



Hamina

KOHTAAMISTEN KAUPUNKI

Haminan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma 2020–2030

– toimenpideohjelma vuosille 2020–2025

Kaupunkikehitysvaliokunta
10.12.2020



WWW.HAMINA.FI 

SISÄLTÖ

1. [Johdanto](#)

2. [Kulutuspaikoittaiset kehittämistoimet](#)

2.1. [Kävely](#)

2.2. [Pyöräliikenne](#)

3. [Yhteiset kehittämistoimet](#)

3.1. [Viestintä ja yhteistyö](#)

3.2. [Resurssit ja rahoitus](#)

3.3. [Seuranta](#)

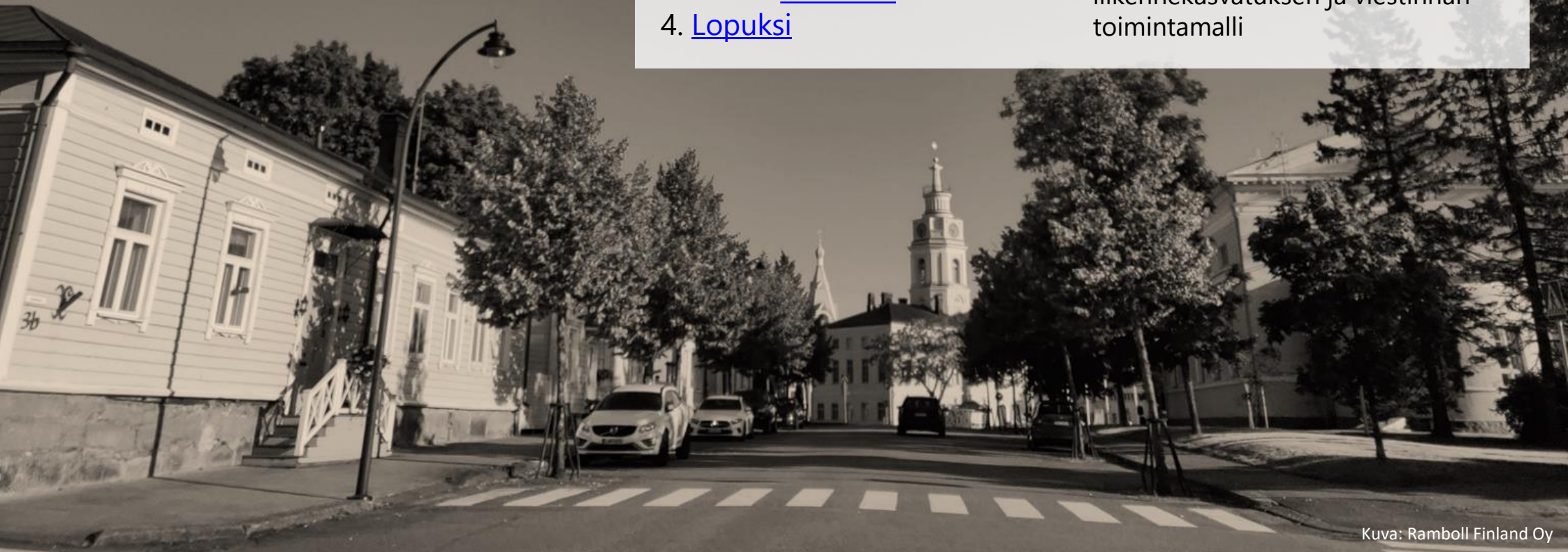
4. [Lopuksi](#)

[Liite 1.](#) Infran kehittämiskohteita
(asukaskysely)

[Liite 2.](#) Nykyinen pyöräliikenteen ja
kävelyn verkko

[Liite 3.](#) Katujen
esimerkkipoikkileikkauksia

[Liite 4.](#) Elinikäisen
liikennekasvatuksen ja viestinnän
toimintamalli



Kuva: Ramboll Finland Oy

1. Johdanto

[sisällysluetteloon →](#)

Johdanto – visiosta toimenpiteisiin

Haminan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen ohjelmakokonaisuutta on valmisteltu kaksivaiheisena. Visio ja kehittämislinjaukset on hyväksytty työn ensimmäisessä osassa (kaupunkikehitysvaliokunta 3.9.2020 § 34 ja KH 14.9.2020 § 162). Ohjelma on osa Haminan Ekologinen Hamina-toimenpideohjelmaa sekä Hinku-toimenpiteitä.

Käsillä oleva toinen osa esittelee kävelyn ja pyöräliikenteen toimenpideohjelman vuosille 2020–2025.

Ohjelman valmistelua ohjasi Haminan kaupungin Vetovoimainen Hamina –ydinprosessista teemaan liittyvien yksiköiden edustajien työryhmä, vastuuhenkilönä oli muutosjohtaja Simo Kaksonen. Ohjelman laadinnan konsulttina toimi Ramboll Finland Oy, jossa työn projektipäällikkönä oli Kari Hillo.

Ohjelma esittelee vaikuttavuuden kannalta tehokkaita toimia ja toimintamalleja, joilla kävelyn ja pyöräliikenteen asema ja suosio haminalaisen arkiliikkumisessa voivat nousta merkittävästi nykyisestä. Toimenpiteet konkretisoivat kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämiseen tarvittavaa panostusta.

Ohjelma ottaa huomioon kehittämislinjausten tapaan kulkutapojen yhteiset ja niiden erilliset toimenpidetarpeet. Ohjelma sisältää toimenpiteiden kuvauksen, ja ottaa kantaa kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen resursointiin ja organisointiin. Ohjelman toteutuksen kustannusarvio edellyttää jatkotarkasteluja.

Toimenpidevalikoimassa liikenneympäristöön kohdennettavat toimenpiteet ovat tärkeitä. Niiden rinnalle tuodaan myös muita toimenpiteitä, kuten kävelyn ja pyöräliikenteen tiedottamista, markkinointia, koulutusta ja kokeiluja mahdollistavia toimia. Myös tämä nk. liikkumisen ohjauksen kokonaisuus on infratoimenpiteiden rinnalla koordinoitua, kehitettyä, resursoitua ja monipuolista.

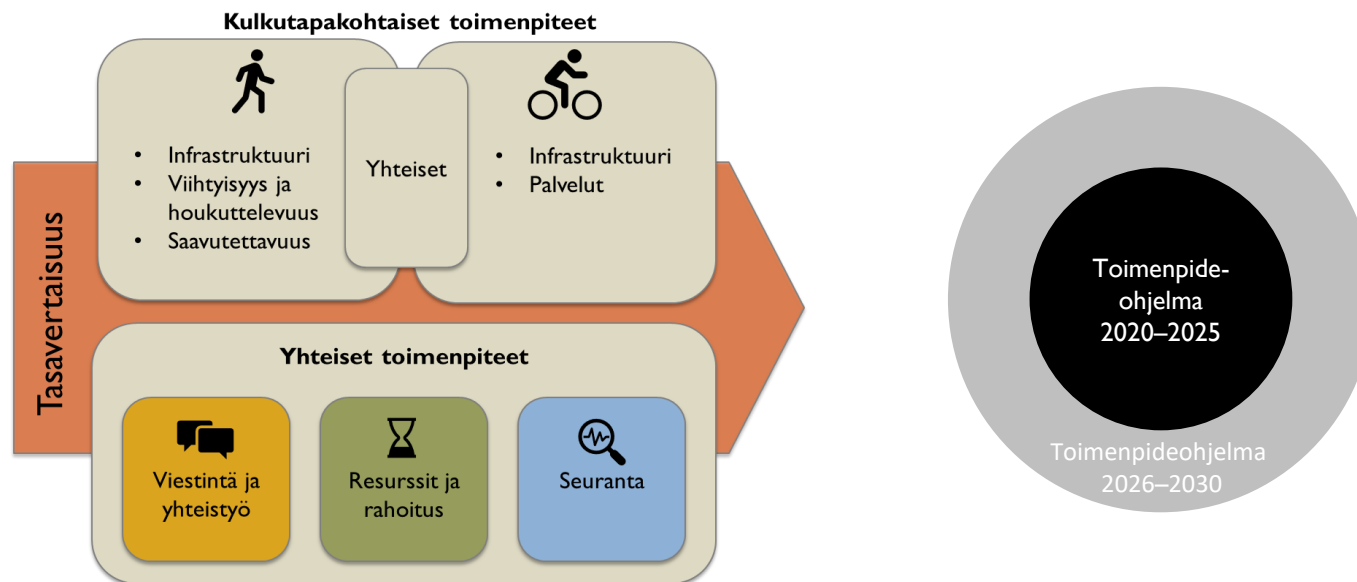


VISIO:

Kävelyä ja pyöräliikennettä edistetään Haminassa systemaattisesti ja näkyvästi, ja näitä kulkutapoja priorisoidaan keskustan liikennejärjestelyissä.

Toimenpideohjelma rakentuu tavoitteita tukevista toimenpidekokonaisuuksista

Edistämishjelman selkäranka on toimenpideohjelma, jossa esitetään tarpeelliset ja merkittävimmät toimenpiteet ohjelman tavoitteiden toteuttamiseksi. Toimenpideohjelma on jaettu Osan I kehittämislinjausten mukaisesti viiteen osioon. Lisäksi teema tasavertaisuudesta toimii ohjelmassa läpileikkaavasti. Kunkin osion yhteydessä on esitetty toimenpiteet, jotka on ajoitettu vuosille 2020–2025. Ohjelman toteutumista, vaikuttavuutta ja tarkistustarpeita tulee arvioida uudelleen noin 5 vuoden välein. Ohjelmakokonaisuuden tavoitevuosi on 2030.



Haminan kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämislinjausten kokonaisuudet



2. Kulutapakohittaiset kehittämistoimet

[sisällysluetteloön →](#)

2.1.KÄVELYN TOIMENPITEET

[sisällysluetteloon →](#)



Kulutuspaikoittaiset toimenpiteet



- Infrastruktuuri
- Viihtyisyys ja houkuttelevuus
- Saavutettavuus

Yhteiset



- Infrastruktuuri
- Palvelut

Yhteiset toimenpiteet



Viestintä ja yhteistyö



Resurssit ja rahoitus



Seuranta

Tasavertaisuus

Kuva: Ramboll Finland Oy

Kävelyn kehittäminen sen omista ja sille ominaisista lähtökohdista

Kävely poikkeaa pyöräliikenteestä monilla tavoin mm. nopeuden, tilatarpeen, matkan tarkoituksen ja reitinvalintaan vaikuttavien tekijöiden kohdalla. Lisäksi jalankulkuun ja polkupyörään sovelletaan erilaisia liikennesääntöjä. Kävelijät voivat oleskella ja viipyillä, poukkoilla puolelta toiselle tai kulkea edestakaisin. Kävelijät pyrkivät hyödyntämään oikopolkuja. Kaikista ikäryhmistä löytyy jalankulkijoita, joilla voi olla mm. näkö-, kuulo- tai liikuntavammoja, he voivat ulkoiluttaa koiraa, työntää lastenvaunuja tai ajaa potkulaudalla. Kävelijät liikkuvat usein ryhmissä tai pareittain. Kävely liittyy kaikkiin kulkutapoihin - pyörällä, joukkoliikenteellä tai autolla pääasiassa liikkuvakin kävelee aina osan matkaa. Edellä kuvatuista syistä kävelyn vaatimukset liikkumisympäristöltä poikkeavat pyöräliikenteeseen nähden. Osa uusista sähköisistä mikroliikkumisvälineistä ryhmittyy jalankulun alle, mistä syystä niin jalankulun kuin pyöräliikenteenkin infrastruktuurin esteettömyystavoitteet palvelevat näitä.

Kävelyalueiden kehittämisen tärkeimpiä tavoitteita ovat viihtyisyys, turvallisuus, esteettömyys ja ihmisen mittakaava.

- **Viihtyisyyttä** tuovat mm. kaupunkivihreä kuten puistot, metsät ja luonnonläheisyys, mutta myös kaunis rakennettu ympäristö kuten patsaat ja katutaide.
- **Turvallisuutta** voidaan parantaa pitämällä jalankulku erillään pyöräilystä ja autoliikenteestä, laskemalla nopeusrajoituksia ja lisäämällä korotettujen suojateiden osuutta. Myös valaistus on oleellinen osa koettua turvallisuutta ja viihtyisyyttä.
- **Esteettömyys** mahdollistaa yhdenvertaisen osallistumisen yhteiskunnassa toimimiseen. Konkreettisesti se tarkoittaa mm. riittävän loivia luiskia, käsihohteita, optisesti helposti havaittavia ylityspaikkoja, liikennevalojen ääniohjausta, riittävän tiheästi aseteltuja penkkejä sekä johdonmukaista ja havaittavaa opastusta loogisia reittejä pitkin.
- **Ihmisen mittakaava** tarkoittaa ympäristön suunnittelua siten, että oleelliset asiat ovat lähellä ja oikealla korkeudella havaittavuuden kannalta. Oikeassa mittakaavassa ympäristö muuttuu tiheästi ja on kiinnostava, aukioissa ja puistoissa on miellyttävää oleskella ja erilaisia toimintoja on paljon.

Kävelyn kehittämiskokonaisuudet

Edellä kuvatuista syistä kävelyn vaatimukset liikkumisympäristöltä poikkeavat pyöräliikenteeseen nähden. Edistämishjelmassa on kuvattu sekä yhteiset että erikseen kävelyn edistämistä ja kaupungin käveltävyyttä parantavat toimet. Alle on kirjattu kehittämistavoitteiden alle keskeisimmät kehittämisteemat ja niihin liittyvät toimenpidekokonaisuudet. Kaupunki- ja liikennesuunnittelun lähtökohtana on tällöin ihminen, ei kulkuväline.



INFRA

Keskeiset kävelyalueet ovat turvallisia ja sujuvia kaikkina vuorokauden- ja vuodenaikoina.

- Keskustan käveltävyys
- Turvalliset kadunylitykset
- Virkistys- ja ulkoilureitit



VIIHTYISYYS

Vilkkaiden kävelyalueiden viihtyisyys ja varustelutaso tukevat elinvoimaisuutta ja vetovoimaa.

- Oleskelumahdollisuudet
- Kaupunkivihreä
- Muuntojoustava kaupunkitila



SAAVUTETTAVUUS

Eheä yhdyskuntarakenne, jalan saavutettavat palvelut ja esteettömät yhteydet.

- Lyhyet etäisyydet
- Esteettömyys
- Opastus ja orientoivuus

Kävelyn toimenpiteet

Infrastruktuuri

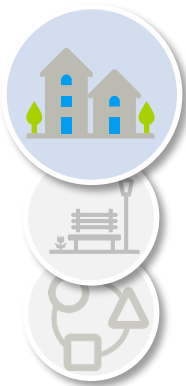
Alla on esitetty kävelyn infrastruktuurin suunnitteluun ja toteutukseen sekä olosuhteiden parantamiseen liittyvät kaupungin edistämismääräykset. Kaikki esitetyt toimenpiteet edellyttävät jossain tarkentavaa suunnittelua, josta oleelliset välivaiheet on esitetty hankkeen alla.

1 Kävelypainotteisen keskustan kehittäminen

-  Huomioidaan tehty aluerajaus (seuraava sivu) mm. laadittavana olevassa keskustan kehittämissuunnitelmassa ja pysäköintistrategiassa
 - Inventoidaan kävelyolosuhteet ja määritetään sen pohjalta olosuhteiden ja esteettömyyden kehittämistarpeet.
-  Tarkistetaan autoliikenteen nopeusrajoitukset vastaamaan kävely-ympäristön viihtyisyys- ja turvallisuustavoitteita. Keskusta-alueella tavoitellaan enintään 30 km/t ajonopeuksia.
-  Keskeiset jalankulkualueet määritetään kunnossapidon suunnittelussa korkeimpaan hoitoluokkaan, jotta kävely on mahdollista ja turvallista näillä reiteillä riippumatta vuoden tai vuorokauden ajasta

2 Turvalliset tien- ja kadunylitykset

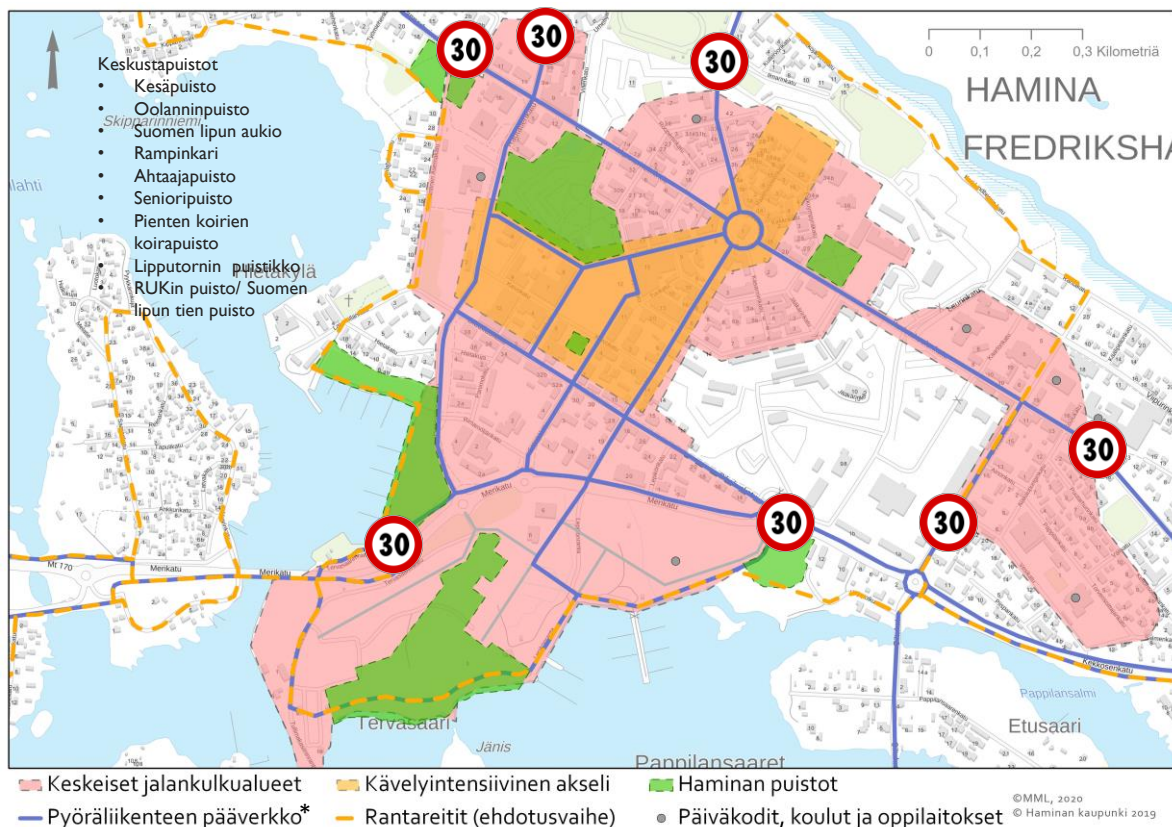
- Inventoidaan vilkkaimpien pääkatujen ja -teiden ja jalankulkua painottavien ympäristöjen suojatiejärjestelyt ja suunnitellaan ne parannettavaksi ohjeiden mukaisesti. Erityistä huomioita kiinnitetään mm. kaksi ajokaistaa ylittävien valo-ohjaamattomien suojateiden poistamiseksi.
- Tarkistetaan 50 km/t nopeusrajoitusalueiden suojatiet ja tarvittaessa lasketaan nopeusrajoitusta tai parannetaan ylityspaikkojen turvallisuutta.
- Tarkistetaan 60 km/t ja sitä ylempien nopeusrajoitus-alueiden suojatiet, ja poistetaan suojatiet, lasketaan nopeusrajoitusta tai toteutetaan liikennevalo-ohjaus.



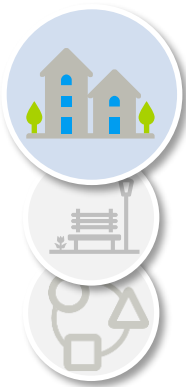
Kävelyn toimenpiteet

Infrastruktuuri

Laadukas kävelyinfrastruktuuri mahdollistaa palveluiden ja työpaikkojen saavutettavuuden turvallisesti ja esteettömästi jalan. Keskeinen kehittämiskohde on Haminan keskusta, jolla kävelyä, oleskelua ja palveluita on eniten. Jalankulku-painotteinen alue on esitetty kartalla. Erikseen sen osana on korostettu kävelyintensiivinen akseli, jolla pyritään erityisen hyvää laatutasoon kaikilla osa-alueilla ja jota kehitetään erityisenä hitaan liikkumisen alueena. Kävelyn kannalta keskeisiä alueita ovat päiväkotien ja koulujen ympäristöt, koska etenkin alkuopetuksen oppilaat kulkevat matkansa jalan ja myöhemminkin jalankulun rooli on merkittävä. Yhteydet keskustapuistoihin ovat myös tärkeitä.



- Liikenneympäristöä kehitetään kävelyn ehdoilla
- Autoliikenteen nopeakäyttöalueet ≤ 30 km/t
- Katujen luonne tukee nopeakäyttöalueita
- Katujen hoito ja ylläpito on nopeaa ja korkealuokkaista
- Suunnitellaan ja lisätään autoilusta vapaita katuosuuksia ja alueita



Kävelyn toimenpiteet

Viihtyisyys ja houkuttelevuus

Kävelen koettu ja eletty kaupunkitila luo monenlaisia kohtaamisia ja sosiaalisempaa elämänmuotoa. Kävelijät elävöittävät niin julkista kuin kaupallista elämää erityisesti keskusta-alueilla. Käveltävyys on myös tutkitusti kaupungin vetovoimaisuutta lisäävä tekijä. Esimerkiksi Ranskassa laskettiin vuonna 2011, että kestäväillä liikennemuodoilla kulkevat tuovat kauppaan yhteensä neljä kertaa enemmän rahaa kuin autolla liikkuvat. Helsinki on arvioinut samansuuntaisia tuloksia (Helsingin keskustan asiointiselvitys 2019). Lähtökohtaisesti käveltävät elinympäristöt myös lisäävät liikkumismahdollisuuksien tasapuolisuutta. Ne tukevat työikäisten ja vanhempien koululaisten lisäksi myös pienempien lasten ja ikääntyneiden liikkumistarpeita. Tehtävänä on kehittää houkuttelevia ja mielenkiintoisia kaupunkitiloja. Kuitenkin vasta ihmiset, kävelijät, oleskelijat, tapahtumat ja toiminta, sytyttävät kaupunkitilat eloon.

3 Kävely-ympäristön viihtyisyys, turvallisuus ja laatu



Katuvalaistuksen parantaminen ympäristön mukavuuden ja koetun turvallisuuden lisäämiseksi (uusinta ledeihin ja tehostaminen tarvittavin osin turvallisuuden lisäämiseksi)

- Oleskelumahdollisuuksia lisätään kehittämällä levähdyspaikkoja keskeisillä jalankulualueilla ja esteettömillä reiteillä (penkkien lisäksi muita toissijaisia istumismahdollisuuksia)
- Erityisesti kävelyintensiivisellä akselilla käytetään korkealaatuisia ja visuaalisesti mietittyjä pintamateriaaleja. Keskustan rakennetun ympäristön laadussa nojaututaan Kukkiva Hamina -ohjeistoa.
- Kävely-ympäristöjen viihtyisyyttä parannetaan vaalimalla ja lisäämällä kaupunkivihreää (mm. kadunvarren puurivistöt) ydinkeskustassa

4 Vuodenaikojen mukaan muuntojoustava kaupunkitila



Kiinnostavan kaupunkiympäristön edistäminen mahdollistamalla kaupunkitilan monipuolinen käyttö ja kokeilut (esim. kesäkadut, placemaking-kokeilut, tapahtumien aikaiset erityisjärjestelyt)



Viihtyisyys ja houkuttelevuus

Arkiliikkumisen ohella on tärkeää huolehtia viihtyisistä ja miellyttävistä viher-, ulkoilu-, virkistys- ja retkeilyreiteistä. Myös virkistysreittien käyttöön liittyy esteettömyystavoitteita. Ulkoilureitit palvelevat vapaa-ajan virkistystarpeiden lisäksi myös arkiliikkumista.



Rantapolut ja merenrantojen kehittäminen ja maisemalliset kohteet (mm. kaupunkirantojen yleissuunnitelman toteutus)



Kaupunkirantojen yleissuunnitelma (ehdotusvaiheen reitti 27.11.2020)



Kävelyn toimenpiteet

Saavutettavuus

Eheä yhdyskuntarakenne, jossa eri toimintojen (kodit, työpaikat ja palvelut sekä virkistys- ja vapaa-ajan alueet) väliset etäisyydet ovat kohtuulliset, on aivan keskeinen edellytys erityisesti kävelyn, mutta myös pyöräliikenteen tuntuvalle kasvulle. Kävely ja pyöräily ovat arjen kulkutapoina sitä houkuttelevimpia ja ajallisesti kilpailukykyisempiä mitä lyhyempi matka on kyseessä. Keskustapalvelujen monipuolisuus mahdollistaa päivittäisen asioinnin omin voimin. Asuinalueilla on tärkeää varmistaa erityisesti päivittäistavarakaupan ja mm. koulujen saavutettavuus ilman autoa.

6 Maankäytön ja palveluverkkojen kestävä suunnittelu



Kävelyn tavoitteet vaikuttavat kaavoituksen ja palveluverkkojen suunnitteluratkaisuihin. Julkiseen palveluverkkoon (mm. kouluverkko) tehtävien muutosten vaikutukset liikkumistottumuksiin arvioidaan aina, ja erityisesti osoitetaan vaikutukset kävelyn käytön edellytyksiin.



Viher-, ulkoilu- ja retkeilyreittiverkoston kehittäminen ja verkoston saavutettavuuden varmistaminen tie- ja katuverkolta.

7 Esteettömän kaupunkiympäristön kehittäminen

- Esteettömyyskartointi ja esteettömyysohjelman laatiminen vähintään kävelypainotteiselle keskusta-alueelle
- Ikäihmisten esteettömät lähiliikuntareitit
- Esteettömät yhteydet keskeisille joukkoliikenteen pysäkeille



Kävelyn huomiointi työmaiden aikaisissa järjestelyissä. Työmaiden jalankulun ja pyöräliikenteen reittien toteuttamisohjeistus.

8 Opastus ja orientoivuus ohjaamaan kävelijää

- Helposti hahmotettavan kävely-ympäristön edistäminen toteuttamalla kävelyn opastus palvelemaan asukkaita ja matkailijoita (kävelyn opastussuunnitelman laadinta)
- Opastusjärjestelmää tukevat yhtenäiset kadunkalusteet ja tarkoituksenmukaiset pintamateriaalit



2.2. PYÖRÄLIIKENTEEEN TOIMENPITEET

[sisällysluetteloon →](#)



Kulutuspaikkoittaiset toimenpiteet



- Infrastruktuuri
- Viihtyisyys ja houkuttelevuus
- Saavutettavuus

Yhteiset



- Infrastruktuuri
- Palvelut

Yhteiset toimenpiteet



Viestintä ja yhteistyö



Resurssit ja rahoitus



Seuranta

Tasavertaisuus

Pyöräliikenteen edistämisen lyhyt oppimäärä



- Polkupyörä on jo lainsäädännössäkin määritelty ajoneuvoksi. Sen tulee rinnastua muihin ajoneuvoihin suunnittelupöydällä ja liikennejärjestelyissä.
- Pyöräliikenteen ja jalankulun käsittely yhteisen kevyt liikenne -termin alla on historiallinen taakka, josta tulee määrätietoisesti irtaantua.



- Kolme tärkeintä ja vaikuttavinta pyöräliikenteen edistämiskeinoa ovat infrastruktuuri, infrastruktuuri ja infrastruktuuri. Todistusaineistoa väitteelle tarjoavat mm. Kööpenhamina ja Tukholma.



- Pyöräliikenteen kaksinkertaistaminen edellyttää pyöräliikenteen yksinkertaistamista. Risteyksissä pyritään intuitiivisiin ja selkeisiin järjestelyihin, joita mm. yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt tukevat.

Pyöräliikenteen kehittämiskokonaisuudet

Keski-Eurooppalaisten esikuvien ja kotimaan esimerkkien mukaisesti edistämishjelman toimenpiteissä painotetaan infrastruktuurin ja olosuhteiden kehittämisen merkitystä. Laadukkaan pyöräliikenteen infrastruktuurin lähtökohta muodostuu jo kaavoitusvaiheessa. Hyvillä pyöräilykokemuksilla varhaisesta lapsuudesta eläkeikään saakka vahvistetaan pyöräliikenteen asemaa ja vaikutetaan pyöräliikenteen määrän kasvuun tavoitteiden mukaisesti. Laadukkaat pyöräliikenteen väylät ja pyöräilyä tukevat palvelut vastaavat hyvin erilaisten käyttäjäryhmien tarpeisiin.



INFRASTRUKTUURI

Turvalliset ja sujuvat yhteydet kaikkina vuodenaikoina. Laatu ennen määrää ja oikea ratkaisu oikeaan paikkaan.

- Varmistetaan toteutuksen edellytykset
- Pääreittien laatutason parantaminen
- Kadunvarsipysäköinnin linjaukset
- Ulkoilu- ja virkistysreitit



PALVELUT

Pysäköinti, pyörämatkailu, kampanjat ja tempaukset näkyvät ja tukevat lisääntyvää käyttöä

- Matkaketjujen sujuvoittaminen
- Pyörämatkailu
- Näkyvä viestintä ja tiedottaminen

Oikea järjestely oikeaan paikkaan

Pyöräliikenteen järjestelyn tarve muodostuu lähes yksinomaan autoliikenteen määrän ja nopeuksien perusteella. Lähtökohta on, että **polkupyörä on ajoneuvo**, joka käyttää ensisijaisesti ajorataa. Jos pyöräliikenteen yhdistämistä autoliikenteen kanssa ei voida vilkkauden vuoksi pitää turvallisena, tulee kulkumuodot erotella.

Ns. liikennekatujen (pääteiden ja -katujen) tehtävä on välittää liikennettä. Lähtökohtaisesti näillä kaduilla eri liikennemuodoille varataan oma tila erottelemalla ne fyysisesti toisistaan.



*Rautatienkatu on ns. liikennekatu
(GoogleMaps)*

Rauhallisen liikkumisen alueilla liikenteen rytmi on hiljainen ja ajonopeudet maltillisia (alle 30 km/t). Polkupyörä käyttää muun ajoneuvo-liikenteen tapaan ajorataa (sekaliikenne).



*Mm. Väinönkatu on rauhallisen liikkumisen aluetta
(GoogleMaps)*



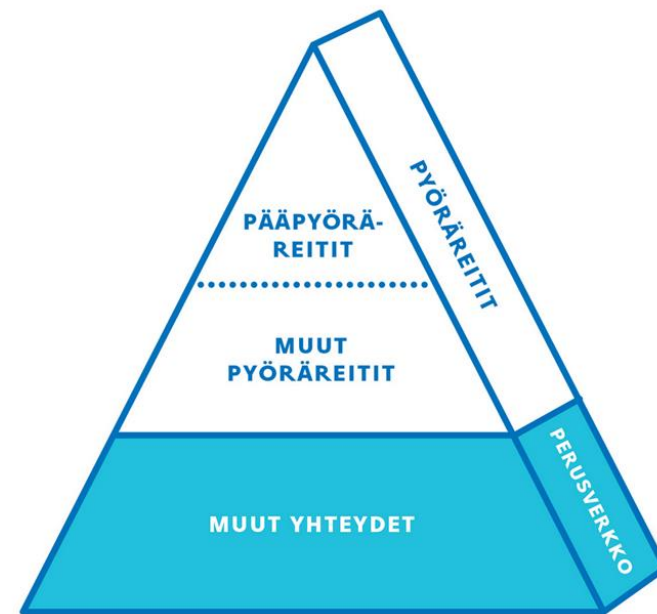
Pyöräliikenneverkon hierarkia

Liikenneverkon hierarkia määrittää pyöräliikenteen järjestelyn ja erottelutarpeet muiden liikennemuotojen välillä. Pyöräliikenteen verkko voidaan karkeasti ottaen jakaa kahteen tasoon: pyöräreitteihin ja perusverkkoon.

- Pyöräreitit ovat pyöräteitä tai ulkoilu- ja virkistysreittejä.
- Perusverkko on käsitteenä edellistä laajempi. Taajama-alueella se käsittää käytännössä kaikki mahdolliset tie-, katu- ja muut yhteydet, joilla pyöräilijä voi ja on tarve liikkua. Rakentamattomassa ympäristössä perusverkko käsittää kaikki julkiset kulkuyhteydet, jotka eivät kuitenkaan välttämättä ole verkollisesti merkittäviä.

Pyöräreitit jaetaan edelleen kahteen toiminnalliseen luokkaan: pääpyöräreitteihin ja muihin pyöräreitteihin.

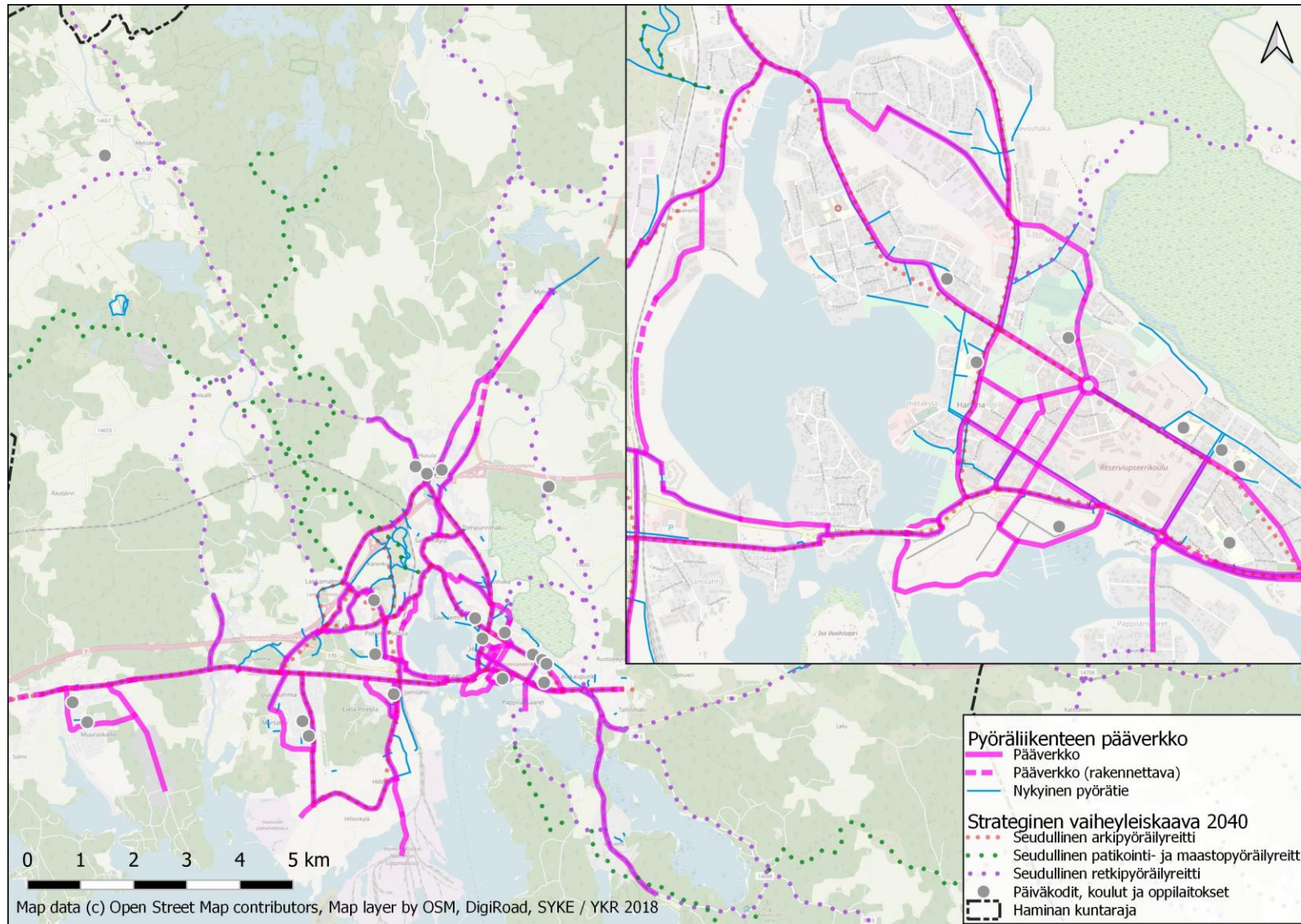
- **Pääreitit** ovat yleensä keskustan ja alakeskusten välisiä väyliä, joiden tehtävä on välittää alueen merkittävimmät pyöräilijävirrat.
- **Muut pyöräreitit** täydentävät pääverkkoa, ja ovat paikallisella tasolla tärkeitä yhteyksiä.



www.pyöräliikenne.fi



Pyöräliikenneverkon hierarkia Haminassa



Pyöräliikenteen pääreitiverkon linjapituus on 76,4 km

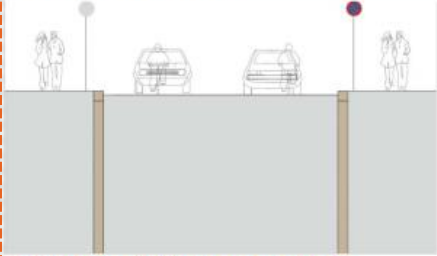
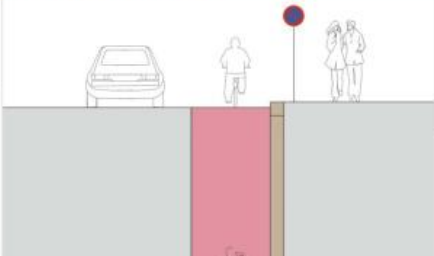
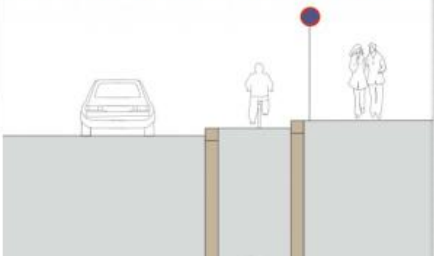
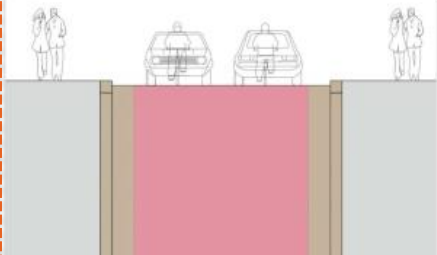
Pääreittien tavoitteelliset järjestelyt



Pyöräliikenteen järjestelyt

Työkalupakki – pyöräliikenteen infrastruktuurin osat

I-suuntaisia pyöräliikenteen järjestelyitä

Sekaliikenne	Pyöräkaista	Kadunvarren pyörätie	Erillinen pyörätie
 Sekaliikenne (pyöräily ajoradalla) on pyöräliikenteen perusratkaisu.	 Pyöräkaista on aina yksisuuntainen pyöräliikenteen järjestely. Kaistan leveys 1,3...1,8 metriä.	 Ns. kolmitaso on laadukain yksisuuntainen järjestely, joka on sekä turvallinen että turvallisen tuntuinen.	 Erillinen pyörätie ja jalkakäytävä. Pyörätien ja jalkakäytävän tasajakoa vältetään.
 Pyöräkatu on sekaliikenteenä toteutettu korkeatasoinen pyöräliikenteen yhteys, jolla pyörällä on autoliikenteeseen nähden ensisijainen asema.	 Ns. hollantilaistyyppinen kylätiemalli on kustannustehokas tapa tuottaa pyöräliikenteen ja jalankulun olosuhteita liikennetilaa uudelleen jakamalla.	 Pyöräliikenteen ja jalankulun erottelu voi olla tasoratkaisussa ongelmallinen. Pyörätien perusleveys on 2,0 metriä.	 Yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää käytetään vain erillisillä pyöräteillä, joissa on verrattain vähän sekä pyöräliikennettä että jalankulkua.

RAMBOLL

www.pyoraliikenne.fi

Kaupunkimaisessa tiheässä katuverkossa ei pääsääntönä tule käyttää kaksisuuntaisia pyöräliikenteen järjestelyitä, koska katutila ei usein riitä toimivan (molemmipuolisen) kaksisuuntaisen järjestelyn toteutukseen. Tilatehokkuuden ohella yksisuuntainen järjestely on kaksisuuntaiseen järjestelyyn nähden ylivertainen väistämissääntöjen ja loogisten ajosuuntien kannalta. Autoilijan kannalta pyöräilijä toimii kuten muutkin ajoneuvot. Jalankulkijoille vapautuu tilaa.

Pyöräliikenteen toimenpiteet

Infrastruktuuri

Seuraavassa on esitetty pyöräliikenteen infrastruktuurin suunnitteluun ja toteutukseen sekä olosuhteiden parantamiseen liittyvät kaupungin edistämisvastuulla olevat kärkitoimet. Kaikki esitetyt toimenpiteet edellyttävät jossain määrin tarkentavaa suunnittelua, josta oleelliset välivaiheet on esitetty hankkeen alla.

I Luodaan edellytykset laadukkaille ja toimiville toteutuksille



Pyöräliikenteen uusi suunnitteluohje (Väylävirasto 2020) hyväksytään ja otetaan suunnitteluhankkeissa käyttöön, jotta pyöräliikenteen laatuvaatimukset toteutuvat käytännössä

- Pyöräliikenteen tavoiteverkko kytketään kiinteästi mukaan kaavoituksen ja liikennesuunnittelun lähtökohdiksi, jotta pyöräliikenteen tavoitetila saadaan sisällytettyä kaikkiin uusiin suunnitelmiin.
- 
- Pääreitit määritetään kunnossapidossa korkeimpaan hoitoluokkaan, jotta pyöräliikenne on mahdollista ja sujuvaa ympäri vuoden. Ylläpidon ja hoidon ohella korjausvelan hallinta on tärkeää.
- Nopeusrajoitusten tarkastaminen pyöräliikenteelle sopivaksi. Erityisesti asuinalueilla 30 km/t nopeusrajoitukset ja sitä tukeva katujen ulkomuoto mahdollistaa sekaliikenteen.
 - Tarkistetaan linjaukset mopoliikenteen ja pyöräliikenteen eriyttämisestä/yhteensovittamisesta
- 
- Työmaiden jalankulun ja pyöräliikenteen reittien toteuttamisohjeistus. Laaditaan ohjeistus jalankulun ja pyöräliikenteen reittien toteuttamisen periaatteista rakennustyömaiden kohdalla. Kytketään ohjeistuksen laadinta nykyistä vahvemmin kaupungin eri lupien hakuprosesseihin.



Pyöräliikenteen toimenpiteet

Infrastruktuuri

Seuraavassa on esitetty pyöräliikenteen infrastruktuurin suunnitteluun ja toteutukseen sekä olosuhteiden parantamiseen liittyvät kaupungin edistämisvastuulla olevat kärkitoimet. Kaikki esitetyt toimenpiteet edellyttävät jossain määrin tarkentavaa suunnittelua, josta oleelliset välivaiheet on esitetty hankkeen alla.

2 Pyöräliikenteen pääreittien systemaattinen kehittäminen



Määritetään laatutasotavoitteet pyöräliikenteen pääreiteille Vöyläviraston ohjeen pohjalta. Varmistetaan kaavailtujen järjestelyiden tilatarpeet ja -varaukset.



Inventoidaan pyöräliikenteen pääreitit, jonka pohjalta tunnistetaan olosuhteiden parannustarpeet asetettuihin laatutasotavoitteisiin nähden.

- Hankkeistetaan pyöräliikenteen tavoiteverkko. Tarkastelussa otetaan huomioon mm. ohjelmoidut katusaneeraukset ja muun kaupunkikehittämisen toimet.
- Pääverkolle laaditaan opastus- ja viitoitus suunnitelma, joka palvelee niin haminalaisia kuin matkailijoitakin.
- Laaditaan pääverkolle päällysteiden uusimisohjelma.
- Toteutetaan pääverkon täydennysrakennus- ja parantamisohjelmaa vuosittain. Hyödynnetään ja haetaan aktiivisesti infrastruktuurin investointitukia.
- Pääreittien kehittämisen teimahankkeita:
 - Sivukatuliittymien parantamisohjelma (reunakivet, näkemät, turvallisuus)
 - Päällystysohjelma (osana korjausvelan hallintaa)
 - Viitoituksen rakentaminen pääreiteille
 - Maantieympäristön erityiskysymykset (kustannustehokkaat ratkaisut, liikenteen rauhoittaminen)
 - Kunnossapidon parantaminen ja tehostaminen (esim. reittikohtainen hoitomalli)



Pyöräliikenteen toimenpiteet

Infrastruktuuri

3 Keskustan kadunvarsipysäköinti tukee sujuvia ja turvallisia pääreittejä



Pysäköintistrategiassa tehdään tarvittavat kadunvarsipysäköinnin linjaukset niin, että keskustan vilkkaimmilla pääkaduilta saadaan järjestyseen pyöräliikenteelle ja jalankululle tilaa.

4 Viher-, ulkoilu-, virkistys- ja retkeilyreittien kehittäminen



Laaditaan ulkoilu- ja virkistysreittien kehittämissuunnitelma täydentämään kaupunkirantojen yleissuunnitelmaa

- Rantapolut ja merenrantojen kehittäminen ja maisemalliset kohteet nostetaan kehitettävien kohteiden listalle.
- Kirkkojärven lenkin olosuhteiden parantaminen koululta Töytäriin



Pyöräliikenteen toimenpiteet

Palvelut

Erilaisilla pyöräliikenteen käyttöä tukevilla palveluilla madalletaan matkanteon kynnystä ja sujuvoitetaan liikkumista. Pyöräpysäköinti on oleellinen osa pyöräliikenteen infrastruktuuria ja matkaketjuja, koska jokainen pyörämatka alkaa ja päättyy pysäköintiin.

5 Kehitetään pyöräpysäköinnin olosuhteita ja sujuvia matkaketjuja

- Laaditaan pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma ja sen pohjalta alueelliset rakennussuunnitelmat (sis. liityntäpyöräpysäköinti ja koulut)
- Pyöräpysäköintinormien ja tavoitteellisen mitoituksen asettaminen kaavamääräyksiin ja rakentamismääräyksiin.
- Laaditaan keskeisille maankäytön toiminnoille (asuminen, työpaikat, urheilukeskukset ja muut liikennettä aiheuttavat palvelut sekä kasvatuksen ja opetuksen kohteet) pyöräpysäköinnin miniminormi, jossa esitetään riittävä paikkamäärä sekä laatuvaatimukset..
- Kehitetään kaupunkipyöräjärjestelmää käytön seurannan ja käyttäjien tarpeiden mukaisesti
- Parannetaan pyörien kuljettamismahdollisuuksia joukkoliikennevälineissä

6 Edistetään Haminan kehittymistä pyörämatkailukohteena

- Laaditaan selvitys Haminan pyörämatkailun potentiaalista ja sen kehittämistarpeista. Jatkotoimenpiteistä päätetään selvityksen jälkeen.

7 Viestintä, markkinointi, kampanjat, tempaukset

- Tuetaan pyöräilyä mm. pyöräilyyn liittyvin kampanjoin ja tempauksin (esimerkkeinä pyörähuoltotempaukset, Kilometrikisat ym)
- Kehitetään pyöräliikenteen informaatiota (painetut ja digitaaliset pyöräilykartat)

→ **Lisää aihepiiriin liittyviä toimenpiteitä luvussa ”Viestintä ja yhteistyö”**





3. Yhteiset kehittämistoimet

[sisällysluetteloon →](#)

3.1.VIESTINTÄ JA YHTEISTYÖ

[sisällysluetteloon →](#)



Kulkutapakohtaiset toimenpiteet



- Infrastrukturi
- Viihtyisyys ja houkuttelevuus
- Saavutettavuus

Yhteiset



- Infrastrukturi
- Palvelut

Yhteiset toimenpiteet



Viestintä ja yhteistyö



Resurssit ja rahoitus



Seuranta

Tasavertaisuus

Kuva: Ramboll Finland Oy

Yhteistyön ja viestinnän merkitys

Kestävien liikkumistottumusten edistämiseen tarvitaan tietoa ymmärrystä liikkujista, heidän tarpeistaan ja suhtautumisestaan eri vaihtoehtoihin. Päivittäiseen liikkumiseen liittyy sekä tietoisia että vähemmän tietoisia, rutiiniin pohjautuvia valintoja. Näitä valintoja ohjaavat monet erilaiset tekijät, kuten sosioekonomiset lähtökohdat, arvomaailma, ajankäyttötottumukset, liikkumistarpeet, eri vaihtoehtojen hinta sekä kulkutapoihin liittyvät mieltymykset ja asenteet.

Kulkutapamuutosten aikaansaaminen on useimmiten aikaa vievää ja edellyttää monentyyppisiä kannustavia toimenpiteitä. Yksilötason liikkumistottumuksiin ja -päätöksiin voidaan parhaiten vaikuttaa, kun kävely ja pyöräily ovat yleisesti tunnistettuja, vakavasti otettavia ja helposti omiin matkaketjuihin soveltuvia nopeita liikkumismuotoja.



YHTEISTYÖ

Laaja-alainen yhteistyö eri palvelualueiden sekä sidosryhmien kanssa

- Liikkumisen ohjaus
- Kaupungin kaikki toimijat
- Kokeilut, kampanjat, tempaukset



VIESTINTÄ

Näkyvyys kaupungin sisäisessä ja ulkoisessa viestinnässä

- Markkinointi
- Kohderyhmätietoisuus
- Terveys ja hyvinvointi

Liikkumisen ohjauksen kehittämistoimenpiteet

Liikkumisen ohjaus on yksi liikenteen kysynnän hallinnan keino. Liikkumisen ohjauksen tavoitteena on lisätä kestävien kulkumuotojen osuutta kulkumuotojakaumassa ja vähentää tarpeetonta yksin autolla ajamista. Liikkumisen ohjausta voidaan tehdä monin eri tavoin, kuten liikkumismahdollisuuksista markkinoimalla, neuvonnalla, liikkumisen suunnittelulla sekä palveluita koordinoimalla ja kehittämällä.

1 Toteutetaan elinikäisen liikennekasvatuksen toimintamalli (liite 2)

- Laaditaan poikkihallinnollisesti keino-valikoima eri ikäryhmien kanssa toimiville. Aiheita ovat mm. lasten kuljetus, lasten saatto, lasten omaehtoinen liikkuminen, aikuisten työmatka- ja vapaa-ajan liikkuminen, ikäihmisten omaehtoinen liikkuminen, maahanmuuttajien liikkuminen, uusien asukkaiden informointi
- Resursoidaan ja toteutetaan kehityspolku keinovalikoiman jalkauttamiseksi toimintamalliksi.
- Toimintamallissa toteutetaan erilaisia tempauksia, kampanjoita, kohderyhmäkohtaista viestintää, tiedonjakoa toteutetuista hankkeista ja tuetaan erityisesti varhaiskasvatuksen ja perusopetuksen työtä.

2 Työmatkaliikenteen olosuhteiden kehittäminen

- Työmatkaliikenteen jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden kehittäminen yhdessä kaupungin ja suurimpien työnantajien kanssa
- Keinoihin sisältyvät liikkumisen ohjauksen lisäksi konkreettiset parantamistoimet mm. työnantajien lähi-infraan ja pyöräpysäköinti- ja sosiaalityöihin.



Viestinnän kehittämistoimenpiteet

Viestintä ja markkinointi ovat tärkeä ja erottamaton osa kävelyn ja pyöräilyn edistämistä. Viestinnän ja markkinoinnin avulla lisätään ihmisten tietoisuutta tarjolla olevista palveluista ja toivotuista käyttäytymismalleista, luodaan positiivisia mielikuvia ja vahvistetaan myönteisen ja aiempaa ekologisemman liikkumiskulttuurin syntymistä. Tietoisuuden lisääntyessä palveluiden käyttö lisääntyy ja sitä mukaan yksilöiden asenteetkin muuttuvat. Yhtenäinen ja hallittu ilme tukee viestintää ja markkinointia, rakentaa brändiä ja tekee siitä tunnetun vahvistaen samalla sen imagoa ja houkuttelevuutta.

3 Tehokas, jatkuva ja suunnitelmallinen viestintä kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseksi

- Vuotuisen viestintäsuunnitelman / vuosikellon laatiminen
- Laaditaan ”liikkumisen ohjaus tutuksi” -tietopaketti kuntien viranhaltijoille
- Ajantasaisen tiedon tarjoaminen nettisivuilla ja mobiilissa sekä aktiivinen maineen rakentaminen. Yhteistyö paikallismedian ja some-vaikuttajien kanssa.
- Pyöräily- ja ulkoilureittikarttojen tarjoaminen
- Lisätietoa elinikäisen liikennekasvatuksen ja viestinnän toimintamallissa (liite 2)

4 Markkinointi, kampanjointi, tempaukset, kokeilut

- Kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen kytketään terveyden edistämiseen. Arkimatkat jalan ja pyörällä nostetaan esiin osana liikuntaneuvontaa ja liikuntapalveluiden palveluvalikoimaa.
- Sähköpyöräilyn markkinointi. Sähköpyöräilyn mahdollisuuksien tiedottaminen ja markkinointi yhteistyössä paikallisten yritysten kanssa, kokeilumahdollisuuksien tarjoaminen
- Erilaisten kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistä tukevien kampanjoiden ja tapahtumien toteuttaminen, esim. valtakunnallisiin teemaviikkoihin ja kilpailuihin osallistuminen (mm. liikkujan viikko, pyöräilyviikko, kilometrikisa, askelkampanjat). Eri kohderyhmien huomioiminen vaihtelevasti kampanjoiden suunnittelussa. Yhteensovitetaan liikenneturvallisuuden kampanjoiden kanssa. Edistämisyhmä määrittää toteutettavat toimenpiteet vuosittain.

3.2. RESURSSIT JA RAHOITUS

[sisällysluettelo](#) →



Resurssit ja rahoitus avainasemassa

Edistämishjelman toteuttamiseksi merkittävin toimenpidekokonaisuus on rahoituksen ja resurssien osoittaminen. Rahoituksen tulee sisältää investoinnit sekä käyttötalouden. Rahoitusta olisi hyvä saada kohdennettua esim. osa-aikaiseen henkilöresurssiin, tai vähintään nykyistä henkilöresurssia olisi kohdennettava nykyistä vahvemmin kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen.



RESURSOINTI

Kävelyn ja pyöräilyn laaja-alainen huomiointi kaupunkikehityksessä

- Edistämistyön organisointi
- Liikennepolitiikka
- Edunvalvonta



RAHOITUS

Osoitetaan tavoitteita tukevat määrärahat ja investointitaso

- Käyttötalous
- Investointiohjelma

Edistämistyön organisointi ja resursointi

Jalankulun ja pyöräilyn edistämiseen tarvitaan pysyvä yhteistyöryhmä ts. vastuullinen isäntä, joka koordinoi ja laittaa liikkeelle edistämishjelman kehittämistoimia. Ryhmän päätehtävänä on kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toimeenpano, toimenpiteiden kehittymisen seuranta ja vaikutustietojen koonti. Ryhmän jäsenillä tulee olla mandaatti oman toimialansa edistämiseksi, jotta ryhmässä voidaan tehdä linjauksia ja arvioida myös eri hallintokuntien määrärahatarpeita.

1 Edistämistyön organisointi

- Ohjelman toteuttamissa organisoi jalankulun ja pyöräilyn edistämisen ryhmä, jossa mukana ovat vähintään aluepalvelut, kaavoitus, Hinku-toiminta sekä liikunnan edistäminen.
- Ryhmän tehtäviin lisätään mahdollisesti laajemminkin kestävän liikkumisen edistämiseen keskittyviä toimia.
- Ohjelman toteutusta käydään myös Hinku-työryhmässä sekä liikenneturvallisuuustyöryhmässä läpi.

2 Osoitetaan henkilöresurssi toimien koordinointiin

- Tavoitteena on noin 0,25 henkilötyövuoden panos, jolla varmistetaan ohjelman jalkauttamista.
- Resurssi voidaan nimetä vuosittain.

3 Kaupungin liikenneratkaisut arvostavat kävelyä ja pyöräliikennettä

- Maankäytön, liikkumisen ja liikenteen ratkaisut tukevat kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistavoitteita
- Kaavoituksen yhteydessä konsultoidaan kävelyn ja pyöräilyn asiantuntijoita keskeisten tavoitteiden ja suunnitteluperiaatteiden huomioon ottamiseksi.
- Kaikkien kaavamuutosten, palveluverkon ja liikennesuunnitelmien kohdalla arvioidaan vaikutukset kävelyn ja pyöräliikenteen kannalta. Erityisesti vaikutukset lasten ja ikäihmisten omaehtoiseen liikkumiseen.
- Pysäköintistrategian kirjauksilla ja linjauksilla edesautetaan kävelyn ja pyöräliikenteen tavoiteverkon tilatarpeita



Rahoitus

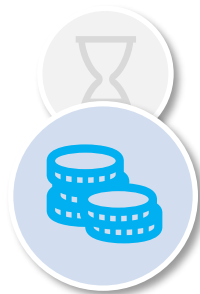
Jotta tavoiteltu muutos on mahdollista, tarvitaan muutosta myös kävelyn ja pyöräliikenteen rahoitustasossa. Liikenteen rahoitusta tulee suunnata uudelleen osoittamalla autoliikenteeseen kohdistettua rahoitusta kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseen. Riittävällä suunnitelmavarannolla ja ohjelmoinnilla varmistetaan, että on hyvät edellytykset hyödyntää ja osallistua valtionavustusten hakemiseen. YK suosittaa, että 20 % kaikista liikennebudjeteista tulisi osoittaa aktiivisille kulkumuodoille (UN Environment, 2016).

3 Kaupungin talousarviossa osoitetaan korvamerkitty investointitaso kävelyn ja pyöräilyyn

- Vuoden 2021 investointiohjelmassa on varattu 150 000 € määräraha kävelyn ja pyöräilyn infrainvestointeihin. Summalla edesautetaan kävelyn ja pyöräilyn investointien määrätietoista ja aktiivista toteutusta. Määrärahan korotusmahdollisuudet tarkistetaan vuosittain.
- Määräraha ei riitä kaikkien investointien toteuttamiseen, vaan sen lisäksi osoitetaan tarvittaessa muuta kuntatekniikan investointimäärärahaa väylien rakentamiseen (osana nk. normaalia toimintaa).
- Vuosittain ohjelmoidaan hankkeet, joihin haetaan Traficomien kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustusta (50 % kustannuksista).
- Arvioidaan nykyinen kävelyn ja pyöräilyn infraan liittyen investointien rahoitusosuus liikennebudjeteista ja asetetaan kävelyn ja pyöräliikenteen rahoituksen tavoitteellinen osuus liikenneinvestoinneista.

4 Käyttötaloudesta rahoitetaan pienempiä ohjelmaa jalkauttavia tehtäviä

- Osoitetaan esimerkiksi 5 000 € vuotuinen määräraha, jolla voidaan hankkia kouluille lainapyöriä ja -kypäriä kuljetusoppilaiden ja pyöriä omistamattomien lasten pyöräilyn tukemista varten.
- Koulujen pyöräilykasvatusta tuetaan koulukohtaisten pyöräilyn taitoajoratojen sekä yhteisen pump trackin tai liikennepuiston avulla.
- Kaupungin työntekijöille toteutetaan pyöräkokeiluja
- Kaupunkipyöräjärjestelmän rahoitus
- Hyödynnetään toiminnan aktivoinnissa erilaisia rahoitus- ja tuki-instrumentteja (mm. Traficomien liikkumisen ohjauksen valtionavustus, tieliikenteen turvallisuuden hankkeet)



3.3. SEURANTA

[sisällysluetteloon →](#)



Kulttuuripolttainen toimenpiteet



- Infrastruktuuri
- Viihtyisyys ja houkuttelevuus
- Saavutettavuus

Yhteiset



- Infrastruktuuri
- Palvelut

Yhteiset toimenpiteet



Viestintä ja yhteistyö



Resurssit ja rahoitus



Seuranta

Tasavertaisuus

Kuva: Vesa Hovi

Seuranta ja vaikuttavuus



Haminan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman 2020–2025 toimenpiteiden toteuttamista ja niiden vaikuttavuutta tulee seurata säännöllisesti, jotta nähdään edetäänkö kohti valittuja tavoitteita. Seurantatieto lisää ymmärrystä toimenpiteiden vaikuttavuudesta sekä kävelyn ja pyöräilyn ominaispiirteistä, mikä helpottaa tulevien kehittämistoimenpiteiden perustelua ja suunnittelua.

Toimenpiteiden toteutumisen ja vaikuttavuuden seuranta on jatkuvaa ja näkyvää työtä. Se vaatii myös resursseja.

Seuranta käsittää seuraavat osa-alueet:

- Toimenpiteiden toteutuminen (oman toiminnan seuranta)
- Vaikuttavuus (tehtyjen toimenpiteiden vaikutukset suhteessa tavoitteisiin)

Seurantamittariston kokoamisessa kannattaa hyödyntää valtakunnallista ohjeistusta (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 15/2014), jossa on kuvattu kunnille soveltuva malli kävelyn ja pyöräilyn seurantamittariston koostamiseen.

Vaikuttavuuden osalta keskeiset seurattavat asiat liittyvät:

- Kulutapojen käyttö (liikennetutkimus 4–5 vuoden välein)
- Jalankulku- ja pyörälaskennat
- Kävely- ja pyöräilytapaturmien määrä ja vakavuus
- Kävelyn ja pyöräilyn suosio koulu- ja harrastusmatkoilla
- Asukastyytyväisyys kävely- ja pyöräilyolosuhteisiin ja koettuun turvallisuuteen (kysely)

Jalankululle ja pyöräilylle tehdään vuosittain toimintasuunnitelma, johon kirjataan toimintavuoden tavoitteita.

Seurannan tuloksista suositellaan viestimään aktiivisesti. Toimenpideohjelma ja seurantasuunnitelma arvioidaan ja päivitetään tarvittaessa 3–5 vuoden välein.

4. Lopuksi

[sisällysluetteloon →](#)

Lopuksi

Jalankulun ja pyöräilyn edistäminen on kestävästä liikennepolitiikasta ja kaupunkisuunnittelun kulmakiviä. Kaupunki, joka panostaa jalankulkuun ja pyöräliikenteeseen, on paitsi ekologisesti kestävällä pohjalla myös viihtyisä, elinvoimainen ja ihmisläheinen. Haminan kaupungilla on tiiviin kaupunkirakenteensa ansiosta oivalliset mahdollisuudet nousta jalankulkua ja pyöräliikennettä liikkumisympäristössä arvostavien kuntien joukkoon.

Tärkeimpänä toimenpiteenä on infrastruktuurin täydennys- rakennusohjelman toteuttaminen, jotta jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteita saadaan parannettua loogisesti toimivaksi kokonaisuudeksi. Jalankulun ja pyöräliikenteen infrastruktuurin kehittämiselle on edistämishjelman poliittisen hyväksymisen myötä mahdollista hakea Traficomien valtionavustusta.

Ohjelman etenemisen kannalta on myös tärkeä toteuttaa vuosittainen seuranta, jotta varmistetaan kaikkien kehittämisohjelman toimenpiteiden etenemisestä suunnitellusti kohti tavoitteita. Näin vuonna 2026 jalankulun ja pyöräilyn edistämishjelmää päivitetessä voidaan taas astua askel eteenpäin ja vaihtaa isommalle vaihteelle.

Edistämishjelmien merkitys on tutkitusti suuri, sillä ne korreloivat kunnissa lähes kaikkien tärkeimpien osatekijöiden kanssa:

- Poliittiset päätökset kävelyn ja pyöräilyn puolesta
- Korkeampi investointitaso ja enemmän rahoitusta kävelyn ja pyöräilyyn
- Enemmän henkilöresursseja
- Poikkihallinnollinen työryhmä tai vastaava
- Seuranta kunnossa
- Korkeammat kävelijä- ja pyöräilymäärät
- Pääreittien talvihoitoa tehostettu
- Asukkaat tyytyväisempiä olosuhteisiin

Lähde soveltaen: Pyöräilykuntien verkosto



LIITTEET:

Liite 1. Infran kehittämiskohteita
(asukaskysely)

Liite 2. Nykyinen pyöräliikenteen ja kävelyn
verkko

Liite 3. Katujen esimerkkipoikkileikkauksia

Liite 4. Elinikäisen liikennekasvatuksen ja
viestinnän toimintamalli



Hamina

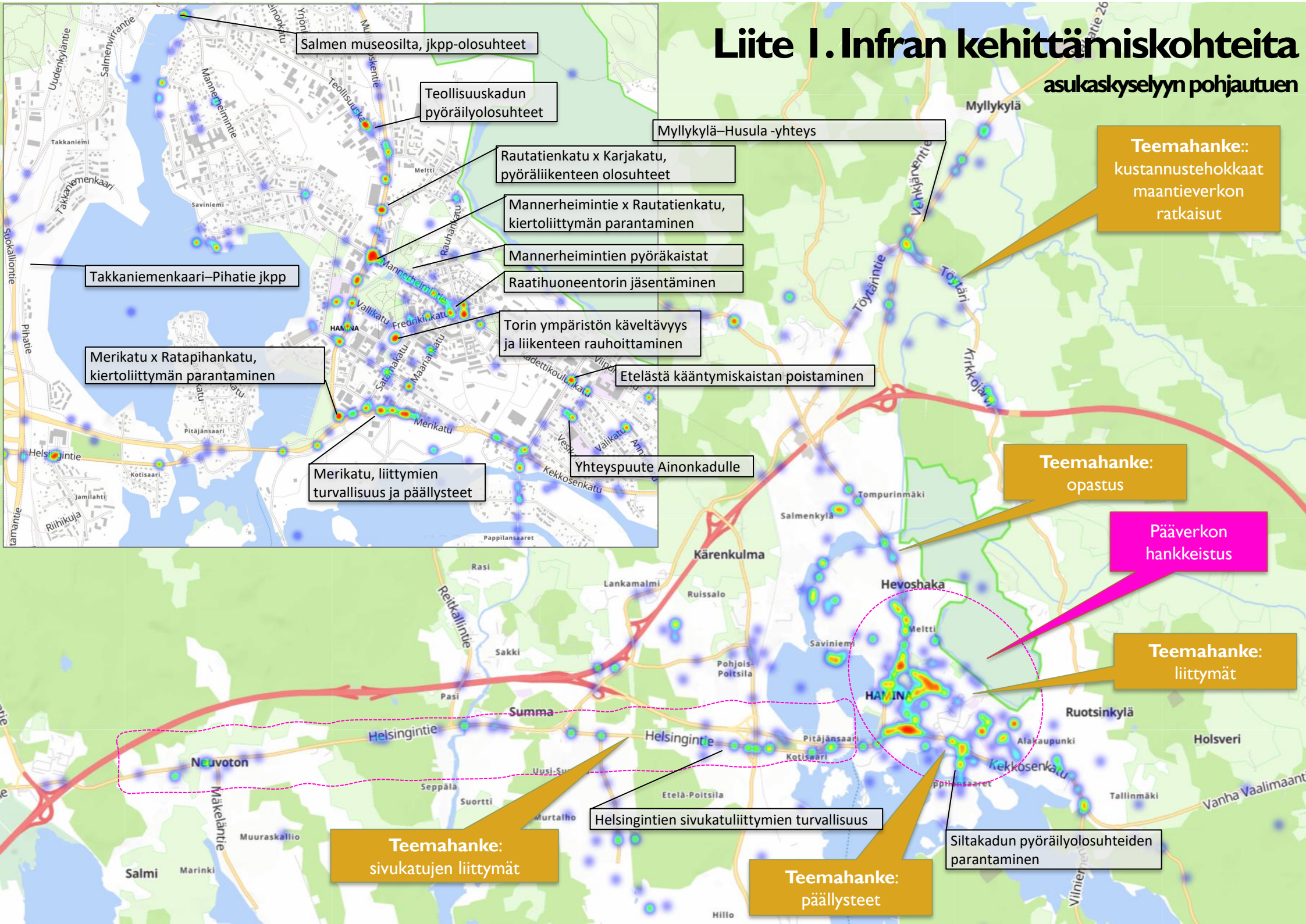
KOHTAAMISTEN KAUPUNKI

Liite 1 Infran kehittämiskohteita (asukaskysely)

[sisällysluettelo](#) →

WWW.HAMINA.FI 

asukaskyselyyn pohjautuen





Hamina

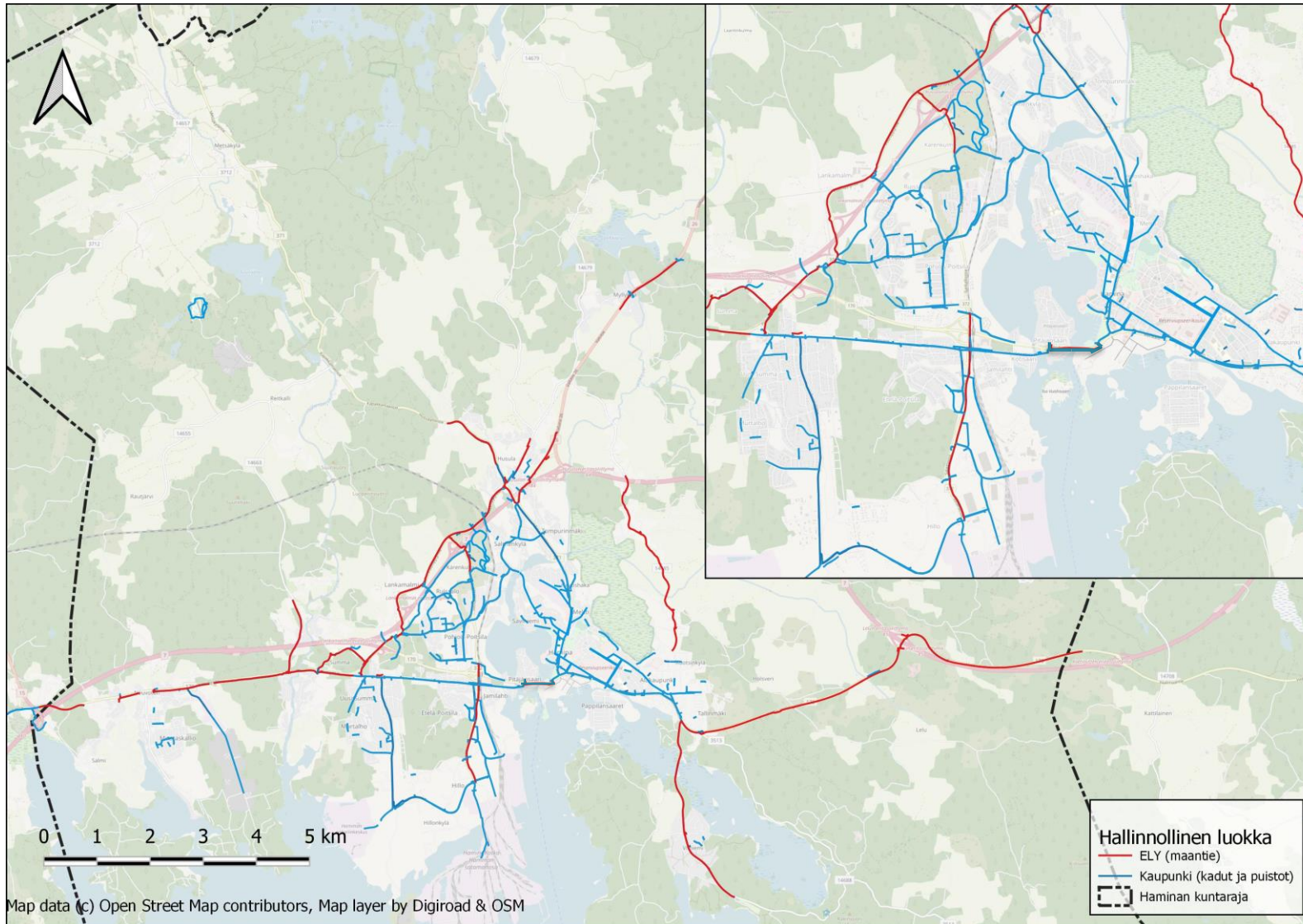
KOHTAAMISTEN KAUPUNKI

Liite 2: Kävelyn ja pyöräliiketeen verkon nykytilanne ja hallinnollinen jako

[sisällysluettelo](#) →

WWW.HAMINA.FI 

Nykyinen kävelyn ja pyöräliikenteen verkko ja hallinnollinen luokitus (2020)



Kartassa olevat väylät ovat kaikki yhdistettyjä jalkakäytäviä ja pyöräteitä (jk+pp). Erillisiä jalkakäytäviä ja ulkoilureittejä ei ole tässä kuvassa mukana. Erillisiä pyöräteitä ei Haminassa ole.



Hamina

KOHTAAMISTEN KAUPUNKI

Liite 3 Katujen esimerkkipoikkileikkauksia

[sisällysluetteloon →](#)

WWW.HAMINA.FI 

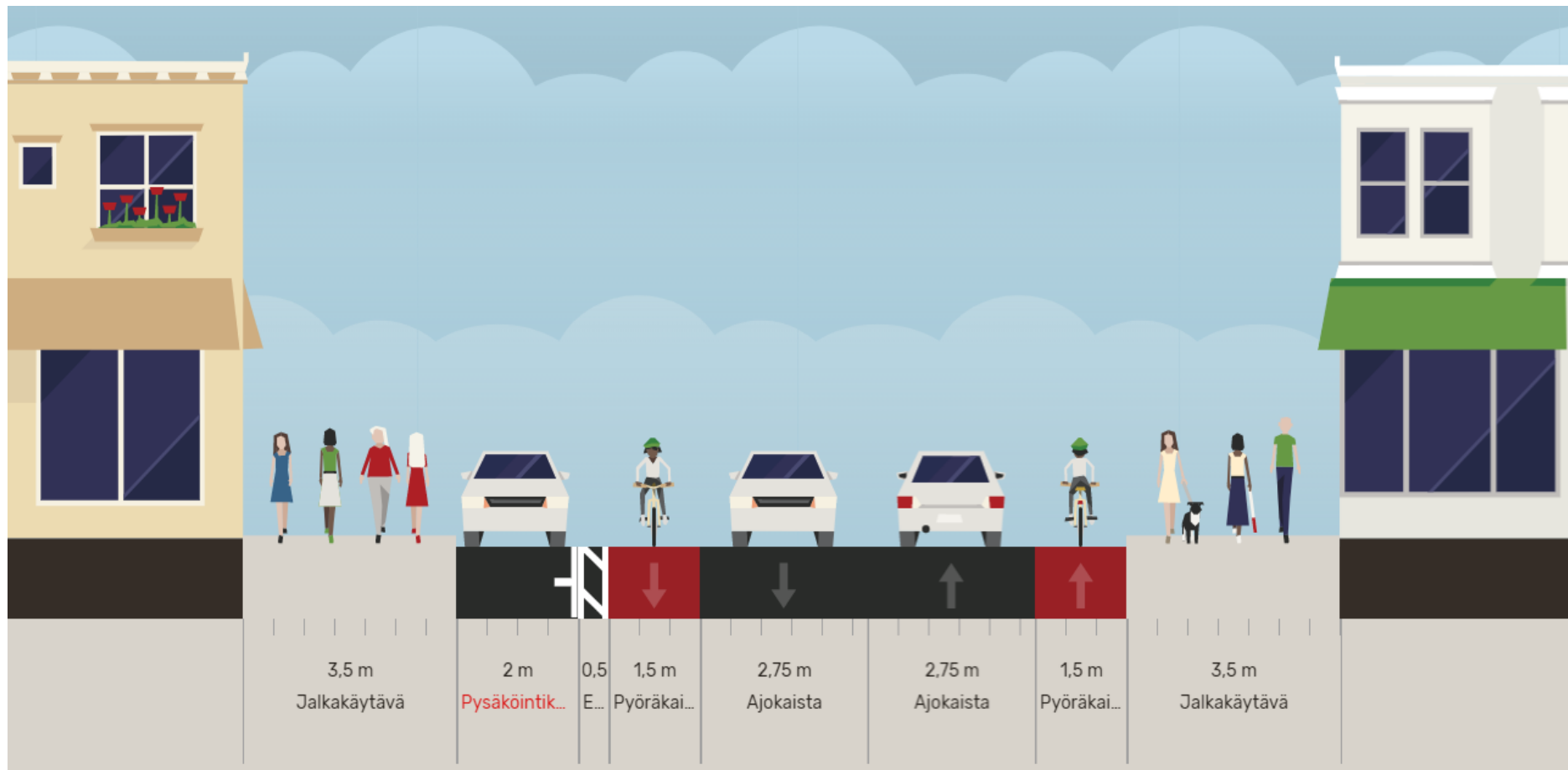
Esimerkkikatu I

Poikkileikkaus 15 metriä



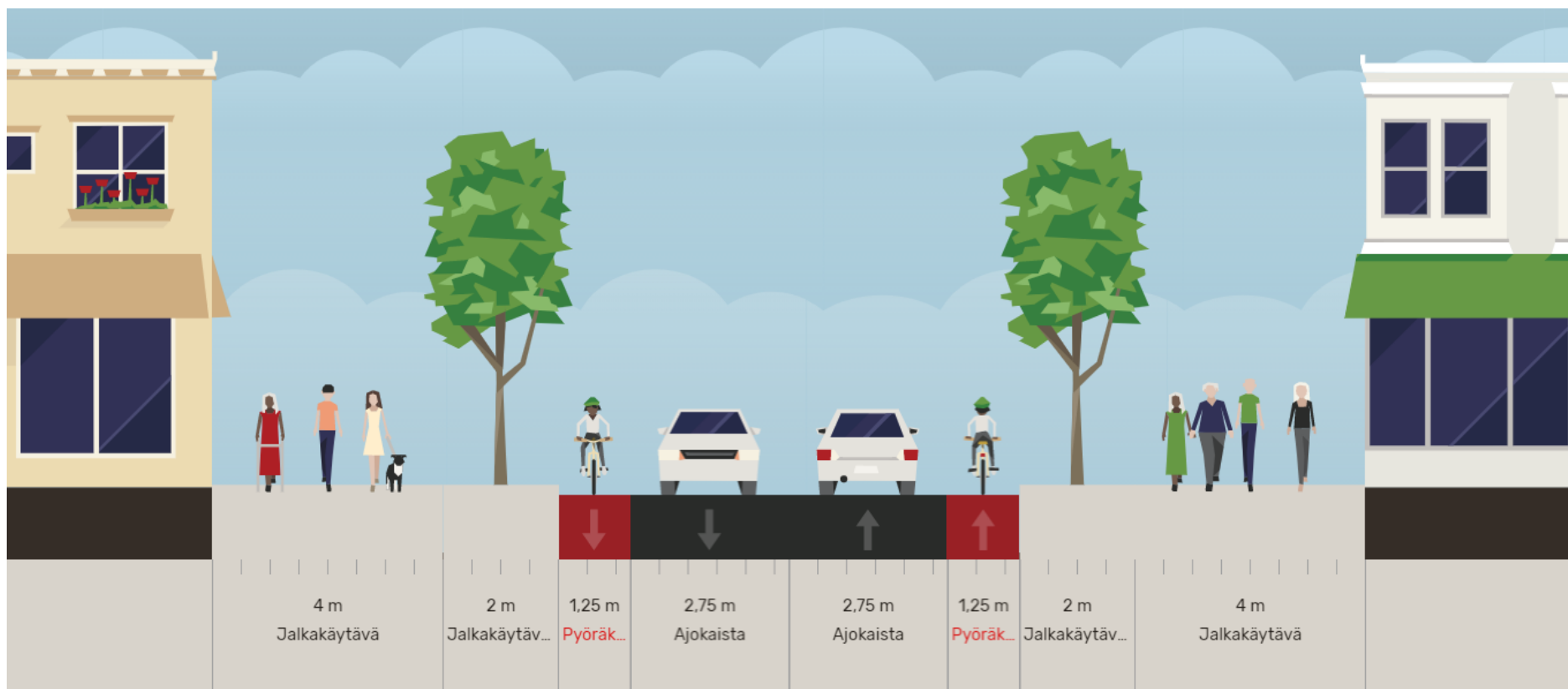
Esimerkkikatu 2

Poikkileikkaus 18 metriä



Esimerkkikatu 3

Poikkileikkaus 20 metriä





Hamina

KOHTAAMISTEN KAUPUNKI

Liite 4 Elinikäisen liikennekasvatuksen ja viestinnän toimintamalli

[sisällysluettelo](#) →

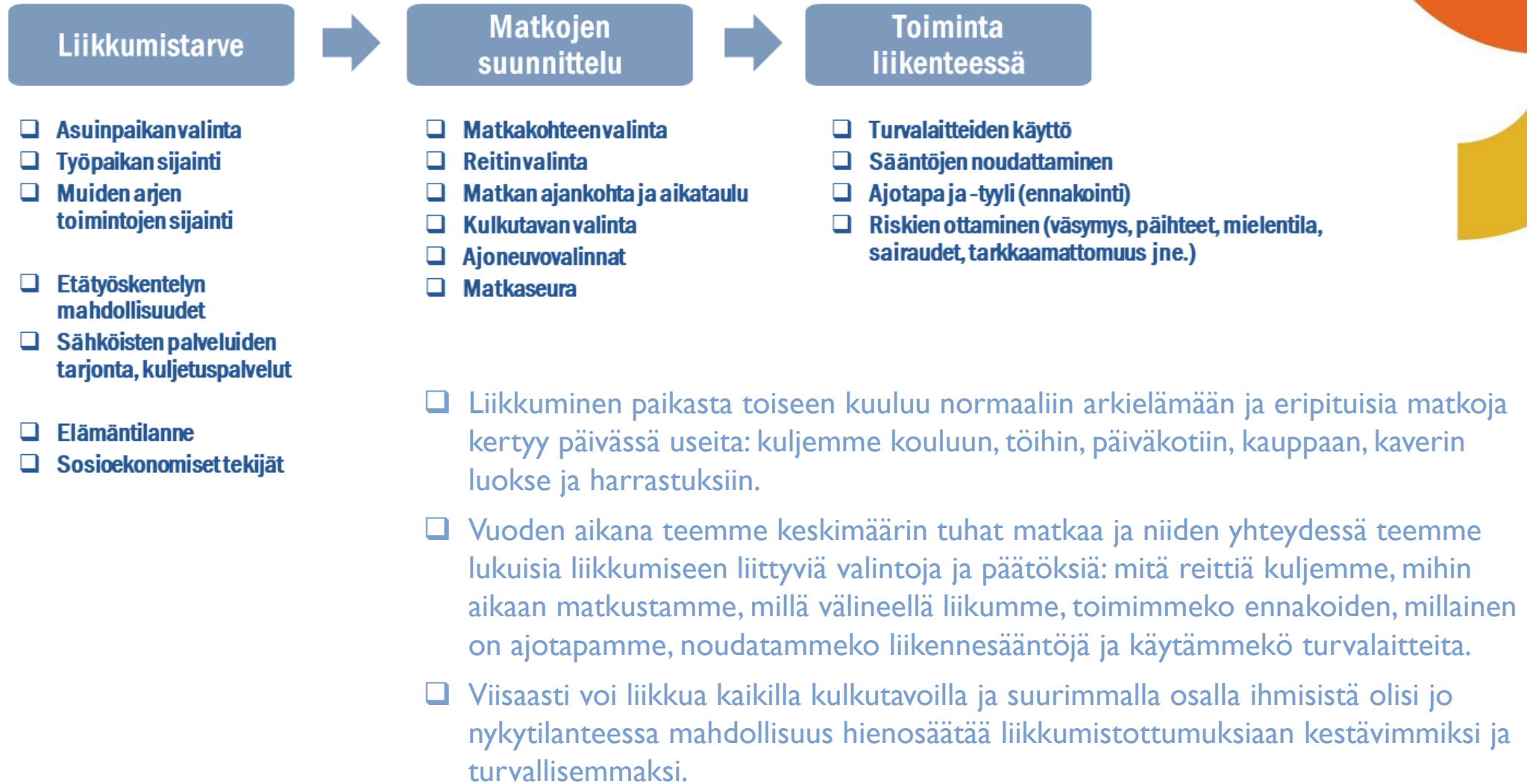
WWW.HAMINA.FI 



KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMINEN

Ohjausta, kasvatusta ja viestintää

Missä asun? Liikunko? Minne liikun? Milloin liikun? Mitä reittiä kuljen? Minkä kulkutavan valitsen? Onko kulkupelini kunnossa? Olenko itse ajokunnossa? Miten toimin liikenteessä eri kulkutavoilla liikkuessani? Käytänkö turvalaitteita? jne. jne.



Toimintamalleja kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen

Ohjausta, kasvatusta ja viestintää

- Liikkumisen ohjaus (motivointi), liikennekasvatus (tiedot ja taidot, asenteet) ja viestintä (yleinen asenneilmapiiri) ovat tärkeä osa kävelyn ja pyöräilyn edistämistyötä.
- Toisaalta ihmisiä on kannustettava ja motivoitava lisäämään omin voimin tapahtuvaa liikkumista edes osalla arjen matkoistaan. Suurimmalle osalle tämä olisi etäisyyksien ja yhteyksien puolesta jo nyt mahdollista.
- Toisaalta tarvitaan turvallisen liikkumisen perustietoihin ja -taitoihin liittyvää kasvatusta ja viestintää.
- Laajemmalle yleisölle kohdennetun viestinnän ja kampanjoinnin keinoin herätellään ihmisiä ajattelemaan ja keskustelemaan aiheesta, lisätään tietoisuutta tärkeistä teemoista ja vaikutetaan yleiseen mielipiteeseen.



Kuva: Ramboll Finland Oy

Toimintamalleja kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen

Ohjausta, kasvatusta ja viestintää

- Elinikäisellä liikennekasvatuksella ihmisille luodaan perusvalmiudet – tiedot, taidot ja motiivit – tehdä vastuullisia liikkumisvalintoja sekä huolehtia omasta ja muiden turvallisuudesta.
- Liikennekasvatus ja liikkumisen ohjaus koostuu perusasioiden opettelusta ja tiedostamisesta (ajotaidot, säännöt, turvalliset toimintamallit jne.) ja omin voimin liikkumiseen kannustamisesta ja motivoimisesta (hyötynäkökohdat, mahdollisuudet).
- Kaupungissa elinikäinen liikennekasvatus konkretisoituu eri palvelualueilla (mm. neuvoloiden, päiväkotien, koulujen ja oppilaitosten, opiskelijaterveyshuollon, nuorisotoimen, sosiaalityön (esim. päihteet), vanhustyön ja työsuojelun) tehtävän työn kautta.
- Myös kolmannen sektorin toimijoilla on keskeinen rooli vastuullisten ja turvallisten liikkumisvalintojen luomisessa.



Liikunnallisen elämäntavan oppiminen saa alkunsa perheen päivittäisistä rutiineista ja liikkumistottumuksista.

Toimintamalleja kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen

Ohjausta, kasvatusta ja viestintää

Teema	Esimerkkejä toimintamalleista
Neuvolat	Keskustelut huoltajan kanssa: huoltajan rooli esimerkkinä ja kasvattajana (mm. kypärän käyttö), pyörän selkään pienestä pitäen (potkupyörät), lapsen turvallinen kuljettaminen pyörällä (valmista aineistoa)
Varhaiskasvatus	- Keskustelut huoltajan kanssa: kannustaminen omin voimin liikkumiseen päiväkotimatkoilla ja perheen arjessa, yhdessä liikenteessä liikkuminen jalan ja pyöräillen - Opettajat: pyöräilykasvatukseen ja liikennekasvatukseen yleisemmin liittyvä koulutus (Liikenneturva, Pyöräliitto) - Päiväkodin kävely- ja pyöräretket lähiympäristöön (viskarit ja eskarit), jalankulkijan ja pyöräilijän liikennemerkit ja säännöt, liikenne-/pyöräilyaiheiset sadut, pyörien ja potkupyörien hankinta päiväkoteihin, pyöräilyleikkejä ja taitoajoratoja perusarjessa, pyörien kunnostus/katsastus, pyöräilyn turvavarusteisiin tutustuminen, heijastintempaukset
Koulut	- Keskustelut huoltajan kanssa: kannustaminen omin voimin liikkumiseen koulumatkoilla ja perheen arjessa, kävelevät ja pyöräilevät koulubussit - Opettajat: pyöräilykasvatukseen ja liikennekasvatukseen yleisemmin liittyvä koulutus (Liikenneturva, Pyöräliitto), koulun lähiympäristön ja koulumatkojen pyöräilyolosuhteiden kartoitus/seuranta (yhteistyössä) - Perustaitojen opettelu luokka-asteittain ikäryhmään sopivalla tavalla: ajotaidot, liikennesääntötuntemus, vuorovaikutustaidot, turvavarusteiden käyttö ja turvallisuusmyönteiset asenteet, ymmärrys itsestä liikkujana, heijastintempaukset - Fillarilla.fi käyttöönottonäyttely 3.-6. lk, pyöräilyajokortit/-merkit, pyöräilyleikkejä, taitoajoratoja, pyörien katsastukset/huolto, pyöräilyretket, liikenneharjoitukset koulun lähiympäristössä ja retkillä, heijastintempaukset/-ratsiat, pyöräilykypäräkampanjat, kypärä-/pyörävalotarkailut, koulumatkojen kulkemisen pyöräilymyönteiset pelisäännöt, haastekisat saattoliikenteen vähentämiseksi - Valtakunnalliset teemapäivät ja kampanjat: Autoliiton Fillarimestari, Kävelen ja pyörällä kouluun päivä, Koulujen kilometrikisat, Liikenneturvallisuusviikko (turvallisesti kävelen ja pyöräillen)

Toimintamalleja kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen

Ohjausta, kasvatusta ja viestintää

Teema	Esimerkkejä toimintamalleista
Kouluterveydenhoito	Keskustelut huoltajan kanssa laajojen tarkastusten yhteydessä: huoltajan rooli esimerkkinä ja kasvattajana (mm. kypärän käyttö, omin voimin liikkuminen perheen arjessa), koulumatkojen kulkeminen omin voimin, vanhempien kannustaminen autottomaan saattoliikenteeseen
Nuoriso- ja liikunta (vapaa-aika)	- Teemaillat nuorisotalolla, Amazing race pyöräilytapahtumat, geokätköilyä tai kuvasuunnistusta kävellen ja pyöräillen, opastetut teemapyöräretket, kypäräntuunauspäivä, kuva-/videokilpailut pyöräilyyn liittyvästä teemasta, pyörähuoltopajat, pyöräparkin tuunaaminen nuorisotiloihin, pyöräntuunautapahtumat, pyörällä harrastuksiin teeman osalta yhteistyö seurojen kanssa (pyöräilevä harrastebussi), heijastintempaukset - Valtakunnalliset teemapäivät ja kampanjat, liikunnan edistämiseen liittyvät teemapäivät ja kampanjat (esim. Unelmien liikuntapäivä)
Työikäiset Työpaikat Työterveys Työsuojelu	- Tiedotus ja motivointi (kävely-/pyöräilytapahtumat virkistyspäivien yhteydessä): tietoiskut hyödyistä tai turvallisuusasioista, sähköpyöräesittelyt, työmatkapyöräilijän varusteet, pyörien turvamerkintä, pyörän kunnon perustarkistus, pyörähuoltokoulutus, kaupunkiajokoulutus, pyöräilyergonomian vinkkejä, liukastumistapaturmiin liittyvä info - Työpaikan pyöräpysäköinti, sosiaalitytöt, yhteiskäyttöpyörät asiointiin, työsuhteipyörät, huoltovälineiden hankkiminen, kilometrikorvaukset autoilun tapaan, pyörähuoltoon oikeuttavat palvelusopimukset tai alennukset, pyöräilymyönteinen työpaikka -sertifikaatin hankinta - Valtakunnalliset teemapäivät ja kampanjat (sopii kannustamiseen, motivointiin, kokeiluihin): Pyöräilyviikko, Pyörällä töihin päivä, Kilometrikisat, Askel-kampanjat, Liikkujan viikko, Energiansäästöviikko, Tapaturmapäivä jne.
Seniorit	Teematilaisuudet jalankulusta ja pyöräilystä ja niiden turvallisuudesta, eriteemaiset kampanjat, senioripyöräilijöiden koulutukset, ohjatut pyöräretket, Pyörällä kaiken ikää -kampanja (iäkkäiden ulkoilu riksapyörää hyödyntäen), Vie vanhus ulos -kampanja, Ikäihmisten ulkoilupäivä (pyöräilyteemalla)

Toimintamalleja kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen

Ohjausta, kasvatusta ja viestintää

Teema	Esimerkkejä toimintamalleista
Aluepalvelut, ELY-keskus	- Tietoiskut pyöräily säännöistä ja pyöräilyreiteistä, tietoiskut kiinteistöille kunnossapidosta (liukkaudentorjunnasta) ja esim. pyöräpysäköinnistä, pyöräilyyn liittyvä infopaketti uusille asukkaille - Pyöräilykarttojen ja muun pyöräilyyn (infraan ja palveluihin) liittyvän informaation ylläpito (pyöräpysäköintipaikat, liityntäpyöräily, huoltopisteet jne.) - Esteettömyyskävelyt-/kartoitukset, pyöräilyolosuhteita koskevan palautteen keruu, kriittisen pyöräretken tai pyöräparaatin järjestäminen, pyöräilyagenttien hyödyntäminen väylien laatuongelmien kartoituksessa
Muita (monen toimijan yhteisiä)	- Jalankulku-/pyöräilyaiheisten tiedotteiden tai artikkeleiden julkaiseminen paikallismediassa - Pyöräilyn edistämisen kunniainnointojen jakaminen, vuoden pyöräilijän valinta, jne. - Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen liittyvät seminaarit ja keskustelutilaisuudet - Vaikuttajille kävely-/pyöräilyaiheinen työpaja/seminaari ja tutustumisretki liikenneolosuhteisiin - Pyöränhuolto- ja pyöräntuunaustapahtumat/-kurssit - Pyöräilykirpputorin tai huutokaupan järjestäminen; vanhat pyörät ja varusteet kiertoon - Paikallisen pyöräilytapahtuman järjestäminen; esitellään ja myydään pyöriä, varusteita ja vaatteita, esitellään erilaisia pyöräurheilulajeja, alueen pyöräretkimahdollisuuksia, kilpailuita, jne.)

Huom! Paikalliset järjestöt, yhdistykset ja seurat ovat myös erittäin keskeisiä toimijoita kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen liittyvässä kasvatuksessa ja viestinnässä. Toimintamallit ovat pitkälti edellä esitettyjä, toki hieman kunkin toimijan omista lähtökohdista ajateltuna.