

Cykelstrategi för Mariehamns stad

EN STAD DÄR CYKLING ÄR ENKELT OCH SÄKERT



MARIEHAMNS
STAD



Innehåll

Förord	2
Vision och målbilder 2030	3
Målbilder 2030.....	3
Målbilder från Mariehamns stads miljöprogram.....	3
Status på cykeltrafiken.....	4
Cykelvägnätet	4
God potential för ökad cykling bland stadens personal	4
Vad kan förbättras?	5
Mariehamns grundskoleelever tar gärna cykeln	5
Vad kan förbättras?	5
Gång- och cykelvägar enligt NMI-index	6
Vad kan förbättras?	6
Att mäta är att veta.....	6
Mätutrustning.....	7
Sex insatsområden.....	8
1. Infrastruktur.....	8
2. Framkomlighet.....	9
3. Säkerhet och trygghet.....	9
4. Barns cykling	10
5. Drift och underhåll.....	10
6. Uppföljning	11
Framtidens fordonskoncept.....	11
Övrigt.....	11

Förslag till strategi från stadskansliet 18.12.2020

Förord

Mariehamn ligger huvudsakligen på ett drygt kilometerbrett näs och har en samlad areal på 11 km². I Mariehamn är allt nära. Jobb, boende, daghem, skola, fritid och natur finns allt inom nära räckhåll. Det mesta finns på promenad- eller cykelavstånd. Från centrum ut till norra respektive södra stadsgränsen är det endast 4 km.

Att cykla är ett utmärkt sätt att ta sig fram i en stad. Det går snabbt samt är hälsosamt, trivsamt och tillgängligt för de allra flesta. Cykling är också bra för staden. När många löser sina transportbehov med hjälp av cykel, blir staden en trevligare och säkrare plats – livligare, renare och mindre bullrig. Om vi ersätter fossildrivna bilar med cyklar kan vi dessutom gemensamt minska utsläppen av växthusgaser och därmed bidra till det gemensamma globala ansvaret att uppnå mål i Parisavtalet.

Cykelstrategin ska ligga till grund för Mariehamns stads arbete med att främja cyklism och bidra till ett hållbart och effektivt transportsystem i en växande och mer förtätad stad. Med cykel menas i strategin förutom den vanliga "trampcykeln" också elcykel med trampor. Strategin är ett verktyg för att uppnå stadens miljömål: Hållbar stadsutveckling för en god livsmiljö och Minskad klimatbelastning.

Cykelstrategin innehåller en vision med en framtidsbild, en beskrivning av cyklingen i Mariehamn idag och sex utvalda insatsområden med övergripande målsättningar.

Uppdrag om cykelstrategi är beslutat i stadsstyrelsen 345 §, 28.11.2019

Mariehamns stads ansvar och agerande för en säker cykelstad har koppling till följande globala mål i Agenda 2030:



11.2 Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla
11.6 Minska stadens miljöpåverkan
3.6 Minska antalet dödsfall och skador i vägtrafiken

Vision och målbilder 2030

Mariehamns cykelvision

- en stad där cykling är enkelt och säkert.

Målbilder 2030

Den 23.4.2019 godkände stadsfullmäktige ett miljöprogram för perioden 2019-2030. Det nya miljöprogrammet har tagits fram utgående från FN:s 17 globala mål och Agenda 2030 för en hållbar utveckling. Även om huvudfokus för miljöprogrammet är verksamheter som staden kan kontrollera syftar programmet också till att vara riktgivande för andra områden som staden kan påverka. Dit hör förutsättningarna för staden invånare att leva miljövänligt samt stadens engagemang i olika samarbeten.

Målbilder från [Mariehamns stads miljöprogram](#)

Målbild 2030 (miljömål: Minska klimatutsläppen och hållbar energi för alla)

Mariehamns stad är energismart genom att använda sig av både innovativ teknik och människors förmåga. Stadens verksamheter har optimerat sin energihushållning och använder endast förnybara bränslen. I Mariehamn finns goda förutsättningar för smarta energival. Stadens transportsystem främjar det hållbara resandet. Kollektivtrafiken har utvecklats och mariehamnarnas möjlighet att även resa hållbart sjövägen har stärkts. Stadens medarbetare reser hållbart i tjänsten.

Målbild 2030 (miljömål: Hållbar stadsutveckling för en god livsmiljö)

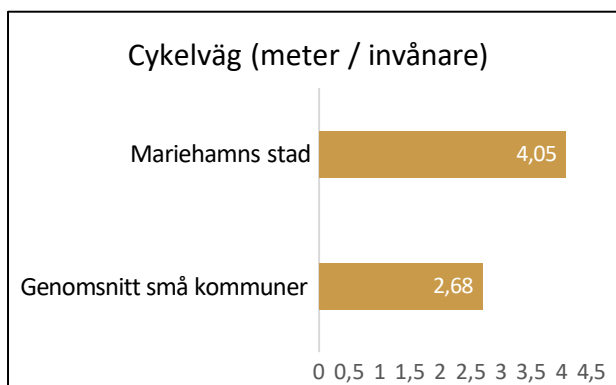
Stadsmiljön har utvecklats så att den bebyggda miljön i Mariehamn erbjuder en god livsmiljö där resurser och markområden nyttjas på ett hållbart sätt och med ekosystem i balans. Mariehamns grönområden har bevarats och utvecklats till en sammanhängande grönstruktur som bidrar till artrikedom, biologisk mångfald, och stärker motståndskraften i ekosystemet. Det är nära till naturen. I stadsmiljön finns attraktiva parker och stränder som bjuder in till rekreation för människor i alla åldrar. Stadens verksamheter bedrivs i lokaler som svarar upp mot höga krav vad gäller miljö och hälsa. Utomhusmiljöer som används av stadens verksamheter är sunda, inspirerande och naturnära. Våtmarker med biologisk mångfald och god ekologisk status finns tillgängliga i stadsmiljön. Staden har utvecklats till ett samhälle som står robust inför klimatförändringar. Stadens sårbarhet inför effekterna av klimatförändringar är minimerad.

Status på cykeltrafiken

Nedan följer en beskrivning av cykeltrafiken i Mariehamn stad. Underlaget har hämtats från samhällstekniska avdelningen, resvaneundersökningar och en medborgarundersökning.

Cykelvägnätet

Mariehamns stad har ett relativt väl utbyggt cykelvägnät. I Mariehamn finns separata cykelvägar men majoriteten av cykelvägarna är gemensamma med gångtrafik och dubbelriktade. Totalt finns 47,5 kilometer cykelväg inom stadsgränsen. Hur mycket är detta i jämförelse med andra städer?



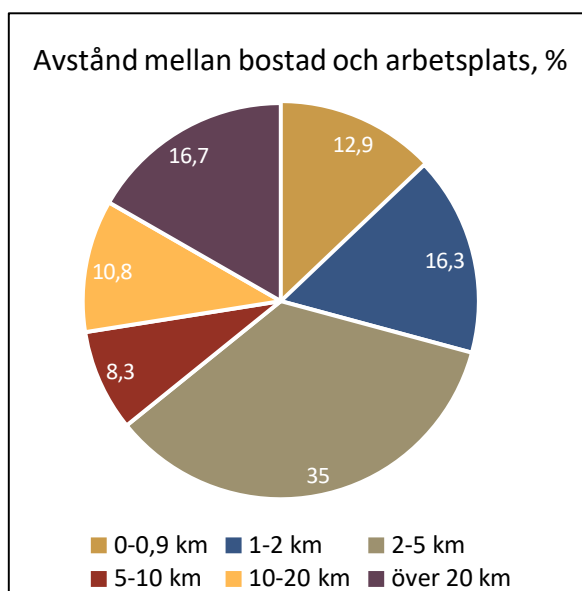
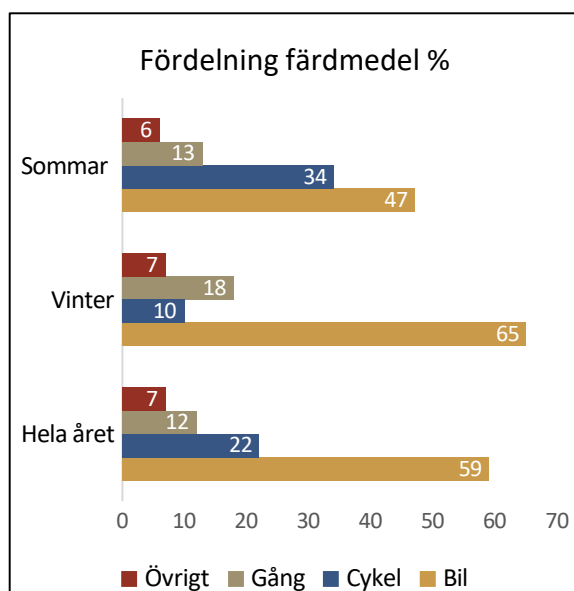
För att kunna göra en sådan jämförelse använder vi Kommunvelometern. Vilket är svenska Cykelfrämjandets årliga nationella granskning som mäter och jämför kommunernas insatser för cykling. De har delat in kommunerna i tre olika kategorier beroende på invånarantal. Mariehamns stad med sina 11 695 invånare tillhör gruppen små kommuner (-50 000 invånare). Mariehamns 4,05 meter cykelväg per invånare är betydligt mer än genomsnittet bland små kommuner.

Kommunvelometern: <https://cykelframjandet.se/kommunvelometern-2020/>

Mariehamns cykelkarta: [Karta över gång- och cykelvägar och motionsbanor i Mariehamn | Mariehamns stad](#)

God potential för ökad cykling bland stadens personal

En resvaneundersökning (2019) riktad till Mariehamns stads anställda visar att cykelandelen är relativt hög under sommaren gällande resor till/från arbetsplatsen. I samma undersökning framgår det att 64 procent av alla arbetsplatsresor är kortare än fem kilometer vilket ger god potential att öka andelen cykelresor inom stadens personal.

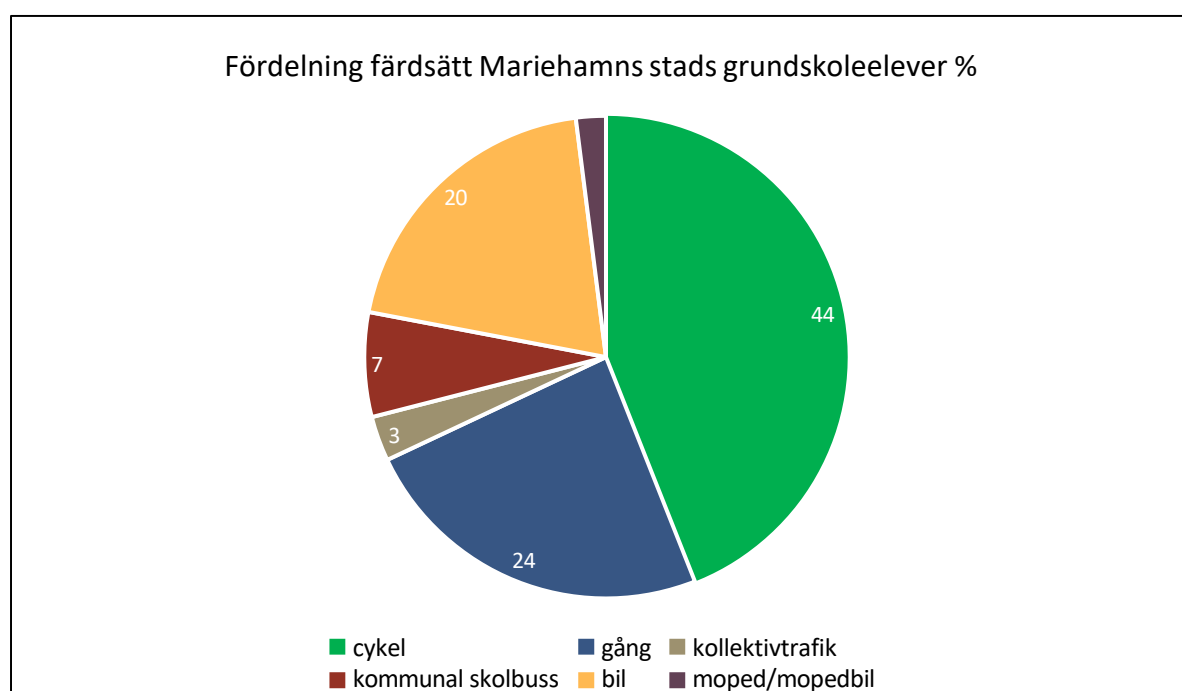


Vad kan förbättras?

För att få ett djupare perspektiv på hur de anställda inom Mariehamns stad såg på resor kopplat till arbetet gavs möjlighet att lämna förslag på förbättringsåtgärder. De flesta inkomna förslag, fyrtio procent, avsåg förbättringar kring arbetsplatsens cykelparkeringar. Ett annat frekvent förekommande önskemål var att få tillgång till bättre omklädnings- och duschmöjligheter, tjugo procent av de svarande uppgav att detta skulle bidra till att få anställda att cykla till och från arbetet.

Mariehamns grundskoleelever tar gärna cykeln

Att skolvägen är säker och upplevs som trygg är viktigt för att barn ska kunna cykla och gå till skolan. Dessa frågor utreddes i en stor resvaneundersökning som Mariehamns stad genomförde 2018. Undersökningen genomfördes som en enkätundersökning och var tillgänglig för stadens alla 1 130 elever i årskurserna 1–9, varav 20 procent svarade. Undersökningen visade att cykel var det populäraste sättet att ta sig till och från skolan. Av de 3 svarande uppgav 44 procent att de cyklade till och från skolan medan 24 procent uppgav att de gick till och från skolan.



Vad kan förbättras?

Till svaren i undersökningen fogades 371 kommentarer gällande problematiska områden. Kommentarererna avsåg till största del missnöje angående säkerheten kring cykel- och gångvägarna mellan hem och skola. Av undersökningen framkom också att 15 procent av de svarade var missnöjda med cykelparkeringen vid skolorna.

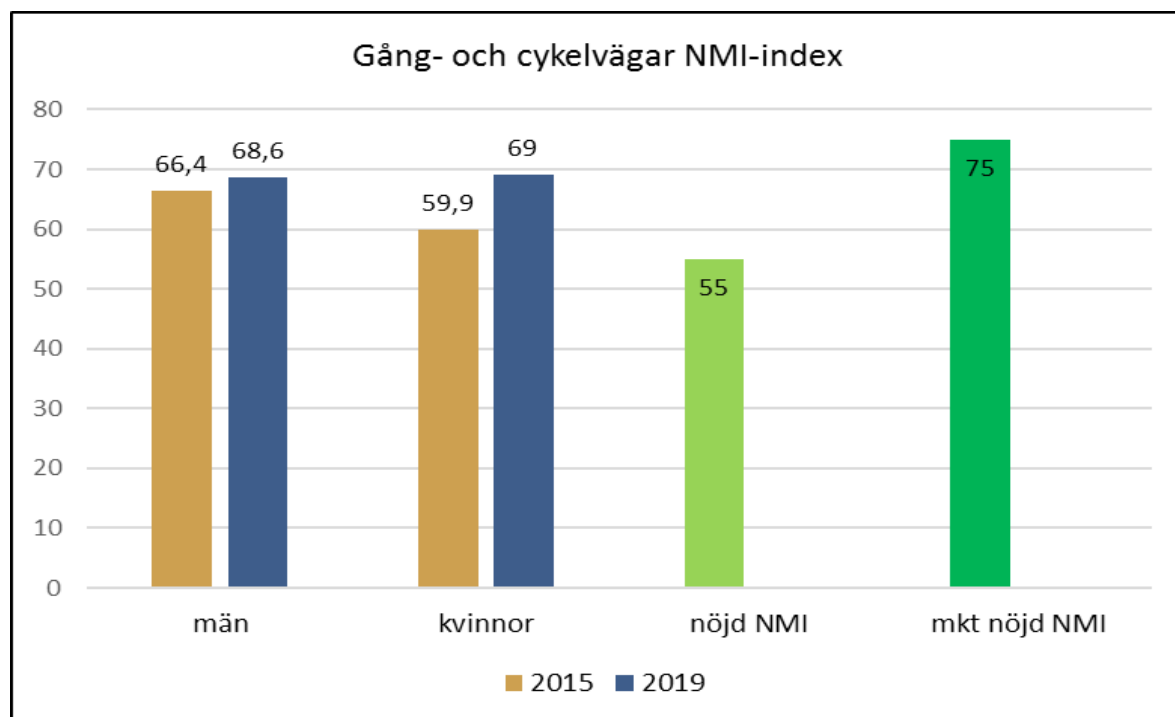
Medborgarna är nöjda med gång och cykelvägarna

För att de boende i Mariehamn ska ges möjlighet att bedöma staden som plats att leva på och den kommunala servicens kvalitet låter Mariehamns stad en gång per mandatperiod genomföra medborgarundersökningar. Dessa genomförs enligt samma modell och samma metod som motsvarande studier gjorda av Statistiska Centralbyrån (SCB) i Sverige. Den tredje och senaste medborgarundersökningen utfördes av Ålands statistik- och utredningsbyrå under hösten 2019. Enkäten skickades till ett slumpmässigt urval om drygt 1 000 invånare. De två föregående genomfördes 2012 respektive 2015. Resultaten analyseras med SCB:s analysmodell med Nöjd-

Medborgar-Index (NMI) gällande kommunens olika verksamheter. Frågeområdenas resultat redovisas som betygsindex, vilka kan variera mellan 0 och 100. Betygsindex under 40 klassas som "inte godkänt". Gränsen för "nöjd" går vid 55 medan 75 eller högre tolkas som "mycket nöjd".

Gång- och cykelvägar enligt NMI-index

När det gäller enskilda frågor och områden finns statistiskt säkerställda förändringar i förhållande till svaren från den föregående undersökningen som gjordes 2015. De delområden som har fått markant bättre resultat 2019 jämfört med resultatet 2015 är bl.a. gång- och cykelvägar. Resultatet visade signifikanta skillnader när resultaten betraktas skilt för kvinnor och män.



Vad kan förbättras?

Trots en tydlig förbättring i medelbetyget, var många svarande kritiska till cykelvägarnas dåliga skick. Cykelvägarna borde enligt undersökningen få bättre belysning och skyltning. Oplogade gång- och cykelvägar kommenterades av flera svarande.

Att mäta är att veta

Under de senaste åren har cykelns potential att bidra till ett hållbart transportsystem betonats allt oftare. En ökad andel cykelresor bidrar till minskad klimatpåverkan, minskad trängsel och minskade problem med luftföroreningar i tätortens gatumiljöer. Dessutom kan cykling bidra till folkhälsan om fler väljer att använda detta fysiskt aktiva färdssätt istället för ett mer stillasittande alternativ. Det är viktigt att klargöra dels nuläget för cykling på stadens cykelvägar och dels läget efter att olika insatser för ökad cykling genomförts.

Mätutrustning

Det finns en stor variation vad en mätutrustning kan leverera, förutom att räkna antalet cykelpassager och ange cykelns placering på cykelbanan, finns möjlighet att koppla den informationen med uppgifter om lufttemperatur, luftfuktighet, vägtemperatur, nederbörd, vindhastighet och vindriktning.

Cykelbarometer är ett begrepp inom cykelmätning. En cykelbarometer är en cykelräkningsstation som visar daglig och årlig cykeltrafik på ett mycket tydligt sätt. Den samlar statistik som kan användas av lokala beslutsfattare för att bättre förstå hur människor använder cykeln som ett transportmedel. Genom sin synlighet sätter den fokus på cyklismen och främjar därigenom ytterligare cyklism. Mätningen kan utföras antingen med fiberoptik, induktansslinor eller visualiseringssystem.



Det finns stora fördelar med att följa upp hur cykeltrafiken utvecklas efter genomförda insatser inte minst som underlag för vidare planering.

För att kunna ställa mål för hur mycket cyklingen ska öka behöver nuläget först fastställas.

Till vänster syns en cykelbarometer utrustad med Wi-Fi för kommunikation och insamlande av statistik. Det finns också möjlighet att som tillval visa statistik i realtid på stadens webbsida.

Cykelbarometer: <https://www.tmi-produkter.se/cykelbarometer.php>

Sex insatsområden

I Mariehamns stad diskuteras stora och små projekt med syfte att göra stadens gator trafiksäkrare, miljövänligare och samtidigt trivsamma och estetiskt tilltalande. Som underlag för trafiksäkerhetsarbetet finns riktlinjer i stadens trafiksäkerhetsprogram och trafiknästanalys.

1. Infrastruktur

Cykelinfrastrukturen är en väsentlig förutsättning för att göra cyklandet attraktivt, säkert och tryggt. Ett väl utbyggt cykelvägnät, hög standard på cykelvägarna och goda parkeringsmöjligheter har stor betydelse för förutsättningarna att öka cyklandet.

Mariehamns stad har ett relativt väl utbyggt cykelvägnät. I Mariehamn finns både separata cykelvägar och kombinerade gång- och cykelvägar. Som regel är det inte tillåtet att cykla på trottoarer. Undantagna från regeln är barn upp till 12 års ålder som tillåts att cykla på trottoarer där det saknas gång- och cykelväg. Två manuella cykelpumpar för allmänhetens bruk finns i centrum, en vid stadsbiblioteket och en vid korsningen Norragatan-Torggatan. Pumparna är en del av stadens arbete för att underlätta för cyklister i staden.

Cykelvägarna i staden är av tradition dubbelriktade och som regel gemensamma med gångtrafik. Om antalet cyklister ökar kan behovet av att separera de två trafikslagen också öka. En stor del av de befintliga cykelvägarna saknar den bredd som behövs för att åstadkomma en bra separering.

Cykelparkering vid centrum, arbetsplatser, skolor och verksamheter håller varierad standard, från bra till dåliga eller obefintliga anläggningar. Det är viktigt att genom bra parkeringslösningar skapa goda förutsättningar för framför allt arbetspendling. Riktlinjer för cykelparkeringar vid nybyggnation finns i stadens cykelparkeringsnorm.

Trafiksäkerhetsprogram och trafiknästanalys: [Trafiksäkerhetsarbete i staden | Mariehamns stad](#)

Målsättningar

- Cykelvägnätet ska byggas ut kontinuerligt för god tillgänglighet överallt i staden.
- Gemensamma gång- och cykelvägar ska ha tillräcklig bredd för att separera gående fråncyklister om inte gångtrafiken är marginell.
- Gång- och cykelbana som löper parallellt ska ha tydlig skyltning som visar vilken halva av banan som är reserverad för cykel.
- Ytor för cykelvägar ska definieras tidigt i all planering.
- Det ska byggas fler trygga och vid behov vädersäkra cykelparkeringar i bra lägen. Staden som arbetsgivare ska vara föregångare.

2. Framkomlighet

Även i ett väl utbyggt cykelnät kan det finnas barriärer och små hinder i cykelvägnätet som gör det mindre attraktivt att cykla. Är man en flitig cyklist kan ett fåtal asfaltskanter upplevas som problem om man känner av dessa varje dag till arbetet.

Nya cyklister och cyklisterna som cyklar på nya platser behöver hjälp med en kontinuerlig och tydlig vägvisning. Vägvisningen bör stödja både de cyklister som cyklar genom staden och de som söker lokala mål inom staden. Viss cykelvägvisning finns i Mariehamn idag, men det finns vissa brister i kontinuiteten, val av vägvisningsmål och underhåll av skyltningen. Därutöver saknas avståndsangivelser.

Som cyklist är man särskilt utsatt vid vägarbeten. Det är därför viktigt att vägarbeten planeras och utförs på ett sätt som ger så god framkomlighet och tillgänglighet som möjligt för cyklister.

Målsättning

- Hinder ska tas bort från de befintliga cykelstråken.
- Cyklisterna ska uppleva att det är smidigt att ta sig runt i staden, även i samband med större vägarbeten.
- Cyklisterna ska enkelt kunna hitta säkra cykelvägar fram till sitt mål.

3. Säkerhet och trygghet

Staden kan minska risken för allvarliga olyckor genom att separera cyklister från biltrafiken längs huvudstråk genom säkra och tydliga korsningar samt genom att ha hög kvalitet på driften, särskilt under vintertid. Men det ligger också på den enskilde cyklistens ansvar att färdas säkert i trafiken, att använda hjälm, följa trafikreglerna och ha en rätt utrustad cykel.

Utöver att det är säkert i trafiken är det viktigt att cyklisterna känner sig trygga. Dålig belysning, skymmande växlighet, ensliga cykelvägar eller rädsla för att få sin cykel stulen är orsaker till upplevelse av otrygghet. Staden har en viktig roll i att nya och befintliga cykelvägar och parkeringar upplevs som trygga.

En god vinterväghållning är viktig, både för att öka andelen som cyklar året runt och för att öka trafiksäkerheten. I stadens vinterväghållningsplan finns riktlinjer för hur cykelvägarna ska prioriteras.

Det finns behov av att revidera stadens trafiksäkerhetsprogram (1998).

Målsättning

- Cyklisterna ska uppleva att det är säkert och tryggt att cykla och parkera cykeln i Mariehamn.

4. Barns cykling

Mariehamns stad har under flera år arbetat för att förbättra säkerheten för barnen i trafiken. Redan 1998 togs ett Trafiksäkerhetsprogram fram för Mariehamns stad, i vilket ett av de fastställda målen säger: Barnens risk att skadas i sin närmiljö eller på väg till dagliga aktiviteter skall vara försumbar, inom 10 år.

Mariehamns stad är en av få städer som har skolpolis. Skolpolisverksamheten startade 1986 i Mariehamns skolor. Skolpolis är en elev som går i årskurs sex och har fått en speciell trafikutbildning för att hjälpa sina yngre kamrater att på ett säkert sätt korsa vägen i närheten vid skolan. Skolpoliserna arbetar varje skolmorgon i ur och skur. Skolorna arbetar dessutom på olika sätt med trafiksäkerhet integrerat i undervisningen.

Årligen anordnar stadens skolor i samarbete med polisen temadagar där eleverna får utbildning i trafiksäkerhet med cykeln i fokus.

Utöver det staden kan göra finns ett grundläggande ansvar hos föräldrarna för att lära barnen att cykla och färdas i trafiken på ett säkert sätt.

Genomförd resvaneundersökning visar att relativt många barn idag blir körda i bil till skolan av sina föräldrar. Det finns flera skäl till varför det är bra om fler barn istället går eller cyklar till skolan. Miljön, tryggheten och trafiksäkerheten blir bättre och barnen får motion.

Målsättning

- Barn och deras föräldrar ska uppleva att det är tryggt och säkert att cykla till skolan.
- Andelen barn som går eller cyklar till skolan ska öka.
- Alla barn ska få trafikundervisning.

5. Drift och underhåll

Kvaliteten på cykelvägnätet och den löpande driften har stor betydelse för upplevelsen av cyklandet i Mariehamn. Standarden på beläggningen av cykelvägarna varierar. Vissa avsnitt av cykelvägarna är lappade och lagade, med sättningar och asfaltkanter som följd.

En bra vinterväghållning är viktig, både för att öka andelen som cyklar året runt och för att öka trafiksäkerheten. Växtligheten längs cykelstråken får inte begränsa framkomligheten eller bli siktskymmande. En kontinuerlig tillsyn av cykelstråken är nödvändig.

Målsättning

- Belägningsunderhållet av befintliga cykelvägar ska prioriteras högre än idag.
- Cyklisterna ska uppleva att det går bra att cykla året om.

6. Uppföljning

Arbetet med att skapa fler cykelresor förutsätter att det finns potential till ökad cykling att ta vara på. Den främsta potentialen för att öka antalet cykelresor finns i de korta resorna, det vill säga reslängder från någon kilometer upp till en mil. Genom de resvaneundersökningar som staden har gjort bedömer vi att denna potential finns.

För att löpande kunna följa upp hur fördelning mellan de olika transportsätten utvecklas är det viktigt att trafikmätningar utförs löpande enligt fastställda mätpunkter.

Målsättning

- En eller flera cykelbarometrar ska sättas upp. Syftet är att synliggöra och marknadsföra cyklingen samt att samla in statistik.
- Medborgarundersökningar utförs åtminstone vart 4:e år, som beskriver cyklisternas upplevelse av Mariehamn som cykelstad.

Framtidens fordonskoncept

Utvecklingen av nya fordonskoncept går snabbt, särskilt genom integrering av eldrift. En konsekvens av detta blir nya potentiella risk- och konfliktytor, dels genom ökad belastning på cykelvägarna, dels ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Vi ser redan idag hur nya typer av fordon trafikerar cykelbanorna. Allt från lätta eldrivna sparkcyklar och skateboards till större fordon, t.ex. breda ellastcyklar och mopeder.

Dagens klassificeringssystem bygger i huvudsak på fordonens motoreffekt och topphastighet. Faktorer som storlek, vikt, antal hjul etc. ignoreras. Visuellt kan fordon se likadana ut men ändå skilja mycket i prestanda och egenskaper. Ett ökande antal elfordonstyper med olika fart, vikt, och beteenden kan komma att ställa allt högre krav på stadsplanering och regelverk. Det kan finnas ett framtida behov av att skapa fler cykelvägar, kanske för olika fartregister och ökad bredd med nya snabba elfordon och breda lastcyklar. Lösningarna är inte enkla inom begränsat gatuutrymme och begränsade resurser.

Ur ett hållbart resande-perspektiv är det värt att stimulera utvecklingen av eldrivna enpersonsfordon om fordonet ersätter användandet av bil eller andra tyngre fordon i stadstrafiken och inte blir substitut för cykel eller promenad.

Övrigt

Cykelstrategin ska revideras vart fjärde år.