

Program för främjande av gång och cykling i Kristinestad 2024-2028





KRISTINESTAD
KRISTIINANKAUPUNKI

Innehåll

1. Inledning
2. Varför främja gång och cykling?
 - 2.1 Klimat och miljö
 - 2.2 Livskraft och trivsel
 - 2.3 Hälsa och ekonomi
 - 2.4 Jämlikhet och jämställdhet
3. Utgångsläge
 - 3.1 Befolkningsutveckling och –prognos
 - 3.2 Väg- och servicenät
 - 3.3 Skolor och läroanstalter
 - 3.4 Svar från klimatenkäten 2023
 - 3.5 Koppling till stadens strategi och planer
4. Mål
5. Åtgärder
 - 5.1 Processer
 - 5.2 Infrastruktur
 - 5.3 Kommunikation
 - 5.4 Staden som arbetsgivare
6. Uppföljning
7. Källor



KRISTINESTAD
KRISTIINANKAUPUNKI

1 Inledning



Finland har förbundit sig att före 2030 halvera utsläppen från den inhemska trafiken jämfört med nivån 2005. Gång och cykling spelar en viktig roll när det gäller att minska utsläppen av växthusgaser från trafiken.

Det riksomfattande målet är att öka antalet resor inom gång och cykling med 30 procent fram till år 2030. Målet stöder också utvecklingen av trafiksäkerheten och minskningen av olägenheterna i trafiken.

Att förbättra förutsättningarna för utomhusaktiviteter och fysisk aktivitet i vardagen, såsom gång och cykling, hjälper också till att höja den totala fysiska aktiviteten i alla befolkningsgrupper. Motion med muskelkraft medför positiva effekter för hälsan och välbefinnandet.

18.4.2024

*Klimat- och hållbarhetskoordinator Amanda Åkersten
tillsammans med arbetsgruppen för främjande av gång och
cykling;*

*Anders Wahlberg, Verksamhetsledare för idrott
Joachim Granlund, Arbetsledare KRS Gatu
Janne Smeds, Projektledare Business KRS
Ruben Tåg, Tf. fastighetschef*





KRISTINESTAD
KRISTIINANKAUPUNKI

2 Varför främja gång och cykling?

- 2.1 Klimat och miljö
- 2.2 Livskraft och trivsel
- 2.3 Hälsa och ekonomi
- 2.4 Jämlikhet och jämställdhet



2.1 Klimat och miljö

Med hållbar rörlighet och hållbara transporter avses rörlighet som minimerar miljöolägenheter och resursanvändning (Arbets- och näringsministeriet). Gång och cykling är ekologiska transportsätt som är både förorenings- och bullerfria.

Finland är ett glesbebyggt land och utsläppen från biltrafiken utgör en betydande del av koldioxidutsläppen i vårt land. Trafiken står för en femtedel av utsläppen i Finland (Kommunikationsministeriet, 2021). I Kristinestad uppgår trafikens andel till en fjärdedel av de totala utsläppen (Syke). Med andra ord kan vi, genom att välja hållbara transportsätt så som gång och cykling, minska koldioxidutsläppen i betydande grad.





2.2 Livskraft och trivsel

Gång och cykling är utsläpps- och bullerfria transportsätt. Genom att ersätta en del av personbilstrafiken med gång och cykling ökar även trivseln i staden.

Goda miljöer för cykling möjliggör, förutom goda möjligheter för stadens egna invånare att färdas hållbart, även en ökad andel cykelturism till staden. Cykelturism stöder den lokala ekonomin och turister som färdas med cykel spenderar ofta mera tid i de områden de besöker.



2.3 Hälsa och ekonomi

Gång och cykling är utmärkta sätt att öka vardagsmotionen. Till fördelarna med motion hör förebyggandet och behandlingen av fetma, hjärt- och kärlsjukdomar, typ 2-diabetes, sjukdomar i stöd- och rörelseorgan, depression och vissa cancerformer och minnessjukdomar (Social- och hälsovårdsministeriet).

Enligt rörelsemätardata från KunnonKarttas befolkningsundersökning 2017 rör 76% av finländarna på sig för lite. Man beräknar att de direkta och indirekta kostnaderna för detta är 1,4 miljarder € per år i Finland.

För Kristinestads del uppskattas summan uppgå till 1 983 000 € per år. Om man kunde minska andelen som rör sig för lite med 9 procentenheter, från 76 till 67 %, beräknas inbesparingen för Kristinestads del vara 141 000 €. Skulle enbart 50 % röra sig för lite skulle inbesparingen bli 396 000 €. (UKK-instituutti.)



2.4 Jämlikhet och jämställdhet

Jämlikheten ökar i takt med att främjande av gång och cykling möjliggör självständig rörelse för alla oberoende av ålder. Barn och unga hör till den åldersgrupp som cyklar mest, medan gång är vanligast bland 65-74 åringarna (Kommunikationsministeriet, 2018).

Ser man till befolkningen i stort cyklar kvinnor mera än män (Kommunikationsministeriet, 2018). Eftersom kvinnor i högre grad använder cykling som transportsätt är prioriteringen av goda cykelmöjligheter även en jämställdhetsfråga.





KRISTINESTAD
KRISTIINANKAUPUNKI

3 Utgångsläge

3.1 Befolkningsutveckling och –prognos

3.2 Väg- och servicenät

3.3 Skolor och läroanstalter

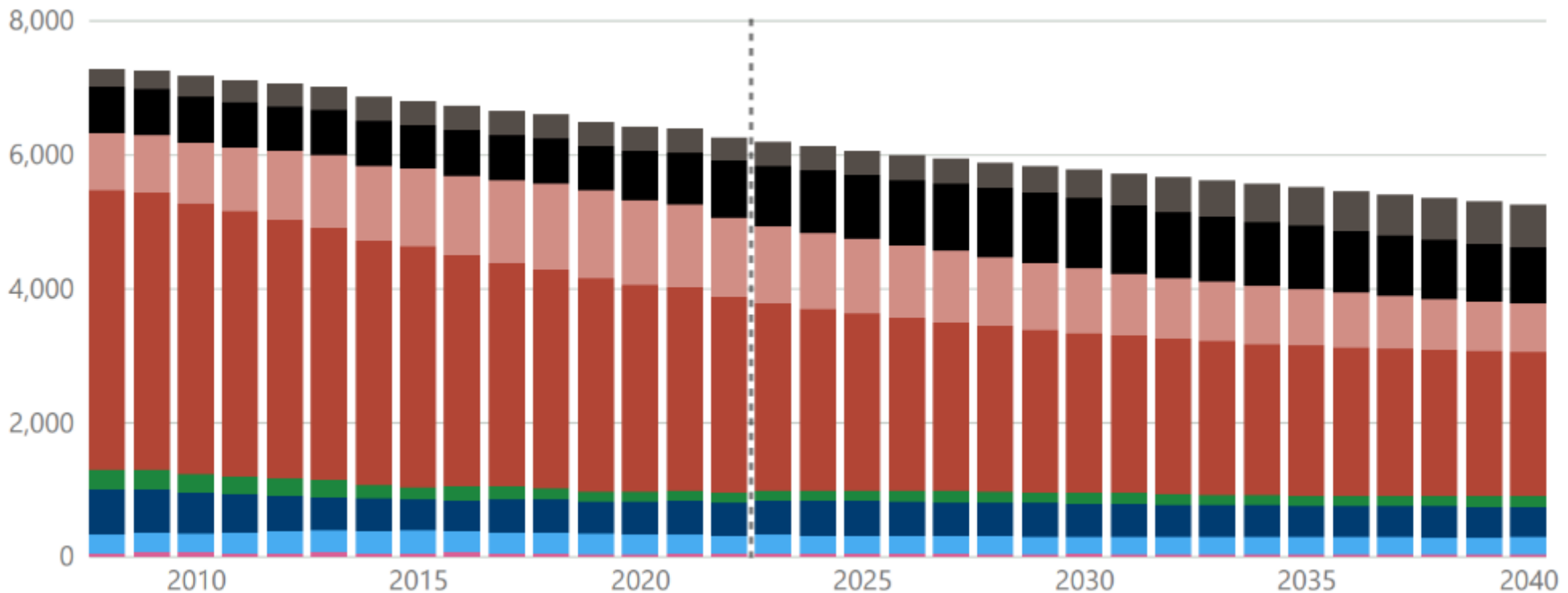
3.4 Svar från klimatenkäten

3.5 Stadens strategi och planer

3.1 Befolkningsutveckling och befolkningsprognos

Nedan ses befolkningsutvecklingen i Kristinestad 2008-2022. Från 2023 till 2040 är det fråga om en prognos för hur befolkningen tros utvecklas.

- Födda, under 1 år
- Småbarnspedagogik, 1-6 år
- Grundskola, 7-15 år
- Utbildning på andra stadiet, 16-18 år
- I arbetsför ålder, 19-64 år
- Pensionärer, 65-74 år
- Vård och omsorg, 75-84 år
- Vård och omsorg, 85+ år



3.2 Väg- och servicenät





3.3 Skolor och läroanstalter

Det finns sex grundskolor i Kristinestad; Kristinestads skola, Lappfjärd skola, Härkmeri skola, Kristinestads högstadium, Kantakaupungin koulu och Kristiinaseudun koulu. Dessutom finns två gymnasier; Kristinestads gymnasium och Kristiinakaupungin lukio, samt en folkhögskola; Lappfjärds folkhögskola.

Att aktivt gå eller cykla till och från skolan är ett utmärkt sätt att öka barnens och ungas dagliga motionsportion. Skolvägsmotion kan ha en stor betydelse för barnens hälsa. Enligt forskningar är det många barn som rör på sig för lite när det gäller hälsan. Upprepad och daglig skolvägsmotion ökar märkbart mängden vardagsmotion. Skolvägen är ofta även viktig tid som spenderas tillsammans med vänner. (Trafikskyddet, 2020.)

3.4 Svar från klimatenkäten

Sommaren 2023 fanns en klimatenkät för Kristinestadsbor och besökare att svara på. En fråga i enkäten löd "Hur kan staden göra det enklare *för dig* att färdas med låga utsläpp, varav två alternativ handlade om att främja gång och cykling.

48 personer svarar att staden kan göra det lättare för dem att färdas med låga utsläpp genom att förbättra cykelmöjligheterna (t.ex. Genom att satsa på ruttor och underhåll. 25 Personer svarar att staden kan underlätta för dem att färdas med låga utsläpp genom att förbättra miljön för fotgängare.

Öppna svar som berör cykling och gång i klimatenkäten:

"Pyöräteitä lisää"

"Cykelvägarna i stan är ju BEDRÖÖÖVLIGA."

"Bron är väldigt smal. Bron till centrum borde breddas! Mer plats på bron för cyklister och fotgängare!!!"

"Markera gång/cykelbanor."

"Rannat ocat edelleen aika käyttämättömiä kävely/pyöräteiden osalta. Pyörätiet tiukkaan, karhusaaren – 8tien väliin ja miksei myös piolahteen."

"Myös ha ja-asutusalueella olisi mukavaa liikua turvallisesti pyörällä tai jalan"

"Förbättring av cykelvägen mellan Lappfjärd och Kristinestad!"

"En cykelled och gångled mot Skrattnäs står högst på önskelistan – känns farligt att både cykla och gå där pga livlig trafik."

"Cykelväg mellan: Kristinestad och Tjock, riksåttan mellan Tjock och Lappfjärd"

"De småskaliga transportsätten är de enda långsiktiga! Cykel, gång, samåkning osv.!!"





3.5 Stadens strategi och planer

Enligt stadens strategi är Kristinestad en attraktiv boende ort för invånarna och stadens styrkor är trygghet, atmosfär, känsla, trivsel och livskraft. Att främja gång och cykling bidrar till att uppnå allt detta och mycket mer.

Kristinestads klimatplan

Kristinestad förväntas i november 2024 anta en klimatplan i vilken man förbinder sig att minska sina utsläpp enligt fastställda målnivåer. Utsläppen från trafiken står för cirka 28 procent av utsläppen (2022) och därför är åtgärder som främjar gång och cykling centrala för att uppnå målen för minskade utsläpp.

Kristinestads välfärdsplan

Att främja gång och cykling stöder invånarnas välfärd och målsättningarna i välfärdsplanen. Mångsidiga och säkra mobilitetsmöjligheter uppmuntrar till rörelse och erbjuder samtidigt många positiva hälsoeffekter, både fysiska och psykiska. Att gå och cykla kan dessutom vara en social aktivitet och är ett viktigt sätt för barn att lära sig att röra sig självständigt.



KRISTINESTAD
KRISTIINANKAUPUNKI

4 Mål

- Processer för främjande av gång och cykling är en naturlig del av stadens verksamhet
- Infrastrukturen för gång och cykling förbättras
- Kommunikationen kring gång och cykling utvecklas
- Staden är en föredömlig arbetsgivare som uppmuntrar anställda till vardagsmotion



KRISTINESTAD
KRISTIINANKAUPUNKI

5 Åtgärder

5.1 Processer

5.2 Infrastruktur

5.3 Kommunikation

5.4 Staden som arbetsgivare





5.1 Prosesser

Det viktigaste för genomförandet av programmet är en gemensam vilja och tillräckliga medel för främjande av gång och cykling. Lösningarna gällande markanvändning, transport och trafik behöver stödja utvecklingsmålen för gång och cykling.

Åtgärder:

- ☐ Stadsstyrelsen godkänner programmet för främjande av gång och cykling
- ☐ En arbetsgrupp som koordinerar arbetet för främjande av gång och cykling utses
- ☐ I stadens budget anges en öronmärkt investeringsnivå för gång och cykling
- ☐ Mindre uppdrag som stöder programmets förverkligande finansieras ur stadens löpande budget
- ☐ Inverkan på gång och cykling bedöms i alla planändringar, servicenät och trafikplaner
- ☐ Särskild uppmärksamhet ägnas barns och seniorers självständiga färder, samt personer med rörelsehinder

5.2 Infrastruktur

Att förbättra infrastrukturen är den mest effektiva åtgärden i utvecklingsarbetet, särskilt när det gäller att befrämja cykling. En god infrastruktur möjliggör att invånarna genom att gå och cykla kan ta sig till arbetsplatser och serviceställen. Planering och verkställande av en högklassig infrastruktur för gång och cykling är extra viktig med tanke på individer som har rörelsesvårigheter.

Åtgärder:

- ☐ Gång- och cykeltrafikens skyltning ses över och utvecklas
- ☐ Gång- och cykelledernas kvalitet inventeras och åtgärder planeras
- ☐ Kriterierna för vinterunderhåll diskuteras med NTM-centralen
- ☐ Samarbete kring utveckling av vägarna diskuteras med NTM-centralen
- ☐ De mest använda ledernas belysning kartläggs och utvecklas
- ☐ Rekreativledernas utvecklingsbehov identifieras och åtgärder planeras





5.3 Kommunikation

Kommunikation och marknadsföring är en viktig del av att befrämja gång och cykling. Med hjälp av kommunikation kan man öka människors kännedom om tillgängliga tjänster och önskvärda beteendemönster. Då medvetenheten ökar förändras även individernas attityder. Med en god kommunikation kan man öka medvetenheten om de positiva hälsoeffekterna med gång och cykling, förändra attityder och betona gång och cykling som konkurrenskraftiga transportsätt. Även invånarnas möjligheter att kommunicera sina åsikter om förutsättningarna för gång och cykling i staden, samt ändamålsenliga kanaler för detta, behöver utvecklas.

Åtgärder:

- ☐ Uppdatera stadens hemsidor med temaområden kring gång och cykling
- ☐ Kommunikation om möjligheterna med hållbar transport i sociala medier
- ☐ Kommunikation om hur gång och cykling påverkar invånarnas hälsa och välmående
- ☐ Marknadsföra staden som destination för cykelturism
- ☐ Intern kommunikation om fördelarna med hållbara transportsätt under arbetsdagen
- ☐ Staden förser invånarna med en lättillgänglig kanal genom vilken de kan ge feedback på möjligheterna till gång och cykling
- ☐ En enkät om invånarnas nöjdhet med gång- och cykelmöjligheter görs vartannat år
- ☐ Staden uppmärksammar årligen den nationella cykelveckan
- ☐ Staden uppmärksammar årligen den europeiska mobilitetsveckan

5.4 Staden som arbetsgivare

Att uppmuntra till aktiv pendling är ett effektivt sätt att främja välbefinnandet och minska utsläpp. Man behöver inte välja bort bilkörning helt: att cykla eller gå till arbetet en dag i veckan eller under sommaren ger redan det hälsofördelar. Samtidigt kan det göra det lättare att ta nästa steg för att öka vardagsmotionen. Att gå eller cykla till arbetet förbättrar de anställdas kondition och välbefinnande. Arbetsgivaren gör därför klokt i att uppmuntra de anställda att motionera till och från arbetet.

För att uppnå motionsrekommendationerna för vuxna bör man motionera 2,5 timmar per vecka. Att gå i rask takt i 15 minuter till och från arbetet fem dagar i veckan gör att man kommer upp till de rekommenderade nivåerna. Det tar inte mycket längre att gå korta sträckor jämfört med att ta bilen, men det bidrar väsentligt till att öka motionen.

Åtgärder:

- ☐ Cykelförmån för anställda tas i bruk
- ☐ Tjänstecyklar för sam användning finns vid stadens arbetsplatser och anställda uppmuntras att använda dessa alltid när det är möjligt
- ☐ Alla anställda, oberoende hemort, erbjuds ta del av motionsrådgivningens tjänster
- ☐ Promenadmöten uppmuntras
- ☐ Konceptet för stadens må bra-dagar utvärderas och utvecklas





KRISTINESTAD
KRISTIINANKAUPUNKI

6 Uppföljning

Ansvar för uppföljning av programmet tillskrivs arbetsgruppen för främjande av gång och cykling. Arbetsgruppen följer på årsbasis upp vilka av åtgärderna som genomförts. Dessutom rapporteras årligen status för följande mätare:

- Utsläpp från trafiken
- Antal trafikolyckor med personskador
- Investeringar i gång och cykling



KRISTINESTAD
KRISTIINANKAUPUNKI

7 Källor

- Arbets- och näringsministeriet (2022). Klimatneutralt Finland 2035 – den nationella klimat- och energistrategin
- Kommunikationsministeriet (2018). Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma
- Kommunikationsministeriet (2021). Regeringen beslutade om metoder för att minska utsläppen från vägtrafiken – utsläppen ska halveras fram till 2030
- Social- och hälsovårdsministeriet (2024). Motion förbättrar hälsan och välfärden
- Statistikcentralen. Sysselsatt arbetskraft efter område, pendling, utbildningsnivå, ålder och år, 1987-2022
- Syke. VHG-utsläpp i kommuner och regioner
- Trafikskyddet (2020). Med cykel till skolan även på vintern?
- UKK-instituutti (2024). Liikkumattomuuden kustannukset Suomessa

