

Program för främjande av gång och cykling i Sibbo

2030

Sibbo kommun



Innehållsförteckning

1 Inledning.....	2
2 Varför är det viktigt att främja gång och cykling?.....	3
2.1 Sju anledningar att främja gång och cykling	3
2.2 Främjande av gång och cykling stöder Finlands och kommunens strategiska mål	4
2.3 Gång- och cykeltrafiken har potential	5
3 Nuläget för gång och cykling i Sibbo	6
3.1 Markanvändning och rutter	6
3.2 Att färdas i Sibbo	8
3.3 Körhastigheter och trafiksäkerhet.....	9
3.4 Invånarnas åsikter och resvanor	10
4 Målen för främjande av gång och cykling	12
5 Målnät och planeringsprinciper för cykeltrafiken.....	14
5.1 Målnät för cykeltrafiken i Sibbo.....	14
5.2 Principer för planering av cykeltrafiken	16
5.3 Val av rätt planeringslösning	17
6 Utveckling av gångtrafiken.....	20
6.1 Utveckling av gång som färd sätt.....	20
6.2 Promenadområden i Sibbo och principer för planeringen av dem	21
7 Programåtgärder	25

7.1 Hur åtgärderna tagits fram	25
8 Indikatorer och uppföljning av programmet.....	38
8.1 Uppföljning av programåtgärdernas genomförande och verkningsfullhet.....	38

1 Inledning

Målet med programmet är att skapa riktlinjer för systematiskt och långsiktigt främjande av gång och cykling i Sibbo. Programmet baserar sig på det föregående programmet från år 2016, vars mål och åtgärder har uppdaterats för att styra kommunens egen verksamhet under de följande fem åren. Målen och de konkreta åtgärderna i programmet syftar till att bättre lyfta fram dessa färdssätt i planeringsprocessen och att öka antalet resor som företas till fots och med cykel i Sibbo.

Med hjälp av målen och åtgärderna vill kommunen förbättra säkerheten för fotgängare och cyklister och göra gång och cykling mer lockande färdssätt bland sibbobor i alla åldrar. Målnätet för cykeltrafik utarbetades som ett separat arbete år 2024 men det har integrerats i detta program och åtgärderna berör också genomförandet av målnätet.

De åtgärder som ska vidtas för att förbättra infrastrukturen under de närmaste åren kommer att fokusera på att förbättra arrangemangen för gång- och cykeltrafiken samt bygga de förbindelser som saknats hittills. Största delen av de förbindelser som saknas hör samman med det landsvägsnät som förvaltas av staten och därför avtalar kommunen med Livskraftscentralen i Nyland om genomförandet av förbindelserna. Målet är att inleda genomförandet av åtgärderna under de kommande fem åren, varefter det är aktuellt att uppdatera programmet för att identifiera och programmera de kommande årens behov av åtgärder.

I programmet fastställs vidare åtgärder för styrning av mobiliteten och främjande av cykelturism. Till sin natur hör dessa åtgärder inom kommunens eget utvecklingsarbete och utgör en del av det fortlöpande arbetet.

Kommuninvånarna har kunnat påverka framtagandet av programmet med hjälp av en invånarenkät. Kommunens beslutsfattare och andra intressenter har behandlat programmet på olika möten. Dessutom anordnade kommunen en tillställning på Söderkulla bibliotek där man diskuterade invånarnas behov och önskemål när det gäller att förbättra villkoren för gång- och cykeltrafiken.

Arbetet har letts av en styrgrupp med följande företrädare för Sibbo kommun:

Emeliina Kortnesniemi, planläggning/trafikplanering
Dennis Söderholm, planläggning
Eric Roselius, planläggning
Miika Norppa, planläggning
Nele Korhonen, planläggning
Sami Palmu, gatu- och grönområden
Katriina Sahala, idrottstjänster
Virna Vilander, näringstjänster
Sirkku Korpela, utbildning

I arbetet deltog också Herkko Jokela och Mikko Santala vid Livskraftscentralen i Nyland. Programmet har utarbetats av Laura Poskiparta och Sirje Lappalainen vid WSP Finland Oy. Målnätet för cykeltrafiken utarbetades av Destia 2024. Traficom beviljade arbetet statsunderstöd för mobilitetsstyrning år 2025.

2 Varför är det viktigt att främja gång och cykling?

2.1 Sju anledningar att främja gång och cykling



Hälsofrämjande

Regelbunden gång och cykling ökar vardagsmotionen, vilket samtidigt förbättrar humöret och minskar stress. Endast 20 procent av den vuxna befolkningen i Finland får tillräckligt med hälsofrämjande fysisk aktivitet. Omkring 30 minuters gång eller cykling varje dag uppfyller den rekommenderade veckomotionen.



Utsläppsfrihet

När resor med personbil ersätts genom att promenera och cykla minskar utsläppen av växthusgaser från trafiken och partikelutsläpp som är skadliga med tanke på luftkvaliteten samt trafikbullret. En ökning av gång och cykling bidrar till att uppnå internationella, nationella och kommunala energi-, miljö- och klimatmål.



Ökad säkerhet

Högklassiga arrangemang för gång- och cykeltrafiken förbättrar säkerheten och trivseln samt gör dessa färdssätt mer attraktiva. En tillräcklig ökning av cykeltrafikens omfattning minskar sannolikheten för olyckor mellan bilar och cyklist. Människor söker sig till andra människor. Ju fler fotgängare som rör sig i städerna, desto tryggare känner vi oss.



Jämlikhet

De upplevda riskerna i trafiken är en betydande faktor som begränsar barns livsmiljö i Finland. Säkra gång- och cykelmiljöer utvidgar livsmiljön i synnerhet för barn och ungdomar, men även för äldre. Gång och cykling är också förmånliga färdssätt, vilket gör vardagen mer jämlik.



Trivsel

Att promenadzonerna ökar i omfattning främjar både trivseln bland invånarna och affärslivet i centrum. Undersökningar har visat att människor som promenerar och cyklar gör en hel del små inköp och håller centrum levande. Under en promenad observerar vi också vår omgivning närmare och upplever den starkare.



Resekedjor

Gång och cykling är en viktig del av resekedjorna inom kollektivtrafiken. De som använder kollektivtrafik är också alltid en fotgängare. Säker cykelparkering i anslutning till kollektivtrafikens hållplatser förbättrar hållplatsernas tillgänglighet samtidigt som den hållbara resekedjans konkurrenskraft stärks i förhållande till biltrafik.



Ekonomiska fördelar

Summan av fördelarna med att främja gång och cykling återspeglas också i de ekonomiska fördelarna. Undersökningar på EU-nivå har visat att varje kilometer som cyklas i EU ger samhället 0,18 euro, medan privatbilismen kostar samhället 0,11 euro per kilometer.

2.2 Främjande av gång och cykling stöder riksomfattande och kommunens strategiska mål

Främjandet av gång och cykling stöder många förhållanden som är positiva för samhället, och därför har Sibbo åtagit sig att främja gång och cykling också genom andra strategiska program och mål.

Riksomfattande mål har ställts upp för att främja gång och cykling och för att öka andelen gång och cykling av den totala trafiken. Kommunerna är i nyckelposition när det gäller att uppnå dessa mål. Målen baserar sig på de mål för utsläppsminskning som fastställts i den nationella klimatlagen 2022, enligt vilka Finland har som mål att vara koldioxidneutralt senast år 2035. Sibbo kommun har förbundit sig till detta mål och utarbetat ett eget klimatprogram.

I det riksomfattande programmet för främjande av gång och cykling som färdigställdes år 2018 var målet att öka andelen resor som företas till fots eller med cykel med 30 procent fram till år 2030, jämfört med 2016 års nivå. Det innebär mer än 450 miljoner nya promenader och cykelturer. Minst hälften av dessa bör vara resor där man väljer bort personbilen. För att de uppställda målen ska uppnås förutsätts att alla kommuner främjar gång och cykling.

Utöver de riksomfattande målen har Sibbo förbundit sig till målen i MTB-planen för Helsingforsregionen 2023, vilka fokuserar på hållbar markanvändning och hållbara trafiksystem samt samordningen av dessa. Syftet med MBT-planen är bl.a. att främja hållbar mobilitet, minska trafikolägenheter och förbättra trafiksäkerheten. Ett mål i Sibbo kommuns nya generalplan är att säkerheten och funktionaliteten hos trafikanätet ska förbättras genom att utveckla väg- och gatunätet och även gång- och cykelnätet. Sibbo har ett eget kolneutralitetsprogram

där kommunen har förbundit sig till det riksomfattande målet för år 2035. För att främja trafiksäkerheten och för att fastställa behövliga åtgärder utarbetade kommunen en plan för säker och hållbar transport i Sibbo i samarbete med NTM-centralen 2023.



2.3 Gång- och cykeltrafiken har potential

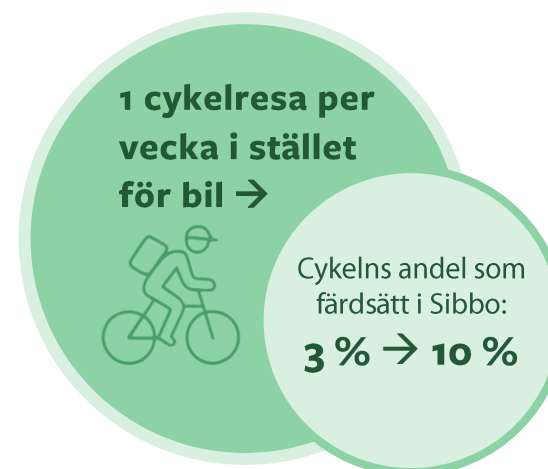
Traficom genomför regelbundet en nationell resvaneundersökning där man samlar in grundläggande information om finländarnas resvanor. Enligt resultaten från 2021 är 38 procent av alla bilresor mindre än 5 kilometer långa. I undersökningen uppmanades människorna att nämna alternativa färd sätt för resor på mindre än 5 kilometer och mindre än 10 kilometer. Av de mindre än 5 kilometer långa bilresorna var 17 procent sådana där cykling hade identifierats som ett alternativt färd sätt. Hade man valt att cykla hade det inneburit 460 000 nya potentiella dagliga cykelresor på det nationella planet. För bilresor på mindre än 10 kilometer identifierades dagligen 620 000 alternativa cykelresor. I synnerhet för resor under 5 kilometer långa resor med bil finns det en betydande potential för övergång till såväl cykling som gång.

Många av de korta resorna är skjutsar där man oftast kör ett barn till skolan eller en hobby. Av dessa skjutsar är cirka hälften mindre än fem kilometer långa och 68 procent görs med bil (resvaneundersökningen 2021). Generellt sett har skjutsande av barn ökat kraftigt under det senaste årtiondet. Detta skapar ett fenomen som när sig självt i och med att trafiken i skolans omgivning ökar och blir mindre säker. I takt med att trafiken ökar vågar man inte skicka barnen till skolan på egen hand varken till fots eller med cykel, och föräldrarna beslutar att börja köra barnen till skolan. På så sätt ökar trafiken i skolans omgivning ytterligare och därmed även känslan av otrygghet.

Om man ser till hela landet var cykeltrafikens andel av färd sätten 8 procent år 2021. Om alla som tänkt på att cykel kan vara ett alternativ till bil skulle välja att cykla, skulle cykeltrafikens andel nästan fördubblas: färd sättet skulle öka till 14 procent. (Resvaneundersökningen 2021, Cykeltrafikens potential) Samma slutsatser kan dras om Sibbo, baserat på den nuvarande trafikfördelningen och antalet invånare: om sibboborna under en vardagsvecka ersatte omkring en bilresa med cykel, skulle

cykelns andel som färd sätt i Sibbo kunna stiga till 10 procent från den nuvarande 3 procent. Gång är inte alltid ett lika konkurrenskraftigt alternativ till bilen som cykling. Många bilresor är emellertid så korta att man också kunde promenera. Av invånarna i Helsingforsregionen skulle 81 procent också vara beredda att promenera en längre sträcka, om miljö är trevlig.

Genom att byta ut korta resor med bil till gång eller cykling kan man öka människors välbefinnande, minska utsläppen från trafiken och förbättra miljöns trivsel.

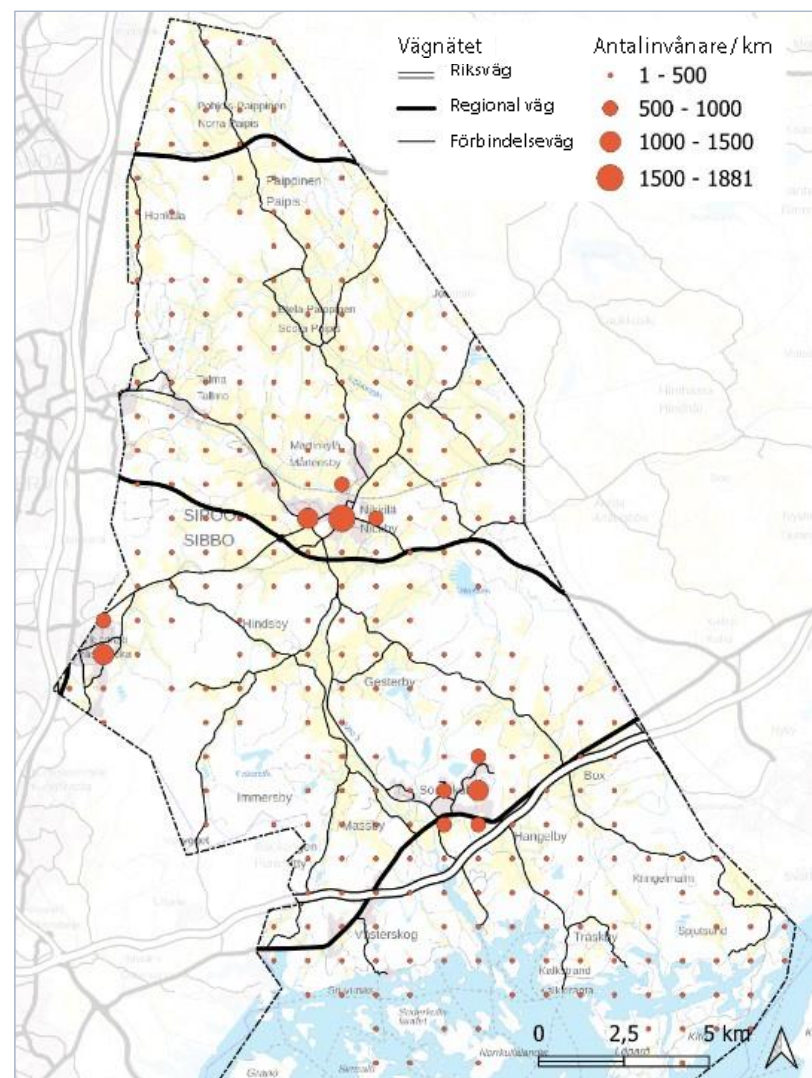


3 Nuläget för gång och cykling i Sibbo

3.1 Markanvändning och rutter

År 2023 hade Sibbo cirka 22 600 invånare (Statistikcentralen). Bosättningen i kommunen är koncentrerad till två tätorter, Nickby och Söderkulla, och dessutom finns flera spridda by- och glesbygdsområden. Nickby är den större av de två tätorterna och här finns det mer service och tätare bebyggelse. I båda tätorterna utgörs centrum av dagligvarubutiker som omges av annan lokal service och ett högre byggnadsbestånd. I båda tätorterna finns det många parkeringsplatser. På det hela taget är Sibbo en småhusdominerad kommun med många rekreativsmöjligheter, men de större arbetsplatsskoncentrationerna ligger utanför Sibbo och servicestrukturen i tätorterna är ensidig.

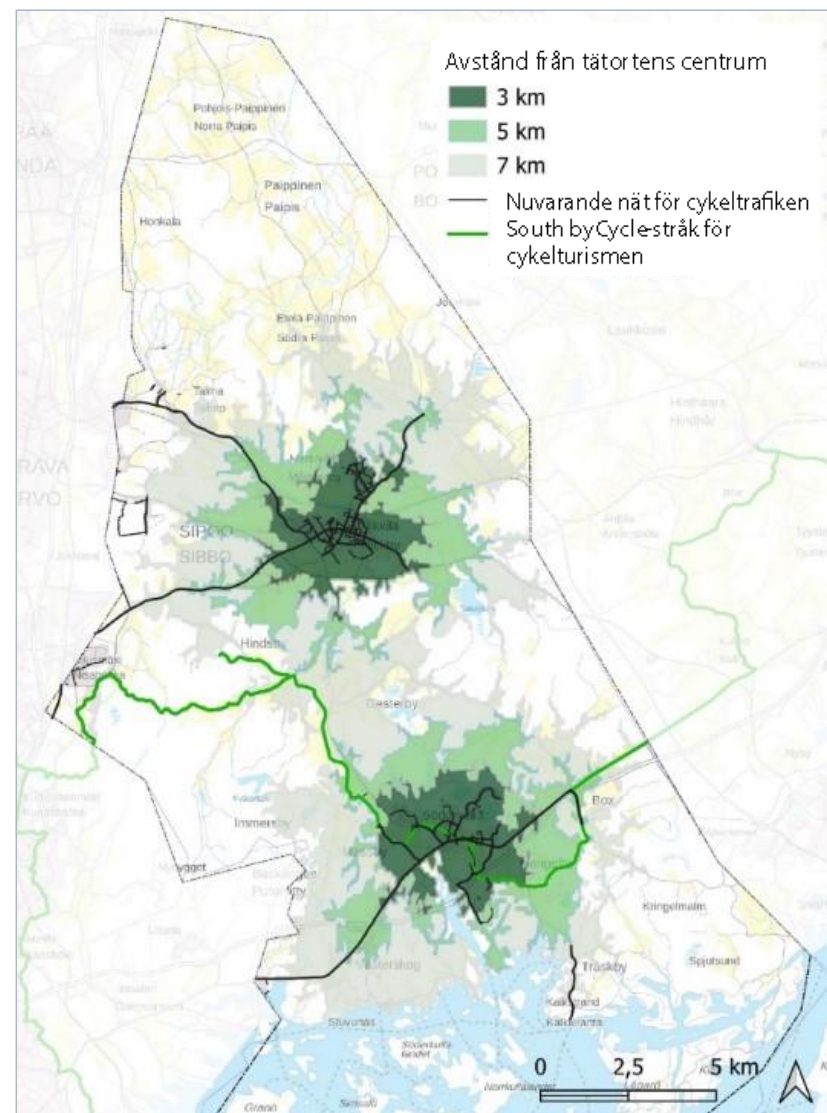
Söder om Söderkulla går Borgåleden, som är huvudförbindelse till Helsingfors och Borgå. Från Nickby finns direkta förbindelser till Kervo centrum och till stadsdelen Korso i Vanda, via vilken Sibbo ansluter sig till huvudstadsregionens närtågsnät. Nickby och Söderkulla ligger ungefär 12 kilometer från varandra längs vägnätet. Östra centrum i Helsingfors ligger 19 kilometer från Söderkulla, och till tågstationerna i Korso och Kervo är det ca 12 kilometer från Nickby.



Figur 1. Nuvarande gatunät och invånare i Sibbo.

De nuvarande gång- och cykellederna i Sibbo är koncentrerade till tätorterna Nickby och Söderkulla. De befintliga förbindelserna i tätorterna är huvudsakligen kombinerade gång- och cykelvägar. Sådana förekommer rätt så tätt i gatunätet. Utöver dessa är den kombinerade gång- och cykelvägen längs Nya Borgåvägen från Box via Söderkulla till Östra centrum och från Nickby till Korso och via Tallmo till Kervo regionalt viktiga rutter. Kombinerade gång- och cykelvägar är ofta åtskilda från körbanan med en grönremsa och cykelmiljön är trevlig. Mellan Nickby och Söderkulla finns det ingen åtskild gång- och cykelväg.

Sibbo är känt för sina rekreationsområden. Nationalparken Sibbo stor-skog är ett viktigt rekreationsobjekt för invånarna i hela huvudstadsregionen. Dessutom har kustområdena i Sibbo betydande marina rekreationsvärden. Sträckan Helsingfors–Borgå är ett populärt cykelstråk och dessutom går det riksomfattande cykelstråket South By Cycle genom Sibbo ända till Hangö och Kouvola.



Figur 2. Cykelavstånden i tätorterna och det nuvarande nätet av cykelvägar.

3.2 Att färdas i Sibbo

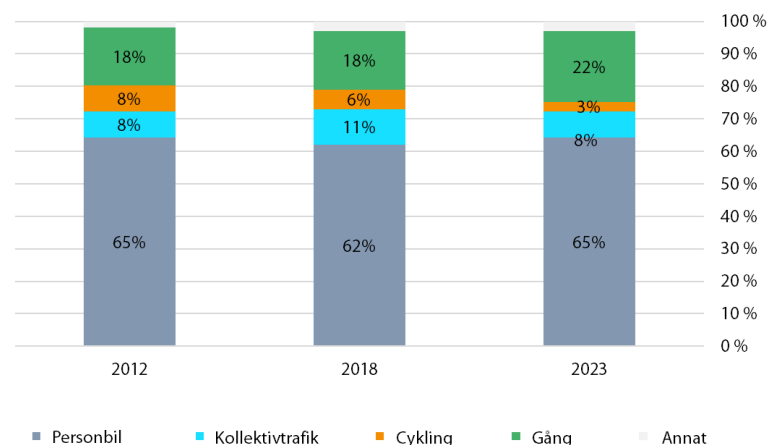
Färdsätten i Sibbo har senast undersökts i HRT:s mobilitetsundersökning år 2023 och i Traficoms undersökning om persontrafik år 2021, i vilken Helsingforsregionen deltog i ett separat urval. Enligt HRT:s mobilitetsundersökning har gång en 22 procents andel och cykling en 3 procents andel av färdssätten. Cykeltrafikens andel har sjunkit varje undersökningsår sedan år 2012.

I allmänhet görs färre resor per dygn i Sibbo jämfört med medeltalet i Helsingforsregionen, medan den totala längden på resorna under dygnet är betydligt längre.

I Sibbo grundar sig markanvändningen i hög utsträckning på glest bostadsbyggande. I tätorterna Söderkulla och Nickby finns flervåningshus, men till största delen är tätorterna dominerade av småhus. I småhusområden är privatbilism det klart vanligaste färdssättet. I HRT:s mobilitetsundersökning klassificeras Sibbo som en av kranskommunerna för buss- och trafik, där 97 procent av hushållen har en bil och 55 procent har fler än en bil.

Det finns dock förutsättningar för att öka antalet cykelresor, särskilt i tätorterna, eftersom den dagliga servicen är koncentrerad till centrum och avstånden är små och korta inom dem. Dessutom har tätorterna bra kollektivtrafikförbindelser till Helsingfors och Kervo tågstation, vilket säkerställer förutsättningarna för hållbara resekedjor. En stor del av de korta resorna med bil kan ersättas med cykel.

Hur andelarna olika färdssätt har utvecklats i Sibbo



Figur 3. Hur andelarna olika färdssätt har utvecklats i Sibbo. Källa: HRT:s mobilitetsundersökning 2023.

Antal resor (HRT 2023)

Antal resor i Sibbo under
en vardag = **2,9 st.**
Helsingforsregionen i genomsnitt = **3,1 st.**

Resornas längd (HRT 2023)

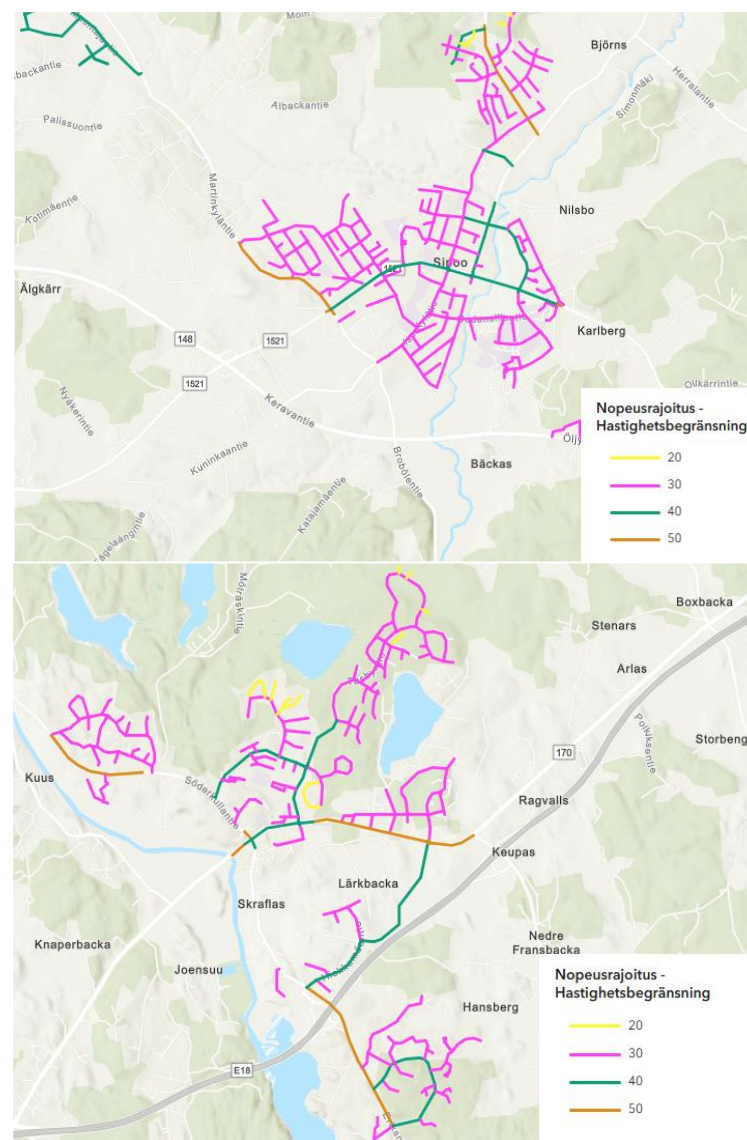
Total längd på resor under
ett dygn i Sibbo = **36 km**
Helsingforsregionen i genomsnitt = **22,5 km**

3.3 Körhastigheter och trafiksäkerhet

Statistiskt sett är trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister i Sibbo på en bra nivå jämfört med det regionala planet. Enligt de trafikolyckor som kommit till polisens kännedom har det under de senaste 5 åren i Sibbo inträffat i genomsnitt 1,2 personskador per år, där en fotgängare, cyklist, elsparkåkare eller mopedist skulle ha varit inblandad. Ingen av olyckorna hade dödlig utgång. Alla olyckor där fotgängare och cyklister är inblandade kommer dock inte till polisens kännedom och syns därför inte i statistiken. Dessutom är den låga andelen cykeltrafik av alla färdssätt i Sibbo i linje med det låga antalet olyckor.

Enligt invånarenkäten som ingått i framtagandet av detta program väcker trafiksäkerheten oro hos många invånare, både i gång- och cykelmiljöer. Säkerhetskänslan är en betydande faktor när man rör sig i trafiken och väljer färdssätt. Sommaren 2025 sänktes hastighetsbegränsningarna på lokalgatorna i tätorterna och på vissa huvudgator i Sibbo. I dag har nästan alla lokala gator i Sibbo en hastighetsbegränsning på 30 km/h. I samband med sänkningen av hastigheterna harmoniserades praxisen i anslutning till väjningsplikten, särskilt när det gäller anslutningar till matargator och gårdsgator.

Enligt de hastighetsmätningar som genomfördes i Nickby år 2023 körde över 20 procent av bilisterna för fort på Stora Byvägen i närheten av daghemmen och skolorna. Hastighetsbegränsningen på området är 30 km/h och ett trafikmärke varnar för barn. Detta visar att enbart trafikmärken ofta inte är tillräckliga för att begränsa körhastigheten, utan att det behövs strukturella och tekniska lösningar, till exempel hastighetsdisplayer, för att bromsa upp trafiken. Att sakta ner fordonstrafiken i tätorterna är en av de viktigaste åtgärderna för att förbättra säkerheten för gång och cykling och för att göra dessa färdssätt mer attraktiva. Vid hastighetsmätningar på statliga vägar som gjordes år 2024 på Massbyvägen, Brobölevägen, Mårtensbyvägen, Kalkstrandsvägen och Borgnäs vägen överskred 20–30 procent av bilisterna hastighetsbegränsningen



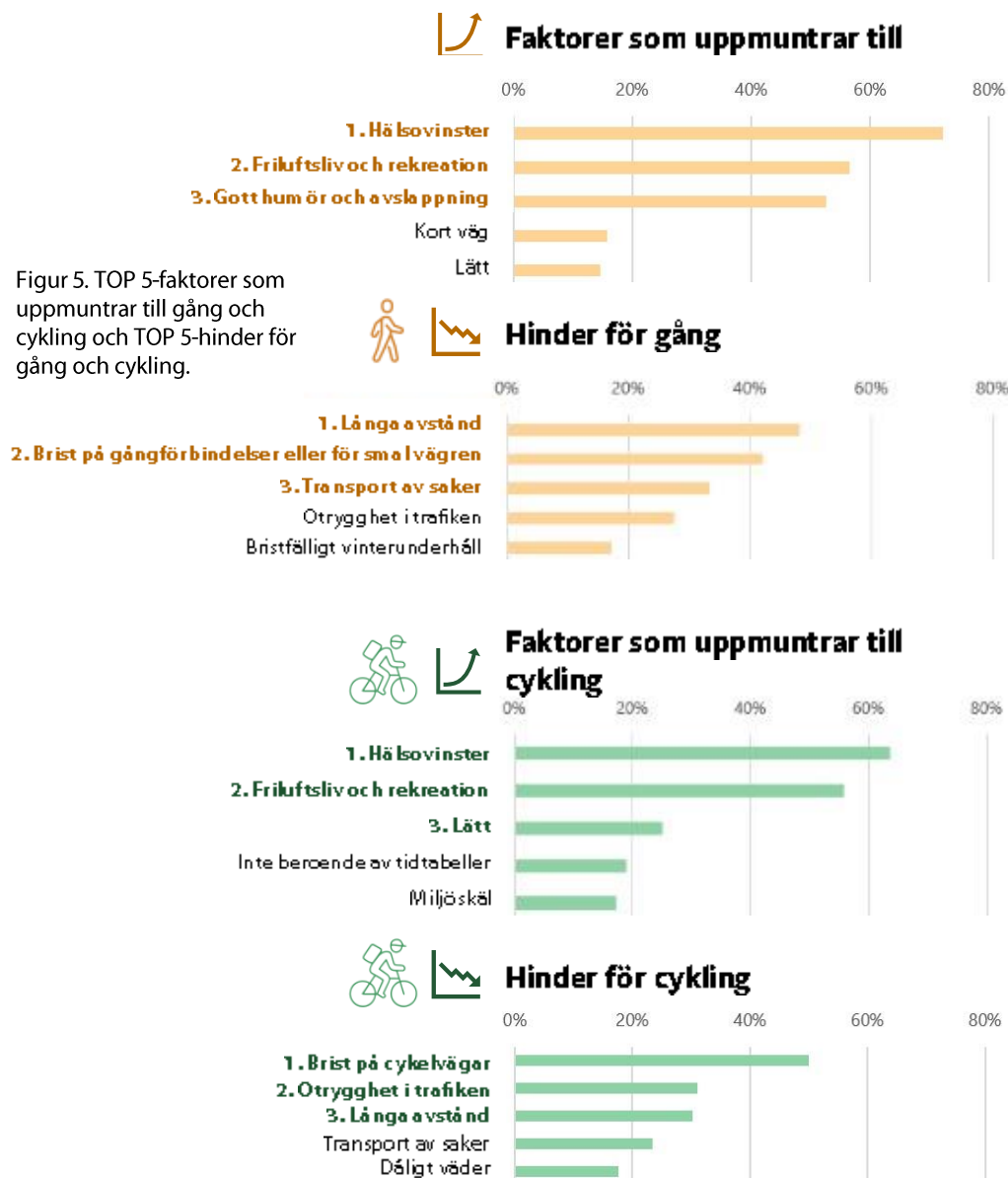
Figur 4. Hastighetsbegränsningar i Nickby (övre) och Söderkulla (nedre).

med mer än 10 km/h. Arrangemang för gång- och cykeltrafiken saknas helt och hållet på en del av nämnda vägar.

3.4 Invånarnas åsikter och resvanor

Som en del av utarbetandet av programmet kartlades invånarnas åsikter om de nuvarande förhållandena inom gång- och cykeltrafiken samt om utvecklingsbehoven med hjälp av en invånarenkät. På Söderkullas bibliotek anordnades dessutom ett invånarmöte där man fick lägga fram önskemål och åsikter för planerarna om nuläget inom gång- och cykeltrafiken och förslag till förbättringar. Invånarenkäten genomfördes i februari–mars 2025. Sammanlagt 460 personer svarade på enkäten.

Svararna ansåg att möjligheterna till friluftsliv och rekreation samt positiva effekter på den fysiska konditionen och hälsan är faktorer som motiverar till cykling. Svararna ansåg vidare att cykling är ett behändigt sätt att ta sig fram. Som utmaningar eller hinder för cykling upplevdes avsaknaden av cykelvägar, känslan av otrygghet i trafiken samt långa avstånd. Även när det gäller gång är hälsoskäl en av de viktigaste uppmuntrande faktorerna. Bland hindren för att välja gång som färd-sätt nämndes praktiska orsaker, som behovet av att transportera varor, långa avstånd och brist på förbindelser eller alltför smala vägrenar. Känslan av otrygghet i trafiken var det fjärde vanligaste hindret för gång.

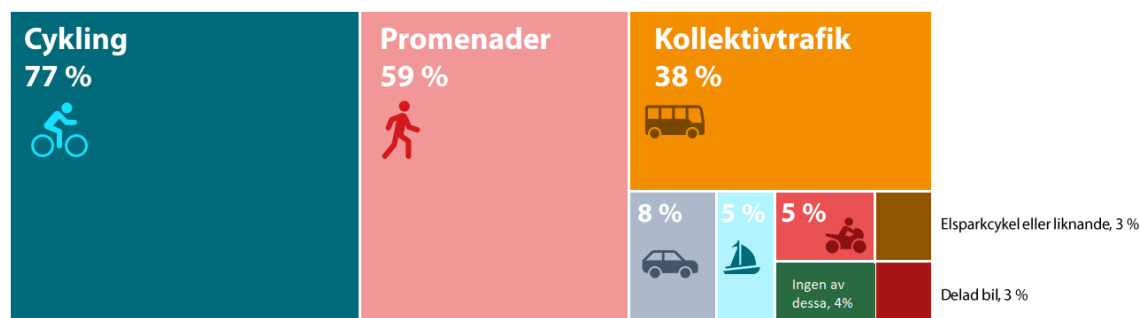


Figur 5. TOP 5-faktorer som uppmuntrar till gång och cykling och TOP 5-hinder för gång och cykling.

Enligt svaren var gång och personbil de vanligaste färdssätten både sommaren och på vintern. 59 procent av svararna promenerar dagligen eller flera gånger i veckan. Omkring 90 procent använder personbil dagligen eller flera gånger i veckan både sommar och vinter. På sommaren cyklar 38 procent av svararna dagligen eller flera gånger i veckan, på vintern cyklar 11 procent av svararna dagligen eller flera gånger i veckan. Största delen av svararna vore intresserade av att promenera eller cykla mer i vardagen.

Närmare information om resultaten av enkäten finns i bilaga 3.

Vilket färdssätt skulle du vara intresserad av att lägga till i din vardag i framtiden?



Figur 6. Invånarnas svar på frågan "Vilket färdssätt skulle du vara intresserad av att lägga till i din vardag i framtiden?"



4 Målen för främjande av gång och cykling

Syftet med målen och åtgärderna som stöder dem är att få allt fler invånare att cykla och promenera. Detta uppnås både genom förbättringar i infrastrukturen och genom att påverka tankesättet. Enligt den riksfattande undersökningen om persontrafik gör man i Finland många resor som till sin längd skulle passa utmärkt antingen som promenader eller cykelfärder. I Sibbo bör man särskilt sträva efter att påverka dessa korta resor med hjälp av infraåtgärder och styrning av mobiliteten.

I arbetet fastställdes mer specifika mål för främjandet av gång och cykling fram till 2030. Målen består av en vision som stöds av fyra teman. Målen definierar den roll som eftersträvas för gång- och cykeltrafiken i det kommunala trafiksystemet och betonar de teman som har bidragit till att skapa de mest ändamålsenliga åtgärderna för Sibbo. Målen presenteras i figuren till höger och preciseras på följande sida. Varje målhelhet preciseras genom konkreta åtgärder inom ramen för temana. Åtgärderna presenteras i punkt 7 i programmet.

För att förbättra villkoren för gång och cykling och öka deras andel av färdssätten förutsätts flera olika sektors insatser och samarbete. Därför var det viktigt att hitta gemensamma mål för som alla parter kan förbinda sig till. Målen i programmet för främjande av gång och cykling i Sibbo fastställdes tillsammans med en tväradministrativ styrgrupp på workshoppar.

VISION

I Sibbo är gång och cykling uppskattade färdssätt i vardagen, som stärker sibbobornas välmående!

MÅL



Fungerande, säkra och tillgängliga rutter uppmuntrar till hållbara val av mobilitet.

Livskraften i centrumen stärks med smidiga förbindelser för gång och cykling samt genom ökad trivsel.



Genom ett aktivt samarbete skapas en attraktivt och stimulerande atmosfär för aktiva vardagsresor och fritidsaktiviteter.

Satsningar på åtgärder för att öka barns och ungdomars oberoende och aktiva mobilitet.



Figur 7. Vision och mål för gång och cykling i Sibbo.



Fungerande, säkra och tillgängliga rutter uppmuntrar till hållbar mobilitet året runt.

Målnätet för cykeltrafiken byggs upp engagerat och målmedvetet. Satsningar görs på kvaliteten och på raka rutter för att göra det lätt att välja cykel på korta sträckor. Cykel- och gångförbindelser till kollektivtrafikhållplatser är smidiga och fungerande. Rutterna utvecklas enligt de riksomfattande anvisningarna med anpassning till omgivningen och särdragen i Sibbo. Smärtpunkterna i tillgängligheten identifieras och löses.

Servicen i centrumen är lättillgänglig till fots och med cykel. Cykelparkeringen utvecklas i enlighet med servicenätets behov för att göra cykling till ett lockande alternativ. I närheten av servicen i centrumen förbättras trivselen och skapas mötesplatser som lockar till vistelse och därigenom stärker kommuncentrumens konkurrenskraft.

Livskraften i centrumen stärks med smidiga förbindelser för gång och cykling samt genom ökad trivsel.



Genom ett aktivt samarbete skapas ett attraktivt och stimulerande klimat för aktiva vardagsresor och fritidsaktiviteter.

Den tätt sammanbundna kommunorganisationen bäddar för stärkt samarbete mellan olika sektorer. Arbetet utförs både gemensamt och var för sig, men så att tjänsterna alltid har en gemensam helhetsbild och information om pågående projekt och främjande åtgärder.

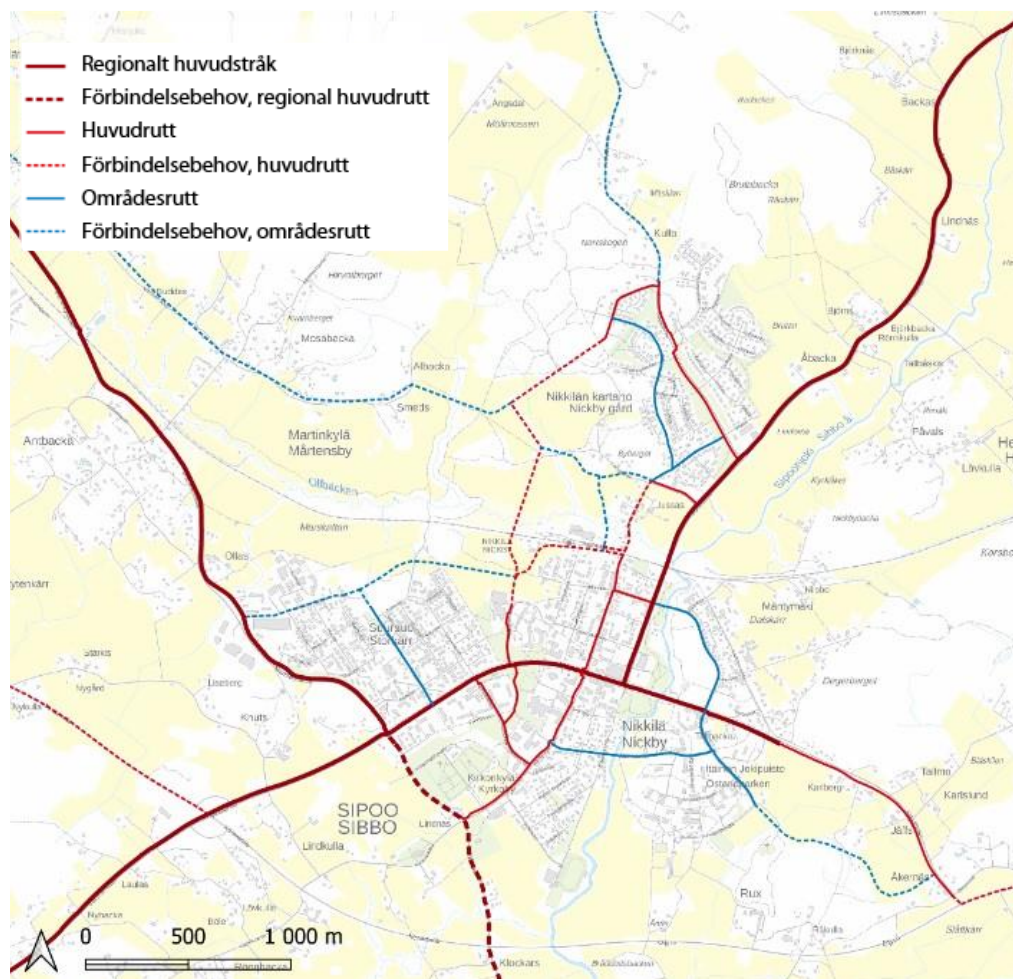
Trygga förhållanden för barn och ungdomar att röra sig på egen hand. De uppmuntras att ta sig till och från skolan till fots eller med cykel. Samarbetet mellan hemmet och skolan stärks och familjer informeras om fördelarna med aktiv mobilitet på skolresor. Skjutstrafiken till skolan planeras så att den stöder gång och cykling.

Satsningar på åtgärder för att öka barns och ungdomars oberoende och aktiva mobilitet.

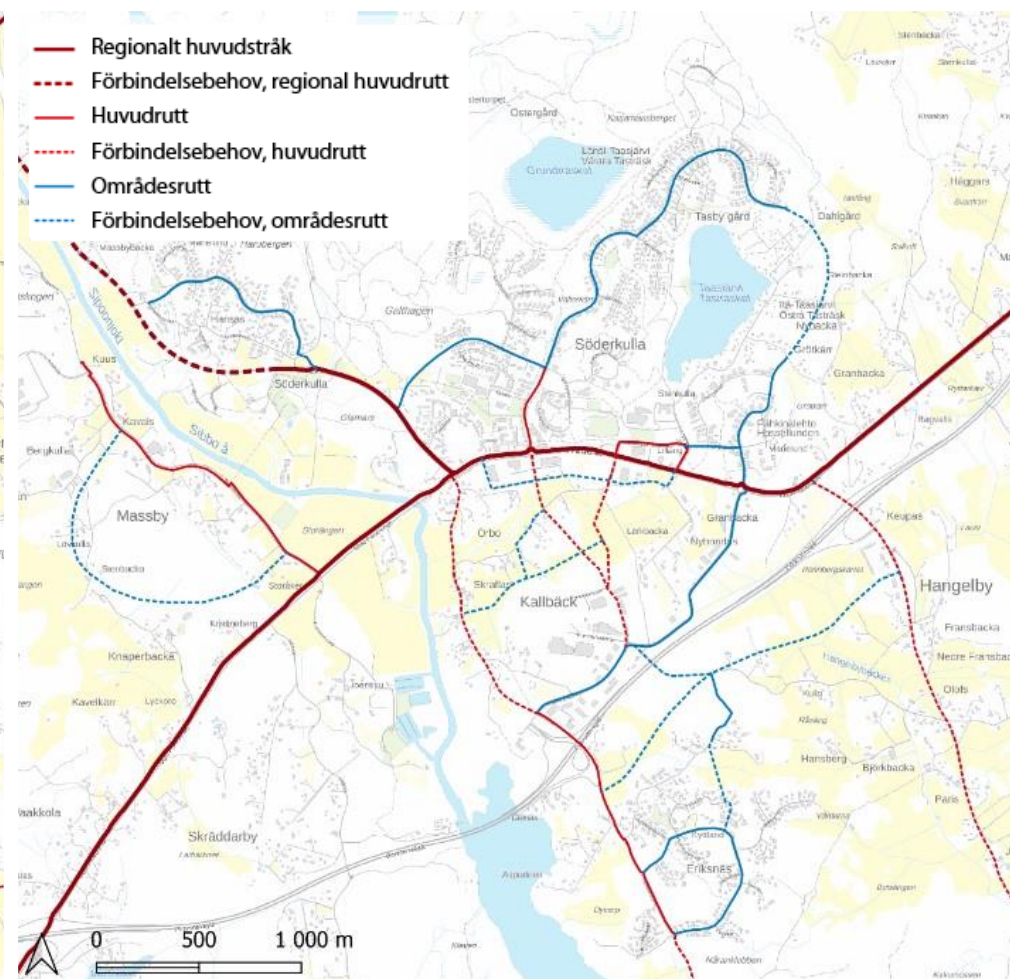


Figur 8. Kommunens mål och preciseringar av dem.

Figur 9. Målnät för cykeltrafiken i Sibbo



Figur 10. Målnät för cykeltrafiken i Nickby tätortsområde.



Figur 11. Målnät för cykeltrafiken i Söderkulla tätortsområde.

5.2 Principer för planering av cykeltrafiken

Det finns stora skillnader mellan gång och cykling. Cykling är snabbare och även långa sträckor är lätta att klara av med cykel. Cykeln är funktionellt sett närmare bil än gång och därför bör promenader och cykling främjas som separata färdssätt. I bebyggda områden är hastighetsskillnaden mellan cyklister och fotgängare större än mellan cyklister och bilar.

Säkerhet, direkta förbindelser, kombinerbarhet, behändighet och behaglighet beskriver egenskaperna hos ett högklassigt nätverk för cykeltrafik. Huvudrutterna prioriteras vid planering och underhåll och de planeras som raka och jämna sträckor. Smidigheten i cykeltrafiken förbättras vid behov med hjälp av underfarter. Huvudrutterna har bra belysning och vinterunderhålls bättre än de övriga rutterna.

På huvud- och områdesrutterna i Sibbo skiljer man åt cykeltrafiken och biltrafiken, men på lugna tomt- och matargator kan blandad trafik vara en bra lösning. Bra och säkra förhållanden för cykling kan uppnås även utan en separat cykelväg genom att lugna ner trafiken.

Vid planeringen av nya rutter och rutter som ska istandsättas i Sibbo rekommenderas att man följer den riksomfattande anvisningen för planering av cykeltrafik (*Pyöräliikenteen suunnittelu*, Trafikledsverkets anvisningar 18/2020, på finska), som behandlar lösningar för cykeltrafik i olika trafikmiljöer (kapitel 4.1.2), dimensioneringsprinciper (kapitel 4.5.9) och närmare anvisningar för planering av anslutningsarrangemang (kapitel 5.7.1). De lösningar som bäst lämpar sig för trafikmiljön i Sibbo beskrivs på följande sidor.



SÄKERHET

- Så få stopp som möjligt: få ställen där man korsar vägen, tydlighet och smidighet på ställen där man korsar vägen, raka förbindelser
- Olika trafikformer skiljs åt efter behov
- Underhållet av högsta klass året runt
- Bra belysning och tillräckligt lång sikt



RAKA FÖRBINDELSER

- Snabba rutter, helst sådana som är kortare än rutterna för biltrafiken
- Lokala mål nås smidigt med cykel
- Cykelvägen går rakt över en korsning



KOMBINERBARHET

- Rutterna är logiska och det är lätt att följa dem.
- Enhetliga arrangemang
- Det är lätt att välja väg och risken att åka vilse är liten



BEHÄNDIGHET

- Hög kvalitet på beläggningen, inga kantstenar eller andra ojämnheter
- Cyklister har i regel förkörsrätt
- Dräneringen fungerar
- Rutterna är tillgängliga



BEHAGLIGHET

- Höjdskillnader undviks i terrängen
- Jämna leder i samma plan
- Underhållet av högsta klass året runt
- Bra belysning och tillräckligt lång sikt

5.3 Val av rätt planeringslösning

Enligt den ovan nämnda riksomfattande anvisningen för planering av cykeltrafiken (2020) ska lösningarna inom cykeltrafiken anpassas till trafikens natur. Målet är att liknande miljöer ska ha konsekventa och identifierbara planeringslösningar som stöder säker och smidig cykling.

I Sibbo är huvudgatorna, matargatorna och de livliga huvudrutterna i tätorterna i huvudsak del av en **glest bebyggd trafikmiljö**. På dessa sträckor rekommenderas dubbelriktade cykelvägar, kombinerade gång- och cykelvägar, 2–1-vägar och cykelgator. Nickby centrum är det tätaste området i Sibbo och till exempel omgivningarna kring Stora Byvägen och Nickbyvägen i centrum uppfyller på vissa ställen kriterierna för en **tätt bebyggd trafikmiljö**, där en cykelgata eller en dubbelriktad cykelväg är en lämplig lösning.

I dag har många huvudrutter en kombinerad gång- och cykelväg, men i framtida saneringar strävar man efter att antingen separera gångtrafiken och cykeltrafiken eller att bredda banan till den målsatta bredden i planeringsanvisningen. Dessutom kan rutterna förtydligas med vägmärkingar, såsom mittlinjer och trafikmärken för cyklister respektive fotgängare i anslutning till korsningar.

Bostadsområden i tätorter klassificeras som **lugna trafikmiljöer**. I dessa områden är hastighetsbegränsad blandtrafik, 2–1-vägar och cykelgator att föredra. Målet är att skapa en miljö där bilarnas och cyklarnas hastighet ligger nära varandra och där det känns tryggt att cykla på körbanan. Fotgängare kan styras till en egen trottoar, men en kombinerad gång- och cykelväg rekommenderas inte på lokala gator i bostadsområden.

Byarna och glesbygdsområdena i Sibbo representerar en **obebyggd trafikmiljö**. I dessa områden lämpar sig förutom traditionella kombinerade gång- och cykelvägar även en byvägslösning, om vägsträckan är belyst, hastighetsgränsen är under 40 km/h och den genomsnittliga dygnstrafiken är under 3 000 fordon. En byväg är en trygg miljö både för fotgängare och cyklister och den lugnar ner fordonstrafiken på mindre trafikerade sträckor där man ofta kör för fort.

Lösningar som är lämpliga för målnätet i Sibbo presenteras i tabellen på sidan 18.

TYP AV TRAFIKMILJÖ	REGIONALT HUVUDSTRÅK	HUVUDRUTT	OMRÅDESRUTT
Tätt bebyggd trafikmiljö	I enlighet med anvisningarna för regionen	• Enkelriktad cykelväg, utan nivåskillnad $\geq 2,0$ m • Dubbelriktad cykelväg 3,0 m • Cykelgata	• Enkelriktad cykelväg, utan planskillnad $\geq 2,0$ m • Dubbelriktad cykelväg 2,5 m • Cykelfält $\geq 1,75$ m • Cykelgata
Glest bebyggd trafikmiljö		• Enkelriktad cykelväg, utan planskillnad $\geq 2,0$ m • Dubbelriktad cykelväg 3,0 m • Cykelgata I undantagsfall (t.ex. brist på utrymme): • Kombinerad gång och cykelbana 4,0 m	• Enkelriktad cykelväg, utan nivåskillnad $\geq 2,0$ m • Dubbelriktad cykelväg 2,5 m • Cykelfält $\geq 1,75$ m • Cykelgata eller 2-1-väg • Cykling på körbana I undantagsfall (t.ex. brist på utrymme): • Kombinerad gång och cykelbana 3,5 m
Lugn trafikmiljö		• Enkelriktad cykelväg, utan nivåskillnad $\geq 2,0$ m • Dubbelriktad cykelväg 3,0 m • Cykelgata • Cykelfält $\geq 1,75$ m I undantagsfall (t.ex. brist på utrymme): • Kombinerad gång och cykelbana 4,0 m	• Dubbelriktad cykelväg 2,5 m • Kombinerad gång och cykelbana 3,5 m • Cykelfält $\geq 1,75$ m • Cykelgata eller 2-1-väg • Cykling på körbana
Obebyggd trafikmiljö Trafikledsmiljö eller parker, grönområden och skogar		• Kombinerad gång och cykelbana 4,0 m • Byväg	• Kombinerad gång och cykelbana 3,5 m • Byväg • Vägren
Cykling åtskild från biltrafik	I enlighet med anvisningarna för regionen	Cykeltrafiken skiljs åt från biltrafiken om det inte finns en särskild lösning för cykeltrafiken, t.ex. en byväg eller en cykelgata.	Cykeltrafiken skiljs i regel åt från biltrafiken. Behovet av åtskillnad bedöms utifrån hastighetsbegränsningen, mängden biltrafik och gatunätets hierarki.
Cykling åtskild från gångtrafik		Gång och cykling skiljs alltid åt i centrala promenadområden och i tätt bebyggda miljöer. På andra håll i bebyggda miljöer strävar man efter att skilja åt gång och cykling.	I en tätt bebyggd miljö skiljs cykling åt från gångtrafiken. På andra håll i bebyggda miljöer bedöms behovet av åtskillnad separat.

Figur 12. Lösningar som lämpar sig för målnätet för cykeltrafiken i Sibbo.

Tillämpning av cykelgata, 2-1-väg och byväg i olika gatumiljöer

CYKELGATA

Princip Cyklisterna åker på körbanan och biltrafiken anpassar körhastigheten efter cyklisterna.

Lämplighet Tomt- eller matargator i byggd miljö där antalet fordon är $\leq 3\,000$ /dygn.

Genomförande Hastighetsbegränsningen ska vara 30 km/h eller lägre. Röd asfalt visar vilken typ av gata det är fråga om. Biltrafikens hastighet kan dämpas med hjälp av nubbsten och farthinder.

2-1-VÄG

Princip Cyklisterna åker i vardera riktningen längs fält i kanten av körfältet. Fotgängare går på gångbanor. Vid möten väjer bilister mot höger.

Lämplighet En byväglösning för den bebyggda miljön.

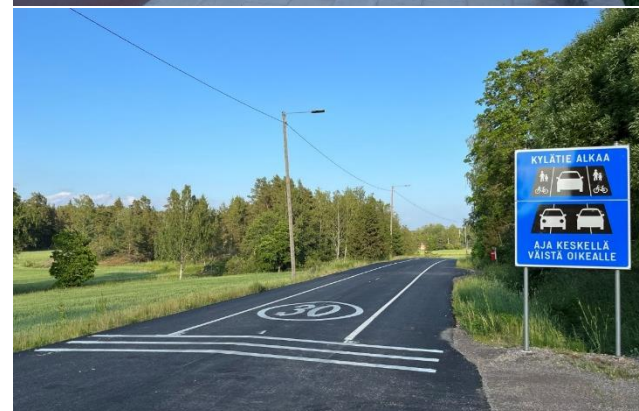
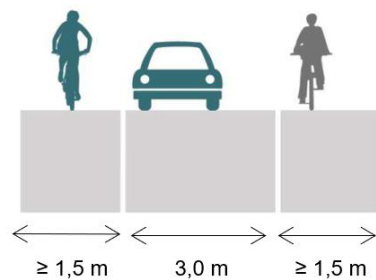
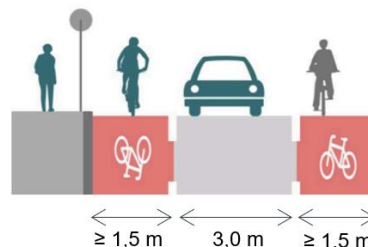
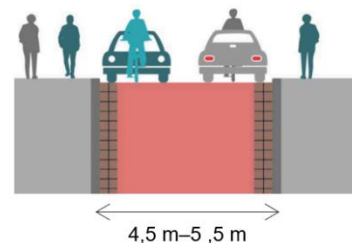
Genomförande Hastighetsbegränsningen ska vara 40 km/h eller lägre. Tydliga körfältsmarkeringar och röd asfalt, varnande räfflor i början av sträckan och tydlig skyltning i terrängen.

BYVÄG

Princip Cyklisterna och fotgängarna färdas längs vägkanten i egna körfält. Bilarna kör i mitten och svänger mot höger vid möten.

Lämplighet Obyggda trafikmiljöer, vägavsnitt där antalet fordon $\leq 3\,000$ /dygn.

Genomförande Hastighetsbegränsningen ska vara 40 km/h eller lägre. Tydliga körfältsmarkeringar, varnande räfflor i början av sträckan och tydlig skyltning i terrängen.



6 Utveckling av gångtrafiken

6.1 Utveckling av gång som färdssätt

Gång skiljer sig från andra färdssätt då den är så långsam. Gång är en viktig del av mobiliteten i vardagen. Alla resenärer är fotgängare åtminstone i början och slutet av resan, och att promenera är den vanligaste formen av anslutning till kollektivtrafik. Att promenera är ett naturligt och rutinemässigt sätt att röra sig på. Men att promenera är mer än att bara förflytta sig - det är att interagera med miljön och människor. Långsamt avancemang, varierande rutter och olika sinnesförnimmelser gör det möjligt att uppleva omgivningen på ett helt annat sätt än vid andra färdssätt. En fotgängare kan stanna upp för att växla några ord med dem som kommer emot, sticka sig in i en butik eller sätta sig på en bänk. Gångtrafiken skapar liv runt omkring sig.

Det finns många sätt och behov av att promenera. Att känna igen dem hjälper oss att förstå hurdan miljö som bör utvecklas för fotgängare. Figuren till höger visar de vanligaste fotgängartyperna som identifierats i Trafikledsverkes anvisning samt hurdana promenadmiljöer olika grupper behöver och värdesätter.

Typ av fotgängare

Behov och värderingar

Alla


- Säkra trafikarrangemang och upplevd säkerhet
- Smidiga och tillgängliga rutter
- Tillräckligt breda gångvägar
- Intressanta rutter som förenar olika funktioner
- Lugn trafik
- Vinterunderhåll, skyltning, information
- Åtskild gångtrafik efter behov
- Högtklassig belysning som tar hänsyn till gångtrafiken

**Arbetande
och studerande**


- Raka, smidiga och säkra rutter
- Lockande förbindelser till hållplatser

**Familjer, barn och
skolbarn**


- Lugna och trygga förhållanden
- Låga körhastigheter.
- Tillgänglighet med barnvagnar och barns färdmedel

**Personer med nedsatt
rörelse- eller
funktionsförmåga,
personer som
rör sig med vagn o.dyl.**


- Tydliga och enhetliga arrangemang
- Tillgängligheten beaktas från planering till underhåll
- Tillräckliga rastplatser
- Beaktande av utrymme som krävs för hjälpmedel, ledsagare eller barnvagn
- Ljudsignaler vid trafikljus, trafikmärken och skyltning
- Åtskillnad från cykeltrafik och elsparkcyklar

Rekreationssökare


- Olika långa rutter i omväxlande och lockande miljö
- Användbara rutter för olika tider på dygnet och året
- Rekreatiomsområden och -leder kan nå enkelt till fots

Figur 13. Olika typer av fotgängare (*Jalankulun suunnittelu, Trafikledsverkets anvisningar 34/2022*)

6.2 Promenadområden i Sibbo och principer för planeringen av dem

Det är viktigt att ha en behaglig, lugn och lämpligt stimulerande trafikmiljö när man eftersträvar en ökad andel gångtrafik bland färdssätten. Eftersom det inte går eller lönar sig att genomföra alla områden med bästa möjliga kvalitetsnivå är det, för att kunna utveckla förhållandena för fotgängare, viktigt att identifiera vilka områden som är viktigast för gångtrafiken och dela upp dem i olika typer av områden där områdets natur bestämmer hurdana promenadlösningar som ska planeras. Genom att identifiera de centrala områdena för fotgängare och fastställa planeringsprinciper för dem kan man förbättra gångtrafikens ställning i trafiksystemet och i planeringen av markanvändningen. Genom att öka trivseln och sakta ner fordonstrafiken förbättras dessutom förhållandena både för fotgängare och för cyklister.

Vid fastställandet av områdestyperna och principerna för planering av områdestyperna har vi tillämpat principerna i programmet för främjande av gång i Helsingforsregionen (HRT 8/2023). Områdestyperna och principerna beskrivs närmare i detta kapitel. Kartor över olika typer av promenadområden i Nickby och Söderkulla visas på sidan 24.

Olika typer av promenadområden i Sibbo:

- **Mötesplatser för invånarna**
- **Kärnområden för gångtrafiken**
- **Kvalitetsrutter för gångtrafiken**
- **Övriga bostadsområden**
- **Knutpunkter i kollektivtrafiken**

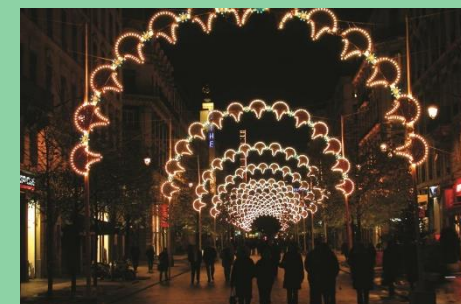
Mötesplatser för invånarna

Kärnkvarteren i Söderkulla och Nickby centrum är mötesplatser för invånarna. Mötesplatserna är områden som på ett naturligt sätt samlar många människor. Här kan man bo, uträtta ärenden, arbeta eller gå i skola.

Trivseln i dessa områden förbättras genom förbättrade möjligheter till vistelse, förbättrad funktionalitet och gröna lösningar. I dessa områden kan man tillbringa tid i anslutning till olika aktiviteter. Gångförbindelserna till dessa är av största vikt och sådana bör utvecklas med trivsel och tillgänglighet i främsta rummet.

Huvudplaneringsprinciper:

- Längs de viktigaste rutterna och i närheten av servicekoncentrationer stöds förbättringarna för en lugn trafik genom ändringar i trafikmiljön och dimensioneringen.
- Områden utvecklas för trevnad och vistelse.
- Funktionaliteten i områdena utvecklas så att de lockar till lek och vistelse.
- Förbindelserna mellan och inom kvarteren är tillgängliga.

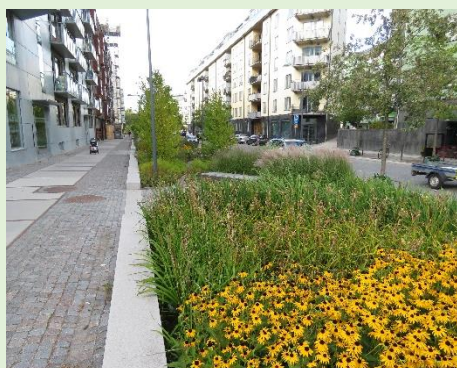


Kärnområden för gångtrafiken

Kärnområdena för gångtrafiken är områden som ligger nära servicen. I Sibbo ligger de inom den tätaste samhällsstrukturen. Service och mötesplatser ligger på promenadavstånd i dessa områden. I kärnområdena satsas på lösningar som skapar säkerhet, som tillgänglighet, bra belysning och åtskilda vägar och banor för de olika färdssätten i huvudgatunätet.

Huvudplaneringsprinciper

- Bänkar placeras i parker och längs gångbanor. Nya möjligheter till vistelse skapas på lämpliga ställen.
- Promenadrutternas är kontinuerliga och tydliga, det finns så få avbrott som möjligt på rutternas, t.ex. att man måste byta sida eller stanna vid trafikljus.
- I korsningsområden drar man fördel av lösningar som begränsar hastigheterna, t.ex. upphöjda skyddsvägar, farthinder, genomgående gångbanor eller stenläggning som visuellt begränsar körbanan.
- Med små element gör man rutternas mer lockande.



Kvalitetsrutter för gångtrafiken

Målnätet för cykeltrafiken är en viktig utgångspunkt för utvecklingen av gångförbindelserna. På de rutter där man separerar arrangemangen för gång- respektive cykeltrafik och ger vardera färdssättet tillräckligt med utrymme, förbättras förhållandena även för fotgängarna.

Som förbindelser som kan förbättras till kvalitetsrutter för gångtrafiken har man dessutom identifierat förbindelser som leder till centrums kärnområden, förbindelser som förenar bostadsområdena med centrum och förbindelser som ansluter till grönområden. Vid dessa förbindelser bör satsningar göras på smidiga, trivsamma och lättillgängliga rutter.

Principerna för planering av kvalitetsrutter varierar beroende på miljön. Om en rutt för gångtrafiken går längs samma väg som andra färdssätt är det viktigt att se till att färdssätten hålls åtskilda, att det finns tillräckligt med utrymme, att anslutningslösningarna är fotgängarvänliga och att det finns skiljeremisor.

Om en rutt för gångtrafik går åtskild från den övriga trafiken, mellan kvarteren eller i grönområden, ska en tillräcklig bredd på den säkerställas. På dessa rutter bör man satsa på planteringar och intressanta ställen att stanna upp vid.



Bostadsområden

Bostadsområdena är belägna i bostadsbetonade områden och täcker en stor del av gatunätet. I bostadsområden bildar trottoarer och tysta bostadsgator ett sammanhängande nätverk som gör det möjligt att promenera smidigt i alla riktningar. Frilufts- och rekreationslederna i grönområdena kompletterar gångvägarna.

I Sibbo domineras bostadsområdena av småhus och trafiken består nästan uteslutande av mobilitet bland invånarna. Inom dessa områden kan man promenera tryggt i en lugn miljö.

Huvudplaneringsprinciper

- Biltrafiken genom bostadsområdena har styrts till huvud- och matargatorna. På bostadsbetonade gator är en gårdsgata ofta en bra lösning.
- På bostadsområden säkerställs god sikt, belysning och framkomlighet där var gator ska korsas.
- Man undviker onödiga sidbyten och omvägar.



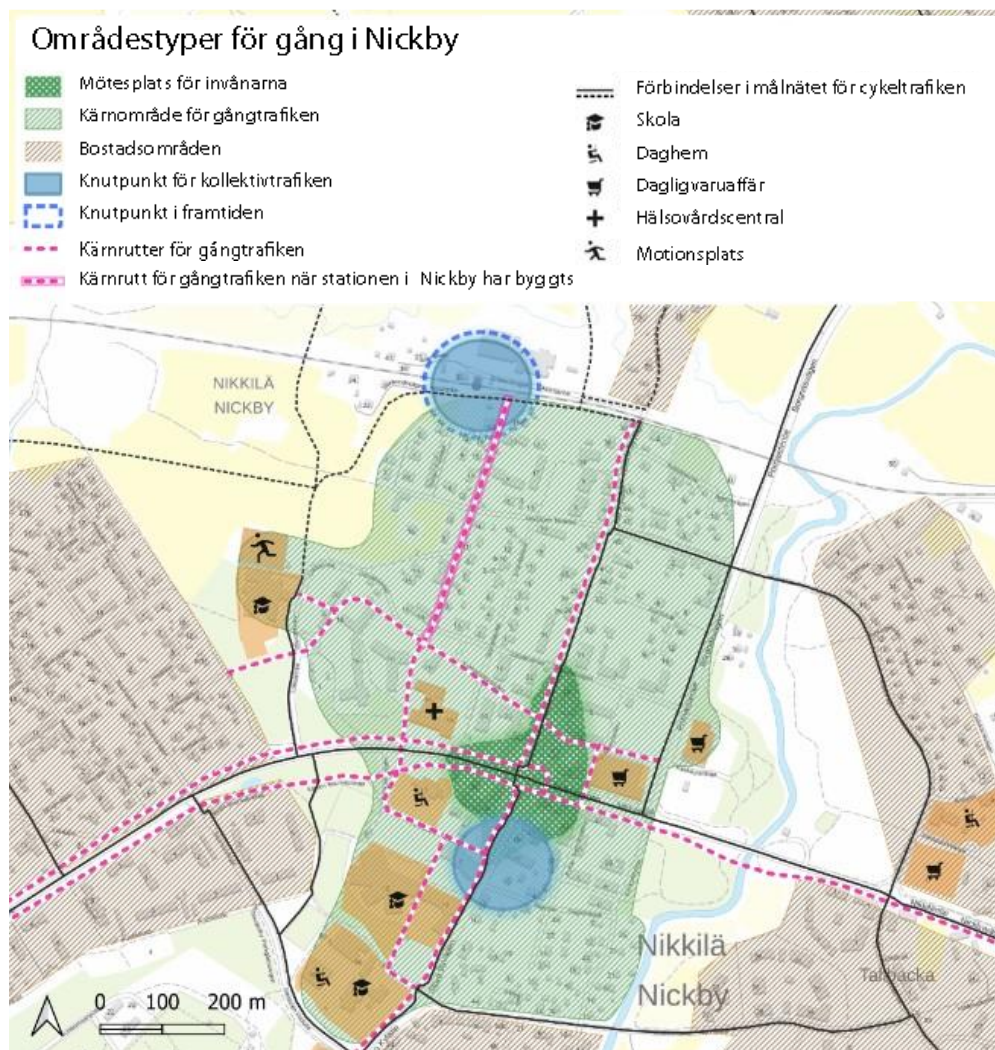
Knutpunkt i kollektivtrafiken

I omgivningarna kring knutpunkterna i kollektivtrafiken satsar man på tydliga, behagliga och säkra rutter för gångtrafiken. I närheten av knutpunkterna satsar man på trivsel, belysning och högklassiga väntrum vid hållplatser.

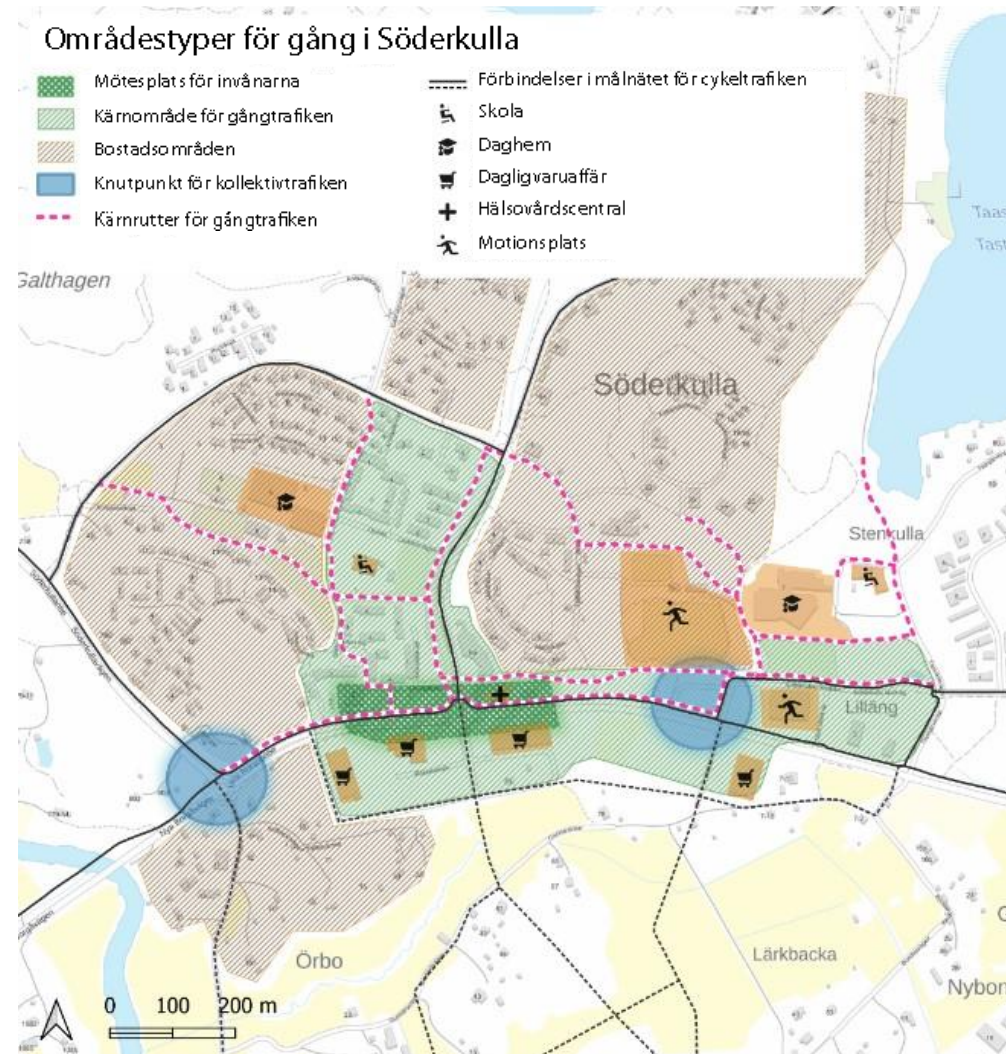
Huvudplaneringsprinciper

- De viktigaste rutterna för gångtrafiken genomförs som högklassiga och trivsamma på ca 800 m avstånd från stationer och knutpunkter inom kollektivtrafiken. 800 m är en sträcka som människor i allmänhet är beredda att gå till en hållplats för kollektivtrafik med god servicenivå. 800 m är den sträcka som tillämpats i HRT:s planeringsanvisning.
- De huvudrutter som leder till knutpunkterna har inga ställen där man stannar upp eller så har sådana ställen minimerats.
- Den eventuella framtida stationen i Nickby och dess omgivning ska utvecklas med tillämpning av de kvalitativa planeringsprinciper som fastställts i programmet för främjande av gång i Helsingforsregionen.





Figur 15. Typer av områden och kärnrutter för gångtrafik i Nickby.



Figur 14. Typer av områden och kärnrutter för gångtrafik i Söderkulla.

7 Programåtgärder

7.1 Hur åtgärderna tagits fram

Programmet för främjande av gång och cykling i Sibbo omfattar sammanlagt 18 åtgårdshelheter. Vid utformningen av åtgärderna utnyttjades resultaten från invånarenkäten som genomfördes i början av arbetet. Dessutom planerades åtgärderna på en workshop för sakkunniga och idéer togs emot på ett möte för allmänheten på Söderkullas

bibliotek. Båda tillställningarna anordnades i juni 2025. Åtgärderna preciserades ytterligare i samarbete med kommunens sakkunniga.

På följande sidor redogörs för innehållet i åtgärderna och ansvaret för genomförandet. Åtgärderna är indelade i följande kategorier:

INFRASTRUKTUR OCH FÖRHÅLLANDEN
Åtgärder s. 26–32

KOMMUNIKATION OCH STYRNING AV MOBILITET
Åtgärder s. 33–34

CYKELTURISM
Åtgärder s. 35

RESURSER
Åtgärder s. 36–37

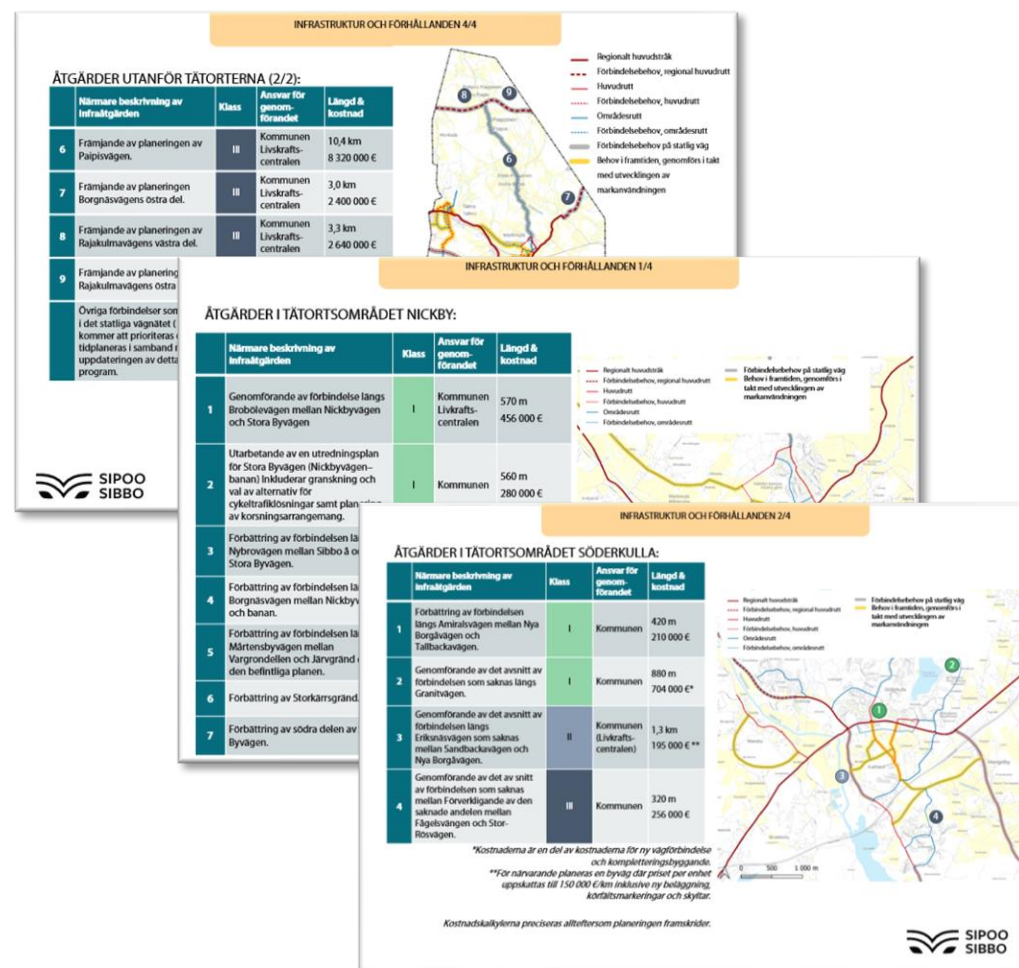
Åtgärderna ingår i helheter, vars exakta innehåll kommer att fastställas när åtgärderna börjar vidtas. Den huvudansvarige (visas med fet stil) inleder åtgärden. De viktigaste parterna för genomförandet har utsetts till ansvariga. Åtgärderna för att förbättra infrastrukturen kräver en mer detaljerad tidtabell för de kommande fem åren, i enlighet med prioriteringarna. När det gäller andra åtgärder kan planeringen och genomförandet av åtgärderna inledas omedelbart. Det är viktigt att verksamhets-sätten utvecklas och stegvis blir en del av den normala praxisen.

När det gäller avsaknaden av gång- och cykelvägar är det mycket viktigt att främja planeringsberedskapen för förbindelserna, dvs. i samband med alla planeringsprojekt som inleds i kommunen bör man beakta rutterna i målnätet för cykeltrafiken och principerna för planering av målnätet. Målnätet för cykeltrafiken utgör en del av utgångsinformationen för alla trafiknätsutredningar som inleds i kommunen i framtiden, för detaljplaneringen samt för andra projekt där man tar fram översiktsplaner och gatuplaner.

Beskrivning av åtgärden

En del av de förbindelser som saknas och de åtgärder som läggs fram för dem går längs landsvägar. Kommunen främjar åtgärderna i samråd med Livskraftscentralen i Nyland.

För de cykelvägar som saknas och eller som ska förbättras inom målområdet för cykeltrafiken utarbetas genomförandeplaner. En cykelväg per år genomförs. Förbindelser som saknas eller som ska förbättras, prioriteringen av åtgärderna samt kostnadskalkyler läggs fram i bilaga 1 till rapporten.



2. Små förbättringar i målnätet för cykeltrafiken

Beskrivning av åtgärden

Små förbättringar som ska göras i målnätet för cykeltrafiken kartläggs som en helhet och en tidtabell fastställs för genomförandet av åtgärderna:

Var cyklister ska åka: Huvudnätet för cykeltrafiken i tätorterna kartläggs och det ska kontrolleras att styrningen av trafiken är aktuell så att det är tydligt var cyklister och var fotgängare ska röra sig längs gatuavsnittet. Trafikmärken ändras eller läggs till och styrningen förtydligas vid behov med hjälp av vägbanemarkeringar.

Anslutningar: Väjningsskyldigheterna i huvudnätet för cykeltrafiken kartläggs så att cyklister har förkörsrätt. De gator och vägar som korsar huvudrutterna förses med en varningstriangel som visar att biltrafiken är skyldig att väja och tilläggsskyltar som varnar för dubbelriktad cykelväg. Trafikmärken ändras och läggs till i behövlig omfattning.

Åtskilda färdriktningar: Huvudnätet för cykeltrafiken kartläggs. Det fastställs på vilka sträckor det är möjligt att göra cykeltrafiken smidigare och huvudrutterna tydligare med hjälp av streckade linjer och pilar som skiljer åt färdriktningarna. Färdriktningarna kan skiljas åt med streckad linje på kombinerade gång- och cykelvägar som är 3,0 meter breda.

Korsningarna med huvudnätet för cykeltrafiken i tätorterna kartläggs och enkla förbättringsåtgärder fastställs för dem. I regel ska övergångsställen anläggas utan nivåskillnader och placeras linjärt i förhållande till gång- och cykelvägen. Målet är att man ska kunna cykla smidigt på huvud- och områdesrutterna, utan onödiga omvägar eller andra faktorer som bromsar upp färderna, t.ex. kantstenar.

Beläggning: Skicket på beläggningen på alla cykelvägar kartläggs. Utifrån kartläggningen utarbetas en tidsplan för ombeläggning. Minst en sträcka får ny beläggning varje år.

Belysning: Det kontrolleras att alla huvud- och områdesrutter för cykeltrafiken har tillräckligt bra belysning, med hänsyn till såväl gångtrafik som cykeltrafik. Särskild uppmärksamhet ägnas övergångsställen och omgivningar kring skolor. Belysningen förbättras där det behövs.

Tidtabell för genomförandet

Kartläggning åren 2026–2027

Genomförande åren 2027–2028

Ansvariga

Gatu- och grönområden, Planläggningen

3. Utveckling av kärnområdena i centrumen till trivsamma och attraktiva mötesplatser

Beskrivning av åtgärden

Utvecklingsplaner utarbetas för kärnområdena i centrumen i enlighet med klassificeringen av områdestyper för gångtrafiken. I Nickby utvecklas området längs Stora Byvägen med fokus på omgivningen kring rondellen vid Nickbyvägen och norra delen av Stora Byvägen. I Söderkulla utvecklas området längs Centrumvägen från den nuvarande öppna platsen vid R-kiosken till Söderkulla torg.

Syftet med planerna är att skapa en helhetsbild på kvartersnivå av hur man kan öka trivselen och dragningskraften i de centrala områdena och skapa ett offentligt rum av hög kvalitet. Utgångspunkten för planeringen är att skapa utrymme för barn att leka, ett funktionellt öppet rum för unga och trivsamma vistelse- och mötesplatser för vuxna samt att göra kommunens grönlösningar mångsidigare. Åtgärderna kan variera från enkla eller tillfälliga åtgärder till större förändringar. Vid fastställandet av åtgärderna drar man fördel av planeringsprinciperna för de olika typerna av områden för gångtrafik.

Tidtabell för genomförandet

Från och med år 2027

Ansvariga

Planläggningen

4. Förbättring av cykelparkering på allmänna områden, i anslutning till busshållplatser samt på gårdsplaner på kommunägda fastigheter

Beskrivning av åtgärden

Cykelparkeringen utökas och förbättras på allmänna områden samt i anslutning till kommunens egna fastigheter. Alla nya cykelparkeringsplatser utförs med hög kvalitet som ställ med ramlås. Parkeringsplatserna byggs med tak i vissa fall. Parkeringsplatserna placeras nära servicen eller ingången till en byggnad. Cykelparkeringsplatserna planeras enligt Trafikledsverkets anvisning för planering av cykeltrafiken.

Läget angående cykelparkering kartläggs på alla kommunala skolors och daghems gårdar med beaktande även av cykelparkeringen för skolans personal. Information från skolorna och daghemmen om hur cykelparkeringen fungerar beaktas i åtgärden. Information om cykelparkeringsplatser ges regelbundet till föräldrar, barn och elever.

Cykelparkeringen vid kommunala tjänster kartläggs särskilt i fråga om idrottstjänsterna, såsom idrottsplatser och idrottshallar. I anslutning till andra kommunala tjänster kartläggs möjligheterna att genomföra och förbättra cykelparkeringen kartläggs så att cykelparkeringen genomförs på gatuområdet eller på andra allmänna områden eller så att det avtalas med fastighetsägarna om andra sätt att genomföra cykelparkeringen. När det gäller hållplatser inom kollektivtrafiken behöver Tasbyvägen i Söderkulla förbättringar.

Tidtabell för genomförandet

Kartläggning år 2026, genomförande från och med år 2027

Ansvariga

Planläggningen, Gatu- och grönområden, Lokalitetsförvaltning

5. Utredningsplan över vägmärken för cykeltrafiken

Beskrivning av åtgärden

En översiktsplan för vägmärken för cykeltrafiken utarbetas i samarbete med Livskraftscentralen i Nyland. Översiktsplanen baserar sig på rutterna i målnätet för cykeltrafiken.

I översiktsplanen fastställs vilka färdmål som ska skyltas, principerna för skyltning samt knutpunkter som ska förse med vägmärken. Vägskyltningen samordnas med cykelturismens rutter och behov. Planeringen baserar sig på trafikledsverkets vägvisningsanvisning för cykeltrafik (16/2020), där man framhäver en konsekvent, sammanhängande och användarvänlig skyltning.

Skyltningen kan genomföras i etapper. Närmare tidsplaner för genomförandet fastställs i samband med utarbetandet av översiktsplanen.

Tidtabell för genomförandet

År 2028

Ansvariga

Planläggningen

6. Tillgängliga promenadrutter i Nickby och Söderkulla

Beskrivning av åtgärden

Tillgängliga rutter i centraltätorterna Nickby och Söderkulla fastställs. Utgångspunkten för fastställandet av tillgängliga rutter är att de ska leda till de viktigaste tjänsterna, busshållplatserna och områdena där det bor många äldre personer. Ett syfte är dessutom att fastställa vilka rutter som ska uppfylla Invalidförbundets kriterier för tillgänglighet på specialnivå. De tillgängliga rutterna styr planeringen i kommunen och tillgängliga lösningar beaktas i alla nya projekt som inleds.

Som en del av specifikationsarbetet bedöms dessutom det aktuella läget på rutterna samt identifieras de brister som ligger till grund för planeringen av de åtgärder som är nödvändiga för att uppnå målnivån.

Tidtabell för genomförandet

Fastställande av rutterna 2026

Ansvariga

Planläggningen

7. Kartläggning av förhållandena i omgivningarna kring skolorna och nödvändiga förbättringsåtgärder

Beskrivning av åtgärden

Förhållandena kartläggs särskilt för varje skola. Åtgärden kan inledas med att man väljer en pilotskola där man testar och utvecklar kartläggningsmetoden.

Målet är att minska angöringstrafiken, lugna ner biltrafiken i skolornas omedelbara närhet och att göra gång och cykling säkrare och mer lockande färdssätt för skolresor.

Följande utreds i kartläggningen:

- Från vilka håll man kommer till skolan till fots och med cykel
- Elevernas och personalens ingångar
- Parkering av cyklar och bilar
- Var går det bra vägar att promenera och cykla till skolan?
- Var orsakar biltrafiken problem?
- Var borde bilar inte alls köra?
- Var lämnas och hämtas de barn som får skjuts? Hur långt från skolan kan man ordna en säker plats att lämna och hämta barn?
- Hur ska skolans försörjning och varuleveranser lösas?

Kartläggningen och planeringen av förbättringsåtgärderna genomförs i samarbete med skolorna, eleverna och till exempel föräldraföreningen. Utifrån kartläggningen fastställs åtgärder för förbättring. Åtgärderna kan handla om att se över hastighetsbegränsningar, bygga fler övergångsställen eller förbättra säkerheten vid dem, förbättra synligheten, förtydliga skyltningen, bygga fysiska farthinder eller göra andra ändringar i trafikarrangemangen.



Tidtabell för genomförandet

Kartläggningar från och med år 2027

Ansvariga

Planläggningen, Gatu- och grönområden, Utbildningssektorn

8. Uppföljning av effekterna av sänkta hastighetsbegränsningar i tätorterna

Beskrivning av åtgärden

Sommaren 2025 sänktes hastighetsbegränsningarna på en del lokala gator i Sibbo till 30 km/h. En plan utarbetas för att följa upp efterlevnaden av hastighetsbegränsningarna. De identifierade gatorna är åtminstone:

- Stora Byvägen
- Nybrovägen
- Klockarbackavägen–Envägen
- Tasbyvägen

För att genomföra åtgärden skaffas en flyttbar hastighetsvisningstavla för övervakning av körhastigheterna på gatunätet. På basen av övervakningsdata ska det fastställas om det behövs ändringar i infrastrukturen på gatuavsnitten för att säkerställa att hastighetsbegränsningen följs. Syftet är att anpassa gatumiljön så att det är naturligt och säkert att följa hastighetsbegränsningar. Lösningar som lugnar ner trafiken kan variera från små förbättringsåtgärder till mer omfattande åtgärder och vid fastställandet av dessa kan man tillämpa principerna för planering av olika områden för cykeltrafik och gångtrafik.

Tidtabell för genomförandet

Uppföljningen inleds år 2026
Fortlöpande uppföljning

Ansvariga

Gatu- och grönområden

9. Översyn av underhållsklassen för gator

Beskrivning av åtgärden

Aktualiteten i underhållsklasserna för de nuvarande gatorna i Sibbo ses över i förhållande till huvud- och områdesrutterna i målnätet för cykeltrafiken. Det säkerställs att målnätet för cykeltrafiken är i den högsta underhållsklassen. Målet är att se till att huvudnätet är attraktivt och användbart för både fotgängare och cyklister året runt.

Vid behov uppdateras klassificeringen och underhållsresurser omfördelas. Behov av uppdatering behandlas i samråd med Livskraftscentralen i Nyland.

Tidtabell för genomförandet

Åren 2027–2028

Ansvariga

Gatu- och grönområden

10. Regelbunden uppföljning av gång- och cykeltrafikens omfattning

Beskrivning av åtgärden

Kommunen börjar följa upp utvecklingen av gång- och cykeltrafikens omfattning.

För uppföljningen rekommenderas automatiska räknare på huvudruterna för cykeltrafiken i tätorterna Nickby och Söderkulla.

Förslag till var de automatiska räknepunkterna ska placeras: en lämplig plats längs huvudrutan för cykeltrafiken på Nickbyvägen respektive Nya Borgåvägen (tätorten Söderkulla).

Dessutom rekommenderas manuella räkningar en gång om året i centraltätorterna Nickby och Söderkulla på andra huvud- och områdesrutter inom cykeltrafiken samt på de centrala gångvägarna. Det är bra att utföra de manuella räkningarna i augusti–september efter skolstarten. Stora Byvägen och Amiralsvägen är lämpliga gator för den manuella räkningen.

Den automatiska räkningen gör det möjligt att beakta variationer som beror på veckodagen, året och vädret i resultaten från de manuella räkningarna.

Tidtabell för genomförandet

Manuella räkningar från år 2026

Automatiska räknare införskaffas åren 2026–2027

Fortlöpande verksamhet

Ansvariga

Planläggningen, Gatu- och grönområden



11. Varje år ordnas två kampanjer som uppmuntrar till aktiv vardagsmotion

Beskrivning av åtgärden

Det framgångsrika arbetet för att uppmuntra invånarna till aktiv vardagsmotion fortsätter. Systematisk upprepning av kampanjerna år efter år stärker synligheten. Kampanjerna genomförs två gånger om året: under den nationella cykelveckan på våren och den europeiska mobilitetsveckan på hösten.

Utöver kommunikation omfattar kampanjen minst ett evenemang. Evenemangen kan vara sådana som återkommer årligen, t.ex. det traditionella reflexjippet i skolorna och vid infodiskarna, reflexstigen som ordnas på hösten samt cykeltrickbanor som genomförs varje år för intresserade skolor och förskolor.

Erfarenheter från kampanjerna och evenemangen samlas in för att utveckla verksamheten under det kommande året. Det är också viktigt att informera kommuninvånarna om erfarenheterna av evenemangen.

Kampanjerna planeras och samordnas av arbetsgruppen för hållbar och säker trafik i kommunen. Arbetsgruppen beslutar vilka slags kampanjer som ska genomföras och för vilka målgrupper, fördelar ansvaret på olika tjänster samt samordnar genomförandet och informationen om dem. Vid planeringen och genomförandet av kampanjerna samarbetar man med lokala företagare i den mån det är möjligt.

Tidtabell för genomförandet

Fortlöpande verksamhet

Ansvarig

Planläggningen, Utveckling och stöd
Arbetsgruppen för hållbar och säker trafik

Hela familjens motionsevenemang

Kl 12–14

Adress: Lärdomsvägens 6b, 01150 Söderkulla

PÅ PROGRAMMET:

- Gårdsspel
- Asahi, pilates, dans
- Utegymp – introduktion av utegymmet
- Sitt petanque
- Motionsborg (i Lärdomsvägens sal)
- Cykel skicklighetsbana
- Pinsverkstad
- Kaffeservering och korvgrillning.
- Vi lottar ut priset bland deltagarna!



Programmet
Avgiftsfritt.
Varmt
välkomna!

Lokala
föreningar
och företag
kan sälja
sidoprodukter



12. Information och firande av nya förverkligade gång- och cykelförbindelser

Beskrivning av åtgärden

Nya betydande gång- och cykelvägar firas med invigning. Invigningar ger möjlighet att informera om de nya rutterna och uppmuntra till att använda dem. Evenemangen kan omfatta t.ex. invigningspromenader eller cykelturer, presentation av lokala aktörer, trafiksäkerhetsteman och kampanjer i sociala medier. Målet är att öka den positiva publiciteten och stärka kommuninvånarnas engagemang i hållbar mobilitet.

Lika viktigt är det att informera om mindre förbättringsåtgärder. I kommunens kanaler i de sociala medierna kan informationen ske i förenklad form med hjälp av material som produceras av experter på den tekniska sidan.

Tidtabell för genomförandet

Fortlöpande verksamhet

Ansvariga

Utveckling och stöd, Planläggningen

13. Samarbete med skolorna utvecklas för att öka självständig mobilitet bland barn och ungdomar

Beskrivning av åtgärden

1. Ett kompakt informationspaket om aktiva skolresor utarbetas för att användas i skolorna. I materialet samlas information om effekterna av bilskjuts till skolan och om fördelarna med att barnen företar skolresorna på egen hand. Materialet kan användas till exempel på föräldravärdar och i kommunikationen mellan skola och hem.
2. Sibbo går med i programmet Smart till skolan. Programmet hjälper kommunerna att främja skolresor till fots och med cykel.
3. Information om metoder för aktiv mobilitet bland skolbarn i olika åldrar finns i flera olika källor. För kommunens ändamål sammanställs ett koncist och användbart informationspaket med olika metoder för att integrera gång och cykling samt trafikregler i undervisningen. Materialet kan användas som en del av undervisningen i idrott, hållbar utveckling och trafikfostran.
4. Varje år arrangeras cykeljippon på daghem och skolor till exempel under olika temadagar eller veckor.

Tidtabell för genomförandet

1.–3. från och med 2026, 4. fortlöpande verksamhet

Ansvariga

Planläggningen, Utveckling och stöd, Utbildningssektorn, Vardag och fritid

14. Skapande av temarutter för cykelturism

Beskrivning av åtgärden

Några tematiska, olika långa cykelstråk tas fram. Att rutterna ska lämpa sig för olika användargrupper tas i beaktande. Tidigare utarbetat material i kommunen utnyttjas.

Över varje rutt utarbetas en beskrivning som innehåller de viktigaste uppgifterna, som svårighetsgrad, information om infrastrukturen, lämpligheten för olika användargrupper, temarelaterade sevärdheter och besöksobjekt längs vägen samt ankomstanvisningar. Rutterna kan kopplas till befintliga regionala och riksomfattande rutter, till exempel South By Cycle, EuroVelo 10 Östersjörutten och Helsinki North By Cycle.

Ruttbeskrivningar och all information som hänför sig till cykelturismen i Sibbo samlas på en sida på kommunens webbplats och på webbplatsen Visit Sibbo.

En karta med GPX-spår tas fram över rutterna och rutterna publiceras i kommunens karttjänst. Rutterna och beskrivningarna kan exporteras till databasen Lipas och vidare till webbplatsen Bikeland. Sibbo samarbetar med grannkommunerna för att säkerställa kontinuiteten i rutterna.

Riktlinjer för framtagande av rutter (på finska):

<https://www.jyu.fi/fi/file/lipas-utp-pyorailyohjeistus>

Tidtabell för genomförandet

2026–2027

Ansvariga

Sysselsättnings- och näringstjänster, Välfärdstjänster

15. Sibbo stärker sin image som cykelturismkommun

Beskrivning av åtgärden

Cykelturismens roll och synlighet stärks som en del av marknadsföringen till turister. Information om möjligheterna till cykelturism tas med i kommunens nästa turistbroschyr. Dessutom informerar man om rutter, färdmål och evenemang i kommunens sociala medier, särskilt under sommarsäsongen.

De lokala företagens förståelse för cykelturism och turisternas behov ökas. Lokala företag uppmuntras att ansöka om märket *Tervetuloa pyöräilijä - Welcome Cyclist*.

Tidtabell för genomförandet

Från och med 2026, fortlöpande verksamhet

Ansvariga

Sysselsättnings- och näringstjänster

16. Ökande avresurser för att främja och planera gång- och cykeltrafiken

Beskrivning av åtgärden

Resurserna för att främja gång och cykling ökas och budgetutvecklingen följs upp.

FN:s rekommendation är 20 procent av budgeten för transportinvesteringar och rekommendationen från ECF* är 15–25 €/invånare/år. I Sibbo skulle ECF:s rekommendation innebära minst 340 000 €/år.

För ökad know-how och uppdatering i aktuella frågor om hållbar mobilitet deltar kommunens företrädare i seminarier i ämnet, där man utbyter erfarenheter och nätverkar med andra experter. Sådana seminarier är till exempel VeloFinland och Kommunförbundets trafik- och markanvändningsdagar.

Tidtabell för genomförandet

Från och med år 2026

Ansvariga

Kommunens ledningsgrupp

EFC = European Cyclists' Federation

17. I budgeten reserveras varje år 30 000 euro för små, kostnadseffektiva projekt som förbättrar förhållandena för gång och cykling

Beskrivning av åtgärden

Kommunen reserverar årligen 30 000 euro av sin investeringsbudget för små, kostnadseffektiva åtgärder som förbättrar förutsättningarna för gång och cykling. Sådana projekt kan t.ex. vara ändringar som förbättrar tillgängligheten eller trafiksäkerheten, nya lösningar för cykelparkering eller små förbättringar på rutter och leder, t.ex. genom vägmarkeringar. Med anslaget kan man reagera snabbt, kostnadseffektivt och synligt på lokala behov.

Beloppet kommer särskilt att användas i de olika delområdena av åtgärd 2. Dessutom kan det användas för att genomföra de korrigerande åtgärder som identifierats genom granskningen av åtgärderna 7 och 8.

Tidtabell för genomförandet

Från och med år 2026

Ansvariga

Gatu- och grönområden, Lokalitetsförvaltning

18. Utnyttjande av understöd för utveckling av gång- och cykeltrafiken

Beskrivning av åtgärden

Kommunen ansöker aktivt som statsunderstöd för utveckling av gång- och cykeltrafiken i Sibbo. Potentiella understöd är bl.a. statsunderstödet för mobilitetsstyrning och projektunderstödet för främjande av säkerhet i vägtrafiken samt statsunderstödet inom investeringsprogrammet för gång och cykling. Samtliga söks hos Transport- och kommunikationsverket Traficom.

Statsunderstödet för investeringsprogrammet för gång och cykling förutsätter iakttagande av minimibredderna enligt Trafikledsverkets anvisning för planering av cykeltrafiken (18/2020) samt statistik om antalet fotgängare och cyklister i det område som är föremål för ansökan.

Tidtabell för genomförandet

Fortlöpande arbete

Ansvariga

De tjänster som ansvarar för åtgärderna

8 Indikatorer och uppföljning av programmet

8.1 Uppföljning av programåtgärdernas genomförande och verkningsfullhet

Uppföljningen av genomförandet av åtgärderna inom programmet för främjande av gång och cykling och av åtgärdernas verkningsfullhet är en central del av främjandet. Information som baserar på uppföljning ökar förståelsen för fördelarna med gång och cykling, bidrar till att motivera behovet av följande åtgärder och gör det lättare att få stöd och finansiering för planeringen och genomförandet av åtgärderna i beslutsfattandet.

Med uppföljning av genomförandet av åtgärderna avses uppföljning av kommunens egen verksamhet, medan uppföljningen av verkningsfullheten avser effekterna av vidtagna åtgärder till exempel för antalet fotgängare eller cyklister och för hur nöjda invånarna är.

En av åtgärderna i programmet är att inleda regelbunden uppföljning av antalet fotgängare och cyklister i Nickby och Söderkulla för att bedöma effekterna av de vidtagna åtgärderna på gång- och cykeltrafikens omfattning. Information om gång- och cykeltrafikens omfattning är också en förutsättning för bland annat ansökan om statligt investeringsstöd.

Genomförandet av åtgärderna övervakas med hjälp av så kallade trafikljusindikatorer:

Ej påbörjad, påbörjad, pågår, klar. Indikatorer har fastställts för uppföljningen av verkningsfullheten. En del indikatorer är data från

trafikundersökningar som utförs av andra aktörer och en del är data som samlas in i samband med genomförandet av åtgärderna.

Vid utvärderingen åtgärdernas verkningsfullhet i Sibbo rekommenderas att åtminstone följande ska iakttas:

- Antal fotgängare och cyklister (årliga trafikräkningar och automatiska mätare)
- Belopp i euro som årligen investeras för att främja gång och cykeltrafik (€/invånare)
- Fördelning av färdsattnen, gång- och cykeltrafikens andelar (resvaneundersökningen eller HRT:s mobilitetsundersökning)
- Längden på gång- och cykelvägar som genomförts/istandsatts varje år (km)
- Årliga kampanjer och jippon samt deras synlighet (antal besökare, antal läsare av utskick)

Mallar i tabellform utarbetades för uppföljningen av såväl åtgärdernas genomförande som åtgärdernas verkningsfullhet (bilaga 2). En viktig del av uppföljningen av gång- och cykeltrafiken är att informera både beslutsfattare och kommuninvånare om resultaten.

I Sibbo ansvarar arbetsgruppen för hållbar och säker trafik för uppföljningen av genomförandet av åtgärderna inom programmet för främjande av gång och cykling och av åtgärdernas verkningsfullhet. Det rekommenderas att läget beträffande genomförandet av åtgärderna ska gås igenom i gruppen en gång per år och resultaten rapporteras till markanvändningssektionen och kommunstyrelsen. Dessutom behandlas programmets framsteg varje år tillsammans med Livskraftscentralen i Nyland.

Programmet för främjande av gång och cykling i Sibbo förs till kommunfullmäktige för beslutsfattande. Det rekommenderas att programmet ska uppdateras med cirka fem års mellanrum.

Källor

Polisen / Ramboll 2025, Olyckor på kartan

HRT 2024, Mobilitetsundersökning 2023

Traficom 2024, Cykeltrafik potential, faktakort

NTM-centralen i Nyland 2024, resultatkort för hastighetsskärmar 2024

HRT 2023, Program för främjande av gång i Helsingforsregionen

Traficoms undersökningar och utredningar 2023, Persontrafikundersökning 2021

Trafikledsverkets anvisningar 2022, Planering av gångtrafik

Trafikledsverkets anvisningar 2020, Planering av cykeltrafik

BILAGA 1:

GENOMFÖRANDE AV DE RUTTER I MÅLNÄTET FÖR CYKELTRAFIKEN SOM SAKNAS ELLER SKA FÖRBÄTTRAS

De rutter inom målnätet för cykeltrafik som ska anläggas eller förbättras prioriterades tidsmässigt i tre olika klasser beroende på deras trafikstatus och hur allvarlig bristen var.

Målet är att genomföra åtgärderna i prioritetssklass I under de kommande fem åren. Det är viktigt att främja planeringen av åtgärderna i prioritetssklass II under de kommande fem åren. För att alla åtgärder i prioritetssklass I och II ska kunna genomföras krävs en ännu mer detaljerad klassfördelning och tidsplanering. Åtgärderna i prioritetssklass III är långsiktiga åtgärder vars planeringsberedskap behöver främjas.

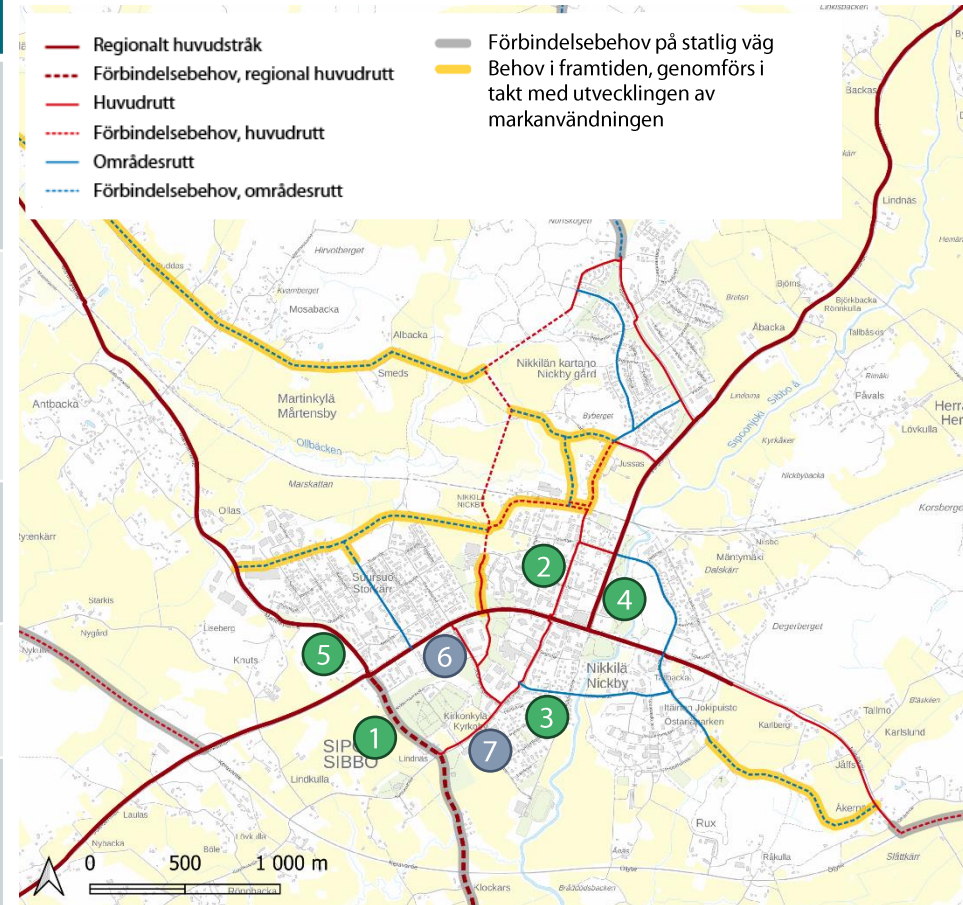
Åtgärderna presenteras områdesvis i tabellerna och kartorna på följande sidor (figurerna 1 till 4). På kartorna visas med accentuerad färg de förbindelser vilkas utveckling och genomförande är kopplade till utvecklingen av markanvändningen samt avsaknaden av förbindelser i det statliga nätet som kräver samarbete med Livskraftscentralen.

Kostnadskalkyler har gjorts upp för genomförandet av förbindelserna. För statens vägnät baserar sig uppskattningen på projekt som genomförts i regionen och utifrån vilka en kostnad per meter har beräknats för byggande av en fyra meter bred kombinerad gång- och cykelväg. Priset per enhet för dessa förbindelser är 800 euro/meter. I kostnadsberäkningarna för förbindelserna inom tätorterna har samma pris per enhet använts för helt nya förbindelser och i åtgärderna för att förbättra förbindelserna har priset per enhet varit 500 €euro/meter.

Kostnadskalkylerna inkluderar inte planeringskostnader. Dessutom varierar kostnaderna för byggandet på de olika ställena beroende på grundförhållanden och befintlig infrastruktur. Om genomförandet kräver flyttning av underjordisk kommunal teknik kan kostnaderna öka betydligt. Om en lösning däremot kan genomföras enklare, till exempel som byväg, blir kostnaderna lägre än lösningar som kräver saneringsarbete.

ÅTGÄRDER I TÄTORTSOMRÅDET NICKBY:

	Närmare beskrivning av infraåtgärden	Klass	Ansvar för genomförandet	Längd & kostnad
1	Genomförande av förbindelse längs Brobölevägen mellan Nickbyvägen och Stora Byvägen	I	Kommunen Livkraftscentralen	570 m 456 000 €
2	Utarbetande av en utredningsplan för Stora Byvägen (Nickbyvägen-banan) Inkluderar granskning och val av alternativ för cykeltrafiklösningar samt planering av korsningsarrangemang.	I	Kommunen	560 m 280 000 €
3	Förbättring av förbindelsen längs Nybrovägen mellan Sibbo å och Stora Byvägen.	I	Kommunen	290 m 145 000 €
4	Förbättring av förbindelsen längs Borgnäs vägen mellan Nickbyvägen och banan.	I	Kommunen	590 m 295 000 €
5	Förbättring av förbindelsen längs Mårtensbyvägen mellan Vargrondellen och Järvgränd enligt den befintliga planen.	I	Kommunen	610 m 305 000 €
6	Förbättring av Storkärrsgränd.	II	Kommunen	200 m 100 000 €
7	Förbättring av södra delen av Stora Byvägen.	III	Kommunen	560 m 280 000 €



Kostnads kalkylerna preciseras allteftersom planeringen framskrider.

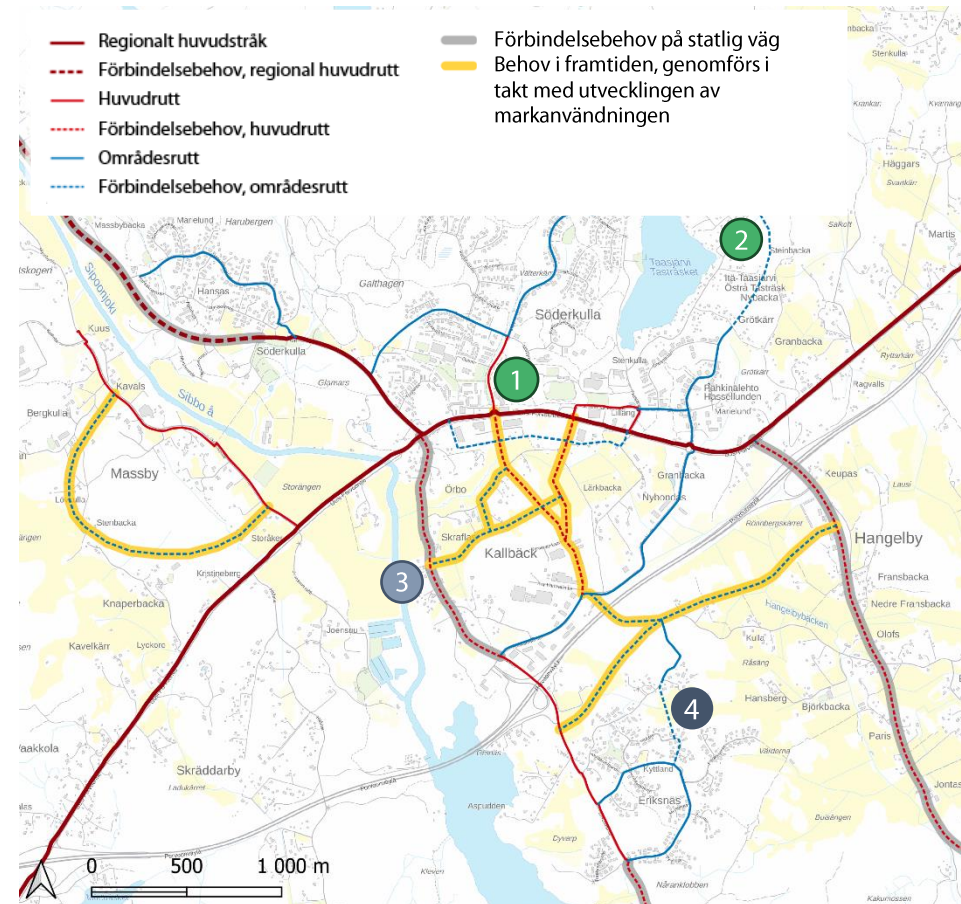
ÅTGÄRDER I TÄTORTSOMRÅDET SÖDERKULLA:

	Närmare beskrivning av infraåtgärden	Klass	Ansvar för genomförandet	Längd & kostnad
1	Förbättring av förbindelsen längs Amiralsvägen mellan Nya Borgåvägen och Tallbackavägen.	I	Kommunen	420 m 210 000 €
2	Genomförande av det avsnitt av förbindelsen som saknas längs Granitvägen.	I	Kommunen	880 m 704 000 €*
3	Genomförande av det avsnitt av förbindelsen längs Eriksnäs vägen som saknas mellan Sandbackavägen och Nya Borgåvägen.	II	Kommunen (Livkrafts-centralen)	1,3 km 195 000 € **
4	Genomförande av det avsnitt av förbindelsen som saknas mellan Förverkligande av den saknade andelen mellan Fågelsvägen och Stor-Rösvägen.	III	Kommunen	320 m 256 000 €

*Kostnaderna är en del av kostnaderna för ny vägförbindelse och kompletteringsbyggnad.

**För närvarande planeras en byväg där priset per enhet uppskattas till 150 000 €/km inklusive ny beläggning, körfältsmarkeringar och skyltar.

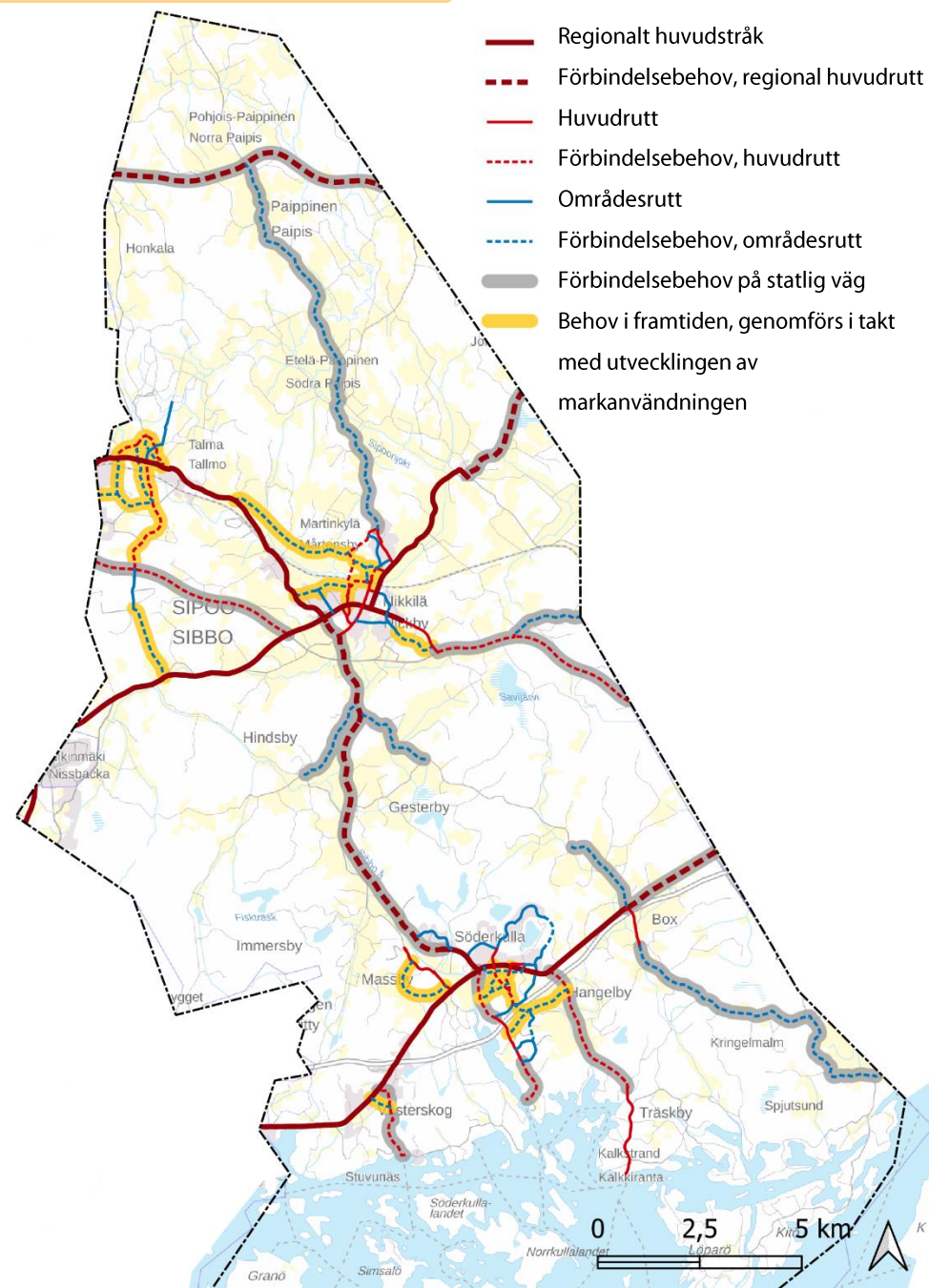
Kostnadskalkylerna preciseras allteftersom planeringen framskrider.



ÅTGÄRDER UTANFÖR TÄTORTERNA (1/2):

	Närmare beskrivning av infraåtgärden	Klass	Ansvar för genomförandet	Längd & kostnad
1	Avsnittet Nickby–Söderkulla En kombinerad gång- och cykelväg genomförs.	I	Livkrafts-centralen Kommunen	9,0 km 7 200 000 €
2	Avsnittet Box–Kullo En kombinerad gång- och cykelväg genomförs.	I	Livkrafts-centralen Kommunen	2,6 km 2 080 000 €
3	Avsnittet Kalkstrandsvägen–Salpar En kombinerad gång- och cykelväg genomförs.	II	Livkrafts-centralen Kommunen	3,6 km 2 880 000 €
4	Förbindelsen som saknas längs Gumbovägen. En kombinerad gång- och cykelväg genomförs.	II	Livkrafts-centralen Kommunen	2,0 km 1 600 000 €
5	Förbättringar av förbindelserna i Tallmoområdet genomförs i samband med övrig utveckling av markanvändningen.	I–III	Kommunen	Totalt n. 8,4 km nya förbindelser

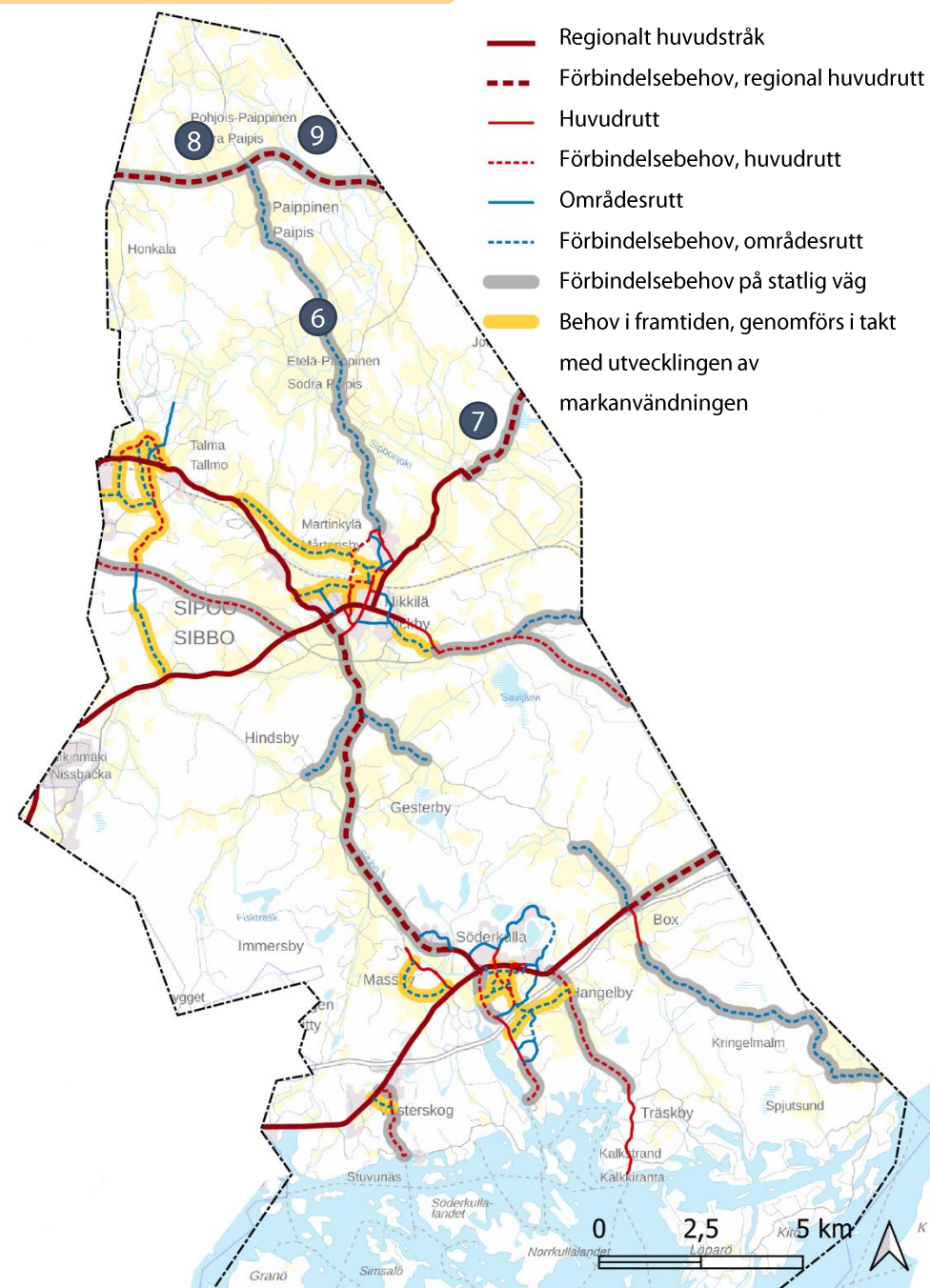
Kostnadskalkylerna preciseras allteftersom planeringen framskrider.



ÅTGÄRDER UTANFÖR TÄTORTERNA (2/2):

	Närmare beskrivning av infraåtgärden	Klass	Ansvar för genomförandet	Längd & kostnad
6	Främjande av planeringen av Paipisvägen.	III	Kommunen Livskraftscentralen	10,4 km 8 320 000 €
7	Främjande av planeringen Borgnäsvägens östra del.	III	Kommunen Livskraftscentralen	3,0 km 2 400 000 €
8	Främjande av planeringen av Rajakulmavägens västra del.	III	Kommunen Livskraftscentralen	3,3 km 2 640 000 €
9	Främjande av planeringen av Rajakulmavägens östra del.	III	Kommunen Livskraftscentralen	3,9 km 3 120 000 €
	Övriga förbindelser som saknas i det statliga vägnätet (), kommer att prioriteras och tidplaneras i samband med uppdateringen av detta program.	III	Livskraftscentralen Kommunen	

Kostnadskalkylerna preciseras allteftersom planeringen framskrider.



TABELLBOTTEN FÖR UPPFÖLJNING AV PROGRAMÅTGÄRDERNAS VERKNINGSFULLHET

Indikatorer i uppföljningen	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Antal fotgängare och cyklister (årliga manuella trafikräkningar, automatiska mätare)						
Belopp i euro som årligen investeras för att främja gång och cykeltrafik (€/invånare)						
HRT:s mobilitetsundersökning eller Traficoms resvaneundersökning, andelarna gång- och cykeltrafik	Cykling: 3 % Gång: 22% (HRT:s undersökning 2023)					
Längden på gång- och cykelvägar som genomförts/istandsatts varje år (km)						
Årliga kampanjer och jippon samt deras synlighet (antal besökare, antal läsare av utskick)						
Andra befintliga indikatorer som skulle kunna användas?						

BILAGA 2. Uppföljning

TABELLBOTTEN FÖR UPPFÖLJNING AV PROGRAMÅTGÄRDERNAS GENOMFÖRANDE

	Åtgärdens namn		Ansvarig	Ej påbörjad	Påbörjad	Pågår	Klar	Anmärkningar
Infrastruktur och förhållanden	1	Genomförande av förbindelser för gång- och cykeltrafik som saknas eller som ska förbättras inom målnätet för cykeltrafiken						
	2	Små förbättringar i målnätet för cykeltrafiken						
	3	Utveckling av kärnområdena i centrumen till trivsamma och attraktiva mötesplatser						
	4	Förbättring av cykelparkering på allmänna områden, i anslutning till busshållplatser samt på gårdsplaner på kommunägda fastigheter						
	5	Utredningsplan över vägmärken för cykeltrafiken						
	6	6. Tillgängliga promenadrutter i Nickby och Söderkulla						
	7	Kartläggning av förhållandena i omgivningarna kring skolorna och nödvändiga förbättringsåtgärder						
	8	Uppföljning av effekterna av sänkta hastighetsbegränsningar						
	9	Översyn av underhållsklassen för gator						
	10	Regelbunden uppföljning av gång- och cykeltrafikens omfattning						
Kommunikation och styrning av mobiliteten	11	Varje år ordnas två kampanjer som uppmuntrar till aktiv vardagsmotion						
	12	Nya gång- och cykelförbindelser kommuniceras och firas						
	13	Samarbete med skolorna utvecklas för att främja självständig mobilitet bland barn och ungdomar						
Cykelturism	14	Uppkomsten av temarutter för cykelturism						
	15	Sibbo stärker sin image som cykelturismkommun						
Resurser	16	Ökade resurser för att främja och planera gång- och cykeltrafiken						
	17	I budgeten reserveras varje år 30 000 euro för små, kostnadseffektiva projekt som förbättrar förhållandena för gång och cykling						
	18	Understöd för utveckling av gång- och cykeltrafiken						



Uppdatering av programmet för främjande av gång och cykling i Sibbo kommun

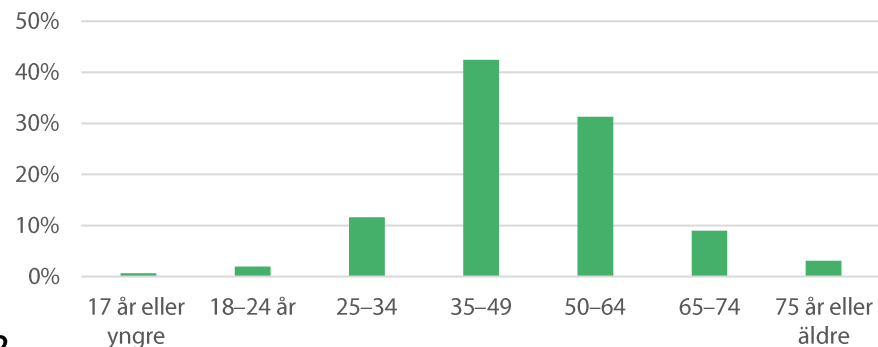
Resultat av invånarenkäten

03/2025

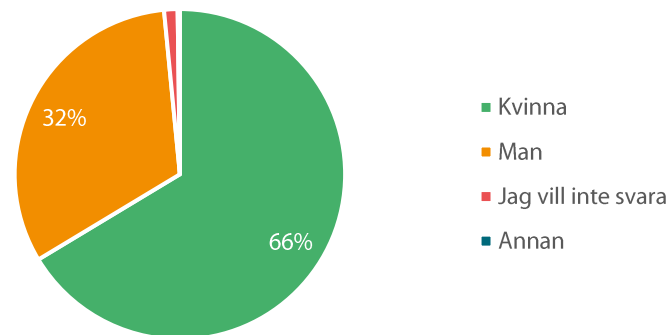
Enkätens grundläggande uppgifter och svararnas bakgrund

- Invånarenkäten ordnades som en kartbaserad webbenkät. Enkäten var öppen 20.2–13.3.2025.
- Sammanlagt 460 personer öppnade enkäten. En del av svararna avslutade enkäten i dess olika skeden. 293 svarare lämnade in sina svar.
- Invånare i olika delar av Sibbo svarade på enkäten. Av svararna bor 21 % i Nickby, 19 % i Söderkulla, 11 % Södra Paipis, 9 % Norra Paipis och cirka 40 % i övriga delar av Sibbo.
- 71 % av svararna arbetar på heltid och 14 % är pensionärer.

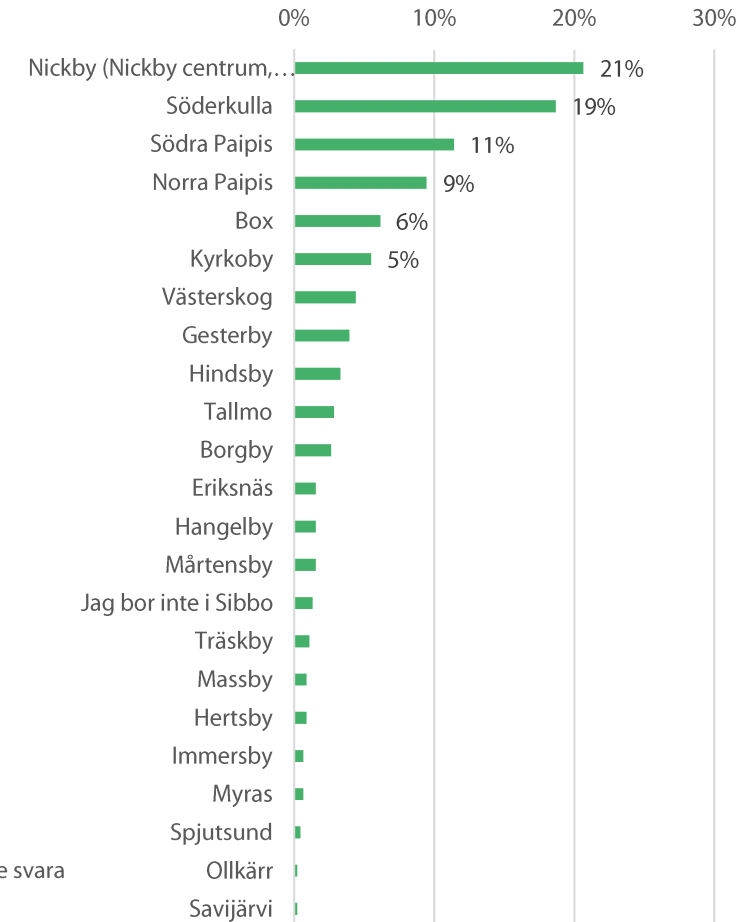
Åldersfördelning
n=457



Ditt kön
n=455



Boendeort
n=455



Svararnas motionsvanor

På våren och hösten väljer

- 59 % att gå
- 38 % att cykla
- 13 % att åka buss
- 87 % att använda personbil

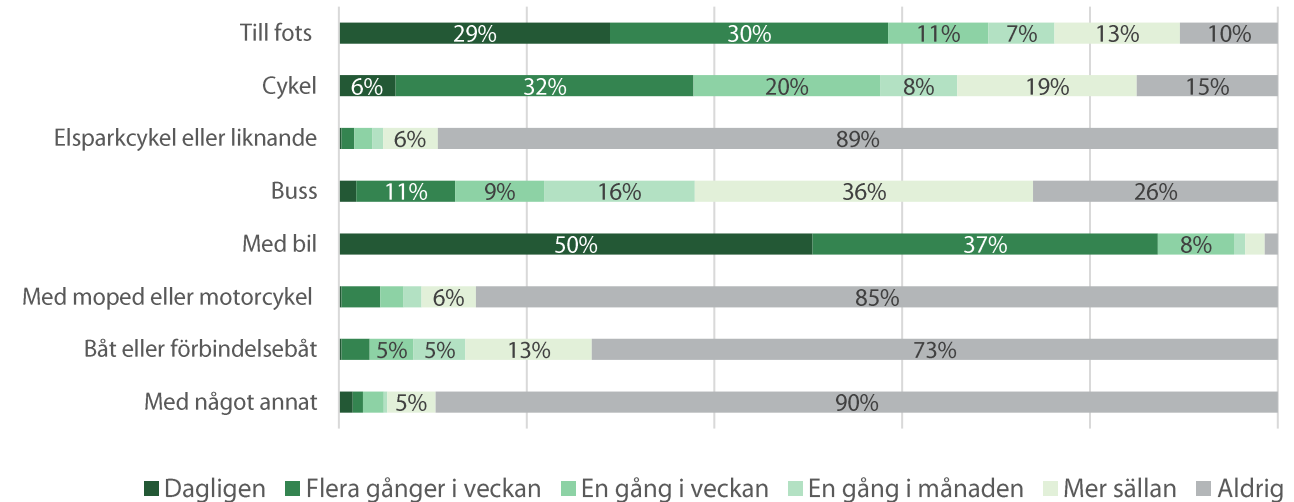
dagligen eller flera gånger per vecka.

På vintern väljer

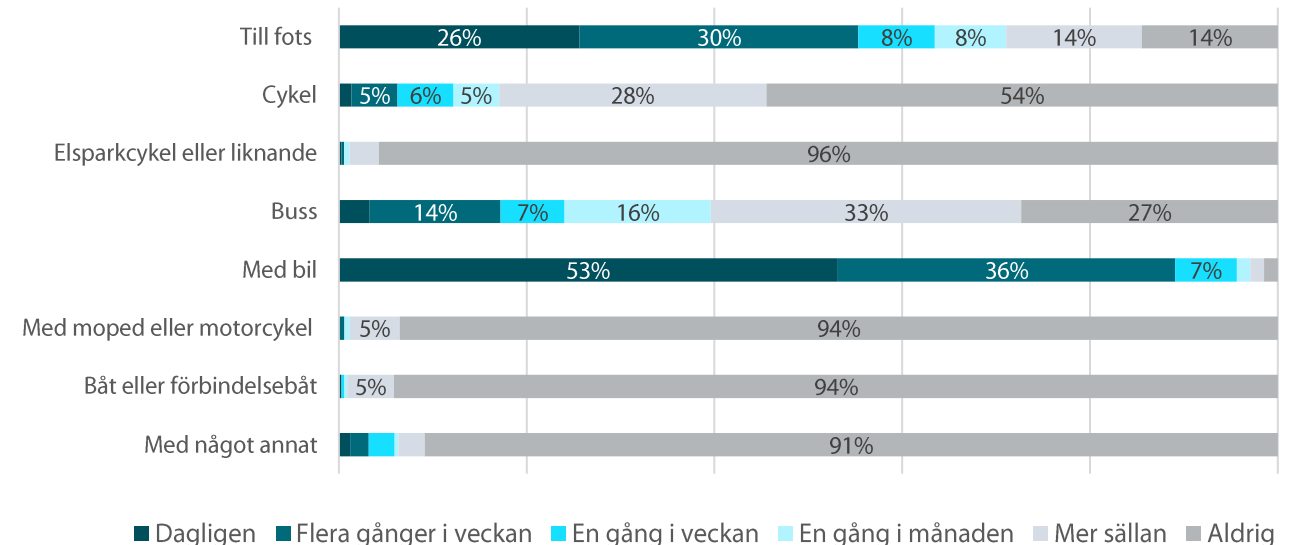
- 56 % att gå
- 11 % att cykla
- 17 % att åka buss
- 89 % att använda personbil

dagligen eller flera gånger per vecka.

Hur ofta reser du med följande transportmedel mellan **april och oktober**?



Hur ofta reser du med följande transportmedel mellan **november och mars**?



Gång och cykling i Sibbo

FAKTORER SOM UPPMUNTRAR TILL GÅNG OCH CYKLING



TOP 5 – Gång

1. Hälsovinster (72 %)
2. Friluftsliv och rekreation (56 %)
3. Gott humör och avslappning (52 %)
4. Kort väg (16 %)
5. Lätt (14 %)



TOP 5 – Cykling

1. Hälsovinster (65 %)
2. Friluftsliv och rekreation (57 %)
3. Lätt (26 %)
4. Inte beroende av tidtabeller (19 %)
5. Miljöskäl (18 %)

STÖRSTA HINDREN FÖR GÅNG OCH CYKLING



TOP 5 – Gång

1. Långa avstånd (49 %)
2. Brist på gångförbindelser eller för smal vägren (43 %)
3. Transport av saker (34 %)
4. Otrygghet i trafiken (28 %)
5. Bristfälligt vinterunderhåll (17 %)



TOP 5 – Cykling

1. Brist på cykelvägar (52 %)
2. Otrygghet i trafiken (32 %)
3. Långa avstånd (31 %)
4. Transport av saker (24 %)
5. Dåligt väder (18 %)

Nöjdhet med omständigheterna för gång



Svararna är mest nöjda med

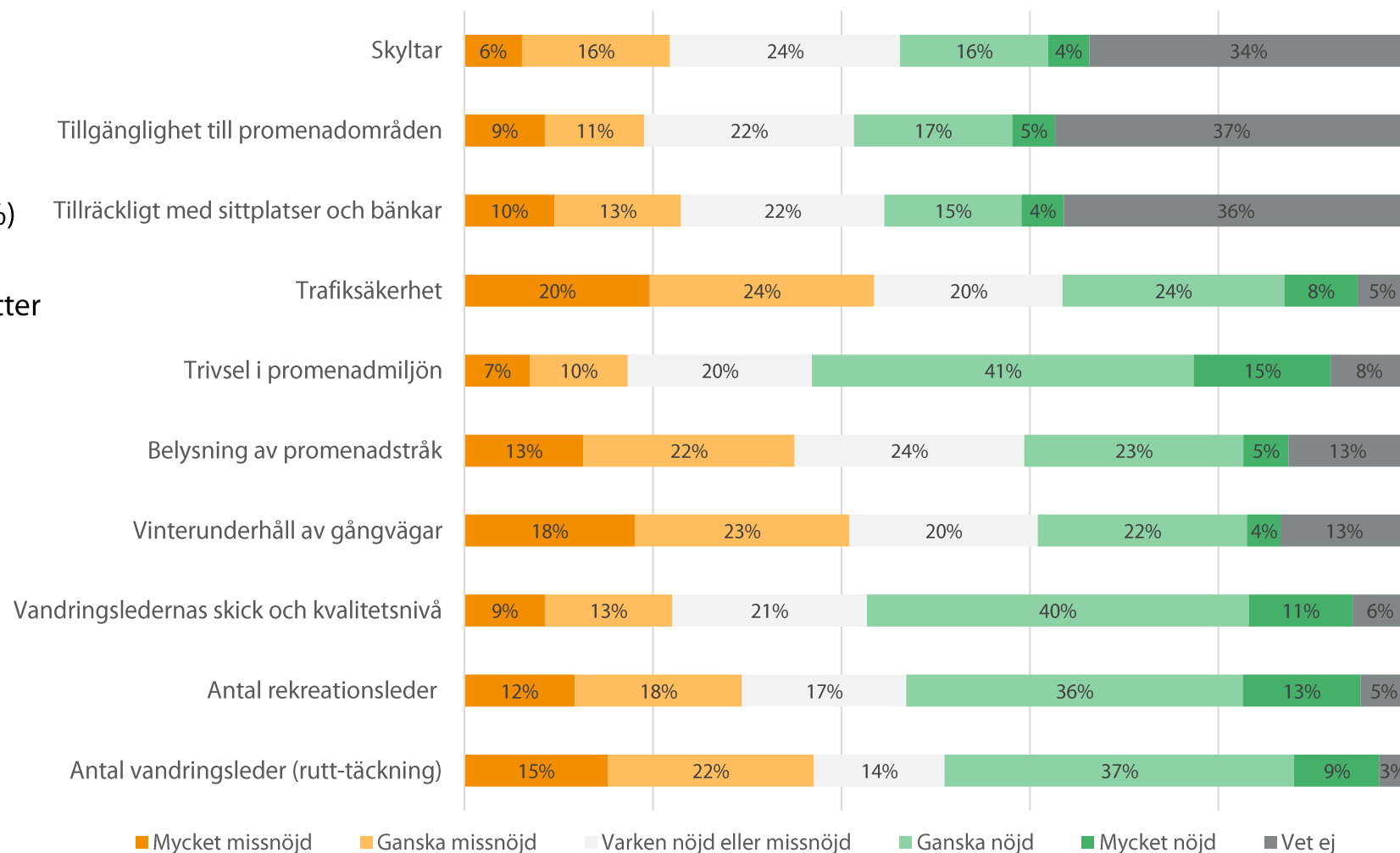
- Promenadmiljöns trivsel (56 %)
- Promenadrutternas skick och kvalitet (51 %) samt
- Antalet promenadrutter och rekreationsrutter (49 % och 46 %)



Svararna är minst nöjda med

- Trafiksäkerheten (44 %)
- Bristfälligt vinterunderhåll av gångvägar (41 %)

Hur nöjd är du med följande promenadområden i Sibbo?



Nöjdhet med omständigheterna för cykling



Svararna är mest nöjda med

- Cykelmiljöns trivsel (40 %)
- Cykelvägarnas skick och kvalitet (38 %)

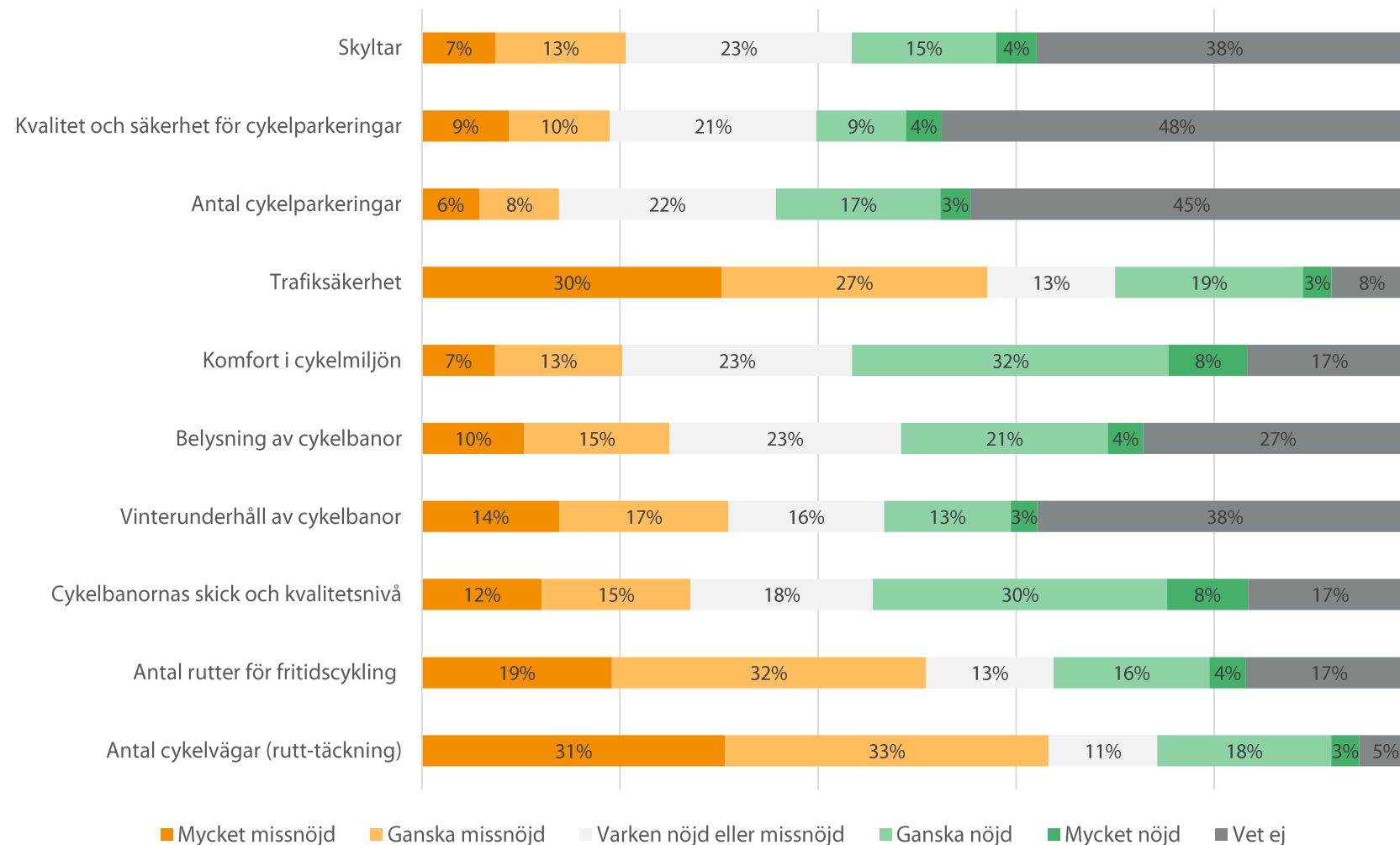


Svararna är minst nöjda med

- Cykelvägarnas antal (64 %)
- Trafiksäkerheten (57 %)
- Antalet rutter som lämpar sig för rekreationscykling (41 %)

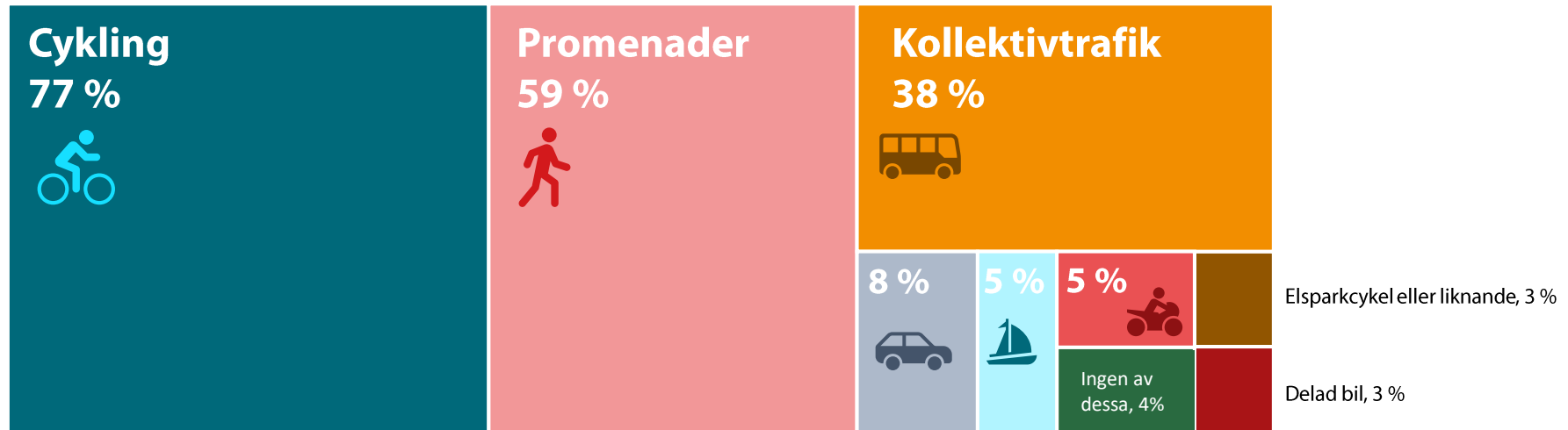
I allmänhet är svararna mindre nöjda med omständigheterna för cykling än gång.

Hur nöjd är du med följande **cykelområden** i Sibbo?

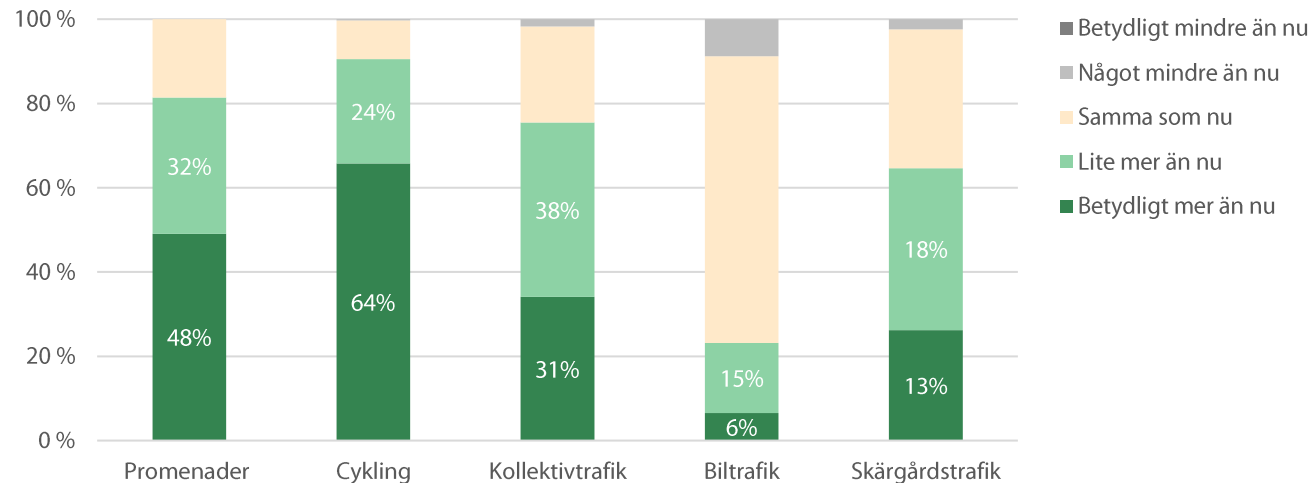


Framtida satsningar

Vilket färdssätt skulle du vara intresserad av att lägga till i din vardag i framtiden?



Hur mycket lönar det sig att satsa på olika trafikformer i Sibbo?



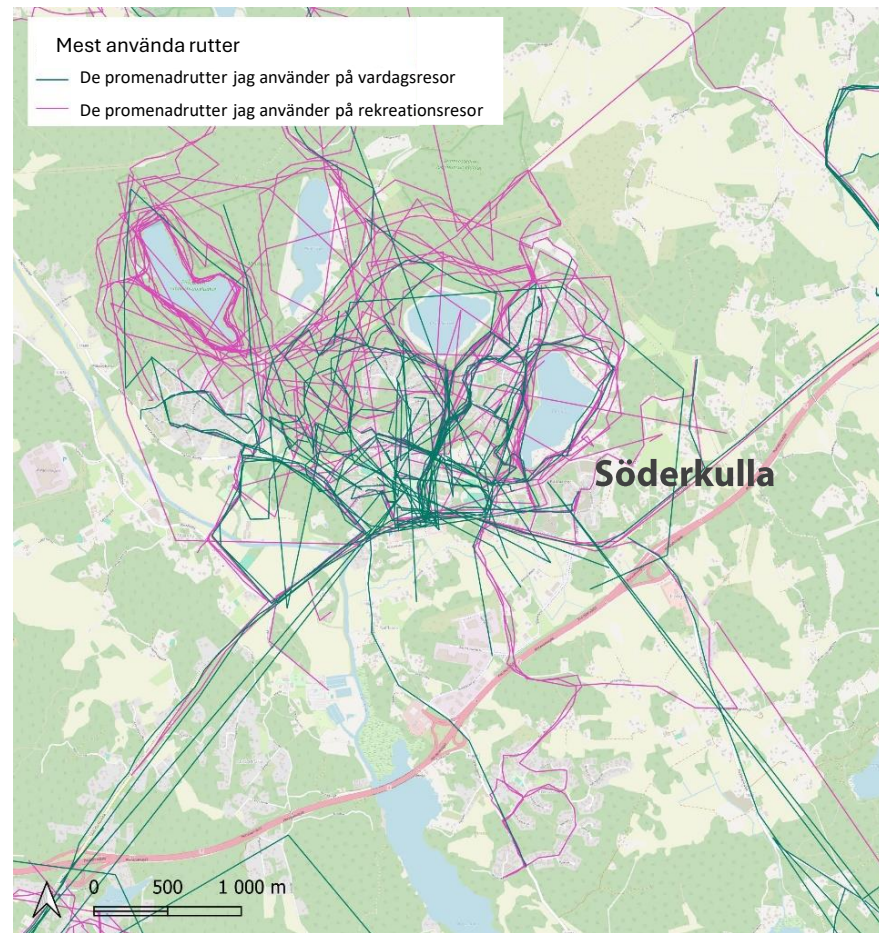
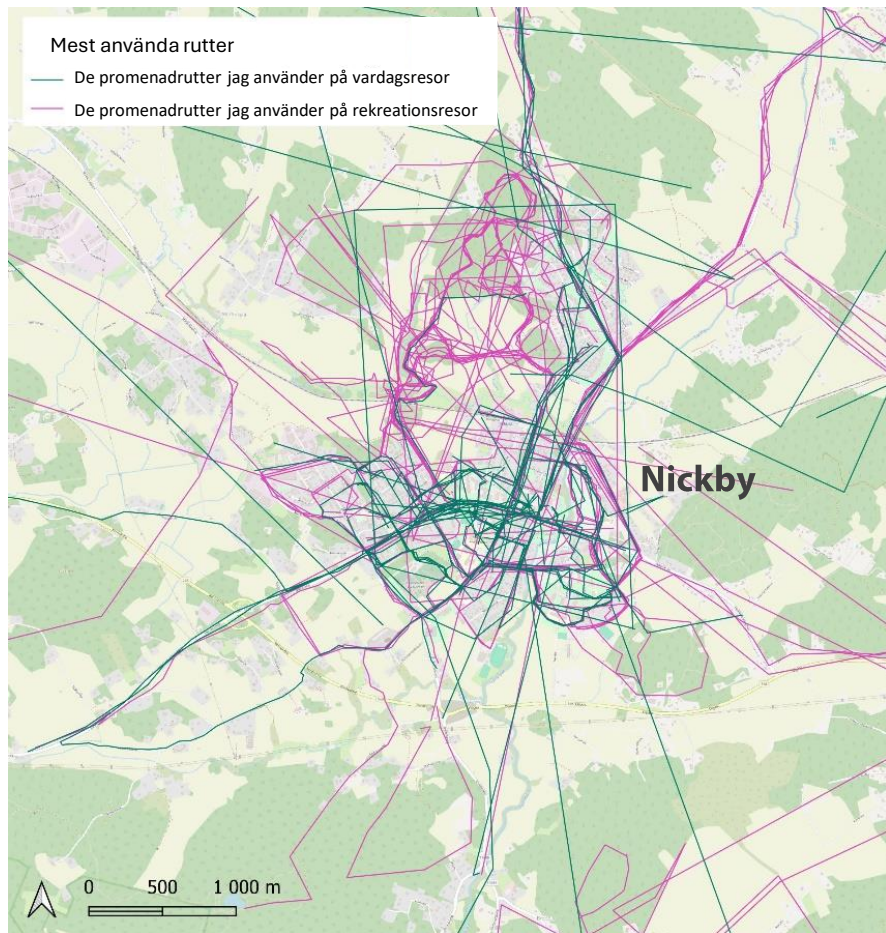
Svaren som märktes ut på kartan

Mest använda promenadrutter



Det finns en tydlig skillnad mellan svararnas rutter i vardagen och för rekreation. Rekreationsrutterna går genom grönområdena och vardagens rutter längs tätortens gator.

- Vardagens promenadrutter 183 st.
- Rekreationsrutter 219 st.



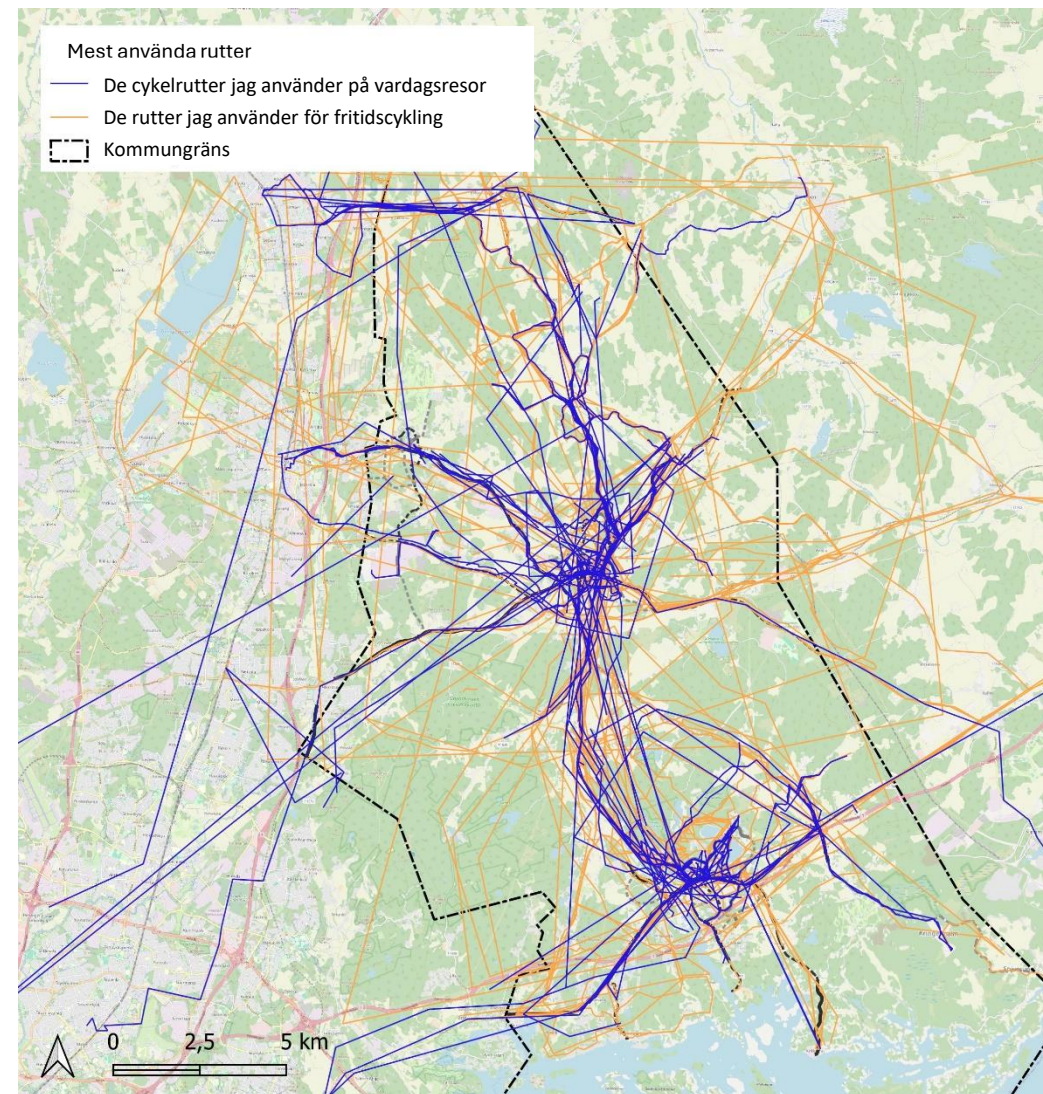
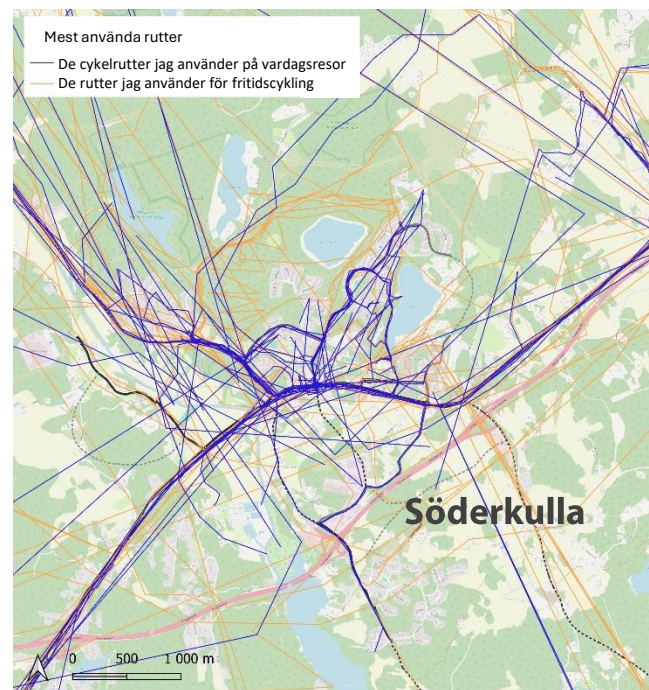
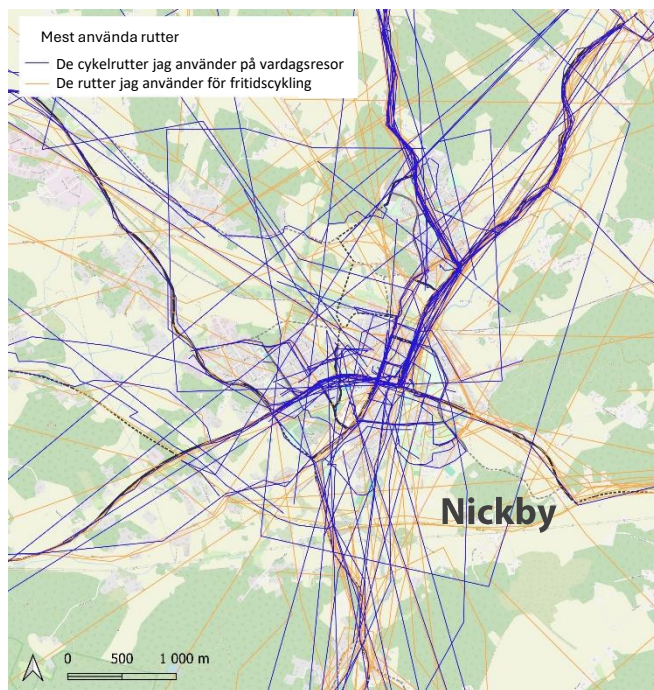
Mest använda cykelrutter



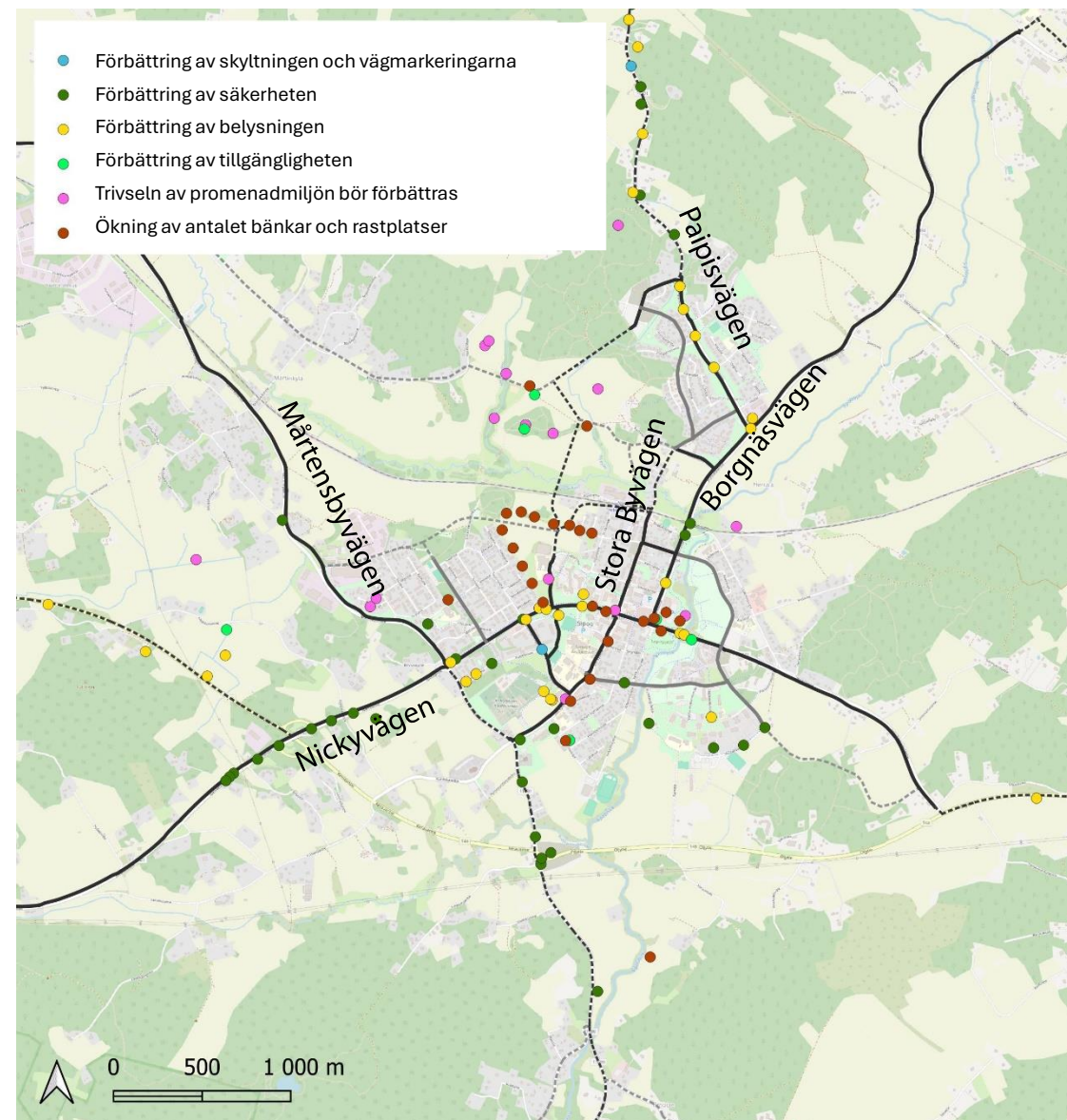
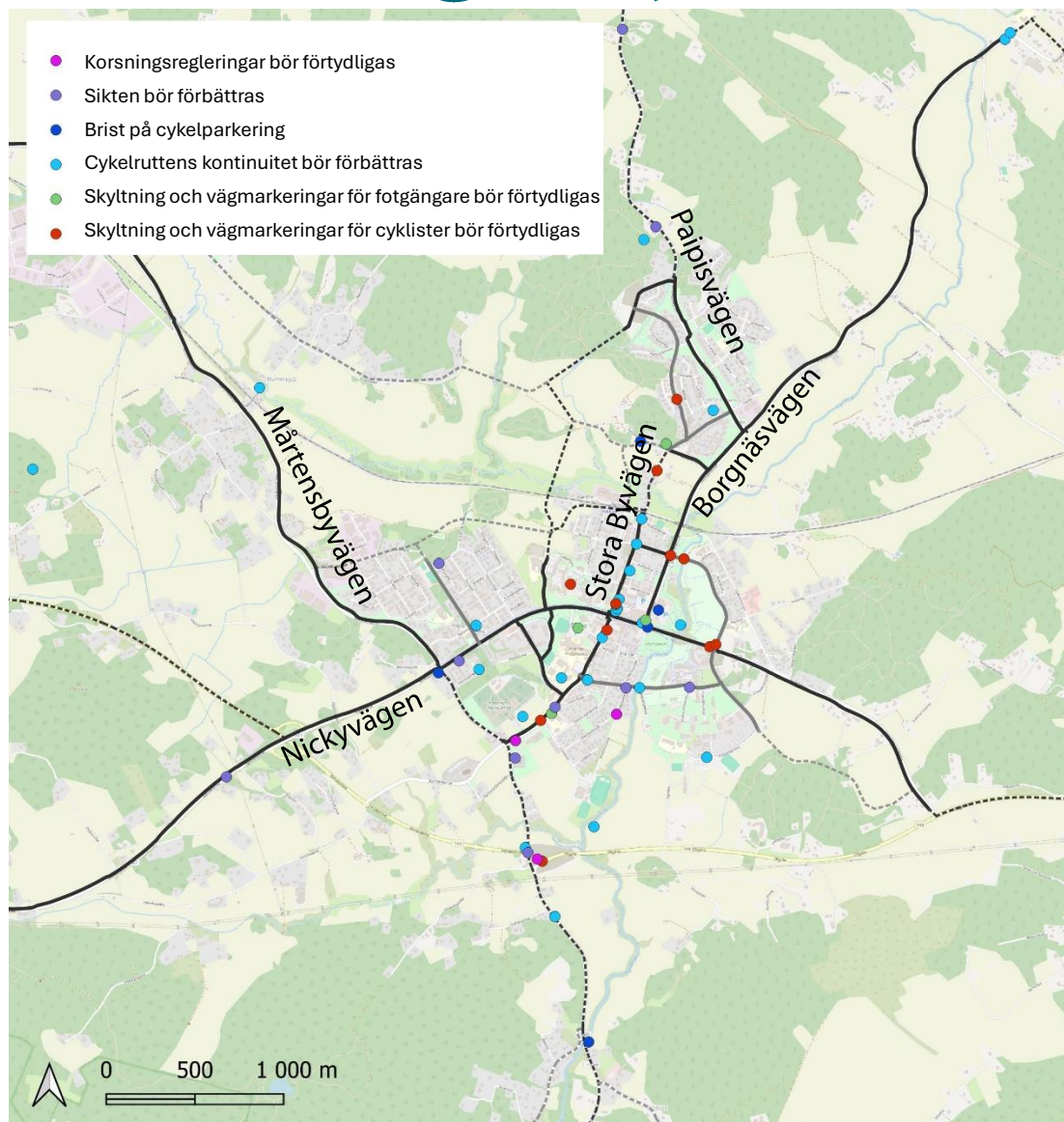
Svararna använder olika rutter mer mångsidigt då de cyklar än då de går. Svararna väljer ofta förbindelser genom grönområden även då de cyklar i vardagen.

Vardagscykelrutter 185 st.

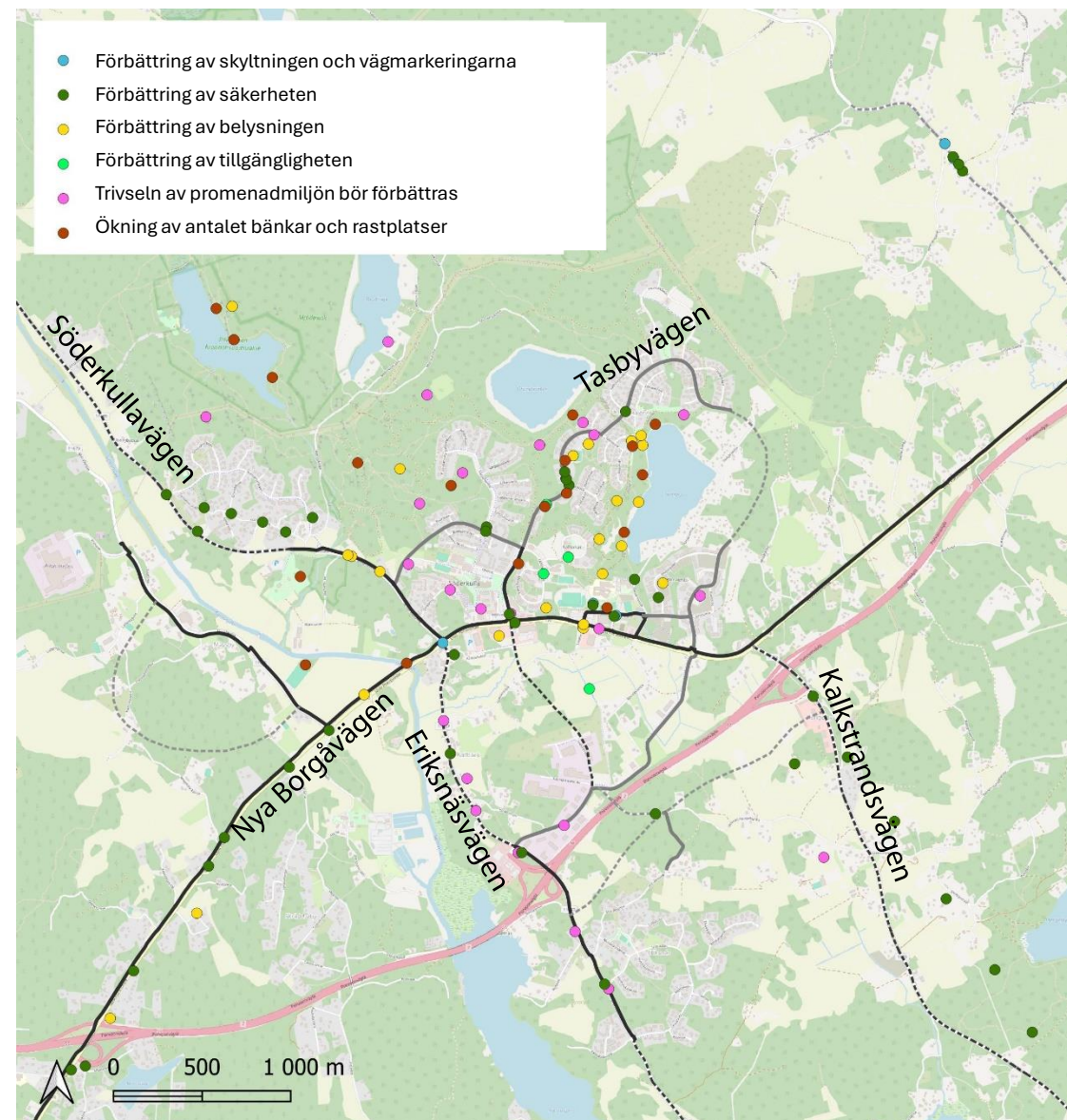
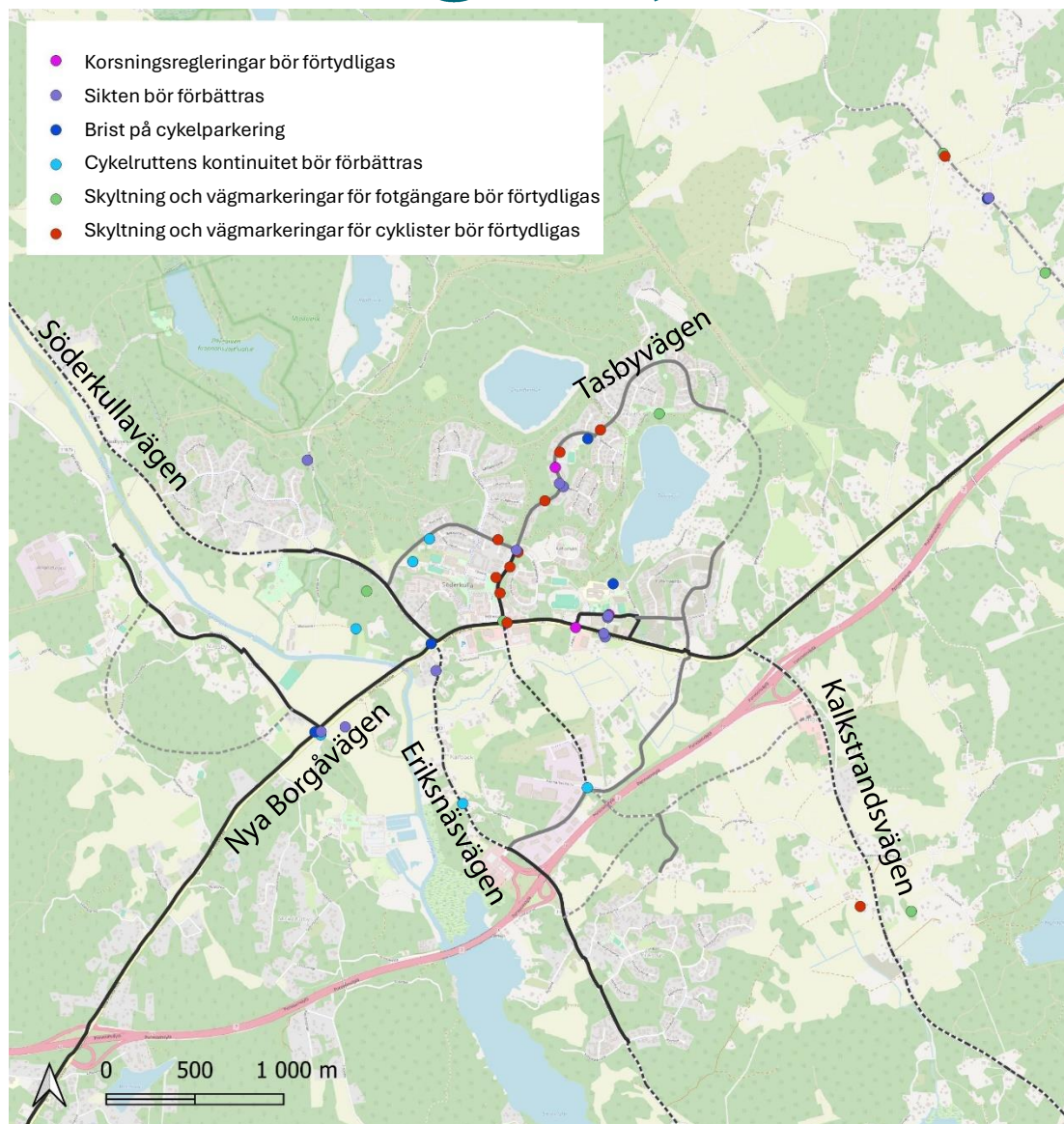
Rekreativscykelrutter 153 st.



Utvecklingsobjekt i Nickby



Utvecklingsobjekt i Söderkulla



Citat från invånarnas exempel på utvecklingsobjekt

Nickby

- Det finns problem med kontinuiteten av cykelvägen längs Stora Byvägen.
- Korsningen mellan Kervovägen och Brobölevägen upplevs vara farlig: det är problem med i alla fall siktet och korsningsregleringarna.
- För övrigt finns det brister i säkerheten på Brobölevägen.
- Bättre belysning önskas längs Nickbyvägen och Paipisvägen.
- Mer bänkar önskas längs Nickbyvägen och Stora Byvägen.
- Bristerna i trivseln är utspridda i tätorten.

Söderkulla

- Brister i säkerheten på Tasbyvägen → oklara arrangemang för cykeltrafiken och brister i siktet för korsningar.
- Brister i säkerheten vid Tasträsk badstrand → bristfällig belysning.
- Dessutom finns det brister i säkerheten på Nya Borgåvägen, Kalkstrandsvägen och i vissa korsningar.

Öppna svar

Vilka vardagsgärningar svararna skulle vara redo att göra gällande mobilitetsval

De mest nämnda förbindelserna som fattas:

Nickby–Borgnäs
cykelväg.

En cykelväg längs
Boxvägen så att
barnen kan ta sig
tryggt till Boxby
skola.

**Nickby–
Söderkulla!!**

Det skulle vara
absolut bra att få en
gång-/cykelväg till
Paipisvägen

Jag skulle cykla mycket
mer om gång- och
cykelvägarna skulle vara i
bättre skick

Det vore kul att ledsaga min dotter
till skolan till fots då hon börjar i
skolan och att hon skulle kunna ta
sig själv till och från skolan i något
skede. Jag skulle nog inte våga
skicka en lågstadielev att gå till
skolan längs Kalkstrandsvägen. Det
vore ganska roligt att cykla till
butiken om det fanns en cykelväg till
Söderkulla.

Jag joggar mycket, men det finns knappt
någon vägren och bilarna kör om vanligtvis
riktigt vid sidan. Mycket otryggt
Barnet kan inte ta sig till skolan med buss
eftersom hen inte kan korsa den farliga
vägen i mörkret och det inte finns någon
skyddsväg eller vägren och
hastighetsbegränsningen är 80 km/h.

Säkerhet speciellt för barnen. 5–10
km är beroende på barnets ålder ett
helt passligt avstånd för att cykla till
kompisen eller biblioteket, om man
inte behöver vara rädd för
långträdare som kör om.

Teman som lyfts fram

Ökning av cykling och
gång om det skulle
finnas fler cykelvägar

Öka på cykling
t.ex. till butiken

Det är otryggt att
röra sig ute med
barnen

Otryggheten i trafiken
förhindrar cykling
eller gång

Övriga (bl.a.
cykelparkering,
anskaffning av cykel)

Minska på
privatbilism

Cykla mera om det
skulle finnas
cykelväg mellan
Söderkulla och
Nickby.

Om en gång-, cykel- och
mopedväg skulle byggas från
korsningen vid Neste Sipoonlahti
ända till Söderkullas nya rondell
skulle man kunna cykla och gå
mycket mer i vardagen.

Jag skulle vilja att
barnen skulle kunna
cykla tryggare till skolan
även i vintertid. Nu
hindrar halkan och snön
det och jag är tvungen
att skjutsa dem med
bilen mot min vilja.

Jag skulle öka jättemycket på
vardagsmotionen om det inte
vore livsfarligt att röra på sig!
Välkommen att prova på att
cykla/gå längs Borgnäsvägen!

Jag skulle kunna
skaffa en cykel