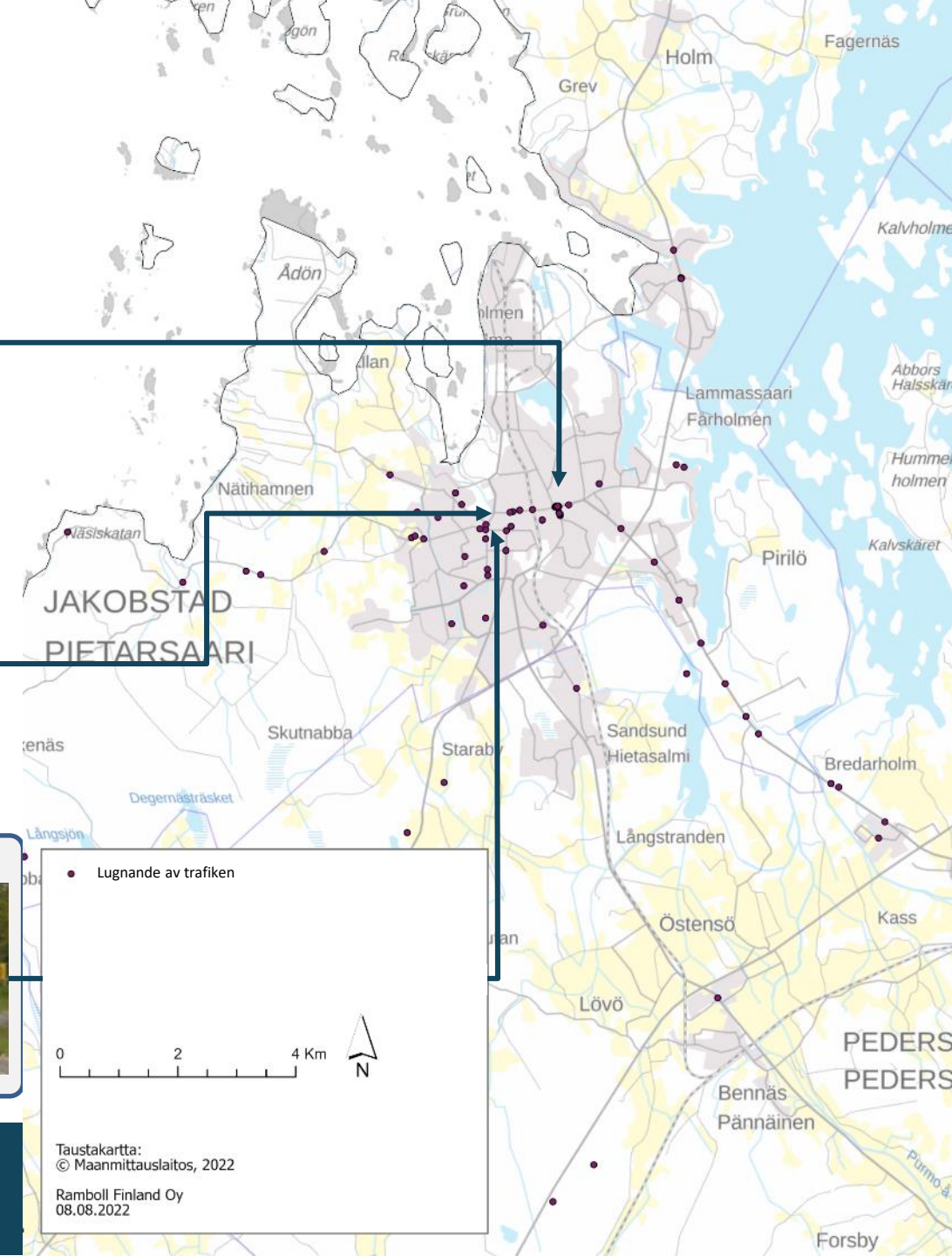


"Många olyckor och för mycket trafik. Högerregel gör så att trafiken stockas"

"Koululaisten parhaaksi"

"Har Esplanaden 1 eller 2 filer?"

"Tieosuudella ajetaan jatkuvasti kaahaamalla henkilöautoilla ja mopoilla"



Taustakartta:
© Maanmittauslaitos, 2022
Ramboll Finland Oy
08.08.2022



JAKOBSTADSREGIONEN
PIETARSAAREN SEUTU

Utvecklingsmöjlighet för hållbar mobilitet (87 markeringar)

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

Utöver dessa:

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



B.2. HEAT- analys



HEAT-beräkning

- HEAT-verktyget (Health Economic Assessment Tool) 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 i aktiv rörelse i den vuxna befolkningen utifrån total dödlighet.
- Den webbaserade kalkylatorn (www.heatwalkingcycling.org) som publicerades 2009 är baserad på dödlighetssiffror och statistiska värden för människoliv sammanställda och jämförda av en multidisciplinär expertgrupp. Under 2017 har, vid sidan av fysisk aktivitet, en bedömning av olycksrisk, CO₂-utsläpp och ekonomiska besparingar av luftföroreningar till följd av förändringar i transportsätt lagts till i verktyget.

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

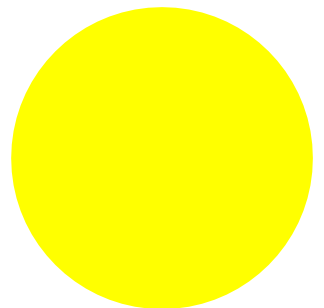
- För att motivera utformningen av ny cykel- eller gånginfrastruktur
- För den ekonomiska bedömningen av minskad dödlighet med nuvarande och eftersträlvade transportmedelsfördelning
- För generering av ursprungsdata för bredare ekonomiska beräkningar som en del av stadsplanering

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

- Avsedd att bedöma inverkan på vanligt och regelbundet beteende på befolkningsnivå.
- Målgruppen som utvärderas är vuxna (20–64 år för cykling och 20–74 år för gång).
- HEAT-beräkningen beaktar endast förändringar i dödligheten som orsakas av den ökade mängden fysisk aktivitet, men inte effekterna av till exempel minskad sjukfrånvaro eller förtidspensionering.
- 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



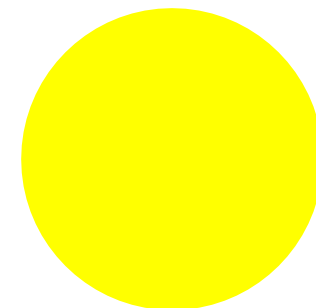
Resvaneundersökningen 2016, antal resor för gång och cykel, med start 2022 och referenstid 2030



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



Population och dödlighet: Statistikcentralen. Dödlighet räknat med femårs medeltal.



Jakobstad

Färdsätt	Minskning av för tidiga dödsfall (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 M€
Cykling	0,67	5,4	1,86 M€	12,4 M€

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

- Årlig nytta på mer än 275 000 euro som följd av minskningen av för tidig dödlighet. 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 för tidig dödlighet. År 2030 skulle nyttan vara mer än 12,4 miljoner euro.

Totala inbesparingen av ökat antal gång- och cykelresor skulle vara **2,14 M € i året.**



Larsmo

Färdsätt	Minskning av för tidiga dödsfall (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 M€

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 för tidig dödlighet. 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 för tidig dödlighet. År 2030 skulle nyttan vara mer än 1,2 miljoner euro.

Totala inbesparingen av ökat antal gång- och cykelresor skulle vara **2,14 miljoner euro per år**.



Pedersöre

Färdsätt	Minskning av för tidiga dödsfall (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 M€

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 för tidig dödlighet. 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 för tidig dödlighet. År 2030 skulle nyttan vara nästan 4 miljoner euro.

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



Nykarleby

Färdsätt	Minskning av för tidiga dödsfall (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 M€

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 för tidig dödlighet. 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 för tidig dödlighet. År 2030 skulle nyttan vara nästan 2,5 miljoner euro.

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



Kronoby

Färdsätt	Minskning av för tidiga dödsfall (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 för tidig dödlighet. 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 av för tidig dödlighet. År 2030 skulle nyttan vara mer än 2,8 miljoner euro.

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



Observationer

- En förändring av transportsätten för att gynna gång och cykel i enlighet med de uppsatta målen skulle medföra betydande besparingar genom ökad fysisk aktivitet varje år, om så bara genom att minska för tidig dödlighet i den arbetsföra åldersgruppen.
- Eftersom beräkningsmetoden inte tar hänsyn till exempelvis förändringarna i sjukligheten på grund av ökad rörlighet och inte heller minskningen av förtidspensioneringen, kan de besparingar som förändringen i fördelningen 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 användandet av transportmedel (det så kallade Safety In Numbers -fenomenet) eller utvecklingen av fordonsteknik.

B.3. LIVCY- analys

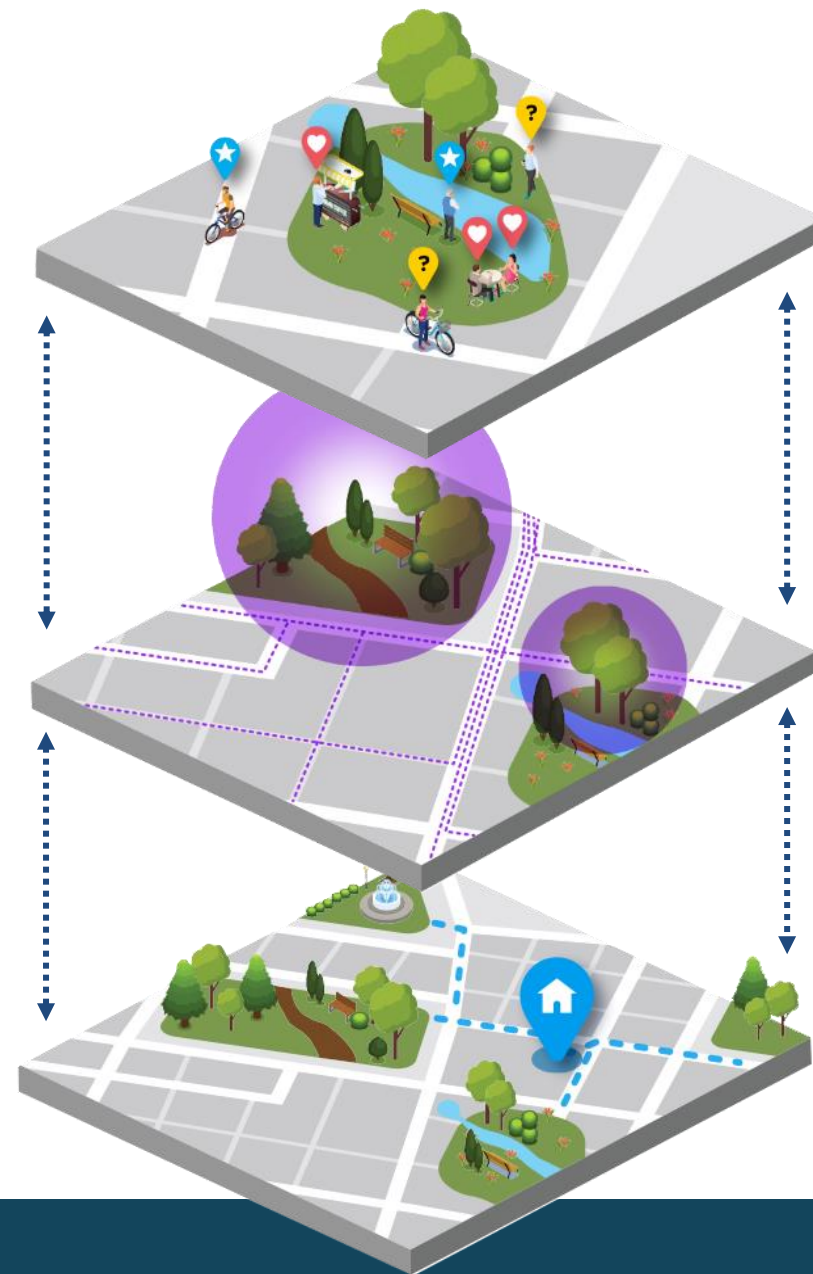


Bild: Jakobstad

LIVCY by Ramboll – livskraftsanalys

Betydelsen, mångsidigheten och gångvänligheten hos olika tjänster 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.

Materialen har betonats enligt deras betydelse i genomsnittliga dagliga mobilitetsbehov och enligt befolkningen i området. Det övergripande LIVCY-indexet som bildas på detta sätt beskriver mångfalden och tillgängligheten av tjänster i området till fots. LIVCY hjälper till att hitta områdets styrkor och attraktivitetsfaktorer och att identifiera utvecklingsmål. Information om tillgängligheten till tjänster gör det lättare för städer och kommuner att på ett heltäckande sätt förstå behoven i sina olika områden. Från LIVCYs resultat får beslutsfattare, planerare och investeringsbolag ett lättförstått index över livligheten i ett stadsområde för att stödja deras arbete.



LIVCY-analys:

Hållbar tillgänglighet till vardagstjänster

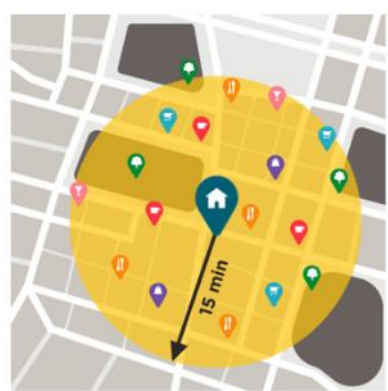
I LIVCY-granskningen står områdets livskraft och smidig vardag ur invånarens synvinkel i fokus. I granskningen får området ett indextal från 0 till 100, som beskriver hur olika vardagstjänster kan nås till fots (närhet och mångsidighet). Ju mångsidigare tjänster som finns nära, desto mer uppmanar miljön att använda tjänsterna via hållbara rörelseformer, vilket främjar invånarnas hälsa och hela områdets vitalitet.

	Indextal	Förklaring
Avstånd poängsätts (0–100) beroende på hur nära tjänsten ligger. Poänget är 0 på avstånd över 3km. Tjänsterna betonas enligt uppskattningen av hur ofta tjänsten besöks → vi får ett övergripande tillgänglighetstal 0–100 för rutan i fråga.	0	Svag – tjänsterna går inte att nå till fots
	25	Nöjaktig – nästan alla tjänster är på lång promenads (25 min) eller cykelturs avstånd.
	50	Medelmåttig – nästan alla tjänster finns på under 20 minuters gåavstånd
	70	Bra – nästan alla tjänster är på under 15 minuters gåavstånd
	85	Utmärkt – nästan alla tjänster är på under 10 minuters gåavstånd
	95	Toppen – nästan alla tjänster är på under 5 minuters gåavstånd

TILLGÄNGLIGHET
Distanst till närmaste, min



DIVEDRSITET OCH TÄTHET (INTENSITET),
Antal inom 15 min distans



LIVCY allmänt index



LIVCY-analysens tjänstkategorisering



Butiker och tjänster



Skola och hälsovård



Trafik



Grönområden



Idrottstjänster



Kultur

Butiker och tjänster

- Matbutik
- Apotek
- Specialbutik
- Restaurang / café
- Större livsmedelsbutik (hyper- eller supermarket)

Skola och hälsovård

- Grundskola
- Daghem
- Hälsocentral
- Gymnasium

Trafik

- Kollektivtrafikens station
- Skolskjutsens hållplats
- Annan hållplats för kollektivtrafik

Grönområden

- Lekplatser
- Bygga gröna- och rekreationsområden
- Rekreativa- och konditionsrutter

Idrottstjänster

- Lokala motionsställen
- Bollplaner
- Gym
- Sim ställen och -hallar

Kultur

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

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



LIVCY helhetsindex

LIVCY-indexet är ett sammansatt index som summerar poängen för alla sex livskvalitetskategorier. Indexet beskriver livligheten i området på ett poängintervall mellan 0–100 och tar hänsyn till nyckelvariabler i för livlighet. Indexet beräknar det övergripande livsbetyget med hänsyn till boendekategoriernas tillgänglighet till fots och intensitet, det vill säga servicefrekvens och mångsidighet i förhållande till antalet boende i området.

Jakobstad

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

Nykarleby

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

Kronoby

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

Pedersöre

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

Larsmo

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



LIVCY helhetsindex

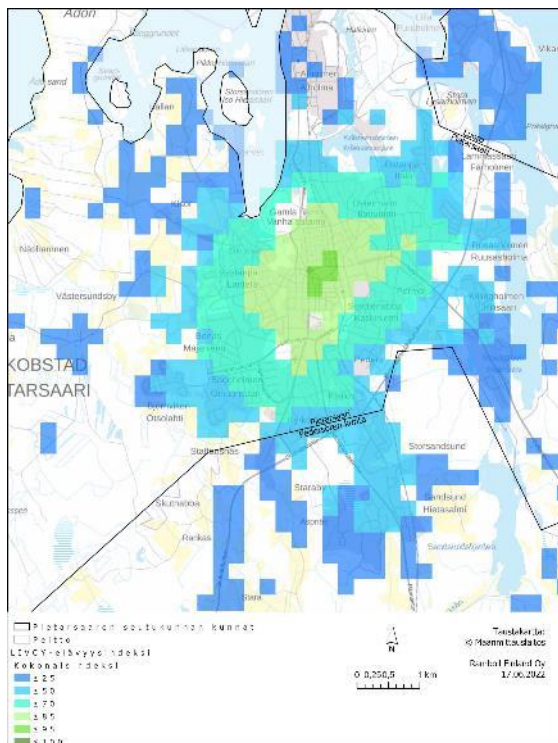
Härnäst beskrivs kommunens totalpoäng i olika kategorier samt en bild av kommunens centrum och dess maxpoäng. I centrumområden är levnadsindexet klart högre än i totalpoängen.

Jakobstad

(kommunpoäng)

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

Centrumområdets
maxpoäng: 85 p

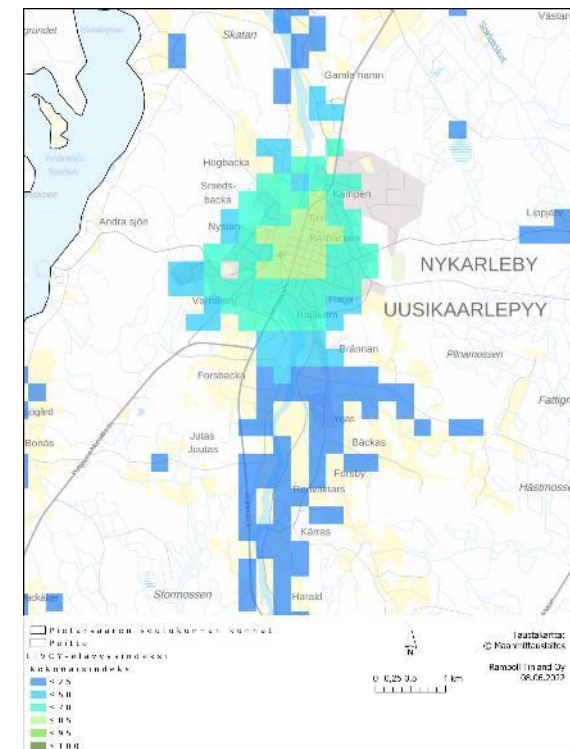


Nykarleby

(kommunpoäng)

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

Centrumområdets
maxpoäng: 77 p

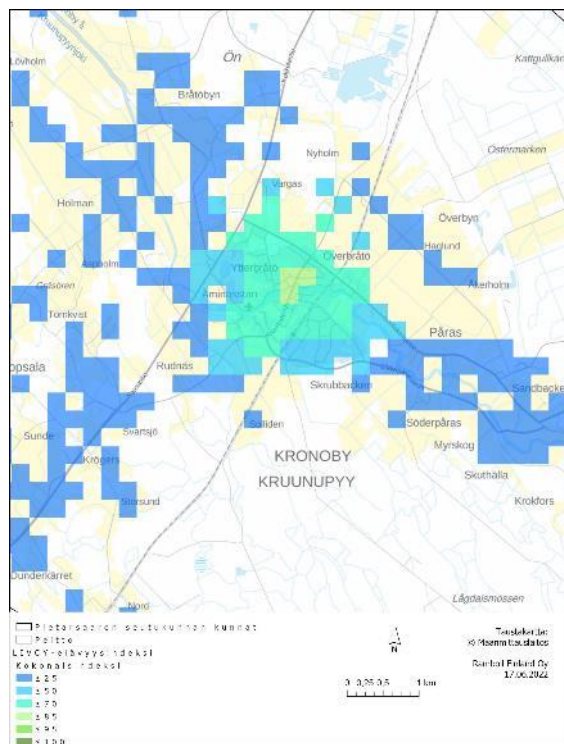


LIVCY helhetsindex

Kronoby (kommunpoäng)

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

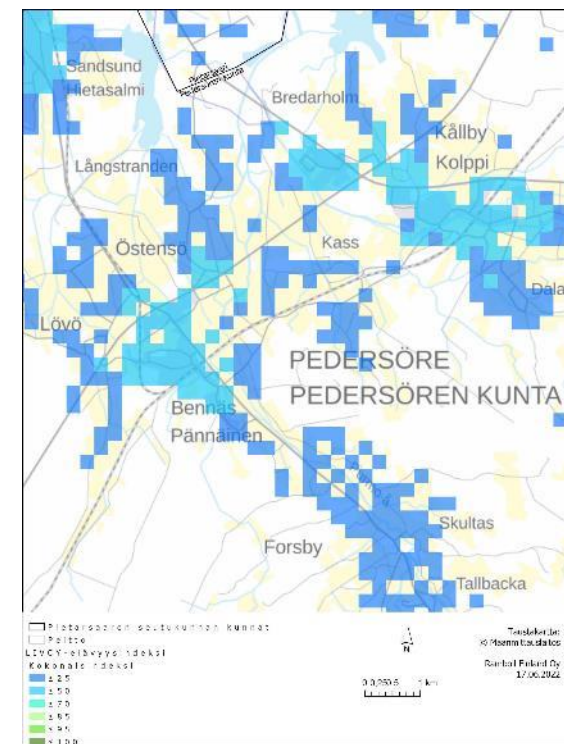
Centrumområdets
maxpoäng: 72 p



Pedersöre (kommunpoäng)

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

Centrumområdets
maxpoäng: 45 p



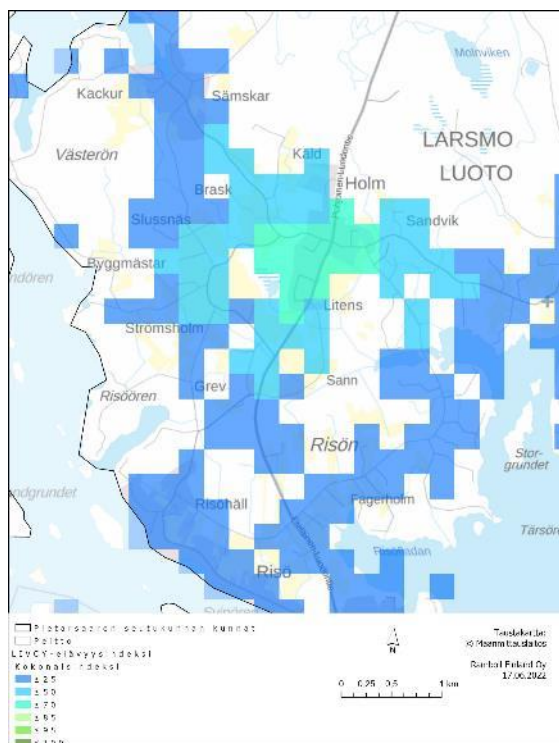
LIVCY helhetsindex

Larsmo

(kommunpoäng)

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

**Centrumområdets
maxpoäng : 55 p**

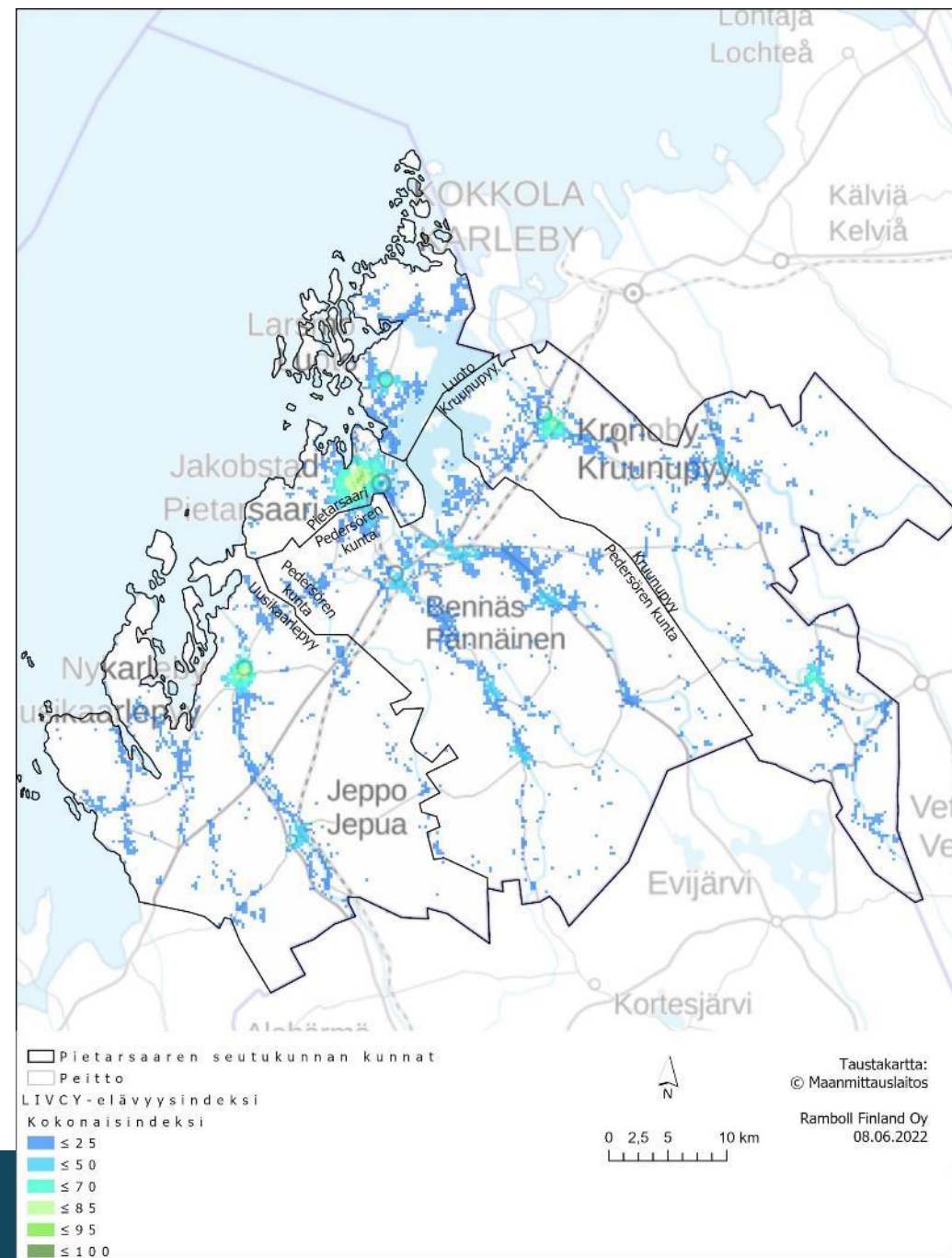


LIVCY helhetsindex

Bland kommunerna i Jakobstadsregionen får Jakobstad det högsta totala indextalet (60) i LIVCY-analysen, vilket innebär att boendet i området ligger på en måttlig nivå. I det här fallet är nästan alla tjänster mindre än 20 minuters promenad bort.

I övriga kommuner i regionen ligger boendeindexet på en tillfredsställande eller svag nivå, vilket gör att tjänsterna för det mesta nås med en lång promenad (25 min), med cykel eller bil.

På kartan syns analysdatan som ett rutfält över bebodda områden. Centrumen framstår tydligt med höga poäng när det gäller tillgänglighet till tjänster. Runt Jakobs centrum sprider sig LIVCY-indexet till ett större område.





LIVCY: Butiker och tjänster

LIVCY mäter områdets kommersiella tjänster, dvs livsmedelsbutiker, apotek, restauranger, kaféer och barer, specialbutiker och tjänster samt posttjänster. När det gäller vitalitet är tillgängligheten till tjänster väsentlig, vilket mäts som gångavståndet i minuter till närmaste service längs vägnätet. Dessutom mäts frekvensen av tjänster, eftersom livligheten i ett område ökar ju fler olika tjänster som finns där.

Jakobstad: 70 poäng

Nykarleby: 37 p.

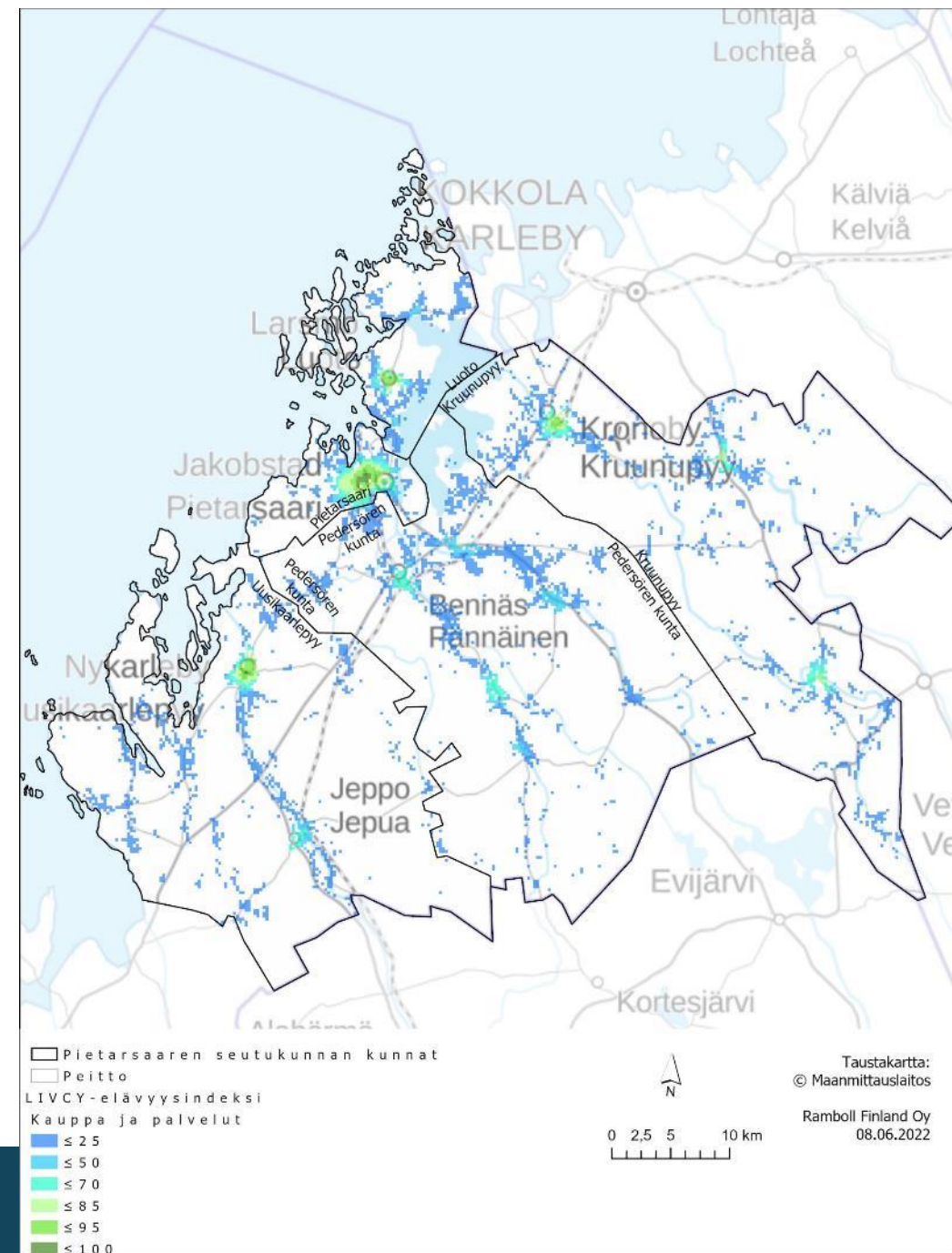
Kronoby: 29 p.

Pedersöre: 13 p.

Larsmo: 21 p.

I kommunerna i regionen varierar indextalet viktat med handel och tjänster mycket. Jakobstad sticker ut med flest poäng (70), vilket innebär att nästan alla tjänster ligger inom 15 minuters gångavstånd. Butiksservicen i Jakobs centrum är till och med på en utmärkt nivå.

Tillgänglighet till tjänsterna kan variera mellan postnummerområden.





LIVCY: Skola och hälsovård

LIVCY mäter regionens utbildnings- och hälso-tjänster med kommunala och privata förskolor, grundskolor, gymnasieskolor och offentlig sjukvård. När det gäller vitalitet är tillgängligheten till tjänster väsentlig, vilket mäts som gångavståndet i minuter till närmaste service längs vägnätet. Dessutom mäts frekvensen av tjänster, eftersom livligheten i ett område ökar ju fler olika tjänster som finns där.

Jakobstad: 63 poäng

Nykarleby: 35 p.

Kronoby: 26 p.

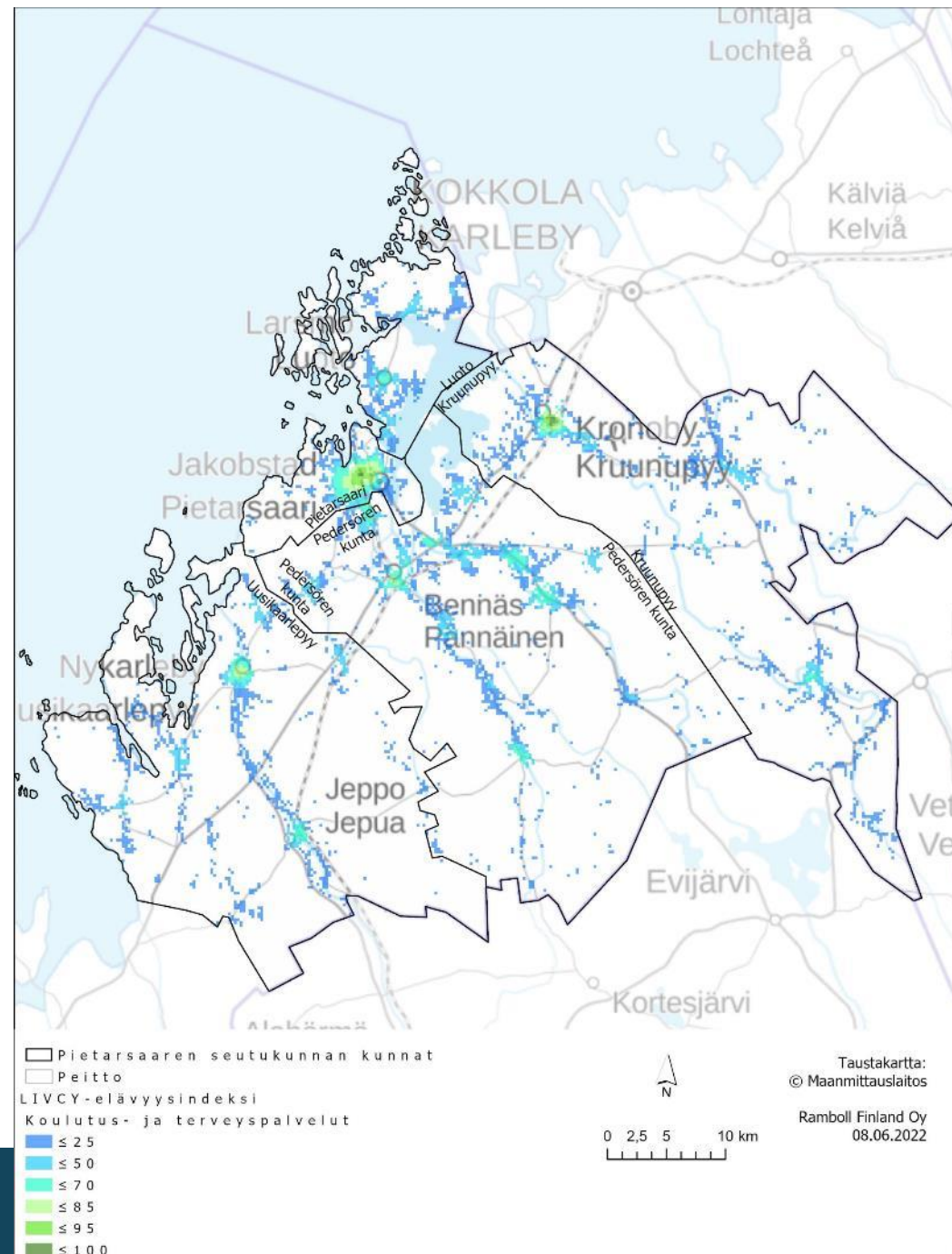
Pedersöre: 32 p.

Larsmo: 20 p.

Bland kommunerna i regionen får Jakobstad högsta poäng (63) i livskvalitetsindexet viktat med utbildning och hälsovård, vilket innebär att nästan alla tjänster ligger mindre än 20 minuters promenad bort.

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

Tillgänglighet till tjänsterna kan variera mellan postnummerområden.





LIVCY: Trafik

LIVCY mäter områdets trafik och rörelse med kollektivtrafik. I detta fall beaktas tillgängligheten och antalet hållplatser för kollektivtrafiken med god servicenivå i området (fler än 3 avgångar på vardagar kl. 07.00–19.00).

Jakobstad: 25 poäng

Nykarleby: 21 p.

Kronoby: 13 p.

Pedersöre: 18 p.

Larsmo: 23 p.

I kommunerna i regionen, när indextalet viktas med trafik och rörelse, är poängen jämnare mellan kommunerna. Jakobstad får ett relativt låga poäng (25), vilket innebär att tjänsterna kan nås med en lång promenad (25 min), med cykel eller bil. Larsmo sticker ut i kategorin eftersom dess resultat ligger nära Jakobstad.

Tillgänglighet till tjänsterna kan variera mellan postnummerområden.





LIVCY: Grönområden

LIVCY mäter tillgängligheten och mängden av parker, rekreationsleder och lekplatser i områdets grönområden. Mätaren inkluderar inte skogs- eller vattenområden.

Jakobstad: 79 poäng

Nykarleby: 41 p.

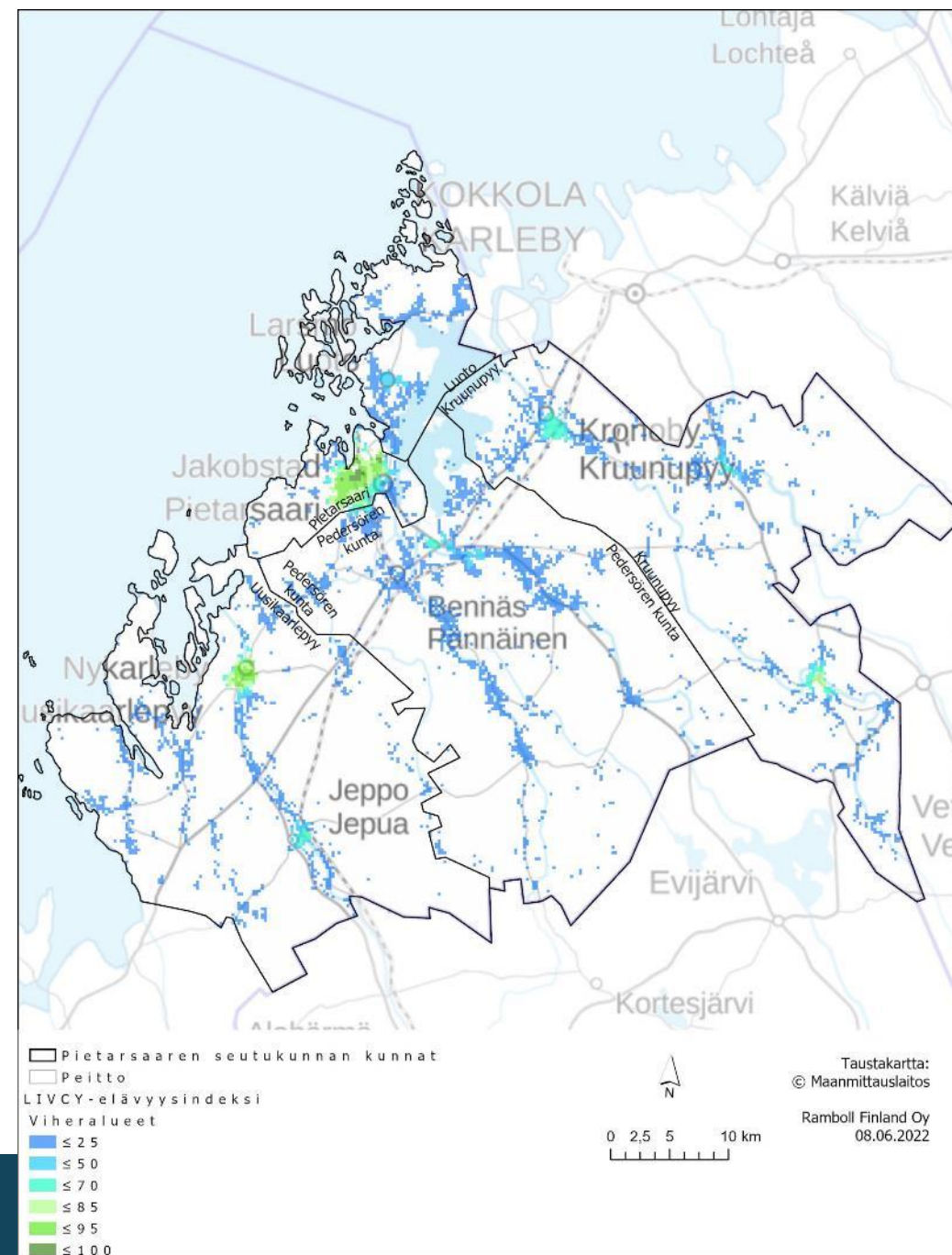
Kronoby: 25 p.

Pedersöre: 10 p.

Larsmo: 8 p.

Bland kommunerna i regionen får Jakobstad högsta poäng (79) i indexet viktat med grönområden, vilket innebär att nästan all grön service ligger inom 15 minuters gångavstånd. Utifrån punkterna finns det inte många grönområden i Pedersöre och Larsmo.

Tillgänglighet till tjänsterna kan variera mellan postnummerområden.





LIVCY: Idrottstjänster

LIVCY mäter områdets idrottsservice utifrån gym och idrottsanläggningar, lokala idrottsplatser, idrottshallar, bollplaner och simhallar. Mätaren tar hänsyn till tillgängligheten för tjänster och platser (gångtid i minuter) och mångsidigheten av tjänster i området.

Jakobstad: 68 poäng

Nykarleby: 33 p.

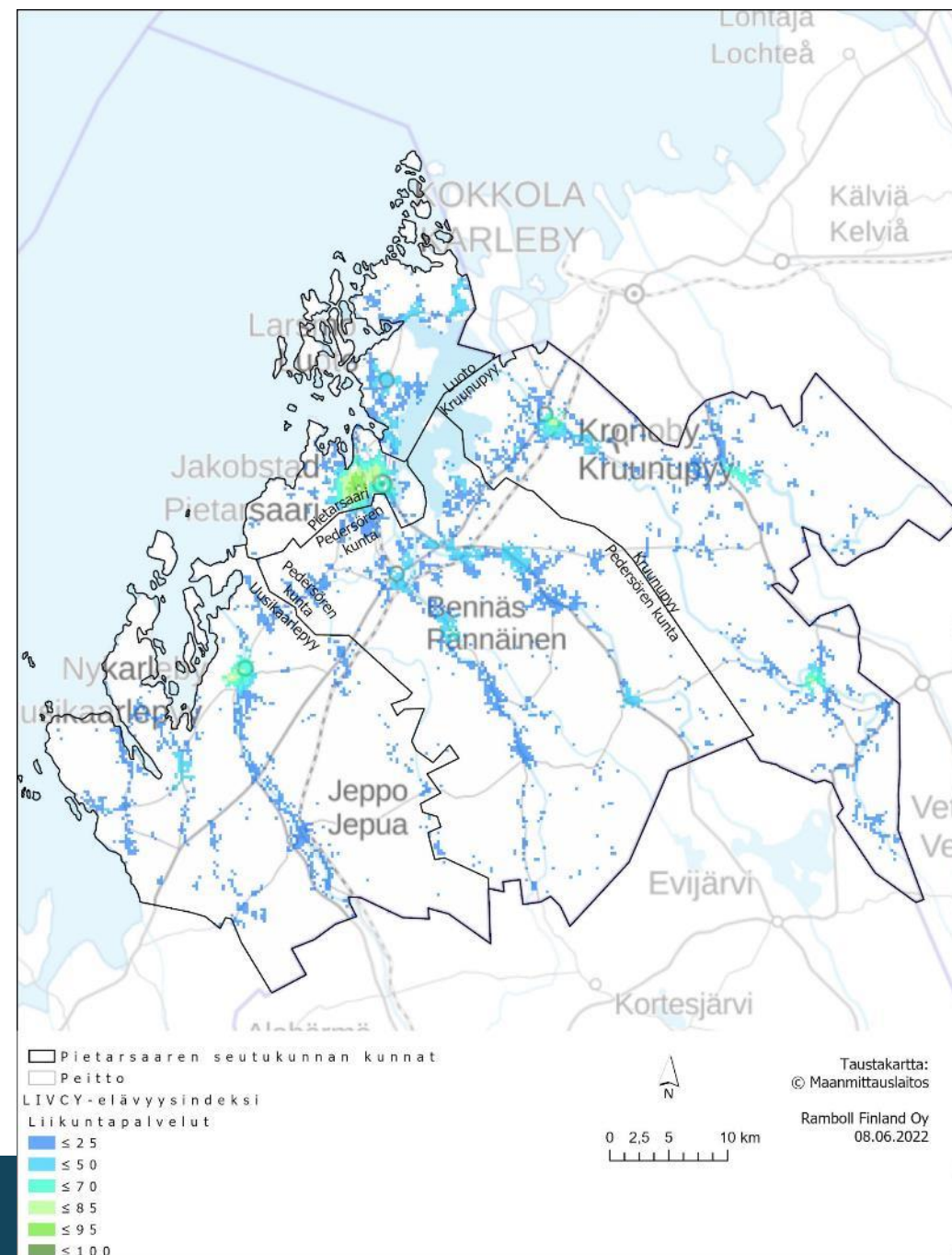
Kronoby: 26 p.

Pedersöre: 21 p.

Larsmo: 28 p.

Jakobstad får högsta poäng (68) i indexet viktat med idrottstjänster bland kommunerna i regionen, vilket innebär att nästan alla motionstjänster ligger mindre än 20 minuters promenad bort. Andra kommuner får relativt jämna poäng.

Tillgänglighet till tjänsterna kan variera mellan postnummerområden.





LIVCY: Kulturtjänster

LIVCY mäter kultur utifrån scenkonst (teatrar, biografer), museer, gallerier och bibliotek. Mätredskapet undersöker tillgängligheten för kulturtjänster (restid genom att gå i minuter) och mångsidigheten av tjänster i området.

Jakobstad: 45 poäng

Nykarleby: 27 p.

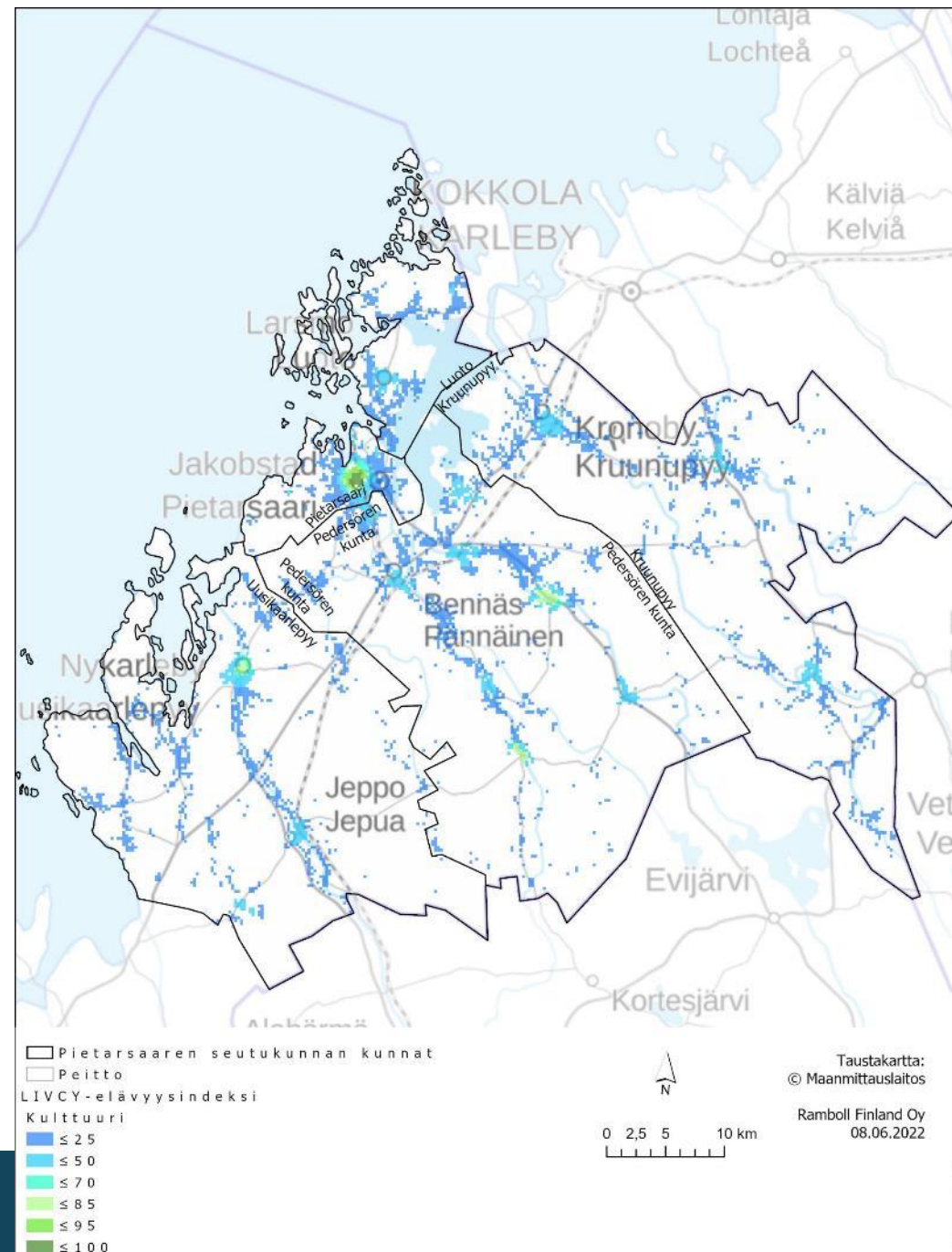
Kronoby: 17 p.

Pedersöre: 20 p.

Larsmo: 9 p.

Jakobstad får ett tillfredsställande betyg (45 poäng) i indexet viktat med kulturtjänster bland kommunerna i regionen, i vilket fall tjänsterna är inom en lång promenad (mer än 25 min), cykel- eller biltur. I andra kommuner är kulturtjänster färre och mer varierande.

Tillgänglighet till tjänsterna kan variera mellan postnummerområden.



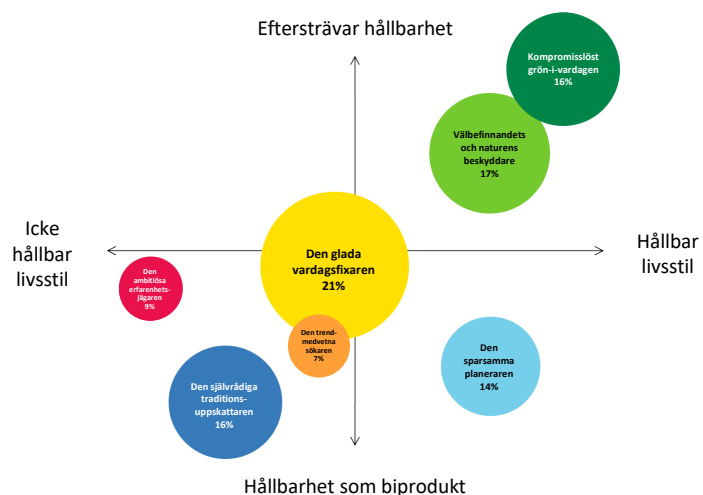
B.4. Värde- segments- analys



Bild: Jakobstad

Invånarprofiler

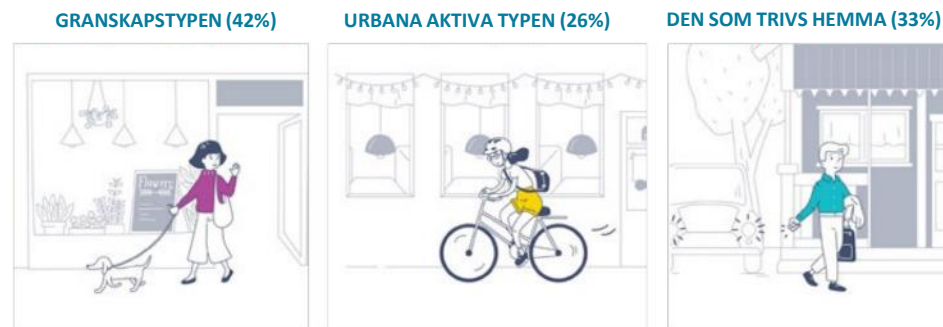
I inhemska studier har man identifierat flera olika livsstilar hos människor. Detta berättar delvis om den enhetliga kulturens försvagning och den stärkande individcentrerade megatrenden. Individcentrering kan i samhället ses jämfört med förra seklets trender som förbättrade möjligheter att finslipa konsumtionsvanor och att till exempel hitta sysselsättning betonat på individens egna mål och behov. Att identifiera de generaliserande undergrupper som identifierats från 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 cirkelarna beskriver profilens förekomst i befolkningen. *Kestävän elämäntavan motivaatioprofiilit. Sitra 2021.*

En stor del av finländarna har identifierats som de som driver lätt vardag (iloinen arjen pyörittäjä), som för det viktigaste är en lätt vardag. Det finns tre undergrupper kopplade till en hållbar livsstil, för två av dessa är hållbarhet målinriktat och för en är hållbarhet en biprodukt av sparsamhet.

Invånare i tätorter har i en studie identifierats som granskapstypen (naapurustolainen) som värdesätter lokal service och liv, urbana aktiva typen (säpisijä) som söker tillväxt och upplevelser, och den som trivs hemma (kotoilija) som betonar lugnet och kvaliteten i hemmet. Bland dessa grupper är granskapstypen och aktiva typen de mest sannolika användarna av hållbara färdmedel, och de som trivs hemma är ofta de som bor utanför tätorten och främst reser med bil.



Tre identifierade urbana livsstilar ur en forskning om Tammerfors. Procenterna beskriver typens andel av befolkningen.

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 dess hjälp kan målgrupper enkelt ses i relation till regioner, forskningsfrågor och mångsidig socioekonomisk befolkningsdata.

Värdesegmentsanalysen omfattar följande aspekter:



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, rörelse, social inriktning, etc.



Utifrån modellen och data kopplad till den byggs förutsägelser om gruppernas beteende och val.



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

Data som hämtas från undersökningarna av ekonomiska studier inkluderar en bedömning av människors permanenta drag av individens värderingar, temperament och personlighetscirklar. Utöver detta har detaljerade undersökningar gett ytterligare information om individers attityder, åsikter och livsstilar, t.ex. i förhållande till naturvård och rörelse. 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

Från värdesegmentsanalysen kan vissa egenskaper hos regionen identifieras som tydligt skiljer sig från värderingarna i resten av Finland.

Klass vars representativitet i regionen är högre än genomsnittet i befolkningen

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

Klass vars representation i regionen är lägre än genomsnittet i befolkningen

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

De skillnader som identifierats per kommun jämfört med det regionala genomsnittet är följande:

I Kronoby framhävs:

- Uppskattar rymlig bil
- Välviljande som trivs hemma
- "Jag flyttar aldrig bort"
- Strävar mindre efter inre utveckling

I Larsmo

- Något miljövänligare
- Strävar mindre efter inre utveckling
- Försvarar det allmänna goda

I Jakobstad

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

I Pedersöre

- Försvarar det allmänna goda
- Något passivt egoistiska
- Strävar mindre efter inre utveckling
- Litar inte på experter

I Nykarleby

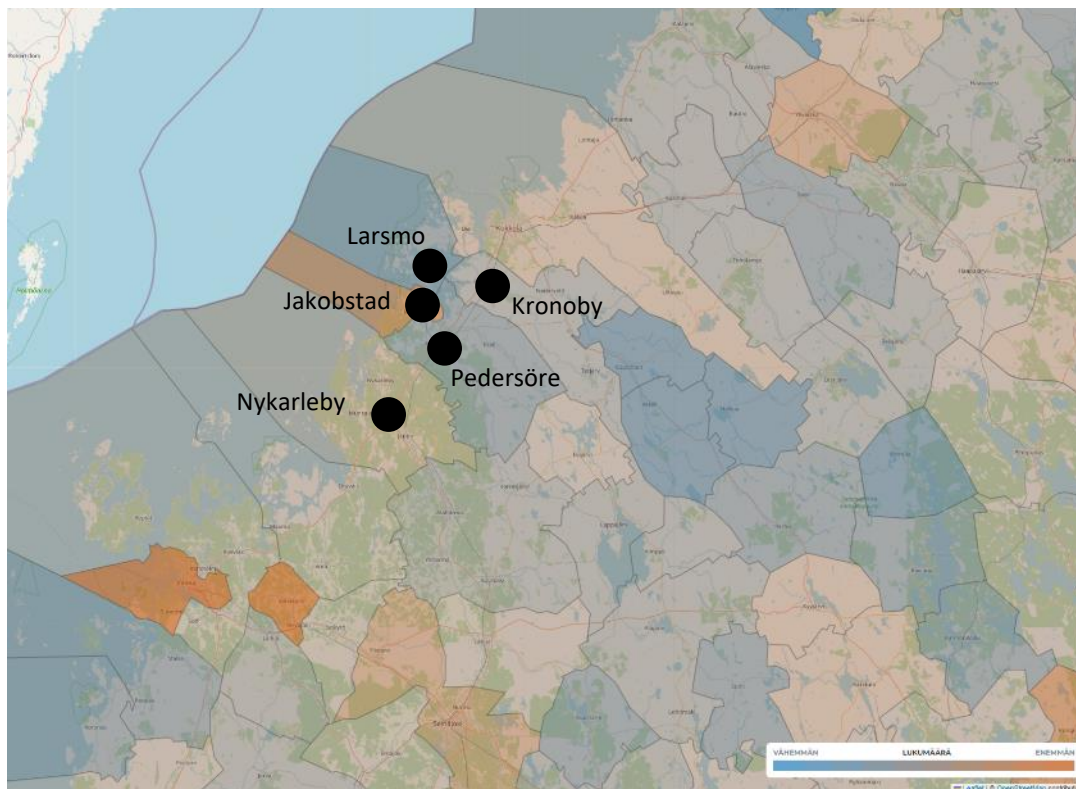
- Välviljande som trivs hemma
- Söker säkerhet
- Strävar efter och uppskattar inre utveckling lite

Baserat på segmentsresultaten uppskattar man att invånarna i Jakobstad har en större representation av välfärdsförespråkare som söker hållbarhet än i andra regioner. I Jakobstad räknar man med att naapuristolaiset och säpisijät representerar en större del av befolkningen än i övriga kommuner i regionen, där majoriteten av befolkningen bedöms huvudsakligen bestå av kotoilijat som betonar bekväma hemförhållanden och värdesätter traditioner, stabilitet och säkerhet.



Regionens särdrag 1/3

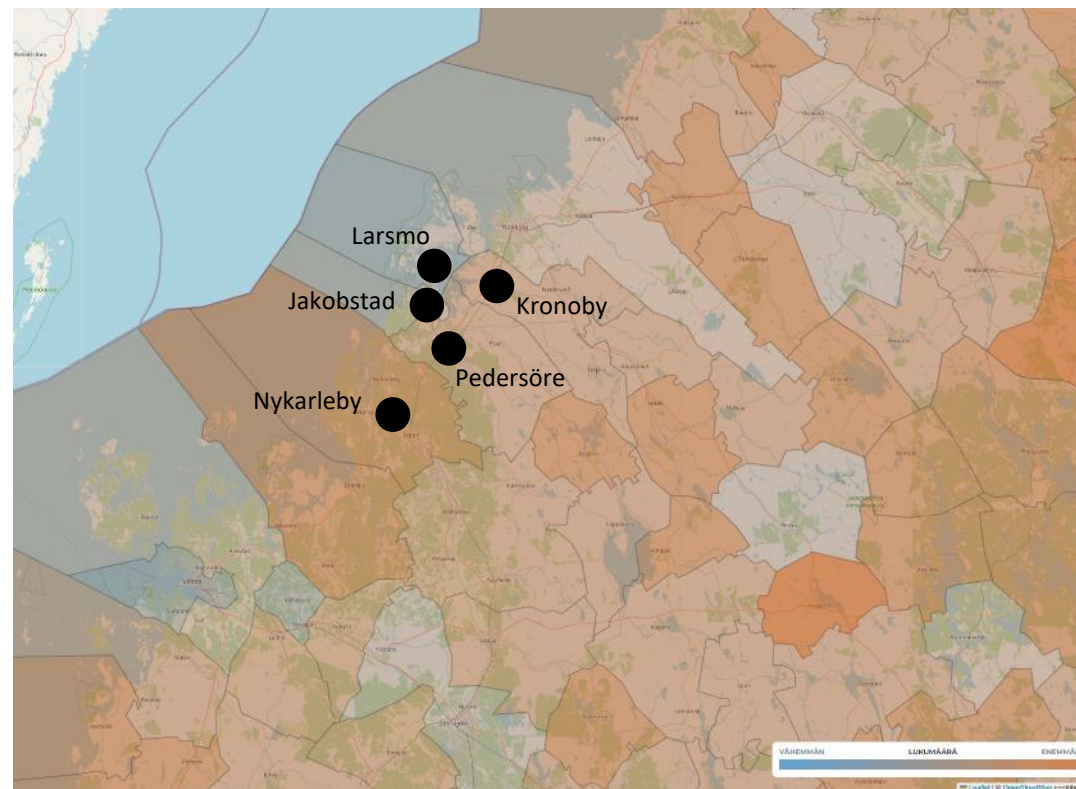
De som strävar efter inre utveckling



De som strävar efter inre utveckling finns mest i Jakobstad och Nykarleby. Invånargruppen är jämförbar med den urbana aktiva typen och befinner sig främst i Vasa och Seinäjoki nära regionen.

På kartorna har de områden som visas i röda nyanser mer av den aktuella befolkningsgruppen än det finska genomsnittet. Områden med mindre än genomsnittet av den aktuella befolkningsgruppen visas med blått.

Välviljande som trivs hemma

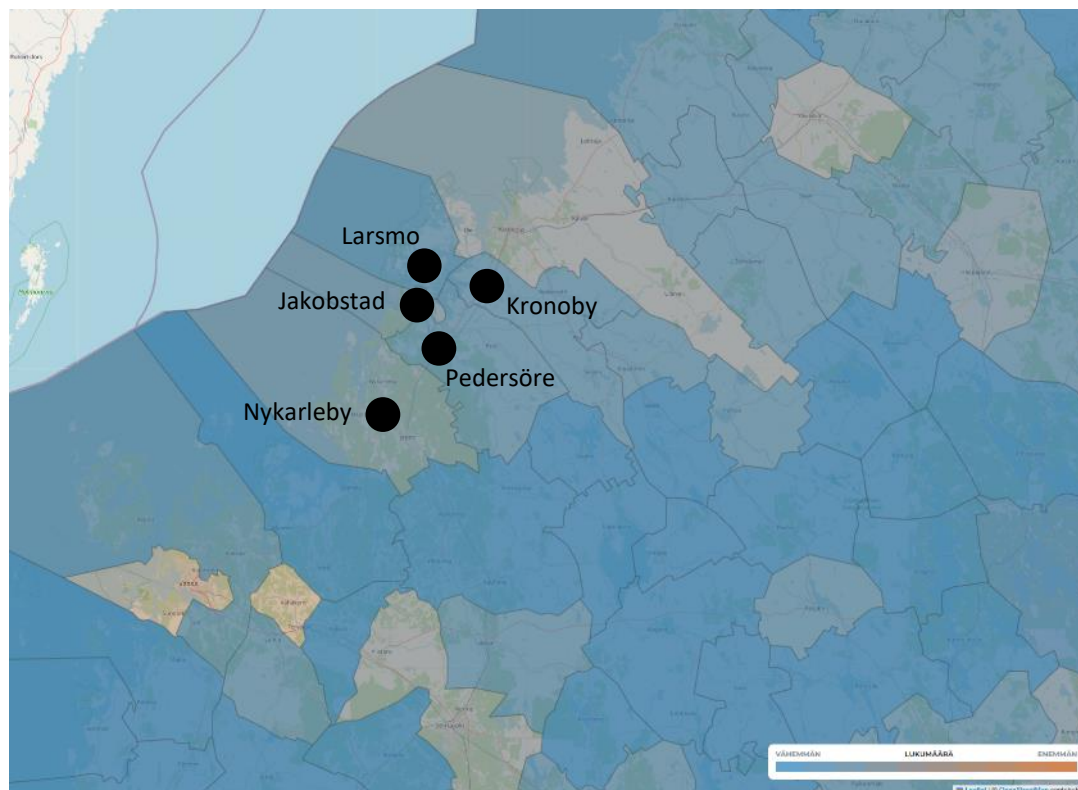


Aiemmin käsitellyn kotoilijoiden heimon arvioidaan painottuvan seudulla Uudenkaarlepyyn, Pedersören ja Kruunupyyn kuntiin.



Regionens särdrag 2/3

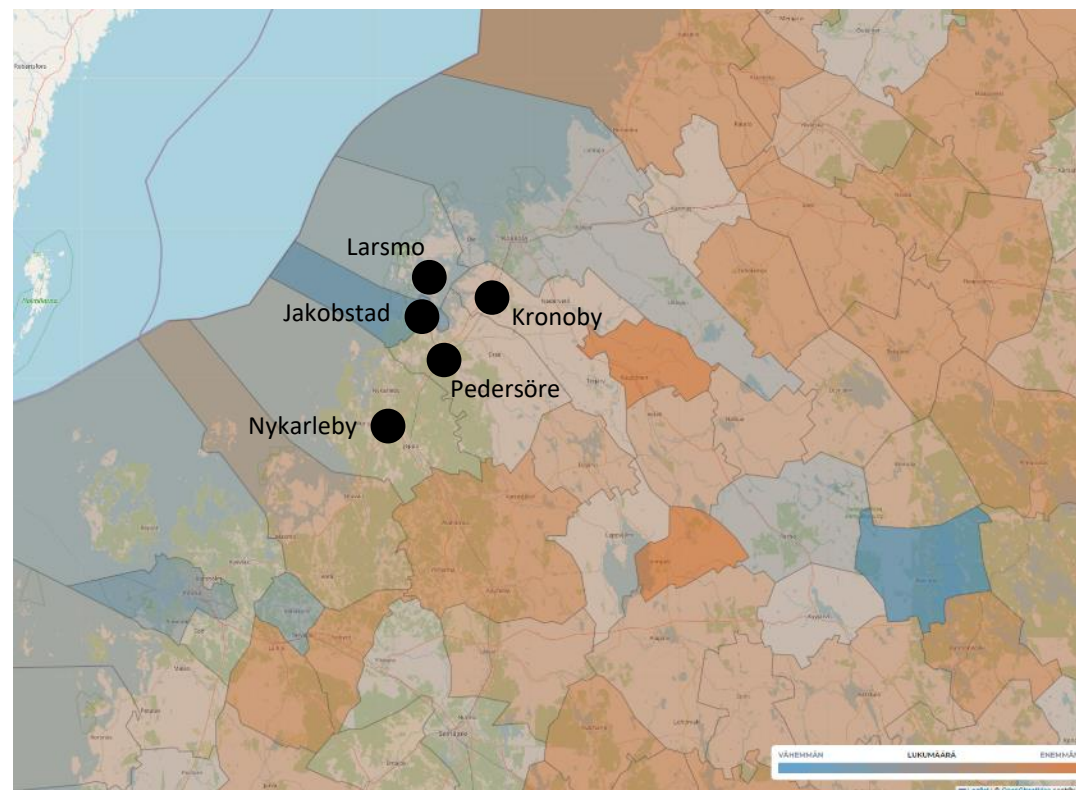
Använder kollektivtrafik



Villighet att använda kollektivtrafik är relativt lågt i hela regionen, men populärast i Jakobstad och Nykarleby. Påverkas naturligtvis av utbud och användbarhet.

På kartorna har de områden som visas i röda nyanser mer av den aktuella befolkningsgruppen än det finska genomsnittet. Områden med mindre än genomsnittet av den aktuella befolkningsgruppen visas med blått.

Hälsopassiva



När man frågar människor om deras hälsotillstånd kan man märka regionala skillnader i passivitet. Av dessa finns lika fördelat i alla kommuner utom Jakobstad, där man lägger mera uppmärksamhet på egen hälsa.



Regionens särdrag 3/3

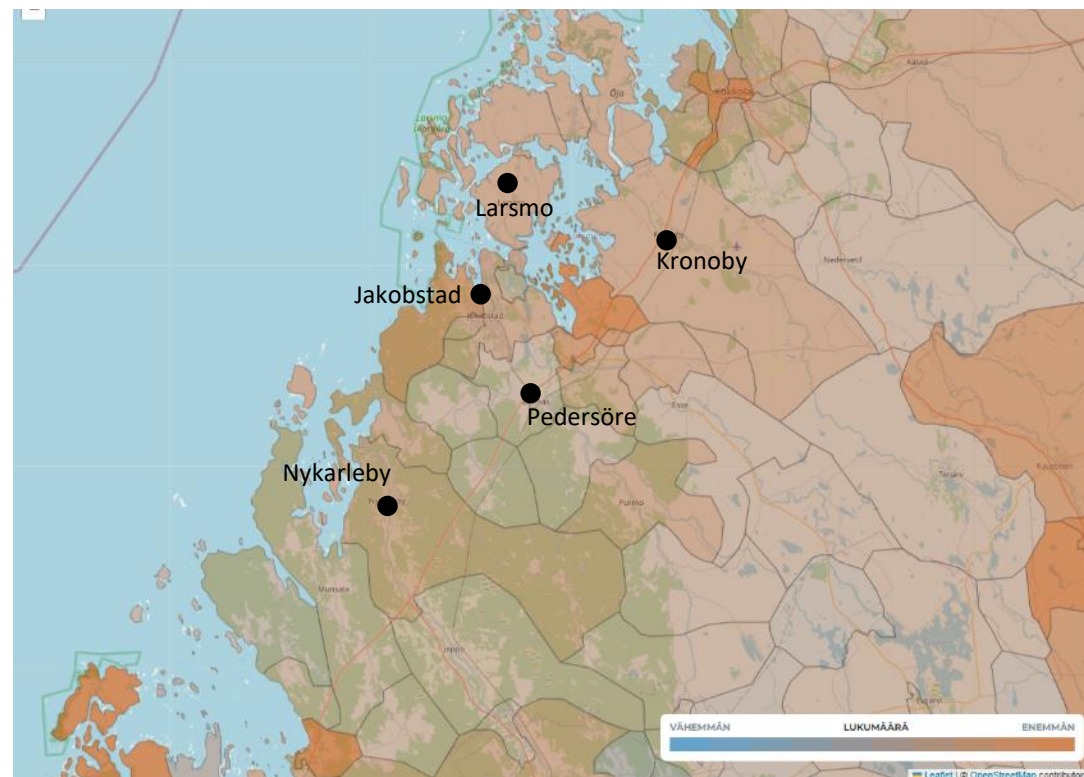
Miljögnynnsamhetskategorin, som delvis förklarar hållbara mobilitetsvanor, är bildad av sex uttalanden som mäter miljö- och klimatattityder. Allmänna iakttagelser om miljövard omfattar t.ex. det följande

- Miljövänliga är **1,5 gånger mer benägna att använda cykel** och **1,4 gånger mer benägna att gå i sin bostadsort**.
- 43 % av dem som är miljövänliga skulle resa mer genom att gå och cykla om vägarna var bättre, **dubbelt så mycket** som andra.
- Miljövänlighet återspeglas i betydligt större användning av kollektivtrafik och vilja att öka användningen av kollektivtrafik.
- Vid köp av en eventuell framtida bil lyfts miljövänliga el- och hybridbilar fram. En delad bil skulle vara av intresse för mer än vart tredje segment.

På länsnivå ligger förekomsten av miljövänlighet långt efter i Österbotten, t.ex. jämfört nivåerna i Birkaland och Nyland. Men jämfört med övriga landskap i Västra Finland är nivån något högre i Österbotten. De mest miljövänliga områdena i regionen finns i postnummerområdena Pedersöres Lepplax och Jakobstads Skutnäs-Västermalm. **I dessa områden kan ungefär en femtedel av befolkningen räknas till det miljövänliga segmentet.** Uppgifterna och beskrivningarna är producerade av Taloustutkimus.

På kartorna har de områden som visas i röda nyanser mer av den aktuella befolkningsgruppen än det finska genomsnittet. Områden med mindre än genomsnittet av den aktuella befolkningsgruppen visas med blått.

Miljövänliga



Bilden visar postnummerområdesindelningen av miljövänlighet i regionen och närområdena till regionen. Till exempel, i det mest miljövänliga området i Vasa, Brändö, är miljövänlighet ungefär dubbelt så vanlig (40% av befolkningen) som i det mest miljövänliga området i Jakobstadsregionen. I många stadsdelar i Helsingfors och Tammerfors är ungefär två tredjedelar av befolkningen miljövänliga.



B.5. Körhastighets- analys



Bild: Jakobstad

TomTom-data

Körhastighetsanalysen har gjorts med hjälp av medelhastigheter ur geodata som samlats in av det holländska företaget TomTom. Datan består av trafikdata som samlats in från enheter som använder TomToms kartprodukter, från vilka allmän trafik, gång och cykel har filtrerats bort. De enheter som använts för insamlingen av data är mobiltelefoner och kommersiella samarbetsparter (ca 70 %), fordonsnavigeringssystem (ca 25 %) och separata navigationsenheter (ca 5 %). Styrkan med uppgifterna är att de 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 hastighetsgränserna. I körhastighetsanalysen har man uppmärksammat promenadområdena i regionens centrumområden, de huvudsakliga cykeltrafiklederna och närhet till skolor i tätorterna. I hastighetsanalysen fokuserar granskningen på vardagsmorgontrafik (7–10) och eftermiddagstrafik (14–17). För hastighetsanalysen har materialet hämtats från perioden 1 april till 30 september 2022, från vilken skolloven har exkluderats. Eftersom TomTom-data endast är tillgänglig från motorfordon och mobilapplikationer som utnyttjar tillverkarens kartprodukter, har perioden som beaktats i arbetet bestämts så länge som möjligt för att uppnå ett tillräckligt antal observationer och därmed ett tillförlitligt resultat.

TomTom-materialet är baserat 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 gatunätet. Eftersom analysen riktar sig på regionens centrala tätorter, har TomTom-datans följande klasser beaktas: 2 (other major roads), 3 (secondary roads), 4 (local connectin roads) och 5 (local roads of high importance).

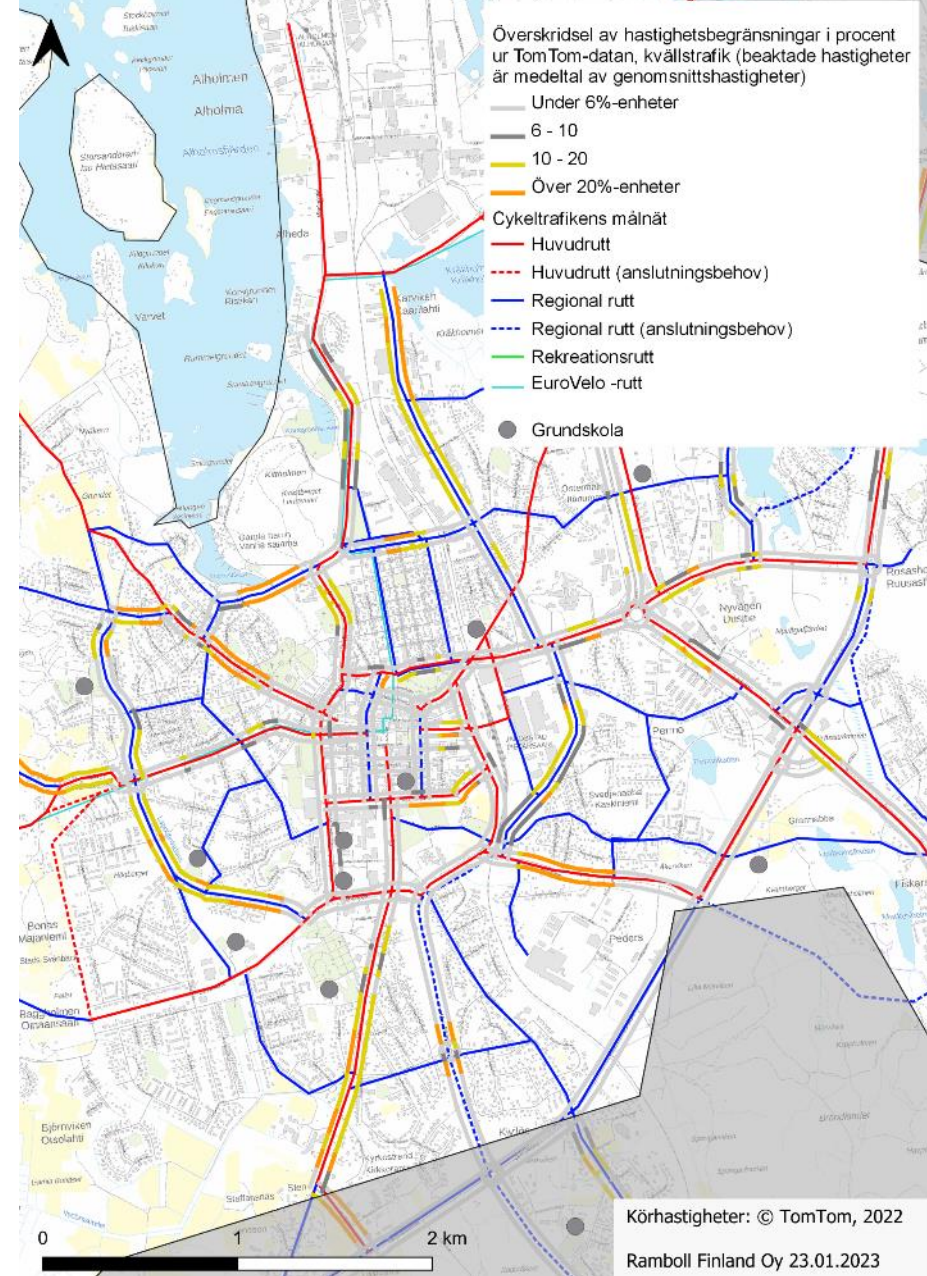


Körhastighetsanalys

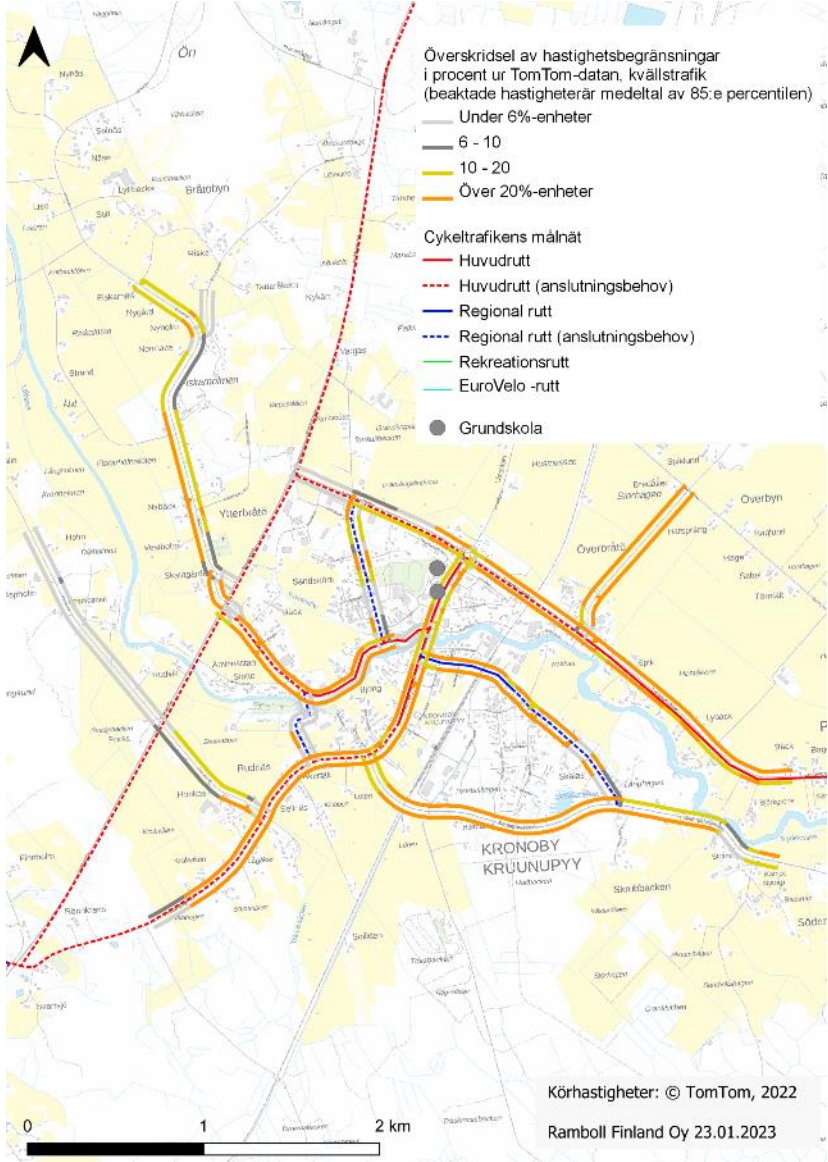
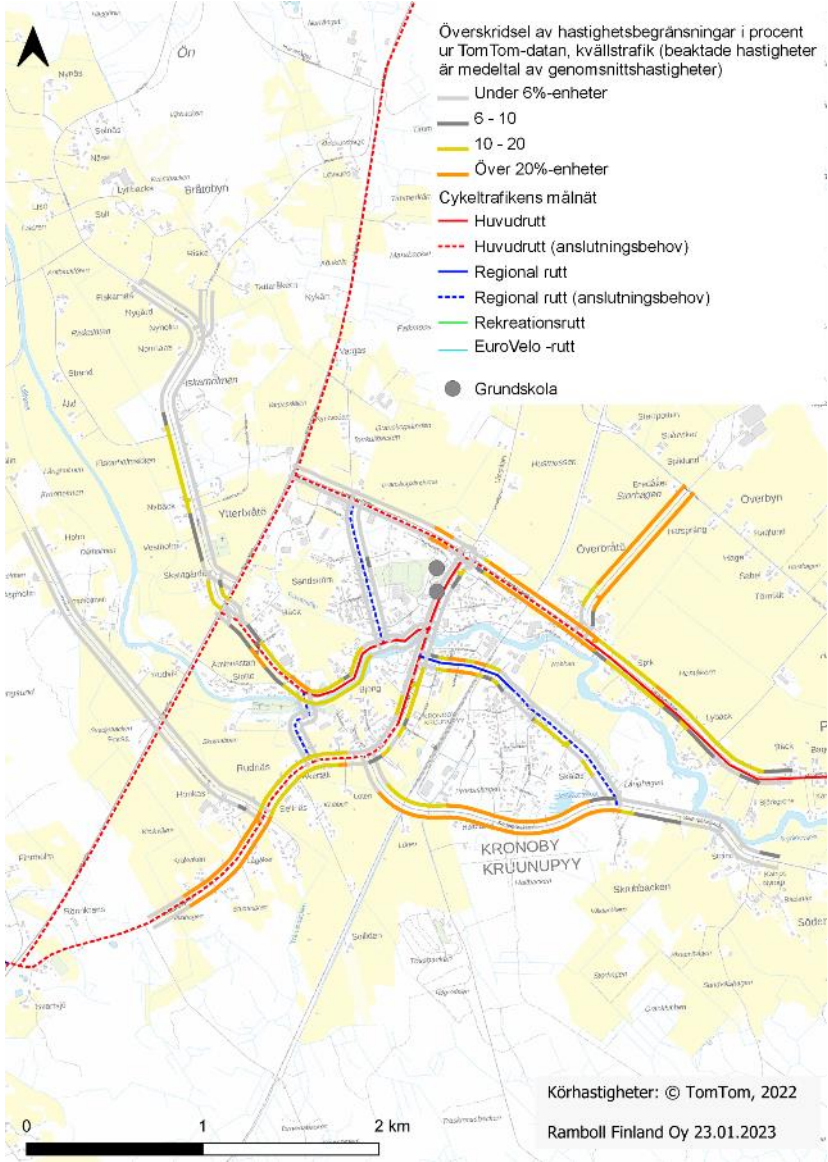
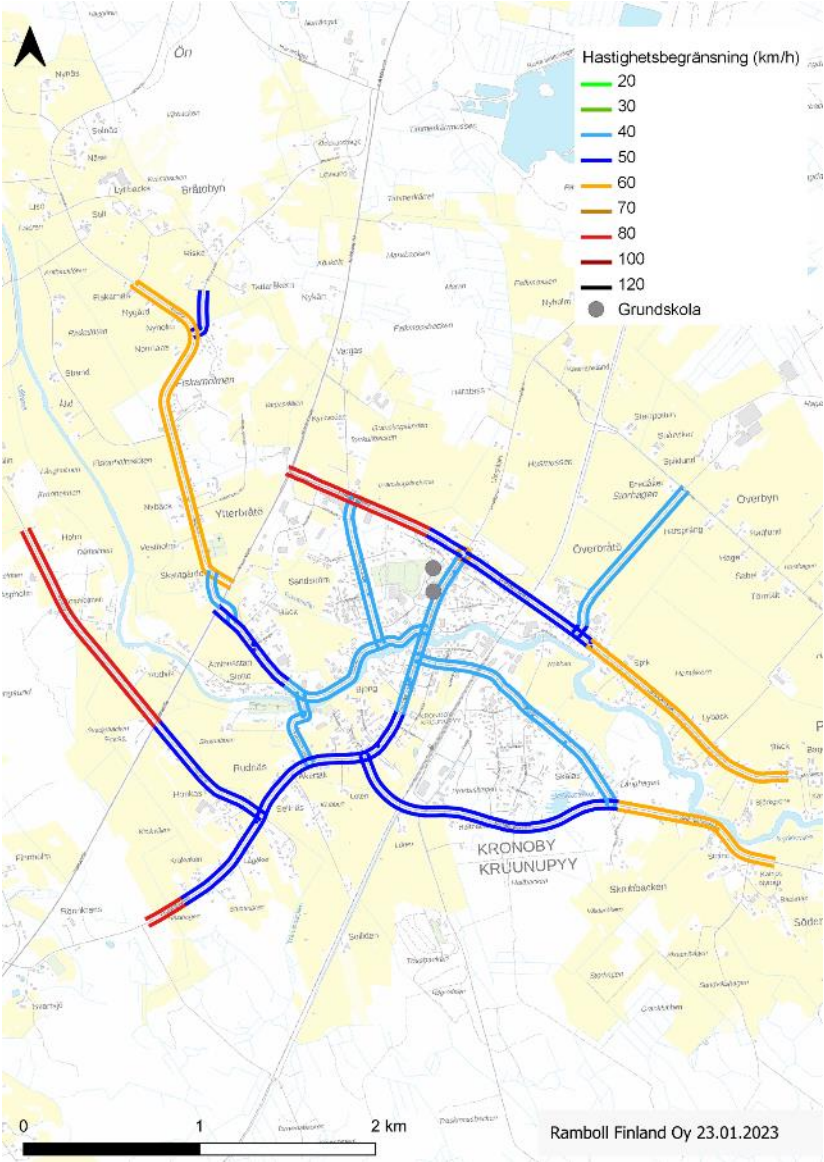
Körhastighetsanalysens granskningar har genomförts för morgontrafik (07–10) och eftermiddagstrafik (14–17). I analysen har två olika nyckeltal från TomTom-datan undersökts: 85:e percentilen (V85) och medelhastigheten. Av dessa är den 85:e percentilen gränsvärdet för fördelningen av hastighetsobservationer, under vilket 85 % av alla observationer faller. Percentilen beskriver hastighetsnivån som majoriteten av fordonen ligger under, samtidigt som den ignorerar individuella uppenbara överhastigheter. Medelhastigheten å andra sidan är medelvärdet av alla hastighetsobservationer, som helst bör ligga nära gatu-hastighetsgränsen. Båda nyckeltalen beräknas separat för varje väg- eller gatudel 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 hastighetsgränser, 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.

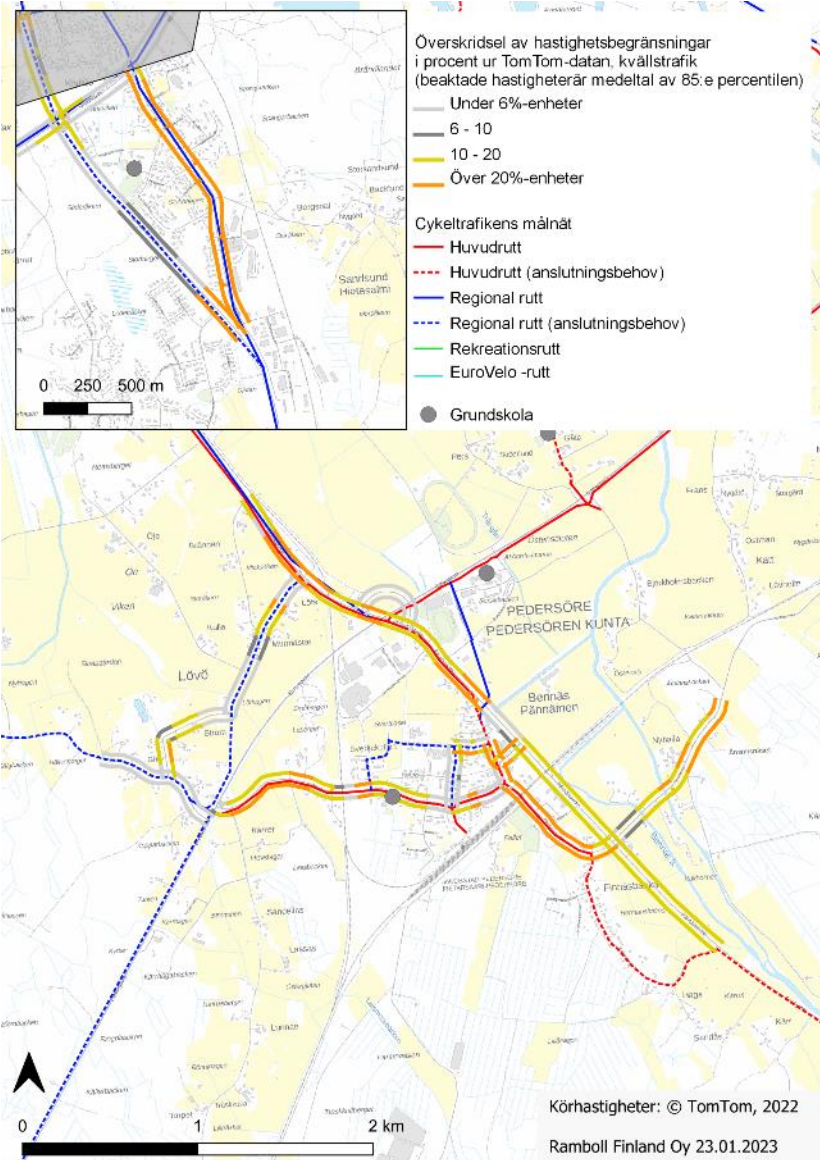
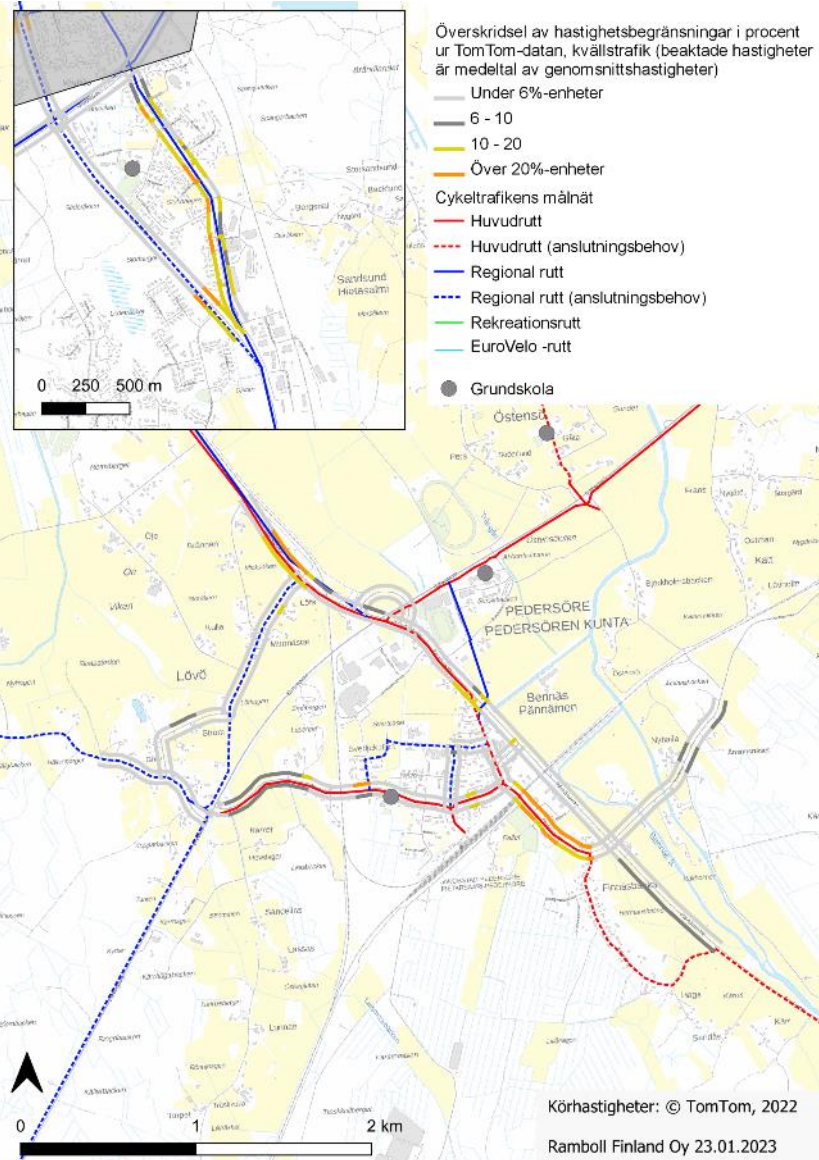
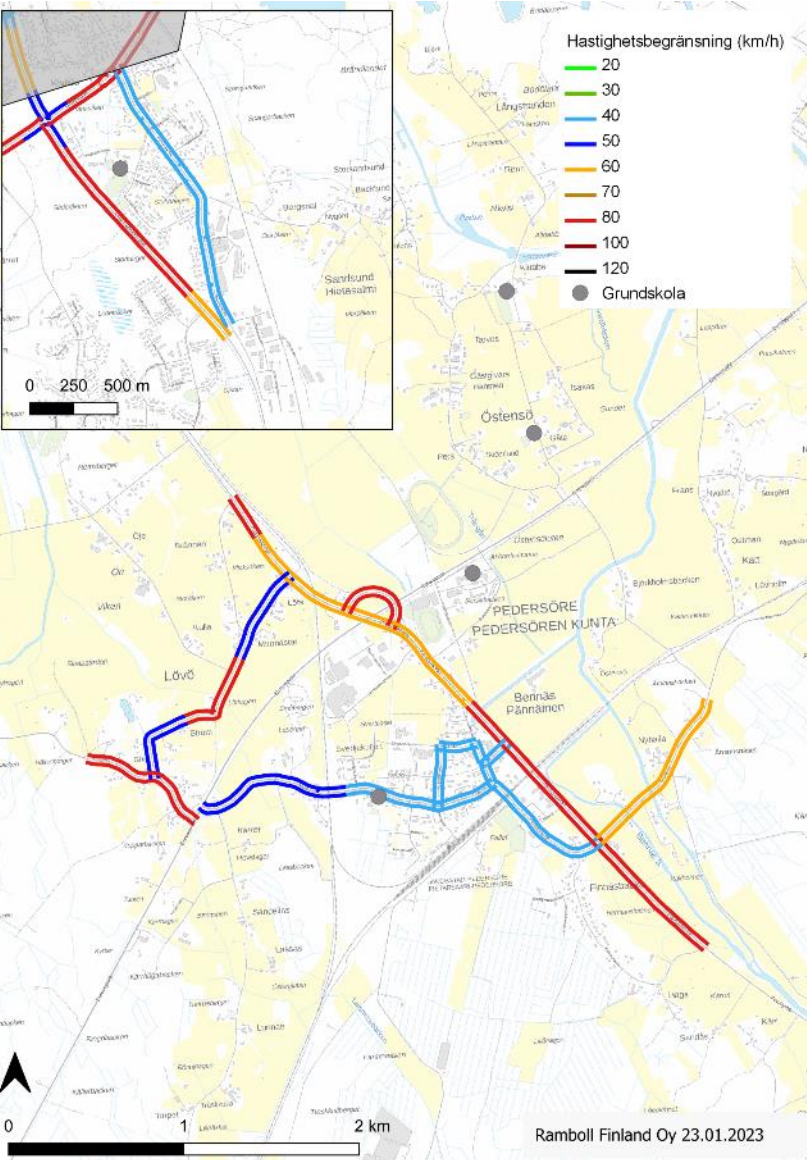
I detta arbete har egentliga körhastigheter ur TomTom-data undersökts och jämförts med hastighetsbegränsningarna. I trafiksäkerhetsinspektionen riktas uppmärksamheten särskilt till de platser där den mest betydande hastighetsöverträdelsen kan identifieras (över 10 procentenheter över hastighetsgränsen)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

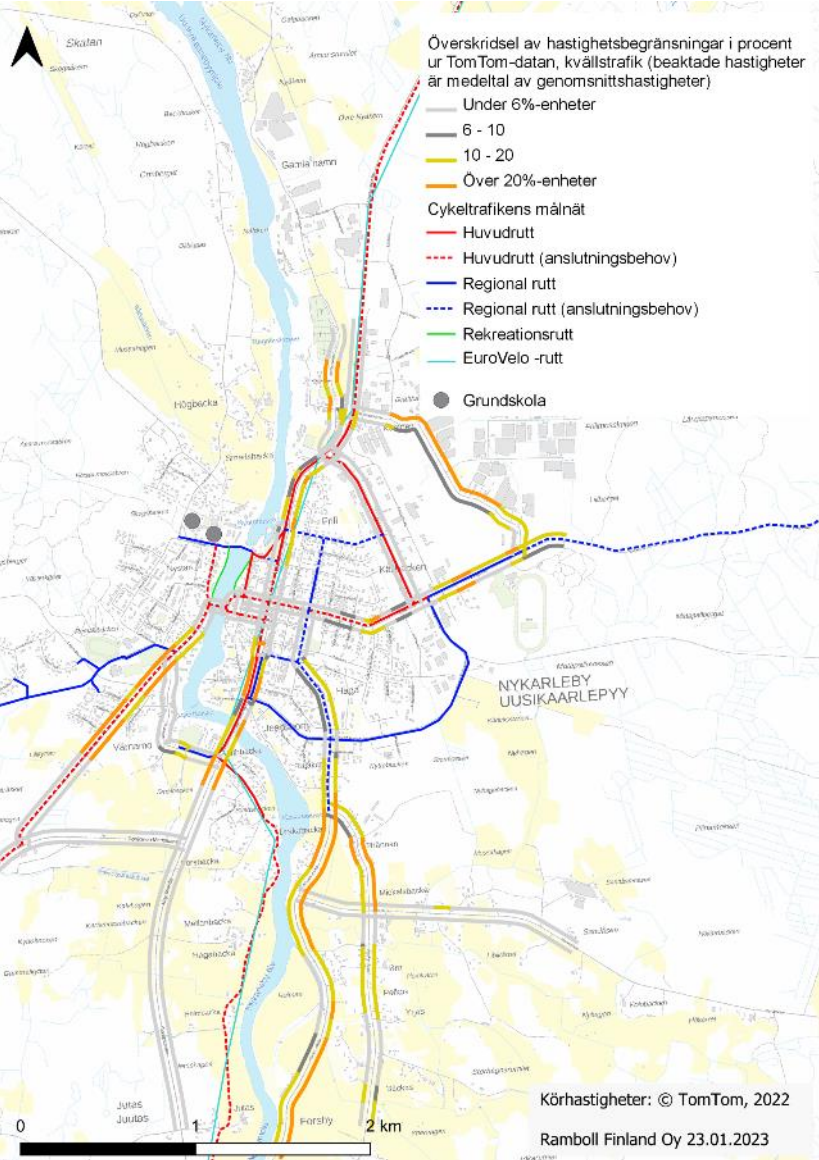
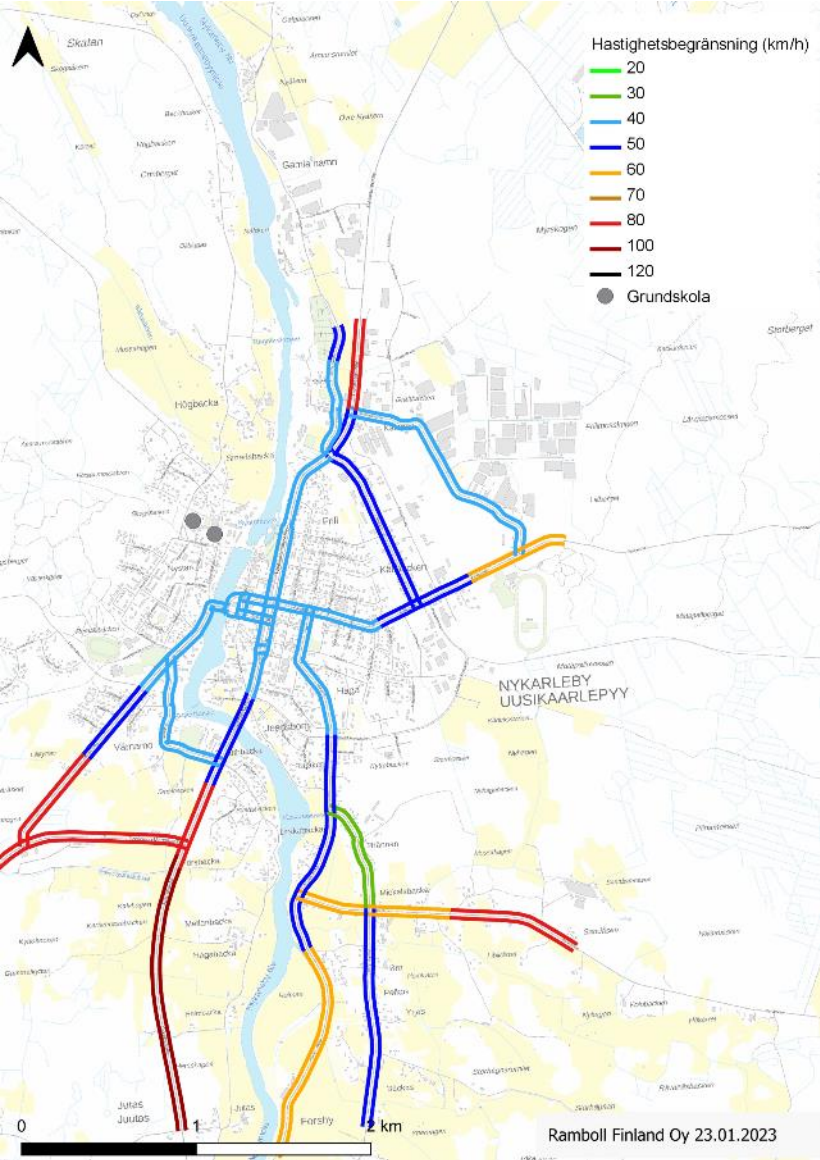


Kronoby

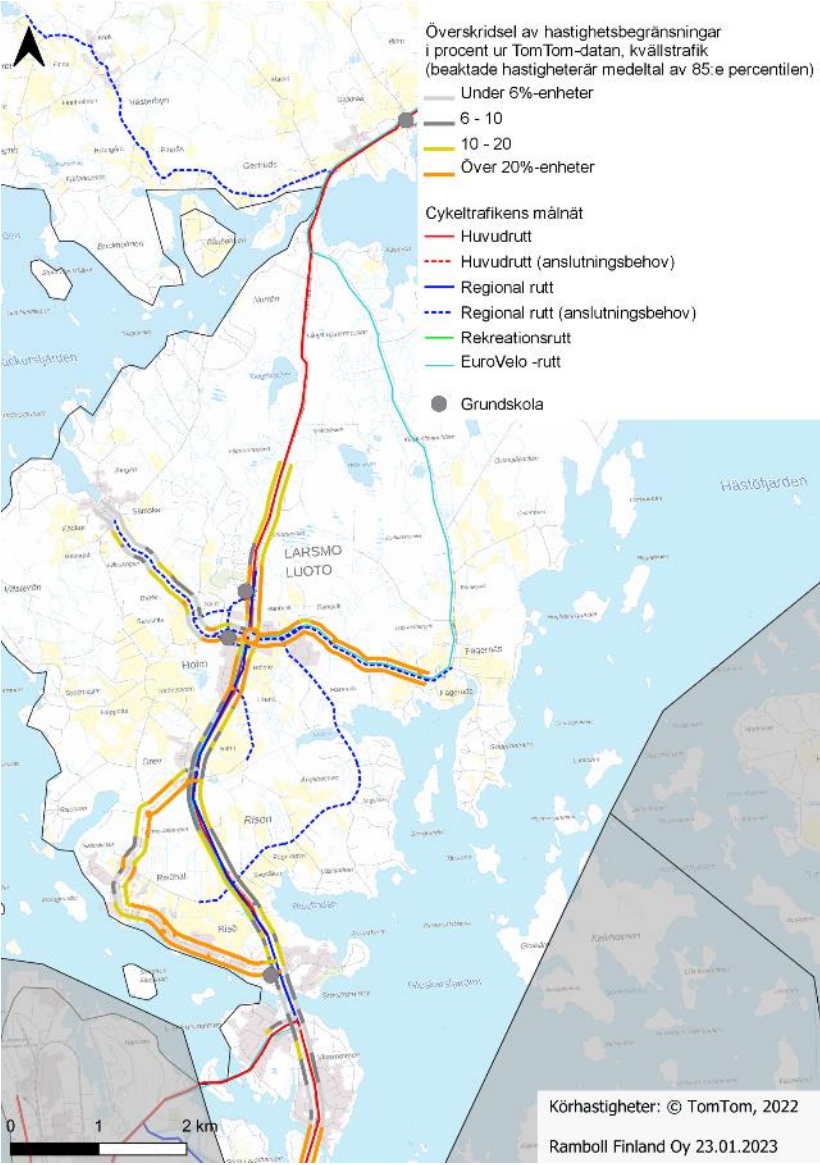
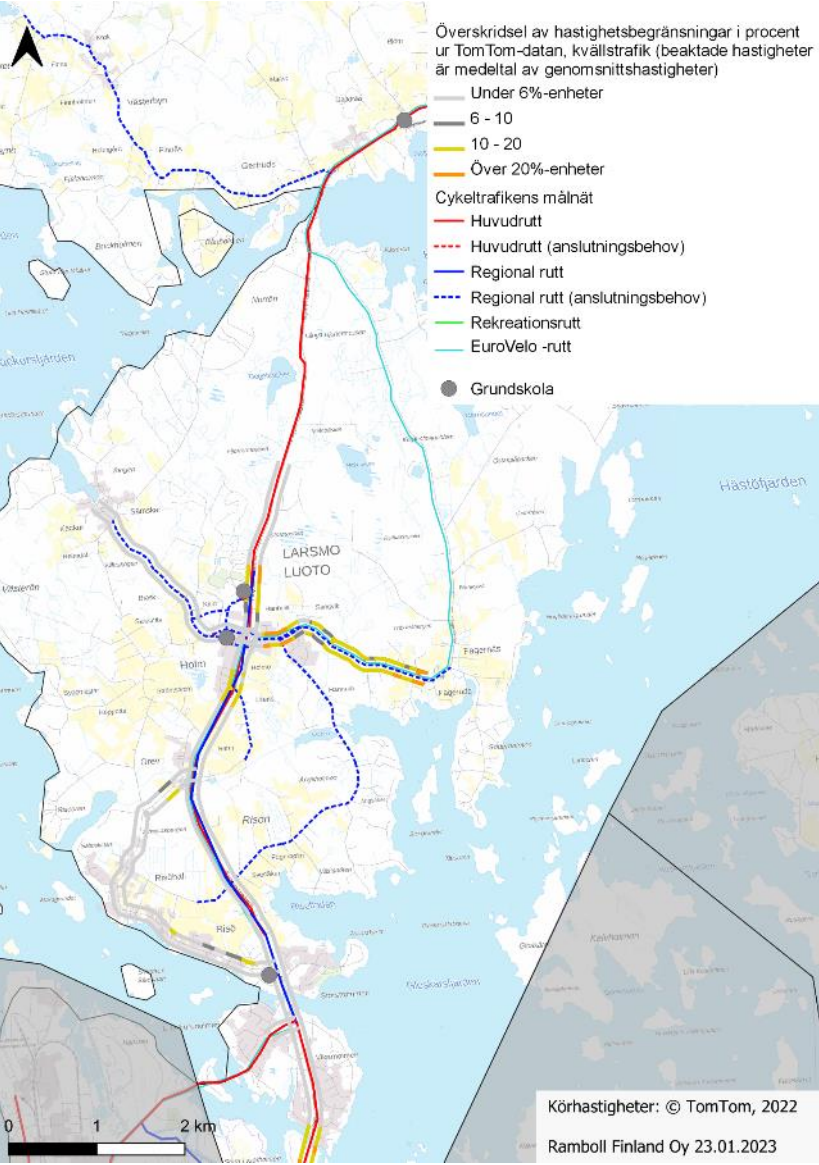
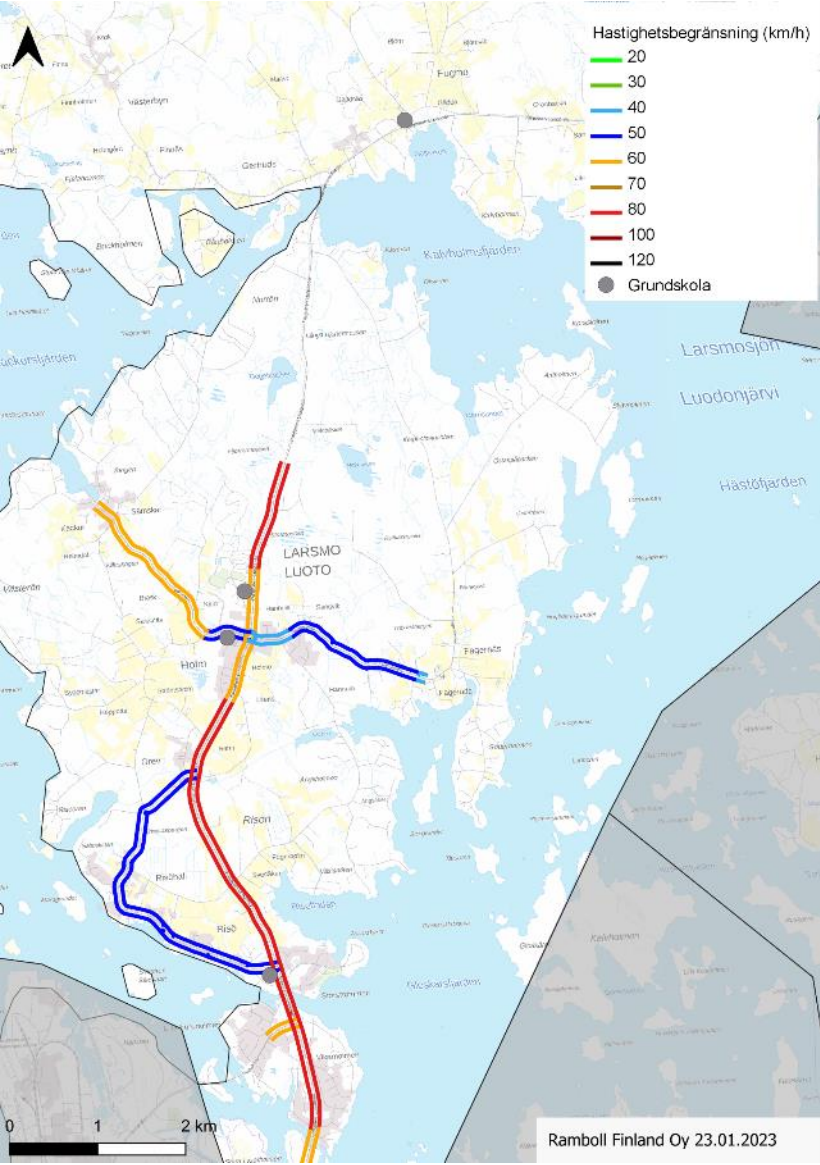


Pedersöre

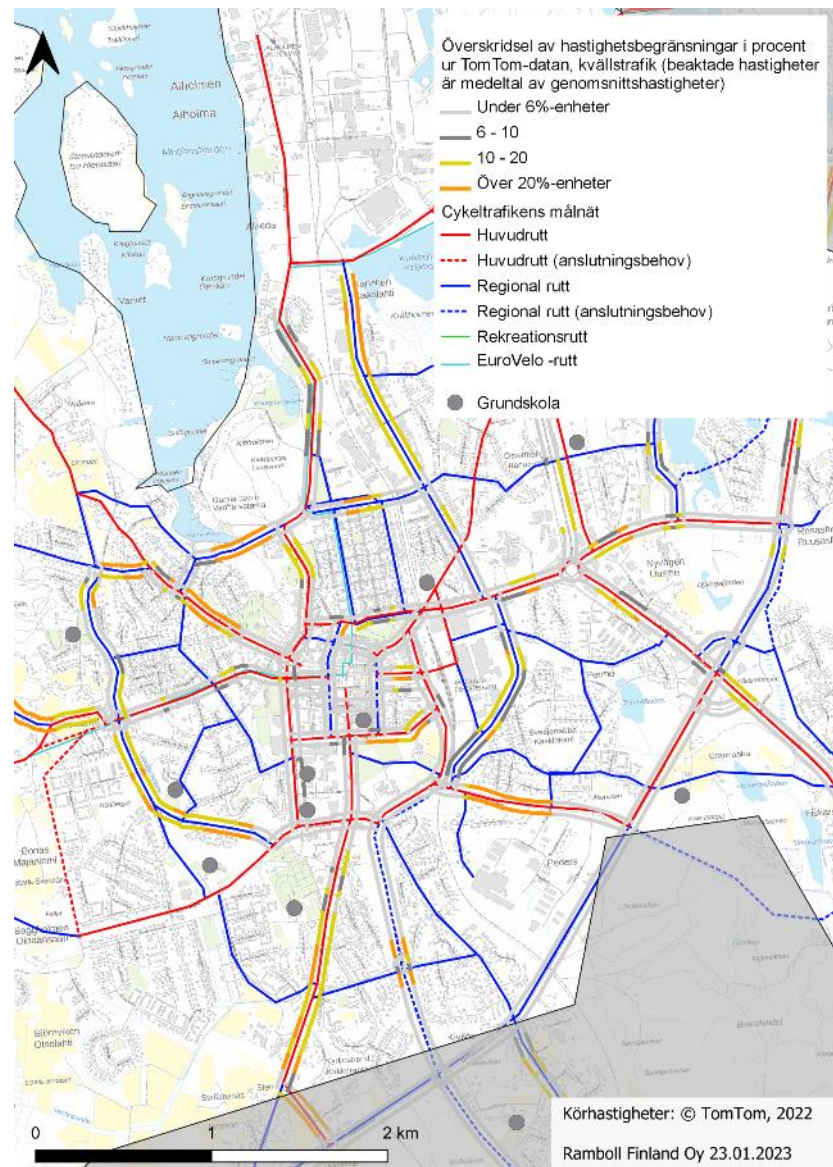
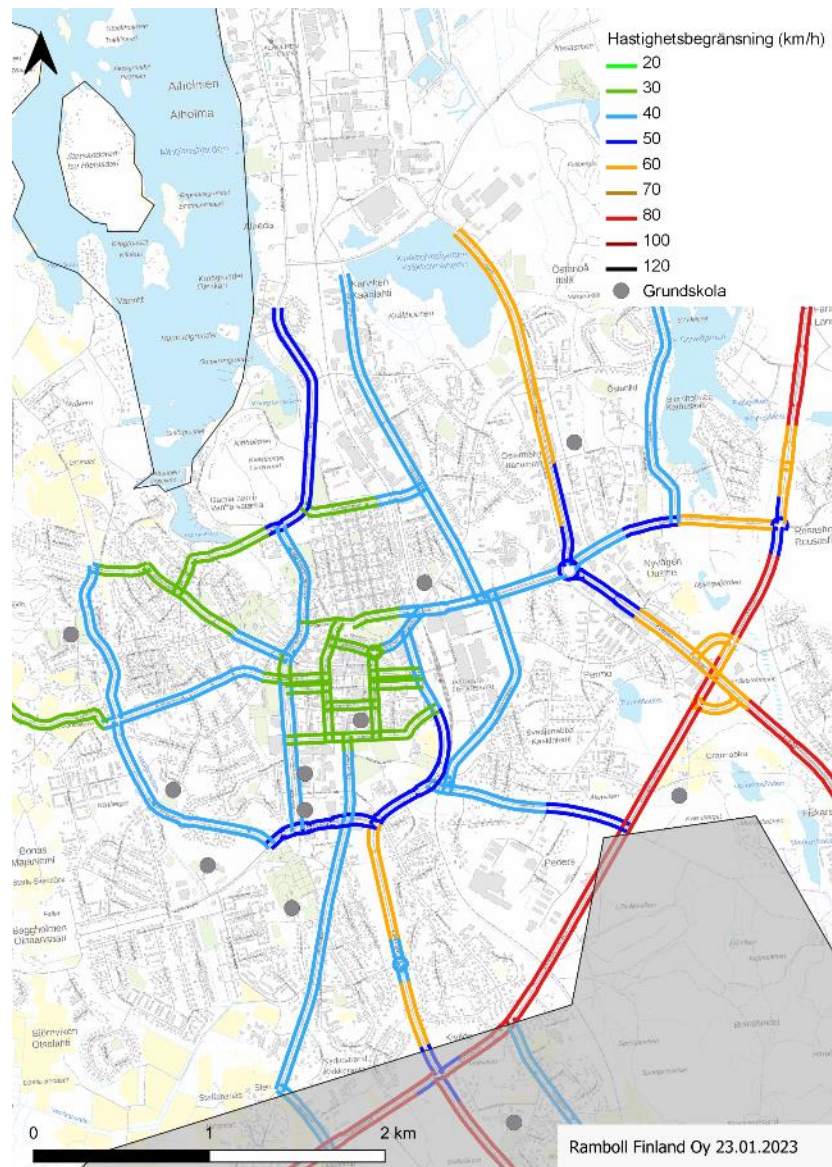




Larsmo



Jakobstad

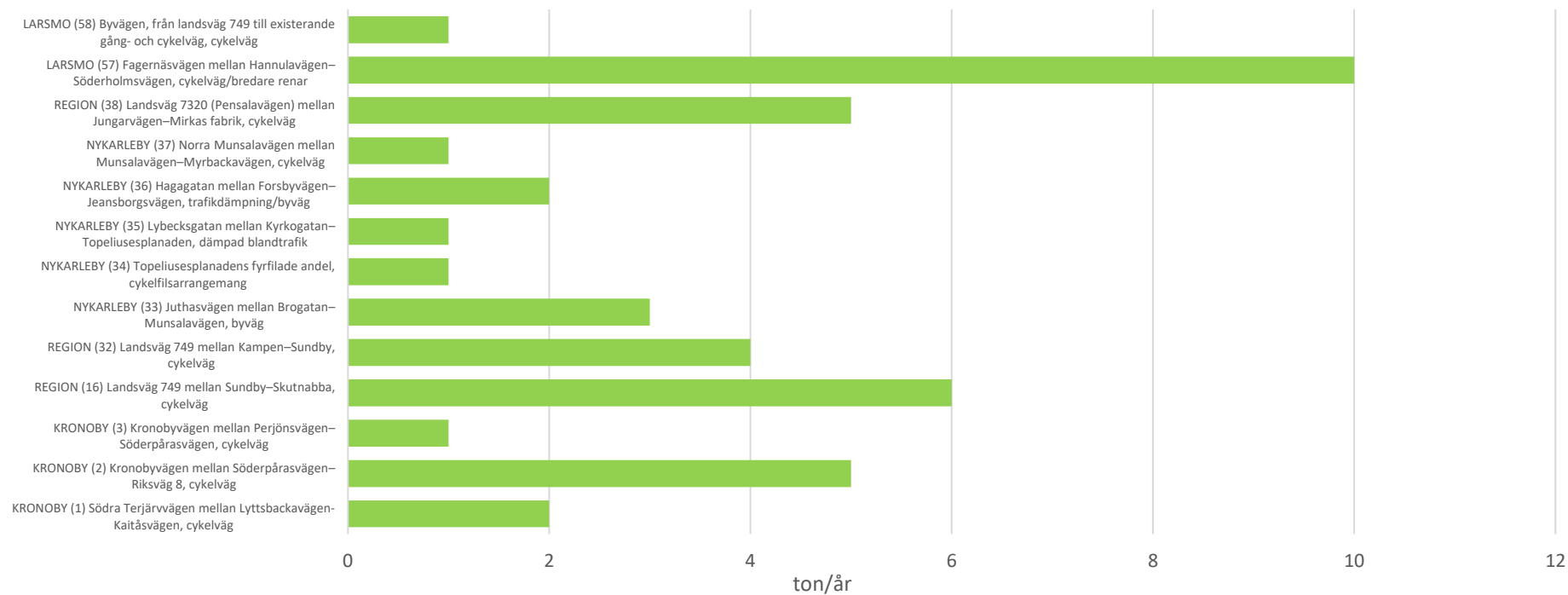


B.6. Topp- åtgärdernas utsläpps- effekter



Utsläppsbedömning av planens toppåtgärder

Effektbedömning på trafikens CO₂-utsläpp av planens toppåtgärder



- Utsläppseffekterna av de regionala flaggskeppsprojekten för cykel- och fotgängarinfrastruktur och de mest akuta åtgärderna per kommun har utvärderats med ZeroTransport-verktyget utvecklat av Ramboll.
- Den tar hänsyn till antalet invånare och arbetsplatser i projektets berörda område och indikatorerna för vardagsrörelsen enligt mobilitetsmiljön, enligt den nationella trafikundersökningen (HLT 2016).
- Effekterna på användningen av transportmedel har gjorts som expertbedömningar.





JAKOBSTADSREGIONEN
PIETARSAAREN SEUTU