

*Motion om att bygga en gång- och cykelväg från Träskända (korsningen Kaskelavägen/Lemmenlaakso) fram till Sibbo/Norra Paipis (Jokelaregionen/Nickby vägsäl) och ända till Norra Paipis skola.*

Bakgrund till motionen

### **Varifrån–vart**

Avståndet från Lemmenlaaksokorsningen i Träskända (korsningen Kaskelavägen/Lemmenlaakso) till Norra Paipis (Jokelaregionen/Nickby vägsäl) är sammanlagt cirka 3,3 km, och vidare till Norra Paipis skola [www.sipoo.fi/sv/servicekanal/norra-paipis-skola/](http://www.sipoo.fi/sv/servicekanal/norra-paipis-skola/) sammanlagt cirka 0,4 km. Ovanstående avstånd har mätts per bil. Ett projekt för att bygga en gång- och cykelväg för avsnittet ovan skulle med andra ord omfatta cirka 3,7 km.

Huvudnätet för gång och cykling i Sibbo kommun 30.08.2019/utdrag (understrykningen gjord av motionslämnaren)

### **9.4.9 Rajakulmavägen på avsnittet Paipisvägen–Träskända**

Huvudförbindelsen från Nickby i riktning mot Paipis och vidare till Träskända och Borgnäs går längs Paipisvägen till Rajakulmavägen. I början av Paipisvägen finns en gång- och cykelväg på ett detaljplaneområde. Utanför planområdet finns ingen gång- och cykelväg längs Paipisvägen eller Rajakulmavägen. Det är nödvändigt att förlänga gång- och cykelvägen med tanke på skolorna som ligger i Paipis och som en förbindelse för Sibboborna i riktning mot Träskända.

Målet är att bygga ut gång- och cykelförbindelserna från Nickby till Träskända och Borgnäs i tre (3) faser, varav detta avsnitt är det sista.

Avsnittet (Rajakulmavägen) är också en del av HRT:s regionala målnät för cykling 2020.

Det är ändamålsenligt att placera avsnittet i anslutning till Rajakulmavägen som en del av vägområdet så att det på ett naturligt sätt förenar sig med gång- och cykelvägen som kommer från Nickbyhålet.

Avsnittets kvalitetsnivå motsvarar kvalitetsnivån på gång- och cykelvägen som kommer från Nickby. Planeringen och genomförandet av avsnittet sker i huvudsak enligt NTM-centralens planeringsanvisningar.

Trafikmängden på Rajakulmavägen är ca 4 300 fordon/dygn.

Avsnittets längd är ca 3,3 km och kostnadskalkylen ca 1,7 miljoner euro.

*Motion om att bygga en gång- och cykelväg från Träskända (korsningen Kaskelavägen/Lemmenlaakso) fram till Sibbo/Norra Paipis (Jokelaregionen/Nickby vägsäl) och ända till Norra Paipis skola.*

### Användare

Den nuvarande vägen och särskilt den 10–20 cm breda yttre kanten på dess båda sidor används dagligen av pendlare, skolbarn, fritids- och tävlingscyklister på sommaren, mopedister, vandrare, joggare, orienterare samt svamp- och bärplockare, fastän vägen INTE kan anses vara säker.

### Skyddsväg och gångtunnlar

Det finns inga sådana på den 3,7 km långa sträckan i fråga. Är den nuvarande säkerhetsnivån tillräcklig för fotgängare och cyklister? Eller, är den snarare obefintlig?

### Aktörer med miljö tillstånd

De företag som är verksamma längs väg nr 146 (Borgnäsvägen) är NCC Roads Oy och Destia Oy. Dessutom har Circulation Oy ett miljö tillstånd för lagring av betong- och tegelkross (ett miljö tillstånd har lämnats in för utvidgning av verksamheten). Verksamheten bedrivs på den gamla soptippen i Borgnäs, också längs väg 146.

### Hastighetsbegränsningar

Vi ber NTM-centralen att i samband med gång- och cykelvägsprojektet undersöka om hastighetsbegränsningarna på väg 146 är tillräckliga eftersom trafikanternas hastigheter är klart högre än de nuvarande hastighetsbegränsningarna.

### Förlängning av gång- och cykelvägen från Träskända och Sibbo till Borgnäs

Borgnäs kan vara villig/intresserad av att förlänga gång- och cykelvägen vidare mot Borgnäs.

### Trafikledsverket fakta

Trafikledsverket publicerar rätt så omfattande information om hur vägen används på sin webbplats [www.vayla.fi/sv](http://www.vayla.fi/sv). Här några exempel på statistik som plockats från webbsidan Vägtrafik, trafikvolym



2012–2020 (vaylapilvi.fi):

Den genomsnittliga dagliga trafiken på den del av väg 146 som är föremål för motionen var 4 444 fordon år 2020.

Motion om att bygga en gång- och cykelväg från Träskända (korsningen Kaskelavägen/Lemmenlaakso) fram till Sibbo/Norra Paipis (Jokelaregionen/Nickby vägsäl) och ända till Norra Paipis skola.



Som jämförelse kan nämnas att den genomsnittliga trafiken på vägavsnittet Nickby–Söderkulla är 3 991 fordon/dygn.

Det är ett rent mirakel att vi hittills har undvikit större skador. Trafiken har redan ökat avsevärt under de senaste tio åren och orsakar dagligen farliga situationer. Trafikvolymerna förväntas fortsätta att öka på grund av inflyttning, pendling och affärstrafik.

**I utredningen "Huvudnätet för gång och cykling i Sibbo kommun" som kommunen utarbetade 30.08.2019 finns gång- och cykelvägen Rajakulmavägen/Träskända–Norra Paipis/Sibbo i kategorin brådskande projekt.**

Vi ledamöter som undertecknat motionen kräver att Sibbo kommun lyfter projektet för att bygga en gång- och cykelväg som motionen gäller från prioritetsklass brådskande till viktigaste bland de projekt som ska genomföras och börjar utan dröjsmål planera och genomföra den nämnda gång- och cykelvägen i samarbete med NTM-centralen så snart som möjligt.

Sibbo 15.11.2021











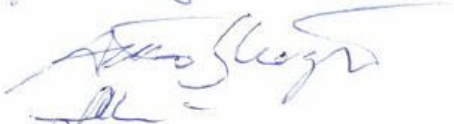







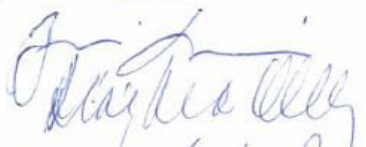


Jokke Härmä

Bilagor      Utredning om servicenätet för gång- och cykeltrafiken i Sibbo kommun 17.02.2020  
Huvudnätet för gång och cykling i Sibbo kommun 30.08.2019

Motionen består av sammanlagt fyra (4) sidor.

Motion om att bygga en gång- och cykelväg från Träskända (korsningen Kaskelavägen/Lemmenlaakso) fram till Sibbo/Norra Paipis (Jokelaregionen/Nickby vägsäl) och ända till Norra Paipis skola.

Vi stöder motionen:



# Huvudnätet för gång och cykling i Sibbo kommun

30.8.2019

## Innehållsförteckning

1	Sammanfattning .....	1
2	Inledning.....	10
3	De viktigaste riksomfattande, regionala och kommunala besluten och utredningarna som rör lätt trafik, särskilt gång och cykling .....	11
3.1	Kommunikationsministeriet: Program för främjande av gång och cykling.....	11
3.2	Helsingforsregionens trafik: Definition av huvudcykelnätet och kvalitetskorridorerna i regionen.....	11
3.3	Plan för markanvändning, boende och trafik 2019 (MBT 2019-planen) .....	12
3.4	Program för främjande av gång och cykling i Sibbo kommun.....	13
3.5	Sibbo kommunfullmäktiges beslut.....	13
4	Gång- och cykellederna och deras genomförande.....	14
4.1	Gång och cykling är lätt trafik.....	14
4.2	Gång- och cykelleder .....	15
4.3	Planering av gång- och cykelleder utanför detaljplaneområden.....	16
4.3.1	Genomförande av en gång- och cykelled som en del av ett allmänt vägområde .....	16
4.3.2	Genomförande av en gång- och cykelled som en friluftsled .....	17
4.4	Varför bygga gång- och cykelleder?.....	18
5	Gång- och cykellederna i Sibbo 2019.....	19
5.1	Gång- och cykelleder och -förbindelser på detaljplaneområdena .....	19
5.2	Gång- och cykelleder och -förbindelser utanför detaljplaneområdena.....	19
6	Gång- och cykelnätets hierarki och planeringsprinciper .....	20
6.1	Regional näthierarki .....	20
6.2	Näthierarkin i Sibbo.....	21
7	Ett fungerande huvudnät för gång och cykling stödjer Sibbos tillväxt och utveckling .....	22
7.1	Folkmängden i Sibbo ökar och tillväxten sker i kommunens centrum.....	22
7.2	Betydelsefulla platser görs tillgängliga för fotgängare och cyklister .....	22
7.3	Trafikmängden på landsvägarna i Sibbo.....	23
7.4	Rekreativvärde för gång och cykling har stor, mångsidig och växande betydelse .....	24
8	Huvudnätet för gång och cykling i Sibbo .....	25
8.1	Huvudnätets placering (nödvändiga förbindelsesträckor).....	25
8.2	Mopedtrafik bör tillåtas på huvudnätet för gång och cykling .....	26
8.3	Huvudnätets kvalitetsnivå .....	26
9	Förslag till genomförandet av förbindelsesträckor som saknas i huvudnätet för gång och cykling.....	26
9.1	Prioritering av projekt som ska genomföras .....	26
9.2	Projekt som beslutats om.....	27
9.3	Prioritetsordningen för projekten som ska genomföras.....	27

9.4 Uppgifter om projekten som ska genomföras.....	29
9.4.1 Söderkullavägen.....	29
9.4.2 Nya Borgåvägen (lv 170) på avsnittet Hangelby – Box.....	31
9.4.3 Kalkstrandsvägen på avsnittet Nya Borgåvägen (lv 170) – Salpar.....	31
9.4.4 Gumbovägen.....	32
9.4.5 Paipisvägen på avsnittet Nickby – Södra Paipis (Skolbacken).....	32
9.4.6 Paipisvägen på avsnittet Södra Paipis (Skolbacken) – Norra Paipis (Rajakulmavägen).....	33
9.4.7 Borgnäsvägen på avsnittet Borgby – Holstas .....	33
9.4.8 Nya Borgåvägen (lv 170) på avsnittet Box – Borgå gräns.....	34
9.4.9 Rajakulmavägen på avsnittet Paipisvägen – Träskända .....	34
9.4.10 Borgnäsvägen på avsnittet Holstas – Borgnäs gräns.....	35
9.4.11 Linsvedsvägen på avsnittet Paipisvägen – Borgnäs gräns .....	35
9.4.12 Oljevägen på avsnittet Kervo gräns – Jokivarsivägen.....	36
9.4.13 Knutersvägen (Vanda gräns) – Nickby (Broböle).....	36
9.4.14 Västervägen på avsnittet Jokivarsivägen – Hindsby.....	37
9.4.15 Oljevägen på avsnittet Jokivarsivägen – Gamla Kungsvägen.....	37
9.4.16 Oljevägen på avsnittet Gamla Kungsvägen – Borgå gräns .....	38
10 Bilagor .....	39

## 1 Sammanfattning

På Sibbo kommuns område finns för närvarande gång- och cykelleder som ligger i centrumen (Nickby, Tallmo och Söderkulla), mellan centrumen och på andra nödvändiga platser. De utgör dock ännu inte ett sådant enhetligt gång- och cykelnät i kommunen som skulle tjäna syftet att förflytta sig mellan olika platser.

Med denna utredning granskas gång- och cykelförbindelsernas aktuella läge i Sibbo kommun, och ett målnät för kommunens gång och cykling och en plan för de nya projekt som behövs för att genomföra nätet presenteras. De nya projekten presenteras i prioritetsordning och kostnaderna för deras genomförande presenteras på en grov och preliminär nivå för att skapa en uppfattning om kostnadernas storleksklass.

Nätet är i huvudsak beläget i områden utanför detaljplaneområdena, men det omfattar även de viktigaste gång- och cykelförbindelserna i kommunens centrum (de största detaljplaneområdena). Nätet omfattar också regionala gång- och cykelförbindelser, som definieras i Helsingfors regiontrafiks MBT-utredning.

De nuvarande gång- och cykellederna som ligger utanför planområdena är i huvudsak belägna i anslutning till de allmänna vägarna som en separat del av vägen. De allmänna vägarna är vanligtvis huvudleder som kollektivtrafiken använder och längs vilka det ofta även ligger bosättning som producerar bland annat skol- och serviceresor. Då kan en gång- och cykelled också främja användningen av kollektivtrafik genom att den förbättrar förbindelserna till hållplatserna. I denna utredning utreds även behovet av och möjligheterna till att också placera nya gång- och cykelleder åtskilt från de allmänna vägnas områden.

Utöver gång- och cykellederna finns det i kommunen även friluftsleder som inte beaktas i denna utredning och som vid behov utvecklas med en separat utredning.

### Ökad kännedom höjer gångens och cyklingens andel av färdsetten

Under de senaste åren har ansträngningar gjorts för att öka populariteten för lätt trafik, särskilt gång och cykling, både globalt och i Finland. Det har krävt ökad kännedom om de olika faktorer som får människor att välja gång eller cykling som sitt färdset.

Genom nationella, regionala och kommunala mål och genomföranden har man i Finland strävat efter att öka andelen gång och cykling av färdsetten. Gemensamt för dessa mål på olika förvaltningsnivåer är att de betonar en trygg och behaglig trafikmiljö, motivation och en omriktning av finansieringen och naturligtvis förbättrad folkhälsa och minskade utsläpp från trafiken. Att enhetligt konkretisera och genomföra mål på olika förvaltningsnivåer är nyckeln till att öka andelen gång och cykling av färdsetten.

### Gång och cykling är lätt trafik

Den lätta trafiken består av olika väganvändare med varierande förmåga, kunskap och färdighet, behov och färdmedel. Således är lätt trafik ett "takbegrepp" inom finländsk trafik, som vanligtvis avser att ta sig fram till fots, med rullskridskor, olika sparkbrädor och cykel, och ibland på moped och skotrar etc.

Under de senaste åren har planeringen av ospecificerad lätt trafik minskat och i planeringen har man övergått till planering av olika färdset och de förbindelser de behöver. Orsaken till detta är att olika färdset har olika behov och krav när det gäller förbindelsernas läge och kvalitetsnivå.



## Gång

Fotgängare har varierande behov och olika förmåga att röra sig i trafiken. Dessutom är det viktigt att komma ihåg att gång inte bara handlar om att färdas, utan också om att vistas, och lederna är också mötesplatser och lekplatser. Till exempel barn och äldre rör sig på ett oförutsägbart sätt och kan vara både långsamma och/eller snabba i sina rörelser och därför behöver de en lätt och enkel trafikmiljö. Personer som rör sig med rullstol eller barnvagn behöver långsluttande och tröskelfria rutter. Trafikmiljön för synskadade måste vara lätt att uppfatta.

Gång är populärast på följande resor som inte omfattar anslutande resor (Trafikverket: Planering av gång- och cykelleder / 2014):

- shopping- och serviceresor (32 % av gångresorna)
- arbets- och studieresor (16 % av gångresorna)
- besöksresor (9 % av gångresorna)
- andra fritidsresor (44 % av gångresorna)

Majoriteten av gångresorna (cirka 60 %) är kortare än en kilometer och har en genomsnittlig längd på cirka 1,6 km (Riksomfattande persontrafikundersökning 2010–2011).

## Cykling

En cyklist är en person som framför en cykel. Även om cyklisterna är olika i fråga om ålder, färdigheter, resans syfte och cyklingshastighet är behoven av cykelinfrastruktur i stort sett desamma för alla. Därför är det viktigt att till exempel lednätet är kontinuerligt, antalet stopp och höjdskillnaderna så låga som möjligt, ledens yta jämn och säkerheten hög. I livligt trafikerade områden är det dessutom nödvändigt att separera gång- och cykeltrafiken till egna leder och att sköta om arrangemangen kring cykelparkering.

Cykeln används mest på följande resor (Trafikverket: Planering av gång- och cykelleder / 2014):

- shopping- och serviceresor (26 % av cykelresorna)
- resor i anknytning till arbete och studier (36 % av cykelresorna)
- besöksresor (13 % av cykelresorna)
- övriga resor på fritiden (25 % av cykelresorna)

Antalet cykelresor är högst för resor på mindre än 5 km, och den genomsnittliga längden på resorna är ca 3,1 km (Riksomfattande persontrafikundersökning 2010–2011).

## **Gång- och cykellederna ägs av staten och kommunerna**

Staten äger i regel de gång- och cykelleder som byggts i anslutning till allmänna vägar (landsvägar). Eftersom de allmänna vägarna oftast ligger utanför detaljplaneområdena ligger också de statsägda gång- och cykellederna utanför detaljplaneområdena och förbinder centrumen inom en kommun eller i olika kommuner.

De kommunägda gång- och cykellederna är i huvudsak belägna på detaljplaneområden, eftersom kommunerna ansvarar för genomförandet av infrastrukturen på detaljplaneområden. Fotgängare och cyklister använder sådana områden på detaljplaneområden som reserverats för många olika ändamål, vilket resulterar i en mångfald av gång- och cykelleder och -förbindelser.

Staten och kommunen ansvarar för planeringen och genomförandet av sina egna gång- och cykelleder och samarbetar i nödvändig utsträckning i projekt. Båda har sina egna planerings- och genomförandeprinciper för gång och cykling, vilka ligger till grund för styrningen av projektgenomförandet. För statens del innebär detta att planeringen och genomförandet av gång- och cykelleder görs runt om i landet med samma standard, till exempel när det gäller ledens placering och bredd. I kommunerna kan planeringen och genomförandet av lederna göras på ett eget sätt, även om de allmänna aspekterna för god planering och genomförande och säkerhet gäller överallt.

## **Kommunen har alternativ för planering och genomförande av gång- och cykelleder**

Planeringen och genomförandet av gång- och cykelleder utanför detaljplaneområden sker i enlighet med bestämmelserna i väglagen och -förordningen, friluftslagen och -förordningen, markanvändnings- och bygglagen samt andra lagar och förordningar som reglerar planering och genomförande av markanvändning. Dessutom följer planeringen och genomförandet aktörernas egna planerings- och genomförandeprinciper.

Vilken typ av förfarande kommunen vill använda för att planera och genomföra en gång- och cykelled beror på de mål som kommunen har satt upp för projektet. Genomförandet av projekt enligt väglagen sker i enlighet med NTM-centralens mål och tidsplan, men NTM-centralen tar naturligtvis hänsyn till kommunens synpunkter. Genomförandet av projekt enligt friluftslagen och markanvändnings- och bygglagen motsvarar kommunens egna mål både vad gäller genomförandet och tidsförläggningen.

## **En ny led som en del av en allmän vägs område**

Genomförandet av ett nytt ledprojekt som en process enligt väglagen är arbetsdrygt och tidskrävande, precis som planläggning. Processen tar flera år även om projektet är förenligt med gällande planer, det finns en preliminär utredning om det och inga besvär lämnas in om besluten.

Ur kommunens synvinkel är genomförandet av gång- och cykelleder på kommunens område i enlighet med väglagen önskvärt men långsamt. När ett statligt projekt är beläget i kommunen har kommunen dessutom begränsade möjligheter att påverka projektets placering och detaljerna kring planeringen och genomförandet samt projekts tidtabell, eftersom NTM-centralen administrerar och ansvarar för statliga projekt.

## En ny led som friluftsled

En gång- och cykelförbindelse med karaktären av en friluftsled kan genomföras med en friluftsledsförrättning baserat på en plan för friluftsled, planbeslut eller överenskommelser mellan parterna. Oberoende av tillvägagångssättet registreras i förrättningen en bestående rätt för kommunen att placera och använda friluftsleden på vissa fastigheter. Friluftsleden registreras i fastighetsregistret och är en bestående rätt att gå över annans mark, alltså ett servitut för fastigheten. Efter att markägaren betalats en engångsersättning för denna rätt är ledens existens tryggt även om fastigheten byter ägare.

Att genomföra ett nytt projekt i form av en friluftsled är också en arbetsdryg och tidskrävande process som varar i upp till flera år, även om inga besvär lämnas in mot besluten. Mest tid går vanligtvis åt att utarbeta planer (planläggning och plan för friluftsled) och ingå avtal.

Genomförandet av gång- och cykelleder på kommunens område som friluftsleder är ofta tidskrävande, men det är en process som kommunen ansvarar för. Därmed kan kommunen med egna åtgärder påverka hur och när planeringen görs och när projektet genomförs i och med att kommunen även betalar kostnaderna för genomförandet av projektet.

## Varför bygga gång- och cykelleder?

Gång och cykling och näten för dem ger många fördelar med tanke på människornas smidiga vardag, hälsa, säkerhet och nöje. Det finns inte några nackdelar med dessa färdssätt, men någon kanske anser att de är rätt så långsamma.

Tyvärr kan fördelarna med gång och cykling och utvecklingen av lederna för dem inte beskrivas med entydiga ekonomiska siffror. Utvecklingen är dock en möjlighet för de offentliga myndigheterna att göra investeringar vars avkastning ur ett samhällsligt perspektiv troligen är betydligt högre än vad man har förstått.

## I Sibbo finns cirka 39 km huvudleder för gång och cykling

I Sibbo finns för närvarande gång- och cykelleder både på och utanför planområdena.

Gång- och cykellederna och -förbindelserna på detaljplaneområdena är av varierande kvalitet och inte enbart belägna på trafik- och gatuområden, utan även på andra områden som anvisas i planen samt på friluft- och rekreationsleder. De viktigaste lederna på planområdena är anslutna till förbindelser utanför planområdena.

Gång- och cykellederna utanför detaljplaneområdena är belägna i anslutning till allmänna vägar och utgör en del av den allmänna vägens område. De utgör en del av förbindelserna mellan centrumen i Sibbo och mellan centrumen och byarna samt till grannkommunerna. Förbindelserna är ännu inte kontinuerliga till alla delar, eftersom de på vissa ställen endast delvis har genomförts. Ledernas nuvarande totala längd är cirka 39 km. Lederna har genomförts av staten och upprätthålls huvudsakligen av NTM-centralen.

## Gång- och cykelnätets hierarki

Under de senaste åren har man vid planeringen och genomförandet av gång- och cykelförbindelser strävat efter en så jämn kvalitet som möjligt, en viss standard för vissa typer av förbindelser. Detta har inneburit att exempelvis kvalitetskorridorer och regionala förbindelser genomförs enligt samma principer i alla kommuner. På detta sätt framstår de för användarna som en kontinuerlig tjänst med jämn och hög kvalitet. Därför måste även kommunerna sträva efter att ansluta sina egna projekt till det övergripande regionnätet och dess kvalitetsstandard.

Enligt Sibbo kommuns strategi för gång och cykling är kommunens målnät för cykling indelat i ett huvudnät, ett regionnät och ett lokalnät. Indelningen är bra och också förenlig med de regionala aktörernas indelning.

Sibbo kommuns näthierarki för gång och cykling och nätets olika delar kan beskrivas på följande sätt:

- **Sibbo kommuns huvudnät** består av regionala förbindelser som kompletteras med nödvändiga delar för att skapa ett tillräckligt omfattande nät.

Huvudnätets förbindelser är så raka och kontinuerliga som möjligt, lätta att förstå och trygga. Förbindelsernas tonvikt ligger på cykling, men även gång ingår i en viss mån i förbindelserna, till exempel som en del av skol- och arbetsresor.

Huvudnätets förbindelser förbinder centrumen i Sibbo med grannkommunernas centrum, förmedlar en färdmöjlighet till regionala och lokala lednät samt till glesbygdsområden och betydelsefulla platser i Sibbo.

- **Sibbo kommuns regionnät** bildas av de interna förbindelserna mellan centrumen (detaljplaneområdena). En utredning över denna del av nätet kan vid behov göras separat senare.

Förbindelserna i regionnätet är också så raka, kontinuerliga och trygga som möjligt och de är även intressanta. Förbindelsernas tonvikt ligger på cykling och gång på skol- och serviceresor eller som en del av arbetsresan.

Förbindelserna förenar varje centrums tjänster och bosättning med varandra och regionnätet till en del av huvudnätet.

- **Sibbo kommuns lokalnät** består av bostadsområdenas interna förbindelser. En utredning över denna del av nätet kan vid behov göras separat senare.

Lokalnätets förbindelser är också så raka, kontinuerliga och trygga som möjligt och de är även intressanta. Förbindelsernas tonvikt ligger på gång och cykling på skol- och serviceresor eller som en del av arbetsresan.

Förbindelserna förenar bostadsområdenas tjänster och bosättning med varandra och lokalnätet till en del av regionnätet.

### **Ett fungerande huvudnät för gång och cykling stödjer kommunens tillväxt och utveckling**

Det framtida omfattande och kontinuerliga huvudnätet för gång och cykling på Sibbo kommuns område bygger på befintliga leder och nya ledavsnitt som förbinder dem. Förbättringen och utbyggnaden av nätet syftar till att stödja Sibbos tillväxt, kommunens näringsliv och turism samt att öka användarnas säkerhet och rekreationsvärdet.

Människor förflyttar sig i vardagen i den egna kommunen och ofta också utanför sin hemkommun. Syftet med rörligheten är vanligtvis skol-, arbets- och serviceresor samt att tillbringa fritiden. Människor vill i allt högre grad resa till fots eller på cykel, vilket möjliggörs genom ett omfattande nät för gång och cykling.

### **Betydelsefulla platser i Sibbo**

Betydelsefulla platser i Sibbo kommun är naturligtvis kommunernas centrum Nickby, Tallmo och Söderkulla samt de kommunala och privata tjänsternas och turistattraktionernas läge i kommunen. De betydelsefulla platser utanför planområdena som är offentliga tjänster omfattar främst byskolorna och badstränderna, och de som är privata tjänster omfattar sådana tjänster som kräver mycket mark, såsom golfbanor, hästgårdar och handelsträdgårdar. En förteckning över betydelsefulla platser i Sibbo finns i bilaga 3. Förteckningen i bilagan är inte fullständig och uttömmande. Den ger dock en överblick över de betydelsefulla platsernas lägen på kommunens område och skapar därmed för sin del en uppfattning om var det är nödvändigt att gång- och cykelnätet är beläget.

De betydelsefulla platserna i Sibbo är belägna i olika delar av kommunens område, men huvudvikten ligger ändå på zonen Nickby–Tallmo och zonen Söderkulla–Östersundom och områdena som anknyter till dessa.

### **Betydelsefulla platser utanför Sibbo**

I grannkommunerna finns betydelsefulla platser för Sibboborna, och det är viktigt att de kan nås nå till fots eller med cykel. På motsvarande sätt behöver invånarna i grannkommunerna liknande förbindelser till de betydelsefulla platserna i Sibbo.

### **Trafiken på landsvägarna i Sibbo ökar**

Till följd av befolkningsökningen i Sibbo och hela regionen har trafikmängderna på landsvägarna på kommunens område ökat och fortsätter att öka. Fordonstrafikens mängd klarläggs årligen av Trafikledsverket. Gång- och cykeltrafikens mängd på landsvägarna klarläggs endast sporadiskt och enligt behov. Det är dock sannolikt att gång- och cykeltrafikens mängd är låg på de landsvägar som saknar en gång- och cykelled. För denna utredning finns ingen information tillgänglig om gång- och cykeltrafikens mängd på landsvägarna på Sibbos område.

De största trafikmängderna på landsvägarna i Sibbo är på Lahtisvägen, cirka 8 000 fordon/dygn, på Jokivarsivägen, cirka 7 000 fordon/dygn och på Nya Borgåvägen, beroende på plats, cirka 6 100–1 900 fordon/dygn.

Endast längs en del av de ovan nämnda livligt trafikerade landsvägarna finns det gång- och cykelleder och även där ofta endast på vissa avsnitt.

### **Rekreativvärde för gång och cykling har stor, mångsidig och växande betydelse**

Promenadrundor och cykling är de överlägset mest populära motionsformerna bland finländarna, och av befolkningen använder 88 % gångvägar, 76 % cykelvägar och 70 % motionsvägar. I alla befolkningsgrupper är lederna de mest populära motionsplatserna tack vare att de är lätta att använda och avgiftsfria. I olika invånarundersökningar anses därför förhållandena och miljöerna kring lederna återkommande vara mycket viktiga faktorer som påverkar livskvaliteten, även i Sibbo. Gång- och cykellederna är viktiga för finländarna och till sin yta är de den största och mest använda motionsplatsen.

Även om målet vid planeringen av ett gång- och cykelnät är att lederna ska vara raka, stoppen och korsningar så få som möjligt och lederna lättbegripliga, bör även natur- och rekreativvärden betonas vid placeringen av lederna. Lederna ska i mån av möjlighet placeras i trivsamma trafikmiljöer såsom stränder, skogar och andra naturlandskap.

Gång- och cykelnät som ligger i naturen eller nära den ökar rekreativvärde för gång och cykling. Naturen har alltid gett människor hälsa. Tidigare handlade natur och att röra sig i naturen om uppehälle och överlevnad. Nu för tiden är naturen en del av fritiden och livskvaliteten för många.

Naturen har visat sig ha en positiv inverkan på människors hälsa och välbefinnande på åtminstone tre sätt: Fysisk aktivitet ökar i naturen, naturen stimulerar och hjälper till att återhämta sig från stress, och att röra sig i naturen främjar socialt välbefinnande och social gemenskap.

### **Huvudnätet för gång och cykling i Sibbo kommun**

Huvudnätet för gång och cykling i Sibbo kommun, som presenteras i bilaga 4, har bildats på grundval av följande principer och en ändamålsenlighetsprövning:

- De nuvarande gång- och cykellederna är utgångspunkten och en del av huvudnätet
- Huvudnätet förbinder centrumen i Sibbo med varandra
- Huvudnätet förbinder centrumen i Sibbo med betydelsefulla platser i kommunen
- Huvudnätet förbinder centrum i Sibbo med närliggande kommuners centrum och betydelsefulla platser.
- Huvudnätet stödjer kommunens tillväxt och gång- och cykeltrafikens säkerhet.

Huvudnätet bildas således av befintliga gång- och cykelleder samt nya nödvändiga förbindelser i nätet. Dessa är:

- Söderkullavägen
- Nya Borgåvägen (lv 170) på avsnittet Hangelby – Borgå gräns
- Gumbövägen
- Kalkstrandsvägen på avsnittet Nya Borgåvägen (lv 170) – Salpar
- Knutersvägen och Martisvägen (förbindelsen till Sibbo storskog)
- Västervägen (förbindelsen till Sibbo storskog)
- Oljevägen (lv 148) på avsnittet Kervo gräns – Borgå gräns
- Paipisvägen på avsnittet Nickby – Norra Paipis
- Borgnäs vägen (lv 1494) på avsnittet Borgby – Borgnäs gräns
- Rajakulmavägen och Linsvedsvägen (lv 146) på avsnittet Borgnäs gräns – Träskända gräns

## **Mopedtrafik bör tillåtas på huvudnätet för gång och cykling**

Huvudnätet för gång och cykling, som huvudsakligen är beläget utanför centrumen, är idag huvudsakligen planerat för gång och cykling. Mopeder är tillåtna endast på vissa av de befintliga lederna.

I Sibbo är förbindelsesträckorna utanför centrumen ofta långa, och därför bör man överväga att tillåta även mopedtrafik på alla gång- och cykelleder som ligger utanför planområdena. Detta skulle avsevärt förbättra mopedisternas säkerhet utan att i alltför hög grad äventyra cyklisternas och fotgängarnas säkerhet.

## **Kvalitetsnivån på huvudnätet för gång och cykling**

Sibbo kommuns huvudnät för gång och cykling består alltså av de befintliga lederna och nya förbindelsesträckor. De nya förbindelsesträckorna förlänger och sammanbinder de befintliga lederna till en större helhet.

Då en förbindelsesträcka som ska genomföras är en fortsättning på en befintlig led är det ändamålsenligt att i huvudsak använda samma kvalitetsnivå för den nya delen av nätet som den befintliga delen har. Exempelvis är det ändamålsenligt att bygga de nya ledavsnitten på Nya Borgåvägen enligt kvalitetsnivån för de befintliga ledavsnitten.

Om hela förbindelsesträckan som ska genomföras är ny, är nivån på de befintliga lederna av samma typ miniminivån som kan höjas i syfte att förbättra säkerheten och användarkomforten, särskilt på de mest använda förbindelserna.

## **Genomförande av förbindelsesträckor som saknas i huvudnätet för gång och cykling**

Genomförandet av huvudnätet för gång och cykling sker gradvis inom ramen för de befintliga ekonomiska resurserna och utvecklingen av markanvändningen. Det är därför viktigt att kommunen prioriterar de förbindelsesträckor (projekt) som saknas och även uppskattar kostnaderna för deras genomförande. **Prioritering av projekt som ska genomföras**

Framtidens nät genomförs i etapper. Först genomförs sådana projekt som stöder Sibbobornas vardag och välbefinnande, möjliggör tillväxt för kommunen och ökar säkerheten och rekreationsvärdet.

Prioriteringen av projekt till korgar och inom korgar har i detta arbete genomförts enligt följande principer och även genom att använda ändamålsenlighetsprovning:

**Projekt i huvudnätet som beslutats om:** Över projekt som beslutas om finns beslut fattade av kommunen, staten eller HRT.

**De viktigaste projekten i huvudnätet:** De viktigaste projekten förbättrar Sibbobornas gång- och cykelförbindelser och ökar säkerheten och skapar rekreationsvärde.

**Brådskande projekt i huvudnätet:** De brådskande projekten förbättrar Sibbobornas och de andra kommunernas invånares gång- och cykelförbindelser mellan Sibbo och dess grannkommuner samt ökar säkerheten och skapar rekreationsvärde.

**De övriga projekten i huvudnätet:** De övriga projekten förbättrar gång- och cykelförbindelserna och ökar säkerheten och skapar rekreationsvärde.

### **Prioritetsordningen för projekten som ska genomföras**

På grundval av den ovannämnda projektprioriteringen bildades prioriteringsordningen för genomförandet av de förbindelsesträckor i huvudnätet för gång och cykling som ligger utanför planområdena "korgvis" och inom korgarna enligt följande:

#### **Projekt i huvudnätet som beslutats om:** Söderkullavägen / flera dragningsalternativ

Nya Borgåvägen (lv 170) på avsnittet Hangelby–Box

#### **De viktigaste projekten i huvudnätet:** Kalkstrandsvägen på avsnittet Nya Borgåvägen (lv 170)–Salpar

Förbindelsen mellan Gumbövägen och Hitå

Paipisvägen på avsnittet Nickby–Södra Paipis (Skolbacken)

Paipisvägen på avsnittet Södra Paipis–Norra Paipis

Borgnåsvägen på avsnittet Borgby–Holstas

#### **Brådskande projekt i huvudnätet:**

Nya Borgåvägen (lv 170) på avsnittet Box–Borgå gräns

Rajakulmavägen på avsnittet Träskända–Norra Paipis

Borgnåsvägen på avsnittet Holstas–Borgnäs gräns

Rajakulmavägen på avsnittet Norra Paipis–Borgnäs gräns

#### **De övriga projekten i huvudnätet:**

Oljevägen på avsnittet Kervo gräns–Jokivarsivägen

Knutersvägen på avsnittet Vanda gräns–Nickby / Broböle

Västervägen på avsnittet Jokivarsivägen–Hindsby by

Oljevägen på avsnittet Jokivarsivägen–Gamla Kungsvägen

Oljevägen på avsnittet Gamla Kungsvägen–Borgå gräns



## 2 Inledning

Sibbo kommuns område är vidsträckt. I kommunen finns tre (3) växande centrum (Nickby, Tallmo och Söderkulla), levande byar och många företag och intressanta platser. Det är viktigt och ändamålsenligt att utveckla gång- och cykelförbindelserna mellan dem och även förbindelserna som sträcker sig utanför kommunen.

Lätt trafik är ett "takbegrepp" inom finländska trafik, som vanligtvis avser att ta sig fram till fots, på rullskridskor, sparkbräde och cykel, och ibland på moped och scooter etc. Under de senaste åren har planeringen av ospecificerad lätt trafik minskat och planeringen har övergått till planering av olika färd sätt och de förbindelser dessa behöver. Orsaken till detta är att olika färd sätt har olika behov och krav när det gäller förbindelsernas läge och kvalitetsnivå.

Sibbo kommun har ett program för främjande av gång och cykling, där kommunen med sin egen verksamhet betydligt vill öka andelen cykling och gång som färd sätt i kommunen fram till 2025. För att uppnå detta mål har olika åtgärder skrivits in i programmet, till exempel utarbetandet av ett hierarkiskt målnät för cykling.

På Sibbo kommuns område finns för närvarande gång- och cykelleder som ligger i centrumen (Nickby, Tallmo och Söderkulla), mellan centrumen och på andra nödvändiga platser. De bildar dock ännu inte ett sådant enhetligt gång- och cykelnät i kommunen som skulle tjäna syftet att förflytta sig mellan de olika platserna (knutpunkterna).

Knutpunkterna är objekt som är belägna i kommunen, såväl platser som aktiviteter bundna till platserna, vilka det bör vara möjligt att nå till fots eller på cykel. Sådana platser i Sibbo är åtminstone kommunens tätorter, bycentrumen, skolorna och fritidsmålen samt företagsområdena (Bastukärr, Box etc.). Kommunfullmäktige har redan beslutat att den viktigaste nya gång- och cykelförbindelsen i kommunen är förbindelsen mellan Nickby och Söderkulla.

Med denna utredning granskas gång- och cykelförbindelsernas aktuella läge i Sibbo kommun, och ett målnät för kommunens gång och cykling och en plan för de nya projekt som behövs för att genomföra nätet presenteras. De nya projekten presenteras i prioritetsordning och kostnaderna för deras genomförande presenteras på en grov och preliminär nivå för att skapa en uppfattning om kostnadernas storleksklass.

Nätet som presenteras är i huvudsak beläget i områden utanför detaljplaneområdena, men det omfattar även de viktigaste gång- och cykelförbindelserna i kommunens centrum (de största detaljplaneområdena). Nätet omfattar också regionala gång- och cykelförbindelser, vilka definieras i Helsingfors regiontrafiks MBT-utredning.

Utöver gång- och cykellederna finns det i kommunen även friluftsleder som inte beaktas i denna utredning och som vid behov utvecklas med en separat utredning.

De nuvarande gång- och cykellederna som ligger utanför planområdena är i huvudsak belägna i anslutning till de allmänna vägarna som en separat del av vägen. De allmänna vägarna är vanligtvis huvudleder som kollektivtrafiken använder och längs vilka det ofta även ligger bosättning som producerar bland annat skol- och serviceresor. Då kan en gång- och cykelled också främja användningen av kollektivtrafik genom att den förbättrar förbindelserna till hållplatserna. I denna utredning utreds även behovet av och möjligheterna till att också placera nya gång- och cykelleder åtskilt från de allmänna vägnas områden.

Med gång- och cykelled avses i denna utredning en led som redan genomförts, och med gång- och cykelförbindelse avses en gång- och cykelled som ännu inte har genomförts men som är nödvändig.

Utredningen gjordes av en arbetsgrupp bestående av Sibbo kommuns servicechef för idrottstjänster Piritta Forsell, byggingenjör Simo Kesti och diplomingenjör Seija Vanhanen / Tmi Villa Sukut. Arbetsgruppens arbete har styrts av en styrgrupp bestående av tekniska direktören Ilari Myllyvirta och kommuntekniska chefen Heidi Saarenpää.

### **3 De viktigaste riksomfattande, regionala och kommunala besluten och utredningarna som rör lätt trafik, särskilt gång och cykling**

Under de senaste åren har ansträngningar gjorts för att öka populariteten för lätt trafik, särskilt gång och cykling, både globalt och i Finland. Detta har krävt ökad kännedom om de olika faktorer som får människor att välja gång eller cykling som sitt färdssätt.

Genom nationella, regionala och kommunala mål och genomföranden har man i Finland strävat efter att öka andelen gång och cykling av färdssätten. Gemensamt för dessa mål på olika förvaltningsnivåer är att de betonar en trygg och behaglig trafikmiljö, motivation och en omriktning av finansieringen och naturligtvis förbättrad folkhälsa och minskade utsläpp från trafiken. Att enhetligt konkretisera och genomföra mål på olika förvaltningsnivåer är nyckeln till att öka andelen gång och cykling av färdssätten.

#### **3.1 Kommunikationsministeriet: Program för främjande av gång och cykling**

Kommunikationsministeriet har under årens lopp publicerat flera nationella riktlinjer, rekommendationer och sammanfattningar för att öka gångens och cyklingens andel av färdssätten. Främjandeprogrammet från 2018 (<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-549-1> [på finska]) är ett av de senaste ställningstagandena där ministeriet betonar vikten av att öka andelen gång och cykling av färdssätten. I bakgrunden finns många tunga skäl, framför allt begränsning av klimatförändringen och förbättring av folkhälsan. Programmet har också legat till grund för regeringens principbeslut om främjande av gång och cykling.

I programmet identifieras 31 åtgärder för att främja gång och cykling, som kan vidtas gemensamt eller separat av olika aktörer (staten, kommunerna, landskapen och organisationerna) för att ställa upp målet att permanent öka andelen gång och cykling av färdssätten.

Källmaterialet som HRT och Sibbo kommun använt i sina egna beredningar omfattar bland annat kommunikationsministeriets program och statsrådets principbeslut som utarbetats utifrån detta samt andra nationella riktlinjer och utredningar.

#### **3.2 Helsingforsregionens trafik: Definition av huvudcykelnätet och kvalitetskorridorerna i regionen**

År 2012 utarbetade och publicerade Helsingforsregionens trafik (HRT) i samarbete med kommunerna i regionen ett omfattande huvudcykelnät för regionen år 2020, som förenar de regionala centrumerna och de övriga funktionerna. I utredningen identifierades dessutom de mest trafikerade pendlingslederna, och ett högklassigt nät av kvalitetskorridorer för cykling som betjänar dessa leder definierades. ([Definiering av huvudcykelnätet och kvalitetskorridorerna i Helsingforsregionen \[på finska\]](#))

De målinriktade egenskaper som i undersökningen lyftes fram för huvudnätet för cykling var raka rutter, minimering av fördröjningar och stopp, smidiga anslutningsarrangemang, tillgodoseende av naturelement och högklassigt avskiljande av olika färdssätt.

De regionala cykellederna förenar de viktigaste bostads-, arbetsplats- och servicekoncentrationerna och transporterar smidigt de stora cykelströmmarna, ofta genom att använda huvudgatunätet eller huvudvägnätet. På Sibbo kommuns område ligger sådana regionala leder som avses i utredningen. Dessa framgår av kartorna i bilagorna 1 och 2.

Kvalitetskorridorerna för cykling förenar i sin tur regionens största bostadsområden med de stora arbetsplatskoncentrationerna och universitetscampusen, vilket möjliggör snabb cykling med jämn hastighet på ett tryggt sätt genom att använda park-, järnvägs- och motorvägskorridorerna. Det finns inte några sådana kvalitetskorridorer på Sibbo kommuns område som avses i utredningen.

För de regionala lederna och kvalitetskorridorerna utarbetades också kvalitetsnivåmål i planeringsinstruktionerna och underhållskraven. Det är ändamålsenligt att kommunerna tar hänsyn till dessa mål när de planerar sitt eget gång- och cykelnät, så att det regionala och kommunala huvudnätet bildar en enhetlig helhet.

Det är värt att notera att denna utredning av HRT redan är några år gammal, men sakinnehållet i den är fortfarande användningsbart. Undersökningen kommer sannolikt att uppdateras inom en snar framtid eftersom planen för markanvändning, boende och trafik 2019 (MBT 2019) precis har godkänts. Uppdateringen kommer sannolikt att ta ställning till antalet regionala leder och kvalitetskorridorer och till tidpunkten för deras genomförande på grundval av ny och mer exakt information.

### **3.3 Plan för markanvändning, boende och trafik 2019 (MBT 2019-planen)**

Helsingforsregionens trafik (HRT) bereder i samarbete med kommunerna i regionen och staten för varje regeringsperiod regionens utvecklingsriktning och de viktigaste åtgärderna som den kräver i form av en MBT-plan. Planen är en vägkarta för Helsingforsregionen avseende vilka investeringar som behövs för att hantera hållbar tillväxt i regionen och hur utsläppen från trafiken kan minskas. Den senaste planen godkändes våren 2019.

MBT 2019 är en strategisk plan för Helsingforsregionens 14 kommuner, som redogör för hur Helsingforsregionen ska utvecklas 2019–2050. Planerna för de närmaste åren är de mest detaljerade och omfattar konkreta och effektiva åtgärder och åtgärdspaket. I praktiken innebär detta att man definierar utvecklingen av markanvändningen, infrastrukturinvesteringarna och övriga viktiga och effektiva åtgärder för regionen. MBT-planen är omfattande och utgör utgångspunkten för många av kommunernas egna och NTM-centralens planerings- och genomförandeidéer. ([www.hsl.fi/mal](http://www.hsl.fi/mal) [på finska])

För denna utredning är de framtida investeringsobjekten i MBT-planen viktiga. De investeringsobjekt som upptagits i förteckningen kommer med stor sannolikhet att få statlig finansiering och genomförandet av dem kommer att inledas under planeringsperioden. Detta minskar kommunernas behov att använda sina egna pengar för dessa investeringar. Under den tid som planen utarbetas är kommunerna därför noga med att se till att så många investeringar som möjligt betraktas som viktiga i MBT-planens investeringsavsnitt.

MBT-planen definierar de framtida investeringsprojekten i regionen och deras prioritetsordning. Det finns många olika slags investeringar och de varierar mycket i fråga om genomförandekostnaderna. Därför består planen av två projektkorgar, stora projekt och kostnadseffektiva små (KUHA) projekt.

Projekten i korgen med stora projekt presenteras som separata utvecklingsprojekt i statsbudgeten för det aktuella året. KUHA-projekt är i sin tur individuella projekt med lägre kostnadskalkyler eller projektkorgar som består av flera mindre projekt. KUHA-projekt finansieras ur statsbudgetens anslag för basväghållning.

I den senaste MBT-planen anvisas två investeringar i Sibbo under 2020 – 2023 i KUHA-projektlistan:

- Gång- och cykelled; lv 170 på avsnittet Hangelby – Box (Gång och cykling)
- Förbättring av anslutning; lv 148 Broböle (Utveckling av markanvändningen)

För planeringen och genomförandet av dessa investeringar kan Sibbo kommun förvänta sig att staten under perioden 2020–2023 deltar med en betalningsandel på mellan 0 och 100 procent. Övriga nödvändiga projekt måste i princip planeras och genomföras av kommunen på egen bekostnad eller alternativt infogas i investeringsavsnitten i framtida MBT-planer.

### **3.4 Program för främjande av gång och cykling i Sibbo kommun**

Sibbo kommun har ett program för främjande av gång och cykling, där kommunen strävar efter att påverka kommuninvånarnas motionsvanor genom att öka gång och cykling bland kommuninvånarna. Även i en miljö med ökande trafikmängder är gång och cykling resurseffektiva färdssätt som dessutom främjar folkhälsan.

För att andelen gång och cykling av färdssätten ska öka krävs också att kommunen vidtar åtgärder som syftar till att göra gången och cyklingen mer attraktiva och smidiga. I programmet presenteras tolv åtgärder genom vilka Sibbo anser att de eftersträlvade målen kan uppnås:

- Gångens och cyklingens ställning beaktas i allt beslutsfattande i kommunen.
- Gång och cykling identifieras som egna trafikformer.
- Viktiga gångförbindelser och -områden identifieras. Planen styr byggande och underhåll.
- För Sibbo utarbetas ett eget hierarkiskt målnät för cykling, som innehåller kvalitetsmål och styr byggande och underhåll.
- I budgeten reserveras pengar för små, kostnadseffektiva projekt som ökar gång och cykling.
- Underhållet av gång- och cykellederna utvecklas enligt näthierarkin.
- Vägledningen på byggarbetsplatserna för gång och cykling förbättras.
- Parkeringsbehovet för cyklar beaktas från planering till byggande.
- Gång- och cykelfrågor kommuniceras aktivt.
- Gång och cykling integreras i daghemmens och skolornas verksamhet.
- En cykel- och friluftskarta med gång- och cykellederna och -rutterna i Sibbo utarbetas.
- Sibbo marknadsförs som en cykeldestination.

Med denna utredning genomförs delvis åtgärd nr 4 i programmet för främjande av gång och cykling i och med att en del av det hierarkiska målnätet för cykling, dvs huvudnätet, utarbetas.

### **3.5 Sibbo kommunfullmäktiges beslut**

Kommunfullmäktige i Sibbo beslutade vid sitt möte 10.12.2018/105 § att en gång- och cykelförbindelse mellan Nickby och Söderkulla genomförs och reserverade år 2019 ett planeringsanslag på 50 000 euro för projektet.

Planeringen av förbindelsen inleds snart. I planeringen kommer bland annat den åtgärdsplan som för förbindelsesträckan utarbetades av NTM-centralen 2014 att användas.

## 4 Gång- och cykellederna och deras genomförande

### 4.1 Gång och cykling är lätt trafik

Den lätta trafiken består av olika väganvändare med växlande förmåga, kunskap och färdighet, behov och färdmedel. Således är lätt trafik ett "takbegrepp" inom finländsk trafik, som vanligtvis avser att ta sig fram till fots, med rullskridskor, olika sparkbrädor och cykel, och ibland på moped och skotrar etc. Därför bör trafiksystemet tåla fel som görs av väganvändarna utan att felen orsakar olyckor.

Under de senaste åren har planeringen av ospecificerad lätt trafik minskat och i planeringen har man övergått till planering av olika färd sätt och de förbindelser de behöver. Orsaken till detta är att olika färd sätt har olika behov och krav när det gäller förbindelsernas läge och kvalitetsnivå.

Gång och cykling är grundläggande färdmedel för korta sträckor och alla resor inkluderar en gångsträcka.

#### Gång

Fotgängare har varierande behov och olika förmåga att röra sig i trafiken. Dessutom är det viktigt att komma ihåg att gång inte bara handlar om att färdas, utan också om att vistas, och lederna är också mötesplatser och lekplatser. Till exempel barn och äldre rör sig på ett oförutsägbart sätt och kan vara både långsamma och/eller snabba i sina rörelser och därför behöver de en lätt och enkel trafikmiljö. Personer som rör sig med rullstol eller barnvagn behöver långsluttande och tröskelfria rutter. Trafikmiljön för synskadade måste vara lätt att uppfatta.

Även exempelvis rullskridskoåkare och personer som leder en cykel anses vara gångare. Personer som rör sig med en flerhjulig s.k. inva- och elmoped som har en hastighet på högst 15 km/h jämföras med fotgängare, varvid de också har rätt att ta sig fram på trottoaren.

Gång är populärast på följande resor som inte omfattar anslutande resor (Trafikverket: Planering av gång- och cykelleder / 2014):

- shopping- och serviceresor (32 % av gångresorna)
- arbets- och studieresor (16 % av gångresorna)
- besöksresor (9 % av gångresorna)
- andra fritidsresor (44 % av gångresorna)

Majoriteten av gångresorna (cirka 60 %) är kortare än en kilometer och har en genomsnittlig längd på cirka 1,6 km (Riksomfattande persontrafikundersökning 2010–2011).

## Cykling

En cykel är ett fordon vars största bredd och kopplingsmassa fastställs i bestämmelser. Bredden på en tvåhjulig cykel får inte överstiga 0,80 m och bredden på en flerhjulig cykel får inte överstiga 1,25 m. Till en cykel får kopplas en enaxlad släpvagn med en bredd på högst 1,25 m och en kopplingsmassa på högst 50 kg.

Ett fordon utrustat med en elmotor med en uteffekt på högst 250 W, vars motor endast arbetar när cykeln trampas och som fränkopplas när hastigheten når 25 km/h, betraktas också som en cykel.

En cyklist är en person som framför en cykel. Även om cyklisterna är olika i fråga om ålder, färdigheter, resans syfte och cyklingshastighet är behoven av cykelinfrastruktur i stort sett desamma för alla. Därför är det viktigt att till exempel lednätet är kontinuerligt, antalet stopp och höjdskillnaderna så låga som möjligt, ledens yta jämn och säkerheten hög. I områden med livlig trafik är det dessutom nödvändigt att separera gång- och cykeltrafiken till egna leder och sköta om arrangemangen kring cykelparkering.

Cykeln används för alla typer av resor med undantag för stugresor och resor i syfte att utträta arbetsärenden. Cykeln används ändå mest på följande resor (Trafikverket: Planering av gång- och cykelleder / 2014):

- shopping- och serviceresor (26 % av cykelresorna)
- resor i anknytning till arbete och studier (36 % av cykelresorna)
- besöksresor (13 % av cykelresorna)
- övriga resor på fritiden (25 % av cykelresorna)

Antalet cykelresor är högst för resor på mindre än 5 km, och den genomsnittliga längden på resorna är ca 3,1 km (Riksomfattande persontrafikundersökning 2010–2011).

## 4.2 Gång- och cykelleder

Gång- och cykellederna ägs av staten och kommunerna.

Staten äger i regel de gång- och cykelleder som byggts i anslutning till allmänna vägar (landsvägar). Eftersom de allmänna vägarna oftast ligger utanför detaljplaneområdena ligger också de statsägda gång- och cykellederna utanför detaljplaneområdena och förbinder centrumen inom en kommun eller i olika kommuner.

De kommunägda gång- och cykellederna är i huvudsak belägna på detaljplaneområden, eftersom kommunerna ansvarar för genomförandet av infrastrukturen i detaljplaneområden. Fotgängarna och cyklisterna använder sådana områden i detaljplaneområden som reserverats för många olika ändamål, vilket resulterar i en mångfald av gång- och cykelleder och -förbindelser.

Staten och kommunen ansvarar för planeringen och genomförandet av sina egna gång- och cykelleder och samarbetar i nödvändig utsträckning i projekt. Båda har sina egna planerings- och genomförandeprinciper för gång och cykling, vilka ligger till grund för styrningen av projektgenomförandet. För statens del innebär detta att planeringen och genomförandet av gång- och cykelleder görs runt om i landet enligt samma standard, till exempel när det gäller ledens placering och bredd. I kommunerna kan planeringen och genomförandet av lederna göras på ett eget sätt, även om de allmänna aspekterna för god planering och genomförande och säkerhet gäller överallt.

### 4.3 Planering av gång- och cykelleder utanför detaljplaneområden

Planeringen av gång- och cykelleder utanför detaljplaneområden sker i enlighet med bestämmelserna i väglagen och -förordningen, friluftslagen och -förordningen, markanvändnings- och bygglagen samt andra lagar och förordningar som reglerar planering av markanvändning. Dessutom följer planeringen och genomförandet aktörernas egna planerings- och genomförandeprinciper, vilket konstaterats ovan.

Vilken typ av förfarande kommunen vill använda för att planera och genomföra en gång- och cykelled beror på de mål som kommunen har satt upp för projektet. Genomförandet av projekt enligt väglagen sker i enlighet med NTM-centralens mål och tidsplan, men NTM-centralen tar naturligtvis hänsyn till kommunens synpunkter. Genomförandet av projekt enligt friluftslagen och markanvändnings- och bygglagen motsvarar kommunens egna mål både vad gäller genomförandet och tidsförläggningen. Kommunen kan delvis betala för projekt enligt väglagen på ett sätt som avtalas från fall till fall. Kommunen betalar hela kostnaden för de projekt som genomförs enligt friluftslagen.

Planeringen av leder och förbindelser på kommunernas detaljplaneområden styrs i huvudsak av markanvändnings- och bygglagen och -förordningen.

#### 4.3.1 Genomförande av en gång- och cykelled som en del av ett allmänt vägområde

Alla projekt som helt eller delvis byggs på statens bekostnad, dvs. gång- och cykelleder som i regel byggs i anslutning till allmänna vägar, genomförs enligt landsväglagen och -förordningen. I detta fall administreras projektet av den lokala NTM-centralen eller Trafikledsverket för statens del. Kommunens roll är att bistå vid planeringen och genomförandet samt att ge utlåtanden i olika skeden av planeringen.

Ett vägprojekt är en process som preciseras tematiskt och där planeringsnoggrannheten och beslutsfattandet samordnas i varje skede med planeringen av markanvändningen. Planeringsprocessen omfattar fyra (4) faser, även om vägplanerings- och projekteringsfaserna kan kombineras i mindre projekt:

- **Företredningsfas;** Behovet av projektet och dess tidsförläggning undersöks med den noggrannhet som landskapsplanen och generalplanen förutsätter. Slutresultatet omfattar bland annat projekialternativen jämte preliminära åtgärder och kostnader.

Om företredningen inhämtas utlåtanden, om de uppskattade konsekvenserna är betydande och/eller riktar sig vidsträckt. Vid ledprojekt ges vanligen information endast om grundläggande lösningar och beslut.

- **Allmän planeringsfas;** Projektet granskas på den noggrannhetsnivå som generalplanen och/eller detaljplanen förutsätter. I den allmänna planen fastställs vägens ungefärliga läge och utrymmesbehovet samt förhållandet till den omgivande markanvändningen och kostnaderna.

Den allmänna planen ska hållas framlagd, vilket meddelas på ett forbundet sätt. Nödvändiga utlåtanden inhämtas om planen och att lämna anmärkningar möjliggörs för alla. Den allmänna planen godkänns vanligtvis av Trafikverket. Det är möjligt att söka ändring om ett beslut om godkännande.

- **Vägplaneringsfas;** Projektet planeras i detalj och noggrannhetsnivån motsvarar detaljplanens noggrannhet. Slutresultatet är ett dokument som kallas vägplan och som innehåller det exakta läget för leden, detaljerade lösningar och en kostnadskalkyl inklusive en eventuell kostnadsfördelning.

Vägplanen hålls framlagd, vilket meddelas i förväg på ett formbundet sätt. Nödvändiga utlåtanden inhämtas om planen och att lämna anmärkningar möjliggörs för alla. Vägplanen godkänns vanligtvis av Transport- och kommunikationsverket, av särskilda skäl av kommunikationsministeriet. Det är möjligt att söka ändring om ett beslut om godkännande.

- **Projekteringsfas;** Denna fas hänför sig till projektets genomförande, vilket i praktiken innebär att nödvändiga bygghandlingar upprättas.

Genomförandet av ett nytt ledprojekt är en arbetsdryg och tidskrävande process, precis som planläggning. Processen tar flera år även om projektet är förenligt med gällande planer, det finns en preliminär utredning om det och inga besvär lämnas in om besluten.

Ur kommunens synvinkel är genomförandet av gång- och cykelleder på kommunens område i enlighet med väglagen önskvärt men långsamt. När ett statligt projekt är beläget i kommunen har kommunen dessutom begränsade möjligheter att påverka projektets placering och detaljerna kring planeringen och genomförandet samt projektets tidsplan då NTM-centralen administrerar och ansvarar för statliga projekt.

### 4.3.2 Genomförande av en gång- och cykelled som en friluftsled

När kommunen genomför permanenta gång- och cykelförbindelser för året runt-användning utanför detaljplaneområdena är det ändamålsenligt att föse dem med bestående och tydlig användarrätt. Eftersom Sibbo kommun äger begränsade markområden är det särskilt viktigt att säkerställa bestående användarrätt för de fastigheter som behövs för förbindelserna. Det är ändamålsenligt att alltid genomföra rättigheterna genom en friluftsledsförrättning.

En gång- och cykelförbindelse med karaktären av en friluftsled kan genomföras med en friluftsledsförrättning baserat på en plan för friluftsled, planbeslut eller överenskommelser mellan parterna. Oberoende av tillvägagångssättet registreras i förrättningen en bestående rätt för kommunen att placera och använda friluftsleden på vissa fastigheter. Friluftsleden registreras i fastighetsregistret och är en bestående rätt att gå över annans mark, alltså ett servitut för fastigheten. Efter att markägaren betalats en engångsersättning för denna rätt är ledens existens tryggad även om fastigheten byter ägare.

#### Friluftsled som baserar sig på en plan för friluftsled

Beredningen av en plan för friluftsled tillhör kommunen. Ofta föregås planen av en generell förplan, i vars beredningsskede det är möjligt att föra en dialog med olika berörda parter.

Kommunen bereder en plan för friluftsled och hör olika berörda parter och presenterar ledens läge och användningssyfte i planen.

När planen har varit framlagd och det har varit möjligt att lämna anmärkningar om den, beslutar kommunfullmäktige om godkännande av planen. En plan för friluftsled fastställs av NTM-centralen. Ändring kan sökas till NTM-centralens beslut om fastställande.

Kommunen måste ansöka om en friluftsledsförrättning inom ett (1) år från dess fastställande. Om kommunen inte ansöker om förrättning inom den aktuella tidsfristen måste planen fastställas på nytt.



### **Friluftsled som baserar sig på en plan**

Beredningen av en friluftsled kan vara en del av beredningen av kommunens detalj- eller generalplan. När kommunen inkluderar en friluftsled som en del av innehållet i en plan kan den utifrån den aktuella planen ansöka om genomförande av en friluftsledsförrättning. I detta fall måste planen innehålla tillräckliga utredningar om friluftsledens innehåll och syfte. Vanligen utgår man ifrån att de uppgifter som krävs i planen motsvarar de uppgifter som krävs av en plan för friluftsled.

### **Friluftsled som baserar sig på avtal**

Kommunen kan ingå avtal med markägarna för att få en bestående rätt att placera en friluftsled på markägarens fastighet och använda leden. Av avtalet ska framgå att kommunen har rätt att ansöka om en friluftsledsförrättning i syfte att registrera rätten i fastighetsregistret. Det är inte ändamålsenligt att en friluftsled som ska förbli bestående endast baseras på avtal.

Att genomföra ett nytt projekt i form av en friluftsled är också en arbetsdryg och tidskrävande process som varar i upp till flera år, även om inga besvär lämnas in mot besluten. Mest tid går vanligtvis åt att utarbeta planer (planläggning och plan för friluftsled) och ingå avtal.

Genomförandet av gång- och cykelleder på kommunens område som friluftsleder är ofta tidskrävande, men det är en process som kommunen ansvarar för. Därmed kan kommunen med egna åtgärder påverka hur och när planeringen görs och när projektet genomförs i och med att kommunen även betalar kostnaderna för genomförandet av projektet.

## **4.4 Varför bygga gång- och cykelleder?**

Gång och cykling och näten för dem ger många fördelar med tanke på människornas smidiga vardag, hälsa, säkerhet och nöje. Det finns inte några nackdelar med dessa färdssätt, men någon kanske anser att de är rätt så långsamma.

Tyvärr kan fördelarna med gång och cykling och utvecklingen av lederna för dem inte beskrivas med entydiga ekonomiska siffror. Utvecklingen är dock en möjlighet för de offentliga myndigheterna att göra investeringar vars avkastning ur ett samhällsligt perspektiv troligen är betydligt högre än vad man förstått.

Ekonomiska fördelar uppstår av åtminstone följande obestridliga faktorer:

- Trafikolyckorna minskar när korsningar med fordonstrafik planeras så att de är trygga.
- Bilisternas restider förkortas när separata gång- och cykelleder byggs.
- Behovet för föräldrar att sköta skoltransporter minskar.
- Ökad fysisk aktivitet minskar allvarliga sjukdomar och påverkar kort och lång frånvaro från arbetet.
- Inverkan på vägtrafikens externa effekter: minskade utsläpp, buller, trafikstockningar och infrastrukturkostnader.
- Minskade parkeringskostnader.

## 5 Gång- och cykellederna i Sibbo 2019

I Sibbo finns för närvarande gång- och cykelleder både på och utanför planområdena.

### 5.1 Gång- och cykelleder och -förbindelser på detaljplaneområdena

Gång- och cykellederna och -förbindelserna på detaljplaneområdena är av varierande kvalitet och inte enbart belägna på trafik- och gatuområden utan även på andra områden som anvisas i planen samt på friluft- och rekreationsleder. De viktigaste lederna på planområdena är anslutna till förbindelser utanför planområdena.

Även om denna utredning endast behandlar gång- och cykelleder utanför detaljplaneområdena, visas också de viktigaste lederna på detaljplaneområdena på kartor.

### 5.2 Gång- och cykelleder och -förbindelser utanför detaljplaneområdena

Gång- och cykellederna utanför detaljplaneområdena är belägna i anslutning till de allmänna vägarna och utgör en del av de allmänna vägarnas områden. De utgör en del av förbindelserna mellan centrumen i Sibbo och mellan centrumen och byarna samt till grannkommunerna. Förbindelserna är ännu inte kontinuerliga till alla delar, eftersom de på vissa ställen endast delvis har genomförts. I bilaga 4 presenteras de befintliga huvudlederna för gång och cykling i Sibbo.

En del av lederna är regionala förbindelser på det sätt som framgår av kartorna i bilagorna 1 och 2.

Ledernas nuvarande totala längd är cirka 39 km. Lederna har genomförts av staten och upprätthålls huvudsakligen av NTM-centralen. Staten har betalat 0–100 % av genomförandekostnaderna och kommunen har betalat den återstående delen. I vissa projekt har också en privat aktör deltagit i kostnaderna.

I planeringen och genomförandet av lederna har bland annat följande principer följts:

- Lederna är avsedda för fotgängare och cyklister. Körning med moped är tillåtet med en separat tillägsskylt. Utrymmet har inte separerats för olika användningsändamål.
- Ledernas bredd är minst 2,0 m.
- Korsningsområdena är tydliga och sikten är god under alla årstider.
- Lederna har permanentbeläggning.
- Lederna är delvis upplysta, men de saknar vägvisning och gatumöbler.
- Lederna underhålls vintertid.

## 6 Gång- och cykelnätets hierarki och planeringsprinciper

För att andelen gång och cykling av färdställen ska öka måste trafikmiljön vara sådan att den lockar invånarna att använda olika former av lätt trafik. Gång är populärt på korta resor och cykling på längre resor. Båda färdställen kräver olika tonvikt vid planeringen och genomförandet av trafikinfrastrukturen för att uppnå bästa möjliga resultat.

Under de senaste åren har man vid planeringen och genomförandet av förbindelser dessutom strävat efter en så jämn kvalitet som möjligt, en viss standard för vissa typer av förbindelser. Detta har inneburit att exempelvis kvalitetskorridorer och regionala förbindelser genomförs enligt samma principer i alla kommuner. På detta sätt framstår de för användarna som en kontinuerlig tjänst med jämn och hög kvalitet. Därför måste även kommunerna sträva efter att ansluta sina egna projekt till det övergripande regionnätet och dess kvalitetsstandard.

### 6.1 Regional näthierarki

HRT har i samarbete med kommunerna i regionen och den lokala NTM-centralen planerat cykelvägnätets hierarki och planeringsprinciperna för nätets olika delar.

	1. Cykelhuvudnätet i Hforsregionen	1.1 Kvalitetskorridorer 1.2 Regionala leder
Cykelledsnät	2. Kommunernas huvudnät	2.1 Kommunernas viktigaste gång- och cykelvägar
	3. Lokalt nät	3.1 Regionala gång- och cykelvägar 3.2 Närliggande gång- och cykelvägar

Kvalitetskorridorerna (9 st.) bildar snabba stamleder för cykeltrafiken i Helsingforsregionen mellan regionens största bosättnings- och arbetsplatskoncentrationer. Deras mål är att cyklingen sker med jämn, snabb hastighet på ett tryggt sätt. Korsningar med fordonstrafik har minimerats, varvid tonvikten för korridorernas lägen ligger på järnvägskorridorer, parkkorridorer och centralparker. Kvalitetskorridorer har inte dragits i glesbygdsområden och sådana finns inte i Sibbo.

I kranskommunerna bildar de regionala lederna stomnätet för cykling och förbinder kommuncentrumen med varandra och med viktiga delar i regionen. Målet är att ta kunna ta sig direkt till destinationen på ett tryggt sätt. Man strävar efter att placera lederna längs huvudgatorna, vilket stöder ledernas orienterbarhet, men därför är det nödvändigt att fästa uppmärksamhet på att anslutningarna är smidiga och gång och cykling separerade från varandra. Det regionala huvudcykelnätet täcker inte kommunernas interna huvudförbindelser. De regionala lederna som planerades år 2012 i Sibbo framgår av kartan i bilaga 2. HRT förväntas inleda utvecklingen och uppdateringen av de regionala lederna under de närmaste åren.

## 6.2 Näthierarkin i Sibbo

De nuvarande och framtida förbindelsebehoven för gång och cykling utanför planområdena på Sibbos område är av sådan längd att förbindelserna sällan kommer att användas för gång på hela sträckan. Därför lämpar de sig bäst för cykling. På grund av detta måste det kommande gång- och cykelnätet i Sibbo undersökas och planeras främst som ett cykelnät som även möjliggör gång.

Enligt Sibbo kommuns strategi för gång och cykling är kommunens målnät för cykling indelat i ett huvudnät, ett regionnät och ett lokalnät. Indelningen är bra och också förenlig med de regionala aktörernas indelning.

Sibbo kommuns näthierarki för gång och cykling och nätets olika delar kan beskrivas på följande sätt:

- **Sibbo kommuns huvudnät** består av regionala förbindelser som kompletteras med nödvändiga delar för att skapa ett tillräckligt omfattande nät.

Huvudnätets förbindelser är så raka och kontinuerliga som möjligt, lätta att förstå och trygga. Förbindelsernas tonvikt ligger på cykling, men även gång ingår i en viss mån i förbindelserna, till exempel som en del av skol- och arbetsresor.

Huvudnätets förbindelser förbinder centrumen i Sibbo med grannkommunernas centrum, förmedlar en färdmöjlighet till regionala och lokala lednät samt till glesbygdsområden och betydelsefulla platser i Sibbo.

- **Sibbo kommuns regionnät** bildas av de interna förbindelserna mellan centrumen (detaljplaneområdena). En utredning över denna del av nätet kan vid behov göras separat senare.

Förbindelserna i regionnätet är också så raka, kontinuerliga och trygga som möjligt och de är även intressanta. Förbindelsernas tonvikt ligger på cykling och gång på skol- och serviceresor eller som en del av arbetsresan.

Förbindelserna förenar varje centrums tjänster och bosättning med varandra och regionnätet till en del av huvudnätet.

- **Sibbo kommuns lokalnät** består av bostadsområdenas interna förbindelser. En utredning över denna del av nätet kan vid behov göras separat senare.

Lokalnätets förbindelser är också så raka, kontinuerliga och trygga som möjligt och de är även intressanta. Förbindelsernas tonvikt ligger på gång och cykling på skol- och serviceresor eller som en del av arbetsresan.

Förbindelserna förenar bostadsområdenas tjänster och bosättning med varandra och lokalnätet till en del av regionnätet.

## 7 Ett fungerande huvudnät för gång och cykling stödjer Sibbos tillväxt och utveckling

Det framtida omfattande och kontinuerliga huvudnätet för gång och cykling på Sibbo kommuns område bygger på befintliga leder och nya ledavsnitt som förbinder dem. Förbättringen och utbyggnaden av nätet syftar till att stödja Sibbos tillväxt, kommunens näringsliv och turism samt att öka användarnas säkerhet och rekreativsvärdet.

### 7.1 Folkmängden i Sibbo ökar och tillväxten sker i kommunens centrum

Folkmängden i Sibbo har ökat och förväntas fortsätta öka kraftigt under de kommande åren. I slutet av år 2018 var folkmängden 20 643 invånare. Inom Sibbo är tillväxten koncentrerad till centrumen, Nickby, Tallmo och Söderkulla, vilket ger en inblick i var tillväxten kommer att ske framöver. Folkmängden kommer att fortsätta växa i de ovannämnda centrumen. Tillväxten i glesbygdsområdena har varit låg även om tillväxt i glesbygdsområdena har möjliggjorts och fortsättningsvis möjliggörs.

Utöver den ekonomiska situationen påverkas Sibbos framtida totala tillväxt särskilt av genomförandet av tågförbindelsen från Nickby via Tallmo till Helsingfors. Tillväxten är högre om tågförbindelsen genomförs och lägre om förbindelsen inte blir av.

Kommunens strategier utgår från att ovan nämnda tågförbindelse snart genomförs och att kommunen vid utgången av 2030 har ett invånarantal på cirka 29 259, dvs. en ökning med cirka 8 600 invånare (= cirka 42 %). Vid tidpunkten bor 9 438 invånare i Nickby, 3 489 i Tallmo, 8 628 i Söderkulla och 7 704 i glesbygdsområdena.

Kommunens befolkning är för närvarande ung och åldersstrukturens tyngdpunkt ligger på barn och ungdomar i åldern 0–19 år och på personer i medelåldern, 40–60 år. Eftersom majoriteten av kommuninvånarna bor i kommunens centrum spelar förbindelserna inom centrumen och mellan centrumen en viktig roll för att öka andelen gång och cykling av färdvägarna. Särskilt för barn och unga, som utgör cirka 40 % av befolkningen, är en god och trygg gång- och cykelmiljö också en investering i deras hälsa.

### 7.2 Betydelsefulla platser görs tillgängliga för fotgängare och cyklister

Människor förflyttar sig i vardagen i den egna kommunen och ofta också utanför sin hemkommun. Syftet med rörligheten är vanligtvis skol-, arbets- och serviceresor samt att tillbringa fritiden. Människor vill i allt högre grad resa till fots eller på cykel, vilket möjliggörs genom ett omfattande nät för gång och cykling.

#### Betydelsefulla platser i Sibbo

Betydelsefulla platser i Sibbo kommun är naturligtvis kommunernas centrum Nickby, Tallmo och Söderkulla samt de kommunala och privata tjänsternas och turistattraktionernas läge i kommunen. Av de betydelsefulla platser som ligger utanför planområdena omfattar de offentliga tjänsterna främst byskolorna och badstränderna, och av de privata tjänsterna omfattar de sådana tjänster som kräver mycket mark, såsom golfbanor, hästgårdar och handelsträdgårdar. En förteckning över betydelsefulla platser i Sibbo finns i bilaga 3. Förteckningen i bilagan är inte fullständig och uttömmande. Den ger dock en överblick över de betydelsefulla platsernas lägen på kommunens område och skapar därmed för sin del en uppfattning om var det är nödvändigt att gång- och cykelnätet är beläget.

De betydelsefulla platserna som anges i bilaga 3 är belägna i olika delar av Sibbo, men huvudvikten ligger ändå på zonen Nickby–Tallmo och zonen Söderkulla–Östersundom och områdena som anknyter till dessa.

### **Betydelsefulla platser utanför Sibbo**

I grannkommunerna finns betydelsefulla platser för Sibboborna, och det är viktigt att de kan nås nå till fots eller med cykel. På motsvarande sätt behöver invånarna i grannkommunerna liknande förbindelser till de betydelsefulla platserna i Sibbo.

De transkommunala förbindelserna som är betydelsefulla för Sibboborna är:

- Helsingfors / Östra centrum och Nordsjö
- Borgå / Centrum och Sköldvik
- Kervo / Centrum och Keinukallio
- Träskända / Centrum och Mikonpelto
- Borgnäs / Centrum

## **7.3 Trafikmängden på landsvägarna i Sibbo**

Till följd av befolkningsökningen i Sibbo och hela regionen har trafikmängderna på landsvägarna på kommunens område ökat och fortsätter att öka. Fordonstrafikens mängd klarläggs årligen av Trafikledsverket. Gång- och cykeltrafikens mängd på landsvägarna klarläggs endast sporadiskt och enligt behov. Det är dock sannolikt att gång- och cykeltrafikens mängd är låg på de landsvägar som saknar en gång- och cykelled. För denna utredning finns ingen information tillgänglig om gång- och cykeltrafikens mängd på landsvägarna på Sibbos område.

Trafikledsverket, som bland annat ansvarar för utvecklingen och underhållet av statens vägnät, publicerar årligen uppgifter om fordonstrafikens volymer på landsvägarna. Informationen är offentlig och finns tillgänglig för alla på [www.vayla.fi/kartat/liikennemaarakartat](http://www.vayla.fi/kartat/liikennemaarakartat) (på finska). Trafikmängden beskrivs som den genomsnittliga årliga trafiken per dygn med enheten fordon/ dygn.

Enligt trafikmängdskartorna är de största trafikmängderna i Sibbo följande:

- På Lahtisvägen, ca 8 000 fordon/dygn
- På Jokivarsivägen, ca 7 000 fordon/dygn
- På Nya Borgåvägen ca 6 100–1 900 fordon/dygn, beroende på plats
- På Oljevägen 6 200–4 200 fordon/dygn, beroende på plats
- På Rajakulmavägen–Linsvedsvägen 4 300–3 000 fordon/dygn, beroende på plats
- På Söderkullavägen ca 3 600 fordon/dygn
- På Tallmovägen ca 3 300 fordon/dygn
- På Borgnäsavägen ca 2 500–1 600 fordon/dygn, beroende på plats
- På Kalkstrandsvägen ca 2 000 fordon/dygn
- På Paipisvägen ca 1 600–800 fordon/dygn
- På Gumbovägen ca 1 100 fordon/dygn

Gång- och cykelleder har byggts endast i anslutning till en del av de ovan nämnda livligt trafikerade landsvägarna. I anslutning till många landsvägar saknas leder helt eller delvis, dessa är:

- Nya Borgåvägen (saknas delvis)
- Oljevägen (saknas helt)
- Rajakulmavägen–Linsvedsvägen (saknas helt)
- Söderkullavägen (saknas delvis)
- Borgnäsavägen (saknas delvis)
- Kalkstrandsvägen (saknas delvis)
- Paipisvägen (saknas delvis)
- Gumbovägen (saknas delvis)

## **7.4 Rekreativsvärdet för gång och cykling har stor, mångsidig och växande betydelse**

Största delen av resorna i Sibbo har gjorts och görs fortfarande med personbil. Det är också därför som kommunens program för främjande av gång och cykling har ställt upp som mål att öka gång och cykling. Att gå eller cykla en lagom sträcka med måttlig hastighet är utmärkt hälsotion som kan maximera fördelarna och minimera nackdelarna med motion om utövningen sker några gånger per vecka.

Promenadrundor och cykling är de överlägset mest populära motionsformerna bland finländarna, och av befolkningen använder 88 % gångvägar, 76 % cykelvägar och 70 % motionsvägar. I alla befolkningsgrupper är lederna de mest populära motionsplatserna tack vare att de är lätta att använda och avgiftsfria. I olika invånarundersökningar anses därför förhållandena och miljöerna kring lederna återkommande vara mycket viktiga faktorer som påverkar livskvaliteten, även i Sibbo. Gång- och cykellederna är viktiga för finländarna och till sin yta är de den största och mest använda motionsplatsen.

Även om målet vid planeringen av ett gång- och cykelnät är att lederna ska vara raka, stoppen och korsningar så få som möjligt och lederna lättbegripliga, bör även natur- och rekreativsvärden betonas vid placeringen av lederna. Lederna ska i mån av möjlighet placeras i trivsamma trafikmiljöer såsom stränder, skogar och andra naturlandskap.

Gång- och cykelnät som ligger i naturen eller nära den ökar rekreativsvärdet för gång och cykling. Naturen har alltid gett människor hälsa. Tidigare handlade natur och att röra sig i naturen om uppehälle och överlevnad. Nuförtiden är naturen en del av fritiden och livskvaliteten för många.

Naturen har visat sig ha en positiv inverkan på människors hälsa och välbefinnande på åtminstone tre sätt: Fysisk aktivitet ökar i naturen, naturen stimulerar och hjälper till att återhämta sig från stress, och att röra sig i naturen främjar socialt välbefinnande och social gemenskap.

## 8 Huvudnätet för gång och cykling i Sibbo

Huvudnätet för gång och cykling på Sibbo kommuns område bygger på betydelsefulla platser i kommunen och dess närhet och på befintliga leder som nätet kompletterar. Utbyggnaden av nätet från det nuvarande stödjer kommunens tillväxt och utveckling och ökar tryggheten, välbefinnandet och rekreationsvärdet.

### 8.1 Huvudnätets placering (nödvändiga förbindelsesträckor)

Huvudnätet för gång och cykling i Sibbo kommun har bildats på grundval av följande principer och en ändamålsenlighetsprövning:

- De nuvarande gång- och cykellederna är utgångspunkten och en del av huvudnätet
- Huvudnätet förbinder centrumen i Sibbo med varandra
- Huvudnätet förbinder centrumen i Sibbo med betydelsefulla platser i kommunen
- Huvudnätet förbinder centrumen i Sibbo med närliggande kommuners centrum och betydelsefulla platser.
- Huvudnätet stödjer kommunens tillväxt och gång- och cykeltrafikens säkerhet.
- I Myras område betjänas gång och cykling av bostadsgatorna i området och i Vanda samt av Jokivarsivägen.

Huvudnätet bildas således av befintliga gång- och cykelleder samt nya, nödvändiga förbindelser i nätet. Beslut om nödvändiga nya förbindelser finns för Söderkullavägen och Nya Borgåvägen (lv 170) / på avsnittet Hangelby – Box och för korsningsarrangemangen i Broböle.

De nya nödvändiga förbindelserna i huvudnätet är:

- Söderkullavägen
- Nya Borgåvägen (lv 170) på avsnittet Hangelby – Borgå gräns
- Gumbovägen
- Kalkstrandsvägen på avsnittet Nya Borgåvägen (lv 170) – Salpar
- Knutersvägen och Martisvägen (förbindelsen till Sibbo storskog)
- Västervägen (förbindelsen till Sibbo storskog)
- Oljevägen (lv 148) på avsnittet Kervo gräns – Borgå gräns
- Paipisvägen på avsnittet Nickby – Norra Paipis
- Borgnäsavägen (lv 1494) på avsnittet Borgby – Borgnäs gräns
- Rajakulmavägen och Linsvedsvägen (lv 146) på avsnittet Borgnäs gräns – Träskända gräns

Huvudnätet för gång och cykling i Sibbo kommun presenteras i bilaga 4.



## 8.2 Mopedtrafik bör tillåtas på huvudnätet för gång och cykling

Huvudnätet för gång och cykling, som huvudsakligen är beläget utanför centrumen, är idag huvudsakligen planerat för gång och cykling. Mopeder är tillåtna endast på vissa av de befintliga lederna.

I Sibbo är förbindelsesträckorna utanför centrumen ofta långa, och därför bör man överväga att tillåta även mopedtrafik på alla gång- och cykelleder som ligger utanför planområdena. Detta skulle avsevärt förbättra mopedisternas säkerhet utan att i alltför hög grad äventyra cyklisternas och fotgängarnas säkerhet.

## 8.3 Huvudnätets kvalitetsnivå

Sibbo kommuns huvudnät för gång och cykling består alltså av befintliga leder och nya förbindelsesträckor. De nya förbindelsesträckorna förlänger och sammanbinder de befintliga lederna till en större helhet.

Då en förbindelsesträcka som ska genomföras är en fortsättning på en befintlig led är det ändamålsenligt att i huvudsak använda samma kvalitetsnivå för den nya delen av nätet som den befintliga delen har. Exempelvis är det ändamålsenligt att bygga de nya ledavsnitten på Nya Borgåvägen enligt kvalitetsnivån för de befintliga ledavsnitten. Kvalitetsnivån på de befintliga lederna har beskrivits ovan i avsnitt 5.2.

Om hela förbindelsesträckan som ska genomföras är ny, är nivån på de befintliga lederna av samma typ miniminivån som kan höjas i syfte att förbättra säkerheten och användarkomforten, särskilt på de mest använda förbindelserna. En sådan förbindelsesträcka är till exempel Nickby – Söderkulla.

## 9 Förslag till genomförandet av förbindelsesträckor som saknas i huvudnätet för gång och cykling

Genomförandet av det ovan presenterade huvudnätet för gång och cykling sker gradvis inom ramen för de befintliga ekonomiska resurserna och utvecklingen av markanvändningen. Det är därför viktigt att kommunen prioriterar de förbindelsesträckor (projekt) som saknas och även uppskattar kostnaderna för deras genomförande.

### 9.1 Prioritering av projekt som ska genomföras

Framtidens nät genomförs i etapper. Först genomförs sådana projekt som stöder Sibbobornas vardag och välbefinnande, möjliggör tillväxt för kommunen och ökar säkerheten och rekreationsvärdet.

Prioriteringen av projekt till korgar och inom korgar har i detta arbete genomförts enligt följande principer och även genom att använda ändamålsenlighetsprovning:

**Projekt i huvudnätet som beslutats om:** Över projekt som beslutats om finns beslut fattade av kommunen, staten eller HRT.

**De viktigaste projekten i huvudnätet:** De viktigaste projekten förbättrar Sibbobornas gång- och cykelförbindelser i Sibbo och ökar säkerheten och skapar rekreationsvärde.

- Brådskande projekt i huvudnätet:** De brådskande projekten förbättrar Sibbobornas och de andra kommunernas invånares gång- och cykelförbindelser mellan Sibbo och dess grannkommuner samt ökar säkerheten och skapar rekreativsvärde.
- De övriga projekten i huvudnätet:** De övriga projekten förbättrar gång- och cykelförbindelserna och ökar säkerheten och skapar rekreativsvärde.

## 9.2 Projekt som beslutats om

Kommunfullmäktige i Sibbo beslutade vid sitt möte 10.12.2018/105 § att en gång- och cykelförbindelse mellan Nickby och Söderkulla genomförs och reserverade år 2019 ett planeringsanslag på 50 000 euro för projektet.

MBT-planen som HRT godkänt i år anvisar två investeringar i Sibbo under 2020 – 2023 i förteckningen över KUHA-projekt. Emellertid har medel ännu inte beviljats för dessa projekt, men det är mycket sannolikt att medlen kommer att beviljas, förutsatt att statens anslag för de kommande åren förblir på de förväntade nivåerna. Projekten hör således till de viktigaste projekten i Sibbo och de omfattar:

- Gång- och cykelled; lv 170 på avsnittet Hangelby – Box (Gång och cykling)
- Förbättring av anslutning; lv 148 Broböle (Utveckling av markanvändningen)

## 9.3 Prioritetsordningen för projekten som ska genomföras

På grundval av den projektprioritering som presenteras i punkt 9.1 bildades prioriteringsordningen för genomförandet av de förbindelsesträckor i huvudnätet för gång och cykling som ligger utanför planområdena "korgvis" och inom korgarna enligt följande:

**Projekt i huvudnätet som beslutats om:** Söderkullavägen / flera dragningsalternativ

Nya Borgåvägen (lv 170) på avsnittet Hangelby – Box

**De viktigaste projekten i huvudnätet:** Kalkstrandsvägen på avsnittet Nya Borgåvägen (lv 170) – Salpar

Förbindelsen mellan Gumbovägen och Hitå

Paipisvägen på avsnittet Nickby – Södra Paipis (Skolbacken)

Paipisvägen på avsnittet Södra Paipis – Norra Paipis

Borgnäs vägen på avsnittet Borgby – Holstas

**Brådskande projekt i huvudnätet:**

Nya Borgåvägen (lv 170) på avsnittet Box – Borgå gräns

Rajakulmavägen på avsnittet Träskända – Norra Paipis

Borgnäs vägen på avsnittet Holstas – Borgnäs gräns

Rajakulmavägen på avsnittet Norra Paipis – Borgnäs gräns

<b>De övriga projekten i huvudnätet:</b>	Oljevägen på avsnittet Kervo gräns – Jokivarsivägen
	Knutersvägen på avsnittet Vanda gräns – Nickby / Broböle
	Västervägen på avsnittet Jokivarsivägen – Hindsby by
	Oljevägen på avsnittet Jokivarsivägen – Gamla Kungsvägen
	Oljevägen på avsnittet Gamla Kungsvägen – Borgå gräns

Av bilaga 5 framgår projektens (förbindelsesträckor som ska genomföras) lägen och genomförandeordning med färger.

Av bilaga 6 framgår projektens prioritering (förbindelsesträckor som ska genomföras) i större utsträckning och kostnadskalkylerna för projekten. Följande observationer gäller innehållet i bilaga 6:

- **Invånarantalet** är det antal invånare som kommunens geografiska data ger för ledprojektets influensområde. En radie på 1 km från leden har använts som influensområde.
- **Förbindelsebehovet** anger huruvida förbindelsen är kommunal eller regional och särskilt förbindelsen till centrumen i Sibbo kommun.
- **Säkerheten** anger fordonsantalet per dygn på landsvägen vid projektet.
- **Rekreationen** anger hur vackert förbindelsens landskap är på skalan vacker–sedvanlig.
- **Kostnadskalkylen** anger de uppskattade priserna för projekten då man använder 500 € / m som det genomsnittliga priset för genomförandet av en gång- och cykelled.

## 9.4 Uppgifter om projekten som ska genomföras

Nedan följer en genomgång av varje gång- och cykelprojekt som ska genomföras och uppgifter om dem presenteras, bland annat ledens läge och genomförandesätt samt en kostnadskalkyl.

### 9.4.1 Söderkullavägen

Sibbo kommun har utsett gång- och cykelförbindelsen mellan Nickby och Söderkulla till sitt viktigaste projekt och har reserverat pengar för projektet i budgeten för år 2019.

Trafikmängden på Söderkullavägen är ca 3 600 fordon/dygn.

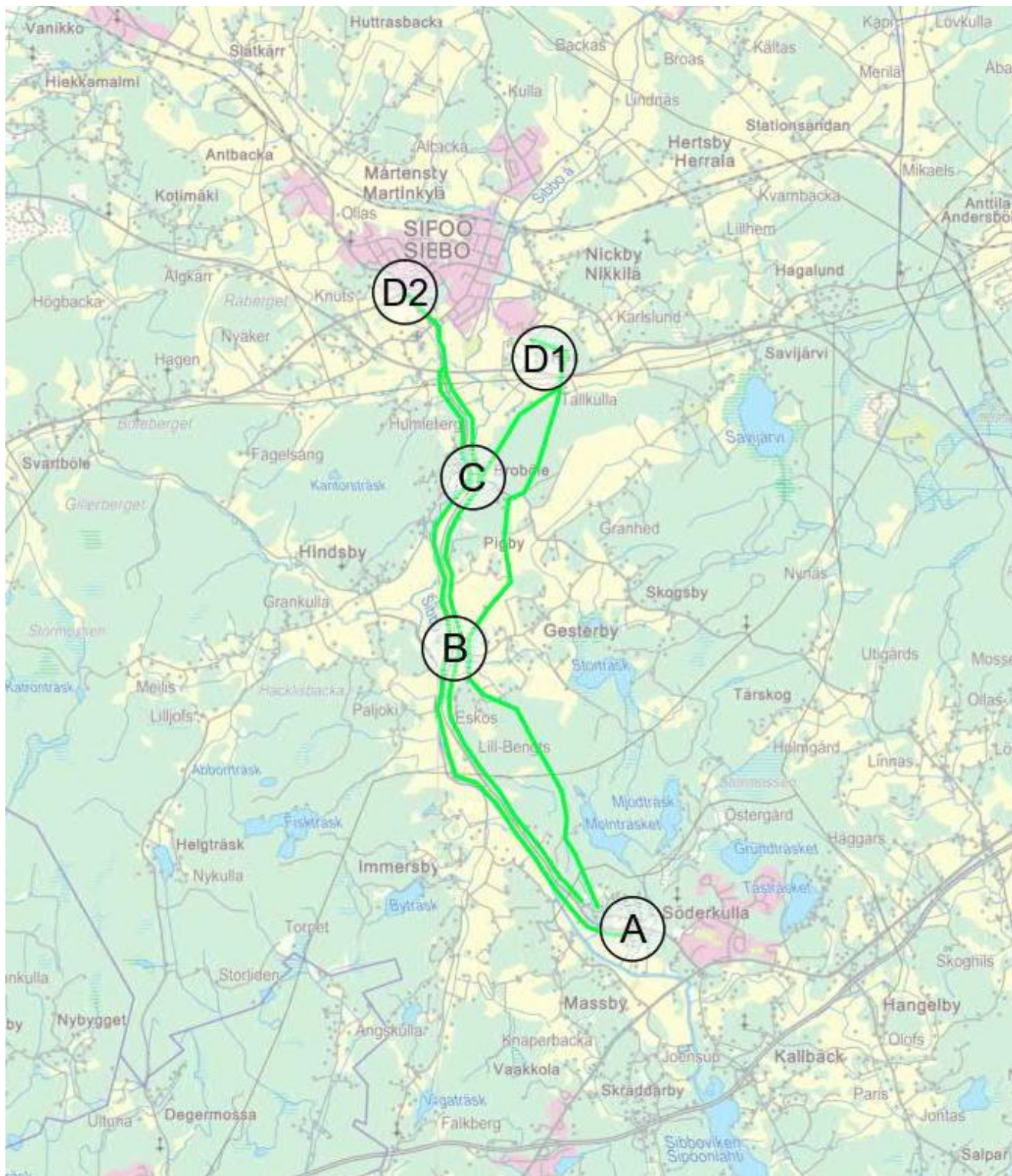
NTM-centralen utarbetade år 2014 i samarbete med kommunen en åtgärdsplan för genomförandet av förbindelsesträckan. I planen undersöktes projektets nödvändighet och olika alternativ för ledens placering. Projektet ansågs nödvändigt.

I planen undersöktes alternativ för vägens läge genom att dela upp leden i tre förbindelsesträckor så att slutpunkterna var Hansas, Gesterbyvägens korsning, Boxvägens korsning och Brobölevägens/Nickbyvägens korsning. På förbindelsesträckorna undersöktes olika lägesalternativ och man beslutade föreslå att en gång- och cykelled mellan Nickby och Söderkulla genomförs enligt följande:

<b>På avsnittet Hansas – Gesterbyvägens korsning:</b>	Förbindelsen genomförs som en friluftsled genom att använda befintliga leder.
<b>På avsnittet Gesterbyvägens korsning – Boxvägens korsning</b>	Förbindelsen genomförs i anslutning till Söderkullavägen och öster om den.
<b>På avsnittet Boxvägens korsning – Brobölevägens/Nickbyvägens korsning</b>	Förbindelsen genomförs i anslutning till Söderkullavägen och Brobölevägen och öster om dem.

I utredningen är kostnadskalkylen för den föreslagna dragningen 2,53 miljoner euro (prisnivå 22.8.2014), vilket korrigerat med levnadskostnadsindex är  $1965:1909 \times 2,53$  miljoner euro = 2,60 miljoner euro. Ingen finansiering har presenterats för projektet i någon av statens planer.

Nivån på denna utredning är inte tillräcklig för att ta ställning till om dragningsalternativet ska väljas. Dragningen avgörs som en del av projektplaneringen.



**Bild 3: Söderkullavägens dragningsalternativ / Nylands NTM-central 2014**

Genomförandet av projektet kräver ett betydande samarbete med NTM-centralen om en del av projektet är beläget i anslutning till den nuvarande Söderkullavägen. I detta fall skulle det vara ändamålsenligt att integrera hela eller en betydande del av projektet i NTM-centralens planeringsprocess och genomförande. Om endast en del av projektet omfattas av NTM-centralens process, planerar och genomför kommunen själv den återstående delen av projektet.

### 9.4.2 Nya Borgåvägen (lv 170) på avsnittet Hangelby – Box

I den MBT-plan som godkänts av HRT föreslås att gång- och cykelleden fortsätts från Hangelbyvägens korsning till Boxvägens korsning. NTM-centralen har deltagit i beredningen av planen tillsammans med kommunen, så det torde vara möjligt att få finansieringen för projektet under de kommande åren.

Denna del av leden är en del av HRT:s regionala huvudled för cykling 2020, som kommer att förbinda Helsingfors och Borgå. Efter denna del av leden återstår endast en del att genomföra på Sibbos område, Box – Borgå gräns. Även i Borgå finns det delar av leden som inte genomförts.

När det handlar om att förlänga en befintlig led som statliga medel har anslagits för, är det ändamålsenligt att göra det enligt de principer enligt vilka den befintliga delen av leden har genomförts. I praktiken innebär detta att NTM-centralen planerar och genomför projektet på sin bekostnad, leden byggs som en del av Nya Borgåvägens vägområde och minst enligt samma kvalitetsnivå som den befintliga delen av leden.

Trafikmängden på vägavsnittet är ca 3 400 fordon/dygn.

Ledavsnittets längd är ca 2,7 km och kostnadskalkylen ca 1,4 miljoner euro.

### 9.4.3 Kalkstrandsvägen på avsnittet Nya Borgåvägen (lv 170) – Salpar

En gång- och cykelled har byggts i anslutning till Kalkstrandsvägen från Kalkstrand till Salpar skola. Från Salpar skola saknas en led till Nya Borgåvägen och Söderkulla.

Det är ändamålsenligt att placera det nya ledavsnittet från Salpar skola i anslutning till den nuvarande Kalkstrandsvägen så att det naturligt bildar en del av leden som kommer från Kalkstrand ända till Västra Hangelbyvägen. Därifrån framåt finns det två dragningalternativ (2) för det nya ledavsnittet:

- Det nya ledavsnittet fortsätter i anslutning till Kalkstrandsvägen till Nya Borgåvägen (lv 170) eller
- Det nya ledavsnittet går till Västra Hangelbyvägen eller till dess närhet så att det ansluter sig till gång- och cykelleden mellan Söderkulla och Eriksnäs.

Kvalitetsnivån på ledavsnittet som ska genomföras i anslutning till Kalkstrandsvägen motsvarar kvalitetsnivån på den led som kommer från Kalkstrand, och dess planering och genomförande sker till största delen i enlighet med NTM-centralens planeringsanvisningar. Om dragningen genomförs via Västra Hangelbyvägen kan kommunen besluta förbindelsens kvalitetsnivå, som kan motsvara kvalitetsnivån på en friluftsled på det sätt som kommunen bestämmer.

Trafikmängden på Kalkstrandsvägen är ca 2 000 fordon/dygn.

Den totala längden på ledavsnittet som genomförs i anslutning till Kalkstrandsvägen är cirka 3,6 km och kostnadskalkylen är 1,8 miljoner euro.

#### **9.4.4 Gumbovägen**

Gumbovägen är smal och längs den ligger bosättning, och vägen saknar gång- och cykelled. För invånarna i området är leden en nödvändig förbindelse till Nya Borgåvägen och till skolan och hamnen i Gumbostrand.

Det är ändamålsenligt att placera gång- och cykelleden i anslutning till Gumbovägen som en del av vägområdet, varvid planeringen och genomförandet av leden i huvudsak följer NTM-centralens planeringsriktlinjer.

I Hitå vid havsstranden planerar kommunen en allmän badstrand dit förbindelsen från Nya Borgåvägen (lv170) först skulle gå längs Gumbovägen och sedan separera och bilda en ny egen led. Förutom kommunen deltar en privat aktör i kostnaderna för genomförandet av leden.

Trafikmängden på Gumbovägen är ca 1 100 fordon/dygn.

Ledens längd är ca 2,0 km och kostnadskalkylen ca 1,0 miljoner euro.

#### **9.4.5 Paipisvägen på avsnittet Nickby – Södra Paipis (Skolbacken)**

Huvudförbindelsen från Nickby i riktning mot Paipis och vidare till Träskända och Borgnäs går längs Paipisvägen. Vägen är rätt smal och bosättningen ligger ställvis intill den. I början av Paipisvägen finns en gång- och cykelled som slutar i utkanten av ett detaljplaneområde. Det är nödvändigt att förlänga gång- och cykelleden med tanke på skolorna som ligger i Paipis och som en förbindelse för Sibboborna i riktning mot Nickby, Träskända och Borgnäs.

Målet är att genomföra gång- och cykelförbindelserna till Träskända och Borgnäs i tre (3) faser, varav detta ledavsnitt är det första. De övriga avsnitten genomförs i samband med att markanvändningen utvecklas.

Det är ändamålsenligt att placera gång- och cykelleden i anslutning till Paipisvägen som en del av vägområdet så att den på ett naturligt sätt förenar sig med gång- och cykelleden som kommer från Nickby.

Ledavsnittets kvalitetsnivå motsvarar kvalitetsnivån på gång- och cykelleden som kommer från Nickby. Planeringen och genomförandet av ledavsnittet sker i huvudsak enligt NTM-centralens planeringsanvisningar.

Trafikmängden på Paipisvägen på detta avsnitt är ca 1 600 fordon/dygn.

Ledavsnittets längd är ca 4,8 km och kostnadskalkylen ca 2,4 miljoner euro.

### **9.4.6 Paipisvägen på avsnittet Södra Paipis (Skolbacken) – Norra Paipis (Rajakulmavägen)**

Huvudförbindelsen från Nickby i riktning mot Paipis och vidare till Träskända och Borgnäs går längs Paipisvägen. Vägen är rätt smal och bosättningen ligger ställvis intill den. I början av Paipisvägen finns en gång- och cykelled som slutar i utkanten av ett detaljplaneområde. Det är nödvändigt att förlänga gång- och cykelleden med tanke på skolorna som ligger i Paipis och som en förbindelse för Sibboborna i riktning mot Nickby, Träskända och Borgnäs.

Målet är att genomföra gång- och cykelförbindelserna till Träskända och Borgnäs i tre (3) delar, varav detta ledavsnitt är den andra. Den sista delen genomförs i samband med att markanvändningen utvecklas.

Det är ändamålsenligt att placera gång- och cykelledsavsnittet i anslutning till Paipisvägen som en del av vägområdet så att det på ett naturligt sätt förenar sig med gång- och cykelleden som kommer från Nickbyhållet.

Ledavsnittets kvalitetsnivå motsvarar kvalitetsnivån på gång- och cykelleden som kommer från Nickby. Planeringen och genomförandet av ledsavsnittet sker i huvudsak enligt NTM-centralens planeringsanvisningar.

Trafikmängden på Paipisvägen på detta avsnitt är ca 800–900 fordon/dygn.

Ledavsnittets längd är ca 5,8 km och kostnadskalkylen ca 2,9 miljoner euro.

### **9.4.7 Borgnäsvägen på avsnittet Borgby – Holstas**

Huvudförbindelsen från Nickby till Borgnäs går längs Borgnäsvägen, som från Borgby framåt är rätt smal och delvis har intilliggande bosättning. I början av Borgnäsvägen finns en gång- och cykelled ända fram till Borgby. Det är nödvändigt att fortsätta gång- och cykelleden ända fram till Holstas med tanke på skolan som ligger i Borgby och som en förbindelse för Sibboborna i riktning mot Nickby och Borgnäs. På Sibbos område är det ändamålsenligt att genomföra förbindelsen till Borgnäs i två delar, varav detta är den första. Den andra delen genomförs i samband med att markanvändningen framskrider.

Ledsavsnittet är också en del av HRT:s regionala målnät för cykling 2020.

Det är ändamålsenligt att placera gång- och cykelledsavsnittet i anslutning till Borgnäsvägen som en del av vägområdet så att det på ett naturligt sätt förenar sig med gång- och cykelleden som kommer från Nickbyhållet.

Ledavsnittets kvalitetsnivå motsvarar kvalitetsnivån på gång- och cykelleden som kommer från Nickby. Planeringen och genomförandet av ledsavsnittet sker i huvudsak enligt NTM-centralens planeringsanvisningar.

Trafiken på Borgnäsvägen, på avsnittet Borgby – Holstas, är cirka 1 600 fordon/dygn.

Ledavsnittets längd är ca 1,8 km och kostnadskalkylen ca 0,9 miljoner euro.



### **9.4.8 Nya Borgåvägen (lv 170) på avsnittet Box – Borgå gräns**

Detta ledavsnitt är en del av HRT:s regionala huvudled för cykling 2020, som kommer att förbinda Helsingfors och Borgå. På Sibbos område är detta ledavsnitt det sista som byggs och efter det är leden kontinuerlig. I Borgå kan det då fortfarande finnas ledavsnitt som inte byggts.

När det handlar om att förlänga en befintlig led, som uppenbarligen i något skede kommer att erhålla statliga medel, är det ändamålsenligt att göra det enligt de principer enligt vilka den befintliga delen av leden har genomförts. I praktiken innebär detta att NTM-centralen planerar och genomför projektet på sin bekostnad, leden byggs som en del av Nya Borgåvägens vägområde och minst enligt samma kvalitetsnivå som den befintliga delen av leden.

Trafikmängden på vägavsnittet är ca 2 000 fordon/dygn.

Ledavsnittets längd är ca 2,3 km och kostnadskalkylen 1,2 miljoner euro.

### **9.4.9 Rajakulmavägen på avsnittet Paipisvägen – Träskända**

Huvudförbindelsen från Nickby i riktning mot Paipis och vidare till Träskända och Borgnäs går längs Paipisvägen till Rajakulmavägen. I början av Paipisvägen finns en gång- och cykelled på ett detaljplaneområde. Utanför planområdet finns ingen gång- och cykelled på Paipisvägen eller Rajakulmavägen. Det är nödvändigt att förlänga gång- och cykelleden med tanke på skolorna som ligger i Paipis och som en förbindelse för Sibboborna i riktning mot Träskända.

Målet är att genomföra gång- och cykelförbindelserna från Nickby till Träskända och Borgnäs i tre (3) faser, varav detta ledavsnitt är den sista.

Ledavsnittet (Rajakulmavägen) är också en del av HRT:s regionala målnät för cykling 2020.

Det är ändamålsenligt att placera gång- och cykelledsavsnittet i anslutning till Rajakulmavägen som en del av vägområdet så att det på ett naturligt sätt förenar sig med gång- och cykelleden som kommer från Nickbyhålet.

Ledavsnittets kvalitetsnivå motsvarar kvalitetsnivån på gång- och cykelleden som kommer från Nickby. Planeringen och genomförandet av ledavsnittet sker i huvudsak enligt NTM-centralens planeringsanvisningar.

Trafikmängden på Rajakulmavägen är ca 4 300 fordon/dygn.

Ledavsnittets längd är ca 3,3 km och kostnadskalkylen ca 1,7 miljoner euro.

### 9.4.10 Borgnäsvägen på avsnittet Holstas – Borgnäs gräns

Huvudförbindelsen från Nickby till Borgnäs går längs Borgnäsvägen, som från Borgby framåt är rätt smal och delvis har intilliggande bosättning. I början av Borgnäsvägen finns en gång- och cykelled ända fram till Borgby. Det är nödvändigt att i den första fasen fortsätta gång- och cykelleden ända fram till Holstas med tanke på skolan som ligger i Borgby och som en förbindelse för Sibboborna i riktning mot Nickby och Borgnäs. I den andra fasen kommer förbindelsen att fortsättas från Holstas till Borgnäs gräns för att genomföra förbindelsen Sibbo – Borgnäs.

Ledsavsnittet är också en del av HRT:s regionala målnät för cykling 2020.

Det är ändamålsenligt att placera gång- och cykelledsavsnittet i anslutning till Borgnäsvägen som en del av vägområdet så att det på ett naturligt sätt förenar sig med gång- och cykelleden som kommer från Nickbyhållet.

Ledavsnittets kvalitetsnivå motsvarar kvalitetsnivån på gång- och cykelleden som kommer från Nickby. Planeringen och genomförandet av ledsavsnittet sker i huvudsak enligt NTM-centralens planeringsanvisningar.

Trafiken på Borgnäsvägen, på avsnittet Borgby – Holstas, är cirka 1 600 fordon/dygn.

Ledavsnittets längd är ca 1,6 km och kostnadskalkylen ca 0,8 miljoner euro.

### 9.4.11 Linsvedsvägen på avsnittet Paipisvägen – Borgnäs gräns

Huvudförbindelsen från Nickby till Paipis och vidare till Träskända och Borgnäs går längs Paipisvägen till Rajakulmavägen/Linsvedsvägen. I början av Paipisvägen finns en gång- och cykelled på ett detaljplaneområde. Utanför planområdet finns ingen gång- och cykelled på Paipisvägen eller Linsvedsvägen. Det är nödvändigt att förlänga gång- och cykelleden med tanke på skolorna som ligger i Paipis och som en förbindelse från norra Sibbo i riktning mot Borgnäs.

Ledsavsnittet (Linsvedsvägen) är också en del av HRT:s regionala målnät för cykling 2020.

Målet är att genomföra gång- och cykelförbindelserna från Nickby till Träskända och Borgnäs i tre (3) faser, varav detta ledavsnitt är det sista.

Det är ändamålsenligt att placera gång- och cykelledsavsnittet i anslutning till Linsvedsvägen som en del av vägområdet så att det på ett naturligt sätt förenar sig med gång- och cykellederna som kommer från Nickby- och Träskändahållet.

Ledavsnittets kvalitetsnivå motsvarar kvalitetsnivån på gång- och cykellederna som kommer från Nickby och Träskända. Planeringen och genomförandet av ledsavsnittet sker i huvudsak enligt NTM-centralens planeringsanvisningar.

Trafikmängden på Linsvedsvägen är ca 3 000 fordon/dygn.

Ledavsnittets längd är ca 3,9 km och kostnadskalkylen ca 1,9 miljoner euro.

### **9.4.12 Oljevägen på avsnittet Kervo gräns – Jokivarsivägen**

Oljevägen är en regional landsväg som går genom Sibbo från öst till väst och förbinder Sibbo med Kervo och Borgå. Inom vägens influensområde ligger ett betydande arbetsplatsområde, Bastukärr, invid gränsen till Kervo.

Det finns ingen gång- och cykelled i anslutning till Oljevägen. Målet är att få en gång- och cykelled längs hela Oljevägen. Byggandet av leden börjar vid Kervo gräns och fortsätter i riktning mot Borgå i samband med att markanvändningen utvecklas. Byggandet skulle kunna ske i tre faser varav denna är den första. Det finns redan två alternativa leder i riktning mot Kervo (via Jokivarsivägen och Mårtensbyvägen), så i behovsprövningen läggs projektet i korgen "De övriga projekten i huvudnätet".

I den godkända och ikraftvarande MBT-planen ingår förbättringen av anslutningen vid Oljevägen och Söderkullavägen i Broböle under 2020–2023. I denna plan är det också bra att infoga tankar om en gång- och cykelförbindelse på axeln Kervo–Borgå.

Det är ändamålsenligt att placera leden i anslutning till den befintliga Oljevägen och som en del av landsvägens område. Ledens kvalitetsnivå motsvarar kvalitetsnivån på de befintliga gång- och cykellederna, och dess planering och genomförande följer i huvudsak NTM-centralens planeringsanvisningar.

Trafikmängden på vägavsnittet är ca 4 700 fordon/dygn.

Ledavsnittets längd är ca 5,1 km och kostnadskalkylen ca 2,6 miljoner euro

### **9.4.13 Knutersvägen (Vanda gräns) – Nickby (Broböle)**

Knutersvägen och Martisvägen förbinder Nya Borgåvägen från Vandasidan med Nickby (med Broböle). Längs den ligger Sibbo storskogs frilufts- och rekreationsområde och tillhörande parkeringsplatser. Antalet besökare i Sibbo storskog har ökat stadigt.

På de nuvarande vägarna finns inte någon gång- och cykelled. En ny led behövs för att förbättra förbindelserna till Sibbo storskog, och det är lämpligt att placera den i anslutning till Knutersvägen och Martisvägen som en del av landsvägen.

Ledens kvalitetsnivå motsvarar kvalitetsnivån på de nuvarande gång- och cykellederna. Planeringen och genomförandet av leden sker i huvudsak enligt NTM-centralens planeringsanvisningar.

Trafikmängden på Knutersvägen och Martisvägen är ca 500–700 fordon/dygn.

Ledens längd är ca 10,2 km och kostnadskalkylen ca 5,1 miljoner euro.

#### **9.4.14 Västervägen på avsnittet Jokivarsivägen – Hindsby**

Västervägen förbinder Hindsby by med Jokivarsivägen. Längs den ligger Sibbo storskogs friluft- och rekreationsområde och tillhörande parkeringsplatser. Antalet besökare i Sibbo storskog har ökat stadigt.

På Västervägen finns inte någon gång- och cykelled. En ny led behövs för att förbättra förbindelserna till Sibbo storskog och det är lämpligt att placera den i anslutning till Västervägen som en del av landsvägen.

Ledens kvalitetsnivå motsvarar kvalitetsnivån på de nuvarande gång- och cykellederna. Planeringen och genomförandet av leden sker enligt NTM-centralens planeringsanvisningar.

Trafikmängden på Västervägen är ca 350 fordon/dygn.

Ledens längd ca 4,5 km och kostnads kalkylen ca 2,3 miljoner euro.

#### **9.4.15 Oljevägen på avsnittet Jokivarsivägen – Gamla Kungsvägen**

Oljevägen är en regional landsväg som går genom Sibbo från öst till väst och förbinder Sibbo med Kervo och Borgå. Inom vägens influensområde ligger ett betydande arbetsplatsområde, Bastukärr, invid gränsen till Kervo.

Det finns ingen gång- och cykelled i anslutning till Oljevägen. Målet är att få en gång- och cykelled längs hela Oljevägen. Byggandet av leden börjar vid Kervo gräns och fortsätter i riktning mot Borgå i samband med att markanvändningen utvecklas. Byggandet skulle kunna ske i tre faser varav denna är den andra.

I den godkända och ikraftvarande MBT-planen ingår förbättringen av anslutningen vid Oljevägen och Söderkullavägen i Broböle under 2020–2023. I denna plan är det också bra att infoga tankar om en gång- och cykelförbindelse på axeln Kervo–Borgå.

Det är ändamålsenligt att placera ledavsnittet i anslutning till den befintliga Oljevägen och som en del av landsvägsområdet så att det på ett naturligt sätt ansluter till leden som kommer från Kervohållet. Kvalitetsnivån på ledavsnittet motsvarar kvalitetsnivån på den led som kommer från Kervohållet. Planeringen och genomförandet av ledavsnittet sker i huvudsak enligt NTM-centralens planeringsanvisningar.

Trafikmängden på vägavsnittet är ca 5 200–6 200 fordon/dygn.

Ledavsnittets längd är ca 5,8 km och kostnads kalkylen 2,9 miljoner euro.

### **9.4.16 Oljevägen på avsnittet Gamla Kungsvägen – Borgå gräns**

Oljevägen är en regional landsväg som går genom Sibbo från öst till väst och förbinder Sibbo i riktningarna mot Kervo och Borgå. Inom vägens influensområde ligger ett betydande arbetsplatsområde, Bastukärr, invid gränsen till Kervo.

Det finns ingen gång- och cykelled i anslutning till Oljevägen. Målet är att få en gång- och cykelled längs hela Oljevägen. Byggandet av leden börjar vid Kervo gräns och fortsätter i riktning mot Borgå i samband med att markanvändningen utvecklas. Byggandet skulle kunna ske i tre faser varav denna är den sista.

I den godkända och ikraftvarande MBT-planen ingår förbättringen av anslutningen vid Oljevägen och Söderkullavägen i Broböle under 2020–2023. I denna plan är det också bra att infoga tankar om en gång- och cykelförbindelse på axeln Kervo – Borgå.

Det är ändamålsenligt att placera ledavsnittet i anslutning till den befintliga Oljevägen och som en del av landsvägsområdet så att det på ett naturligt sätt ansluter till leden som kommer från Kervohållet. Kvalitetsnivån på ledsavsnittet motsvarar kvalitetsnivån på den led som kommer från Kervohållet. Planeringen och genomförandet av ledsavsnittet sker i huvudsak enligt NTM-centralens planeringsanvisningar.

Trafikmängden på vägavsnittet är ca 4 200 fordon/dygn.

Ledavsnittets längd är ca 3,2 km och kostnadskalkylen ca 1,6 miljoner euro.

## 10 Bilagor

- Bilaga 1 Målnät för huvudlederna för cykling 2020 / HRT 2012
- Bilaga 2 Målnät för huvudlederna för cykling 2020 Sibbo / HRT 2012
- Bilaga 3 Betydelsefulla platser i Sibbo, som ligger utanför planområdena
- Bilaga 4 Huvudnätet för gång och cykling i Sibbo kommun
- Bilaga 5 Genomförandet av huvudnätet för gång och cykling i Sibbo kommun i prioritetsordning
- Bilaga 6 Projekten i Sibbo kommuns huvudnät för gång och cykling i prioritetsordning

## Bilaga 1

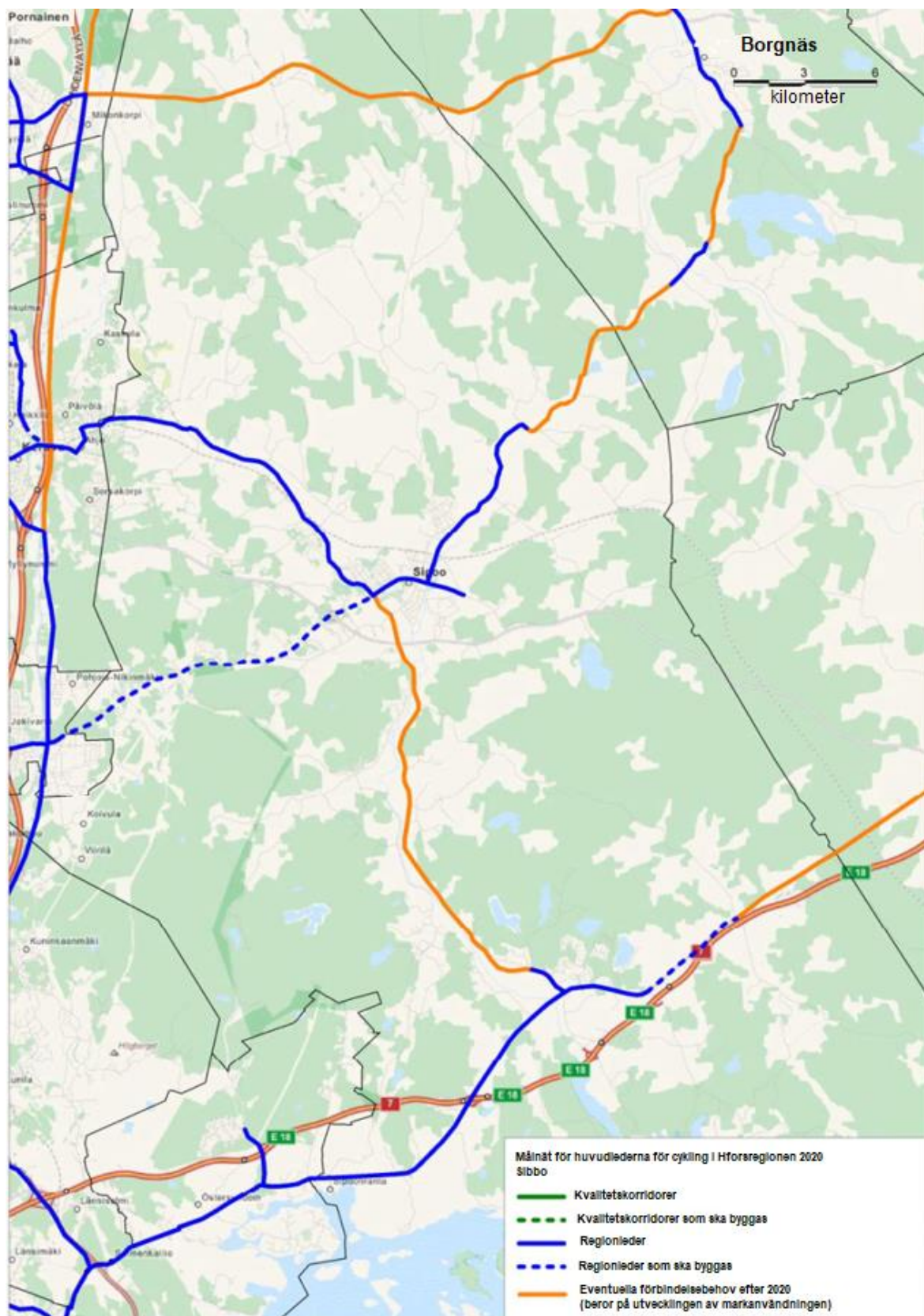
Målnät för huvudlederna för cykling i Hforsregionen 2020  
28.6.2012

- Kvalitetskorridorer
- - - - Kvalitetskorridorer som ska byggas
- Regionala leder
- - - - Regionala leder som ska byggas
- Eventuella förbindelsebehov efter 2020  
(beror på utvecklingen av markanvändningen)



Målnät för huvudlederna för cykling 2020 / HRT 2012

## Bilaga 2



Målnät för huvudlederna för cykling 2020 Sibbo/HRT 2012



**Bilaga 3 (1/2)****BETYDELSEFULLA PLATSER UTANFÖR DE PLANLAGDA OMRÅDENA I SIBBO****Centrum:**

Nickby

Tallmo

Söderkulla

**Skolor:**

Borgby skola

Norra Paipis skola

Södra Paipis skola

Boxby skola

Salpar skola

Gumbostrand skola

**Arbetsplatsområden (T):** Bastukärr arbetsplatsområde (Tallmo)

Lönbacka företagspark (Tallmo/Nickby)

Box arbetsplatsområde (Box)

**Badstränder:** Molnträsk badstrand

Hitå badstrand

**Friluftsliv:**

Sibbo storskog

Talma Ski

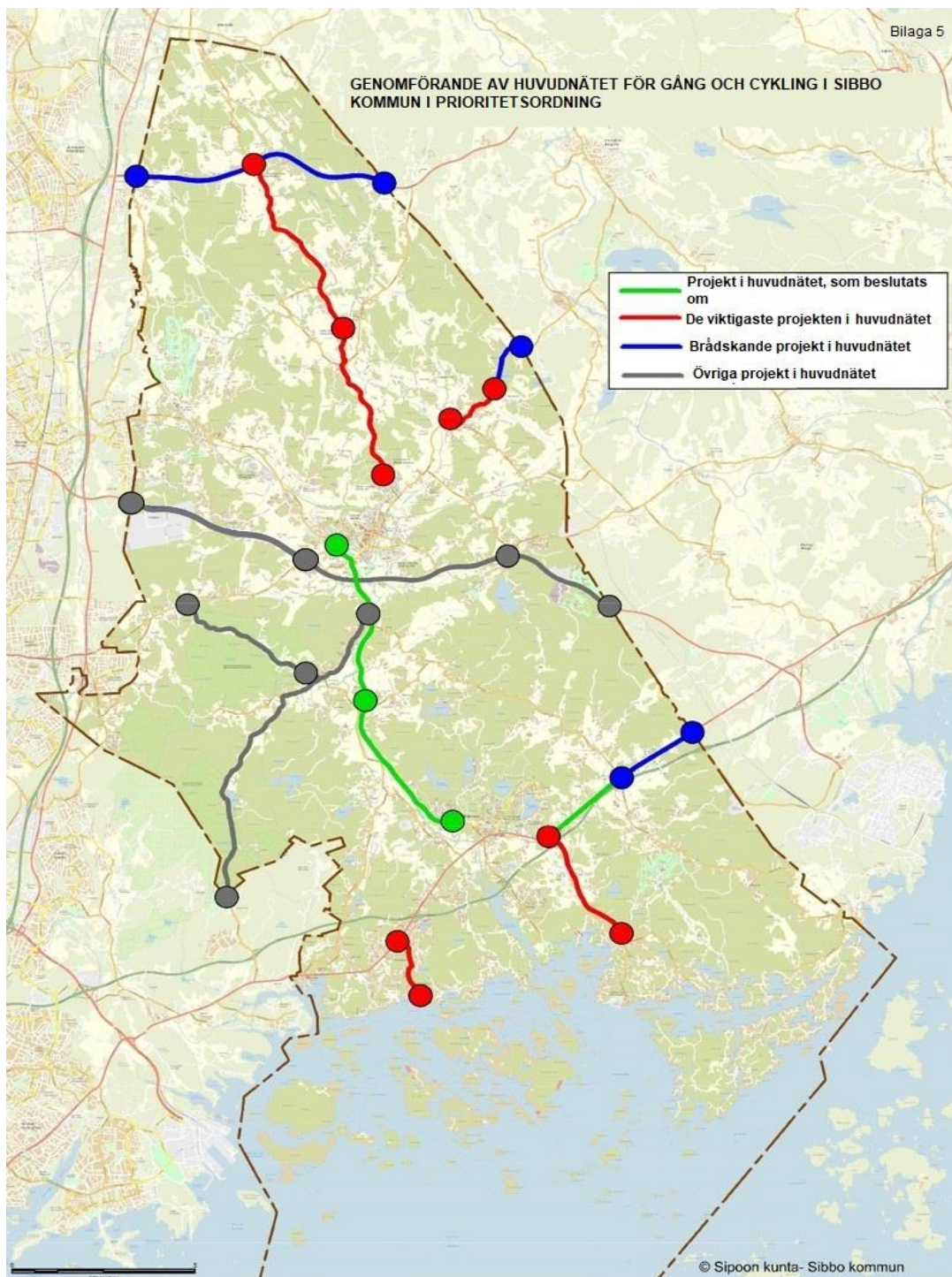
Joensuun tila (Söderkulla)

Jontas idrottspark

**Bilaga 3 (2/ 2)**

<b>Skjutbana:</b>	Savijärvi skjutbana
<b>Golfbanor:</b>	Golf Talma Nevas Golf
<b>Ridskolor:</b>	AiKa-talli, Mårtensby (Slätkärrsvägen 175) / 16 hästar + avel Hertsby Stallgård/Hertsbyvägen 227 / 11 hästar Talman Talli / Kalkbergsvägen 80 / 13 hästar Kotikulman Talli / Nygårdsvägen 146 / 10 hästar Ratsastuskoulu Knaperbacka Oy / Knaperbackavägen 31 / 6 hästar Savijärvi gård / Savijärvi / 18 hästar Stall Nybacka / Hertsbyvägen 350 / 6 hästar
<b>Ridstall:</b>	Tuntuma / Labbängsvägen 92 / Nevas Gård / Nevas / Eriksnäs ridcentrum / Eriksnäsvägen 324 / 20 hästar
<b>Båthamnar:</b>	Storören Gumbostrand Joensuu Kalkstrand
<b>Handelsträdgårdar:</b>	Söderbloms Handelsträdgård / Dalkärrsvägen 45 (Nickby) Skogsters Trädgård / Paipisvägen 585 (Södra Paipis) Bergström Trädgård / Fredsbackavägen 64 (Norra Paipis) Massbybacka plantskola / Söderkullavägen 590 (Söderkulla) Ahlbergs trädgård / Immersbyvägen 101 (Västerskog) Lindbergs Trädgård / Rönnskullavägen 33 (Box)





## Prioritetsordnade gång- och cyklingsprojekt som ska genomföras

30.8.2019

BILAGA 6

Projekt i huvudnätet som beslutats om	Invånare	Förbindelsebehov	Säkerhet	Rekreation	Kostnadskalkyl
Söderkullavägen / Brobölevägen – Gesterby längd 4,95 km	3095	Förbinder Söderkulla och Nickby Dragning längs Söderkullavägen Kommunfullmäktiges beslut	ca 3600 fordon/dygn	Vackert landskap	2,5 M€
Söderkullavägen / Gesterby – Söderkulla längd 4,68 km	1166	Förbinder Söderkulla och Nickby Dragning längs Söderkullavägen eller via skogen (befintlig förbindelse) Kommunfullmäktiges beslut	ca 3600 fordon/dygn	Vackert landskap	2,3 M€
Nya Borgåvägen (LV 170) Hangelby – Box längd 2,73 km	1055	Regional förbindelse (HRT) Dragning längs Nya Borgåvägen (LV 170) MBT 2019-projekt / HRT	ca 3400 fordon/dygn	Sedvanligt landskap	1,4 M€

De viktigaste projekten i huvudnätet	Invånare	Förbindelsebehov	Säkerhet	Rekreation	Kostnadskalkyl
Kalkstrandsvägen / Salpar - LV 170 längd 3,62 km	1270	Förbinder Kalkstrand och Söderkulla Salpar skola och förbindelsehamn Dragning längs Kalkstrandsvägen helt eller så att slutavsnittet går via en övergång till Söderkulla	ca 2000 fordon/dygn	Vackert landskap	1,8 M€
Gumbövägen / LV 170 - Gumbostrand längd 1,99 km	786	Förbinder Gumbostrand och LV 170 Gumbostrands skola Dragning längs Gumbövägen	ca 1100 fordon/dygn	Vackert landskap	1,0 M€
Paipsvägen / Nickby - Skolbacken längd 4,81 km	1 295	Förbinder Södra-Paipis och Nickby Södra Paipis skola Dragning längs Paipsvägen	ca 1600 fordon/dygn	Vackert landskap	2,4 M€
Paipsvägen / Skolbacken - Rajakulmavägen längd 5,77 km	604	Förbinder Norra-Paipis och Nickby Norra Paipis skola Dragning längs Paipsvägen	ca 900 fordon/dygn	Vackert landskap	2,9 M€
Borgnäsavägen / Borgby – Holstas längd 1,80 km	343	Regional förbindelse (HRT) Borgby skola Dragning längs Borgnäsavägen	ca 1600 fordon/dygn	Vackert landskap	0,9 M€

Brådskande projekt i huvudnätet	Invånare	Förbindelsebehov	Säkerhet	Rekreation	Kostnadskalkyl
LV 170 / Box – Borgå gräns längd 2,33 km	237	Regional förbindelse (HRT) Box arbetsplatsområde Dragning längs Nya Borgåvägen	ca 1900 fordon/dygn	Sedvanligt landskap	1,2 M€
Rajakulmavägen / Paipis – Träskända längd 3,30 km	387	Regional förbindelse (HRT) Dragning längs Rajakulmavägen	ca 4300 fordon/dygn	Sedvanligt landskap	1,7 M€
Borgnäsavägen / Holstas – Borgnäs längd 1,60 km	148	Regional förbindelse (HRT) Dragning längs Borgnäsavägen	ca 1600 fordon/dygn	Vackert landskap	0,8 M€
Linsvedsvägen / Paipis – Borgnäs längd 3,85 km	248	Regional förbindelse (HRT) dragning längs Linsvedsvägen	ca 3000 fordon/dygn	Sedvanligt landskap	1,9 M€

De övriga projekten i huvudnätet	Invånare	Förbindelsebehov	Säkerhet	Rekreation	Kostnadskalkyl
Oljevägen / Kervo – Jokivarsivägen längd 5,13 km	660	Kervo – Borgå förbindelse till Bastukärrs arbetsplatsområde Dragning längs Oljevägen	ca 4700 fordon/dygn	Sedvanligt landskap	2,6 M€
Knutersvägen / Vanda – Broböle längd 10,24 km	457	Förbindelsen till Sibbo storskog / Nickby och Vanda. Dragning längs Knutersvägen eller via skogarna	ca 700 fordon/dygn	Vackert landskap	5,1 M€
Västervägen / Jokivarsivägen – Hindsby längd 4,54 km	292	Förbindelsen till Sibbo storskog / Nickby och Vanda Dragning längs Västervägen	ca 300 fordon/dygn	Vackert landskap	2,3 M€
Oljevägen / Jokivarsivägen – Gamla Kungsvägen längd 5,80 km	1961	Förbindelsen Kervo – Borgå Dragning längs Oljevägen	ca 6200 fordon/dygn	Sedvanligt landskap	2,9 M€
Oljevägen / Gamla Borgåvägen – Borgå längd 3,21 km	275	Förbindelsen Kervo – Borgå Dragning längs Oljevägen	ca 4200 fordon/dygn	Sedvanligt landskap	1,6 M€

# Utredning om servicenätet för gång och cykling i Sibbo kommun



1

Simo Kesti

17.2.2020

## Utgångsläget för utredningen



- För närvarande bildar inte gång- och cykellederna på Sibbo kommuns område ett sådant enhetligt gång- och cykelnät i kommunen som skulle tjäna syftet att förflytta sig mellan olika platser.
- Utredningen avser områden utanför detaljplaneområdena.
- I utredningen granskas gång- och cykelförbindelsernas aktuella läge i Sibbo kommun, och ett framtida målnät för kommunens gång och cykling och en plan för de nya projekt som på lång sikt behövs för att genomföra nätet presenteras.
- De nya projekten presenteras i prioritetsordning och kostnaderna för deras genomförande presenteras på en grov och preliminär nivå för att skapa en uppfattning om kostnadernas storleksklass.

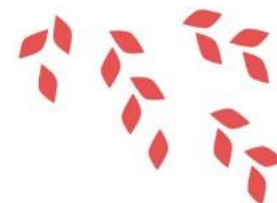
2

Simo Kesti

17.2.2020



## Den lätta trafiken ingår i Sibbos strategi



- Att öka lederna för lätt trafik, förbättra trafiksäkerheten och utveckla kollektivtrafiken nämns i Sibbo kommuns strategi
- Utvecklingen av nätet för gång och cykling stöder alla dessa delområden.

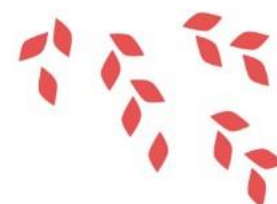
3

Simo Kesti

17.2.2020



## Utredningens syfte och användningsändamål



- Målet med utredningen är att den ska fungera som underlag bland annat då projekt som rör lätt trafik diskuteras med NTM-centralen
- Den utgör ett underlag för utarbetandet av planer (tillsammans med NTM-centralen)
  - Ståigt stöd kan endast sökas för projekt för vilka planer redan har utarbetats
- Styr i vilken ordning projekten genomförs
  - Den prioriterade genomförandeordningen kan användas som argumenti i diskussionerna med NTM-centralen. (Eftersom NTM-centralen vill höja prioriteringen för ett visst projekt kan NTM-centralen förväntas stå för en större del av kostnaderna)
- För att listningen över förbindelsebehoven ska tjäna som en så vidsträckt grund för diskussionerna som möjligt och ge kommunen en möjlighet att ta fram de bästa förhandlingspositionerna enligt behov, har ingen tidsplan för genomförandet fastställts för de förbindelsebehov som presenteras i utredningen

### Lederna för lätt trafik utanför detaljplaneområdena principer:

- NTM-centralen äger lederna och ansvarar för underhållet av dem
- Planeringen sker vanligtvis tillsammans (NTM-centralen + kommunen) eller av den part som har högre intresse
- Kostnaderna (planering och genomförande) fördelas i allmänhet utifrån vems intresse byggandet ligger i

4

Simo Kesti

17.2.2020



# Hur huvudnätet för gång och cykling i Sibbo bildas



Huvudnätet har bildats på grundval av följande principer och en ändamålsenlighetsprövning:

- De nuvarande gång- och cykellederna är utgångspunkten och en del av huvudnätet
- Huvudnätet förbinder centrumen i Sibbo med varandra
- Huvudnätet förbinder centrumen i Sibbo med betydelsefulla platser i kommunen
- Huvudnätet förbinder centrumen i Sibbo med de närliggande kommunernas centrum och betydelsefulla platser.
- Huvudnätet stödjer kommunens tillväxt och gångens och cyklingens säkerhet.

5

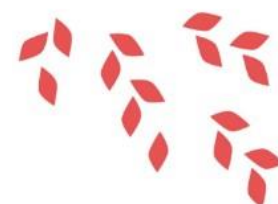
Simo Kesti

17.2.2020

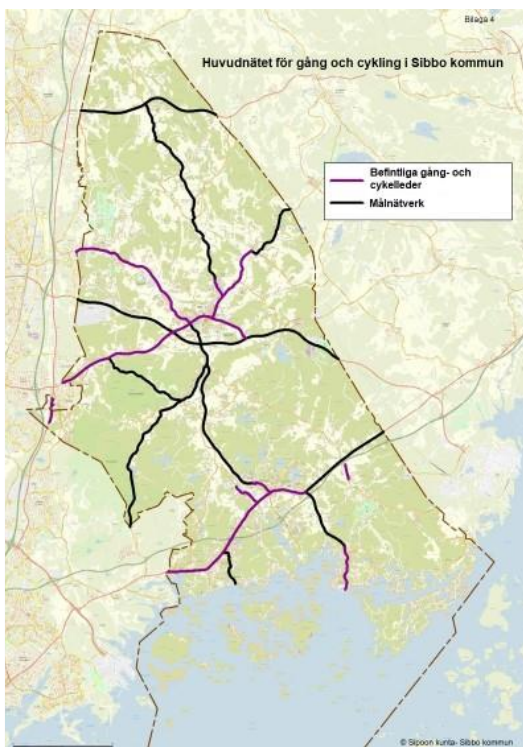
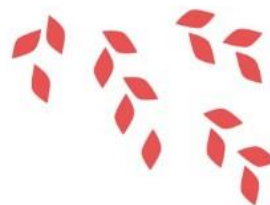


6

Simo Kesti



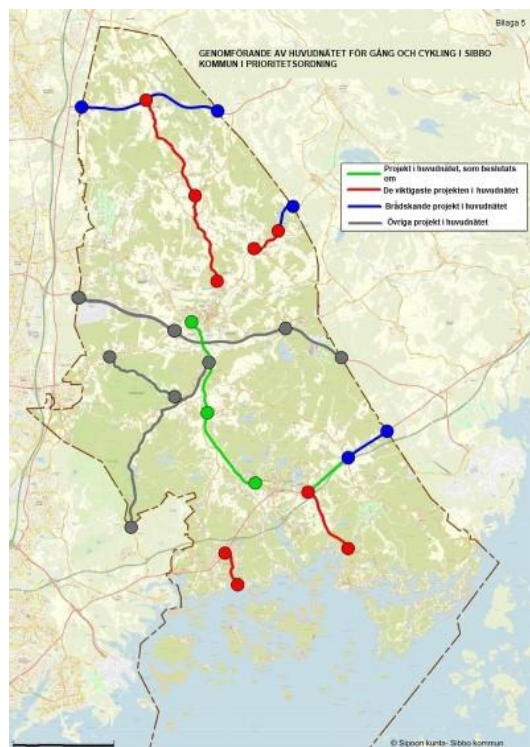
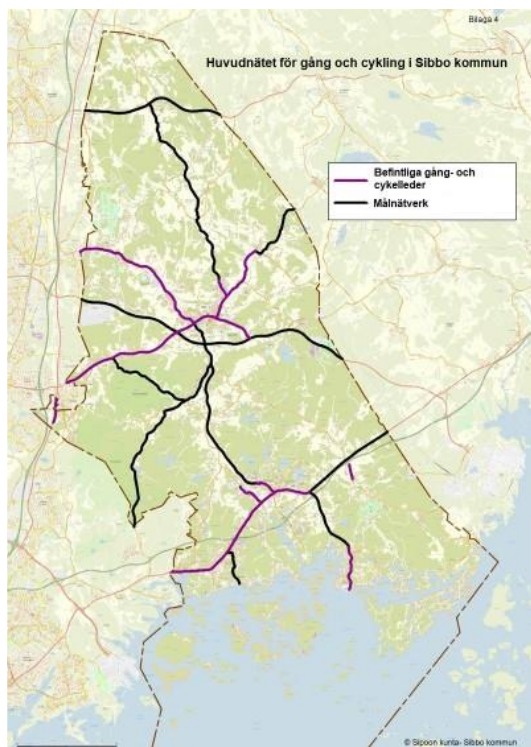




7

Simo Kesti





# Projekt för gång och cykling som ska genomföras: kostnadskalkyler etc.



Projekt i huvudnätet som beslutats om	Invånare	Förändringsbehov	Säkerhet	Rekreation	Kostnadskalkyl
Söderkullavägen / Söderkullavägen - Gårdsby längd 4,85 km	7000	Förändring Söderkulla och Nickby Dragnig Ångs Söderkullavägen Kommunfullmäktiges beslut	ca 3000 fordon/dygn	Vackert landskap	2,5 MK
Söderkullavägen / Gårdsby - Söderkulla längd 4,68 km	1166	Förändring Söderkulla och Nickby Dragnig Ångs Söderkullavägen eller via Ångens (börjande förändring Kommunfullmäktiges beslut)	ca 3000 fordon/dygn	Vackert landskap	2,3 MK
Nya Borgåvägen (LV 170) Hangoby - box längd 2,73 km	1055	Regional förändring (HRT) Dragnig Ångs Nya Borgåvägen (LV 170) MBT 2019 projekt / HRT	ca 3000 fordon/dygn	Sidvalligt landskap	1,4 MK

De viktigaste projekten i huvudnätet	Invånare	Förändringsbehov	Säkerhet	Rekreation	Kostnadskalkyl
Kallstrandsvägen / Sälpar - LV 170 längd 3,62 km	1270	Förändring Kallstrand och Söderkulla Sälpar skola och förbindelsehamm Dragnig Ångs Kallstrandsvägen helt eller delvis i samsamarbete gällande avyttring till Söderkulla	ca 2000 fordon/dygn	Vackert landskap	1,8 MK
Gumbövägen / LV 170 Gumböstrand längd 1,99 km	786	Förändring Gumböstrand och LV 170 Gumböstrand skola Dragnig Ångs Gumbövägen	ca 1100 fordon/dygn	Vackert landskap	1,0 MK
Pappersvägen / Nickby - Skolbacken längd 4,83 km	1 295	Förändring Södra Pappes och Nickby Södra Pappes skola Dragnig Ångs Pappersvägen	ca 3500 fordon/dygn	Vackert landskap	2,4 MK
Pappersvägen / Skolbacken - Rapskullavägen längd 5,77 km	604	Förändring Nora Pappes och Nickby Nora Pappes skola Dragnig Ångs Pappersvägen	ca 900 fordon/dygn	Vackert landskap	2,9 MK
Borgåvägen / Borgby - Holttås längd 1,90 km	343	Regional förändring (HRT) Borgby skola Dragnig Ångs Borgåvägen	ca 3500 fordon/dygn	Vackert landskap	0,9 MK

Börjande projekt i huvudnätet	Invånare	Förändringsbehov	Säkerhet	Rekreation	Kostnadskalkyl
LV 170 / Box - Borgå gränd längd 2,13 km	117	Regional förändring (HRT) Box och förbindelsehamm Dragnig Ångs Nya Borgåvägen	ca 3000 fordon/dygn	Sidvalligt landskap	1,2 MK
Rapskullavägen / Pappes - Träländs längd 3,30 km	387	Regional förändring (HRT) Dragnig Ångs Rapskullavägen	ca 4000 fordon/dygn	Sidvalligt landskap	1,7 MK
Borgåvägen / Holttås - Borgås längd 1,60 km	148	Regional förändring (HRT) Dragnig Ångs Borgåvägen	ca 3000 fordon/dygn	Vackert landskap	0,8 MK
Linnedalsvägen / Pappes - Borgås längd 1,85 km	148	Regional förändring (HRT) Dragnig Ångs Linnedalsvägen	ca 3000 fordon/dygn	Sidvalligt landskap	1,9 MK

De övriga projekten i huvudnätet	Invånare	Förändringsbehov	Säkerhet	Rekreation	Kostnadskalkyl
Olivvägen / Kerne - Askvagnen längd 5,13 km	660	Kerne - Borgå förändring till Bakkulärens skolorsplaner Dragnig Ångs Olivvägen	ca 4700 fordon/dygn	Sidvalligt landskap	2,6 MK
Kuravägen / Vands - Brobble längd 3,24 km	457	Förändring till Sibbo stomlog / Nickby och Vands Dragnig Ångs Kuravägen eller via Skogarna	ca 700 fordon/dygn	Vackert landskap	1,1 MK
Västervägen / Askvagnen - reviderad längd 4,54 km	282	Förändring till Sibbo stomlog / Nickby och Vands Dragnig Ångs Västervägen	ca 300 fordon/dygn	Vackert landskap	2,3 MK
Olivvägen / Lokaravägen - Gämsa Kuravägen längd 5,80 km	1961	Förändring Kerne - Borgå Dragnig Ångs Olivvägen	ca 6200 fordon/dygn	Sidvalligt landskap	2,9 MK
Olivvägen / Gämsa Borgåvägen - Borgå längd 3,23 km	275	Förändring Kerne - Borgå Dragnig Ångs Olivvägen	ca 4200 fordon/dygn	Sidvalligt landskap	1,6 MK