

Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen edistämishjelma

Taipalsaari, Savitaipale, Lemi ja Luumäki



Esipuhe

Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen edistämishjelman tavoitteena on lisätä aktiivisen liikkumisen suosiota Taipalsaaren, Savitaipaleen, Lemm ja Luumäen kunnissa. Edistämishjelma sisältää seudulliset jalankulun ja pyöräliikenteen vision ja tavoitteet, joiden mukaan on laadittu toimenpideohjelma. Toimenpideohjelmassa on esitetty kokonaisvaltaiset toimenpiteet ihmisten asenteisiin ja tottumuksiin vaikuttamisesta aina liikenneympäristön ja maankäytön kehittämiseen. Toimenpideohjelman avulla luodaan suuntaviivat tuleville vuosille kulkutapojen edistämiseksi liikenneympäristön ja palveluiden kehittämisen, viestinnän ja muiden liikkumisen ohjauksen keinojen avulla. Työssä asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi kunnat sitoutuvat toimenpideohjelman toteuttamiseen ja seuraavat sen edistymistä.

Työ sisältää seuraavat vaiheet; nykytila-analyysi, visio ja tavoitteet, teoriaosuus jalankulun ja pyöräliikenteen edistämisestä, kuntakohtaiset toimenpideohjelmat sekä edistämishjelman jalkauttamisen organisointi ja seuranta.

Nykytila-analyysissä tunnistetaan Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen nykytila kuten kulkutapaosuudet, liikkujien määrät ja liikenneympäristön kehittämistarpeet ja puutteet. Lisäksi nykytila-analyysissä kootaan yhteen aikaisemmin seudulle laadituissa suunnitelmissa ja selvityksissä tunnistetut jalankulun ja pyöräliikenteen edistämisen tarpeet. Työpajatyöskentelyn avulla aktiivisen liikkumisen edistämiseksi on laadittu **visio ja tavoitteet**.

Ennen toimenpideohjelmaa raportissa on esitetty **teoriaosuus jalankulun ja pyöräliikenteen edistämistoimenpiteistä**, jotka liittyvät liikkumisen ohjaukseen, pyöräliikenteen ja jalankulun edistämiseen, pyöräpysäköinnin kehittämiseen ja kunnossapidon parantamiseen. Nämä toimenpiteet koskevat kaikkia edistämishjelmassa mukana olevia kuntia.

Vision ja tavoitteiden avulla on koottu monipuolinen jalankulun ja pyöräliikenteen toimenpideohjelma. **Toimenpideohjelmassa** on laadittu kuntakohtaiset pyöräliikenteen tavoiteverkot ja kävelyn pääreitit. Toimenpideohjelma sisältää toimenpiteitä jalankulun ja pyöräliikenteen infrastruktuurin kehittämiseksi kuten pyöräpysäköinnin kehittäminen. Lisäksi toimenpideohjelmassa laadittiin suunnitelmat jalankulun ja pyöräliikenteen edistämiseksi viestinnän ja markkinoinnin keinoin (ns. liikkumisen ohjaus). Toimenpideohjelman jalkauttamiseksi laadittiin suunnitelma edistämishjelman organisoinnille ja seurannalle.

Edistämishjelman toteuttaminen

Työ käynnistyi maaliskuussa 2023 ja valmistui marraskuussa 2023, ja se on saanut Traficomien liikkumisen ohjauksen valtionavustusta.

Työn toteuttamista on ohjannut ohjausryhmä, johon ovat kuuluneet:

- Samuli Kakko, Taipalsaaren kunta
- Jenna Backman, Taipalsaaren kunta
- Vesa Roiko-Jokela, Savitaipaleen kunta
- Onni Sirenne, Savitaipaleen kunta
- Tarmo Hellström, Savitaipaleen kunta
- Tommy Vesterlund, Lemmin kunta
- Kati Ahonen, Lemmin kunta
- Mikko Hiltunen, Luumäen kunta
- Outi Kiviranta, Luumäen kunta
- Pasi Kyllönen, Luumäen kunta
- Janne Saarikoski, Kaakkois-Suomen ELY-keskus
- Jani Juvankoski, Kaakkois-Suomen ELY-keskus
- Virpi Ansio, Traficom.

Konsulttina työssä on toiminut Sitowise Oy, jossa työstä ovat vastanneet Paula Siuruainen, Ella Uotila ja Pilvi Lehtonen.



Map data © OpenStreetMap contributors, Microsoft, Facebook, Inc. and its affiliates, Esri Community Maps contributors, Map layer by Esri

Sisällysluettelo

Esipuhe	
Edistämishjelma toteuttaminen	
1. Johdanto	5
2. Jalankulun ja pyöräliikenteen nykytila Länsi-Saimaalla	13
3. Visio ja tavoitteet	21
4. Jalankulun ja pyöräliikenteen edistäminen	29
4.1 Liikkumisen ohjaus.....	31
4.2 Pyöräliikenteen edistäminen.....	35
4.3 Pyöräpysäköinnin ohjekortit	43
4.4. Jalankulun edistäminen.....	53
4.5 Talvikunnossapito.....	59
5. Toimenpideohjelma	63
5.1 Lemi.....	65
5.2 Luumäki.....	77
5.3 Savitaipale.....	90
5.4 Taipalsaari.....	102
6. Seuranta ja vaikuttavuus	116

1. JOHDANTO

Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen edistämishjelma



Miksi aktiivista liikkumista kannattaa edistää? 1/2

Jalankulun ja pyöräliikenteen merkitys liikennejärjestelmässä on kasvanut erilaisten megatrendien kuten ilmastokriisin, ihmisten arkiaktiivisuuden vähentymisen ja väestön ikääntymisen myötä. Jalankulun ja pyöräliikenteen edistäminen on osa kestävän liikkumisen edistämistä, ja sen tavoitteena on vastata näiden megatrendien asettamiin haasteisiin.

Kestävän liikkumisen edistäminen tukee kunnan ekologista, taloudellista ja sosiaalista kestävyttä. Henkilöautoliikenne aiheuttaa haasteita **ekologiselle kestävyydelle** kasvihuonekaasujen sekä muiden päästöjen kautta sekä vaikuttaa luonnon monimuotoisuuteen. Henkilöautoiluun liittyvän infrastruktuurin **tilantarve** yhdyskuntarakenteessa on paljon suurempi kuin jalankulkuun tai pyöräliikenteeseen liittyvän infrastruktuurin tilantarve. Jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden kehittäminen hyödyttää kaikkia yhteiskunnan jäseniä tasa-arvoisesti riippumatta ihmisen sosioekonomisesta taustasta tai iästä. Näin ollen jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden kehittäminen edistää **liikenteen sosiaalista kestävyttä**.

Kävely ja pyöräily **arkiliikkumismuotoina** lisäävät ihmisten yleistä aktiivisuustasoa. Yli 1 km edestakaisen matkan käveleminen tai noin 4 km edestakaisen matkan pyöräileminen arkipäivisin täyttää aikuisen viikoittaisen liikuntasuosituksen. Koulumatkat kävellen ja pyörällä ovat tärkeä osa lasten arkiliikkumista, ja myös linja-autopysäkillä kuljetut matkat voivat tuoda keskimäärin kilometrin verran kävelyä ja pyöräilyä.

Kävely ja pyöräily ovat osa joukkoliikenteen **matkaketjua** ja niiden olosuhteiden kehittäminen esimerkiksi turvallisilla yhteyksillä tai pyöräpysäköinnillä laajentaa linja-autopysäkkien saavutettavuutta sekä parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

Myös kestävän lähimatkailun kysyntä on kasvanut, ja sen myötä pyörämatkailun ja -retkeilyn suosio on lisääntynyt. Kunnissa tehtävä jalankulun ja pyöräliikenteen edistämistyö vaikuttaa vähintään sivullisesti myös pyörämatkailun sujuvuuteen.

Miksi kävelyä ja pyöräilyä kannattaa edistää? 2/2



SOSIAALINEN KESTÄVYYS

- Jalankulun ja pyöräliikenteen edistäminen lisää sosiaalista tasa-arvoa ja mahdollistaa liikkumisen kaikille.
- Laadukkaat järjestelyt lisäävät kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta, houkuttelevuutta ja viihtyisyyttä
- Kävely ja pyöräily mahdollistavat vapaan liikkumisen iästä ja sosioekonomisesta taustasta riippumatta.



EKOLOGINEN KESTÄVYYS

- Kävely ja pyöräily ovat päästöttömiä liikumismuotoja. Kävelyn ja pyöräilyn valitsemisella henkilöautoilun sijaan voidaan vähentää liikenteen päästöjä.
- Jalankulku ja pyöräily mahdollistavat tehokkaamman tilankäytön. Tilatehokkuuden lisäksi ympäristöstä saadaan rauhallisempaa, ilmanlaadusta parempaa ja vähemmän meluisaa lisäämällä kestävien kulkumuotojen osuutta.



ARKIAKTIIVISUUS

- Liikkumattomuus on yksi merkittävimmistä riskitekijöistä terveyshaittoihin. Asointimatkojen kävelyllä tai pyöräilyllä voidaan täyttää viikoittainen liikuntasuositus.
- Liikkuminen omin voimin liikenteessä opettaa lasta hahmottamaan liikennettä sekä opettaa liikkumaan myös aikuisiällä kävellen tai pyörällä.
- Aikuisväestön suosituin ja suurin lähiliikuntapaikka ovat jalankulun ja pyöräliikenteen väylät.



PYÖRÄMATKAILU

- Tarjoaa ekologisen ja viihtyisän tavan tutustua luontoon ja maisemiin.
- Kestävän lähimatkailun kysyntä on kasvanut.

Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen edistämishjelma

Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen edistämishjelman tavoitteena on lisätä jalankulun ja pyöräliikenteen turvallisuutta, houkuttelevuutta ja viihtyisyyttä Lemm, Luumäen, Savitaipaleen ja Taipalsaaren kunnissa. Turvalliseksi koettu liikenneympäristö laajentaa sekä lasten että iäkkäiden elinympäristöä. Jalankulun ja pyöräliikenteen edistäminen tekee liikenneympäristöstä tasa-arvoisempaa kaikille ikä- ja käyttäjäryhmille.

Länsi-Saimaalla jalankulun ja pyöräliikenteen suunnittelua tulee toteuttaa käyttäjälähtöisesti palvelemaan kuntalaisten arkiliikkumista. Edistämishjelman laadinta on toteutettu laajassa vuorovaikutuksessa eri sidosryhmien kanssa, millä on haluttu varmistaa toteuttavien tahojen näkemys jalankulun ja pyöräliikenteen nykytilasta sekä niitä edistävästä toimenpiteistä.

Työn tarkoitus on parantaa jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteita, turvallisuutta ja houkuttelevuutta. Työn toteutus kokosi yhteen olennaiset poikkihallinnolliset sidosryhmät ja sitoutti ne ohjelmassa määriteltyihin toimenpiteisiin sekä pyrki kehittämään sidosryhmien välistä yhteistyötä. Työssä tunnistettiin alueiden tärkeimmät haasteet ja kehityskohteet arkiliikkumisessa ja vapaa-ajan liikkumisessa.

Työn tuloksena laadittiin selkeä näkemys jalankulun ja pyöräliikenteen edistämisen periaatteista, joihin jatkosuunnittelu perustuu. Edistämishjelma linjaa miten kävelyn pääreittejä ja pyöräliikenteen tavoiteverkkoa voidaan tulevaisuudessa parantaa väylien pitkäjänteisellä kehittämisellä. Infran kehittämisen ohella esimerkiksi viestinnän ja palvelujen kehittäminen on tärkeä osa toimenpideohjelmaa. Viestintä tukee muita jalankulun ja pyöräliikenteen edistämisen toimenpiteitä, ja sen avulla saadaan lisättyä myös muiden toimenpiteiden hyötyjä.

Miten jalankulkua ja pyöräliikennettä edistetään?

(1/2)

Jalankulun ja pyöräliikenteen edistämistyö kunnassa voidaan jakaa kolmeen osa-alueeseen: ihmisten asenteisiin ja arvostukseen vaikuttaminen, liikenneympäristön kehittäminen sekä edistämishjelmaan sitoutuminen ja seuranta.

Ihmisten asenteisiin ja arvostukseen jalankulkua ja pyöräliikennettä kohtaan voidaan vaikuttaa viestinnän, tapahtumien ja palveluiden keinoin. Näiden tavoitteena on pyrkiä tutustuttamaan ihmisiä uusiin liikkumistapoihin tai tukea ja kannustaa nykyisen kävelyn ja pyöräilyn jatkamista sekä lisäämistä. Ihmisillä saattaa olla kävelyä ja pyöräilyä kohtaan myös tiedostamattomia negatiivisia asenteita tai arvostuksen puutetta.

Liikenneympäristö ja maankäyttö luovat puitteet turvalliselle ja sujuvalle kävelylle ja pyöräilylle. Kävelyssä ja pyöräilyssä etäisyydet ja koettu turvallisuuden sekä viihtyisyyden tunne joko lisäävät tai vähentävät näiden liikkumismuotojen houkuttelevuutta.

Jalankulkua ja pyöräliikennettä edistetään jo nykyisin osana kunnan arkityötä. Pitkäjänteisellä työskentelyllä voidaan saavuttaa positiivisia tuloksia niin liikennekäyttäytymisessä kuin asenteissakin. Infrastruktuurin kehittäminen vaatii kunnalta myös taloudellisia investointeja paremman ja turvallisemman jalankulku- ja pyöräily-ympäristön edistämiseksi.



Ihmisten asenteisiin ja arvostukseen vaikuttaminen



Liikenneympäristön kehittäminen



Edistämishjelmaan sitoutuminen ja seuranta

Miten jalankulkua ja pyöräliikennettä edistetään?

(2/2)

Jalankulun ja pyöräliikenteen edistämässä on ensiarvoisen tärkeää oppia tuntemaan jalankulun ja pyöräilyn ominaisuudet ja niiden eroavaisuudet. Infrastruktuurin osalta pyöräily on pitkään Suomessa yhdistetty jalankulun kanssa samoille väylille. Kun halutaan edistää nimenomaan näitä kahta liikkumismuotoa, on syytä tunnistaa niiden kummankin ominaispiirteet. Ominaispiirteitä tarkastelemalla voi havaita kyseessä olevan kaksi eri tyyppistä liikkumismuotoa, joista pyörä rinnastuu taajama-alueilla jopa jalankulkua enemmän henkilöautoon.

Jalankulun tyypilliset matkat ovat lyhyitä, alle kilometrin pituisia. Jalankulku on vauhdiltaan hyvin hidasta, minkä vuoksi ihmisellä on enemmän aikaa tarkkailla ja havainnoida ympäristöään. Tästä syystä jalankulun edistämässä on hyvin tärkeässä roolissa ympäristön kiinnostavuus ja miellyttävyys. Hyvältä jalankulkuympäristöltä vaaditaan myös anteeksiantavuutta, sillä jalankulkijoiden kirjo on kaikista liikkumismuodoista suurin ja jalankulkijoita löytyy kaikissa ikäluokista.

Kaikista pyörällä tehdyistä matkoista 80 % on noin 1-5 km pitkiä, eli pyöräilyn tyypilliset matkat ovat jalankulkua pidempiä. Pyöräilijä arvostaa autoilijan tavoin loogisia ja yhdenmukaisia reittejä, tasaista väylän pintaa ja hyvää valaistusta. Yhteistä jalankululle ja pyöräilylle on lihasvoimin liikkuminen, minkä vuoksi molemmat liikkujat välttävät usein arkimatkoillaan haastavia mäkiä sekä jatkuvaa pysähtelyä esimerkiksi liikennevaloissa ja risteysalueilla.

JALANKULKU

- Toiseksi yleisin kulkutapa henkilöauton jälkeen, jalan tehdään 23 % matkoista.*
- 52 % jalankulun matkoista on alle kilometrin pituisia*
- Joko omin jaloin tai avustetusti kulkeva.
- Kävely on osa lähes kaikkia matkaketjuja.
- Kaikista hitain kulkumuoto, joten ympäristön pitää olla kiinnostava ja miellyttävä.
- Kävelijä tekee helposti reitillään spontaaneja suunnanmuutoksia.

PYÖRÄLIIKENNE

- 80 % pyöräliikenteen matkoista on alle viiden kilometrin pituisia*
- Pyörällä liikkumiseen tarvitaan lihasvoimia.
- Pyörällä liikkuminen on tasapainottelua.
- Pyörässä ei ole suoja-kuorta.
- Pyörässä on hyvin vähän jousitusta.
- Myös pyörällä liikkuminen on sosiaalista toimintaa (rinnakkain ajaminen jutellen).
- Sähköpyörät ja mikroliikkumismuodot nykyaikainen lisä pyöräliikenteen ilmenemismuotoihin

*=Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2021

Jalankulkijatyypien tarpeet ja arvostukset

Kuntataajamassa voidaan tunnistaa erilaisia kävelijöitä heidän matkansa tarkoituksen perusteella.

VÄLTTÄMÄTÖN LIIKKUMINEN

- Koulu-, työ-, ostos- ja asiointimatkat
- Kohteena koulukeskukset, tärkeät kaupalliset palvelut, hyvinvointikeskukset ja linja-autopysäkit

SUUNNITELMALLINEN LIIKKUMINEN JA LIIKUNTA

- Kävelylenkit ja koiran ulkoiluttaminen
- Kohteena puistot ja metsäpolut

KÄVELY AJANVIETTEENÄ

- Ympäristön tutkiminen, päämäärätön kulkeminen ja seurustelu
- Kohteena torialueet ja puistot

Lisäksi kuntataajamassa on erilaisia jalankulkijatyyppejä, joilla voi olla erilaisia tarpeita kävely-ympäristölleen.

KAIKKI JALANKULKIJAT

- Turvallinen kulkeminen
- Sujuvat ja esteettömät reitit
- Mielenkiintoinen ja virikkeitä tarjoava sekä sosiaalisuuteen kannustava ympäristö
- Rauhallinen äänimaisema
- Hyvä talvikunnossapito

LIKKUMIS- JA TOIMIMISESTEISET HENKILÖT, IÄKKÄÄT, LASTENVAUNUJEN TMS. KANSSA KULKEVAT

- Selkeät ja yhtenäiset järjestelyt
- Esteettömyyden huomioon ottaminen suunnittelussa, toteutuksessa ja kunnossapidossa
- Palvelujen läheisyydessä helppokulkuinen ja turvallinen reitti ja levähdyspaikkoja
- Apuvälineiden, saattajan tai lastenvaunujen vaatiman tilan huomioiminen
- Hyvä valaistus ja kontrastierot, liikennevalojen ääniopasteet, liikennemerkkit ja opastus
- Erottelu pyöräliikenteestä ja muusta tähän rinnastettavasta liikkujasta, kuten sähköpotkulaudoista

Pyöräilijätyyppien tarpeet ja arvostukset

Myös pyöräilijöitä voidaan erotella matkan tarkoituksen mukaan kuten välttämättömiin matkoihin ja suunnitelmalliseen liikkumiseen sekä liikuntaan. Alla on listattu mitä erilaiset pyöräilijät arvostavat reitillään.

KAIKKI PYÖRÄLLÄ LIKKUVAT

- Reittien verkollinen jatkuvuus sekä viitoitus ja opastus
- Haluaa minimoida pysähdykset ja korkeuserot
- Tasainen väylä ja päällysteen pinta
- Vuorovaikutus ympäristön kanssa
- Tarvitsee pyöräpysäköintipaikkoja

ARKIPYÖRÄILIJÄ

- Valitsee suoran reitin, jossa on minimoitu jyrkät käännökset ja korkeuserot

PYÖRÄLLÄ AJAVA LAPSI TAI IÄKÄS IHMINEN

- Arvostaa turvallista ja rauhallista liikenneympäristöä
- Edellyttää infralta anteeksiantavuutta, jotta inhimillinen virhe ei johda suoraan vaaratilanteeseen

HARRASTUSPYÖRÄILIJÄ

- Liikkuvat esim. maantiepyörällä, maastopyörällä, nojapyörällä.
- Pyörätiet liittymäkohtien epätasaisuuksiin eivät sovellu kaikkien harrastuspyöräilijöiden tarpeisiin. Esimerkiksi maantiepyörällä ajava arvostaa tasaista pintaa, turvallista siirtymää maantielle ja ajaa usein ryhmässä.

TAVARAPYÖRÄILIJÄ

- Vie tavanomaista pyörää enemmän tilaa linjaosuudella ja käänöksissä.
- Tarvitsee enemmän pysäköintitilaa ja arvostaa erityisesti runkolukitusta

KEVYET SÄHKÖAJONEUVOT

- Kevyet sähköajoneuvot, joiden nopeus on enintään 25 km/h ja teho enintään 1 kW rinnastetaan polkupyörään ja niillä ajetaan pyöräily sääntöjen mukaan.
- Korkeat ajonopeudet vaativat loivia kaarteita ja pitkiä näkemäalueita.

2. JALANKULUN JA PYÖRÄLIIKENTEN NYKYTILA LÄNSI-SAIMAALLA

Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen
edistämishjelma



2. Jalankulun ja pyöräliikenteen nykytila Länsi-Saimaalla

Jalankulun ja pyöräliikenteen määrät (1/2)

Jalankulun ja pyöräliikenteen määriä on selvitetty Länsi-Saimaalla Etelä-Karjalan kevennetyssä liikkumistutkimuksessa 2021, ja vastaavasti valtakunnallisia lukuja on selvitetty viimeksi Valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa 2021. Näiden selvityksien mukaan Lappeenrannan seudulla pyöräillään enemmän alle 3 km pituusluokan matkoja kuin valtakunnallisesti. Alle kilometrin pituisia matkoja kävellään Lappeenrannan seudulla hieman enemmän (69 % matkoista) kuin valtakunnallisesti.

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen 2021 mukaan valtakunnallisesti kaikista kotimaanmatkoista jalankulku on toiseksi yleisin kulkutapa: sillä tehdään 23 % matkoista. Kaikista kotimaanmatkoista pyörällä tehtyjen matkojen osuus on 7 %. Jalankulun ja pyöräliikenteen osuus oli suurimmillaan lyhyillä matkoilla: kaikista alle kilometrin matkoista tehdään 67 % kävellen ja 8 % pyörällä.

Etelä-Karjalan kevennetyn liikkumistutkimuksen 2021 mukaan 25 % Lappeenrannan seudun kunnissa tehtävistä matkoista tehdään kestäväillä kulkutavoilla (jalankulku, pyöräliikenne, joukkoliikenne). Tutkimuksen mukaan kaikista tehtävistä matkoista 40 % on pituudeltaan alle viiden kilometrin mittaisia matkoja. Näissä lyhyissä matkoissa on suurin potentiaali liikkua kävellen tai pyöräillen.

alle 1 km



14 % → 23 %



69 % → 67 %



14 % → 8 %

1,0 – 2,0 km



54 % → 49 %



24 % → 30 %



19 % → 14 %

Kuva 1. Jalankulun ja pyöräliikenteen matkojen pituusjakaumien kulkutapaosuudet Lappeenrannan seudulla (musta) ja valtakunnallisesti (harmaa), lähde: Etelä-Karjalan kevennety liikkumistutkimus 2021 ja Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2021

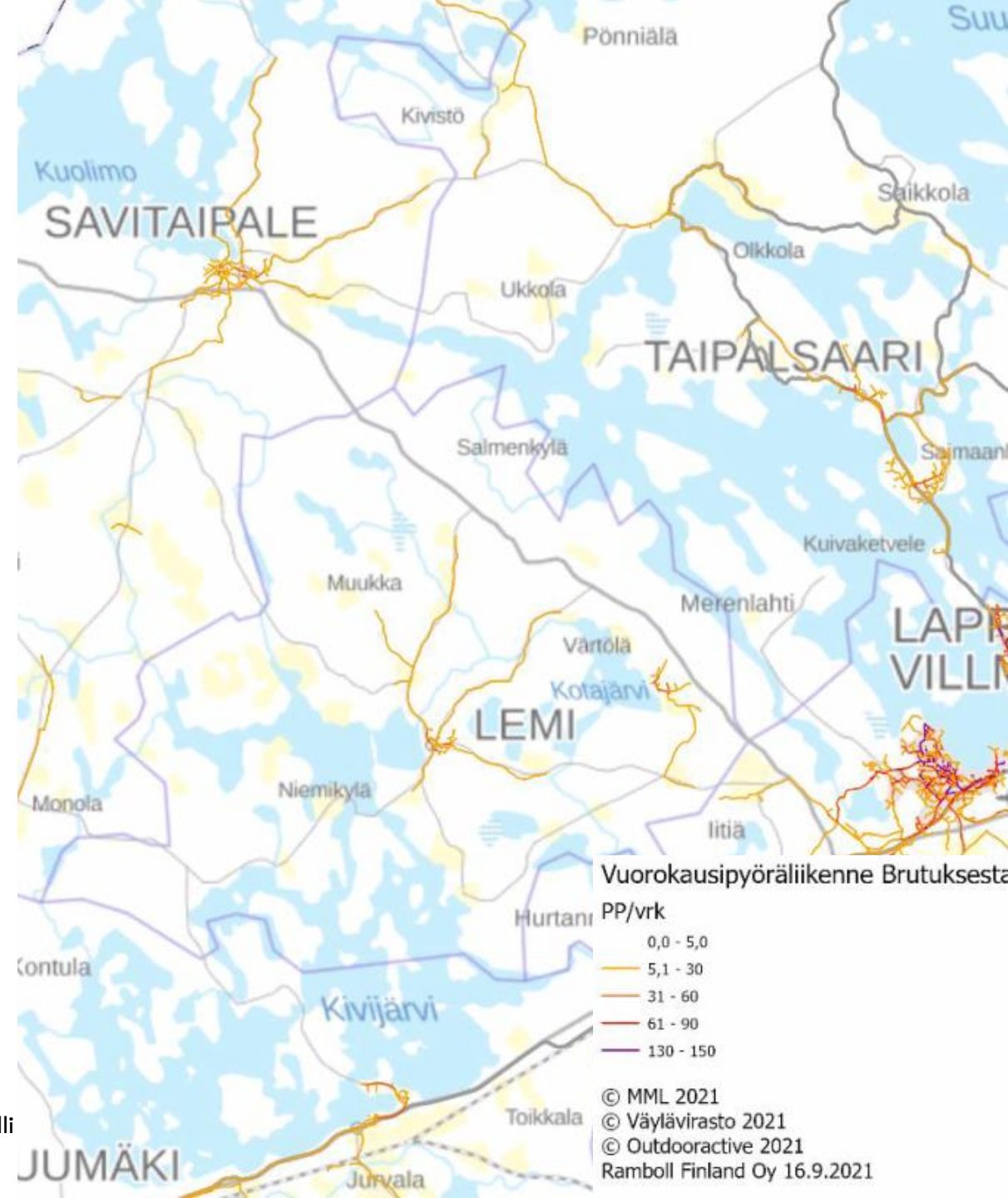
2. Jalankulun ja pyöräliikenteen nykytila Länsi-Saimaalla

Jalankulun ja pyöräliikenteen määrät (2/2)

Länsi-Saimaan alueelta ei ole olemassa mitattua jalankulun ja pyöräliikenteen laskentatietoa.

Kaakkois-Suomen ELY-keskukselle 2021 laaditussa ENI CBC-Cycling –hankkeen loppuraportissa on esitetty kuvan 2 mukainen kartta vuorokausipyöräliikenteen määrästä. Kartta perustuu BRUTUS -simulointimalliin, joka estimoituu valtakunnallisen henkilöliikennetutkimusten vastausaineiston mukaan. Tämän mallin mukaan Savitaipaleella, Taipalsaarella, Lemillä ja Luumäellä vuorokausipyöräliikenne on suurimmillaan 90 pp/vrk ja suurimmalla osasta väyliä enintään 30 pp/vrk.

Vuorokausipyöräliikenteen määrä vaikuttaa esimerkiksi pyöräilyväylien päällysteen leveyden kehittämistarpeisiin.



Kuva 2. Ramboll Finland Oy:n laatima Kaakkois-Suomen liikennemalli (Brutus) lähde: ENI CBC-Cycling –raportti

Aiemmin laaditut suunnitelmat ja selvitykset (1/2)

Kaakkois-Suomen liikennestrategiassa (2020) on esitetty tavoitteeksi työpaikkojen, palvelukeskittymien ja matkailukohteiden saavutettavuuden parantaminen kestäväillä ja vähäpäästöisillä kulkutavoilla. Lisäksi tavoitteena on linjattu jalankulkua ja pyöräliikennettä edistävien toimintatapojen ja toimenpiteiden edistäminen kehittyvissä taajamissa. Liikennestrategiassa on nostettu matkaketjujen kehittämisen tavoitteeksi liityntäpysäköinnin ja pyöräverkon kehittämistä niin, että pyörä-joukkoliikenne -matkaketjut helpottuvat. Lisäksi työssä on esitetty, että jalankulun ja pyöräliikenteen houkuttelevuus ja turvallisuus tulisi olla aina lähtökohta kaikessa maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämisessä ja jalankulkua ja pyöräliikennettä tulee edistää kokonaisvaltaisesti aina roolin korostamisesta lähtien suunnitelmien, ohjelmien ja rahoituksen avulla.

Kaakkois-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelmassa 2030 on esitetty maakunnan erityispiirteeksi kestävä liikumisen vähempi osuus muuhun maahan verrattuna. Liikenneturvallisuussuunnitelman mukaan Kaakkois-Suomen alueella vuosina 2016-2020 tapahtuneista vakavista henkilövahingoista noin 26 % tapahtui polkupyöräilijöille ja vastaava luku jalankulijoille on 8 %. Polkupyöräonnettomuuksista noin 50 % oli tapahtunut yli 64 -vuotiaille henkilöille. Kaakkois-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelman yksi tavoitteista on jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kokeman turvallisuuden tunteen kasvu.

Etelä-Karjalan kevennyssä liikkumistutkimuksessa 2021 kysyttiin tyytyväisyyttä eri liikkumismuotojen olosuhteisiin. Tutkimuksen mukaan jalankulkuliikenteen kokonaisarvosana oli Lappeenrannan seudulla 3,59 asteikolla 1-5, jossa 5 oli paras arvosana. Kyselyn mukaan jalankulkuympäristössä tyytymättömiä vastaajat olivat jalankulkureittien kunnossapitoon talvella sekä liikenneturvallisuuteen.

Pyöräliikenteen olosuhteisiin oltiin jalankulkuliikenteeseen olosuhteisiin verrattuna tyytymättömämpiä ja pyöräliikenteen kokonaisarvosana oli 3,18. Erityisesti heikoimman vastauksen sai pyöräilyreittien kunnossapito talvella. Lisäksi arvosanaa laskivat liikenneturvallisuus, pyöräpysäköintimahdollisuus pysäkeillä ja asemilla sekä pyöräreittien yhteneväisyys ja jatkuvuus.

Aikaisemmin laaditut suunnitelmat ja selvitykset (2/2)

Lappeenrannan seudun liikenneturvallisuuksuunnitelmassa (2018)

laaditun asukaskyselyn mukaan jalankulun ja pyöräilyn olosuhteissa koettiin eniten parannettavaa:

- Jalankulkuväylien määrä ja kattavuus
- Väylien kunto
- Risteysjärjestelyiden ja tienylitysten turvallisuus
- Jalankulku- ja pyöräilyreittien kunnossapito
- Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden erottelu
- Tietyömaiden liikennejärjestelyiden toimivuus jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden näkökulmasta (Luumäki, Lemi)
- Pyöräilyreittienopastus ja viitoitus (Savitaipale, Luumäki)
- Pyöräilyreittien viihtyisyys ja houkuttelevuus (Lemi)

Kaakkois-Suomen kestävä liikunnan suunnitelmassa on tunnistettu kestävä liikunnan haasteiksi väestön ikääntyminen, melko hajanainen yhdyskuntarakenne ja joissain osissa aluetta pitkät etäisyydet sekä joukkoliikenteen puutteet.

Lappeenrannan seudulle teetettiin **asukaskysely kävelyn ja pyöräilyn kehittämisestä** vuonna 2021. Kyselyyn vastanneista noin 28 %:lla yhdensuuntaisen työ-, opiskelu- ja koulumatkan pituus on alle 5 km. Sen sijaan 66 % vastanneista lähimpään ruokakauppaan on alle 5 km. Kyselyyn vastanneista päivittäin kävelee 33 % vastaajista ja päivittäin pyöräilee 23 % vastaajista. Vastaajista 77 % suhtautuu lähtökohtaisesti kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen selvästi myönteisesti.

2. Jalankulun ja pyöräliikenteen nykytila Länsi-Saimaalla

Jalankulun ja pyöräliikenteen ympäristön nykytila

1/2

Edistämishojelman laadintaan sisältyi visiotyöpaja, jossa tehtiin SWOT-analyysi Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen nykytilasta ja sen kehittämismahdollisuuksista.

Analyysissä kerättiin alueen sisäisiä sekä ulkoisia tekijöitä, jotka mahdollistavat tai heikentävät Länsi-Saimaan muutosta kävely- ja pyöräilymyönteisemmäksi alueeksi. Analyysissa nousi esille vahvuksina ja mahdollisuuksina alueen luonnon hyödyntäminen pyöräilyreittien kehittämisessä sekä pyöräliikenteen maineen kehittyminen ja sen tukeminen myös valtion päätöksenteon kautta. Heikkouksina ja uhkina tunnistettiin taloudellisen panostuksen rajallisuus, maaseudun näivettyminen ja lakien monimutkaisuus.

<p>VAHVUUDET JA ONNISTUMISET</p> <p>Sähköpyörät, Valtion tuki Strateginen tavoite, Aktiiviset opettajat Tunnetut teemareitit, Hienot maisemareitit Pyörämatkailu, Pyöräilytapahtumat Liikenne 1 2 tavoitteet Olemassa olevat reitit Muutoksen ajurit (kuten pyöräilyn kehittämisen noste)</p>	<p>HEIKKOUEDET JA PUUTTEET</p> <p>Määrärahat, Kunnossapito Infran puutteet, Kuntakeskusten välimatkat Ylämäet ja maasto, Kapea piennar Aikapula, Liikenteen verotusmalli Vähän pyöräiteitä, Maanomistajien luvat Pyörävarkaudet</p>
<p>MAHDOLLISUUDET</p> <p>Matkailu, Tapahtumat Yhteinen tahtotila Bensan kallistuminen, Puhdas luonto Maastopyöräily, Valmiit reitit Yhteistyö, Maine Trendikkyys, Vinkkireitit (valmiit reitit, joihin opastetaan esimerkiksi pistäytymään syömässä sopivan pyörämatkan päässä)</p>	<p>UHAT</p> <p>Lakien monimutkaisuus Virkamiehet (yhteistyön ja kommunikoinnin kehittäminen ettei hyvät suunnitteluideat kariudu) Asukasluku ja ikäjakauma Muuttuvat säädökset Maaseutualueen näivettyminen (resurssit keskittyy enenevässä määrin kaupunkikeskustoihin) Laiskistuminen Sähköpotkulaudat (sähköpotkulaudat voivat aiheuttaa liikenneturvallisuusongelmia)</p>

Taulukko 1. Kehittämishojelman laadinnan aikana pidetyn visiotyöpajan SWOT-analyysin tulokset Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen nykytilasta

2. Jalankulun ja pyöräliikenteen nykytila Länsi-Saimaalla

Jalankulun ja pyöräliikenteen ympäristön nykytila

2/2

Länsi-Saimaan alueella on pääosin väljää tai rauhallista yhdyskuntarakennetta. Asiointikohteet ja julkiset palvelut ovat hyvin lähellä toisiaan tiiviillä alueella. Savitaipaleen, Taipalsaaren ja Luumäen keskustat ovat aivan vesialueiden läheisyydessä ja keskustojen läheisyydessä on usein paljon puustoisia virkistysmahdollisuuksia. Kaikkien kuntien tiivis keskusta on myös hyvin autopainotteinen ja osaa jalankulun ja pyöräliikenteen ympäristön ominaisuuksista voisi vielä parantaa. Kaikissa kunnissa asuinalueet ovat pääosin omakotitaloaluetta. Tiiviimmän keskusta-alueen jälkeen ympäristö muuttuu hyvin pian väljäksi ja rauhalliseksi.

Länsi-Saimaan alueella on yhteensä noin 15 000 asukasta. Länsi-Saimaan asukkaista noin 30 % on yli 64-vuotiaita. Väestömäärältään kunnista suurimmat ovat Taipalsaari ja Luumäki. Luumäki sijoittuu valtatie 6 varrelle, ja siinä on kaksi asutuskeskittymää: Luumäen kuntakeskus ja Jurvala. Taipalsaari on Länsi-Saimaan kunnista lähimpänä suurempaa kaupunkia Lappeenrantaa, noin 13 km päässä. Länsi-Saimaan kuntien väliset etäisyydet ovat yli 19 km.

Länsi-Saimaan seudulla jalankulun ja pyöräilyn merkittävin käyttäjäpotentiaali on erityisesti koululaisreiteillä ja taajama-alueen asiointiliikenteessä. Pyöräliikenteen seudullisesti tärkeimmät kohteet ovat koulut, päiväkodit ja urheilualueet. Kuntien tärkeimmät kävely-ympäristöt ja -kohteet ovat torialueet, merkittävät joukkoliikenteen pysäkit sekä terveys- ja hyvinvointikeskukset.

Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen verkko koostuu pääasiassa yhdistetyistä pyöräteistä ja jalkakäytävistä. Pääosa jalankulku- ja pyöräilyverkoston reiteistä on päällystettyjä enimmillään 3 metriä leveitä väyliä. Länsi-Saimaan erillinen jalankulun ja pyöräilyn verkosto on kunnista lyhimmillään Lemillä noin 8 km ja pisimmillään Luumäellä 45 km. Verkosto koostuu pääosin yhdistetyistä pyöräteistä ja jalkakäytävistä sekä reunatuella korotetuista jalkakäytävistä. Jalankulun ja pyöräilyn väyliin kuuluu erillisten jalkakäytävien ja pyöräteiden lisäksi myös muu katuverkko, esimerkiksi rauhalliset tonttikadut.

2. Jalankulun ja pyöräliikenteen nykytila Länsi-Saimaalla

Pyörämatkailu

Länsi-Saimaan alueella on nykyisin paljon pyörämatkailua. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueelle on laadittu 2021 pyörämatkailureittien kehittämisselvitys. Selvityksen mukaan alueen onnistumisia pyörämatkailun kannalta ovat mm. vahva pyöräilygenre ja tapahtumat kuten Saimaa Cycle Tour. Kehittämisselvityksessä mahdollisuutena koettiin pyöräilyn ympärivuotisuuden lisääminen. Heikkouksena ja puutteena työssä tunnistettiin mm. pyöräteiden kunto, kunnossapito, reittien viitoitus ja turvallisuuden tunne (liikenteen vilkkaus). Taulukossa 2 on esitetty kehittämisselvityksessä esitettyjä haasteita ja ongelmia sekä toimenpiteitä, jotka kohdistuvat myös Länsi-Saimaan kuntiin.

Kehittämisselvityksessä tehdyn asukaskyselyn mukaan suurin syy pyöräilylle oli myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen sekä ulkoilu ja virkistys. Asukaskyselyssä kysyttiin myös kuinka seudun pyöräreittejä tulisi kehittää, ja suurin vastausjoukko oli reittien kunnan ja päällysteen parantaminen. Lisäksi vastauksissa nousivat esiin uusien reittien toteuttaminen sekä reittien jatkuvuuden ja viitoituksen parantaminen.

Haasteet ja ongelmat	Toimenpidetyypit
<ul style="list-style-type: none">Epämieluisaa pyöräilykokemusta aiheuttavat pyöräteiden päällysteiden kunto, puutteellinen opastus ja liian kapeat pientareet (liikenteen koostumus ja vilkkaus)Reittien ylläpitovastuut olisi hyvä määrittää / tarkentaa: fyysinen infra, opastus, reittitiedot, poikkeuksien ja muutosten hallinta	<ul style="list-style-type: none">Pyöräretkireittien pyöräteiden rakennekerrosten uusinta- ja uudelleenpäällystysohjelma osana alueellisen tienpidon suunnitteluaPiennaralueiden leventäminenPyöräreittien hallinnoinnin, kehittämisen, perustamisen ja ylläpidon tarkistuslistatLiikkumisen ohjauksen keinoin voidaan tukea reittien käytettävyyttä ja kiinnostavuutta <p>Reittejä:</p> <ul style="list-style-type: none">Saimaan saaristoreitti (Outdoor Activessa yksi Suomen suosituimmista reiteistä)Taipalsaaren maisemapyöräilyreittiSuoluonto ja kalkki -pyöräilyreittiEtelä-Karjalan laaturaitti (pää- ja sivureitit)

Taulukko 2. Pyörämatkailureittien kehittämisselvityksessä esitettyjä haasteita ja ongelmia sekä toimenpiteitä lähde: ENI CBC-

Cycling –hanke, pyörämatkailureittien kehittämisselvitys 2021

3. VISIO JA TAVOITTEET

Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen edistämishjelma



3. Visio ja tavoitteet

Aiemmin laaditut visiot ja tavoitteet

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 2021-2032

yksi kolmesta tavoitteesta on kestävyys, jonka strategisena linjauksena on kävelyn ja pyöräilyn liikkumismuotojen osuuden kasvattaminen. Samoin Liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2018 julkaisemassa **kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa** on asetettu vuoden 2030 tavoitteeksi kävelyn ja pyöräilyn matkamäärien kasvu 30 prosentilla. Vähintään puolet uusista kävely- ja pyöräilymatkoista tulisi siirtymään henkilöautomatkoista. Erityisesti 1-2 kilometrin matkoilla kävelyn ja pyöräilyn potentiaali on kaikista suurin.

Kaakkois-Suomen kestävän liikkumisen suunnitelman yksi visioista:

”Kävely ja pyöräily on miellyttävää ympäri vuoden. Ne muodostavat taajamissa ensisijaisen liikkumisvaihtoehdon. Taajamien yhdyskuntarakennetta on kiinteytetty. Sujuvat kävely- pyöräilyolosuhteet on saavutettu panostamalla erityisesti osaamiseen, liikkujapalautteen hyödyntämiseen ja sujuvien matkaketjujen suunnitteluun. Ympärivuotinen kävely- ja pyöräväylien kunnossapito perustuu kokonaisvastuumalliin, jossa uudella hankintamalleilla painotetaan operaattorin työn laatua.”

Kaakkois-Suomen kestävän liikkumisen suunnitelman yksi tavoitteista:

”Kävely ja pyöräily ovat ensisijainen ja houkuttelevin liikkumisvaihtoehto Kaakkois-Suomen taajamissa”

Kaakkois-Suomen kestävän liikkumisen suunnitelmassa on tunnistettu tarve laatia seudullinen suunnitelma tärkeimmistä pyörätieyhteyksistä sekä laatutasotavoitteet jalankululle taajamissa ja kuntien keskustoissa. Joukkoliikenteen runkoyhteyksien varrella solmupisteiden pyöräpysäköinti tulisi olla laadultaan tasaisen korkeaa. Seudulla tulisi olla yhteistyössä hankittu kunnossapito, jotta väylät pysyvät pyöräiltävinä ympäri vuotisesti.

3. Visio ja tavoitteet

Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen edistämisen visio ja tavoitteet

Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen edistämisen visio ja tavoitteet pohjautuvat kuntien strategioihin ja tavoitteisiin. Niissä korostuvat kuntalaisten hyvinvointi, luonnon tuomat mahdollisuudet liikuntaan ja matkailun kehittämiseen, kaikenikäisten liikkumismahdollisuudet, elinympäristön viihtyisyys ja turvallisuus sekä sujuva arki. Lisäksi vision ja tavoitteiden pohjana toimii Kaakkois-Suomen kestävän liikkumisen suunnitelma.

Tämän dian oikeaan laitaan on nostettu kuntastrategioista ne osuudet, jotka tukevat jalankulun ja pyöräliikenteen edistämistä.

LEMI

”Liikunta- ja virkistysmahdollisuuksia on tarjolla kaikenikäisille”

LUUMÄKI

”Vahvistamme hyvinvointia. Kannustamme kuntalaisia liikkumaan. Liikunta- ja virkistysmahdollisuuksia on tarjolla kaikenikäisille.”

”Panostamme sujuviin liikenneyhteyksiin. Pidämme asuinympäristön viihtyisenä.”

TAIPALSAARI

”Taipalsaarella on turvallista liikkua: kävely ja pyöräily on helppoa, nopeaa ja turvallista.”

”Huolehdimme ympäristöstä ja sen vetovoimaisuudesta kehitämme matkailun ja virkistysten kohdealueita.”

SAVITAIPALE

”Kehitämme matkailua ylläpitämällä ja lisäämällä luontokohteita ja retkeilyreittejä sekä lisäämällä niiden tunnettavuutta.”

”Painopistealueena sujuva arki, liikkuminen: tiestöt ja julkinen liikenne.”

3. Visio ja tavoitteet

Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen edistämisen visio

Jalankulun ja pyöräliikenteen visio Länsi-Saimaalla:

*Valitse kestävästi etenevä reitti elämän iloihin –
Kävelyä ja pyöräilyä Länsi-Saimaalla!*

Länsi-Saimaan edistämishjelman visiotyöpaja järjestettiin 15.5.2023. Työpajaan kutsuttiin hyvin laaja-alaisesti kuntien eri hallintokunnista jäseniä. Työpajaan osallistui yhteensä 21 henkilöä.

Työpaja toteutettiin etätyöpajana, ja osallistujien ideoiden keräämisessä hyödynnettiin Mentimeter-työkalua. Työpajan tavoitteena oli luoda seudulle jalankulun ja pyöräliikenteen visio sekä tavoitteet. Sen lisäksi työpajaan osallistuville kerrottiin Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen edistämishjelmasta, jalankulun ja pyöräliikenteen ominaisuuksista sekä jalankulun ja pyöräliikenteen nykytilasta Länsi-Saimaan alueella. Visio ja tavoitteet viimeisteltiin ohjausryhmän kokouksissa.

Työpajaan kutsuttiin:

- Kuntien liikenneturvallisuuksiryhmien jäsenet, mm:
 - Teknisen toimen edustajia
 - Sivistystoimen edustajia
 - Hyvinvointikoordinaattoreita
 - Liikuntapalveluiden henkilöstöä
 - Vanhus- ja vammaisneuvoston jäseniä
 - Nuorisotoimen edustajia
 - ELY-keskuksen edustajia
- Nuorisovaltuuston puheenjohtajia
- Kunnanvaltuuston edustajia
- Vanhus- ja vammaisneuvoston yhteyshenkilöt kunnasta
- Matkailuorganisaatioiden jäseniä
- Lappeenrannan pyöräilijöiden edustajia
- Traficomien edustajia
- Liikenneturvan edustajia

3. Visio ja tavoitteet

Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen edistämisen tavoitteet

Länsi-Saimaan edistämishjelman aikana laadittiin poikkihallinnollisessa visiotyöpajassa alueelle jalankulun ja pyöräliikenteen edistämisen tavoitteet. Kävelyn ja pyöräilyn päätavoitteeksi Länsi-Saimaalla linjattiin:

Länsi-Saimaan kuntakeskukset ovat turvallisia ja esteettömiä liikkumisympäristöjä kuntalaisille. Jalankulun ja pyöräilyn edistämistä tehdään luontevana osana kunnan arkityötä.

Päätavoitteen saavuttamiseksi laadittiin kärkiteemat, joille kirjattiin omat alatavoitteet. Alatavoitteet ohjaavat koko seudun jalankulun ja pyöräliikenteen edistämistyön tekemistä.

Kärkiteemat:

KULKUTAPAMUUTOS

TURVALLISET KOULUMATKAT

KÄVELYYN JA PYÖRÄILYYN HOUKUTTELEVA YMPÄRISTÖ

ASENTEET JA ARVOSTUS

SITOUTUMINEN

3. Visio ja tavoitteet

Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen edistämisen alatavoitteet 1/3

KULKUTAPAMUUTOS

Vuonna 2030 lyhyitä matkoja (0-5 km matkat taajaman sisällä) kävellään ja pyöräillään 30 % enemmän vuoteen 2023 verrattuna.

Ympäri vuotinen kävely ja pyöräily on mahdollista.

TURVALLISET KOULUMATKAT

Pyöräilykypärää käytetään 100 %:sti.

Risteysalueet ovat turvallisia, ja suojatiesääntöjä noudatetaan.

Nopeusrajoitukset tukevat turvallista kävely- ja pyöräily-ympäristöä.

Kävelyn pääreitit ja pyöräliikenteen tavoiteverkko ovat turvallisia liikkua.

3. Visio ja tavoitteet

Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen edistämisen alataavoitteet 2/3

KÄVELYYN JA PYÖRÄILYYN HOUKUTTELEVA YMPÄRISTÖ

Jalankulku ja pyöräily näkyvät taajamaympäristössä. Keskusta-alueet ovat kävelyn kannalta viihtyisiä ja houkuttelevia.

Pyöräpysäköinti on suunniteltu ja toteutettu toimivaksi ja houkuttelevaksi.

Pyöräliikenteen järjestelyt ovat loogisia ja intuitiivisia. Reitit ovat tasapainossa väylän tehtävän, liikennemäärän ja rakenteellisen järjestelyjen kesken.

Taajamien tärkeimmät palvelut ovat saavutettavissa esteettömästi.

Jalankulku on helppoa, sujuvaa ja houkuttelevaa etenkin lyhyemmillä matkoilla.

Pyöräliikenteen tavoiteverkko on houkutteleva ja kilpailukykyinen henkilöautoiluun nähden.

ASENTEET JA ARVOSTUS

Kävelyn ja pyöräilyn viestintä on osa arjen työtä.

Kunnissa toteutetaan kävelyn ja pyöräilyyn kannustavia kampanjoita ja pyöräilyhaasteita.

Liikenneturvallisuus parantuu ohjeistuksen ja asenteiden opastamisella sekä liikennesäännöistä viestimällä.

Vapaa-ajan kävely- ja pyöräilyreitit vastaa sekä paikallisten että matkailun tarpeisiin. Reitistöt on toteutettu yhteistyössä eri kuntien välillä, ja ne tarjoavat liikkumismahdollisuuksia kuntien välillä.

Kävely ja pyöräily tukevat sosiaalista hyvinvointia ja yhteisöllisyyttä.

3. Visio ja tavoitteet

Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen edistämisen alatavoitteet 3/3

SITOUTUMINEN

Länsi-Saimaalla toimitaan yhteistyössä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi.

Kuntien talousarvioissa on oma osuus kävelyn ja pyöräilyn infran investoinneille.

Päätäjät ovat sitoutuneet tekemään päätöksiä, jotka edistävät kestävien kulkumuotojen houkuttelevuutta ja käytettävyyttä

Kunnan ja/tai ELY:n suunnitelmien toimeenpaneminen ja edistäminen on jatkuvaa.

4. JALANKULUN JA PYÖRÄLIIKENTEN EDISTÄMINEN

Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen
edistämishjelma



Jalankulun ja pyöräliikenteen edistäminen

Jotta Länsi-Saimaan kunnissa päästään aikaisemmin esitettyihin tavoitteisiin, pitää alueella tehdä jalankulkua ja pyöräliikennettä edistäviä toimenpiteitä. Tässä luvussa esitellään teoriatasolla toimenpiteet kategorioittain ja mitä jalankulun ja pyöräliikenteen tavoitteita ne edistävät. Koska työ on seudullinen, kuntakohtaiset toimenpiteet on esitetty toimenpideohjelmassa kunnittain jaoteltuna.

Toimenpiteet on jaettu useaan eri kategoriaan, joista seudullisia kaikkia kuntia koskevia ovat:

- 4.1 Liikkumisen ohjaus
- 4.2 Pyöräliikenteen edistäminen
- 4.3 Pyöräpysäköinnin ohjekortit
- 4.4 Jalankulun edistäminen
- 4.5 Talvikunnossapito

Kokonaisuudessa nämä aihekokonaisuudet edistävät kuntien kävely- ja pyöräilymyönteisyyttä niin liikenneympäristön, maankäytön kuin asenteiden ja arvostuksen kautta.



4.1 LIIKKUMISEN OHJAUS

Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen edistämishjelma



4.1 Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet

Jalankulun ja pyöräliikenteen edistäminen palveluita ja viestintää kehittämällä 1/2

Yksi jalankulun ja pyöräliikenteen edistämisen keino on liikkumisen ohjaus, jota voidaan tehdä monin eri tavoin, kuten neuvonnalla, markkinoimalla ja palveluita kehittämällä. Ihmisten rutiineihin ja tottumuksiin voidaan vaikuttaa asenteita muuttamalla ja tietoa lisäämällä markkinoinnin ja kampanjoiden avulla sekä imagon luomisella.

Liikkumisen ohjauksen **tavoitteena** on lisätä kestävästä liikkumisesta kuten kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä ja mahdollisuuksien mukaan vähentää ylimääräistä yksityisautoilua. Tavoitteena on, että yhä useampi valitsee kulkutavakseen muun kuin yksin omalla autolla ajamisen.

Liikkumisen ohjaukseen panostaminen ja sen toimenpiteiden **toteuttaminen** on monen eri hallintokunnan tehtävä. Julkisen sektorin lisäksi liikkumisen ohjauksen toimenpiteet koskevat myös työnantajia, seuroja, yrityksiä ja matkailupalveluita.

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden kirjo on hyvin laaja, ja usein mitä erikoisemmilla tempauksilla voidaan saada hyvin vaikuttavuutta. Jalankulun ja pyöräliikenteen liikkumisen ohjauksen toimenpiteet yhdistyvät hyvin liikenneturvallisuustyössä tehtävän kasvatuksen ja viestinnän kanssa.

Esimerkkejä mahdollisista liikkumisen ohjauksen toimenpiteistä:

Viestintä

- Tiedot kävely- ja pyöräilyreiteistä sekä talvikunnossapidosta
- Liikennetieto (pyöränvalot, liukusteet, pyöränhuoltovinkit)
- Kannustaminen, arkiliikkumisen hyödyt
- Esimerkit, inspiroiminen

Tapahtumat ja kampanjat

- Pyöräilykampanjat ja -tapahtumat (Pyörällä töihin -päivä, Kilometrikisa, pyöränhuoltotapahtumat)
- Pyörä-/luontomatkailematapahtumat
- Tapahtumat kouluilla
- Teemapiste kesätapahtumassa
- Viestintäkampanjat

Palvelut

- Pyöränhuoltopisteet
- Lainattavat liikkumisvälineet
- Pyörien ja muiden välineiden vuokraus
- Karttasovellukset
- Brändätyt ja teemoitetut reitit
- Kävely- ja pyöräretket
- Ohjattu liikunta
- Pyörien kuljettaminen joukkoliikennevälineissä
- Työasiointipyörät, työsuohdepyörät

4.1 Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet

Jalankulun ja pyöräliikenteen edistäminen palveluita ja viestintää kehittämällä 2/2

Palveluiden ja viestinnän toimenpideohjelmaa ideoitin poikkihallinnollisissa kuntaparikohtaisissa Teams-työpajoissa. Työpajojen ensimmäisessä vaiheessa ideoitin aiemmin työssä määritettyjä tavoitteita tukevia toimia. Työpajojen toisessa vaiheessa täsmennettiin kuntakohtaiset toimenpiteet tuleville vuosille.

Toimenpiteistä työstettiin toimenpideohjelma, jonka avulla on tarkoitus edistää kuntien jalankulkua ja pyöräliikennettä esimerkiksi palveluiden kehittämisen, kampanjoiden ja viestinnän keinoin.

Toimenpiteiden laatimisessa yhtenä tärkeänä vaiheena oli määrittellä toimenpiteille vastuutahot sekä aikataulu. Vastuutahojen nimeämisellä sekä aikataulutuksella tavoitellaan toimenpiteiden konkreettisuutta, vastuunjakoa ja toimenpiteiden toteuttamisen helppoutta.

Kuntaparikohtaiset työpajat palveluiden ja viestinnän toimenpidesuunnitelman laatimiseksi toteutettiin seuraavasti:

- 15.8.2023 Lemi ja Luumäki
- 17.8.2023 Taipalsaari ja Savitaipale

Tavoite 1:

Pyöräilykypärää käytetään 100 %:sti.

Kampanjat, viestintä

Tiedottamalla

Oma esimerkki, itsellä aina päässä kun pyörällä liikun

Vanhemmat käyttävät myös mallina lapsille

Lapsille yllätyspalkinnot kypärän käyttäjille. Vanhemmille muuta aktivointia.

Kouluilla ja päiväkodeilla tietoisuuden lisääminen kypärän hyödyistä

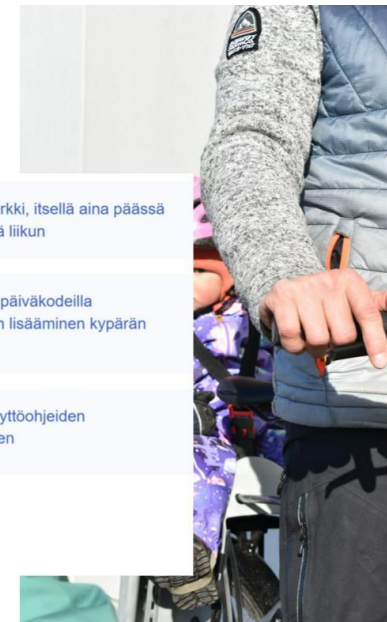
Päiväkotiin ja alakouluun kananmunakypäräesitys

Aikuisille kohdennettu tiedotus

Kypärän käyttöohjeiden tiedottaminen

Viestintäkampanja, että aikuinenkin pitäisi kypärää kun lapsellakin on

Ohjeistus opettajille ym. että kävisivät aina pyöräretkelle lähtiessä läpi kypärän oikean pukemisen. Liikenneturvalta apua?



Kuva 4. Työpajassa ideoitin liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä työssä aikaisemmin määritellyille tavoitteille.

Tavoitteet

| Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden tavoitteena on lisätä tietoa, muuttaa ihmisten asenteita ja arvostusta jalankulkua ja pyöräliikennettä kohtaan. Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet edistävät erityisesti näitä seuraavia alatavoitteita:

KULKUTAPAMUUTOS

- Vuonna 2030 lyhyitä matkoja (0-5 km matkat taajaman sisällä) kävellään ja pyöräillään 30 % enemmän vuoteen 2023 verrattuna.

TURVALLISET KOULUMATKAT

- Pyöräilykypärää käytetään 100 %:sesti.
- Risteysalueet ovat turvallisia, ja suojatiesääntöjä noudatetaan.
- Jalankulun pääreitit ja pyöräliikenteen tavoiteverkko ovat turvallisia liikkuu.

KÄVELYYN JA PYÖRÄILYYN HOUKUTTELEVA YMPÄRISTÖ

- Jalankulku ja pyöräily näkyvät taajamaympäristössä. Keskusta-alueet ovat kävelyn kannalta viihtyisiä ja houkuttelevia.

ASEENTEET JA ARVOSTUS

- Kävelyn ja pyöräilyn viestintä on osa arjen työtä.
- Kunnissa toteutetaan kävelyyn ja pyöräilyyn kannustavia kampanjoita ja pyöräilyhaasteita.
- Liikenneturvallisuus parantuu ohjeistuksen ja asenteiden opastamisella sekä liikennesäännöistä viestimällä.
- Vapaa-ajan kävely- ja pyöräilyreitit vastaa sekä paikallisten että matkailun tarpeisiin. Reitistöt on toteutettu yhteistyössä eri kuntien välillä, ja ne tarjoavat liikkumismahdollisuuksia kuntien välillä.
- Kävely ja pyöräily tukevat sosiaalista hyvinvointia ja yhteisöllisyyttä.

4.2 PYÖRÄLIIKENTEN EDISTÄMINEN

Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen edistämishjelma



4.2 Pyöräliikenteen edistäminen

Pyöräliikenteen tavoiteverkko (1/2)

Tavoitetilan verkkomäärittely laatukriteereineen ohjaa infrastruktuurin suunnittelua ja suunnitteluratkaisujen valintaa. Länsi-Saimaalle määriteltiin tässä työssä pyöräliikenteen tavoiteverkko ja kävelyn pääreitit.

Pyöräliikenteen ja kävelyn infrastruktuurin tavoitetilan kriteerit laadittiin seudulle yhteisinä. Kriteerit perustuvat pyöräliikenteen ja jalankulun suunnitteluohjeisiin, ja niissä on nostettu esiin jalankulun ja pyöräliikenteen kannalta keskeisimpiä suunnittelukriteereitä. Infrastruktuurin suunnittelussa tulee hyödyntää näiden kriteerien lisäksi suunnitteluohjeita.

Infrastruktuurin verkko- ja aluerajaukset laadittiin yhteistyössä kuntien kanssa kuntakohtaisissa infrakokouksissa, jotka järjestettiin syyskuussa 2023.

Pyöräliikenteen tavoiteverkko on suunnitelma, joka ohjaa erityisesti kuntien pyöräily- ja jalankulkureittien suunnittelua ja sijoittumista. Tavoiteverkot ja niille asetetut laatukriteerit kertovat, minkä tasoisena pyöräliikenteen tai kävelyn reitti tulisi toteuttaa. Infrastruktuuria suunniteltaessa on hyvä hyödyntää tavoiteverkon karttamäärittelyjä, tässä työssä laadittuja laatukriteerejä sekä mm. Pyöräliikenteen suunnittelu –ohjetta (Väylävirasto 2020) ja Jalankulun suunnitteluohjetta (Väylävirasto 2022).

Väylätyypin valinnassa tulee varmistaa Pyöräliikenteen suunnittelu –ohjeesta (Väylävirasto 2020), että kyseinen väylätyyppi on luonteeltaan sopiva tavoiteltuun liikennemäärään ja ympäristöön suhteutettuna. Lisäksi tulee varmistaa pyöräliikenteen tai jalankulun väylien jatkuvuus myös silloin, kun toteutetaan vain tiettyä osaa tavoiteverkosta.

4.2 Pyöräliikenteen edistäminen

Pyöräliikenteen tavoiteverkko (2/2)

Pyöräliikenteen tavoiteverkko reitit luokitellaan Pyöräliikenteen suunnittelu –ohjeen (Väylävirasto 2020) mukaan kolmeen luokkaan pää-, alue- ja paikallisreitit. Pyöräliikenteen pääreitti yhdistää aluekeskuksen kaupunkikeskukseen. Länsi-Saimaan kunnissa pyöräliikenteen tavoiteverkon korkein luokka on aluereitti. Tavoiteverkkoon ei kuulu pyöräilyn pääreittejä, koska käyttäjäpotentiaali ei yllä pääreitin vaatimustason mukaiseksi eikä kunnissa ole pyöräliikenteen saavutettavuusalueella olevia kaupunkikeskustoja.

Länsi-Saimaan pyöräliikenteen tavoiteverkkojen laatiminen perustui taajaman sisäiseen vektoriverkkoajatteluun, jossa tunnistetaan liikkumistarve eri palveluiden ja asutuskeskittymien välillä. Tavoiteverkko koostuu pyöräliikenteen aluereiteistä ja merkittävistä paikallisreiteistä. Jaottelu näiden välillä perustuu odotettuun liikennemäärään sekä liikkumistarpeen tyyppiin: aluereitit palvelevat ensisijaisesti suuria liikkujamääriä, kun taas paikallisreitit ohjaavat kävelijöitä ja pyöräilijöitä esimerkiksi asuinalueita sekä asiointikohteista aluereitille.

Kuntakohtaiset pyöräliikenteen tavoiteverkot on esitetty toimenpideohjelmassa.



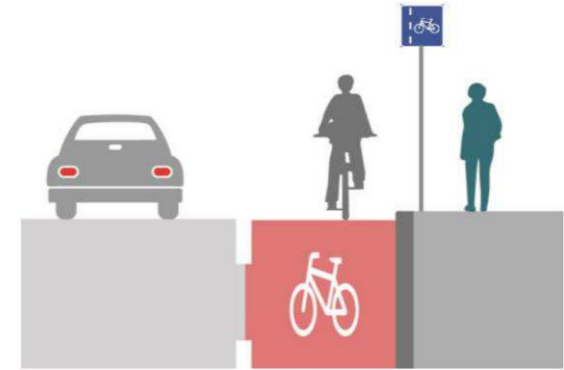
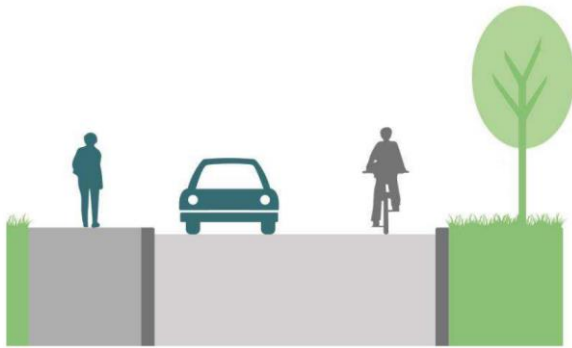
Pyöräliikenteen tavoiteverkko

Aluereitin laatukriteerit

Jalankulun ja pyöräliikenteen erottelu	Yleisimmät väylätyypit (suluissa päällysteen leveys)	Reunakiven korkeus risteämiskohdissa	Kunnossapito	Valaistus
<p>Tiiviisti rakennetulla alueella jalankulku ja pyöräliikenne lähtökohtaisesti eroteltu toisistaan. Poikkeuksena linjaosuudet etenkin rakentamattomalla alueella sekä kadusta/tiestä eri linjauksella kulkeva pyörätie. Esteettömyyden erikoistason alueella aina eroteltu.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Jalkakäytävä, pyörät autoliikenteen kanssa samassa tilassa (sekaliikenne) Kaksisuuntainen pyörätie (2,5 m) Yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie (minimi 3,5 m) <ul style="list-style-type: none"> ei käytetä tiiviissä rakennetussa liikenneympäristössä, esteettömyyden erikoistason alueella tai liikenneympäristössä, jossa vain vähän tai hidasta moottoriajoneuvoliikennettä Sekaliikenne, kun nopeusrajoitus alhainen <p>* Tavoiteleveydet Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen (Väylä 2020) mukaiset</p>	<p>Pyörätiellä ei reunatukea, Yhdistetyllä jalkakäytävällä ja pyörätiellä esimerkiksi</p> <ul style="list-style-type: none"> osin 40 mm reunatuki ja osin luiskattu tai ei lainkaan reunatukea, <p>Jalkakäytävällä esimerkiksi osin 40 mm reunatuki ja osin luiskattu.</p>	<p>Kuuluu kunnossapitoluokkaan 1.</p> <p>Vanhan ja uuden päällysteen saumakohtiin ei saa syntyä epätasaisuutta.</p> <p>Päällysteiden uusimisen yhteydessä on hyvä tarkistaa tarpeet pienille liikenneympäristön parantamistoimenpiteille.</p>	<p>Reitti on valaistu.</p>

Pyöräliikenteen tavoiteverkolla käytettävät väylätyypit (1/3)

Esimerkkejä mahdollisista väylätyypeistä



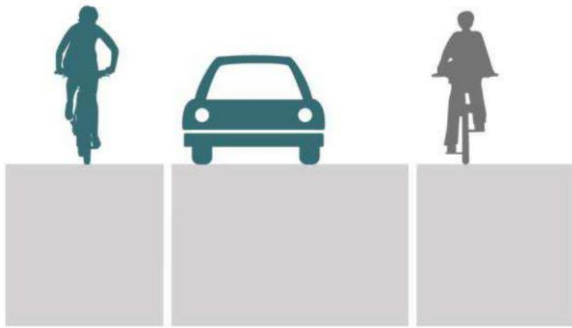
Kuvat: Sekaliikennejärjestelyssä auto- ja pyöräliikenne yhdistetään ajoradalle samaan tilaan. Jalankulkijoille voi olla jalkakäytävät. Sekaliikennematkaisu voidaan käyttää erityisesti rauhallisissa tai tiiviisti rakennetussa liikenneympäristössä, jossa nopeusrajoitus on enintään 30 km/h ja liikenne on pääosin paikallista.

Kuva: Pyöräkaista on yksisuuntainen pyöräliikenteen järjestely, ja se merkitään yleensä molempiin ajosuuntiin. Pyöräkaistaa käytetään yleensä rakennetulla alueella. Pyöräkaistan leveys on 1,5-2 m.

Kuvat: Pyöräliikenteen suunnittelu (Väylävirasto 2020)

Pyöräliikenteen tavoiteverkolla käytettävät väylätyypit (2/3)

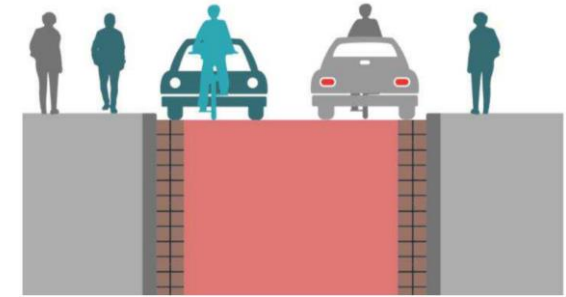
Esimerkkejä mahdollisista väylätyypeistä



Kuva: Kylätietä käytetään yleensä rakentamattomalla alueella. Kylätiessä ajorata on normaalia kapeampi. Piennar merkitään normaalia leveämmäksi ajoradan molemmille reunoille. Pientareen leveys on 1,5 – 2,2 m ja ajoradan leveys on 2,6 – 3,8 m. Kylätietä suunnitellessa kohtaamisnäkemävaatimukset pitää täyttyä.



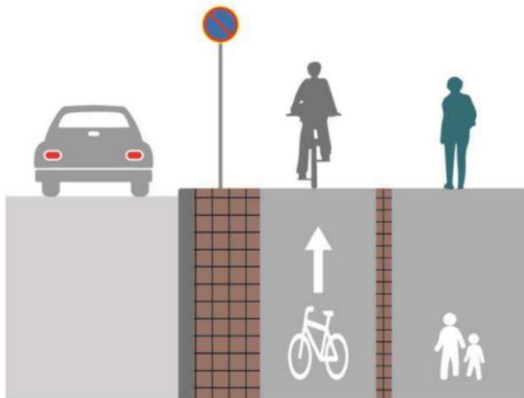
Kuva: 2-1 –tie on kuin rakennetun alueen versio kylätiestä. 2-1 –tiehen merkitään pyöräkaistat, joita autot kohtaamistilanteessa käyttävät tilapäisesti.



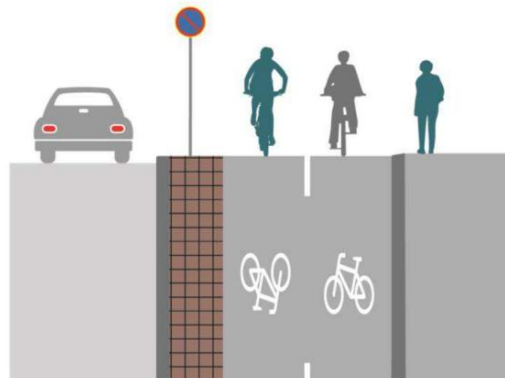
Kuva: Pyöräkadulla on ajorata ja yleensä jalkakäytävä. Autoilijat antavat pyöräilijälle esteettömän kulun. Pyöräkadulla voidaan hyödyntää useita erilaisia poikkileikkauksia, joita on esitetty Pyöräliikenteen suunnittelu –ohjeessa. Henkilöautojen pysäköinti on sallittu vain merkityillä paikoilla.

Pyöräliikenteen tavoiteverkolla käytettävät väylätyypit (3/3)

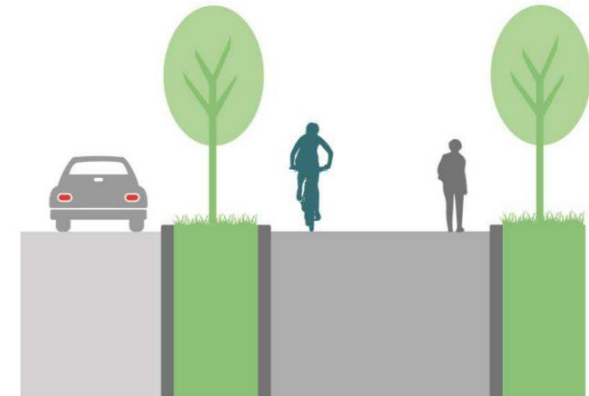
Esimerkkejä mahdollisista väylätyypeistä



Kuva: Yksisuuntainen pyörätie soveltuu hyvin rakennettuun ja erityisesti tiiviiseen ympäristöön. Yksisuuntainen pyörätie on turvallinen, koska pyöräliikenne saapuu liittymään samasta suunnasta autoliikenteen kanssa.



Kuva: Kaksisuuntainen pyörätie sopii rakentamattomalle alueelle tai rakennetulla alueella väljästi rakennettuun liikenneympäristöön.



Kuva: Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä soveltuu rakentamattomalle alueelle sekä väljästi rakennettuun liikenneympäristöön. Ratkaisua ei käytetä tiiviisti rakennetussa liikenneympäristössä eikä esteettömyyden erikoistason alueella.

Kuvat: Pyöräliikenteen suunnittelu (Väylävirasto 2020)

Tavoitteet

| Pyöräliikenteen edistäminen

Pyöräliikenteen tavoiteverkon tavoitteena on toimia strategisena ohjeistuksena pyöräliikenteen infran edistämiseksi kunnan alueella sekä auttaa huomioimaan maankäytön suunnittelussa pyöräliikenteen verkostolliset tarpeet ja sujuvat yhteydet asiointikohteisiin.

Pyöräliikenteen tavoiteverkko edistää erityisesti näitä seuraavia alatavoitteita:



KULKUTAPAMUUTOS

- Vuonna 2030 lyhyitä matkoja (0-5 km matkat taajaman sisällä) kävellään ja pyöräilläään 30 % enemmän vuoteen 2023 verrattuna.
- Ympäri vuotinen kävely ja pyöräily on mahdollista.



TURVALLISET KOULUMATKAT

- Risteysalueet ovat turvallisia, ja suojatiesäntöjä noudatetaan.
- Kävelyn pääreitit ja pyöräliikenteen tavoiteverkko ovat turvallisia liikkuu.



KÄVELYYN JA PYÖRÄILYYN HOUKUTTELEVA YMPÄRISTÖ

- Jalankulku ja pyöräily näkyvät kaupunki- ja taajamaympäristössä. Keskusta-alueet suunnitellaan kävelyn ja pyöräilyn kannalta viihtyisiksi ja houkutteleviksi.
- Pyöräliikenteen järjestelyt ovat loogisia ja intuitiivisia. Reitit ovat tasapainossa väylän tehtävän, liikennemäärän ja rakenteellisen järjestelyjen kesken.
- Pyöräliikenteen tavoiteverkko on houkutteleva ja kilpailukykyinen henkilöautoiluun nähden.

4.3 PYÖRÄPYSÄKÖINNIN OHJEKORTIT

Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen
edistämishjelma



4.3 Pyöräpysäköinnin ohjekortit

Pyöräpysäköinnin ohjekortit 1/2

Jotta laadukas väyläinfra houkuttelisi laajamittaisesti käyttäjiä, vaatii se lisäksi laadukkaat pyöräpysäköintijärjestelyt molemmissa päissä matkaa. Niiden tulee olla helposti ja suoraan saavutettavissa keskeisimmiltä asiointikohteilta ja tärkeimmiltä pyöräväyliltä sekä sää- ja varkausturvallisia. Laadukkaat pyöräpysäköintijärjestelyt vaativat rakennetussa ympäristössä tarkoin harkittua sijoittelua sekä asianmukaisia tilavaraustarpeita. Pyöräpysäköinnin laadukkuus ja varkausturvallisuus nousevat eräiksi kriittisimmiksi osatekijöiksi pyöräilymahdollisuuksien edistämisessä. Ihmiset investoivat nykyisin herkemmin muun muassa kalliisiin harrastuspyöriin, erikoispyöriin ja sähköavusteisiin pyöriin, joita käytetään mielellään myös arjen asiointitarpeissa. Runkolukitusmahdollisuuden puuttuessa pyörämatka saatetaan jättää tekemättä varkauden pelossa.

Työssä laadittiin yhteiset ohjekortit pyöräpysäköinnin kehittämiseksi erityyppisissä kohteissa. Ohjekortit laadittiin seuraaville teemoille: joukkoliikenteen pääpysäkit, urheilualueet, työpaikat, päiväkodit ja koulut. Ohjekorttien kohteet on valittu maastokäynnillä havaittuihin tarpeisiin, ja ne sisältävät suositukset pyöräpysäköinnin tyypistä, palvelutasosta, sijoittelusta ja suuntaa-antavasti lukumäärästä.

Pyöräpysäköinnin ohjekortit 2/2

Pyöräpysäköintinormit

Pyöräpysäköinnin toteutuksen edistämistä voi varmistaa laatimalla ja hyväksymällä kunnan asemakaavoituksen käyttöön pyöräpysäköintinormit. Pysäköintinormi ohjeistaa kuinka paljon pyöräpysäköintipaikkoja tulee toteuttaa rakennettavaa kerrosalaneliötä kohden. Tällöin pysäköintipaikkoja tulee riittävästi. Pyöräpysäköintipaikkojen määrällistä hallintaa kannattaa vaatia pyöräilyä synnyttävissä kohteissa kuten koulut, päiväkodit, julkiset ja kaupalliset palvelut, terveysasemat, työpaikka-alueet sekä asuntorakentaminen. Kunta voi näyttää muille toimijoille esimerkkiä toteuttamalla hallitsemiinsa kiinteistöihin laadukkaat pyöräpysäköintijärjestelyt. Kunnan rakennusjärjestyksillä voidaan lisäksi ohjeistaa pyöräpysäköinnin laadun ja määrän toteuttamisvelvoitetta.

Pyöräpysäköinnin suunnittelu

Pyöräpysäköintiä suunniteltaessa on tärkeää tunnistaa, että pyöräpysäköinti ja säilyttäminen ovat luonteeltaan erilaisia. Pyöräpysäköinnissä arvostetaan jokapäiväiseen käyttöön liittyvää nopeutta ja läheistä sijaintia, kun taas säilyttämisessä turvallisuus ja säältä suojaaminen ovat tärkeitä tekijöitä. Julkiset pyöräpysäköintitelineet tulisi sijoittaa aina autojen pysäköintiä lähempänä asiointi- ja käyntikohdetta sekä mieluummin hajautetusti eri kohteiden sisäankäyntien läheisyydessä. Pyöräpysäköinnin sijaintia suunniteltaessa tulee huomioida pyöräilijöiden luontaiset kulkureitit. Pyöräpysäköintiä tulee olla tarpeeksi, ja pyörätelineiden käytettävyyden sekä kunnossapidon toimivuuden varmistamiseksi pysäköintialueen kulkuväylien tulee olla riittävän tilavat. Pyöräpysäköinti suunnitellaan ja mitoitetaan Väyläviraston ohjeen 18/2020 ”Pyöräliikenteen suunnittelu” mukaisesti.

Koulujen pyöräpysäköinti

Koulumatkoja tehdään usein pyöräillen, ja kouluissa kannattaa hyötyjen valossa kannustaa oppilaitaan liikkumaan kouluun omin voimin. Näin ollen koulualueelta tulee löytyä kaikille pyörille sopiva paikka. Usein koulujen pyöräpysäköintipaikkojen määrä on mitoitettu liian vähäiseksi.

Kohde

Pyöräpysäköintiä sijoitetaan kaikkiin kouluihin.

Esimerkkikohteita Länsi-Saimaalta, joissa on kriittinen tarve edistää pyöräpysäköintiä:

- Saimaanharjun koulu, Taipalsaari
- Lemin koulukeskus
- Taavetin koulu

Toteutus

Koulujen pyöräpysäköinnin tilantarve on huomattavasti suurempi kuin muualla. Katokselliset polkupyörien pysäköintipaikat sijoitetaan loogisesti pyöräväylien ja ulko-ovien läheisyyteen. Pysäköintipaikan suunnittelussa huomioidaan myös pyörätelineiden taakse jäävä tilantarve. Pyörätelineet toteutetaan runkolukitusmahdollisuudella.

Pyöräpysäköintinormin suositeltava arvo

1 kpl/oppilas, joka ei tule koulukuljetuksella
0,4 kpl/työntekijä



Päiväkodin pyöräpysäköinti

Päiväkotien pyöräpysäköinnissä huomioidaan erityisesti pienten pyörien, lapsiaan saattavien vanhempien sekä työntekijöiden pysäköintimahdollisuus. Lapsia saattavilla vanhemmilla voi olla käytössään pyöräkärry, ja pyörätelineitä suunnitellessa tulee huomioida niiden säilytysmahdollisuudet päiväkotipäivän ajaksi.

Kohde

Pyöräpysäköintiä sijoitetaan lähelle päiväkodin ulko-ovia tai pihan portteja mahdollisesti useampaan tulosuuntaan.

Toteutus

Pyöräkatos on erityisesti tarpeen päiväkodin työntekijöille ja sijoitetaan mahdollisimman lähelle ulko-ovea ja pyöräliikenteen yhteyksiä. Pyörätelineet toteutetaan runkolukitusmahdollisuudella.

Pyöräpysäköintinormin suositeltava arvo

0,5 pyöräpysäköintipaikka/lapsi tai työntekijä



Pääpysäkkien pyöräpysäköinti

Kestävistä kulkumuodoista koostuvan matkaketjun toimivuutta edistetään toteuttamalla pyöräpysäköintiä joukkoliikenteen pääpysäkeille. Toimiva liityntäpyöräpysäköinti on tärkeä osa matkaketjua, ja se lisää kestävien kulkumuotojen houkuttelevuutta.

Mahdollistamalla pysäkillä pyöräileminen ja pyörän säilyttäminen, laajennetaan joukkoliikennelinjan palvelualueita selvästi suuremmaksi kuin kävelyperusteisen pysäkin. Joukkoliikenteen käyttö koetaan mielekkääksi vaihtoehdoksi myös hieman kauempana linjalta asuville asianmukaisten liityntäpysäköintimahdollisuuksien myötä. Tasokkaan pyöräpysäköinnin avulla pysäkeille pysäköidyt polkupyörät säilyvät paremmassa kunnossa ja käyttäjät kokee pysäköinnin varkausturvalliseksi.

Kohde

Pyöräpysäköintiä sijoitetaan paikallisesti tärkeille linja-autopysäkeille, jotka sijaitsevat lähellä asutusta.

Esimerkkikohteita Länsi-Saimaalta, joissa on kriittinen tarve edistää pyöräpysäköintiä:

- Taipalsaari: pääpysäkit
- Luumäki: keskustan linja-autopysäkki
- Luumäki: Linnalantien alikulun viereinen linja-autopysäkki

Toteutus

Katoksellinen polkupyörien pysäköintipaikka sijoitetaan mahdollisimman lähelle nousupysäkkiä loogiselle ja näkyvälle paikalle. Vähintään yksi katos, jossa on 10 runkolukittavaa polkupyöräpaikkaa.



Urheilualueiden pyöräpysäköinti

Urheilualueille tulemisessa kannustetaan aktiiviseen liikkumiseen ja mahdollistetaan laadukas pyöräpysäköinti. Piha-alueita suunniteltaessa pyöräpysäköinti sijoitetaan lähemmän ulko-ovia kuin henkilöautojen pysäköinti. Pyörätelineet varustetaan sään suojaavalla katoksella ja runkolukitusmahdollisuudella, joka mahdollistaa esimerkiksi läskipyörien pysäköinnin eturengaspaikkoja paremmin.

Kohde

Pyöräpysäköintiä sijoitetaan paikallisesti tärkeille urheilualueille.

Esimerkkikohteita Länsi-Saimaalta, joissa on kriittinen tarve edistää pyöräpysäköintiä:

- Taipalsaari: Pyöräpysäköinti urheilualueelle
- Savitaipaleen: Urheilualueelle pyöräpysäköinnin lisääminen

Toteutus

Katoksellinen polkupyörien pysäköintipaikka sijoitetaan mahdollisimman lähelle ulko-ovia sekä lähelle pyöräliikenteen yhteyksiä. Mitoituksena käytetään 0,6 pyöräpysäköintipaikka/kävijä tai työntekijä.

Työpaikkojen pyöräpysäköinti

Työpaikkojen tulisi kannustaa työntekijöitään liikkumaan mahdollisuuksien mukaan omin voimin töihin. Yksi keino työmatkapyöräilyn lisäämiseksi on mahdollistaa laadukas pyöräpysäköinti, joka tarkoittaa säältä suojattua katoksellista pyöräpysäköintipaikkaa, jossa on runkolukitusmahdollisuus. Ihmiset hankkivat enenevässä määrin arvokkaita pyöriä esimerkiksi työsuhdepyöräedun myötä, ja runkolukitusmahdollisuus on hyvä keino vähentää riskiä polkupyörän varastamiselle työpäivän aikana. Laadukain mahdollinen pysäköintimahdollisuus on osoittaa pyöräpysäköintipaikkoja sisätilaan, mikä tukee ympärivuotista pyöräilyä.

Kohde

Pyöräpysäköintiä sijoitetaan kaikkiin työpaikkoihin.

Esimerkkikohteita Länsi-Saimaalta, joissa on kriittinen tarve edistää pyöräpysäköintiä:

- Kunnantalot

Toteutus

Katoksellinen ja runkolukittavien polkupyörien pysäköintipaikat sijoitetaan mahdollisimman lähelle ulko-ovia sekä lähelle pyöräliikenteen yhteyksiä. Mitoituksena käytetään 0,4 pyöräpysäköintipaikka/kävijä tai työntekijä.

Pyöräpysäköintinormin suositeltava arvo

0,4 pyöräpysäköintipaikka/kävijä tai työntekijä

4.3 Pyöräpysäköinnin ohjekortit

Pyörätelineen valinta

- Kaikki pyörätelineet suositellaan asennettavaksi runkolukitustelineinä, jotka sopivat hyvin erilaisille polkupyörämalleille ja ovat perinteisiä rengastelineitä turvallisempia (polkupyörä saadaan lukittua rungostaan eikä ainoastaan renkaasta).
- Esimerkkejä runkolukituksen mahdollistavista pyöräpysäköintitelineistä:



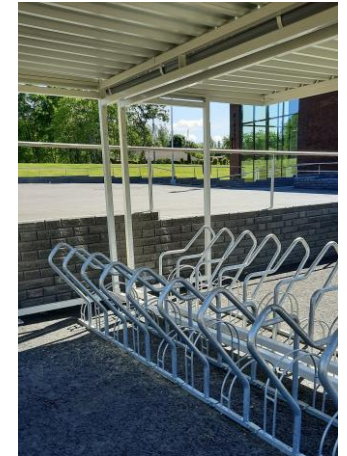
Kuvat: Sijainti Suonenjoen kaupungin liikuntakeskus ja virastotalo / Sitowise Oy.



Kuva: Sijainti Ranuan kunnan monitoimikeskus Kerkkä / Sitowise Oy.



Kuva: Sijainti Kauniaisten asema / Sitowise Oy.



Kuva: Sijainti Tohmajärven sivistyskeskus Ahjo / Sitowise Oy.

Tavoitteet | Pyöräpysäköinti

Pyöräpysäköinnin edistämisen tavoitteena on mahdollistaa toiminnallisesti sujuva ja turvallinen pysäköintimahdollisuus pyörille. Pyöräpysäköinnin toimenpiteet edistävät erityisesti näitä seuraavia alatavoitteita:

KULKUTAPAMUUTOS

- Vuonna 2030 lyhyitä matkoja (0-5 km matkat taajaman sisällä) kävellään ja pyöräillään 30 % enemmän vuoteen 2023 verrattuna.

KÄVELYYN JA PYÖRÄILYYN HOUKUTTELEVA YMPÄRISTÖ

- Jalankulku ja pyöräily näkyvät taajamaympäristössä. Keskusta-alueet ovat kävelyn kannalta viihtyisiä ja houkuttelevia.
- Pyöräpysäköinti on suunniteltu ja toteutettu toimivaksi ja houkuttelevaksi.
- Pyöräliikenteen tavoiteverkko on houkutteleva ja kilpailukykyinen henkilöautoiluun nähden.

4.4 JALANKULUN EDISTÄMINEN

Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen edistämishjelma



Kävelyn pääreitti

Alueiden suunnittelussa on hyvä ottaa huomioon käveltävyys, joka huomioi arkiliikkumisen tarpeet, oleskelun ja liikunnan sekä kävelijöiden vaihtelevat ja erilaiset roolit. Arkiliikkumisen kannalta alueiden tulee olla riittävän turvallisia ja esteettömiä, mutta kävelyn laatutasoon tulee panostaa erityisesti keskeisimmillä taajama-alueilla, jossa on paljon asutusta, työpaikkoja, palveluita ja kulttuuri- sekä tapahtumatarjontaa.

Kävelyn pääreitit sijoittuvat keskustatoimintojen alueelle, joissa on keskeisimmät julkiset ja kaupalliset palvelut. Keskusta-alueilla matkat ovat usein lyhyitä, mikä luo hyvät puitteet jalankulun edistämiseksi.

Jalankulkuympäristön kehittämisessä on tärkeää tunnistaa kävelyn huippualueet, kuten kävelyn pääreitit sekä merkittävät torialueet tai aukiot. Näillä alueilla jalankulku on hyvä erotella ajoneuvoliikenteestä. Arjen kävelymatkoista saadaan viihtyisiä ja meluttomia erilaisia viihtyisyyslementtejä lisäämällä, nykyisiä puistoalueita hyödyntämällä ja turhaa autoliikennettä rajoittamalla.

Kuntakohtaiset kävelyn pääreitit on esitetty toimenpideohjelmassa.

Kävelyn pääreitien tavoitteena:

- Työssä määritellyt kävelyn pääreitit kertovat, millä alueilla kävelyn viihtyisyyteen, turvallisuuteen ja sujuvuuteen tulisi kiinnittää erityistä huomiota.
- Erityisesti oleskeluun ja viihtymiseen tarkoitetuilla alueilla, kuten puistoissa ja torialueilla, tulee viihtyisyyttä kehittää esimerkiksi istutuksin, vesiaiheilla sekä levähdyspenkeillä.
- Kävelyn pääreittiä suunniteltaessa on hyvä ottaa huomioon tässä ohjelmassa määritellyt laatuksiteerit ja ohjeet sekä Jalankulun suunnittelu –ohjeen (Väylävirasto 2022) sisältö.

Kävelyn pääreitin laatukriteerit (1/3)

Teema	Toteutus
Jalankulun erottaminen autoliikenteestä	Lähtökohtaisesti erotettu.
Jalankulun erottelu pyöräliikenteestä	Lähtökohtaisesti erotettu ydinkeskustan alueella aina eroteltu esteettömyyden erikoistason alueella.
Jalankulkuväylän leveys	Jalkakäytävän poikkileikkauksen suositeltava mitoitus <ul style="list-style-type: none">- Tiiviisti rakennettu alue: 2,25 metriä- Väljästi rakennettu alue: 2,00 metriä- Vilkkaasti liikennöidyillä väylillä ks. Jalankulun suunnitteluohje (Väylä 2022)
Pituuskaltevuus	Enintään 8%
Suojatie	Merkitään sekä liikennemerkillä että tiemerkinillä. Reunatukijärjestelyissä otetaan huomioon erityyppiset liikkujat, esimerkiksi siten, että reunatuen korkeus suojatien kohdalla on osin 40 mm ja osin reunatuki on luiskattu.
Varoitusalueet suojateitä lähestyttäessä	Vinosti lähtevässä suojatiessä tai reunatukilinjan ollessa kaareva ylityssuunta osoitetaan 600 mm leveällä lohkopintaisella kontrastivärisellä luonnonkivellä koko suojatien leveydeltä.

Kävelyn pääreitin laatukriteerit (2/3)

Teema	Toteutus
Risteäminen autoliikenteen kanssa	<p>Suojatien ylityspituus mahdollisimman lyhyt. Reunatukilinjat kohtisuorassa linjassa suojatiehen nähden.</p> <ul style="list-style-type: none">• Autoliikenteen nopeusrajoitus enintään 40 km/h: ”tavallinen suojatie”. Keskisaarekkeellinen tai kavennettu ajorata suojatien kohdalla mikäli liikenneympäristö sitä edellyttää tai suojatien kerralla ylitettävä pituus olisi muutoin yli 7 metriä.• Autoliikenteen nopeusrajoitus 50 km/h: keskisaarekkeellinen, kavennettu tai valo-ohjattu suojatie• Autoliikenteen nopeusrajoitus 60 km/h: suojatiellä valo-ohjaus, esteettömyyden erikoistason alueella äänimerkki• Autoliikenteen nopeus yli 60 km/h: ei suojatietä, risteämiskäytös tarvittaessa eritasossa
Levähdyspenkit	50 metrin välein ydinkeskustan alueella, (muualla 100-200 metrin välein). Penkeissä selkänöjä ja käsituki keskellä tai reunoissa.
Törmäysturvallisuus	Väylällä ei sallita kohteita, joihin näkörajoitteinen voi törmätä (esim. mainostelineet, valaisinpylväät). Mikäli tällaisia on mahdotonta välttää, on niiden havaittavuutta parannettava kontrastialueella tai vähintään 600 mm korkealla kaiteella tai muulla reunuksella. Väylän yläpuolisten varusteiden ja rakenteiden tulee olla vähintään 2,2 metrin korkeudella.

Kävelyn pääreitien laatukriteerit (3/3)

Teema	Toteutus
Päällyste	Asfalttipinta, kiveys, ulkoilureiteillä myös kivituhka, soramurske tai vastaava. Päällyste pidetään tasaisena ja hyväkuntoisena siten, ettei se aiheuta kompastumisriskiä tai vaikeuta rullaluistimilla, pyörätuolilla tai lastenvaunujen kanssa kulkemista. Päällystepinnan korjaukset tehdään päällystämällä uudelleen selkeä yhteysväli. Vanhan ja uuden päällysteen saumakohtiin ei saa syntyä epätasaisuutta. Urapaikkauksia ei hyväksytä.
Kunnossapito	Jalankulkuväylät ja –alueet kuuluvat kunnossapitoluokkaan 1.
Valaistus	Jalankulkuväylät on lähtökohtaisesti valaistu. Erityistä huomiota kiinnitetään risteämiskohtien kuten suojaiteiden valaistukseen.
Turvallisuus	Vältettävä vaaralliseksi koettuja risteämisiä muun liikenteen kanssa. Pyritään mahdollisimman hyvään sosiaalisen turvallisuuden esim. välttämällä pimeitä alikulkuja tai pimeitä puisto-osuuksia.
Viihtyisyys ja vaihtelevuus	Ympäristö on viihtyisää, turvallista, rauhallista ja virikkeellistä. Hyödynnetään kiinnostavia yksityiskohtia, istutuksia, vesiaiheita ja muita luonnonelementtejä. Toteutus ns. ihmisen mittakaavassa: ympäristö on tiivistä ja siinä pyritään luomaan erilaisia tiloja. Vältetään moottoriajoneuvoliikenteestä aiheutuvaa melu- ja saastehaittaa.

Tavoitteet | Jalankulun edistäminen

Kävelyn pääreitin tavoitteena on toimia strategisena ohjeistuksena jalankulkureittien edistämiseksi kunnan alueella sekä huomioida maankäytön suunnittelussa kävelyn verkostolliset tarpeet ja sujuvat yhteydet asiointikohteisiin.

Kävelyn pääreitti edistää erityisesti näitä seuraavia alatavoitteita:

KULKUTAPAMUUTOS

- Vuonna 2030 lyhyitä matkoja (0-5 km matkat taajaman sisällä) kävellään ja pyöräillään 30 % enemmän vuoteen 2023 verrattuna.
- Jalankulku on helppoa, sujuvaa ja houkuttelevaa etenkin lyhyemmillä matkoilla.

TURVALLISET KOULUMATKAT

- Kävelyn pääreitit ja pyöräliikenteen tavoiteverkko ovat turvallisia liikkua.



KÄVELYYN JA PYÖRÄILYYN HOUKUTTELEVA YMPÄRISTÖ

- Taajamien tärkeimmät palvelut ovat saavutettavissa esteettömästi.
- Jalankulku ja pyöräily näkyvät taajamaympäristössä. Keskusta-alueet ovat kävelyn kannalta viihtyisiä ja houkuttelevia.
- Jalankulku on helppoa, sujuvaa ja houkuttelevaa etenkin lyhyemmillä matkoilla.



ASENTEET JA ARVOSTUS

- Kävely ja pyöräily tukevat sosiaalista hyvinvointia ja yhteisöllisyyttä.

4.5 TALVIKUNNOSSAPITO

Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen edistämishjelma



Länsi-Saimaan yhtenäiset talvikunnossapitokriteerit (1/2)

Jotta kävely ja pyöräily olisivat houkuttelevia kulkutapoja kaikkina vuodenaikoina, on liikkumisolosuhteiden mahdollistettava kulkeminen myös talvisin. Ympärivuotisen pyöräilyn ja kävelyn kannalta on olennaista, että väylät on puhdistettu riittävän hyvin ja oikea-aikaisesti lumesta ja loskasta. Kunnossapito on syytä kohdistaa erityisesti käytetyimmille väylille, joissa kunnossapidosta saadaan kaikkein paras hyöty.

Laadukas talvikunnossapito mahdollistaa kuntalaisten arkiaktiivisuuden lisäämistä ja sen myötä hyvinvoivia kuntalaisia. Jalankulku ja pyöräily ovat usein koululaisten pääliikkumismuotoja. Suuri osa sulan maan aikaan pyöräilevistä lapsista siirtyy talvella jalankulkijoiksi, mutta osalla pitkien koulumatkojen vuoksi moottoriajoneuvolla matkustaminen lisääntyy talvisin. Arkiaktiivisuuden ylläpidoksi olisi tärkeää mahdollistaa pyöräily läpi vuoden.

Laadukas jalankulku- ja pyöräilyväylien kunnossapito ympäri vuoden lisää jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta, sujuvuutta ja mielekkyyttä. Ympärivuotisen pyöräilyn mahdollistaa talvikunnossapidon hyvä laatu. Kunnossapitoon sisältyy talvikunnossapidon lisäksi kesähoidon sekä rakenteelliset ylläpidon toimenpiteet.

Länsi-Saimaan yhtenäiset talvikunnossapitokriteerit (2/2)

Kuntien ja ELY-keskuksen talvikunnossapitokriteerejä vertailtiin keskenään. Tämän pohjalta laadittiin seudulle yhtenäiset kunnossapitokriteerit, jotka suositellaan otettavaksi käyttöön seuraavan talvikunnossapidon kilpailutuksen yhteydessä.

Kaikki pyöräliikenteen tavoiteverkon aluereitit kuuluvat korkeimpaan kunnossapitoluokkaan.

Länsi-Saimaan talvikunnossapitokriteerit ovat:

- Maksimilumensyvyys 3 cm
- Sohjon maksimipaksuus 3 cm
- Liukkaudentorjunta 3 tunnin sisään (lumen- ja sohjonpoistosta)
- Soran ja hiekoitushiekan poisto keväisin, kun liukkaudentorjunnan kannalta on mahdollista
- Lehtienpoisto syksyisin, kun aiheuttaa liukastumisvaaran

ELY-keskuksen ja kuntien yhtenäiset kriteerit parantavat jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden käyttäjäkokemusta: jalankulku- tai pyöräilyväylän laatutaso ja olosuhteet eivät muutu kesken matkan kunnossapitovastuun rajakohdassa.

Muita talvikunnossapidon huomioita:

- Ennen talvikunnossapitokauden alkua on suositeltavaa pitää ELY-keskuksen, kunnan ja urakoitsijoiden välinen tilannekatsaus, jossa sovitaan pelisäännöt tulevaa urakointia varten.
- Urakoitsijoiden kanssa voidaan tehdä yhteensovituksia, jonka tavoitteena on huolehtia yhtäjaksoisten reittien kunnossapitovastuusta, vaikka hallinnollinen vastuu saattaa vaihdella ELY:n ja kunnan välillä.
- Kunnossapidon laadun tasoa voi seurata asukaskyselyillä tai kunnossapitoagenteilla. Kunnossapitoagentit ovat vapaaehtoisia, jotka arvioivat kunnossapidon tasoa avoimeen palautejärjestelmään.
- Laadukkaaseen talvikunnossapitoon vaikuttaa myös riittävien lumi- ja kuivatustilojen varaaminen niin kaavoituksessa kuin tarkemman tason suunnittelussa. Hulevesisuunnittelussa tulee välttää ajoradan sulamisvesien valuminen jalkakäytävälle ja pyörätielle.
- Mikäli kunta ei vielä vastaa kaava-alueiden jalkakäytävien talvikunnossapidosta, niin kunta harkitsee kunnossapidon vastuun ottamista tontinomistajan puolesta yhtenäisen talvikunnossapidon laadunvarmistamiseksi.

Tavoitteet

| Talvikunnossapito

Kunnossapidon laatuksien yhtenäistäminen ja laatuksen nosto mahdollistaa ympärivuotisen kävelyn ja pyöräilyn. Talvikunnossapidon toimenpiteet edistävät erityisesti seuraavia alatavoitteita:



KULKUTAPAMUUTOS

- Vuonna 2030 lyhyitä matkoja (0-5 km matkat taajaman sisällä) kävellään ja pyöräillään 30 % enemmän vuoteen 2023 verrattuna.
- Ympärivuotinen kävely ja pyöräily on mahdollista.



TURVALLISET KOULUMATKAT

- Kävelyn pääreitit ja pyöräliikenteen tavoiteverkko ovat turvallisia liikkuu.

5. TOIMENPIDEOHJELMA

Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen edistämishjelma



Jalankulun ja pyöräliikenteen edistämisen toimenpideohjelma

Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen edistämishjelma sisältää toimenpideohjelman, jossa on kerrottu konkreettiset toimenpiteet jalankulun ja pyöräilyn lisäämiseksi. Toimenpideohjelma sisältää kuntakohtaisia toimenpiteitä, jotka on jaoteltu kunnittain omiksi alaluvuiksi. Toimenpideohjelman sisällöt on laadittu yhdessä kuntien kanssa kuntakohtaisissa ja kuntaparikohtaisissa työpajoissa.

Toimenpiteiden lisäksi toimenpideohjelmassa on esitetty kuntakohtaisesti kuntien jalankulun ja pyöräliikenteen **nykytilaselvitykset**, joiden pohjalta jokaiselle kunnalle on laadittu pyöräliikenteen tavoiteverkko ja kävelyn pääreitit. Toimenpideohjelma sisältää myös **pyöräliikenteen tavoiteverkot ja kävelyn pääreitit**. Aikaisemmassa kävelyn ja pyöräilyn edistäminen kappaleessa on esitetty näiden verkkojen laatukriteerit ja väylätyypit.

Toimenpidelistat on jaettu sen mukaan, mitä jalankulun ja pyöräliikenteen tavoitteen teemaa ne ensisijaisesti edistävät. Monet toimenpiteet edistävät kerralla useaa teemaa, mutta jo toimenpiteitä laadittaessa haluttiin tunnistaa jalankulun ja pyöräliikenteen tavoitteet ja esittää niille konkreettisia toimenpiteitä. Lisäksi toimenpiteet on jaettu sen mukaan, ovatko ne infran parantamistoimenpiteitä vai liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä.

Nykytilaselvityksen laadinnassa on käyty **maastokäynnillä** kaikissa Länsi-Saimaan kunnissa. Maastokäynnillä pyöräiltiin tässä ohjelmassa esitetyt pyöräliikenteen tavoiteverkot ja kävelyn pääreitit läpi. Maastokäynnin perusteella tehtiin nykytila-analyysi kuntien jalankulun ja pyöräliikenteen infran ensisijaisista kehittämistrapeista, minkä perusteella laadittiin edistämistoimenpiteitä. Maastokäynti toteutettiin heinäkuussa 2023.

5.1 LEMI

TOIMENPIDEOHJELMA

Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen edistämishjelma



Lemi

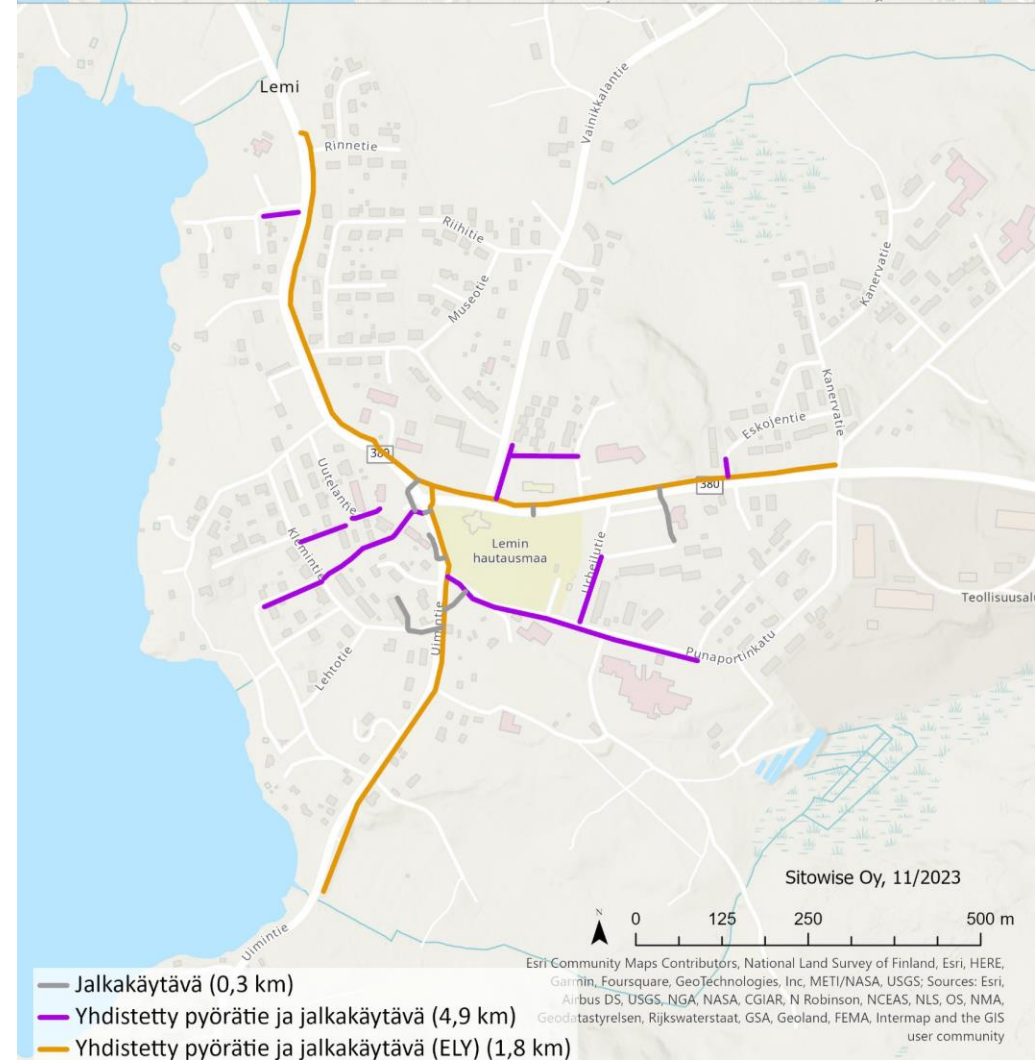
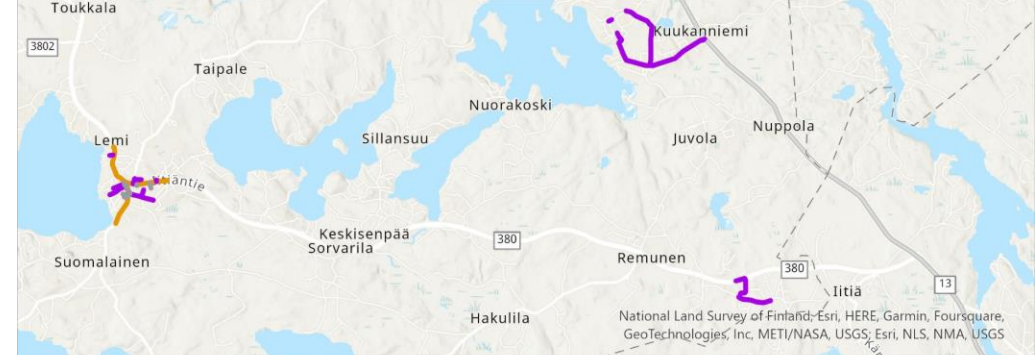
Nykyinen jalankulun ja pyöräliikenteen verkosto

Lemin kirkonkylän jalankulun ja pyöräliikenteen verkosto koostuu pääosin kahdesta taajama-alueesta halkovasta ELY-keskuksen vastuulla olevasta yhdistetystä pyörätiestä ja jalkakäytävästä. Lemillä on nykyisin noin 0,3 km jalkakäytäviä ja 6,7 km yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä, joista ELY:n hallinnoimia on yhteensä noin 1,8 km. Yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät ovat usein viherkaistalla ajoradasta erotettuja noin 2,5 m leveitä väyliä. Väylien päällysteet ovat monessa osassa halkeilleet. Yhdistetyillä pyöräteillä ja jalkakäytävillä ei tyypillisesti ole omaa valaistusta vaan niillä hyödynnetään ajoradalle osoitettua hajavaloa. Lemillä on jonkin verran korkeuseroja.



Karttakuva: Nykyiset jalkakäytävät sekä yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät Lemillä

Valokuva: Nykyinen yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä Lemillä / Sitowise Oy.



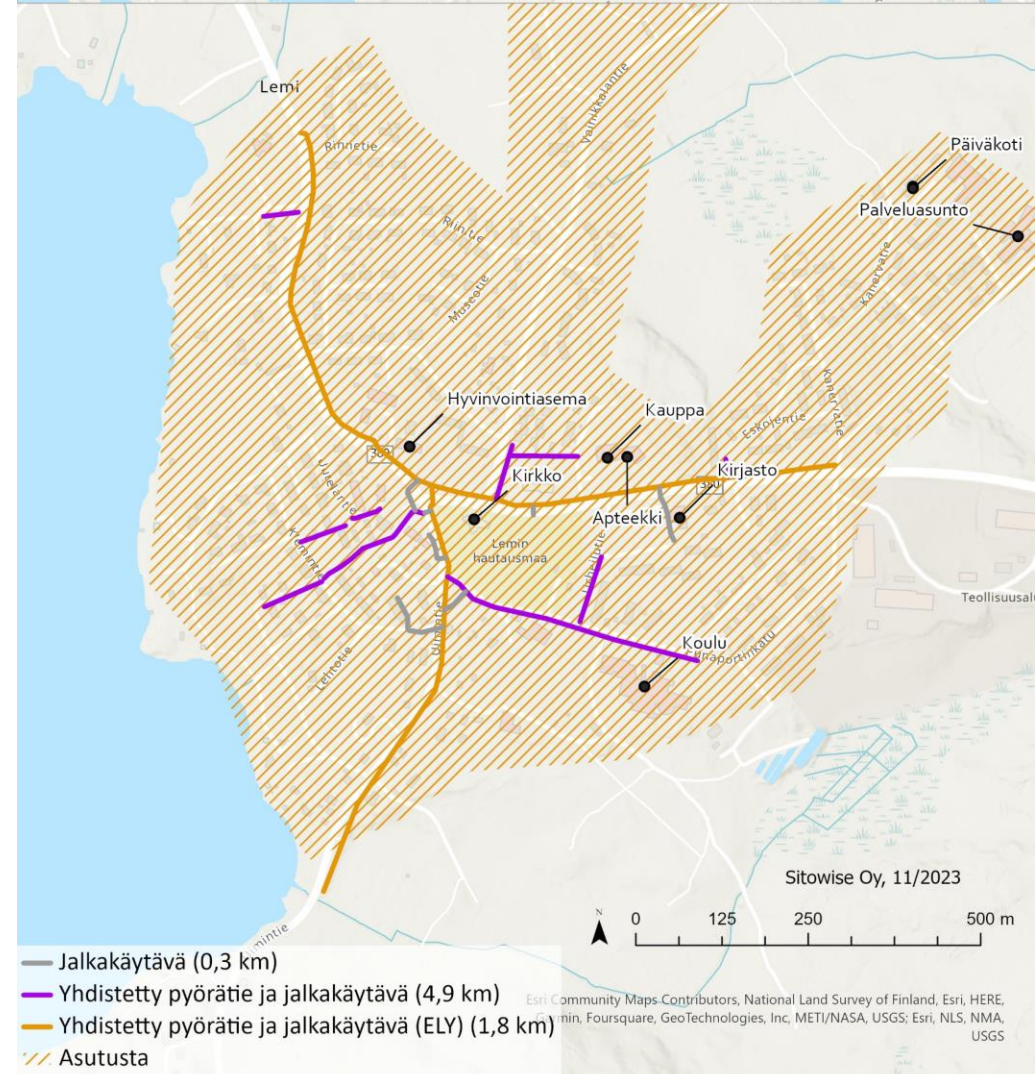
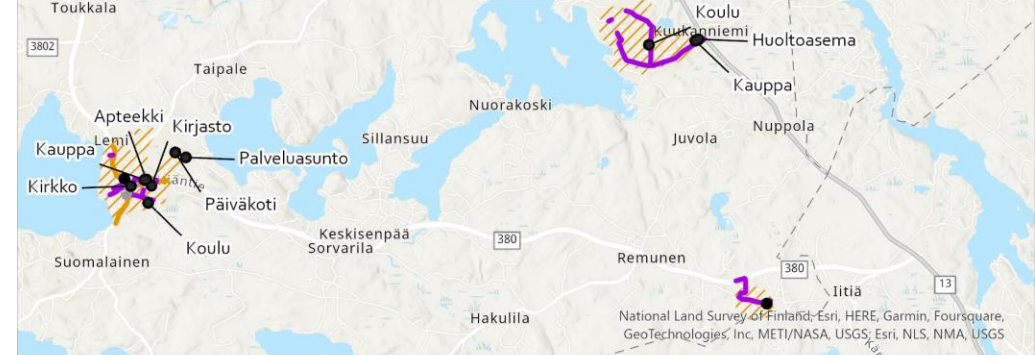
Lemi

Yhdyskuntarakenne

Lemin asutus sekä julkiset ja kaupalliset palvelut sijaitsevat pääosin kuntakeskuksessa hyvin tiiviillä alueella. Hyvin tiivis yhdyskuntarakenne suosii kävelyä ja pyöräilyä lyhyiden etäisyyksien vuoksi. Kuntakeskuksen lisäksi asutusta on Kuukanniemessä sekä Riihipellon ja Iitiän alueella. Kuukanniemessä sijaitsee myös alakoulu sekä kaupallisia palveluja. Lemin kirkonkylän ja Kuukanniemen välinen etäisyys on noin 12 km.



Karttakuva: Kävelyä ja pyöräilyä synnyttävät asiointikohteet ja tiiviimmän asutuksen sijainti Lemillä
Valokuva: Nykyinen yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä Lemillä / Sitowise Oy.



Jalankulun ja pyöräliikenteen infrastruktuurin nykytila

Ensisijaiset puutteet

- Yhdistettyjen pyöräteiden ja jalkakäytävien päällysteet ovat pahoin halkeilleet ja paikoitellen päällysteessä on vaarallisia kuoppia. Väylä ovat leveydeltään hyvin kapeita. Kapeiden ja huonokuntoisten väylien talvikunnossapito on vaikeaa.
- Kukkaistutuksia on asetettu yhdistettyjen väylien ja pyöräteiden varsille mahdollisesti ajoesteeksi moottoriajoneuvoille. Istutukset aiheuttavat törmäysvaaran myös pyöräilijöille sekä näkörajoitteisille. Ongelmallista läpiajtoa olisi hyvä ehkäistä tiedottamisella ja kadun parantamisella.
- Toukkalantien varrella olevan linja-autopysäkin kohdalla kävelyn ja pyöräilyn reitti katkeaa.
- Lemin koulukeskuksen pyöräpysäköintipaikkoina on perinteisiä eturengastelineitä ja kulkeminen tapahtuu vilkkaan saattoliikennealueen läpi. Koulukeskuksen liikennejärjestelyjä sekä pyöräpysäköintiä suunniteltaessa tulee pohtia turvalliset ja sujuvat pyöräreitit.
- Kleminpellon asuinalueella jalkakäytävien päällysteet ovat huonossa kunnossa. Huono kuntoinen päällyste vaikeuttaa talvikunnossapitoa.

Toimivat ratkaisut

- Levähdyspenkkejä on sijoitettu yhdistettyjen pyöräteiden ja jalkakäytävien varsille. Levähdyspenkkejä on hyvä lisätä myös mäkisille osuuksille esimerkiksi Toukkalantien varteen mäen ylä- ja alapäähän.
- Klemintielle kulkevat yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät sujuvoittavat kävelyä ja pyöräilyä lyhentämällä kävely- ja pyöräilymatkaa.
- Istutuksia on hyödynnetty katukuvassa, mikä lisää ympäristön viihtyisyyttä.
- Koulupihalla on kävelyn ja pyöräilyn kannustava sekä liikenneturvallisuudesta muistuttava kyltti.

Pyöräliikenteen tavoiteverkko

Lemille laadittiin pyöräliikenteen tavoiteverkko, joka yhdistää kyläkeskuksen, koulun ja asutuksen toisiinsa. Pyöräliikenteen tavoiteverkkoa määriteltessä erityisesti koululaisten käyttämät reitit on priorisoitu merkittäviksi.

Lemillä korkein hierarkialuokka pyöräliikenteen tavoiteverkolla on aluereitti. Tavoiteverkon ulkopuolella merkittävät paikallisreitit täydentävät pyöräliikenteen tavoiteverkkoa ja palvelevat erityisesti paikallista pyöräliikennettä. Muut paikallisreitit käsittävät kaikki muut pyörätiet, kadut ja tiet sekä tarvittaessa puistokäytävät ja muut vastaavat, jotka ovat pyöräliikenteelle sallittuja yhteyksiä.

Mihin pyöräliikenteen tavoiteverkko vaikuttaa?

Mahdollistaa loogisia ja yhtenäisiä pyöräily-yhteyksiä ohjaamalla pyöräilyväylien suunnittelua:

- Nykyisen infran parantaminen
- Talvikunnossapito
- Kaavoitus
- Yhteyspuutteet

Tavoiteverkko ja sille asetetut laatukriteerit kertovat, minkä tasoisena pyöräliikenteen väylä tulisi toteuttaa (katso Pyöräliikenteen suunnittelu –ohjeen, Väylä 2020):

- Väylän leveys
- Väistämissäännöt
- Jalankulun ja pyöräilyn erottelu



Lemi

Kävelyn pääreitti

Kävelyn pääreitit määrittelyssä on otettu huomioon keskusta-alueen merkittävimmät asiointin, työn, koulutuksen ja vapaa-ajan liikkumistarpeet sekä erityisesti iäkkäiden ja liikkumisesteisten liikkumistarpeet. Pääreitit varrella on koulu, hyvinvointikeskus, apteekki sekä kirjasto.

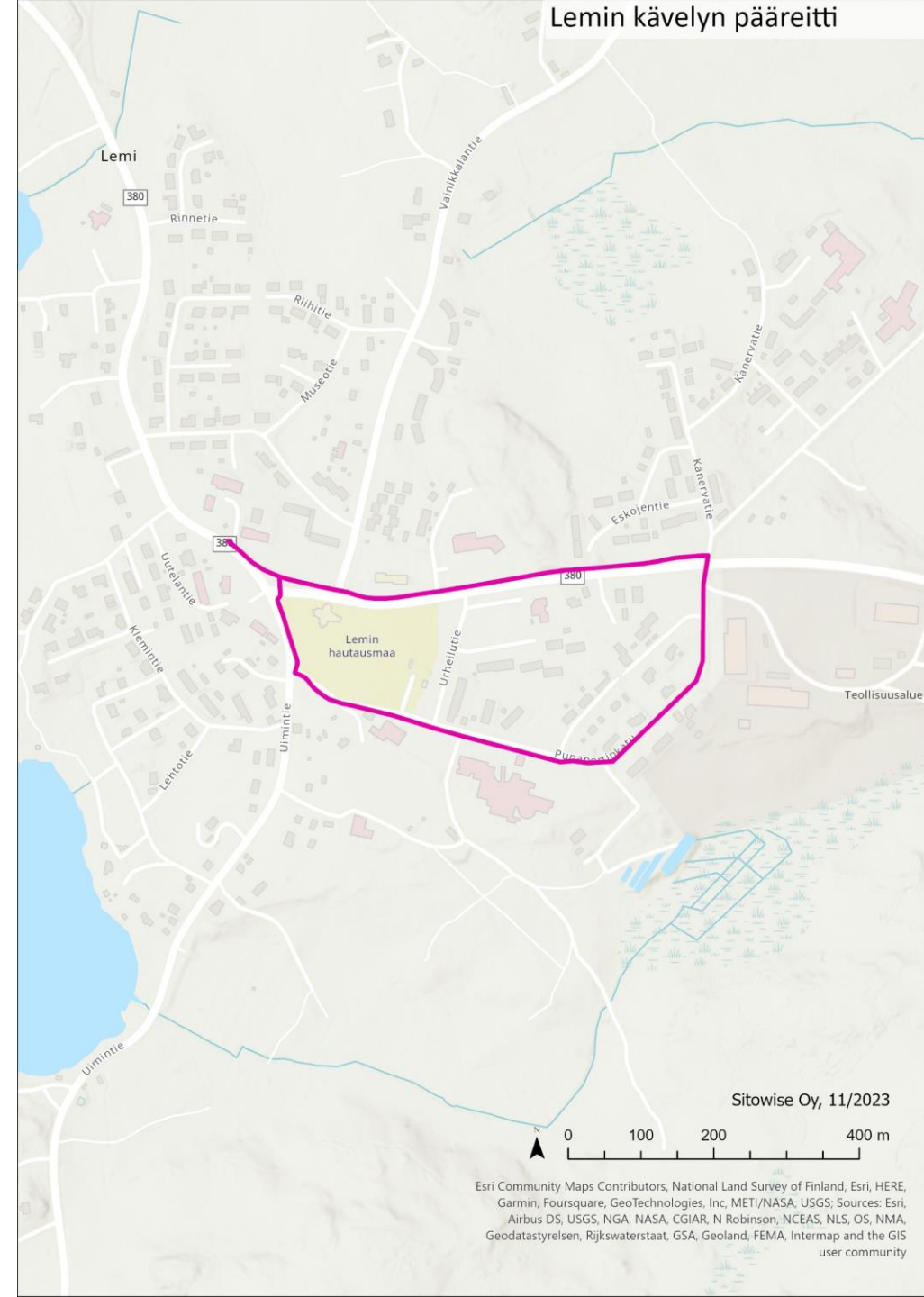
Mihin kävelyn pääreitti vaikuttaa?

Mahdollistaa loogisia ja yhtenäisiä kävely-yhteyksiä ohjaamalla kävelyreittien suunnittelua:

- Nykyisen infran parantaminen
- Talvikunnossapito
- Tuo näkyväksi jalankulun tarpeet

Kävelyn pääreiteille asetetut laatuksiteerit kertovat, minkä tasoisena väylä tulisi toteuttaa (katso Jalankulun suunnittelu –ohjeen (Väylä 2022) :

- Väylän leveys
- Jalankulun ja pyöräilyn erottelu
- Esteettömyyden huomioiminen



Sitewise Oy, 11/2023
Esri Community Maps Contributors, National Land Survey of Finland, Esri, HERE, Garmin, Foursquare, GeoTechnologies, Inc, METI/NASA, USGS; Sources: Esri, Airbus DS, USGS, NGA, NASA, CGIAR, N Robinson, NCEAS, NLS, OS, NMA, Geodatastyrelsen, Rijkswaterstaat, GSA, Geoland, FEMA, Intermap and the GIS user community

Infran toimenpiteet 1/2 | Toimenpidelista

Vastuutaho	Sijainti	Toimenpide
Tekninen toimi/ELY-keskus	Pyöräliikenteen tavoiteverkko ja kävelyn pääreitti	Kaikki pyöräliikenteen tavoiteverkon reitit sekä kävelyn pääreitit nostetaan korkeimpaan kunnossapitoluokkaan.
Tekninen toimi/ELY-keskus	Pyöräliikenteen tavoiteverkko ja kävelyn pääreitti	Pyöräliikenteen tavoiteverkon ja kävelyn pääreitin laatutason edistäminen suunnitelmallisesti tunnistamalla kehittämistarpeet ja toteutussuunnitelmien laatimisella sekä esimerkiksi valaistusta parantamalla tai päällysteitä uusimalla. Kun tavoiteverkkoon kuuluvia kohteita saneerataan, se toteutetaan tavoitteiden ja ohjeiden mukaisesti myös saneerauskohteen suunnittelualueen rajan yli jatkuvuuden varmistamiseksi.



Infran toimenpiteet 2/2 | Toimenpidelista

Vastuutaho	Sijainti	Toimenpide
Tekninen toimi	Klemintie – Uutelantie väliset yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät	Nykyisten yhdistettyjen pyöräteiden ja jalkakäytävien päällysteiden parantaminen huonokuntoisilla osuuksilla.
Tekninen toimi	Koulun ja torin välinen yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä	Koulun ja torin välisen yhteyden kehittäminen esimerkiksi ohjaamalla autoliikenne pois pyörätieltä sekä valaistuksen lisäämisellä. Urheilutien uudelleen muotoilu niin, ettei yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän hyödyntäminen moottoriajoneuvoliikenteelle Punaportinkadulle ole jatkossa mahdollista. Samalla suunnitellaan Urheilutien kävely- ja pyöräilyreittien jatkuvuus sekä turvalliset yhteydet myös litiäntien ylitse. Voi hakea Traficomien investointitukea Urheilutien parantamiselle.
Tekninen toimi/ELY-keskus	Toukkalantie ja litiäntie	Päällysteen uusiminen erityisesti Toukkalantien ja litiäntien yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä. Toukkalantiella pyörätien ja jalkakäytävän jäsentely linja-autopysäkin kohdalla.
Tekninen toimi/ELY-keskus	Toukkalantie	Kiinteistörakennuksen kohdalle tulisi rakentaa erillinen pyörätie ja jalkakäytävä, joka yhdistyy olemassa oleviin väyliin. Selvitetään linja-autopysäkin tarve ja tarvittaessa linja-autopysäkki jäsenellään uudelleen rakentamalla odotusalue ja turvalliset yhteydet pysäkillä sekä pyöräpysäköintimahdollisuus.
Tekninen toimi	Lemin koulukeskus	Koulun saattoliikenteen jäsentely niin, että vältetään ajoneuvoliikenteen sekä jalankulun ja pyöräliikenteen risteyspaikkoja. Kannustetaan lapsia ja nuoria liikkumaan omin voimin kouluun esimerkiksi parantamalla pyöräpysäköintiä sekä turvataan koulun piha-alueen turvallisuutta.



Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet | Toimenpidelista

Vastuutaho	Toimenpide	Ajankohta
Tekninen toimi	Kunnassa olevista vaarallisista risteyksistä muistuttaminen sosiaalisessa mediassa. Otetaan kuva kohteesta ja kerrotaan minkälaista ongelmallista liikkumista esiintyy ja miten kohteessa pitäisi liikkua.	Jatkuvaa
Tekninen toimi/Sivistystoimi	Olosuhdekartoituksen toteuttaminen koulukeskuksen piha-alueilla ja lähikaduilla. Olosuhdekartoituksen toteuttaa oppilaat havainnoimalla koulun lähellä olevia risteysalueita, saattoliikennealueita, koulureittejä ja pyöräpysäköintiä. Olosuhdekartoituksesta laaditaan esitys kehittämistarpeista kuntapäätäjille.	Syksyllä
Sivistystoimi	Liikenteeseen liittyvien tietoisuuksien tekeminen nuorille esimerkiksi kypärän käytöstä tai liikennesäännöistä.	Keväällä/Syksyllä
Sivistystoimi	Pidetään liikenneturvallisuusaiheinen luento, jossa kuullaan onnettomuudessa olleen kokemusasiantuntijan puheenvuoro.	Keväällä/Syksyllä
Sivistystoimi	Kannustetaan nuoria tempauksilla ja palkinnoilla käyttämään kypärää.	Keväällä/Syksyllä



Infran toimenpiteet ja liikkumisen ohjauksen toimenpiteet | Toimenpidelista

Vastuutaho	Sijainti	Toimenpide	Ajankohta
Tekninen toimi	Lemin koulukeskus	Pyöräpysäköinnin parantaminen sekä turvallisten ja sujuvien kävely- sekä pyöräily-yhteyksien varmistaminen pyöräpysäköintialueelle. Samoin saattoliikennealueiden suunnittelu niin, että koulun piha-alueella on liikkuminen turvallista erityisesti lapsille ja nuorille. Voi hakea Traficommin investointitukea pyöräpysäköinnin suunnittelulle ja toteutukselle.	Suunnittelu 2024
Tekninen toimi	Kävelyn pääreitti	Ikäystävällinen Lemi -hankkeen jatkona asennetaan levähdyspenkkejä kävelyn pääreitille 50 metrin välein. Penkkejä sijoitetaan esimerkiksi Toukkalantien varressa kulkevalle yhdistetylle pyörätielle ja jalkakäytävälle.	Kevät 2024
Hyvinvointitiimi		Kannustetaan iäkkäitä osallistumaan yhteiselle kävelyllä ja lopuksi kahville asukastilalle. Arvotaan esimerkiksi sauvoja ja liukuasteita osallistujille palkinnoksi.	Kevät 2024

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet | Toimenpidelista

Vastuutaho	Toimenpide	Ajankohta
Tekninen toimi	Mobiilirastien (Kirkolla ja Kuukanniemessä) avulla kannustetaan ihmisiä ulkoilemaan. Samalla voidaan samalla muistuttaa liikennesäännöistä.	Kevät 2024
Muut järjestöt	Maatalousnaisten Impin päiväkävelyn järjestäminen. Samalla voidaan keskustella esimerkiksi liikennejärjestelyistä tai esteettömyydestä.	2024



Sitoutuminen ja seuranta | Toimenpidelista

Seurantatyökalu	Seurantamittari
Lasketaan vuosittain seuraavat asiat: <ul style="list-style-type: none"> • Liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden toteutuksen lukumäärä • Kävely- ja pyöräilyonnettomuuksien määrä ja vakavuus • Kävelyn ja/tai pyöräilyyn kannustavien julkaisujen määrä: <ul style="list-style-type: none"> • Kunnan verkkosivuilla • Sosiaalisen median kanavilla 	Asenteisiin vaikuttaminen ja tiedon lisääminen Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden kehittyminen
Tutkitaan liikenneympäristön kehittymistä joka toinen vuosi seuraavilla mittareilla: <ul style="list-style-type: none"> • Pyöräliikenteen väylien pituudet (km) kunnan ja ELY-keskuksen väylillä • Kävelyä ja pyöräilyä edistävien infran toimenpiteiden määrä • Investoinnit kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteisiin 	Verkon kattavuus Infran parantaminen
Laaditaan neljän vuoden välein asukaskysely, jossa tiedustellaan seuraavia asioita: <ul style="list-style-type: none"> • Asiointimatkojen pääasiallinen kulutapa • Tyytyväisyys kunnossapidon laatuun • Tyytyväisyys kävelyn ja pyöräilyn ympäristöön 	Kulutapamuutos Talvikunnossapidon parantaminen Infran parantaminen
Kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrän laskenta kuntataajaman pääväylillä neljän vuoden välein.	Kulutapamuutos ja suunnittelun tueksi

5.2 LUUMÄKI

TOIMENPIDEOHJELMA

Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen edistämishjelma



Luumäki

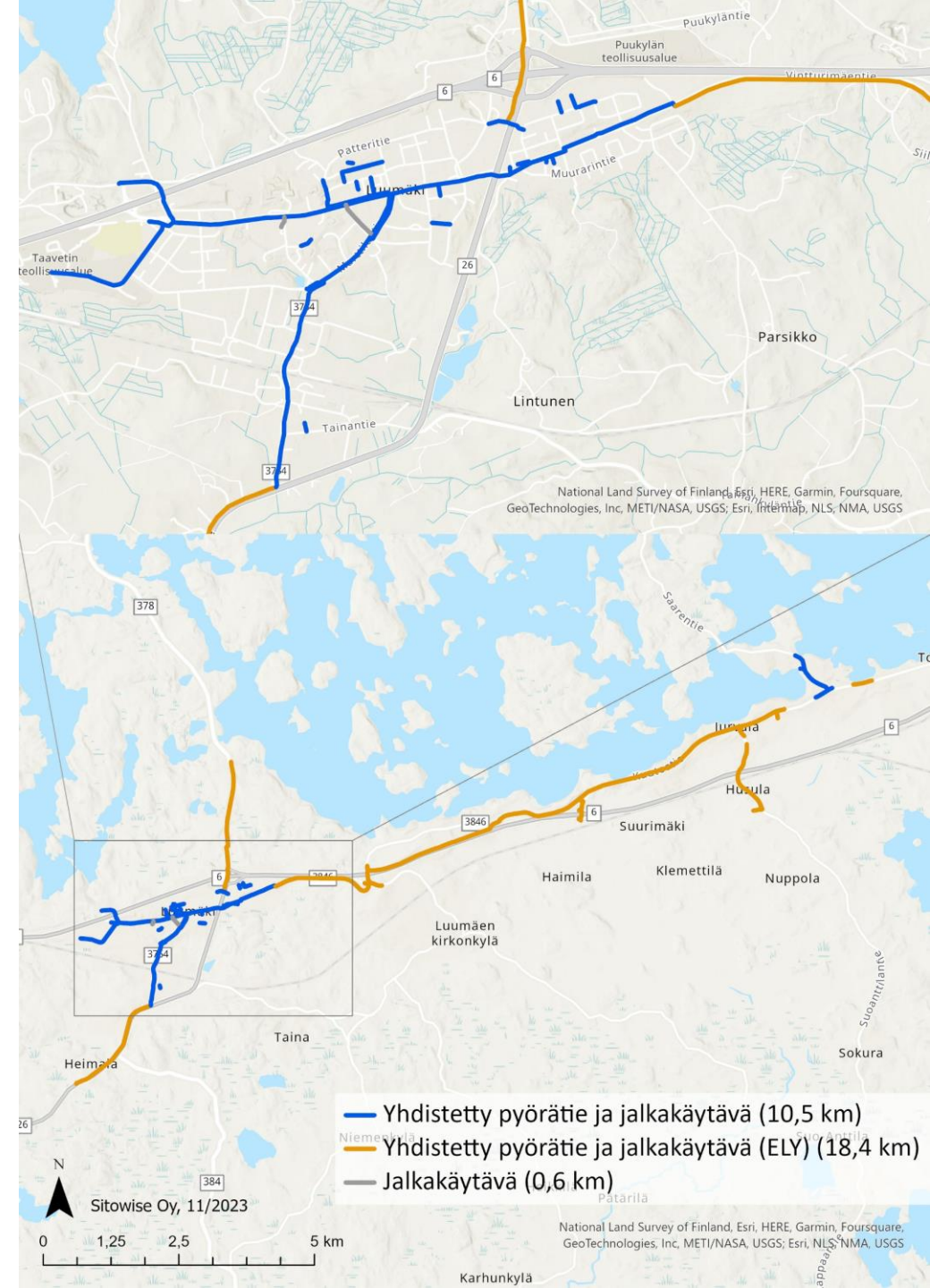
Nykyinen jalankulun ja pyöräliikenteen verkosto

Luumäellä on nykyisin noin 1 km jalkakäytäviä ja noin 30 km yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä, joista ELY:n hallinnoimia on yhteensä noin 18 km. Yhdistetyt pyörätiet ovat noin 3 m leveitä ja pääosin viherkaistalla ajoradasta erotettuja. Erityisesti keskusta-alueella on erotettu puustolla ajoradat ja yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät toisistaan, mikä lisää katukuvaan viihtyisyyttä ja suojaa. Torialueen ympäristössä tiiveimmillä alueilla yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä kulkee reunakivellä korotettuna.



Karttakuva: Nykyiset jalkakäytävät sekä yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät Luumäellä

Valokuva: Nykyinen yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä Luumäellä / Sitowise Oy.



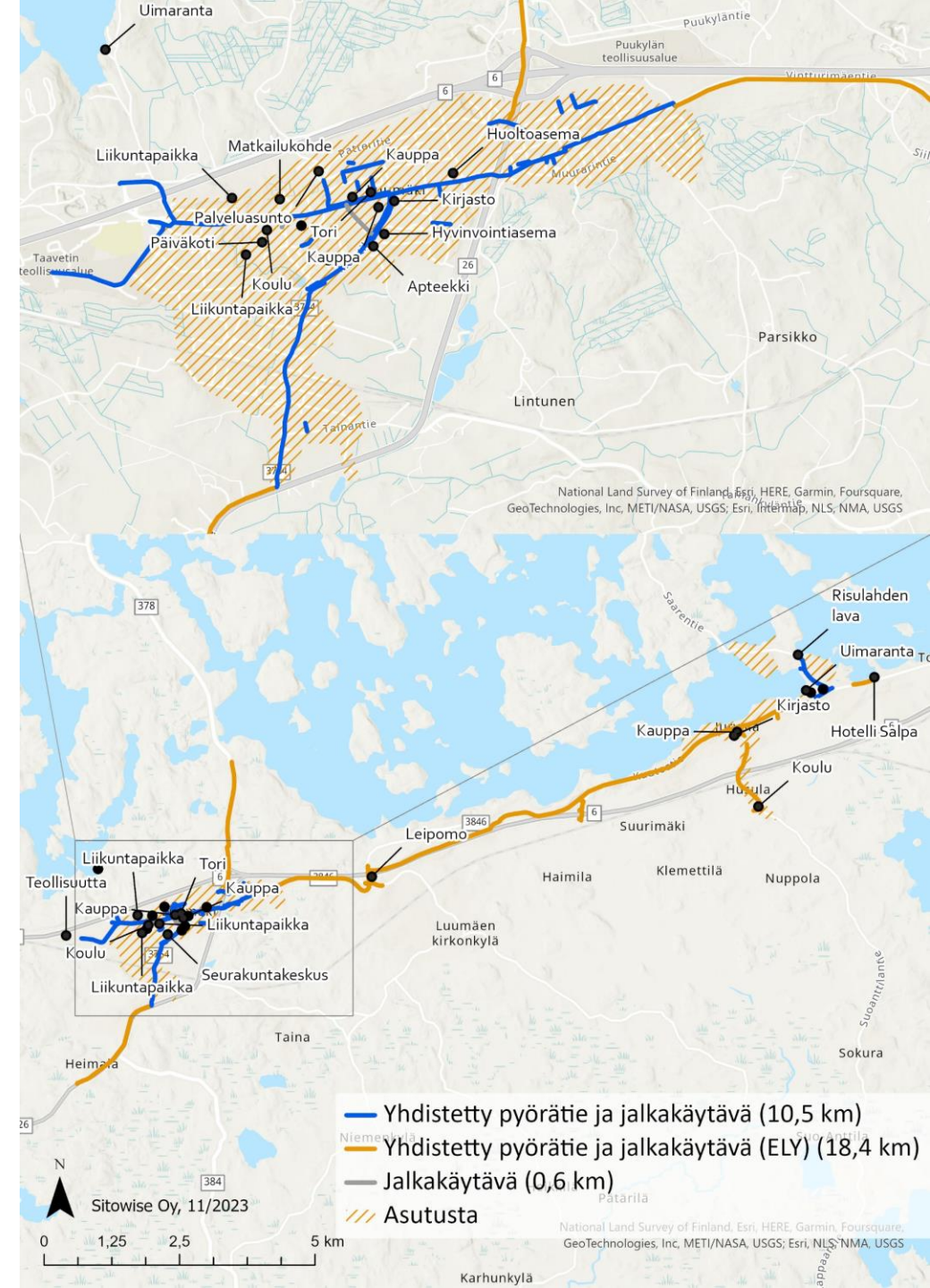
Luumäki

Yhdyskuntarakenne

Luumäen julkiset ja kaupalliset ovat jakautuneet kahteen keskukseen, joista Taavetti on palvelujen ja asutuksen määrän suhteen suurempi. Taavetissa sijaitsee yhtenäiskoulu, päiväkoti, hyvinvointikeskus ja pääkirjasto sekä paljon kaupallisia palveluita. Jurvalassa sijaitsee alakoulu, kauppa ja kirjasto. Luumäen yhdyskuntarakenne on muodostunut hyvin nauhamaisesti valtatie 6 ympärille. Taavetin ja Jurvalan välinen etäisyys on noin 12 km, ja niiden välillä pystyy kulkemaan yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää pitkin koko matkan. Luumäellä on panostettu kävelyn ydinalueisiin kunnostamalla torialue viihtyisäksi lisäämällä penkkejä, istutuksia sekä rakentamalla urheilu- ja leikkipuisto.



Karttakuva: Kävelyä ja pyöräilyä synnyttävät asiointikohteet ja tiiviimmän asutuksen sijainti Luumäellä
Valokuva: Nykyinen yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä Luumäellä / Sitowise Oy.



Jalankulun ja pyöräliikenteen infrastruktuurin nykytila

Ensisijaiset puutteet

- Luumäen jalankulun ja pyöräliikenteen infran ongelmat liittyvät verkollisiin puutteisiin kuten päivittäisen liikkumisen kannalta merkittävien kohteiden saavuttavuuteen pyörällä. Linnalantien molemmin puolin on sijoittunut asutusta. Asutusalueilta siirtymisessä Linnalantien varren yhdistetylle pyörätielle ja jalkakäytävälle on turvallisuus- ja sujuvuuspuutteita. Linnalantielle päästäkseen pitää kiertää moottoriajoneuvoliikenteen kanssa samoja reittejä ja alueelle on muotoutunut matkaa lyhentäviä polkuja. Kaavoituksessa tulee huomioida uusien kohteiden saavutettavuus myös kävellen ja pyörällä.
- Luumäen merkittävimmillä linja-autopysäkeillä ei ole pyöräpysäköintipaikkoja. Pyöräpysäköinti laajentaa linja-autopysäkin palvelualueutta ja parhaimmillaan lisää joukkoliikenteen käyttöä.
- Asuinalueilla on nykyisin yli 30 km/h nopeusrajoituksia ja nopeusrajoituksen lasku parantaa tonttikatujen turvallisuutta ja kävely- sekä pyöräilyolosuhteita.
- Taavetin koulun pyöräpysäköintialue on jäsentelemätön ja alueella on pelkästään rengastelineitä. Pyöräpysäköintialueen talvikunnossapito voi olla haastavaa.

Toimivat ratkaisut

- Luumäen jalankulun ja pyöräliikenteen infra on hyvässä kunnossa. Yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät on erotettu ajoradasta usein viherkaistalla ja alueella on hyödynnetty paljon kasvillisuutta, joka lisää alueen viihtyisyyttä.
- Jalankulun ja pyöräliikenteen väylien liikennemerkkit ovat voimassa olevan tieliikennelain mukaisia ja hyvässä kunnossa.
- Torialuetta on parannettu ja suunnittelussa on huomioitu pyörien runkolukituspaikat.

Pyöräliikenteen tavoiteverkko

Luumäelle laadittiin pyöräliikenteen tavoiteverkko, joka yhdistää Taavetin ja Jurvalan aluekeskukset toisiinsa. Alueireittiä täydentää paikallisreitit, jotka yhdistävät asutuksen alueireittiin. Pyöräliikenteen tavoiteverkkoa määriteltessä on erityisesti koululaisten käyttämät reitit priorisoitu merkittäviksi.

Luumäellä korkein hierarkialuokka pyöräliikenteen tavoiteverkolla on alueireitti. Tavoiteverkon ulkopuolella merkittävät paikallisreitit täydentävät pyöräliikenteen tavoiteverkkoa ja palvelevat erityisesti paikallista pyöräliikennettä. Muut paikallisreitit käsittävät kaikki muut pyörätiet, kadut ja tiet sekä tarvittaessa puistokäytävät ja muut vastaavat, jotka ovat pyöräliikenteelle sallittuja yhteyksiä.

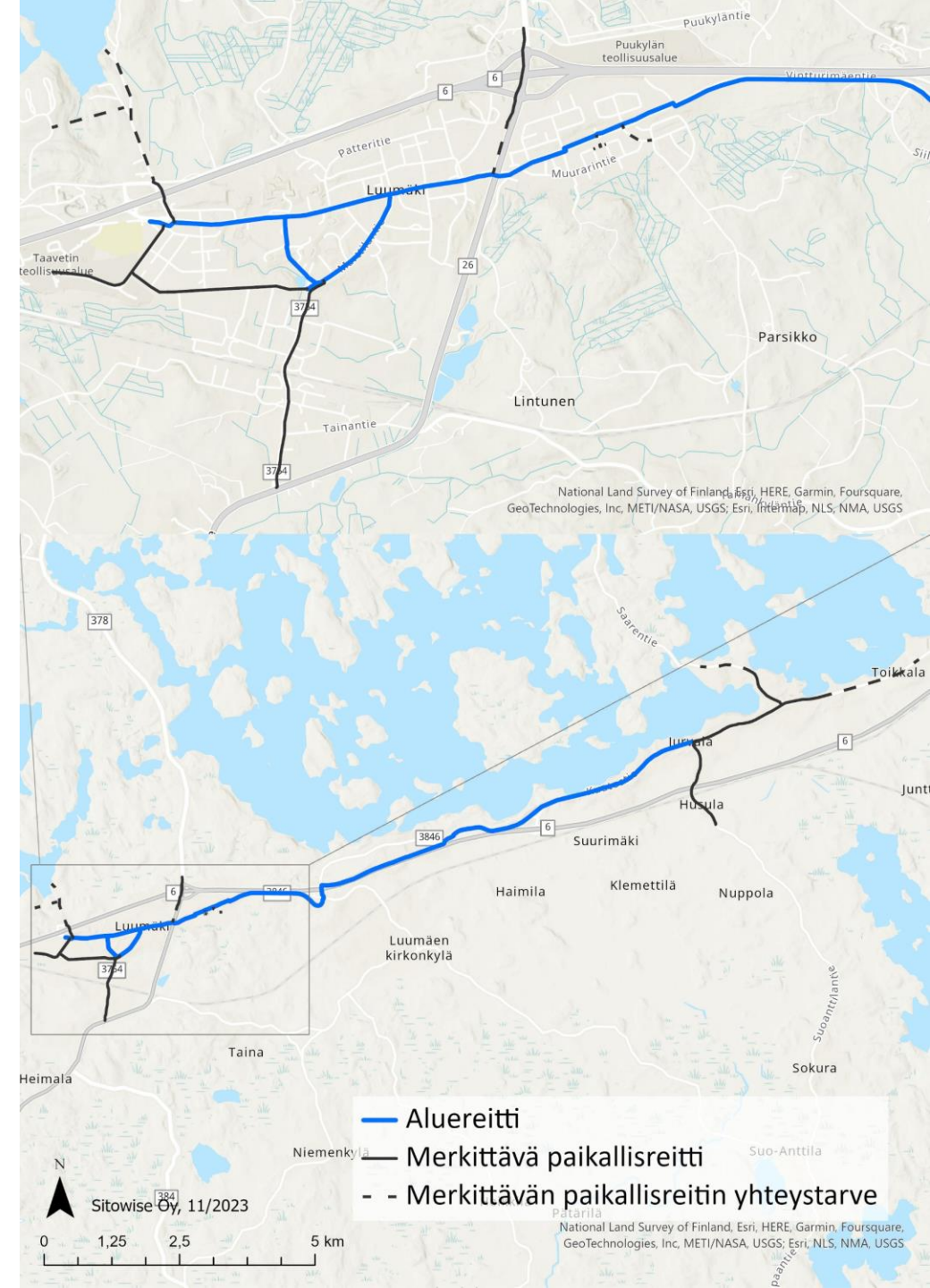
Mihin pyöräliikenteen tavoiteverkko vaikuttaa?

Mahdollistaa loogisia ja yhtenäisiä pyöräily-yhteyksiä ohjaamalla pyöräilyväylien suunnittelua:

- Nykyisen infran parantaminen
- Talvikunnossapito
- Kaavoitus
- Yhteyspuutteet

Tavoiteverkko ja sille asetetut laatuksiteerit kertovat, minkä tasoisena pyöräliikenteen väylä tulisi toteuttaa (katso Pyöräliikenteen suunnittelu –ohjeen, Väylä 2020):

- Väylän leveys
- Väistämissäännöt
- Jalankulun ja pyöräilyn erottelu



Kävelyn pääreitti (1/2)

Kävelyn pääreitit on määritelty Taavettiin sekä Jurvaan ja niissä on otettu huomioon alueen merkittävimmät asiointin, työn, koulutuksen ja vapaa-ajan liikkumistarpeet sekä erityisesti iäkkäiden ja liikkumisesteisten liikkumistarpeet. Pääreitit varrella on koulu, hyvinvointikeskus, apteekki, kirjasto sekä koulu.

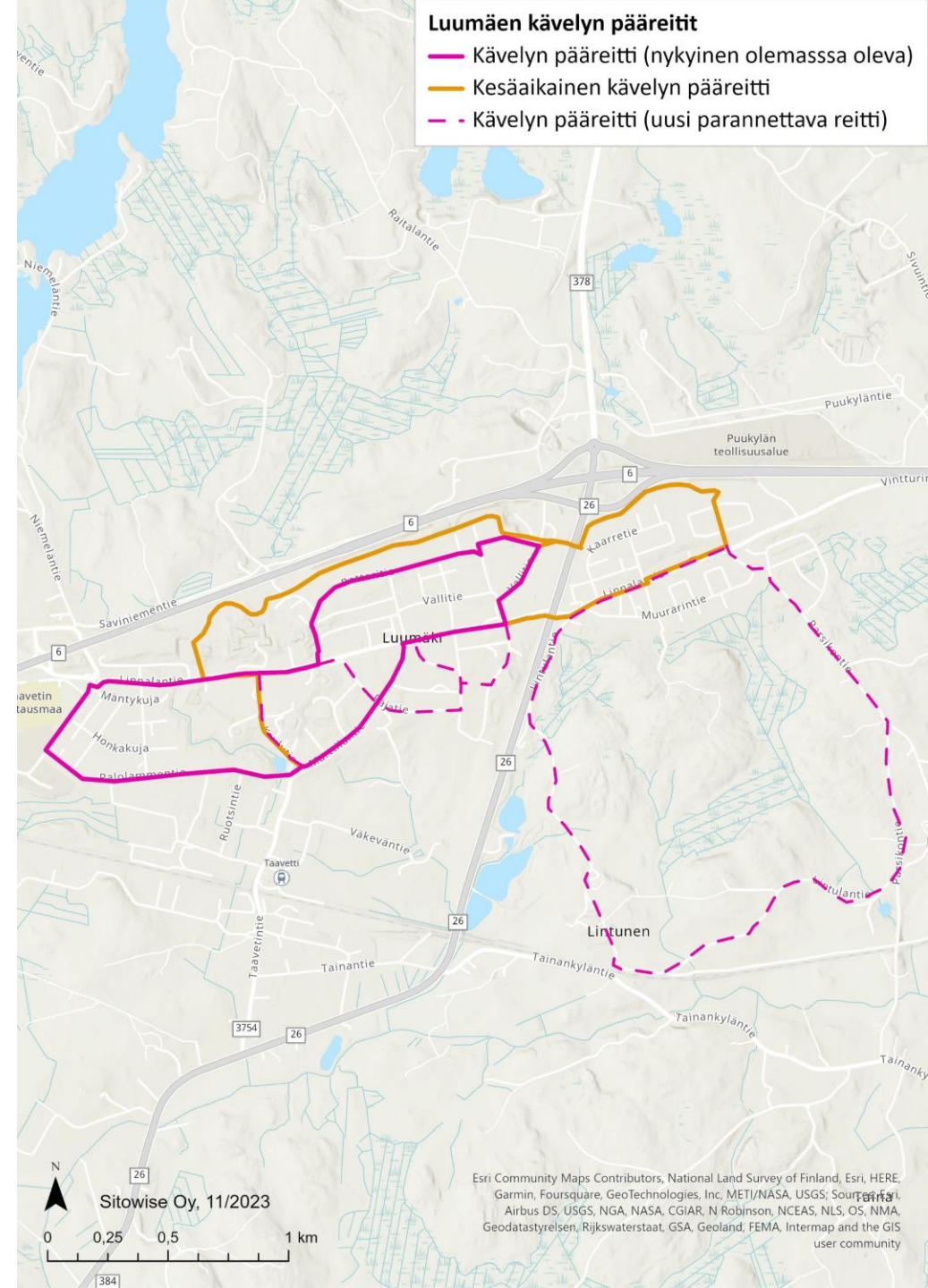
Mihin kävelyn pääreitti vaikuttaa?

Mahdollistaa loogisia ja yhtenäisiä kävely-yhteyksiä ohjaamalla kävelyreittien suunnittelua:

- Nykyisen infran parantaminen
- Talvikunnossapito
- Tuo näkyväksi jalankulun tarpeet

Kävelyn pääreiteille asetetut laatuksiteerit kertovat, minkä tasoisena väylä tulisi toteuttaa (katso Jalankulun suunnittelu –ohjeen (Väylä 2022) :

- Väylän leveys
- Jalankulun ja pyöräilyn erottelu
- Esteettömyyden huomioiminen



Kävelyn pääreitti (2/2)

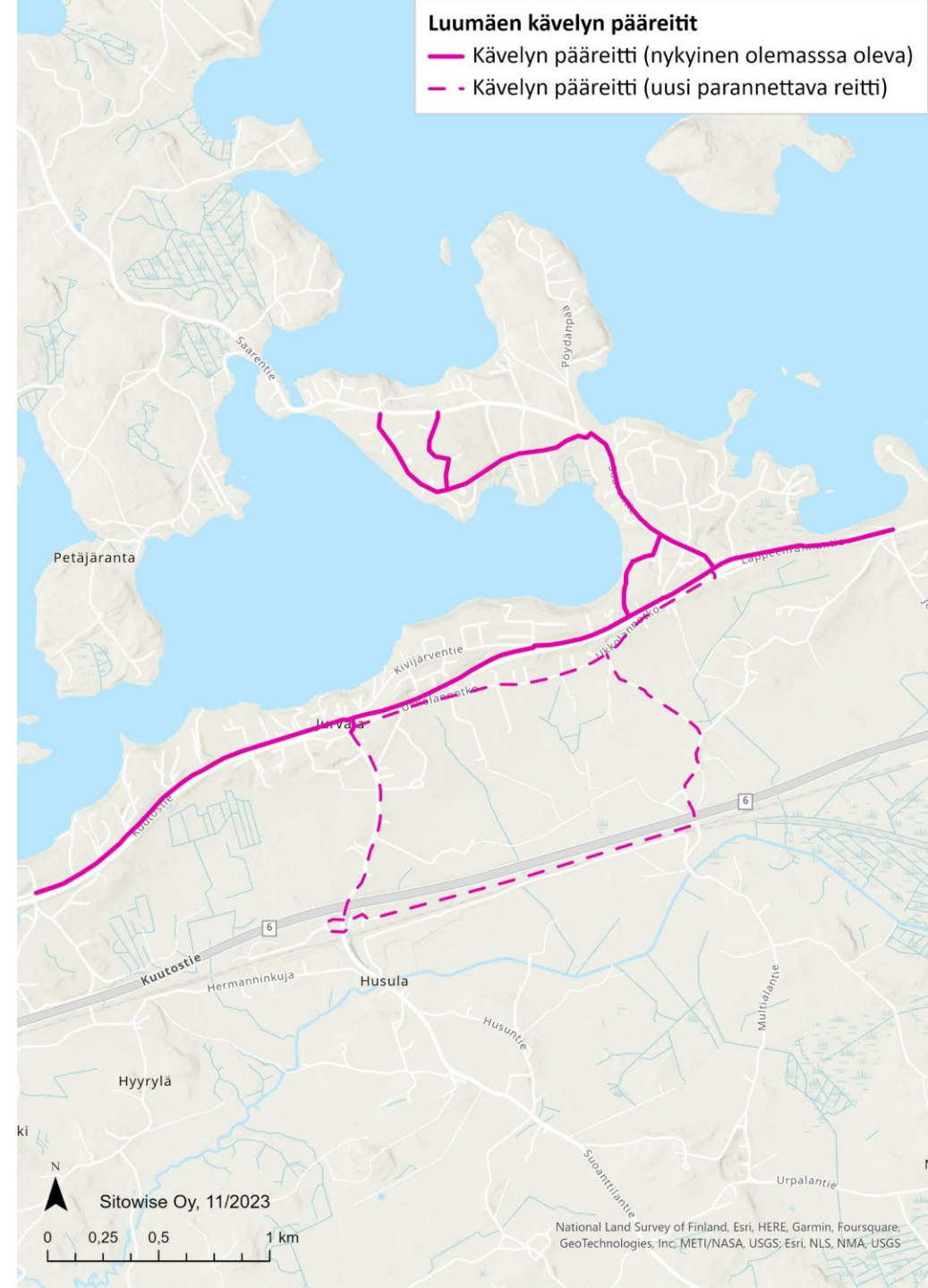
Mihin kävelyn pääreitti vaikuttaa?

Mahdollistaa loogisia ja yhtenäisiä kävely-yhteyksiä ohjaamalla kävelyreittien suunnittelua:

- Nykyisen infran parantaminen
- Talvikunnossapito
- Tuo näkyväksi jalankulun tarpeet

Kävelyn pääreitille asetetut laatuksiteerit kertovat, minkä tasoisena väylä tulisi toteuttaa (katso Jalankulun suunnittelu –ohjeen (Väylä 2022) :

- Väylän leveys
- Jalankulun ja pyöräilyn erottelu
- Esteettömyyden huomioiminen



Infran ja liikkumisen ohjauksen toimenpiteet | Toimenpidelista

Vastuutaho	Sijainti	Toimenpide	Ajankohta
Tekninen toimi/ELY-keskus	Pyöräliikenteen tavoiteverkko ja kävelyn pääreitti	Kaikki pyöräliikenteen tavoiteverkon reitit sekä kävelyn pääreitit nostetaan korkeimpaan kunnossapitoluokkaan.	Seuraavassa kunnossapito-kilpailutuksessa
Tekninen toimi/ELY-keskus	Pyöräliikenteen tavoiteverkko	Varmistetaan pyöräliikenteen väylien verkkojen risteysjärjestelyiden sujuvuus ja tieliikennelain mukaisuus.	
Tekninen toimi/ELY-keskus	Pyöräliikenteen tavoiteverkko ja kävelyn pääreitti	Pyöräliikenteen tavoiteverkon ja kävelyn pääreitien laatutason edistäminen suunnitelmallisesti tunnistamalla kehittämistarpeet ja toteutussuunnitelmien laatimisella sekä esimerkiksi valaistusta parantamalla tai päällysteitä uusimalla. Kun tavoiteverkkoon kuuluvia kohteita saneerataan, se toteutetaan tavoitteiden ja ohjeiden mukaisesti myös suunnittelualueen rajan yli jatkuvuuden varmistamiseksi.	Kartoitus 2024
Hyvinvointitiimi		Työmatkapyöräilyn kampanja, jossa voi osallistua arvontaan, kun tulee x kertaa pyörällä töihin.	Pyöräilyviikko 2024
Hyvinvointitiimi		Kilometrikilpailuun Luumäen kunnalle oma joukkue. Arvotaan pyöräilyaiheinen palkinto osallistujien kesken.	Kesä 2024



Infran toimenpiteet (1/2) | Toimenpidelista

Vastuutaho	Sijainti	Toimenpide
Tekninen toimi	Koulutie	Koulutien kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantaminen. Kivimuurien vuoksi katualue on hyvin kapea. Koulutien läpiajo ei ole välttämätöntä, minkä vuoksi Koulutie voidaan muuttaa yksisuuntaiseksi ja mahdollaan toteuttamaan erillinen jalkakäytävä ja pyörätie. Koulutien olosuhteiden parantamisratkaisuksi voi soveltua myös tien kapeuden vuoksi hidas- tai pyöräkatu. Kohteen toteuttamiselle voi hakea Traficom investointitukea.
Tekninen toimi	Virastotie	Virastotie saneerataan ja poikkileikkausta levennetään, jotta Virastotietä voi käyttää myös linja-autoliikenne. Turvallisten kävely- ja pyöräily-yhteyksien varmistamiseksi Virastotielle esitetään erillistä yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää.
Tekninen toimi	Linnalantie	Uuden yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän rakentaminen Parsikonpolulta ja Parsikonkujalta leikkipuistoon ja leikkipuistosta Linnalantielle. Kohteen toteuttamiselle voi hakea Traficom investointitukea.
Tekninen toimi	Pitkääpäntie	Pitkääpäntien uusi yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä sekä Linnalantien ylityspaikka. Kohteen toteuttamiselle voi hakea Traficom investointitukea.
Tekninen toimi	Pyöräliikenteen tavoiteverkko	Nopeusrajoituksen alentaminen 30 km/h Taavetin ydinalueella.
Tekninen toimi	Linnalantie	Linnalantien vierellä kulkeva yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä vaihtaa puolta Mäkitien liittymän jälkeen. Liittymäalueita ei ole jäsenelty saarekkeilla minkä vuoksi jalankulkijat ja pyöräilijät ylittävät Linnalantien useasta eri kohdasta. Toimenpiteenä Linnalantien ja Mäkitien liittymäalueen parantaminen saarekkeiden avulla.
Tekninen toimi	Haminantien alikulku	Alikulkujen ohjausviivan sekä suuntanuolien merkitseminen.



Infran toimenpiteet (2/2) | Toimenpidelista

Vastuutaho	Sijainti	Toimenpide
Tekninen toimi	Taavetin koulu ja päiväkoti, hyvinvointikeskus ja merkittävät linja-autopysäkit.	Pyöräpysäköintitelineiden vaihtaminen runkolukittaviksi malleiksi ja mahdollisesti katoksen kera (katso kappale 4.3 pyöräpysäköinnin ohjekortit). Voi hakea Traficomien investointitukea toteuttamiselle sekä pyöräpysäköinnin suunnittelulle.
Tekninen toimi	Kävelyn pääreitit	Kävelyreittien suunnittelu, viitoitus ja niistä viestiminen. Aloitetaan syksyllä 2023.
Tekninen toimi	Kävelyn pääreitit	Penkkilenkin toteuttaminen (jumppaohjeita penkeille). Penkkejä jo lisätty. Kehitettävät kävelyreitit kiertävät penkkien kautta.
Tekninen toimi/liikuntapalvelut	Kaikki pyöräliikenteen väylät ja maastopyöräreitit	Tunnistetaan kunnassa pyörämatkailun potentiaali. Jatketaan mm. Kotkanniemen markkinointia pyörämatkailun kohteena yhdessä Lappeenrannan kaupungin kanssa.

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet (1/2) | Toimenpidelista

Vastuutaho	Toimenpide	Ajankohta
Liikenneturvallisuustyöryhmä	Kypäräkäytöstä palkitseminen kaikkia ohikulkevia esimerkiksi bandana-huiveilla. Toteutettu aikaisemmin Taavetissa ja Jurvalassa. Voidaan myös palkita ajankohtaan sopivilla pyöränvaloilla.	Liikkujan viikko 2023, vuosittain
Liikenneturvallisuustyöryhmä	Suojatievalvonta koulujen läheisyydessä. Vapaaehtoiset ovat keltaiset huomioliivit yllään kadunylityspaikoissa koulutien varrella ennen koulupäivän alkua. Suojatiekampanjaan voi osallistua yritykset, järjestöt, urheiluseurat, vanhempainyhdistykset ja muut vapaaehtoiset.	Vuosittain koulujen alkaessa
Viestintävastaava	Lisätään kunnan sosiaalisen median viestintäkanaviin ohjeistus kävelijöiden ja pyöräilijöiden sekä autoilijoiden väistämissäännöistä. Tilanteiden havainnoinnissa voi hyödyntää Liikenneturvan jalan ja pyöräillen tilannekuvia kuvapankissa.	Toteutetaan suojatiekampanjan yhteydessä
Muut sidosryhmät	Pyöräilypäivä kouluissa. Lions Club Luumäki/Ukko-Pekka ry	Joka kevät, jatketaan

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet (2/2) | Toimenpidelista

Vastuutaho	Toimenpide	Ajankohta
Hyvinvointitiimi	Hyvinvointiviikolla yhteislenkit kävelen ja pyörällä. Jos ovat suosittuja, kunta alkaa toteuttaa niitä säännöllisesti	Hyvinvointiviikko, syksy 2023
Viestintävastaava	Laaditaan lehtitiedote siitä miten kävelyn ja pyöräilyn avulla voidaan lisätä arkiaktiivisuutta. Kannustetaan tiedotteen avulla kuntalaisia kävelemään ja pyöräilemään arkimatkojaan. Tiedotteessa voidaan myös kertoa Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen edistämishjelman valmistumisesta ja sen sisällöstä.	Kevät 2024



Sitoutuminen ja seuranta | Toimenpidelista

Seurantatyökalu	Seurantamittari
Lasketaan vuosittain seuraavat asiat: <ul style="list-style-type: none"> • Liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden toteutuksien lukumäärä • Kävely- ja pyöräilyonnettomuuksien määrä ja vakavuus • Kävelyn ja/tai pyöräilyyn kannustavien julkaisujen määrä: <ul style="list-style-type: none"> • Kunnan verkkosivuilla • Sosiaalisen median kanavilla 	Asenteisiin vaikuttaminen ja tiedon lisääminen Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden kehittyminen
Tutkitaan liikenneympäristön kehittymistä joka toinen vuosi seuraavilla mittareilla: <ul style="list-style-type: none"> • Pyöräliikenteen väylien pituudet (km) kunnan ja ELY-keskuksen väylillä • Kävelyä ja pyöräilyä edistävien infran toimenpiteiden määrä • Investoinnit kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteisiin 	Verkon kattavuus Infran parantaminen
Laaditaan neljän vuoden välein asukaskysely, jossa tiedustellaan seuraavia asioita: <ul style="list-style-type: none"> • Asiointimatkojen pääasiallinen kulutapa • Tyytyväisyys kunnossapidon laatuun • Tyytyväisyys kävelyn ja pyöräilyn ympäristöön 	Kulutapamuutos Talvikunnossapidon parantaminen Infran parantaminen
Kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrän laskenta kuntataajaman pääväylillä neljän vuoden välein.	Kulutapamuutos ja suunnittelun tueksi

5.3 SAVITAIPALE

TOIMENPIDEOHJELMA

Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen edistämishjelma



Savitaipale

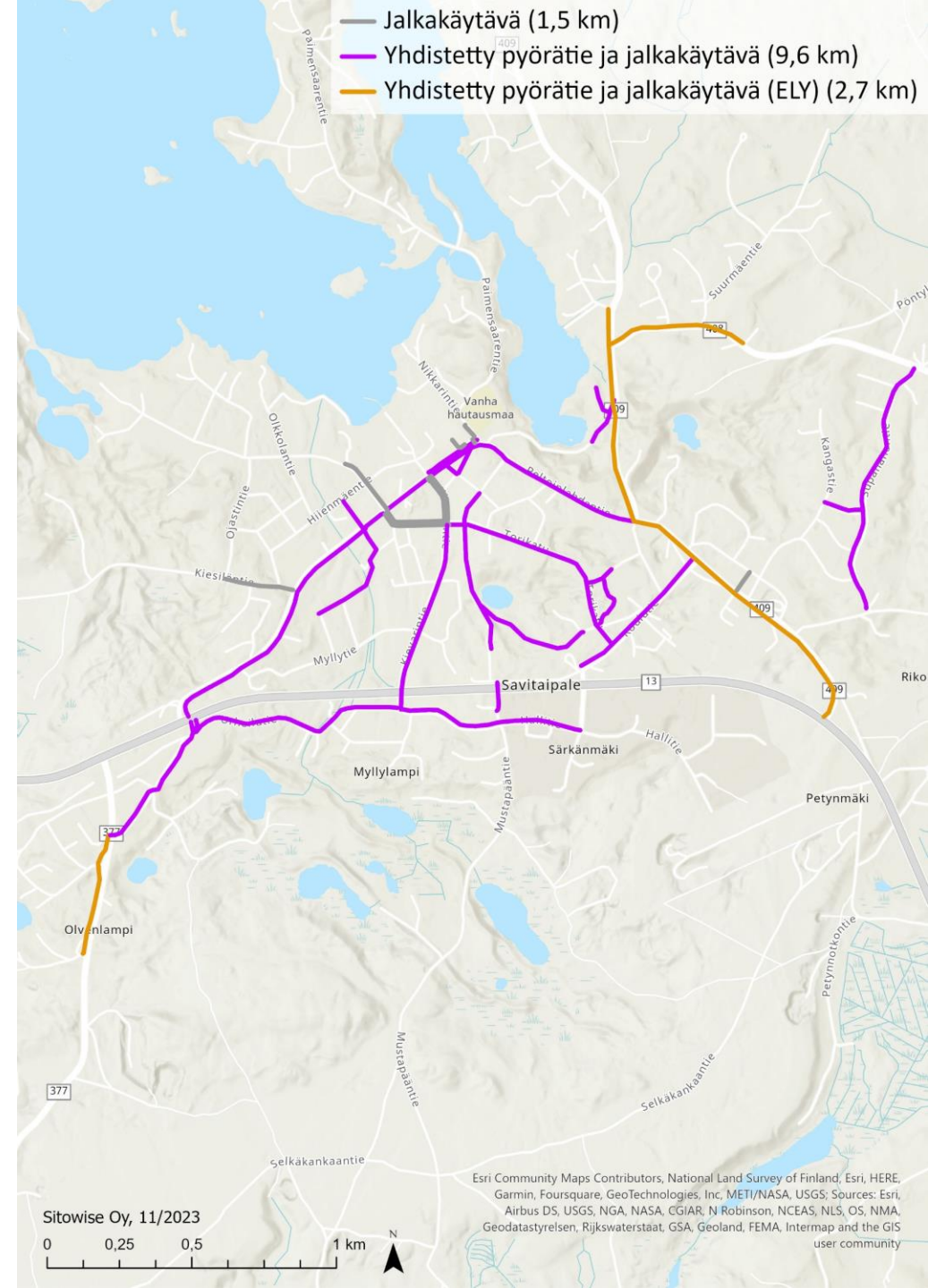
Nykyinen jalankulun ja pyöräliikenteen verkosto

Savitaipaleella on nykyisin noin 1,5 km jalkakäytäviä ja 12,3 km yhdistettyjä pyöräiteitä ja jalkakäytäviä, joista ELY:n hallinnoimia on yhteensä 2,7 km. Kuntakeskuksessa torialueen ympäristössä ei liikennemerkkien mukaan ole pyöräiteitä vaan kapeat reunakivellä erotetut jalkakäytävät. Vilkasliikenteisimmän kadun Peltolahdentien vieressä kulkee keskustassa reunakivellä erotettu kapea (2,5 m) yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä. Kaupallisen keskuksen ulkopuolella on myös viherkaistalla erotettuja 2,5 metriä leveitä yhdistettyjä pyöräiteitä ja jalkakäytäviä. Savitaipaleelle on valmistunut kesällä 2023 uusi yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä Savitaipaleentielle, Partakoskentielle ja Taipalsaarentielle. Urheilutielle on erotettu pelkällä reunaviivalla pyöräilyväylä.



Karttakuva: Nykyiset jalkakäytävät sekä yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät Savitaipaleella

Valokuva: Nykyinen yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä Savitaipaleella / Sitowise Oy.



Savitaipale

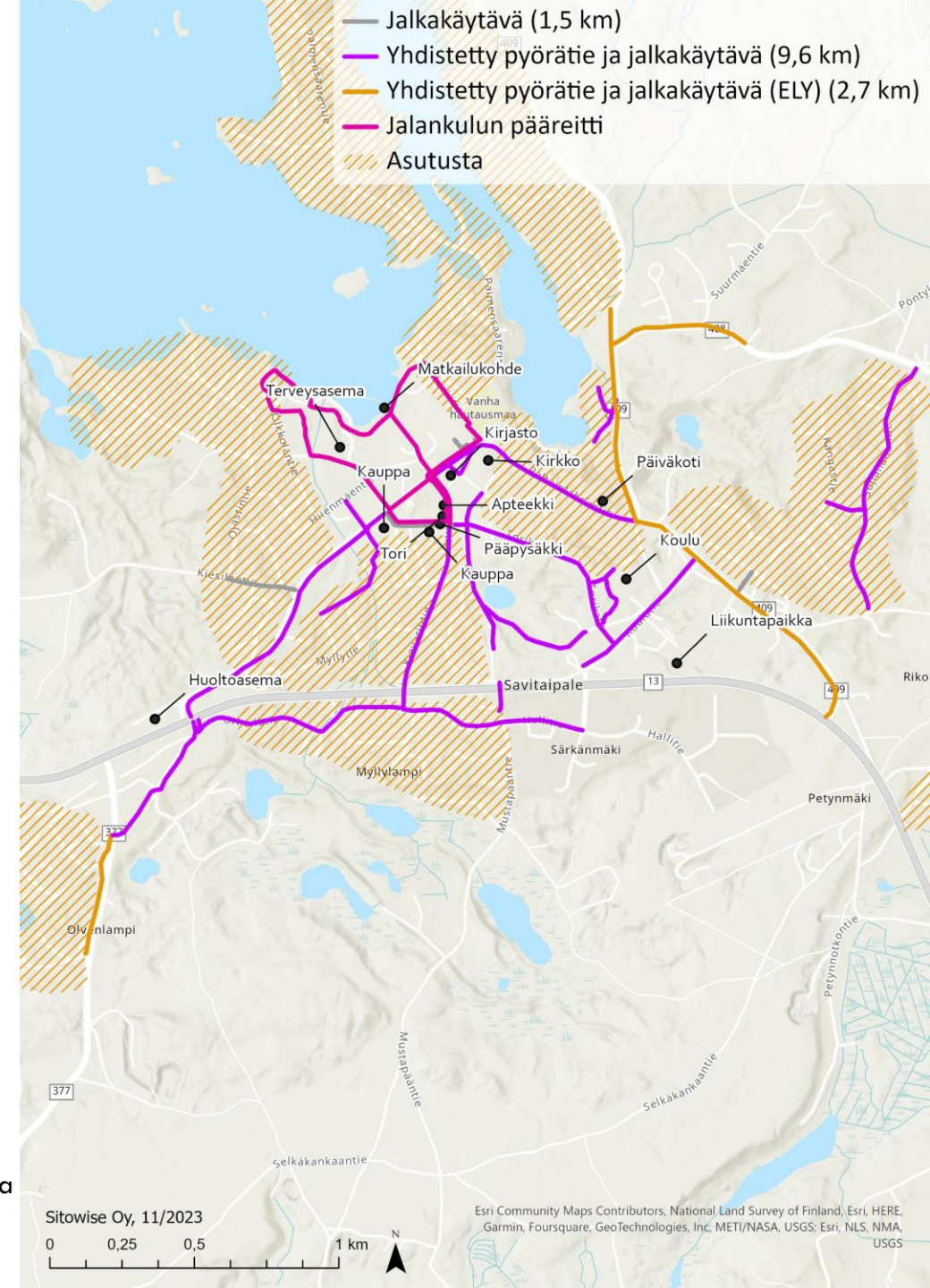
Yhdyskuntarakenne

Savitaipaleen julkiset ja kaupalliset palvelut sijaitsevat lähellä toisiaan. Koulu, liikuntapaikka ja päiväkotij sijaitsevat taajama-alueen länsiosassa. Asutus on keskittynyt taajama-alueen reunamille. Savitaipaleella merkittävä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden joukko nykyisin on koululaisliikenne. Savitaipaleella on paikoitellen hyvin suuria korkeuseroja.

Savitaipaleella kulkee Tiaisens polku –niminen asiointi- ja ulkoilureitti. Reitti on merkitty maalaamalla pinkki viiva päällysteeseen, ja sen tarkoituksena on helpottaa ikäihmisten liikkumista.



Karttakuva: Kävelyä ja pyöräilyä synnyttävät asiointikohteet ja tiiviimmän asutuksen sijainti Savitaipaleella
Valokuva: Tiaisens polku Savitaipaleella / Sitowise Oy.



Jalankulun ja pyöräilyn infrastruktuurin nykytila

Ensisijaiset puutteet

- Torialueen ympäristössä pyöräliikenteen paikka on ajoradalla. Siirtymäkohta yhdistetyltä pyörätieltä ja jalkakäytävältä ajoradalle sijoittuu vilkkaalle risteysalueelle, mikä heikentää turvallisuutta ja pyöräliikenteen sujuvuutta. Pyöräliikenteen järjestelyjä erityisesti sujuvuuden ja turvallisuuden näkökulmasta tulisi parantaa.
- Torikadun ja Kievarintien liittymä on vaarallinen erityisesti koululta päin tulevan Torikadun jyrkän mäen vuoksi. Liittymän turvallisuutta tulisi edistää esimerkiksi korottamalla liittymäaluetta ja varoittamalla liikkuja risteysalueesta. Liittymäalueella on korkeat reunakivet, jotka tekevät pyörän hallitsemisesta haastavan ylitystä tehdessä.
- Erityisesti reunakivellä korotetut 2,5 m leveät yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät esimerkiksi Torikadulla ovat kapeita ja paikoitellen huonossa kunnossa.
- Savitaipaleen koulun pihajärjestelyissä risteää vaarallisesti saattoliikenne ja kävely- ja pyöräilyliikenne.
- Risteysalueilla puuttuu kärkikolmioista kaksisuuntaisesta pyörätiestä varoittavat lisäkilvet.
- Mikkelin tien alittava alikulku on kapea ja jyrkkä, kasvillisuus peittää näkymät. Alikulun turvallisuutta tulisi edistää kasvillisuuden poistamisella ja ohjausviivan maalaamisella. Alikulun kautta on sallittu myös mopojen ajo, mikä tekee alikulusta erittäin vaarallisen.

Toimivat ratkaisut

- Kävely-ympäristön edistämiseen on panostettu paljon. Savitaipaleella on toteutettu hyvin opastettu ja merkitty Tiaisen polku. Tiaisen polulla on paljon levähdyspenkkejä, joiden yhteydessä on usein roskakori. Levähdyspenkkejä on hyvin sijoitettu mäkien läheisyyteen.
- Risteysalueilla ei ole isoilla tasoeroilla olevia reunakiviä, mikä tekee pyöräilystä turvallista ja sujuvaa.
- Taajama-alueelta löytyy paljon opastettuja pyöräilyreittejä, jotka on opastettu myös hyvin myös maastossa.
- Savitaipaleen infra kannustaa ihmisiä kävelemään ja pyöräilemään.
- Katualueelle on sijoitettu yleistä viihtyisyyttä lisääviä istutuksia.

Pyöräliikenteen tavoiteverkko

Savitaipaleelle laadittiin pyöräliikenteen tavoiteverkko, joka yhdistää kyläkeskuksen, paikalliset palvelut, koulun ja asutuksen toisiinsa. Pyöräliikenteen tavoiteverkkoa määriteltäessä on erityisesti koululaisten käyttämät reitit priorisoitu merkittäviksi.

Savitaipaleella korkein hierarkialuokka pyöräliikenteen tavoiteverkolla on aluereitti. Tavoiteverkon ulkopuolella merkittävät paikallisreitit täydentävät pyöräliikenteen tavoiteverkkoa ja palvelevat erityisesti paikallista pyöräliikennettä. Lisäksi muut paikallisreitit käsittävät kaikki muut pyörätiet, kadut ja tiet sekä tarvittaessa puistokäytävät ja muut vastaavat, jotka ovat pyöräliikenteelle sallittuja yhteyksiä.

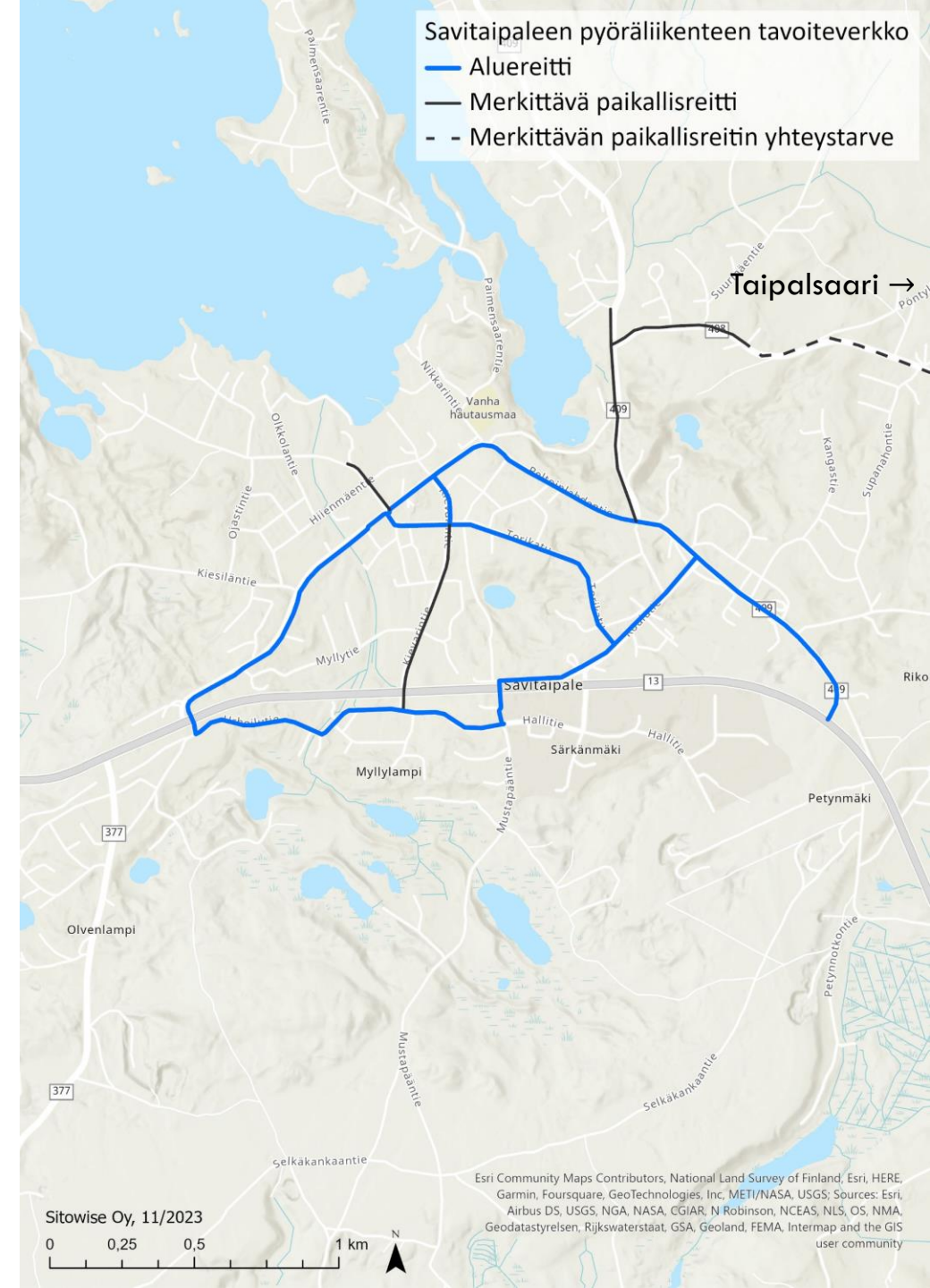
Mihin pyöräliikenteen tavoiteverkko vaikuttaa?

Mahdollistaa loogisia ja yhtenäisiä pyöräily-yhteyksiä ohjaamalla pyöräilyväylien suunnittelua:

- Nykyisen infran parantaminen
- Talvikunnossapito
- Kaavoitus
- Yhteyspuutteet

Tavoiteverkko ja sille asetetut laatuksiteerit kertovat, minkä tasoisena pyöräliikenteen väylä tulisi toteuttaa (katso Pyöräliikenteen suunnittelu –ohjeen, Väylä 2020):

- Väylän leveys
- Väistämissäännöt
- Jalankulun ja pyöräilyn erottelu



Kävelyn pääreitti

Savitaipaleen kävelyn pääreitiksi määriteltiin jo aikaisemmin laadittu ja maastoon toteutettu Tiaisen polku. Tiaisen polku on merkitty päällysteen reunaan noin 0,6 m leveällä viivalla. Lisäksi Tiaisen polulla on tiheästi penkkejä ja roskakoreja. Tiaisen polku on myös merkattu kyltein ja reitille on oma symboli.

Mihin kävelyn pääreitti vaikuttaa?

Mahdollistaa loogisia ja yhtenäisiä kävely-yhteyksiä ohjaamalla kävelyreittien suunnittelua:

- Nykyisen infran parantaminen
- Talvikunnossapito
- Tuo näkyväksi jalankulun tarpeet

Kävelyn pääreitille asetetut laatuksiteerit kertovat, minkä tasoisena väylä tulisi toteuttaa (katso Jalankulun suunnittelu –ohjeen (Väylä 2022) :

- Väylän leveys
- Jalankulun ja pyöräilyn erottelu
- Esteettömyyden huomioiminen



Infran toimenpiteet 1/3 | Toimenpidelista

Vastuutaho	Sijainti	Toimenpide
Tekninen toimi/ELY-keskus	Pyöräliikenteen tavoiteverkko ja kävelyn pääreitti	Kaikki pyöräliikenteen tavoiteverkon reitit sekä kävelyn pääreitit nostetaan korkeimpaan kunnossapitoluokkaan.
Tekninen toimi/ELY-keskus	Pyöräliikenteen tavoiteverkko ja kävelyn pääreitti	Pyöräliikenteen tavoiteverkon ja kävelyn pääreitin laatutason edistäminen suunnitelmallisesti tunnistamalla kehittämistarpeet ja toteutussuunnitelmien laatimisella sekä esimerkiksi valaistusta parantamalla tai päällysteitä uusimalla. Kun tavoiteverkkoon kuuluvia kohteita saneerataan, se toteutetaan tavoitteiden ja ohjeiden mukaisesti myös suunnittelualueen rajan yli jatkuvuuden varmistamiseksi.
Tekninen toimi/ELY-keskus	Pyöräliikenteen tavoiteverkko	Kuntien välisen reitin Savitaipale – Taipalsaaren kehittäminen laatimalla yleissuunnitelma.



Infran toimenpiteet 2/3 | Toimenpidelista

Vastuutaho	Sijainti	Toimenpide
Tekninen toimi	Mikkelintien alikulku	Alikulkuun näkemien raivaaminen. Alikulkujen ohjausviivan sekä suuntanuolien merkitseminen. Alikulussa saa ajaa mopot, mikä heikentää alikulkujen turvallisuutta. Pohditaan mopojen sijoittumista liikenneverkolla.
Tekninen toimi	Koulutie	Savitaipaleen koulukeskuksen jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien selkeyttäminen ja erottaminen muusta liikenteestä koulun saattoalueella. Turvallisten yhteyksien varmistaminen liikunta-alueelle Koulutien ylitse.
Tekninen toimi	Torikatu ja Kievarintien liittymä	Liittymän parantaminen selkeyttämällä pyöräilijän paikkaa katuympäristössä ja varmistamalla turvalliset ylityspaikat liittymäalueella.
Tekninen toimi	Urheilutie	Urheilutien kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen rakentamalla uusi yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä tai muuttamalla poikkileikkausta kylätiemallin mukaiseksi. Voi hakea Traficommin investointitukea toteuttamiselle.
Tekninen toimi	Taajama-alue	Nykyisten yhdistettyjen pyöräteiden ja jalkakäytävien päällysteiden parantaminen huonokuntoisilla osuuksilla.
Tekninen toimi	Taajaman tonttikadut	Nopeusrajoituksen alentaminen 30 km/h kuntakeskuksessa ja taajaman asuinalueilla.



Infran toimenpiteet 3/3 | Toimenpidelista

Vastuutaho	Sijainti	Toimenpide
Tekninen toimi	Tiaisen polku	Valaistuksen lisääminen Tiaisen polulle myös sorapäällysteisille osuuksille vesistön ääreen.
Tekninen toimi	Tiaisen polku	Opastuksen kehittäminen Tiaisenpolulla lisäämällä opastauluja. Ulkopaikkakuntalaisille opastetaan tarkemmin reitin kulku ja tarkoitus.
Tekninen toimi	Päiväkoti, urheilualue ja kunnantalo	Pyöräpysäköinnin kehittäminen urheilualueelle ja kunnantalolle (katso kappale 4.3 pyöräpysäköinnin ohjekortit).
Tekninen toimi/liikuntapalvelut	Taipalsaarentie	Tunnistetaan kunnassa pyörämatkailun potentiaali. Jatketaan yhteistyötä Saimaa Cycle Tour – tapahtuman edistämiseksi yhdessä alueen muiden kuntien ja toimijoiden kanssa.

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet 1/2 | Toimenpidelista

Vastuutaho	Toimenpide	Ajankohta
Sivistystoimi	Toteutetaan koulussa pyöräretkipäivä. Ennen pyöräretkeä harjoitellaan pyöräilykypärän kunnon tarkistamista (koko, ulkokuori, sisäosa, kiinnityshihnat) ja sen kiinnitystä sekä säätämistä. Samalla keskustellaan siitä, miten pyöräilykypärä (vastaavasti mopokypärä) suojaa päävammalta.	Syksy/kevät
Sivistystoimi	Suojatievalvontaa, mukana poliisi ja liikenneturvallisuustyöryhmä	Syksyisin, jatketaan toimintaa
Tekninen toimi/Sivistystoimi	Olosuhdekartoituksen toteuttaminen koulukeskuksen piha-alueilla ja lähikaduilla. Olosuhdekartoituksen toteuttaa oppilaat havainnoimalla koulun lähellä olevia risteysalueita, saattoliikennealueita, koulureittejä ja pyöräpysäköintiä. Olosuhdekartoituksesta laaditaan esitys kehittämistarpeista kuntapäätäjille.	Syksyllä
Tekninen toimi	Palkitaan kypärän käyttäjiä erilaisissa tapahtumissa tai tempauksissa kuten Savitaipaleentien uuden pyörätien avajaisissa. Mikäli palkitseva valvonta onnistuu, toistetaan vuosittain.	Vuosittain
Tekninen toimi	Peltoinlahdentien ylityspaikkojen vaarallisuudesta varoittaminen ja tarkkaavaisuuteen kehottaminen. Toteutus viestinnän avulla.	Jatkuva

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet 2/2 | Toimenpidelista

Vastuutaho	Toimenpide	Ajankohta
Kunnan tilapalvelut/ työhyvinvoinnin ohjausryhmä	Kunnan työntekijöiden työsuohdepyöräedun jatkaminen	Jatkuva
Kunnan tilapalvelut/ työhyvinvoinnin ohjausryhmä	Sähköpyörän akkujen latausmahdollisuuden selvittäminen esimerkiksi kunnan toimipisteillä. Pyörien latausta on rajoitettu paloturvallisuussyistä.	Kevät 2024
Kunnan tilapalvelut/ työhyvinvoinnin ohjausryhmä	Työmatkapyöräilyyn kannustavien sosiaalitulojen mahdollistaminen kunnantalolla kuten esimerkiksi suihku- ja pukuhuonetiloja ja varusteiden säilytys- ja kuivausmahdollisuutta.	Kevät 2024
Kunnan tilapalvelut/ työhyvinvoinnin ohjausryhmä	Työasiointipyörien tai –auton hankinnan selvittämistä kunnan eri toimipisteisiin.	Kevät 2024
Nuoriso- ja vapaa-aikapalvelut	Nuoret itse tuottavat someen liikenneaiheista materiaalia	Syksy/Kevät
Nuoriso- ja vapaa-aikapalvelut	Jumppaohjeiden lisäämisen jatkaminen levähdyspenkeille.	Keväisin
Muut järjestöt	Seurakunnan yhteislenkkien jatkaminen.	Jatkuva
Muut järjestöt	Kyläyhdistyksen taajamakävelyn jatkaminen	Jatkuva
Muut järjestöt	Vammaisneuvoston kyläkävelyiden jatkaminen	Jatkuva



Sitoutuminen ja seuranta | Toimenpidelista

Seurantatyökalu	Seurantamittari
Lasketaan vuosittain seuraavat asiat: <ul style="list-style-type: none"> • Liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden toteutuksien lukumäärä • Kävely- ja pyöräilyonnettomuuksien määrä ja vakavuus • Kävelyn ja/tai pyöräilyyn kannustavien julkaisujen määrä: <ul style="list-style-type: none"> • Kunnan verkkosivuilla • Sosiaalisen median kanavilla 	Asenteisiin vaikuttaminen ja tiedon lisääminen Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden kehittyminen
Tutkitaan liikenneympäristön kehittymistä joka toinen vuosi seuraavilla mittareilla: <ul style="list-style-type: none"> • Pyöräliikenteen väylien pituudet (km) kunnan ja ELY-keskuksen väylillä • Kävelyä ja pyöräilyä edistävien infran toimenpiteiden määrä • Investoinnit kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteisiin 	Verkon kattavuus Infran parantaminen
Laaditaan neljän vuoden välein asukaskysely, jossa tiedustellaan seuraavia asioita: <ul style="list-style-type: none"> • Asiointimatkojen pääasiallinen kulutapa • Tyytyväisyys kunnossapidon laatuun • Tyytyväisyys kävelyn ja pyöräilyn ympäristöön 	Kulutapamuutos Talvikunnossapidon parantaminen Infran parantaminen
Kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrän laskenta kuntataajaman pääväylillä neljän vuoden välein.	Kulutapamuutos ja suunnittelun tueksi

5.4 TAIPALSAARI

Länsi-Saimaan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma



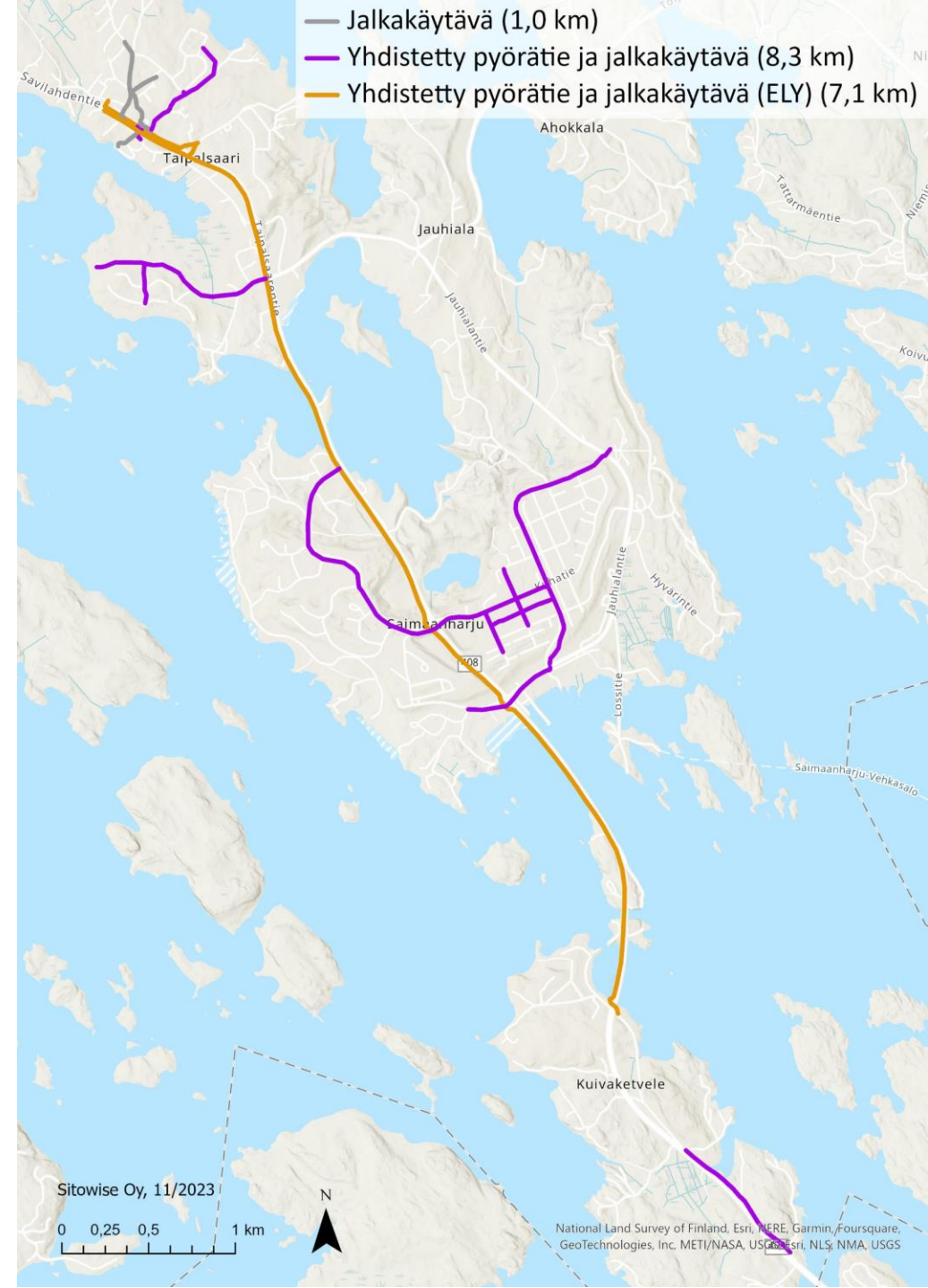
Taipalsaari

Nykyinen jalankulun ja pyöräliikenteen verkosto

Taipalsaarella on nykyisin noin 1,0 km jalkakäytäviä ja 15,4 km yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä, joista ELY:n hallinnoimia on yhteensä noin 7,1 km. Liikennöityjen katujen ja kaupallisten keskustojen lähellä yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät ovat usein reunakivellä korotettu ajoradasta. Väylien leveys on tyypillisesti 2,5 – 3,0 m. Maanteiden varrella yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät on erotettu ajoradasta viherkaistalla. Saimaanharjun keskustassa osa yhdistetyiksi pyöräteiksi ja jalkakäytäviksi merkityistä reiteistä on sorapäällysteisiä. Yhdistetyillä pyöräteillä ja jalkakäytävillä ei tyypillisesti ole omaa valaistusta vaan niillä hyödynnetään ajoradalle osoitettua hajavaloa.



Karttakuva: Nykyiset jalkakäytävät sekä yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät Taipalsaarella
Valokuvat: Nykyinen yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä Taipalsaarella / Sitowise Oy.



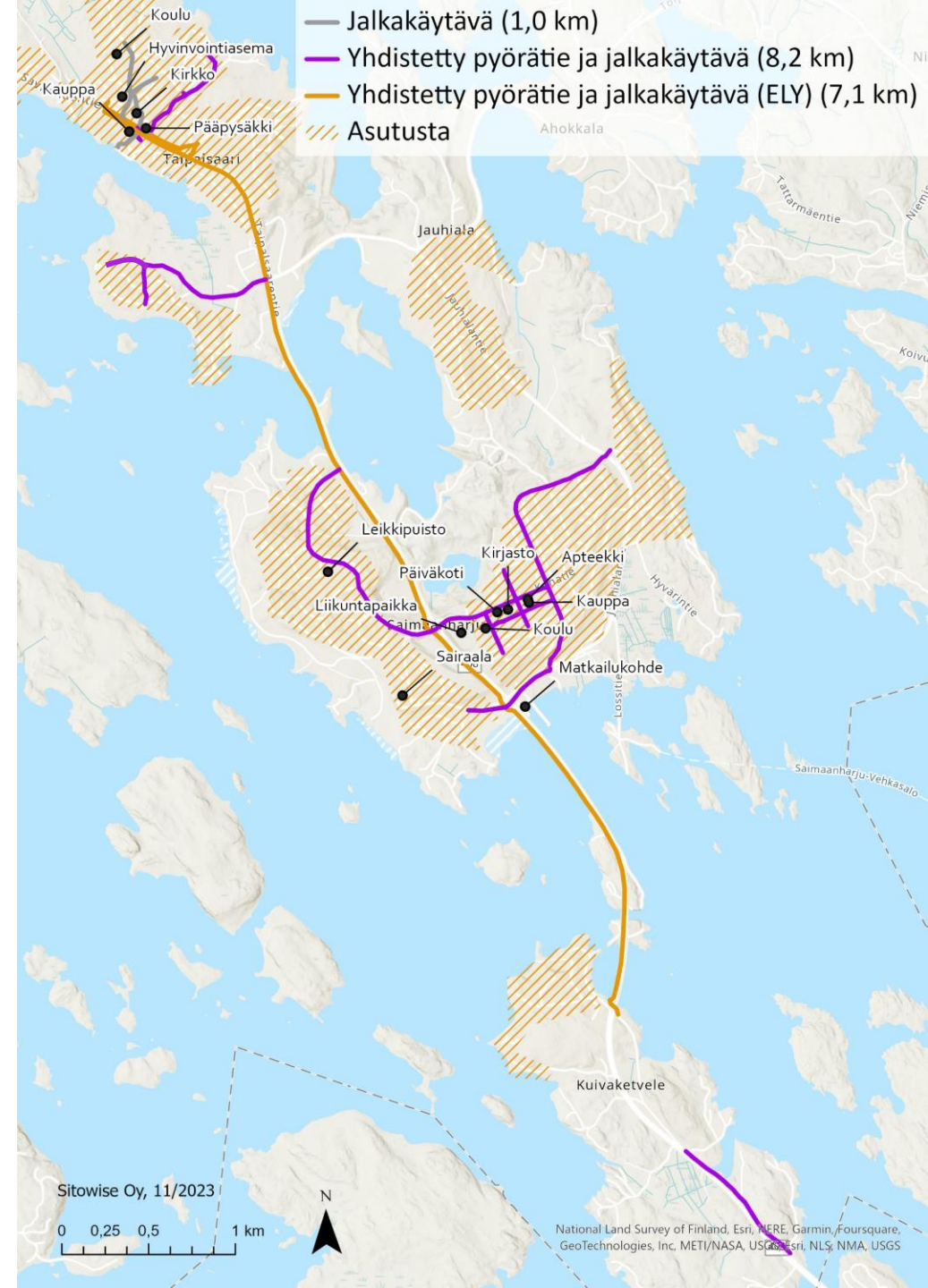
Taipalsaari

Yhdyskuntarakenne

Taipalsaaren julkiset ja kaupalliset ovat jakautuneet kahteen keskukseen. Alakoulu ja hyvinvointiasema sijaitsevat pohjoisosassa Kirkonkylällä. Eteläosassa Saimaanharjulla sijaitsevat yläkoulu ja lukio, kirjasto, päiväkoti sekä kaupalliset palvelut. Keskuksien välillä on noin 4 km ja niiden välillä pystyy kulkemaan yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää pitkin koko matkan. Taipalsaaren yhdyskuntarakenne on hyvin nauhamainen ympärillä olevan vesistön ja korkeuserojen vuoksi. Asuminen sijoittuu pää osin maantien 408 varrelle. Keskustat ovat hyvin tiiviitä. Saimaanharjun keskustasta Lappeenrannan keskustaan on noin 10 km.



Karttakuva: Kävelyä ja pyöräilyä synnyttävät asiointikohteet ja tiiviimmän asutuksen sijainti Taipalsaarella
Valokuvat: Nykyinen yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä Taipalsaarella / Sitowise Oy.



Jalankulun ja pyöräilyn infrastruktuurin nykytila

Ensisijaiset puutteet

- Saimaanharjun keskuksessa on todella kapeita (noin 2 m) sorapäällysteisiä liikennemerkkein osoitettuja yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä. Toimintojen sisälle toteutetut väylät toimivat kävely- ja pyöräilymatkoja lyhentävänä reittinä ja kulkevat usein muulta liikenteeltä eristetyssä ja viihtyisässä ympäristössä. Väylien kapeus ja sorapäällyste tekevät niistä vaikeasti kunnossapidettävän.
- Saimaanharjun alueella on useita pyörätien jatkeiksi merkattuja ylityspaikkoja, jotka eivät ole nykyisen tieliikennelain mukaisia. Liikenneympäristöön väärin toteutetut tiemerkinnot hankaloittavat tielläliikkujien väistämissäntöjen hahmottamista. Pyöräilyn sujuvoittamiseksi on tärkeää selvittää, mitkä ylityspaikat ovat pyöräilijöille etuajo-oikeutettuja.
- Saimaanharjun ja Kirkonkylän sekä Saimaanharjun ja Lappeenrannan välisen yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän viitoituksen puuttuminen. Nykyisin kävelyn ja pyöräilyn viittoja on vain muutamia. Lappeenrannan läheisyyden vuoksi myös ulkopaikkakuntalaiset voivat pyöräillä Lappeenrannasta Taipalsaarelle.
- Palveluiden ympäristöön on sijoitettu hyvin katettuja pyörätelineitä ulko-ovien läheisyyteen. Pyörätelinemallista puuttuu runkolukitusmahdollisuus ja rengastelineen toiminnallisuus on heikko.
- Risteyalueista puuttuu kärkikolmioista nykyisen tieliikennelain mukaiset kaksisuuntaisesta pyörätiestä varoittavat lisäkivet.

Toimivat ratkaisut

- Saimaanharjun ja Kirkonkylän välinen yhteys on tärkeä Taipalsaaren saavuttavuuden kannalta. Taipalsaarelta kulkee myös yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä Lappeenrantaan saakka.
- Kirkonkylän bussipysäkillä on laadukas pyöräkatos, joka laajentaa linja-autopysäkin palvelualueetta. Myös torialue on kunnostettu viihtyisäksi.
- Jalankulun ja pyöräilyn väylien päällysteet ovat suurelta osin hyvässä kunnossa.

Pyöräliikenteen tavoiteverkko

Taipalsaarelle laadittiin pyöräliikenteen tavoiteverkko, joka yhdistää kaksi aluekeskusta ja niiden palvelut toisiinsa. Aluereitti yhdistää koulut, kaupalliset ja kunnalliset palvelut sekä asuinalueet toisiinsa. Taipalsaaren ja Lappeenrannan välillä kulkee yhtenäinen pyöräilyreitti, joka kuuluu aluereittiin. Pyöräliikenteen tavoiteverkkoa määriteltäessä on erityisesti koululaisten käyttämät reitit on priorisoitu merkittäviksi.

Taipalsaarella korkein hierarkialuokka pyöräliikenteen tavoiteverkolla on aluereitti. Tavoiteverkon ulkopuolella merkittävät paikallisreitit täydentävät pyöräliikenteen tavoiteverkkoa ja palvelevat erityisesti paikallista pyöräliikennettä. Lisäksi paikallisreitit käsittävät kaikki muut pyörätiet, kadut ja tiet sekä tarvittaessa puistokäytävät ja muut vastaavat, jotka ovat pyöräliikenteelle sallittuja yhteyksiä.

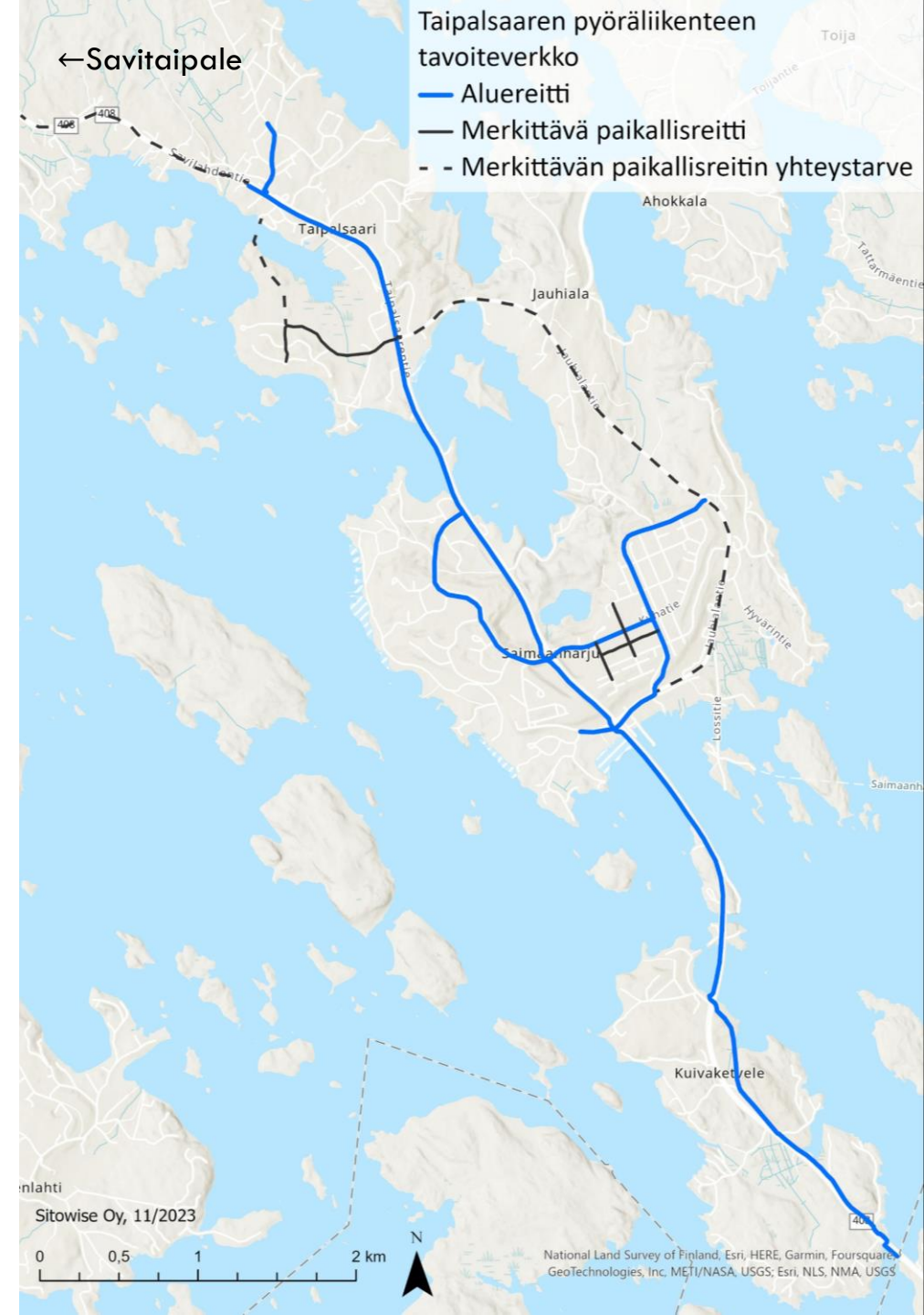
Mihin pyöräliikenteen tavoiteverkko vaikuttaa?

Mahdollistaa loogisia ja yhtenäisiä pyöräily-yhteyksiä ohjaamalla pyöräilyväylien suunnittelua:

- Nykyisen infran parantaminen
- Talvikunnossapito
- Kaavoitus
- Yhteyspuutteet

Tavoiteverkko ja sille asetetut laatukriteerit kertovat, minkä tasoisena pyöräliikenteen väylä tulisi toteuttaa (katso Pyöräliikenteen suunnittelu –ohjeen, Väylä 2020):

- Väylän leveys
- Väistämissäännöt
- Jalankulun ja pyöräilyn erottelu



Taipalsaari

Kävelyn pääreitti

Taipalsaarelle määriteltiin kaksi kävelyn pääreittiä kahden keskuksen vuoksi. Kävelyn pääreittien määrittelyssä on otettu huomioon keskusta-alueiden merkittävimmät asiointin, työn, koulutuksen ja vapaa-ajan liikkumistarpeet sekä erityisesti iäkkäiden ja liikkumisesteisten liikkumistarpeet. Molemmissa kävelyn pääreiteissä on huomioitu ulkoilu- ja virkistysarvot. Saimaanharjun pääreitti kiertää Suurlammen ympärillä, Kirkonkylän reitti johtaa satama-alueelle.

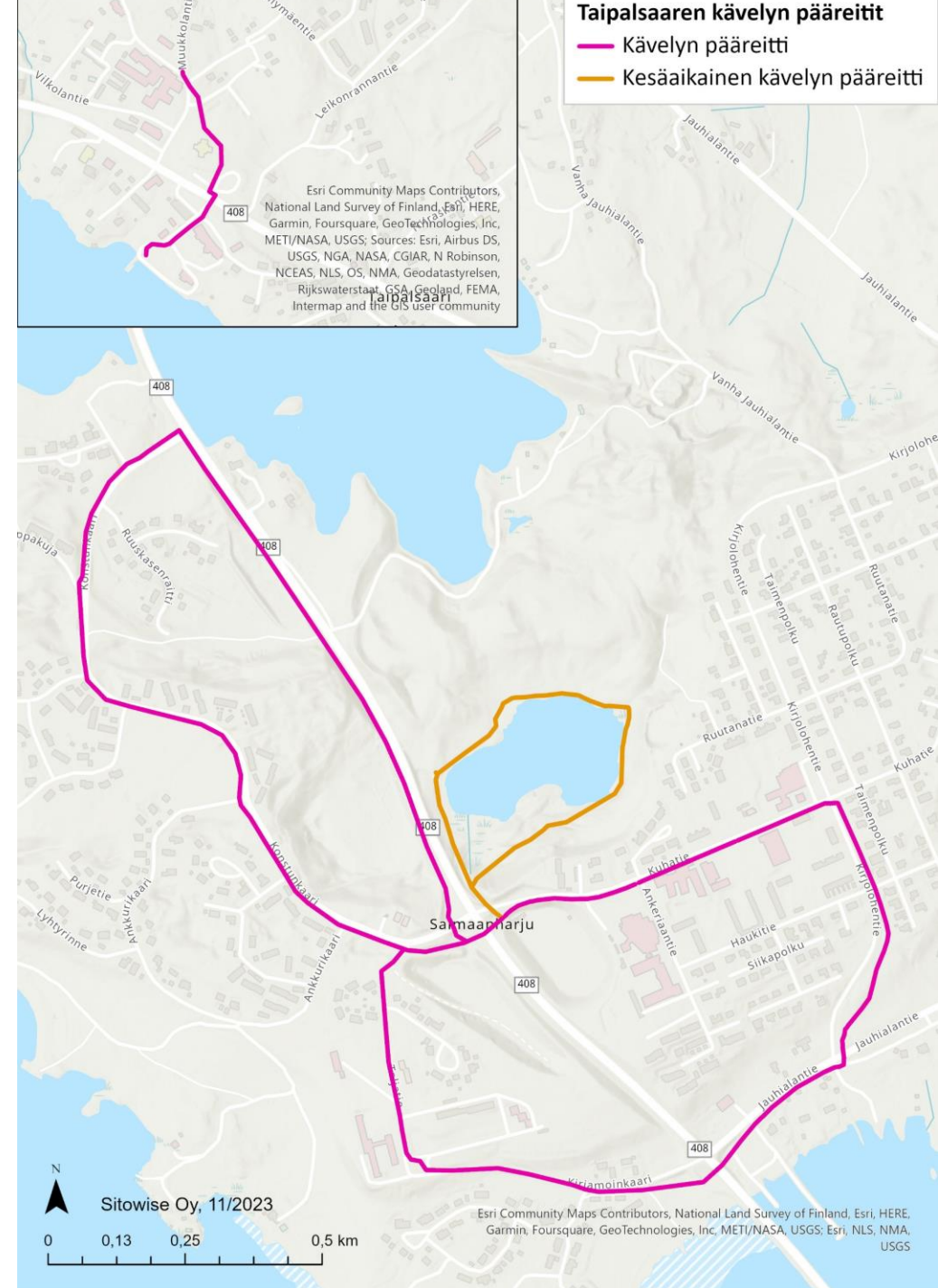
Mihin kävelyn pääreitti vaikuttaa?

Mahdollistaa loogisia ja yhtenäisiä kävely-yhteyksiä ohjaamalla kävelyreittien suunnittelua:

- Nykyisen infran parantaminen
- Talvikunnossapito
- Tuo näkyväksi jalankulun tarpeet

Kävelyn pääreiteille asetetut laatuksiteerit kertovat, mikä tasoisena väylä tulisi toteuttaa (katso Jalankulun suunnittelu –ohjeen (Väylä 2022) :

- Väylän leveys
- Jalankulun ja pyöräilyn erottelu
- Esteettömyyden huomioiminen



Infran toimenpiteet 1/4 | Toimenpidelista

Vastuutaho	Sijainti	Toimenpide
Tekninen toimi/ELY-keskus	Pyöräliikenteen tavoiteverkko ja kävelyn pääreitti	Kaikki pyöräliikenteen tavoiteverkon reitit sekä kävelyn pääreitit nostetaan korkeimpaan kunnossapitoluokkaan.
Tekninen toimi/ELY-keskus	Pyöräliikenteen tavoiteverkko ja kävelyn pääreitti	Pyöräliikenteen tavoiteverkon ja kävelyn pääreitien laatutason edistäminen suunnitelmallisesti tunnistamalla kehittämistarpeet ja toteutussuunnitelmien laatimisella sekä esimerkiksi valaistusta parantamalla tai päällysteitä uusimalla. Kun tavoiteverkkoon kuuluvia kohteita saneerataan, se toteutetaan tavoitteiden ja ohjeiden mukaisesti myös suunnittelualueen rajan yli jatkuvuuden varmistamiseksi.
Tekninen toimi/ELY-keskus	Pyöräliikenteen tavoiteverkko	Kuntien välisen reitin Savitaipale – Taipalsaaren kehittäminen laatimalla yleissuunnitelma.



Infran toimenpiteet 2/4 | Toimenpidelista

Vastuutaho	Sijainti	Toimenpide
Tekninen toimi/ELY-keskus	Saimaanharjun ja Kirkonkylän taajama-alueet, pyöräliikenteen tavoiteverkko	Varmistetaan pyöräliikenteen väylien risteysjärjestelyiden sujuvuus ja tieliikennelain mukaisuus. Muutetaan tarvittaessa risteysten liikenteenohjausta, esimerkiksi suojateiden tai pyörätien jatkeiden maalauksia voimassa olevan tieliikennelain mukaisesti. Lisätään tarvittaessa väistämisvelvollisuusmerkkeihin lisäkilpi kaksisuuntaisesta pyörätiestä.
Tekninen toimi	Kunnan yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät	Kaksisuuntaisten pyöräteiden lisäkilpien lisääminen tieliikennelain mukaisesti kunnan katuverkolla.
Tekninen toimi/ELY-keskus	Taipalsaarentien alikulut	Alikulkujen ohjausviivan sekä suuntanuolien merkitseminen. Alikulussa saa ajaa mopot, mikä heikentää alikulkujen turvallisuutta. Pohditaan mopojen sijoittumista liikenneverkolla.
Tekninen toimi/ELY-keskus	Taajaman tonttikadut	Nopeusrajoituksen alentaminen 30 km/h kuntakeskuksessa ja taajaman asuinalueilla.



Infran toimenpiteet 3/4 | Toimenpidelista

Vastuutaho	Sijainti	Toimenpide
Tekninen toimi/ELY-keskus	Jauhialantie	Uuden yhdistetyn jalkakäytävän ja pyörätien rakentaminen Jauhialantien varteen sekä valaistuksen rakentaminen. Uuden väylän tarve on yhteensä noin 4 km. Maaston mäkyisyys ja kaarteisuus tekee Jauhialantiestä vaarallisen kävellä ja pyöräillä.
Tekninen toimi/ELY-keskus	Savilahdentie	Uuden yhdistetyn jalkakäytävän ja pyörätien rakentaminen Savilahdentien varteen sekä valaistuksen jatkaminen länteen päin. Uuden väylän tarve on yhteensä noin 1,6 km. Savilahdentien varrella on jonkin verran asutusta.
Tekninen toimi	Saimaanharjun keskustan jalankulun ja pyöräilyn yhteydet	Saimaanharjun keskustassa kunnan ja kaupallisten palvelujen keskittymässä kulkee sorapäällysteisiä yhdistettyjä jalkakäytäviä ja pyöräteitä. Väylien leveys on hyvin kapea (alle 2 m) eikä niissä ole erillistä valaistusta. Sorapäällysteisten reittien talvikunnossapito on haastavaa. Sorapäällysteisten yhteyksien päällystäminen ja leventäminen 3 metriin, jos on tilaa toteutukselle.
Tekninen toimi/ELY-keskus	Taipalsaarentien yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän viitoitus	Lisätään kävelyn ja pyöräilyn viitoitusta erityisesti Taipalsaarentielle sekä mahdollisesti kuntakeskuksen alueelle. Viitoituksen tärkeys korostuu Lappeenrannan läheisyyden vuoksi.
Tekninen toimi	Kirjolohentien yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä	Päällysteen korjaaminen vaurioituneilta osilta.
Tekninen toimi	Taipalsaaren koulut ja päiväkodit, hyvinvointikeskus ja merkittävät linja-autopysäkit.	Pyöräpysäköintitelineiden vaihtaminen runkolukittaviksi malleiksi ja mahdollisesti katoksen kera (katso kappale 4.3 pyöräpysäköinnin ohjekortit). Voi hakea Traficomien investointitukea toteuttamiselle sekä pyöräpysäköinnin suunnittelulle.
Tekninen toimi	Saimaanharjun koulu, pääpysäkit, urheilualue ja kunnantalo	Pyöräpysäköinnin kehittäminen Saimaanharjun koulun pihaan, linja-autojen pääpysäkeille, urheilualueelle ja kunnantalolle (katso kappale 4.3 pyöräpysäköinnin ohjekortit).

Infran toimenpiteet 4/4 | Toimenpidelista

Vastuutaho	Sijainti	Toimenpide
Tekninen toimi	Kävelyn pääreitti	Asetetaan 50 metrin välein ydinkeskustan alueella levähdyspenkkejä ympärivuotisesti saataville kävelyn pääreiteille. Vastuutahona tekninen toimi keskustellen vanhus- ja vammaisneuvoston kanssa.
Tekninen toimi	Kävelyn pääreitti	Muistiystävällisen reitin toteuttaminen kuntakeskuksen ytimeen tukemaan erityisesti ikäihmisten omatoimista liikkumista.
Tekninen toimi/liikuntapalvelut	Taipalsaarentie	Tunnistetaan kunnassa pyörämatkailun potentiaali. Jatketaan yhteistyötä Saimaan saaristoreitin ja Saimaa Cycle Tour –tapahtuman edistämiseksi yhdessä alueen muiden kuntien ja toimijoiden kanssa.

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet 1/3 | Toimenpidelista

Vastuutaho	Toimenpide	Ajankohta
Työhyvinvoinnin ohjausryhmä	Kypärä kuuluu työsuhdepyöräpakettiin, jos henkilö sen haluaa. Toteutetaan viestintää, jossa kannustetaan kypärän valintaan.	Viestintää esim. aina syksyisin ja alkuvuodesta (toimintakausien alkuun)
Työhyvinvoinnin ohjausryhmä	Työasiointipyörien tai –auton hankinta kuntaan eri toimipisteisiin. Hankinnan yhteydessä suunnitellaan viestintä tarkkaan. Toimenpiteen etu: vapauttaa työntekijän liikkumaan oman työmatkansa haluamallaan kulkuvälineellä. Kokeilu esimerkiksi yhdellä ”perinteisellä” polkupyörällä.	Kevät 2024
Työhyvinvoinnin ohjausryhmä	Kilometrikisaan osallistumista työntekijöiden joukkueella jatketaan ja sitä kehitetään, esim. palkitaan osallistuvia.	Vuosittain, jatkuva
Työhyvinvoinnin ohjausryhmä	Viestitään työsuhdepyöräetuuudesta: esim. muistutetaan edusta ja kerrotaan esimerkkejä.	Syksyisin ja keväisin
Työhyvinvoinnin ohjausryhmä	Toteutetaan pyöränhuoltopiste, joko julkinen kaikille avoin tai työpaikalle. Minimissään esim. pumppu ja työkaluja ruuvien ja muttereiden kiristämiseen. Selvitetään, saisiko kaupallisia toimijoita innostumaan pyöränhuoltopisteen toteuttamisesta.	2024

Taipalsaari

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet 2/3 | Toimenpidelista

Vastuutaho	Toimenpide	Ajankohta
Sivistystoimi	Pyöräilyviikon tapahtumien ja kampanjoiden toteuttaminen.	Vuosittain toukokuussa, jatketaan toimintaa
Sivistystoimi	Hyödynnetään päiväkodin pihalla olevaa ns. pyöräilyliikennepuistoa potkupyörillä harjoitteluun.	Jatketaan nykyistä toimintaa
Tekninen toimi	Viestintäkampanja väistämissäännöistä: miten toimitaan missäkin kohdassa Taipalsaaren liikenneympäristöä, kuka väistää eri tilanteissa. Voidaan toteuttaa pilotti: valitaan esim. 5 kohdetta, joista tehdään viestintämateriaalia ja kokeillaan, millaisen vastaanoton kampanja saa.	Aikaisintaan 2024
Nuoriso- ja vapaa-aikapalvelut	Jatketaan suojatiekampanjan toteuttamista, yhteistyössä Liikenneturva.	Vuosittain syksyllä koulujen alkaessa.

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet 3/3 | Toimenpidelista

Vastuutaho	Toimenpide	Ajankohta
Nuoriso- ja vapaa-aikapalvelut	Kyläpyöräily pyöräilyviikon aikana	Vuosittain toukokuussa, jatketaan toimintaa
Nuoriso- ja vapaa-aikapalvelut	Pyöräilyretki, jossa käydään läpi pyöräily sääntöjä, kaikille avoin. Yhdistettävissä kyläpyöräilyyn tai muuhun pyöräilyteemaiseen tapahtumaan.	Vuosittain, pyöräilyviikolla
Nuoriso- ja vapaa-aikapalvelut	Saimaan saaristoreitistä viestimisen lisääminen Taipalsaaren kunnan sivuilla. Virkistysaluesäätio päävastuussa reitistä ja viestinnästä.	Keväisin ja pyöräilykauden aikana
Nuoriso- ja vapaa-aikapalvelut	Pyritään huomioimaan eri ikäiset pyöräilijät tapahtumien suunnittelussa ja toteutuksessa	Jatkuva, mm. pyöräilyviikoilla
Nuoriso- ja vapaa-aikapalvelut	Tapahtumat ja kampanjat, esim. Kyläkävelyt	Jatkuva
Liikenneturvallisuusryhmä	Viestinnän sisältösuunnitelman tekeminen kävelyn, pyöräilyn ja liikenneturvallisuuden osalta. Suunnitellaan esim. liikenneturvallisuusryhmän kevään 2024 kokouksessa tai liikenneturvallisuussuunnitelman päivityksen valmistuessa.	Kevät 2024



Sitoutuminen ja seuranta | Toimenpidelista

Seurantatyökalu	Seurantamittari
Lasketaan vuosittain seuraavat asiat: <ul style="list-style-type: none"> • Liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden toteutuksien lukumäärä • Kävely- ja pyöräilyonnettomuuksien määrä ja vakavuus • Kävelyn ja/tai pyöräilyyn kannustavien julkaisujen määrä: <ul style="list-style-type: none"> • Kunnan verkkosivuilla • Sosiaalisen median kanavilla 	Asenteisiin vaikuttaminen ja tiedon lisääminen Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden kehittyminen
Tutkitaan liikenneympäristön kehittymistä joka toinen vuosi seuraavilla mittareilla: <ul style="list-style-type: none"> • Pyöräliikenteen väylien pituudet (km) kunnan ja ELY-keskuksen väylillä • Kävelyä ja pyöräilyä edistävien infran toimenpiteiden määrä • Investoinnit kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteisiin 	Verkon kattavuus Infran parantaminen
Laaditaan neljän vuoden välein asukaskysely, jossa tiedustellaan seuraavia asioita: <ul style="list-style-type: none"> • Asiointimatkojen pääasiallinen kulutapa • Tyytyväisyys kunnossapidon laatuun • Tyytyväisyys kävelyn ja pyöräilyn ympäristöön 	Kulutapamuutos Talvikunnossapidon parantaminen Infran parantaminen
Kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrän laskenta kuntataajaman pääväylillä neljän vuoden välein.	Kulutapamuutos ja suunnittelun tueksi

6. SEURANTA JA VAIKUTTAVUUS

Länsi-Saimaan jalankulun ja pyöräliikenteen
edistämishjelma



6. Seuranta ja vaikuttavuus

Organisointi ja seuranta

Jalankulun ja pyöräliikenteen edistämishjelman vaikuttavuudelle olennaista on ohjelman hyväksyminen valtuustotasolla. Myös kuntien valtuustokausittain vaihtuvissa kuntastrategioissa, hyvinvointisuunnitelmissa ja niiden toteuttamisessa on erityisen tärkeää huomioida jalankulku ja pyöräliikenne.

Jalankulun ja pyöräliikenteen edistäminen on osa liikenneturvallisuustyöryhmien toimintaa. Lisäksi sen tulisi olla osa eri hallintokuntien arkityötä. Toimenpideohjelmassa onkin esitetty useita eri hallintokuntia jalankulun ja pyöräliikenteen edistämistoimenpiteiden vastuutahoiksi.

Kuntatason seuranta vastuutetaan kuntien liikenneturvallisuustyöryhmille. Kuntakohtaisten toimenpidelistojen toteutumisen seuranta otetaan osaksi työryhmien toteuttamaa seurantaa. Lähtökohtaisesti liikkumisen ohjauksen toimenpideohjelmat käsitellään omana kokonaisuutenaan kevään liikenneturvallisuustyöryhmien kokouksissa (liikennekasvatustyön suunnittelu, kampanjat).

Seurantamittareiden tulee olla kuntien välillä vertailukelpoisia, jotta niitä voidaan hyödyntää positiivisessa mielessä seudullisina kannustimina. Vertailukelpoiset seurantamittarit toimivat kannustavina viestintäinstrumentteina päätöksenteossa. Kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrälaskenta tulee toteuttaa samaan aikaan ja samassa paikassa, jotta tulokset ovat vertailukelpoisia. Asukaskyselyt ovat kustannustehokkaita ja nopeita seurantatyökaluja. Onnettomuustilastojen seuranta on jo osa liikenneturvallisuustyöryhmän seurantaa.

6. Seuranta ja vaikuttavuus

Seurantamittarit



KULKUTAPAMUUTOS

- Kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrän laskenta kuntataajaman pääväylillä.
- Kulkutapajakaumaa selvitetään tekemällä asukaskysely, jossa kysytään mm. asiointimatkojen pääasiallista kulkutapaa. Huom! kyselyn avulla ei saada todellista tietoa kulkutapajakaumasta ja pystytään mittaamaan vain asukkaiden tyytyväisyyttä eri tekijöihin.



TURVALLISET KOULUMATKAT

- Kävely- ja pyöräilyonnettomuuksien määrän ja vakavuuden kehityksen seuranta.



KÄVELYYN JA PYÖRÄILYYN HOUKUTTELEVA YMPÄRISTÖ

- Kävely- tai pyöräiliikenteen viihtyisyyttä, turvallisuutta tai sujuvuutta edistävien toimenpiteiden määrä (kpl) kävelyn pääreiteillä ja pyöräiliikenteen tavoiteverkolla.
- Investoinnit kunnan ja ELY-keskuksen kävelyn ja pyöräilyn väylillä.
- Pyöräiliikenteen väylien pituudet (km) kunnan ja ELY-keskuksen väylillä.
- Kunnossapidon laadun seuranta asukaskyselyllä tai kunnossapitoagenteilla.



ASENTEET JA ARVOSTUS

- Asukaskyselyiden avulla tehtävä asukastyytyväisyys kävelyn ja pyöräilyn ympäristöön.
- Edistämishjelmassa laaditut liikumisen ohjauksen toimenpiteiden toteutuksien lukumäärä.
- Kävelyn ja/tai pyöräilyyn kannustavien julkaisujen lukumäärä kunnan verkkosivuilla.
- Kävelyn ja/tai pyöräilyyn kannustavien julkaisujen lukumäärä kunnan sosiaalisen median kanavissa.



SITOUTUMINEN

- Toimenpidelistojen seuranta kuntien liikenneturvallisuustyöryhmässä.
- Esitetään kuntien talousarvioissa oma osuus kävelyn ja pyöräilyn infran investoinneille.

