

Pyöräilyn edistämishjelma

2020–2025

LOPPURAPORTTI
31.8.2020





Työssä on laadittu Raaseporin kaupungille pyöräilyn edistämishjelma vuosille 2020-2025. Ohjelman tavoitteena on pyöräilyn määrän kasvattaminen niin arkipyöräilyn kuin pyörämatkailun näkökulmista. Ohjelma sisältää vision, tavoitteet ja toimenpiteet, joilla kohti tavoitetta voidaan edetä. Työn keskeiset tulokset on kuvattu tässä loppuraportissa. Lisäksi työn loppuraportointiin liittyy liite-aineisto.

Pyöräilyn edistämällä saavutetaan ympäristöetuja, terveyshyötyjä, liikenneturvallisuuden paranemista, taloudellisia hyötyjä ja tehokasta tilan käyttöä. Pyöräilyn edistäminen ei ole itseisarvo, vaan keino kestävämmän kaupungin luomiseen sekä kestävä matkailun kasvattamiseen.

Raaseporin kaupungilla on erinomaiset edellytykset ja tahtotila edistää pyöräilyä niin arjen liikkumisessa kuin matkailun saralla.

Edistämishjelmaa on työstetty ohjausryhmässä, johon kuuluivat Raaseporin kaupungilta Piia Nordström (pj.), Ville Vuorelma Kirsi Ala-Jaakkola, Julia Salmela (toukokuuhun 2020 asti), Henrik Westerlund, Leena Kankaanpää, Minna Lumme Fredrika Åkerö (elokuusta 2020 alkaen), Petri Vesterinen ja Uudenmaan ELY-keskukselta Herkko Jokela. Tämän lisäksi työhön haastateltiin paikallista pyöräilyaktiivia Jan-Peter Stenvallia.

Työn tilaajana toimi Raaseporin kaupunki, joka sai hankkeelle Traficomin liikkumisen ohjauksen valtionavustusta. Työn toteutuksesta vastasi Ramboll Finland Oy, jossa projektipäällikkönä toimi Reetta Keisanen, suunnittelijoina Kari Hillo, Darius Colin ja Aku Staff sekä laadunvarmistajana Juha Heltimo.

Pyöräliikenteen ja pyörämatkailun edistämisen hyödyt



EKOLOGISUUS	YMPÄRISTÖN VIIHTYISYYS	TURVALLISUUS	TERVEELLISYYS	TASA- ARVOISUUS
Pyöräily säästää ympäristöä. Saasteettomana ja meluttomana kulkumuotona ja matkailutapana se ei kuluta uusiutumattomia luonnonvaroja.	Laadukkaat pyöräliikenteen olosuhteet ovat menestyvän ja houkuttelevan kaupungin ja matkailukohteen perusaineksia. Katutilan uudelleen järjestely pyöräliikenteelle sopivaksi tehostaa tilan käyttöä ja mahdollistaa elävän kaupungin. Pyöräliikenteen järjestelyiden kehittäminen on keskeistä viihtyisän kaupungin ja kestävä matkailun mahdollistamiseksi.	Pyöräliikenteen yleistyminen parantaa pyöräilyn liikenneturvallisuutta. Myös autoliikenteen sujuvuus paranee, kun pyöräliikenteen järjestelyt suunnitellaan hyvin.	Pyöräily on helppo tapa lisätä arkiliikuntaa. Se synnyttää positiivisia vaikutuksia niin julkiseen terveyshuoltoon kuin työnantajille. Pyöräilymäärien kasvaminen alentaa tutkitusti kuolleisuutta väestötasolla. Säännöllisellä liikunnalla on positiivisia vaikutuksia sekä mielenterveyteen että hyvinvointiin.	Liikkuminen on kaikkien oikeus ja omaehtoinen, aktiivinen liikkuminen tulee mahdollistaa kaikille ikäryhmille. Pyöräily yhtenä kestävä liikuttamisen kulkumuotona on edullinen kulkumuoto niin liikkujalle itselleen kuin yhteiskunnalle.



PYÖRÄILYYN SIJOITETTU EURO TULEE YHTEISKUNNALLE MONINKERTAISENA TAKAISIN.

Valtakunnallisesti on laskettu, että pyöräilyn lisääminen Suomessa 30% prosentilla tuottaisi yhteensä 1,1 miljardin euron arvosta terveyshyötyjä. (LVM 2018)

Sisällysluettelo



Esipuhe

1. Johdanto
2. Visio ja tavoitteet
3. Toimenpiteet
 - 3.1 Toimiva ja turvallinen pyöräverkko
 - 3.2 Houkuttelevuus pyörämatkakohteena vahvistuu
 - 3.3 Pyöräliikenteen kasvu
4. Ohjelman toteutus ja seuranta
5. Loppusanat

Liiteaineisto

- Liite 1. Pyöräliikenteen tavoiteverkko ja täydennysrakennusohjelma 2020–2025
- Liite 2. Asukaskyselyn tulokset
- Liite 3. Pyöräilyolosuhteiden nykytilan kuvaus
- Liite 4. Vinkkejä eri ikäryhmien pyöräilykasvatukseen



Kaikki raportin valokuvat ovat Raaseporin kaupungin, ellei tosin mainita.

1 JOHDANTO



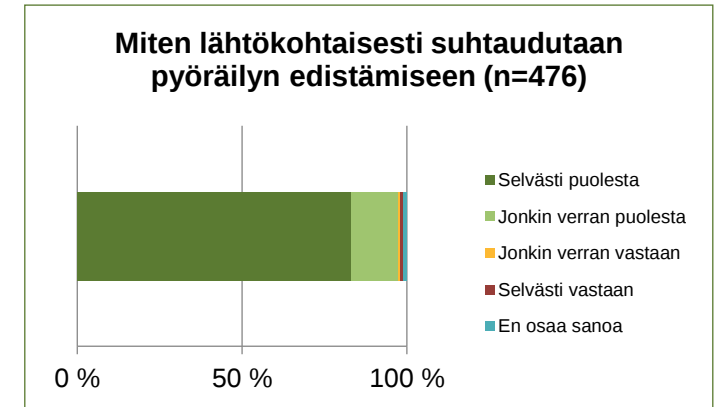
Pyöräilyn edistämiselle erinomaiset lähtökohdat



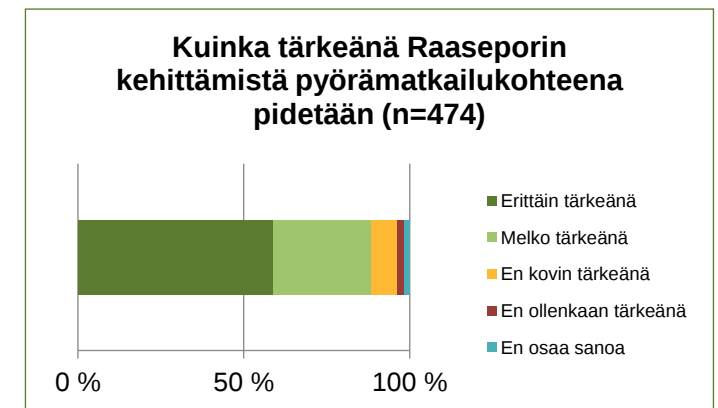
Raaseporin kaupungilla on erinomaiset edellytykset sekä tahtotila edistää pyöräilyä niin pyöräliikenteen kuin matkailun näkökulmasta. Pyöräilyn edistäminen tukee myös tuoreen kaupunkistrategian visiota ja linjauksia kestävästä kehityksestä, kuntalaisten hyvinvoinnista ja mm. matkailuelinkeinon kehittämisestä. Pyöräilyn edistämishjelman laatiminen on myös luontevaa jatkoa vuonna 2010 laaditulle ja vuoden 2019 aikana päivitetylle Raaseporin kaupungin liikenneturvallisuussuunnitelmalle.

Lähtökohtia pyöräilyn edistämishjelmalle kartoitettiin tiiviillä ohjausryhmätyöskentelyllä sekä asukkaille ja muille alueella toimiville suunnatulla kyselyllä (liite 2). Myös nykyiset pyöräilyn ja pyörämatkailun olosuhteet käytiin läpi (liite 3).

Asukaskyselystä saatiin tietoa erityisesti siihen, millaisia toimenpiteitä asukkaat toivovat ja missä kohteissa toimenpiteitä toivotaan toteutettavan. Asukaskyselyssä selvisi myös, että pyöräilyn edistämiseen on vahva toive Raaseporin asukkailla. Tästä kertoi se, että kyselysivustolla vieraili 1300 kävijää ja vastanneista 97 % suhtautui pyöräilyn edistämiseen positiivisesti ja 88 % näki myös pyörämatkailun edistämisen tärkeänä. Asukaskyselyn tuloksia on hyödynnetty kehittämisohjelman toimenpiteitä ideoitaessa ja pyöräliikenteen verkon hankkeita priorisoitaessa.



Asukaskyselyyn vastanneista 97 % suhtautuu myönteisesti pyöräilyn edistämiseen.



Asukaskyselyyn vastanneista 88 % kokee pyörämatkailun kehittämisen tärkeäksi.

Mallia maailman johtavista pyöräilykaupungeista



Ohjausryhmässä korostui, että Raaseporin toivotaan olevan pyöräilyn osalta edelläkävijä ja suunnannäyttäjä. Edistämishjelmaan onkin haettu mallia myös ulkomailta. Kansainvälisiä parhaita esimerkkejä on hyödynnetty erityisesti pyöräliikenteen verkkosuunnitelmassa, mutta myös pyörämatkailun kehittämistarpeita kartoittaessa.

Maailman johtavissa pyöräilykaupungeissa, kuten Amsterdamissa, pyöräliikenne nähdään omana kulkumuotonaan ja pyörä on tunnistettu ajoneuvoksi. Näin kevyen liikenteen suunnittelusta voidaan siirtyä uuden aikaiseen pyöräliikenteen suunnitteluun. Tätä tukee myös uudistettu tieliikennelaki sekä Väyläviraston uudistuva pyöräliikenteen suunnitteluohje.



*Rauhallisilla kaduilla pyöräliikenne kuuluu muun ajoneuvoliikenteen tapaan ajoradalle.
Kuva Hollannista (Kari Hillo).*



RASEBORG
RAASEPORI

2 VISIO JA TAVOITTEET



Ihana Raasepori, pyöräilykaupunkien maailmankartalle



Raaseporin kaupungilla on erinomaiset edellytykset edetä pyöräilyn edistämisessä ja siksi visio on asetettu korkealle ”Ihana Raasepori, pyöräilykaupunkien maailmankartalle”. Vision taustalla on myös Raaseporin kaupungin strategia – Ihana Raasepori toimii kestävästi – sekä asukaskyselystä saatu vahva tuki arkipyöräilyn ja pyörämatkailun edistämiseksi.

Edistämishjelman päätavoitteiksi valittiin seuraavat:

- 1. Toimiva ja turvallinen pyöräverkko**
- 2. Houkuttelevuus pyörämatkakohteena vahvistuu**
- 3. Pyöräliikenteen kasvu**

Toimiva ja turvallinen pyörätieverkko lisää arkipyöräilyn houkuttelevuutta ja myös houkuttelevuus pyörämatkakohteena vahvistuu. Tämä puolestaan näkyy pyöräliikenteen määrän kasvuna. Tavoitetasoksi pyöräliikenteen määrän kasvulle suositellaan liikenne- ja viestintäministeriön linjan mukaista + 30 % kasvua vuoteen 2030 mennessä. Matkamäärien kasvusta huolimatta pyöräilyn turvallisuuden tulee entisestään parantua.


VISIO
IHANA RAASEPORI
TOIMII
KESTÄVÄSTI

**Arvojamme ovat
avoimuus,
osallistavuus ja
yhtenvertaisuus**

Raaseporin strategia ja arvot olivat työn lähtökohta.



Hollannin pyöräliikenteen ratkaisut tukevat myös pyörämatkailun kasvua. Kuvannut Niko Palo.



RASEBORG
RAASEPORI

3 TOIMENPITEET



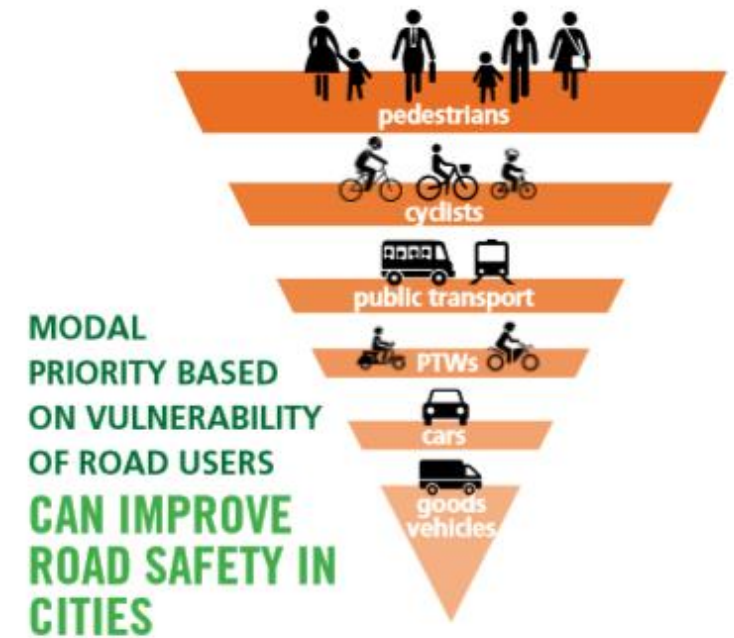
Rohkeita ratkaisuja pyöräliikenteen edistämiseksi



Pyöräilyn edistäminen edellyttää laajaa työkalupakkia, toisaalta toiveiden tynnyriä ei kannata rakentaa. Liikkumistottumuksiin voidaan vaikuttaa sekä motivoimalla ja kannustamalla ihmisiä pyöräilemään, että tarjoamalla siihen paremmat mahdollisuudet liikkumisympäristöön ja erilaisiin oheispalveluihin vaikuttamalla. Pyöräliikenteen kehittäminen vaatii myös laajaa yhteistyöverkostoa.

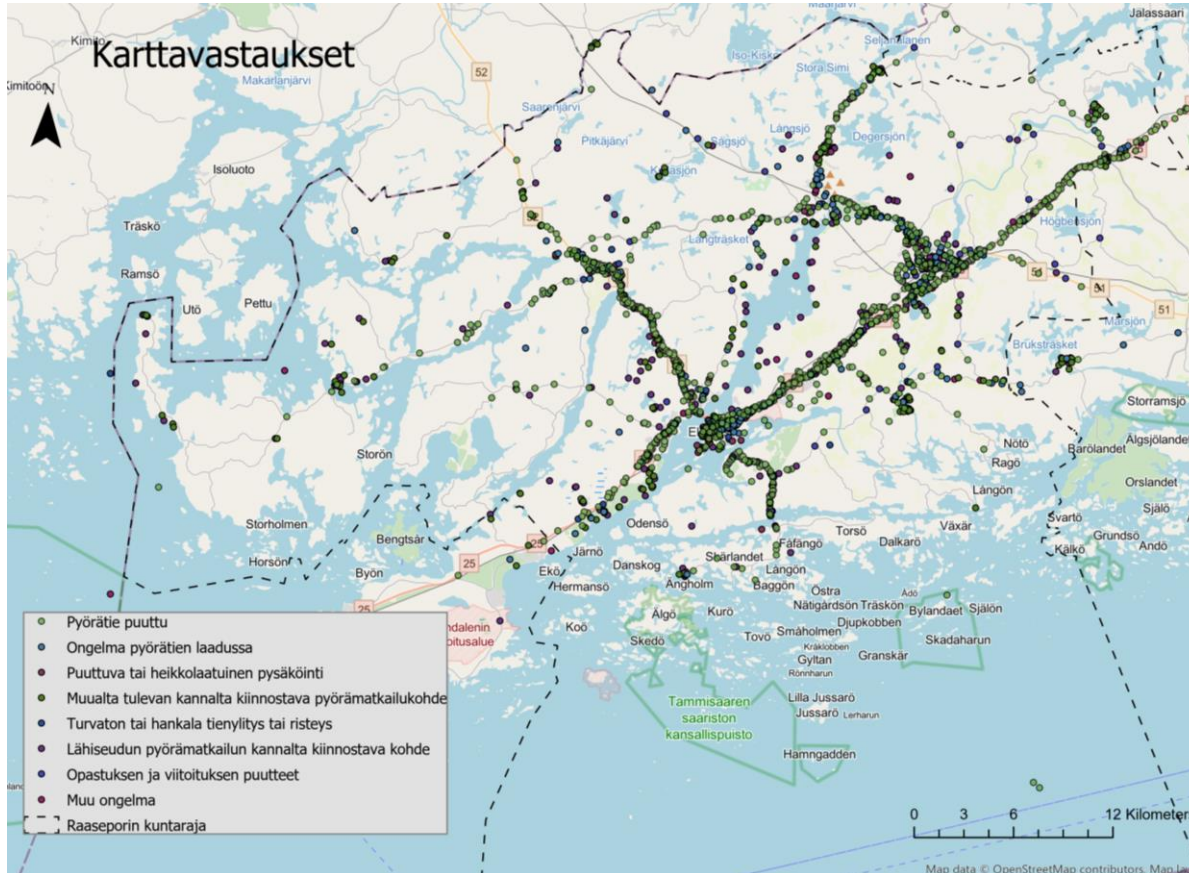
Pyöräliikenteen edistäminen edellyttää myös merkittävää liikenne-/kaupunkisuunnittelun murrosta, jossa kaupunki- ja taajama-alueiden suunnitteluratkaisut tehdään ensisijaisesti kestävien kulkumuotojen ja suojaamattomien tienkäyttäjärhmien näkökulmasta. Infrastruktuurin kehittämisen näkökulmasta jalankulun ja pyöräliikenteen tarkastelu omina itsenäisinä kulkumuotoinaan on tärkeää. Käytännössä tämä tarkoittaa rohkeutta ottaa käyttöön useita totutusta poikkeavia ratkaisuja.

Edistämishjelman toimenpiteitä on työstetty ohjausryhmässä työpajatyöskentelyn avulla. Toimenpiteet on laadittu siten, että niitä toteuttamalla ohjelman kolme päätavoitetta on mahdollista saavuttaa, ja samalla pystytään vastaamaan asukkaiden toiveisiin. Jokaiselle toimenpiteelle on esitetty vastuutaho sekä toteutuksen alustava aikataulu, jotta pyöräilyn kehittäminen etenee tavoitteiden mukaisesti.

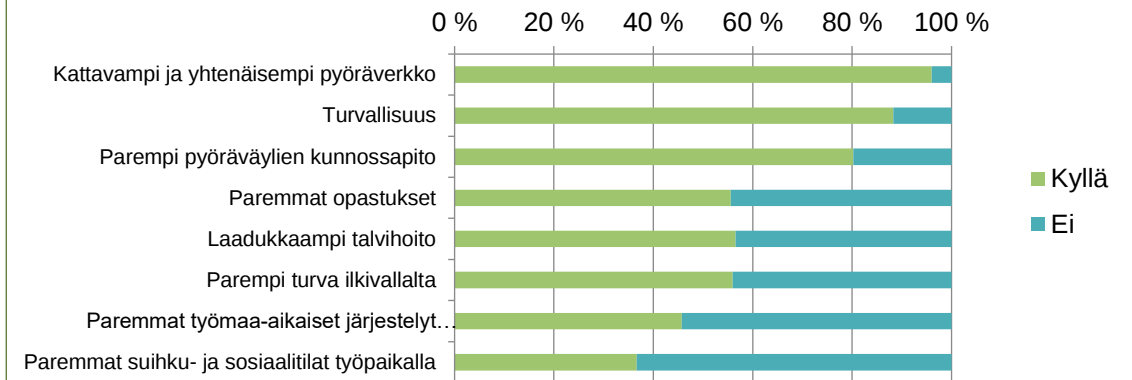


*ETSC – European Transport Safety Council.
How safe is walking and cycling in Europe? (PIN
Flash 38)*

Raaseporilaisten mielestä pyöräliikenteen verkon kehittäminen on tärkeintä



Mitkä parannukset lisääisivät pyöräilyä asukkaiden mielestä. (n= 3172)



Asukaskyselyyn (liite 2) vastasi 624 henkilöä, joilta saatiin yhteensä lähes 2 500 karttamerkintää. Vastauksen suuri määrä kertoo siitä, että pyöräilyn edistämiseen toivotaan selkeitä toimia Raaseporissa.

Eniten parannuksia toivottiin pyöräverkkoon. Myös pyöräliikenteen turvallisuus ja kunnossapito nousivat kolmen tärkeimmän kehitettävän asian joukkoon.

Raaseporin pyöräilyn kehittämisohjelman 2020-2025 toimenpiteet



Tavoite	Nro	Toimenpide	Päävastuu	Muut vastuutahot	Toteutusvuosi
Toimiva ja turvallinen pyöräverkko	1	Pyöräliikenteen täydennysrakentamisohjelma otetaan osaksi vuosittaisia investointeja	Tekninen osasto	ELY	vuosittain 2020->
	2	Pyöräliikenteen tavoiteverkko huomioidaan kaavoituksessa ja suunnittelutoiminnassa	Kaavoitus	Tekninen osasto	2020->
	3	Pyöräliikenteen kohteiden nostaminen mukaan vuosittaiseen kunnossapitosuunnitelmaan	Ylläpito	ELY	vuosittain 2021->
	4	Pyöräliikenteen opastussuunnitelman laatiminen	Tekninen osasto	ELY	2022
	5	Nopeusrajoitusjärjestelmän tarkastaminen pyöräliikenteen verkon turvallisuuden kannalta	Liikenneturvallisuustyöryhmä	ELY	2022
Houkuttelevuus pyörämatka-kohteena vahvistuu	6	Pyöräpysäköinti suunnitelmien laatimien tukemaan sujuvia matkaketjuja	Tekninen osasto	Väylävirasto / VR	2021
	7	Laaditaan selvitys pyörien kuljetusmahdollisuuksien kehittämisestä busseissa ja junissa	Tekninen osasto	Väylävirasto / VR	2023
	8	Selvitetään kaupunkipyöräpalvelun tai muun vastaavan palvelun mahdollisuudet	Tekninen osasto	Matkailupalvelut	2024
	9	Laaditaan suunnitelma pump trackin toteuttamiseksi	Tekninen osasto	Liikuntapalvelut	2021
	10	Maastopyöräily ja gravelreittien kartoittaminen ja reittisuunnitelman kehittäminen	Matkailupalvelut & Kaupunkikehitys	Tekninen osasto	2022
	11	Uudistetaan Länsi-Uusimaan pyöräilykartta	Matkailupalvelut	ELY, Länsi-Uudenmaan kunnat	2022
	12	Teemareittien täydentäminen asukaskyselyn perusteella	Matkailupalvelut	-	2021
	13	Laajennetaan ja tehostetaan pyöräily-ystävällisyys oppaan käyttöä	Matkailupalvelut	Yritykset	2020 ->
	14	Laaditaan pyörämatkailun markkinointisuunnitelma	Matkailupalvelut	-	2024
Pyöräliikenteen kasvu	15	Laaditaan pyöräliikenteen ja -matkailun seurantasuunnitelma	Tekninen osasto	Matkailupalvelut	2021
	16	Selvitetään kannustimia sähköpyörien käytön lisäämiseksi	Kaupunkikehitysosasto		2022
	17	Selvitetään polkupyörien tarve kaupungin toimipisteissä	Hallinto-osasto	Vanhuspalvelut, kirjastot, yms	2022
	18	Suunnitellaan työmatkapyöräilyä lisäävät kannusteet kaupungin työntekijöille	Henkilöstö-osasto		2022
	19	Elinikäisen pyöräilykasvatuksen toteuttaminen	Liikenneturvallisuustyöryhmä	Kaupungin eri yksiköt, sidosryhmät	vuosittain 2020->
	20	Pyöräilyn kehittämisohjelman päivittäminen	Tekninen osasto	Matkailupalvelut	2025



RASEBORG
RAASEPORI

3.1 TOIMENPITEET

Toimiva ja turvallinen pyöräverkko



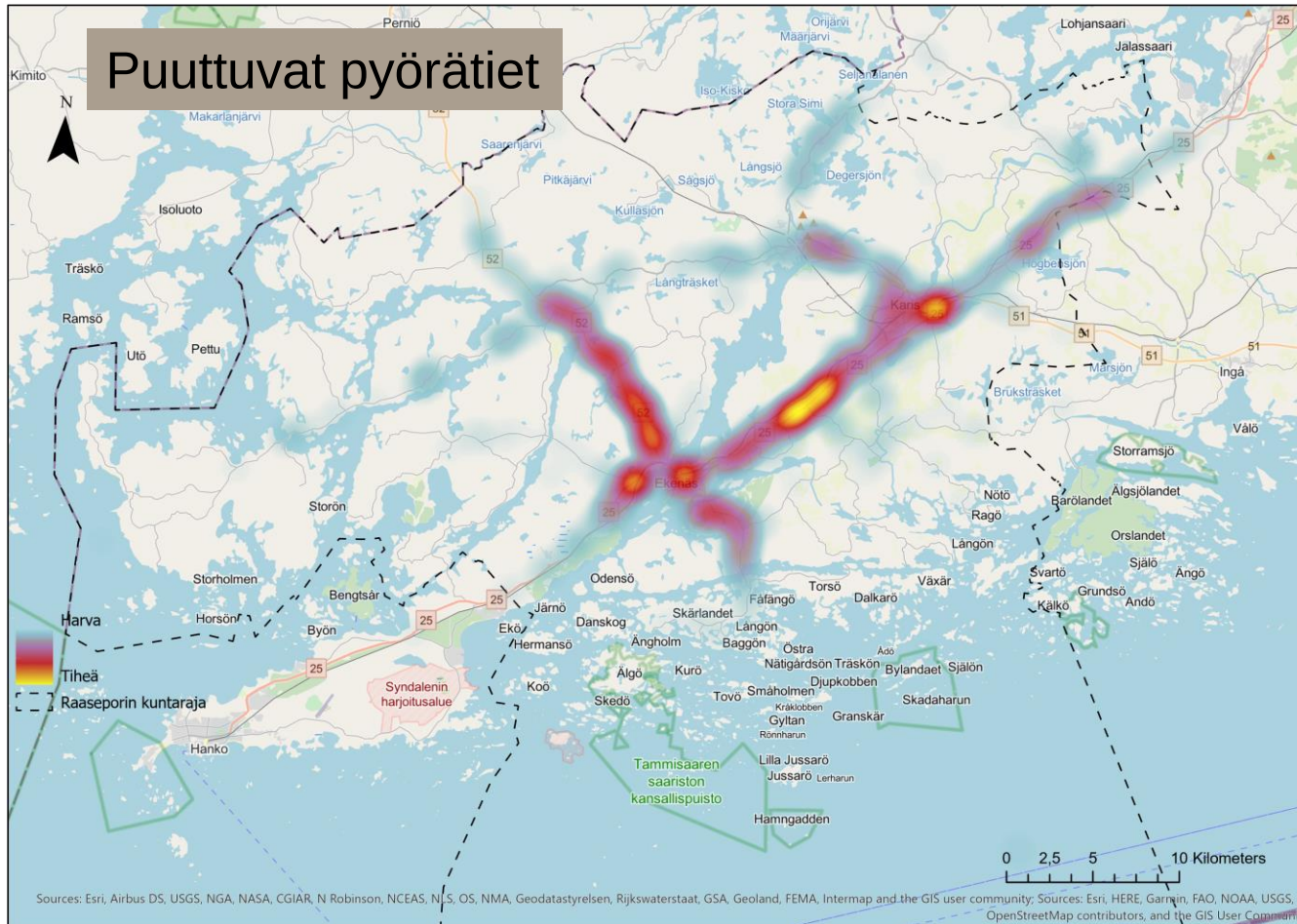
Pyöräliikenteen verkkoa tarkasteltava kokonaisuutena



Pyöräliikenteen verkkoa on tässä työssä tarkasteltu kokonaisuutena, jotta verkko saataisiin kehitettyä nykyistä turvallisemmaksi ja jatkuvammaksi. Suunnittelun taustalle käytiin läpi Raaseporin nykyiset pyörätiet ja ulkoilureitit sekä asukkaiden ja kaupungin asiantuntijoiden näkemykset. Asukaskyselyssä nousi esille erityisesti turvattomuuden tunne pyöräliikenteessä ja pyöräverkon katkonaisuus. Lisäksi pyöräliikenteen laadun nostamiseksi ohjausryhmässä kartoitettiin kansainvälisiä esimerkkejä pyöräliikenteen suunnittelun parhaista käytännöistä, joita on hyödynnetty pyöräverkon määrittelyssä. Pyöräverkosta on laadittu tarkennetut verkkosuunnitelmat Karjaalle ja Tammisaareen sekä laadittu täydennysrakennusohjelma vuosille 2020–2025 (liite 1).

Toimivan ja turvallisen pyöräväyläverkon kehittämistoimenpiteitä on kirjattu viisi. Tärkeintä on saada pyöräliikenneverkon täydennysrakentamisohjelman toteuttaminen jatkuvaksi toiminnaksi ja osaksi vuosittaisia investointeja. Toiseksi pyöräliikenteen tavoiteverkko tulee kytkeä kiinteästi mukaan kaavoituksen ja liikennesuunnittelun lähtökohdiksi, jotta pyöräliikenteen tavoitetila saadaan sisällytettyä kaikkiin uusiin suunnitelmiin. Pyöräliikenteen tavoiteverkkojen pääreitit tulee määrittää kunnossapidon suunnittelussa korkeimpaan hoitoluokkaan, jotta pyöräliikenne on mahdollista ympäri vuoden. Pyöräliikenteen pääverkolle suositellaan laadittavaksi viitoitus suunnitelma, joka palvelee niin raaseporilaisia kuin matkailijoitakin. Viidentenä toimenpiteenä on nopeusrajoitusten tarkastaminen pyöräliikenteelle sopivaksi. Autoliikenteen rauhoittaminen ja nykyisten 30 km/h nopeusrajoitusalueiden laajentaminen tähtää erityisesti pyöräliikenteen turvallisuuden parantamiseen keskustaaajamissa, jossa pyöräliikenne asemoituu luontevasti muun ajoneuvoliikenteen sekaan.

Asukaskyselyssä nousi esille erityisesti turvattomuuden tunne pyöräliikenteessä ja pyöräverkon katkonaisuus

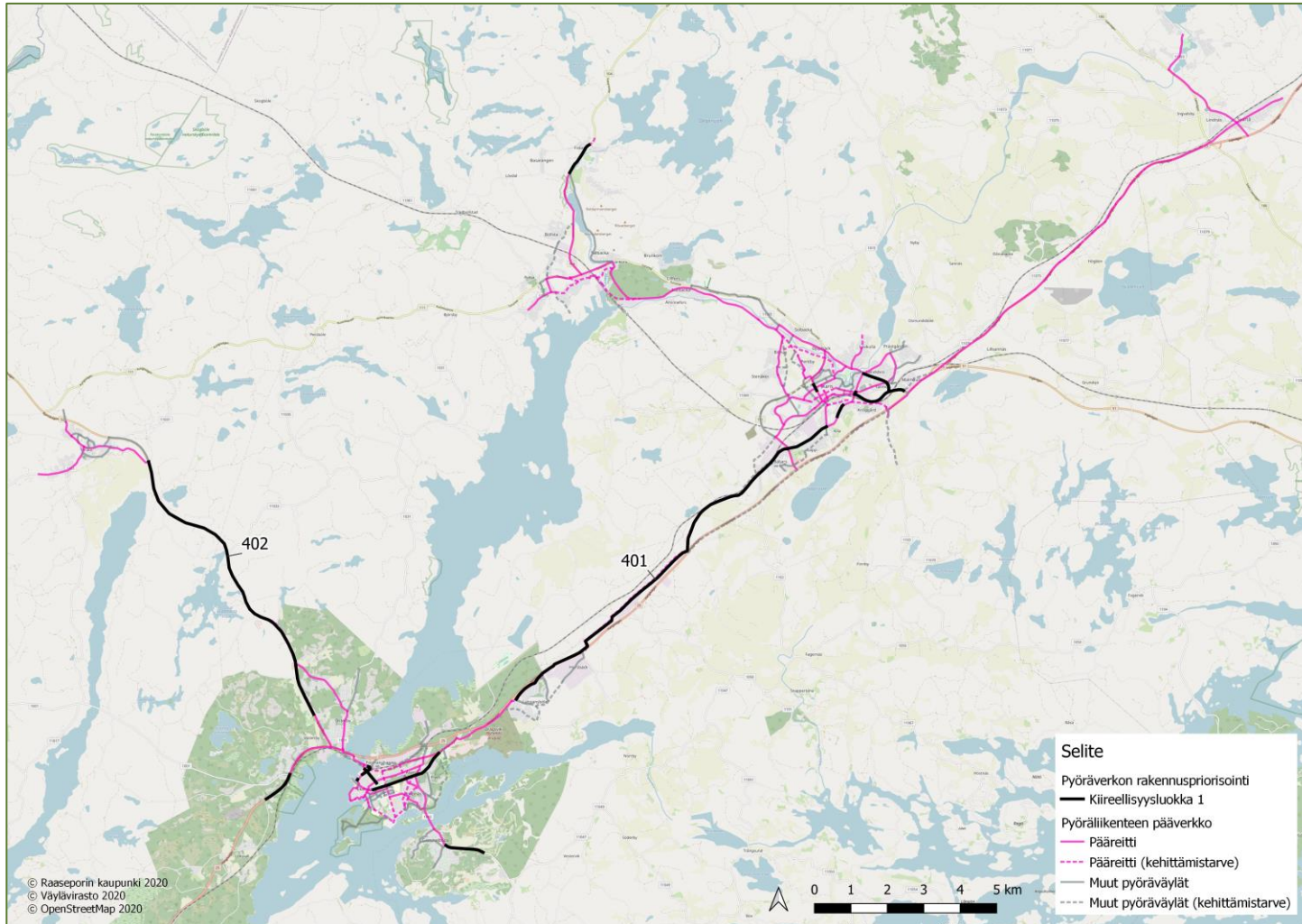


Asukaskyselyssä (liite 2) merkittiin eniten puuttuvia pyöräväyläkohteita (1 400 kpl). Vastauksissa korostui taajamakeskusten välisten maanteiden varsien yhteyksien kehittämistarpeet. Karjaalta esiin nousivat etenkin Ratakatu ja Kauppmiehenkatu. Tammisaaren keskustan verkostosta nousivat esiin Ystadinkatu ja Rautatienkatu-Pohjoinen Rantakatu-Ajurinkatu risteys. Vastauksia on hyödynnetty tavoiteverkon ja täydennysrakennusohjelman laatimisessa (liite 1).

Pyöräverkon täydennysrakentamishjelma 2020–2025



Alla on esitetty pyöräverkon täydennysrakentamishjelma 2020-2025 kiireellisyysluokan I osalta. Priorisointi perustuu asukaskyselyissä esiin nousseisiin puutteisiin. Liitteessä 1 on esitetty verkon kehittämistarpeet kokonaisuutena (kiireellisyysluokat I–III).

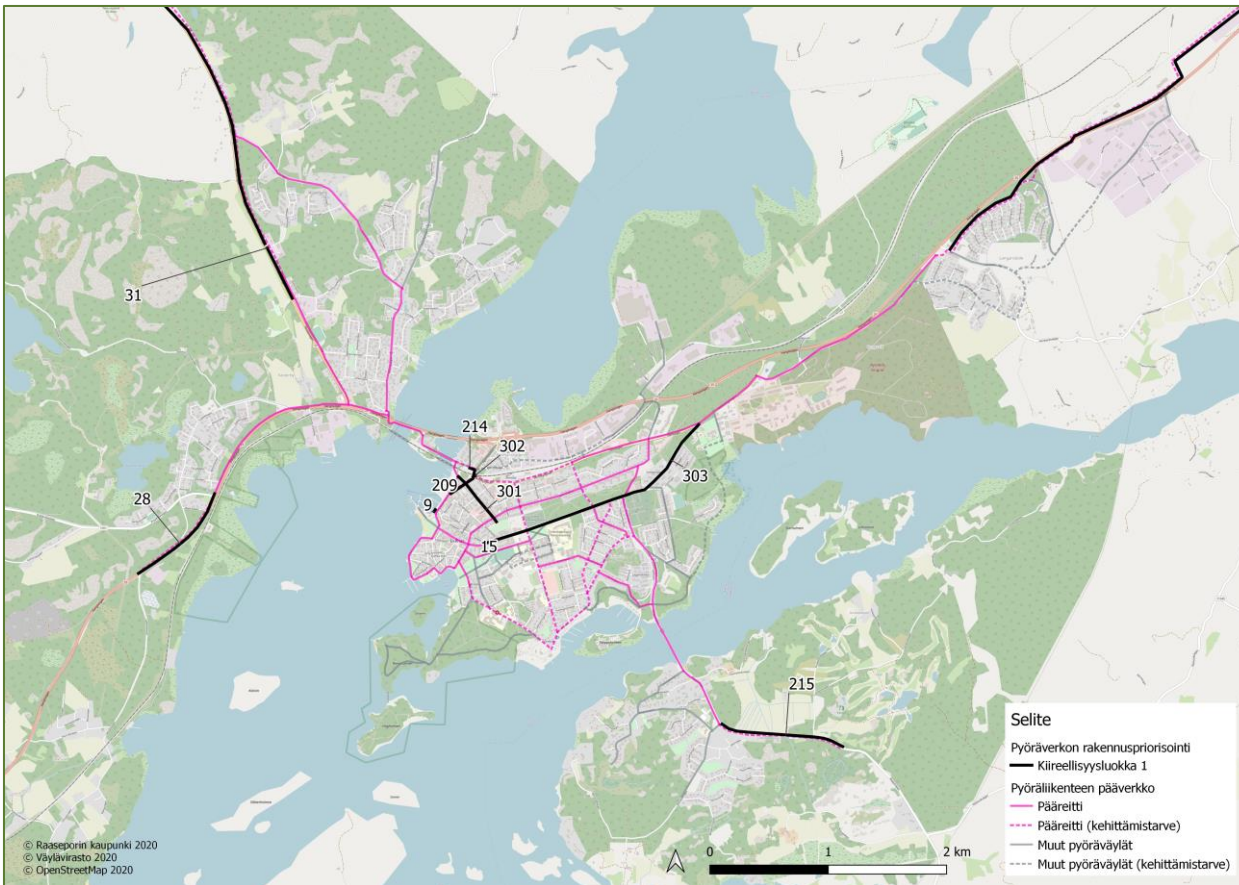


Kartta- nro	Kohde	Toimenpide	Prior. luo- kka
401	Tammisaari - Karjaa	Pyörätien rakentaminen (2-suuntainen)	1
402	Tenhola - Tammisaari	Pyörätien rakentaminen (2-suuntainen)	1
5 ei kartalla	Tammisaaren keskustan katuverkko (pois lukien kokoojakadut)	Kartoitetaan potentiaalisia nykyisten 30 km/h rajoitusalueiden laajentamiskohteita	1
9	Pohjoinen Rantakatu venesataman, Albatrossin ja leikkipuiston kohdalla	Vuonna 2020 valmistuvan kaavatyön pohjalta koko alueen kokonaisvaltainen parantaminen (jalankulun, pyöräilyn ja pysäköinnin uudelleenjärjestelyt, ajoneuvojen hillintä, yhteydet rantaan ja ravintoloille).	1
15	Kustaa Vaasan katu, väli Pitkäkatu - Vartiokatu	Liikenteen rauhoittaminen (sekaliikenne) Katutilan kaventaminen rakenteellisesti.	1
28	Vt 25, väli Leksvallintie - mt 1001 (Prästullantie)	Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen ja alikulku (samassa yhteydessä Leksvallintien liittymän parantaminen).	1
31	Kt 52, Västerbyn jkp-tien jatke	Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen (1,5 km)	1
209	Pohjoinen Rantakatu	Pyöräiliikenteen erillisjärjestely (kaistat)	1
214	Candelininkatu - Rautatienkatu	Parannetaan risteystä ja siltaa: pyöräkaistat (2 x 1,5-2 m) ja ajokaistat 1+1.	1
215	Baggöntie	Uusi 2-suuntainen pyörätie eteläpuolella	1
301	Ystadinkatu	Pyöräiliikenteen olosuhteiden parantaminen (sekaliikenne)	1
302	Rautatienkatu x Ajurinpuisto x Norra Strandsgatan liittymä	Risteyksen uusi jäsentely: auto- ja pyöräiliikennejärjestelyiden selkeyttäminen ja sujuvoittaminen	1
303	Raaseporintie	Päällysteen ja risteyskies parantaminen	1
36 ei kartalla	Karjaa keskustan katuverkko (pois lukien kokoojakadut)	Kartoitetaan potentiaalisia nykyisten 30 km/h rajoitusalueiden laajentamiskohteita	1
41	Karjaantie väli Keskuskatu - Kirkkokatu	Katutilan kokonaisvaltainen parantaminen (suunnitelma olemassa 5/2018, mutta siinä on vielä täsmäntämistarpeita). Pyöräkaistat.	1
49	Karjaantie väli Ratakatu - Keskuskatu ja Ratakatu väli Ensikuja - Maasilantie	Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen.	1
53	Maasilantie / Ratakatu / Kanavatori liittymä	Risteyksijärjestelyiden jäsentäminen ja kevyenliikenteen edellytysten parantaminen.	1
221	Tammisaarentie	Pyöräkaistat (1,25 - 1,5 m x 2)	1
228	Keskuskatu	Pyöräkaistat (2 x 1,5m) ja autopaikoin poistaminen. 20km/h alue keskustassa (Nils Grabbenkatu - Kauppiaankatu)	1
230	Kauppiaankatu	Autoliikenteen rauhoittaminen ja sekaliikenne. Kaavassa pihakatu. Mahdollisesti pyöräkatuna.	1
310	Tammisaarentie	Päällysteen parantaminen ja liikenteen rauhoittaminen	1
92	Mt 104 (Fiskarsintie), kylän kohta	Erillissuunnitelman laatiminen kylän kohdalla (jalankulun erotteleminen ajoneuvoliikenteestä, nopeusrajoitus-, pysäköinti-, tori- ja hidastetarkastelut).	1
93 ei kartalla	Mt 104 (Fiskarsintie), kylän kohdan katuverkko	Nopeusrajoituksen alentaminen 30 km/h:iin koko katuverkolle. Oma suunnitteluhanke, käynnissä	1

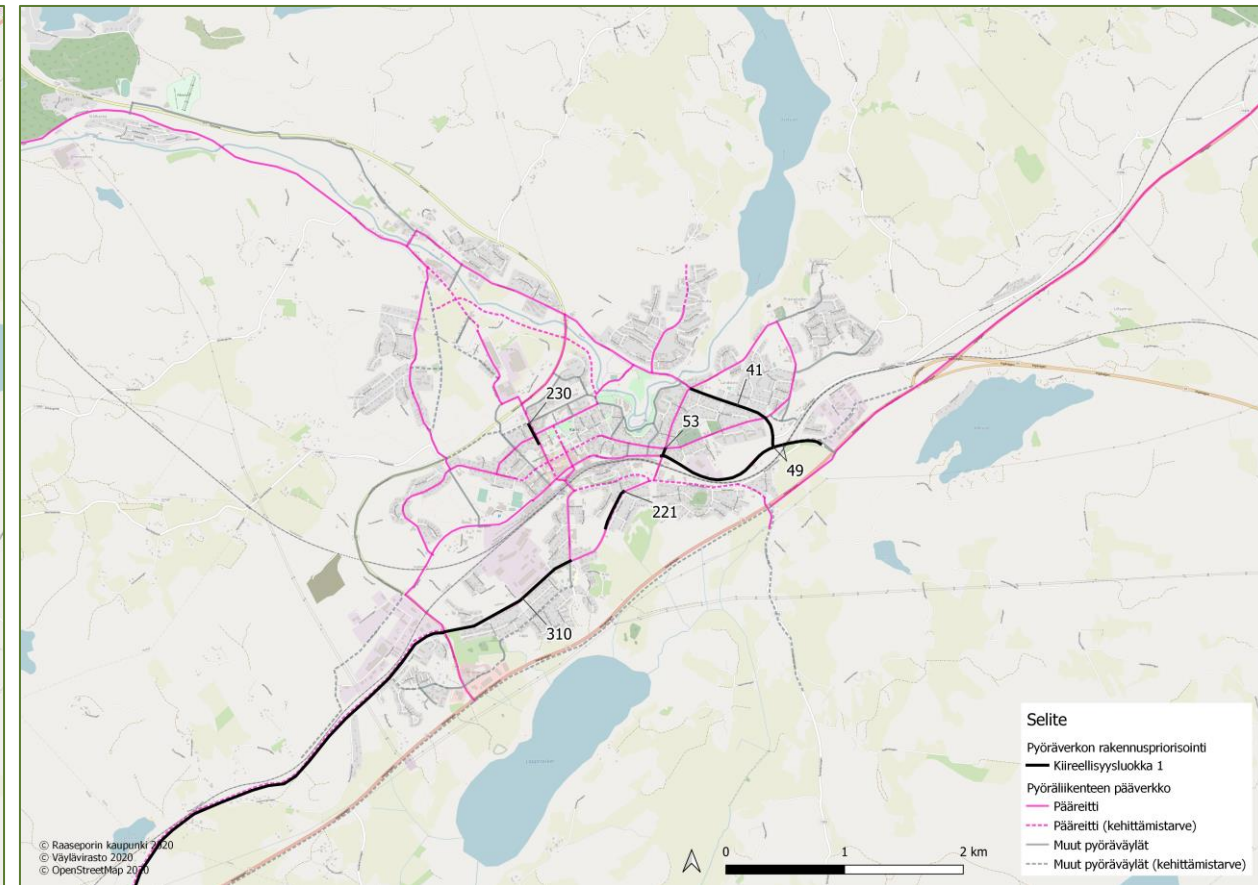
Pyöräverkon täydennysrakentamishjelma 2020–2025



Tammisaari



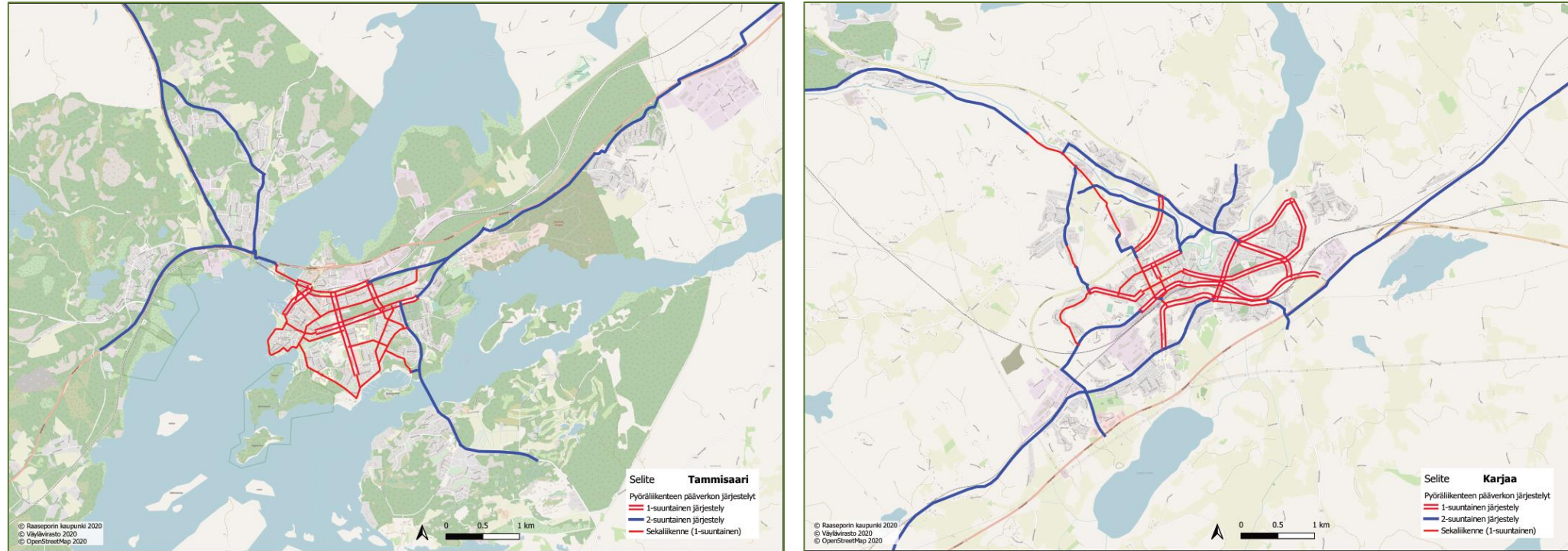
Karjaa



Pyöräliikenteen tarkennettu pääverkkokuvaus



Pyöräliikenteen tavoiteverkot ja alustavat pyöräliikenteen järjestelyt pääreiteillä. Tavoiteverkkojen suunnitteluperusteet on esitetty tarkemmin liitteessä 1.



Pyöräliikenteen yksisuuntaisten järjestelyiden painottaminen ja lisääminen on ollut mm. tieliikennelain uudistuksen eräs lähtökohta, johon myös edistykselliset pyöräilykaupungit nojaavat. Raaseporin keskustaajamien kaltaisessa verrattain rauhallisissa liikenneympäristössä tulisi mahdollisimman pitkälle huolehtia ja tukea sekaliikenteen edellytyksiä, jolloin pyöräliikenteen kohdalla voidaan autoliikenteen vilkkauden salliessa huoletta tukeutua sekaliikennejärjestelyyn. Se tarkoittaa, että pyöräliikenne asemoituu muun ajoneuvoliikenteen tapaan käyttämään ajorataa. Esimerkiksi Tammisaaren nykyinen katuverkko tasa-arvoisine liittymineen tukee lähtökohtaisesti hyvin sekaliikennettä, eikä erillisiä pyöräliikenteen järjestelyitä tarvita kuin vilkkaimmilla pääkaduilla ja käytetyimmillä koululaisreiteillä.

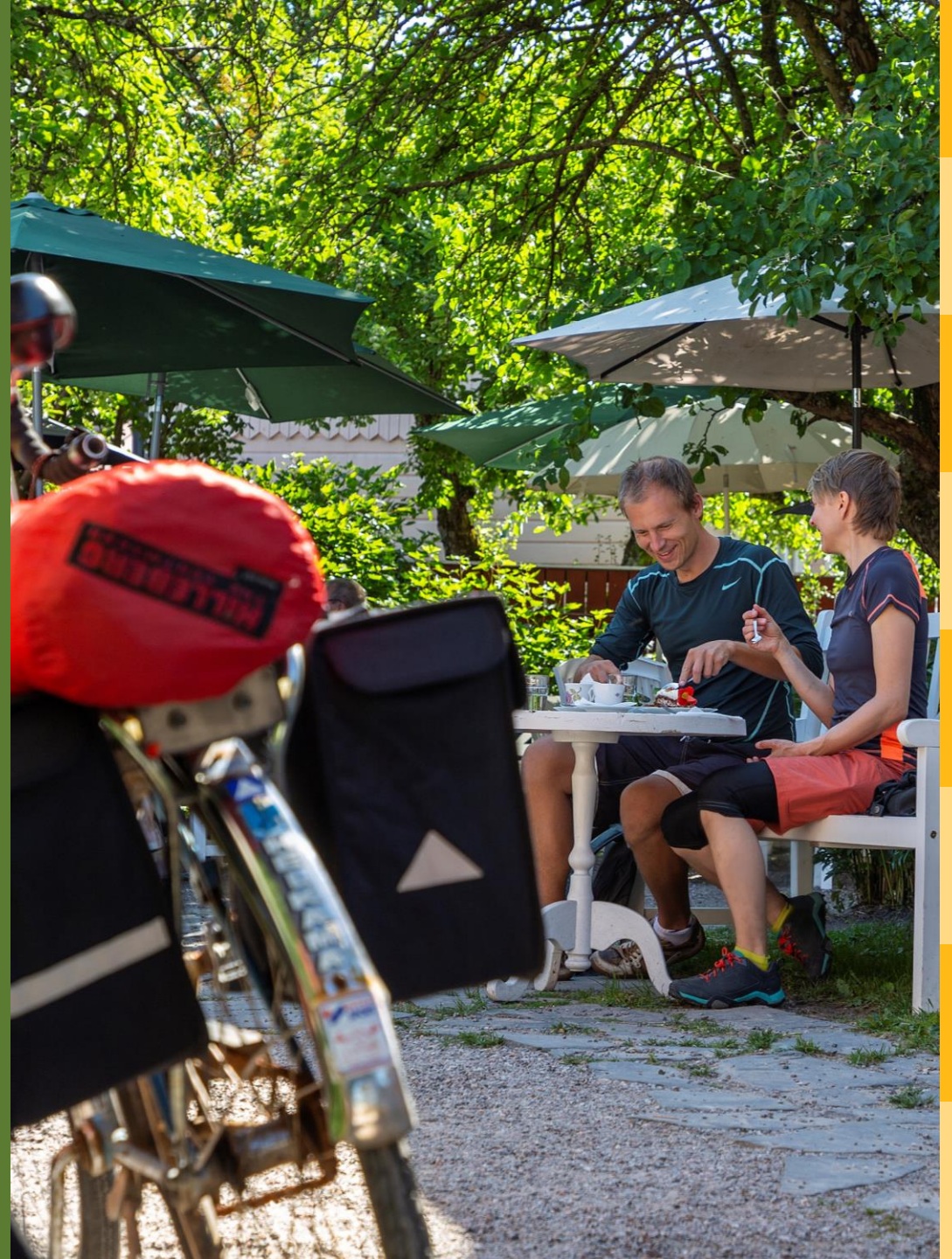
Vilkkaimmilla väylillä tarvitaan pyöräliikenteen erottelua autoliikenteestä. Siihen pyöräkaista on monilla rakennetun ympäristön kaduilla sopiva yksisuuntaisuutta ja loogisia väistämisiäantöjä tukeva ratkaisu. Pyöräkaista on Suomessa suurimpia kaupunkeja lukuun ottamatta vieras, mistä syystä näitä kannattaa kokeilla erityisesti Karjaalla, mutta myös Tammisaarella.



RASEBORG
RAASEPORI

3.2 TOIMENPITEET

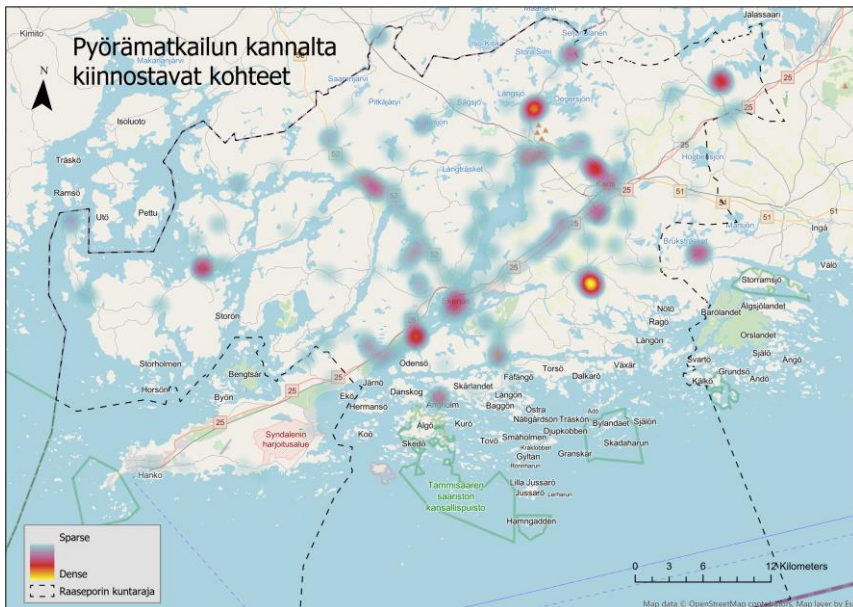
Houkuttelevuus pyörämatkakohteena vahvistuu



Pyörämatkailijoiden tarpeet ja laatuvaatimukset kasvavat



Pyörämatkailu on elänyt vahvaa nousukautta ja pyörämatkailussa on valtavasti potentiaalia Raaseporin alueella. Raasepori on jo tällä hetkellä Suomen houkuttelevimpia pyörämatkailukohteita, jossa on reittejä sekä maantie- että maastopyöräilyyn. Matkailijoille on laadittu teemareittejä, joissa voi tutustua Raaseporin historiallisiin kohteisiin. Maastopyöräilyn helmenä on Fiskarsin Village Trail Center sekä alamäkipyöräilyyn erikoistunut Påminne. Tämän lisäksi Raaseporin halki kulkee myös valtakunnallinen Eurovelo -reitti. Raaseporissa on edistyksellisesti otettu myös käyttöön opas pyöräilyystävällisyydestä. Pyörämatkailussa on kuitenkin myös kehitettävää, sillä niin kotimaisten kuin kansainvälistenkin matkailijoiden laatuvaatimukset kasvavat jatkuvasti ja kilpailu pyörämatkailijoista on kasvussa useiden kohteiden kehittäessään pyöräilypalveluita.



Asukaskyselyssä (liite 2) merkittiin pyörämatkailun kannalta kiinnostavia kohteita. Esille nousivat Raaseporin suurimmat nähtävyydet; Raaseporin linna, Fiskars ja muut ruukit keräsivät paljon vastauksia, linna etunenässä. Dagmarin puisto, Bromarv ja Tammisaaren keskusta keräsivät myös paljon vastauksia. Myös pienempiä paikalliskohteita on merkittynä karttaan. Raaseporin pyöräilyn teemareitit suositellaan täydennettävän asukaskyselyn perusteella (toimenpide 11). Tämän lisäksi kyselyn tuloksia kannatta hyödyntää matkailukohteiden markkinointia suunniteltaessa.

Pyöräverkon kehittäminen edistää myös pyörämatkailua



Raaseporissa pyörämatkailua edistää huomattavasti pyöräverkon toimenpiteet, kun pyöräreitit saadaan sujuvammiksi ja reittiopastus kuntoon. Tämän lisäksi pyörämatkailussa on kehitettävää muun muassa matkaketjussa, pyöräilijäpalveluissa ja markkinoinnissa. Asukaskyselyssä kävi ilmi, että pyöräpysäköintiä tulisi kehittää erityisesti Karjaalla ja Tammissaarella. Pyöräpysäköinnin laadun ja määrän nostaminen on yksi tapa parantaa matkaketjua niin pyörällä matkustavalle turistille kuin asukkaillekin (toimenpide 6). Pyöräpysäköinnin laadukkaat järjestelyt ovat myös keino toivottaa pyörämatkailijat tervetulleiksi kohteeseen. Matkaketjua voidaan vahvistaa myös parantamalla pyörän kuljetusmahdollisuuksia niin busseissa kuin junissa (toimenpide 7). Tämän lisäksi Raaseporia suositellaan selvittämään kaupunkipyöräpalvelun mahdollisuudet taajamissa (toimenpide 8).

Pyöräilyn monipuolisuutta, myös matkailun näkökulmasta, tukee eri pyöräilymuotojen parempi huomioiminen. Tämän takia toimenpiteeksi on esitetty pump trackin toteuttamista (toimenpide 9) sekä maastopyöräily ja gravel-reittien kartoittamista ja kehittämistä (toimenpide 10). Pump trackin avulla voidaan matkailijoiden lisäksi houkutella raaseporilaisia lapsia ja nuoria pyöräilyn pariin.

Pyöräreiteistä voidaan myös viestiä entistä paremmin koko Länsi-Uusimaan yhteisellä pyöräilykartalla (toimenpide 11) sekä Raaseporin omien teemareittien täydennyksellä (toimenpide 12). Pyöräilypalveluita on jo Raaseporissa ansiokkaasti kehitetty ja kehitystä voidaan jatkaa pyöräilyystävällisyys oppaan käyttöä tehostamalla, jotta mahdollisimman moni alueen yritys tarjoaisi pyörämatkailijat tervetulleiksi (toimenpide 13).

Pyörämatkailun markkinoinnin vahvistamiseksi ja lisämahdollisuuksien tunnistamiseksi on vuodelle 2024 esitetty markkinointisuunnitelman laatimista (toimenpide 14).



RASEBORG
RAASEPORI

3.3 TOIMENPITEET

Pyöräliikenteen kasvu



Pyöräilykasvatus ja -viestintä on tärkeä osa pyöräilyn edistämistyötä ja pyöräilykulttuurin luomista

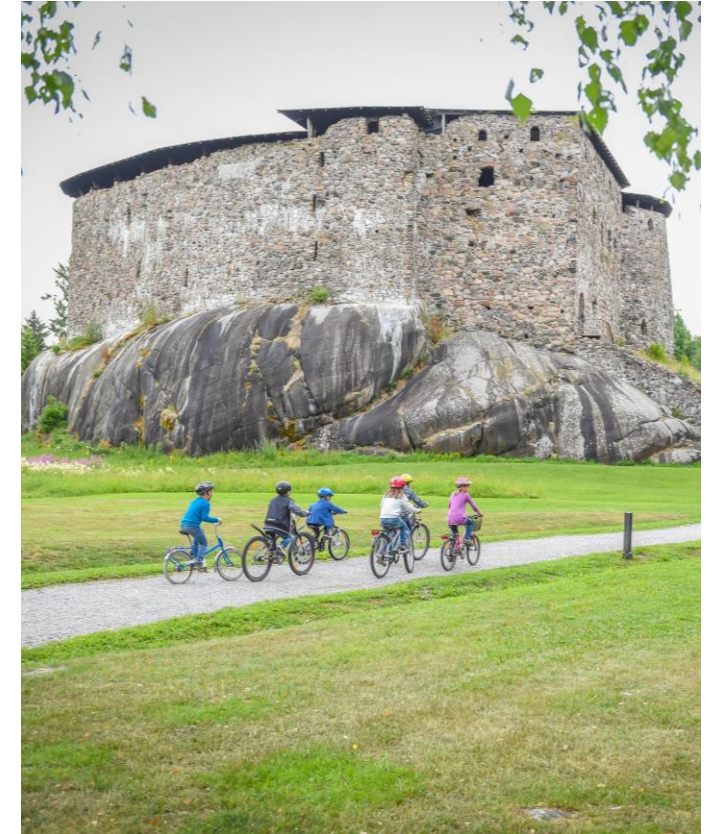


Pyöräiliikenteen kasvu edellyttää pyöräverkon ja -matkailun kehittämisen lisäksi myös muita toimia.

Pyöräiliikenteen kasvattamiseksi tarvitaan muun muassa pyöräiliikenteen seurannan kehittämistä, pyöräilytaitojen opettelu- ja kertausta eri ikäryhmissä sekä pyöräilyyn kannustamista (liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä).

Pyöräiliikenteen ja -matkailun seurantasuunnitelman laatiminen on tämän osa-alueen tärkein toimenpide, jotta saadaan selville pyöräilyn nykytilan lukemat ja voidaan seurata tilanteen kehitystä (toimenpide 15). Pyöräilyyn kannustavia toimia on myös listattu, kuten sähköpyörän käytön kannustimien selvittäminen (toimenpide 16).

Ohjelmaa valmistellessa tuli ilmi, että kaupungin toimipisteissä on tarvetta polkupyörille. Esimerkiksi vanhuspalveluissa pyöriä voitaisiin käyttää vanhuksien pyöräilyttämiseen ja henkilökunnan asiointimatkoihin. Kaupungille hankittavat polkupyörät suositellaan kilpailutettavan huoltosopimuksen kanssa, jotta pyörät eivät jää huoltamattomina käyttämättä. Tästä syystä toimenpiteenä on polkupyörien hankinnan tarpeen selvittäminen kaupungin toimipisteisiin (toimenpide 17). Näiden lisäksi kunnan on mahdollista tukea ja kannustaa henkilöstönsä liikkumista pyörällä laajemminkin (toimenpide nro 18).



Edistämishjelman toteutusta tulee seurata vuosittain



Eri ikäryhmät kattava pyöräilykasvatus ja -viestintä on tärkeä osa pyöräilyn edistämistyötä ja pyöräilykulttuurin luomista. Toisaalta tarvitaan pyöräilyn perustaitoihin ja turvallisuuteen liittyvää kasvatusta ja viestintää, ja toisaalta ihmisiä on kannustettava ja houkuteltava lisäämään pyöräilyä arkiliikkumisessaan. Raaseporissa elinikäisen pyöräilykasvatuksen ja -viestinnän suunnittelua koordinoi kaupungin poikkihallinnollinen liikenneturvallisuustyöryhmä. Liitteessä 4 on kuvattu valmiita toimintamalleja kaupungin eri yksiköihin sekä sidosryhmiä ajatellen (toimenpide 19).

Viimeisenä toimenpiteenä (nro 20) on pyöräilyn kehittämissuunnitelman päivittäminen. Pyöräilyn edistämishjelman toteutusta tulee seurata vuosittain ja vuonna 2025 voidaan tarkastella vielä tarkemmin tämän ohjelman vaikutuksia. Silloin on myös syytä päivittää pyöräilyn toimenpiteet sekä tavoitetaso pyöräilyn kasvun osalta. Vuoteen 2025 mennessä tämän ohjelman toteutumisen suunta on selvillä ja vaikutukset pyöräiliikenteen määriin.





RASEBORG
RAASEPORI

4 OHJELMAN TOTEUTUS JA SEURANTA



Seuranta on apuväline johdonmukaiseen suunnitteluun, toteutukseen ja kehittämiseen



Raaseporin pyöräilyn edistämishjelman 2020-2025 toteuttamista ja sen vaikutuksia tulee seurata säännöllisesti, jotta nähdään edetäänkö kohti valittuja tavoitteita. Seurantatieto lisää ymmärrystä toimenpiteiden vaikuttavuudesta ja pyöräilyn ominaispiirteistä, mikä helpottaa tulevien kehittämistoimenpiteiden perustelua ja suunnittelua. Yksityiskohtaisemman pyöräliikenteen ja pyörämatkailun seurantasuunnitelman laatimista esitetään (toimenpide nro 15) vuodelle 2021, jonka jälkeen seurantatulokset voidaan ottaa mukaan vuosittaiseen raportointiin vuosiksi 2022-2025.

Seurannan tulisi käsittää toimenpiteiden toteutumisen ja toimenpiteiden vaikuttavuuden arvioinnin. Seurantaraportti suositellaan vietävän vuosittain tiedoksi ohjelmasta päättäneelle lautakunnalle (ensimmäisen kerran 2022). Näiden lisäksi pyöräilyn seurannasta suositellaan viestimään aktiivisesti aina raportoinnin valmistuessa.

Toimenpiteiden seurannassa arvioidaan, miten laaditut toimenpide-ehdotukset etenevät. Seurantaan riittää toimenpidetaulukko ja tieto siitä, onko toimenpide edennyt esitetyssä aikataulussa. Mikäli toimenpide on myöhässä, esitetään myös päivitetty aikataulu milloin toimenpide on toteutetaan. Pyöräverkon täydennysrakentamishjelman toteutumista on tarpeen seurata yksityiskohtaisemmin ja esittää vuosittain hanke/kohdekohtainen tilannekuva. Täydennysrakentamishjelman rinnalla suositellaan seurattavan kaupungin talousarvioehdotuksen mukaista budjettia pyöräilyn investointeihin. Myös talousarvioehdotusta päivitettäessä suositetaan ottamaan käyttöön oma rivi pyöräliikenteen hankkeille. Pyöräliikenteelle on asetettu kasvutavoite, joten pyöräilyn budjetin tulee olla myös kasvusuuntainen ja pyöräilyn täydennysrakennusohjelmaan riittävä. YK suositaa kansainvälisesti, että moottoroimattomiin liikennemuotoihin käytettäisiin 20 % kaikista liikennebudjeteista (UN environment 2016).

Pyöräilyn määrästä kerättävä tieto ensiarvoisen tärkeää



Vaikuttavuuden seurannan kannalta on esisijaisen tärkeää saada selvitettyä mm. pyöräilyn nykyinen kulkutapaosuus sekä pyöräliikenteen ja -matkailun määrät (eri kohteissa/poikkileikkauksissa). Nämä luvut ovat edellytys sille, että voidaan seurata pyöräilylle asetettujen kasvutavoitteiden saavuttamista. Myös pyöräilyä koskevan asukaspalautteen ja pyörämatkailijoiden palautteen keruuta tulee kehittää (koetut ongelmat ja esteet, kehittämis ehdotukset). Pyöräliikenteen ja pyörämatkailun seurantasuunnitelmaan suositellaan vaikuttavuuden mittareiksi ainakin seuraavia:

- **Pyöräliikenteen osuus** raaseporilaisten päivittäisessä liikkumisessa. Tätä varten suositellaan tilattavan erillisotos Raaseporista seuraavassa valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa (HLT) tai selvittävän muuna erillisenä liikennetutkimuksena.
- **Työmatkapyöräilyn määrää.** Tätä varten voidaan hankkia pyöräliikenteen seurantalaitteita esimerkiksi Eco-Counreita tai muita vastaavia laitteita ja suunnitella tärkeimmät pyöräliikenteen laskentakohteet. Tällaisia ovat yleensä ns. sisään tuloväylät, jotka kokoavat pyöräliikenteen virrat.
- **Pyöräilyn suosio koulu- ja harrastusmatkoilla** (koulut, seurat). Koulumatkojen osalta tämä voidaan selvittää varsin luotettavasti mm. koulupäivän aikana toteutettavilla ”kuinka tulit kouluun?” -kyselyillä. Vastaavantyyppisiä kyselyitä voidaan tehdä myös seurojen ja yhdistysten kautta.
- **Pyöräilijöiden liikennetapaturmien määrää ja vakavuutta.** Tätä tulee seurata liikenneturvallisuustyöryhmässä saatavissa olevilla tilastoilla.
- **Pyöräilyn koettu turvallisuus.** Koettua turvallisuutta voidaan selvittää kyselyillä esimerkiksi koululaisille suunnatun kyselyn yhteydessä tai erillisellä pyöräilybarometrillä, jossa on mahdollista kysyä laajemminkin kaupunkilaisten tyytyväisyydestä pyöräilyn olosuhteisiin.
- **Pyörämatkailijoiden määrää.** Tämä voidaan selvittää esimerkiksi hotelleilta ja myös lauttaliikenteen pyörämatkustajien määrää voidaan hyödyntää.
- **Pyörämatkailun houkuttelevuus.** Tätä voidaan seurata muun muassa sosiaalisen median analyysien kautta.



RASEBORG
RAASEPORI

5 LOPPUSANAT



Loppusanat



Ihanalla Raaseporilla on erinomaiset edellytykset nousta pyöräilykaupunkien maailmakartalle. Organisaatiossa on dynaaminen, asiantunteva ja tekemistä pelkäämätön henkilöstö, joka voi viedä kehittämisohjelman toimenpiteitä eteenpäin, päätöksenteon tuen saatuaan. Ensimmäisenä ja tärkeimpänä toimenpiteenä Raaseporissa on pyöräilyn täydennysrakennusohjelman toteuttaminen, jotta pyöräliikenteen verkoista saadaan loogiset kokonaisuudet. Ohjelman etenemisen kannalta on myös tärkeä toteuttaa vuosittainen seuranta, jotta varmistutaan kaikkien kehittämisohjelman toimenpiteiden etenemisestä suunnitellusti kohti tavoitteita. Näin vuonna 2025 pyöräilyn kehittämisohjelmaa päivitettäessä voidaan taas polkaista isommalle vaihteelle.





RASEBORG
RAASEPORI

Pyöräliikenteen tavoiteverkko ja täydennysrakennusohjelma 2020–2025

Liite 1: Pyöräilyn kehittämisohjelma 2020–2025

Verkkosuunnittelun tavoitteet



Pyöräliikenteen tärkein ja vaikuttavin edistämiskeino on infrastruktuurin ja olosuhteiden kehittäminen. Toimivan pyöräilyympäristön suunnittelu lähtee pyöräliikenneverkon määrittämisestä. Verkkosuunnittelun lähtökohtana on luoda edellytykset polkupyörän käytölle arkisena kulkuvälineenä.

Tavoite ei ole rakentaa pyöräteitä, vaan kehittää pyöräilyolosuhteita ja parantaa liikenneturvallisuutta kokonaisvaltaisesti sekä sovittaa pyöräliikennettä ja muuta liikennettä yhteen koko katuverkon laajuudessa.

Lähtökohtaisesti kaupungin jokainen osoite tulee olla saavutettavissa pyörällä. Vaihtoehtoina on katukohtaisesti sopeuttaa pyöräliikennettä muuhun liikenteeseen (esim. erillisellä pyörätiellä) tai sopeuttaa muuta liikennettä pyöräilyyn (liikenteen rauhoittaminen). Raaseporissa on tähän hyvät lähtökohdat, sillä pyöräliikenne asemoituu nykyisten liikennejärjestelyiden ja liikenteen rytmin takia luontevasti muuhun ajoneuvoliikenteeseen.

Verkkosuunnitelman ydintavoite on parantaa jalankulun ja pyöräliikenteen asemaa katujen suunnittelussa. Pyöräverkkosuunnitelma tukee infran kehittämistoimien ja kunnossapidon suunnittelua ja ohjelmointia.



Kuva: Niko Palo

Pyöräliikenneverkon hierarkia



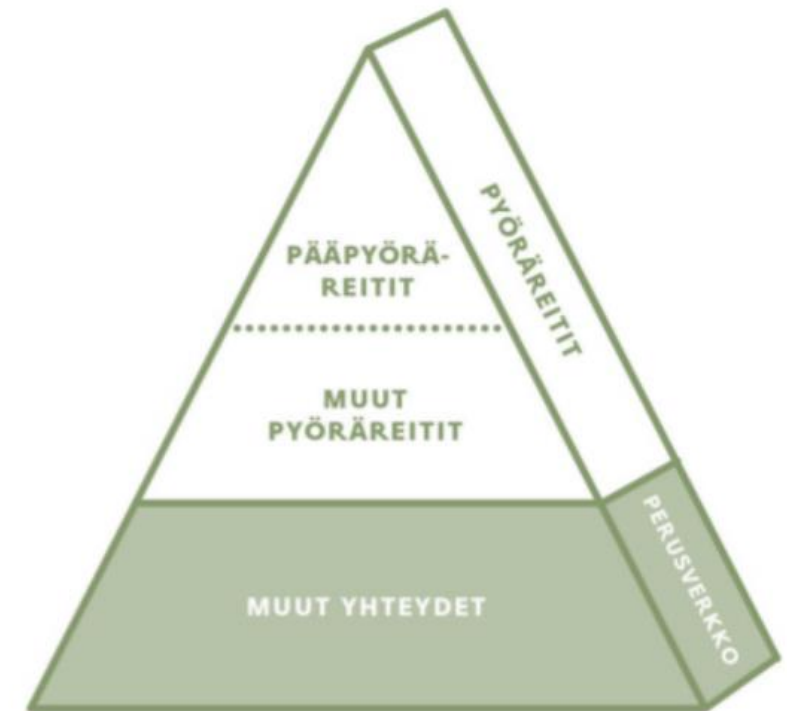
Pyöräliikenteen verkko voidaan karkeasti ottaen jakaa kahteen tasoon: pyöräreitteihin ja perusverkkoon.

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

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

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

Pyöräliikenneverkko koostuu siten pääpyöräreiteistä, muista pyöräreiteistä sekä perusverkkoon kuuluvista muista yhteyksistä. Perinteisessä pyörätieverkko - ajattelumallissa (pää-alue-paikallis) etäännyttään siitä, että pyöräilijällä on tarve liikkua kaikkialla katuverkolla, ei pelkästään pyöräteillä. Polkupyörällä tulee voida turvallisesti ja sujuvasti saavuttaa kaupungin kaikki kohteet kuten kodit, koulut, työpaikat, päiväkodit ja palvelut.



www.pyöräliikenne.fi

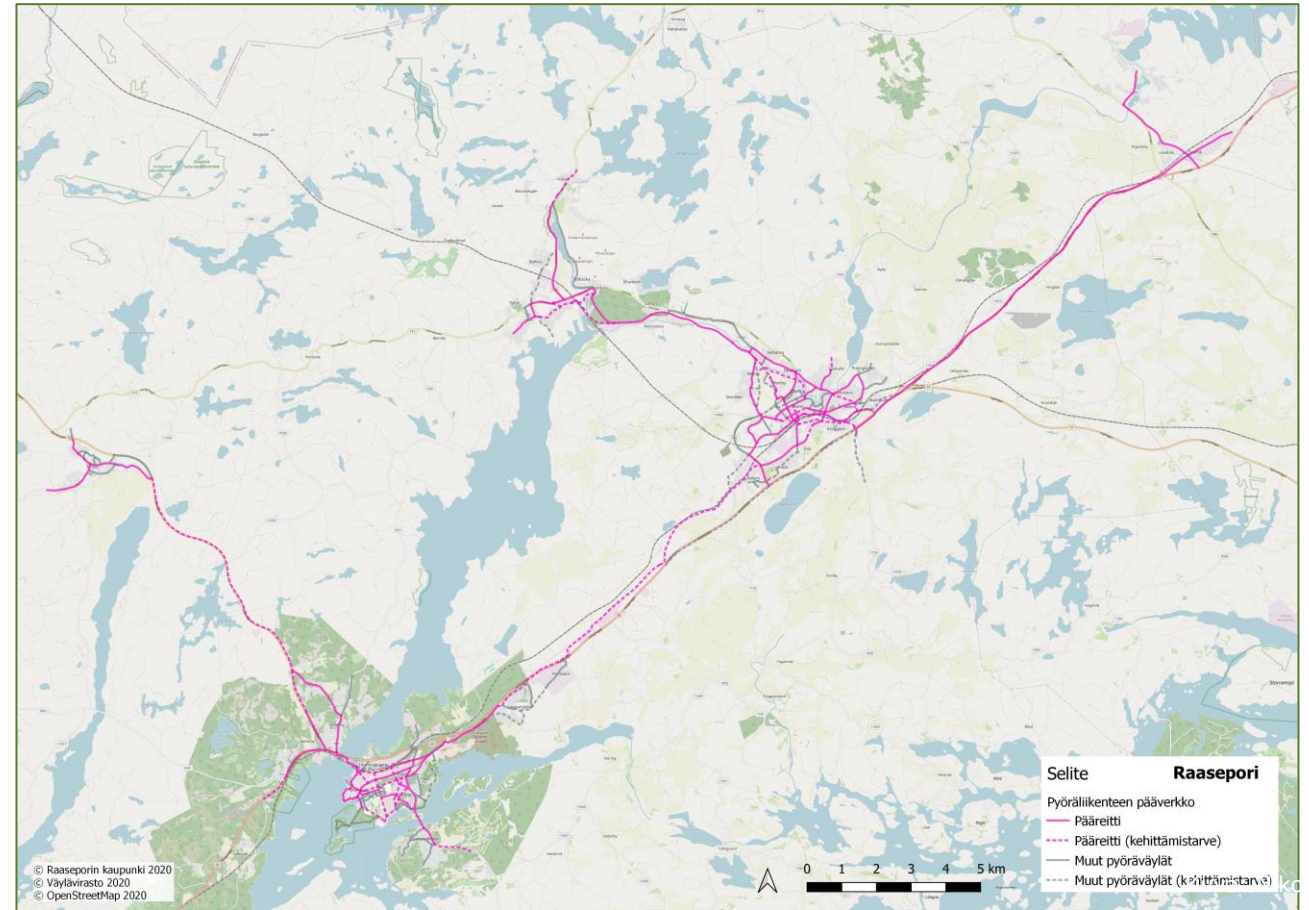
Pääreittien tehtävä ja ominaisuudet



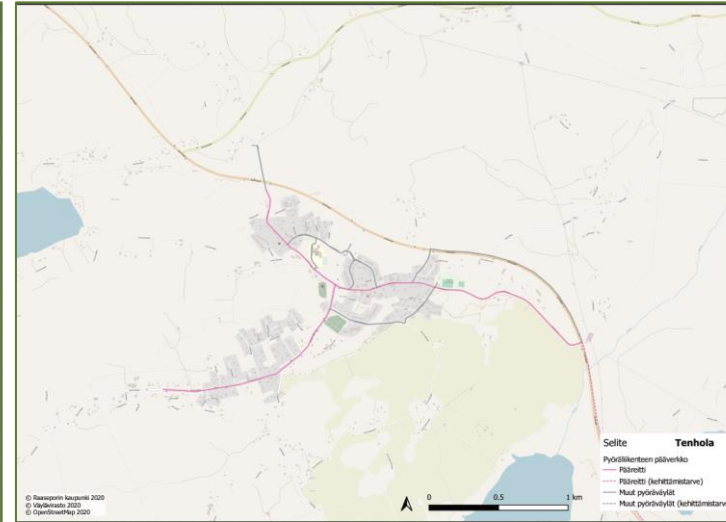
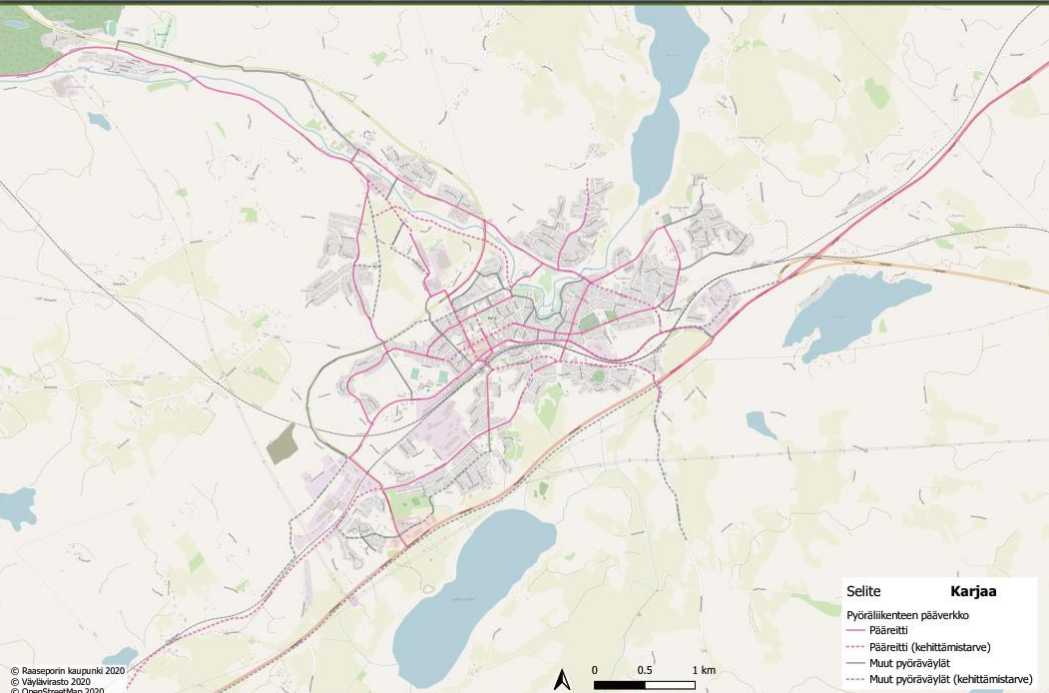
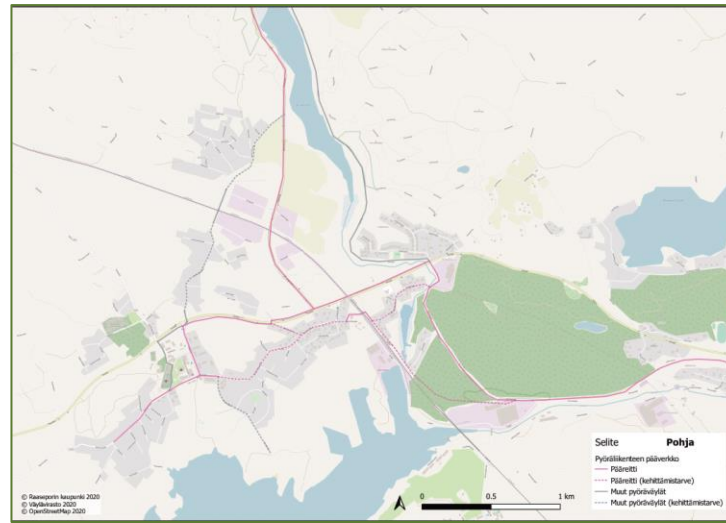
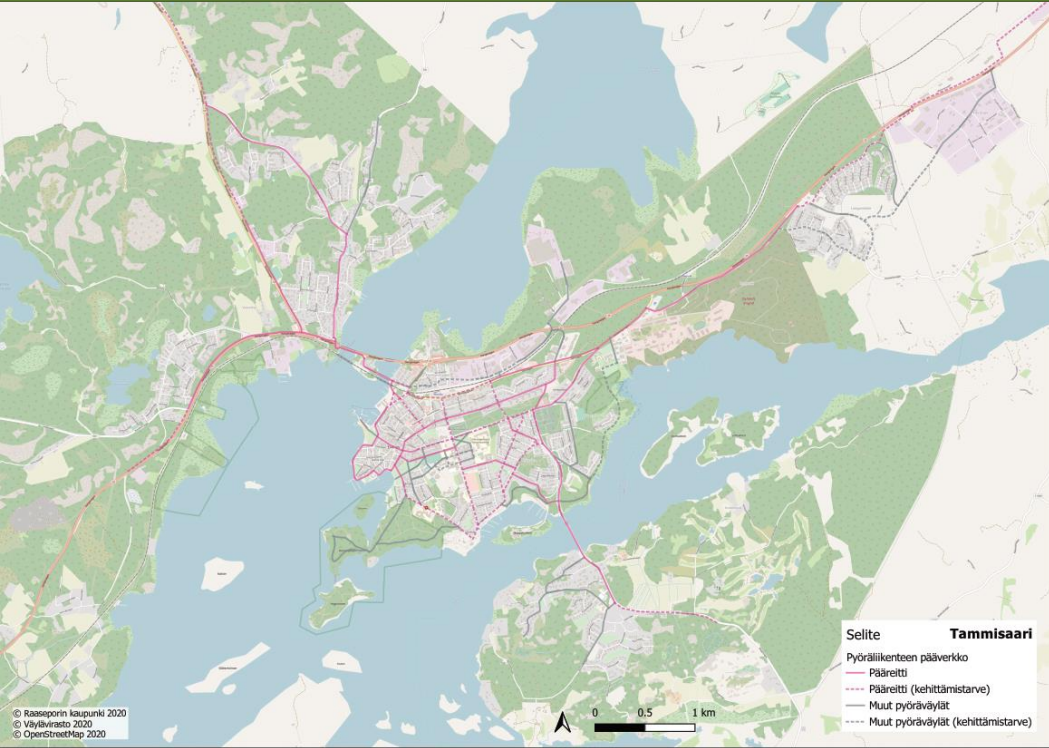
Pääreitit vastaavat ensisijaisesti pitkämatkaisen pyöräliikenteen tarpeisiin nyt ja etenkin tulevaisuudessa. Pääreitit ovat yleensä keskustan ja alakeskusten välisiä mahdollisimman suoraa ja sujuvia väyliä. Ne pyritään suunnittelemaan mahdollisimman tasaisina. Miellyttävän pysty- ja vaakageometrian ohella pääreiteillä pyritään edistämään sujuvuutta mm. liikennevalovaiheiden tai ali- ja ylikuluin.

Pääreittejä priorisoidaan muihin pyöräteihin nähden mm. seuraavin osin:

- Pääreitit suunnitellaan korkealla standardilla, jotta suuresta pyöräliikenteen määrästä ja eri nopeuksilla liikkumisesta ei aiheudu ongelmia jalankulkijoille tai pyöräilijöiden kesken
- Pintamateriaalina käytetään asfalttia, joka pidetään hyvässä kunnossa
- Pääreitit valaistaan hyvin
- Pääreitit opastetaan kokonaisuudessaan ja laadukkaasti
- Pääreittien ylläpito ja hoito (erityisesti talvikunnossapito) on korkealaatuista



Raaseporin pyöräliikenteen tavoiteverkko



Pyöräliikenteen järjestelyn valinta



Katuympäristössä pyöräliikenteen erillisjärjestelyn tarve johtuu lähes yksinomaan autoliikenteen vilkkaudesta. Autoliikenne voi aiheuttaa pyöräilijään kohdistuvaa haittaa joko onnettomuusriskin tai pyöräilijän kokeman turvattomuuden tunteen myötä.

Pyöräliikenne erotellaan autoliikenteestä vain, jos sekaliikenne ei ole soveltuva ratkaisu moottoriajoneuvoliikenteen määrästä tai nopeudesta johtuen. Rauhallisen liikkumisen alueilla, joilla autoliikenne ei ole vilkasta, sekaliikenne on aina pyöräliikenteen perusratkaisu. Vilkaasti liikennöidyillä kaduilla suositaan erillisiä pyöräteitä tai -kaistoja.

Oheisessa taulukossa on hahmoteltu pyöräliikenteen järjestelyjä autoliikenteen määrän ja nopeuden avulla. Taulukon raja-arvot ovat ohjeellisia.

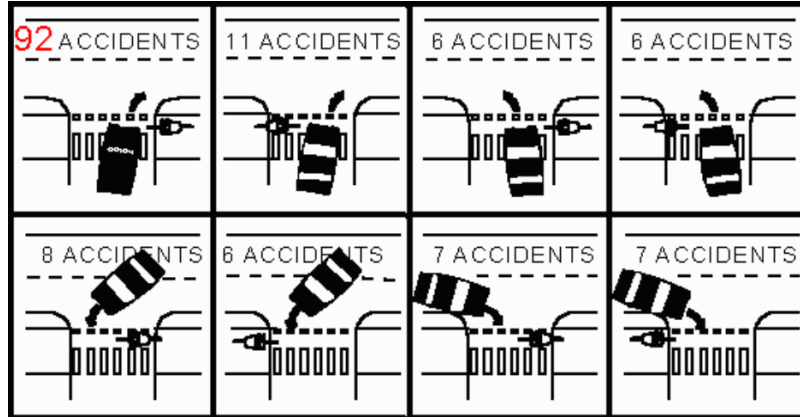
Jatkosuunnittelussa tulee selvittää:

- nopeusrajoitusten yhtenäistäminen ja nopeustason alentaminen yksisuuntaisen pyöräliikenteen toteuttamismahdollisuudet
- hiljaisten tai kapeiden kadunvarsien yhdistettyjen pyöräteiden ja jalkakäytävien muuttaminen jalkakäytäväiksi

PYÖRÄLIIKENNEVERKON OHJEELLINEN LUOKITTELU

MOOTTORIAJO- NEUVOLIIKEN- TEEN NOPEUS	MOOTTORIAJO- NEUVOLIIKENTEEN MÄÄRÄ	PÄÄREITTI	MUU REITTI	PERUSVERKKO
MAX 30 KM/H	< 2000	Sekaliikenne tai pyöräkaista/ -tie/ pyöräkatu	Sekaliikenne	Sekaliikenne
	2000 - 4000	Pyöräkaista/ -tie	Sekaliikenne tai pyöräkaista/ -tie	Sekaliikenne tai pyöräkaista/ -tie
	4000 - 7000		Pyöräkaista/ -tie	
	7000 -			Pyöräkaista/ -tie
40 KM / H	< 2000	Pyöräkaista/ -tie	Sekaliikenne tai pyöräkaista/ -tie	Sekaliikenne
	2000 - 4000		Pyöräkaista/ -tie	Sekaliikenne tai pyöräkaista/ -tie
	4000 - 7000			Pyöräkaista/ -tie
	7000 -			
50 KM / H	< 2000	Pyöräkaista/ -tie	Pyöräkaista/ -tie	Sekaliikenne tai pyöräkaista/ -tie
	2000 - 4000			Pyöräkaista/ -tie
	4000 - 7000			
	7000 -			
60 KM / H	EI MERKITYSTÄ	Pyörätie		

Miksi yksisuuntaisia järjestelyjä?



Ylivoimaisesti useimmin pyöräilijä joutuu onnettomuuteen tilanteessa, jossa sivusuunnalta oikealle kääntyvä ajoneuvo ei noteeraa väistämisvelvollisuudesta huolimatta oikealta saapuvaa pyöräilijää. Kaksisuuntaisessa järjestelmässä pyöräilijä saapuu odottamattomasta suunnasta, kun autoilijan huomio kiinnittyy vasemmalta tulevaan liikenteeseen. Vain häviävän pieni osa pyöräilijöille sattuneista liikenne-onnettomuuksista tilastoidaan.

Kaupunkimaisessa tiheässä katuverkossa ei pääsääntönä tule käyttää kaksisuuntaisia pyöräliikenteen järjestelyitä. Syynä on se, että katutila ei useimmissa tapauksissa riitä toimivan (molemminpuolisen) kaksisuuntaisen järjestelyn toteutukseen.

Tilatehokkuuden ohella yksisuuntainen järjestely on kaksisuuntaiseen järjestelyyn nähden selkeämpi väistämissääntöjen ja loogisten ajosuuntien kannalta. Autoilijan kannalta pyöräilijä toimii kuten muutkin ajoneuvot. Jalankulkijoille vapautuu tilaa.

Rakennetun kaupunkialueen ulkopuolella kaksisuuntaisella järjestelyllä voidaan kuitenkin saavuttaa kustannustehokkaasti riittävä pyöräliikenteen toimivuus. Kaksisuuntaisen pyörätien yhdistäminen yksisuuntaiseen pyöräliikenteen verkkoon (sekaliikenne, pyöräkaistat ja yksisuuntaiset pyörätiet) on usein ongelmallista. Siksi yksi- ja kaksisuuntaisten järjestelyiden saumakohtiin tulee kiinnittää erityistä huomiota jatkuvuuden ja selkeyden kannalta.



Kuva: Niko Palo



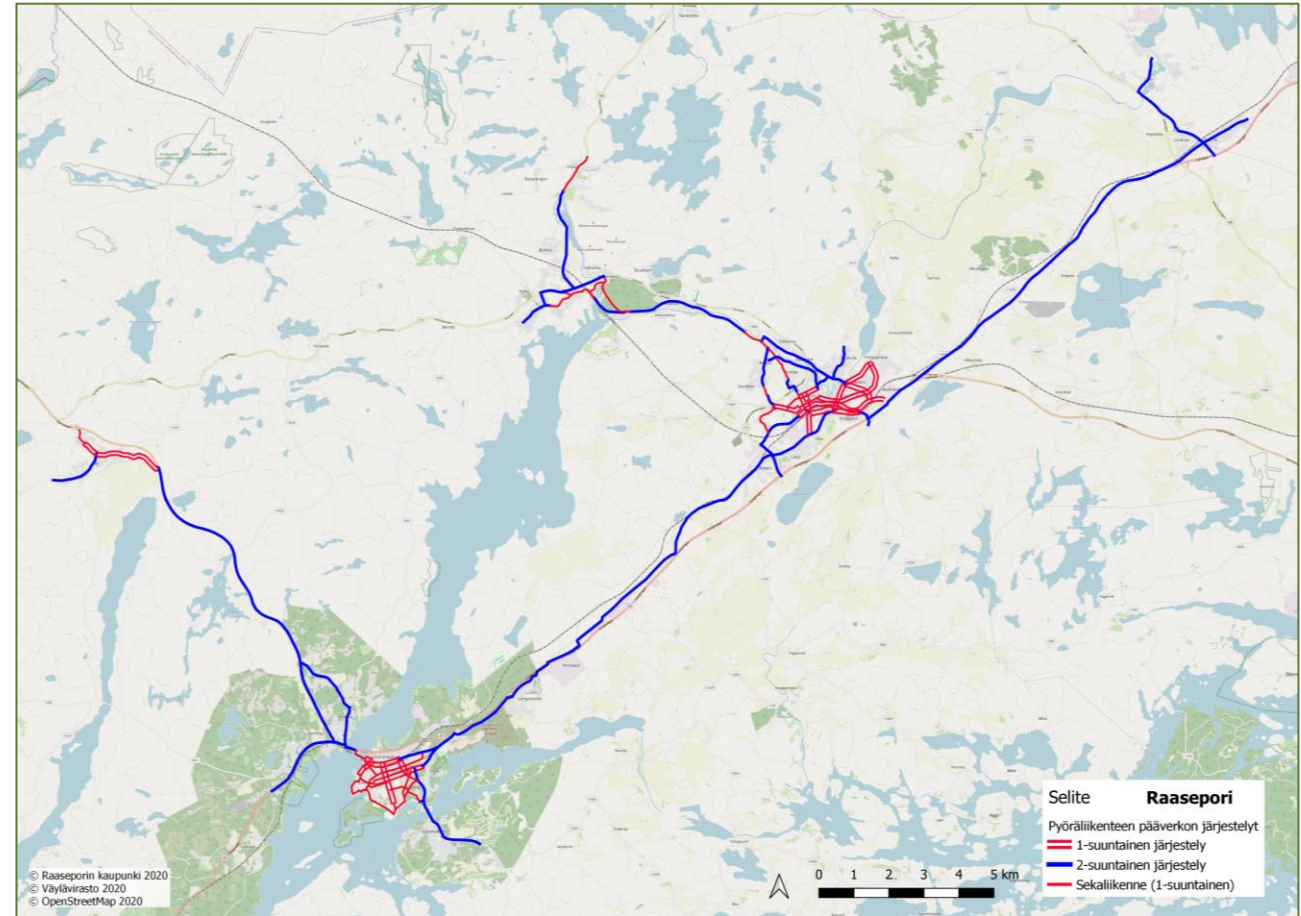
Kuva: Niko Palo

Tarkennettu verkkokuvaus (pitkän aikavälin kehittämisvisio)

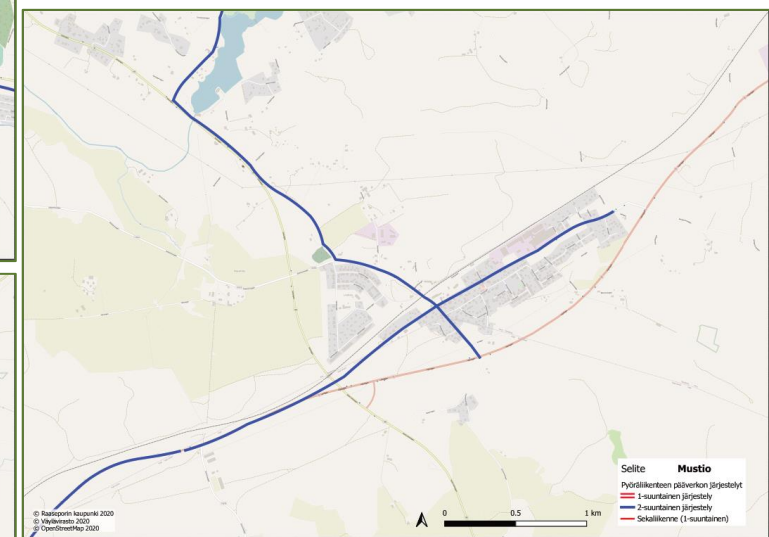
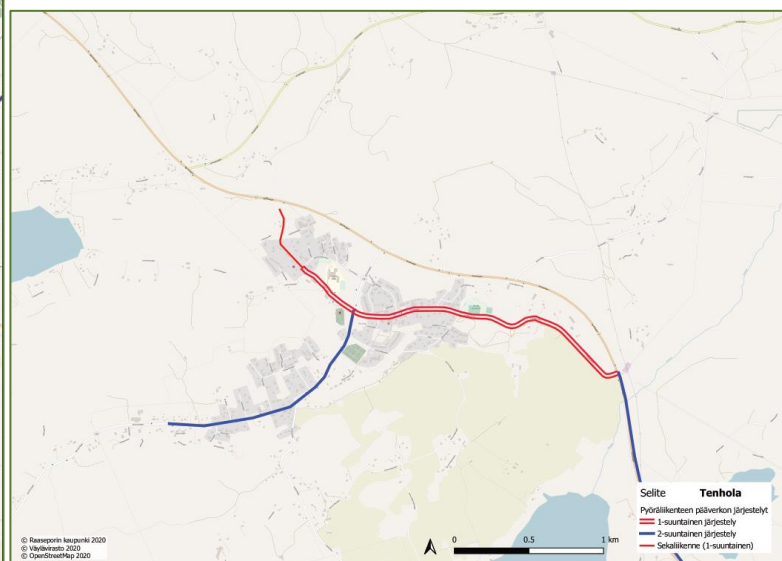
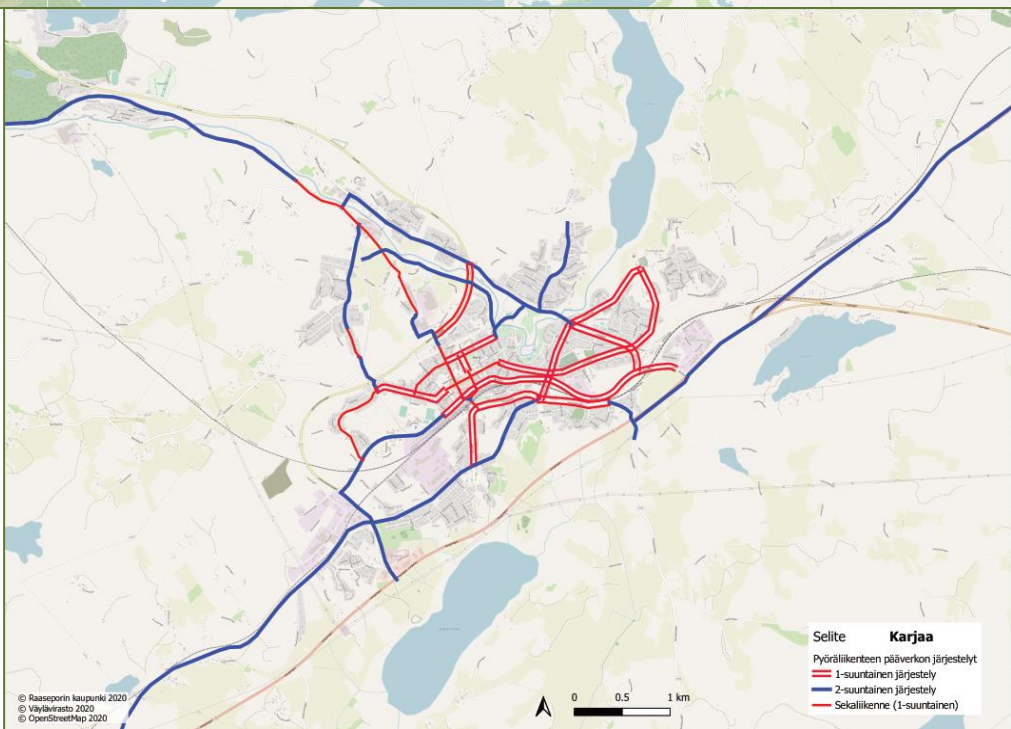
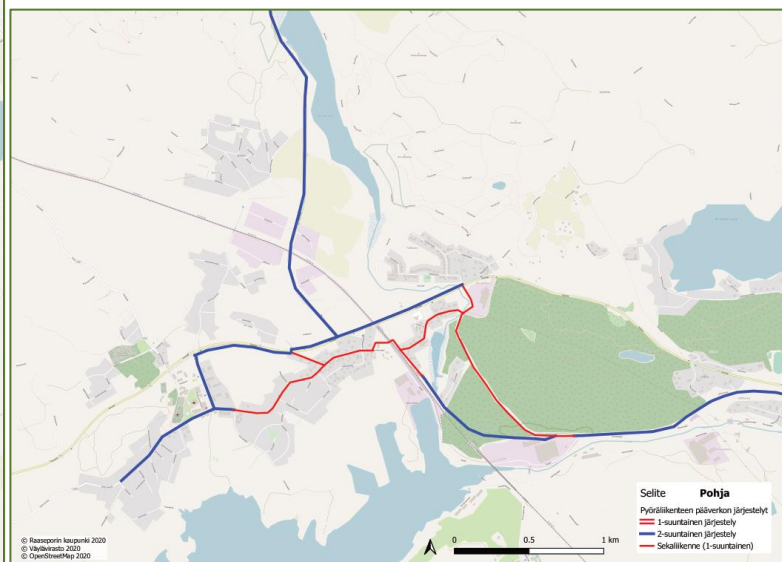
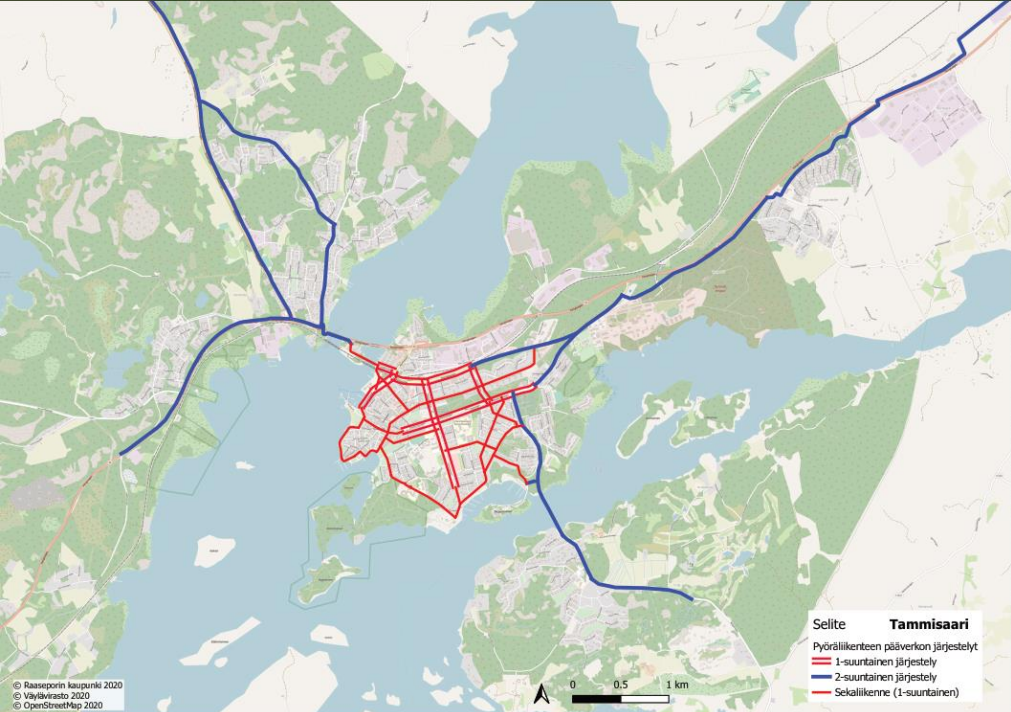


Tarkennettu tavoiteverkkokuvaus on tärkeä osa suunnittelun kokonaisuuden hallintaa. Se toimii kokonaissuunnitelmana yksittäisten liikenne- ja yleissuunnitelmien sekä kaavoituksen katusuunnitelmien lähtötietoina.

- Suunnitelmassa osoitetaan yksi- ja kaksisuuntaiset ratkaisut katukohtaisesti ja osoitetaan myös poistettavat pyörätiet.
 - Ilman kokonaissuunnitelmaa tapauskohtainen harkinta esimerkiksi erottelutarpeen arvioinnin ja yksi- ja kaksisuuntaisten pyöräliikennejärjestelyjen välillä johtaa todennäköisesti merkittäviin epäjatkuuksiin.
 - Yleensä tiiviissä katutilassa vain yksisuuntaisilla järjestelyillä saavutetaan hyvä laatutaso.
 - Kaksisuuntaiset järjestelyt ovat perusteltuja väljemmässä ympäristössä.
- Tarkennettu verkkokuvaus on laadittu Tammisaaren ja Karjaan keskustaajamiin pitkän aikavälin tavoitetilaa silmällä pitäen.
 - Ajan saatossa saattaa muodostua tarve laajentaa suunnitelma-aluetta. Tarkennettu verkkokuvaus on kytköksissä maankäytön kehittämiseen.
 - Jos maankäyttö ja edelleen katutila muuttuvat merkittävästi, tulee harkita jatkossa tämän vaikutuksia pyöräliikenneverkon tavoitetilaan.



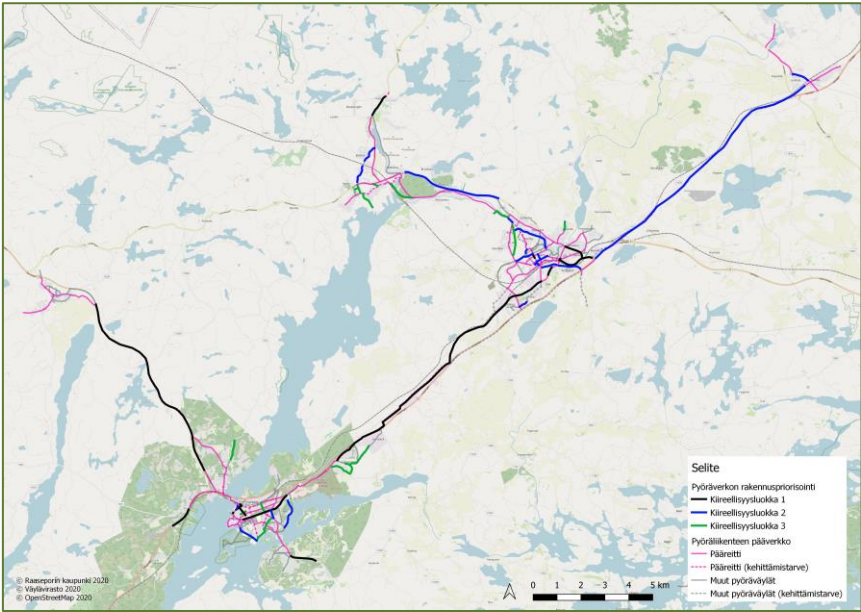
Raaseporin pyöräliikenteen tavoiteverkko, tarkennettu verkkokuvaus





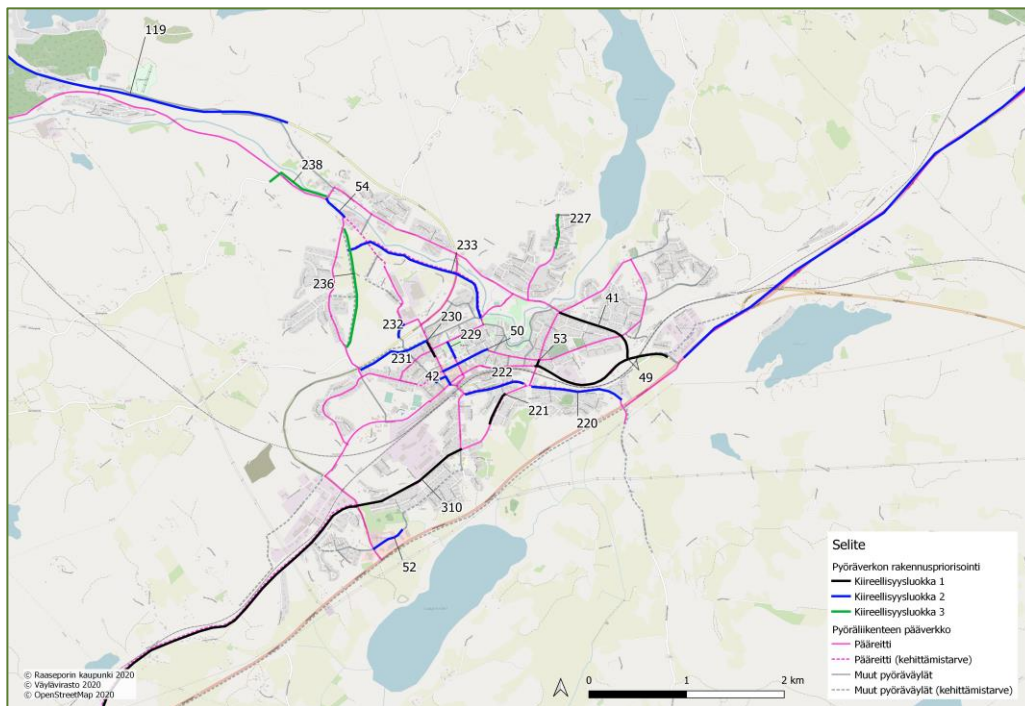
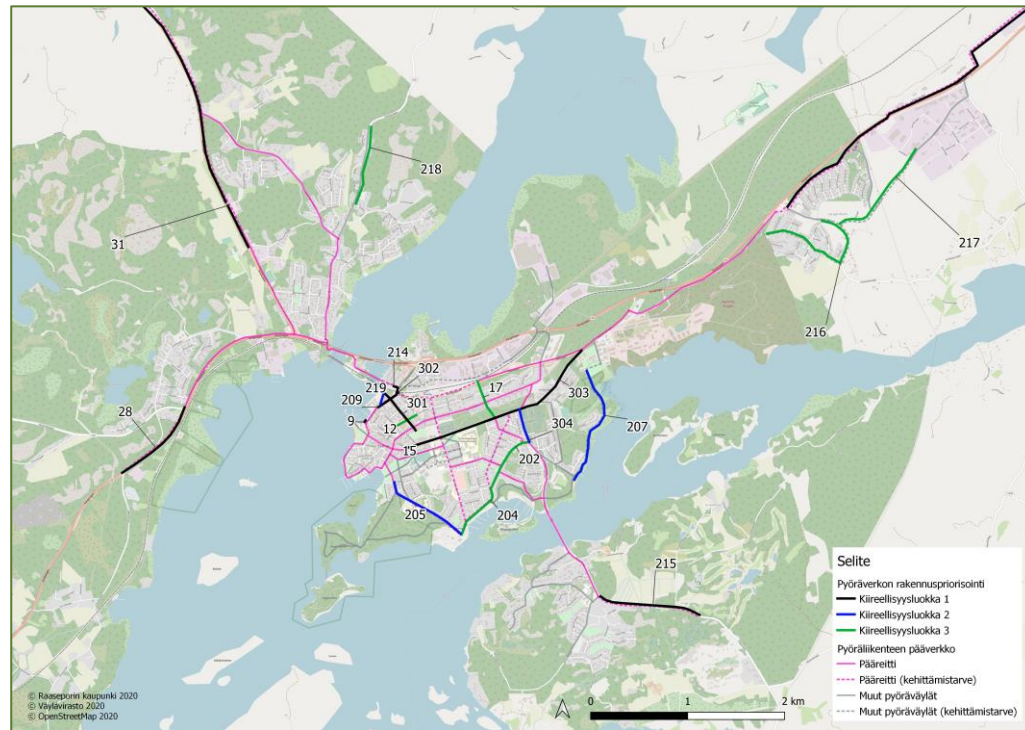
Verkon kehittämisohjelma

Kuvassa on esitetty pyöräverkon täydennysrakentamisohjelma 2020-2025.



Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Prior.luo kka
Keskustaajamien väliset			
119	Mt 111 Tallbacka - Påminne jkp-tie	Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen (osin rinnakkainen Karjaa-Pohja-yhteys valmistunut).	2
401	Tammisaari - Karjaa	Pyörätien rakentaminen (2-suuntainen)	1
402	Tenhola - Tammisaari	Pyörätien rakentaminen (2-suuntainen)	1
403	Karjaa - Mustio	Pyörätien rakentaminen (2-suuntainen)	2
Tammisaari			
5 ei kartalla	Tammisaaren keskustan katuverkko (pois lukien kokoojakadut)	Kartoitetaan potentiaalisia nykyisten 30 km/h rajoitusalueiden laajentamiskohteita	1
9	Pohjoinen Rantakatu venesataman, Albatrossin ja leikkipuiston kohdalla	Vuonna 2020 valmistuvan kaavatyön pohjalta koko alueen kokonaisvaltainen parantaminen (jalankulun, pyöräilyn ja pysäköinnin uudelleenjärjestelyt, ajonopeuksien hillintä, yhteydet rantaan ja ravintoloille).	1
12	Asematie	Tien kokonaisvaltainen parantaminen (P-paikkojen ja katutilan jäsentely, jalankulun ja pyöräilyn järjestelyt, suunnitelma olemassa vuodelta 2009).	3
15	Kustaa Vaasan katu, väli Pitkäkatu - Vartiokatu	Liikenteen rauhoittaminen (sekaliikenne) Katutilan kaventaminen rakenteellisesti.	1
17	Uljedahlinkatu ja Uljedahlinkadun päätyjen liittymät	Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen kadun itäpuolelle ja liittymäsaarekoiden rakentaminen Uljedahlinkadun päätyihin.	3
28	Vt 25, väli Leksavallintie - mt 1001 (Prästskullantie)	Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen ja alikulku (samassa yhteydessä Leksavallintien liittymän parantaminen).	1
31	Kt 52, Västerbyn jkp-tien jatke	Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen (1,5 km)	1
202	Vanamontie	Pyöräilyolosuhteiden parantaminen saneerauksen yhteydessä.	3
204	Pursitie	Sekaliikenne	3
205	Itäinen Rantakatu - Ormnäsintie	Sekaliikenne (30 km/h)	2
207	Rantareitin kehittäminen		2
209	Pohjoinen Rantakatu	Pyöräiliikenteen erillisjärjestely (kaistat)	1
214	Candelininkatu - Rautatienkatu	Parannetaan risteystä ja siltaa: pyöräkaistat (2 x 1,5-2 m) ja ajokaistat 1+1.	1
215	Baggöntie	Uusi 2-suuntainen pyörätie eteläpuolella	1
216	Horsbäckintie	Autoliikenteen rauhoittaminen (sekaliikenne)	3
217	Västanbyntie	Autoliikenteen rauhoittaminen (sekaliikenne)	3
218	Österbyntie	Pyöräiliikenteen järjestely (pyörätien jatkaminen)	3
219	Pääsataman polku (Candelininkatu - Pohjoinen Rantakatu)	Sekaliikenne + turvallinen risteys Pohjoisella Rantakadulla	2
301	Ystadinkatu	Pyöräiliikenteen olosuhteiden parantaminen (sekaliikenne)	1
302	Rautatienkatu x Ajurinpuisto x Norra Strandsгатan liittymä	Risteyksen uusi jäsentely: auto- ja pyöräiliikennejärjestelyiden selkeyttäminen ja sujuvoittaminen	1
303	Raaseporintie	Päälysteen ja risteysien parantaminen	1
304	Baggöntie välillä Vanamontie - Raaseporintie	Päälysteen parantaminen	2

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Prior.luo kka
Karjaa			
36 ei kartalla	Karjaa keskustan katuverkko (pois lukien kokoojakadut)	Kartoitetaan potentiaalisia nykyisten 30 km/h rajoitusalueiden laajentamiskohteita	1
41	Karjaantie välillä Keskuskatu - Kirkkokatu	Katutilan kokonaisvaltainen parantaminen (suunnitelma olemassa 5/2018, mutta siinä on vielä täsmentämistarpeita). Pyöräkaistat.	1
42	Kauppiaankatu - Elina Kurjenkatu	Hidaskaduksi rakentaminen (samoin kuin Kauppiaankatu toisessa päässä, kaavatyö käynnissä).	2
49	Karjaantie väli Ratakatu - Keskuskatu ja Ratakatu väli Ensikuja - Maasilantie	Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen.	1
50	Keskuskatu välillä Huvilakatu - Nils Grabbenkatu	Kadun kokonaisvaltainen parantaminen (mm. jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen, pysäköintijärjestelyt). Rauhoittaminen / pyöräkaistat. Ok.	2
52	Lepinpellonkatu	Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen (liittyy käynnissä olevan kaavan laatimiseen ja alueen mahdolliseen maankäytön laajenemiseen).	2
53	Maasilantie / Ratakatu / Kanavatori liittymä	Risteysjärjestelyiden jäsentäminen ja kevyenliikenteen edellytysten parantaminen.	1
54	Ruukintie, väli mt 11065 (Sjösängintie) - Billnäsins koulu	Liikenteen rauhoittaminen	2
220	Kroggårdintie - Löwenkatu	Pyöräkaistat	2
221	Tammisaarentie	Pyöräkaistat (1,25 - 1,5 m x 2)	1
222	Alingsåsinkatu	Pyöräkaistat (suositus)	2
227	Dönsbyntie	Autoliikenteen rauhoittaminen, sekaliikenne	3
228	Keskuskatu	Pyöräkaistat (2 x 1,5m) ja autopsäköinnin poistaminen. 20km/h alue keskustassa (Nils Grabbenkatu - Kauppiaankatu)	1
229	Laaksokatu	Kaksisuuntaisen pyöräiliikenteen salliminen	2
230	Kauppiaankatu	Autoliikenteen rauhoittaminen ja sekaliikenne. Kaavassa pihakatu. Mahdollisesti pyöräkatuna.	1
231	Ohikulkutie - Naapurinkatu	Reitin kehittäminen / uusi reitti	2
232	Uusi reitti - Ruukintien polku	Epäjatkuvuuskohdan täydentäminen. Edyttää turvallista ylitystä Ruukintielle.	2
233	Uusi reitti - joen varrella	Virkistysreitti kävelyille ja pyöräilylle	2
236	Billnäsins läpikulu	Ei tarvitse parannusta, jos Forsbynkujan on parannettu	3
238	Sjösängintie	Kylätie Sjösängintielle Hakamäentien asti. Minimissään nykytyyppinen sekaliikenne.	3
240	Uusi reitti / Äminnentie	Vanhan ratatunnelin hyödyntäminen	3
243	Kaksoskuja	Päälystämisen / pihakaduksi	3
244	Gumnäsintie	Päälystämisen	3
245	Vanha Fiskarsintie, etelä	Liikenteen rauhoittaminen esim. kylätie	2
246	Vanha Fiskarsintie, pohjois	Liikenteen rauhoittaminen esim. kylätie	2
310	Tammisaarentie	Päälysteen parantaminen ja liikenteen rauhoittaminen	1
Pohja			
73	Mt 11063 (Pohjantie) ja Orkdalintie	Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen Orkdalintielle ja suojatiejärjestely Pohjantiellä (olemassa kaupungin laatima katusuunnitelma jkp-tiestä ja kolmesta suojatiestä, kaupunki pyrkii toteuttamaan lähivuosina).	3
Mustio			
78	Linderintie välillä junarata - hautausmaa	Kylätieratkaisun tutkiminen. Vaihtoehtoisesti jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen (toteutettavissa Mustion rautatien eritasoliittymän toteuttamisen jälkeen).	2
Tenhola			
Fiskars			
92	Mt 104 (Fiskarsintie), kylän kohta	Erillissuunnitelman laatiminen kylän kohdalla (jalankulun erotteleminen ajoneuvoliikenteestä, nopeusrajoitus-, pysäköinti-, tori- ja hidastetarkastelut).	1
93 ei kartalla	Mt 104 (Fiskarsintie), kylän kohdan katuverkko	Nopeusrajoituksen alentaminen 30 km/h:iin koko katuverkolle. Oma suunnitteluhanke, käynnissä.	1





RASEBORG
RAASEPORI

Asukaskyselyn tulokset

Liite 2: Pyöräilyn kehittämisohjelma 2020 - 2025

Asukaskysely tavoitti 1300 kävijää



Asukaskyselyllä kartoitettiin raaseporilaisten kokemuksia pyöräilystä Raaseporissa avoimilla kysymyksillä sekä kartalle merkittävillä vastauksilla. Kysely toteutettiin Maptionnaire-alustalla.

Kysely oli auki 20.04-10.5.2020, jona aikana kyselyn sivulla vieraili noin 1300 eri kävijää, joka on 4,7% raaseporilaisista. Näistä 624 henkilöä vastasi kyselyyn, joista yli 70% vastasi koko kyselyyn. Karttavastauksia saatiin yhteensä lähes 2500 kappaletta kahdeksassa eri kategoriassa:

- Pyörätie puuttuu
- Pyörätien laatuun liittyvä ongelma
- Pyöräilijän turvaton tienylitys
- Pyöräpysäköinti puuttuu tai se on heikkolaatuinen
- Opastuksen tai viitoituksen puutteet
- Lähiseudun pyörämatkailun kannalta kiinnostava kohde
- Muualta tuleville mielenkiintoinen kohde pyörämatkailun kannalta
- Jokin muu ongelma

Karttavastausten jälkeen kysyttiin 13 kysymystä liittyen pyöräilyyn Raaseporissa ja joitakin taustatietoja.

Kyselystä tiedotettiin laajasti Raaseporin eri kanavissa ja kysely esiintyi kiitettävästi myös paikallisissa viestimissä.

<https://app.maptionnaire.com/en/8496/>



Kyselyn vastaukset eivät kuvasta realistista otantaa Raaseporin väestöstä. Kysely oli laajassa levityksessä, mutta vastaajakunta edustaa vain tiettyä osaa raaseporilaisista. Siitä huolimatta kyselyn tulokset ovat oiva väline pyöräliikenteen kehittämisessä.

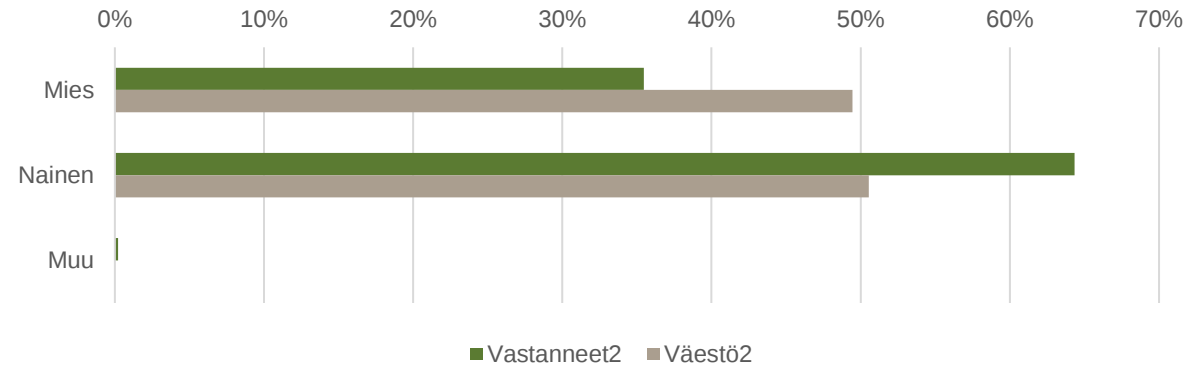
Vastaajien sukupuolijakauma ja ikärakenne



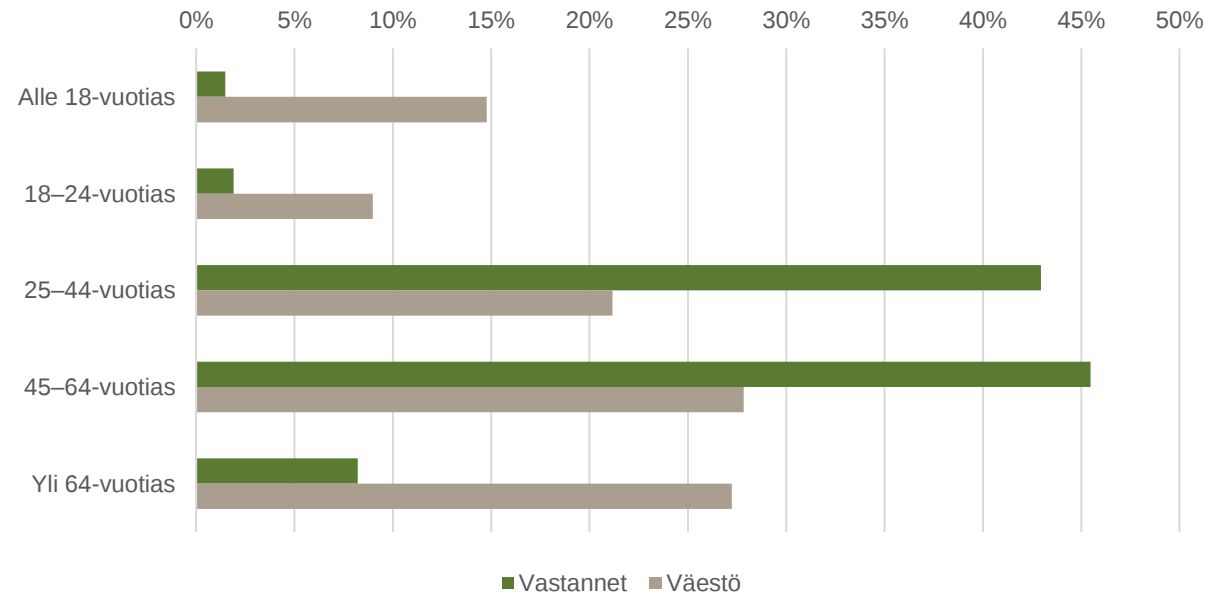
Vastaajien ikärakenne ja sukupuolijakauma ei vastannut täysin Raaseporin todellista väestörakennetta. Tilastokeskuksen vuoden 2019 dataan verrattuna vastaajakunnassa korostui 25-64-vuotiaat ja naisvastaajat.

Vaikka yli viidesosa kuntalaisista on alle 24-vuotiaita, on vastaajista vain reilu 3% nuoria ja lapsia. Vanhusten ääni on myös jäänyt pienemmälle äänenpainolle, sillä heidän osuutensa vastaajista on vain 8%.

Vastanneiden sukupuolijakauma (n=471)



Vastaajien ikärakenne (n=475)

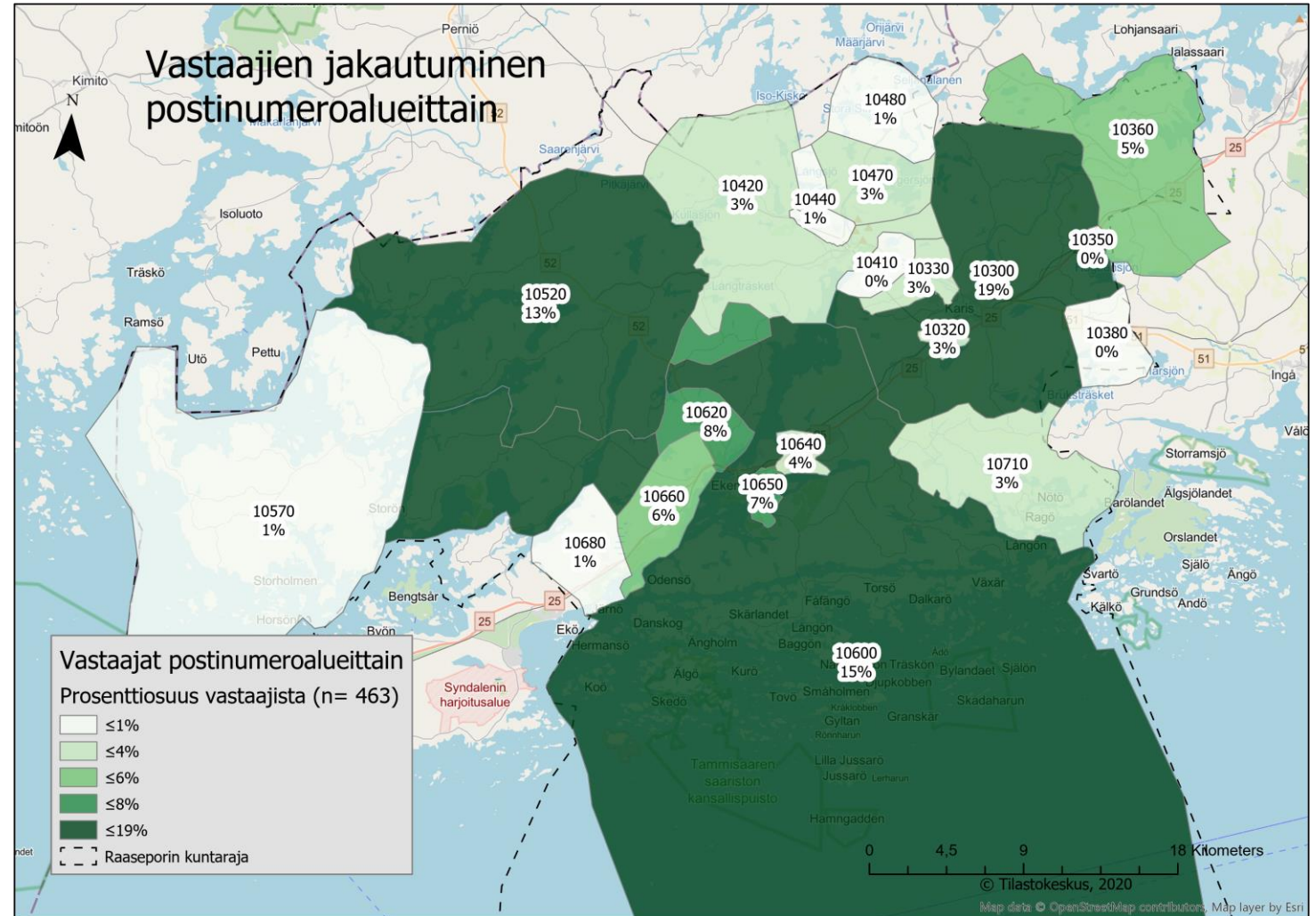


Vastaajien jakautuminen maantieteellisesti



Vastaajien asuinpaikat jakautuivat oheisen kuvan mukaisesti Raaseporissa. Karjaan ja Tammisaaren postinumeroalueilla oli selvästi eniten vastaajia, mitä suurista kaupunkikeskuksista voikin olettaa tulevan.

Raaseporin ulkopuolisia vastaajia oli lisäksi 19 kappaletta eli noin 4 % vastaajista.



Minkä takia pyörä jää kotiin?

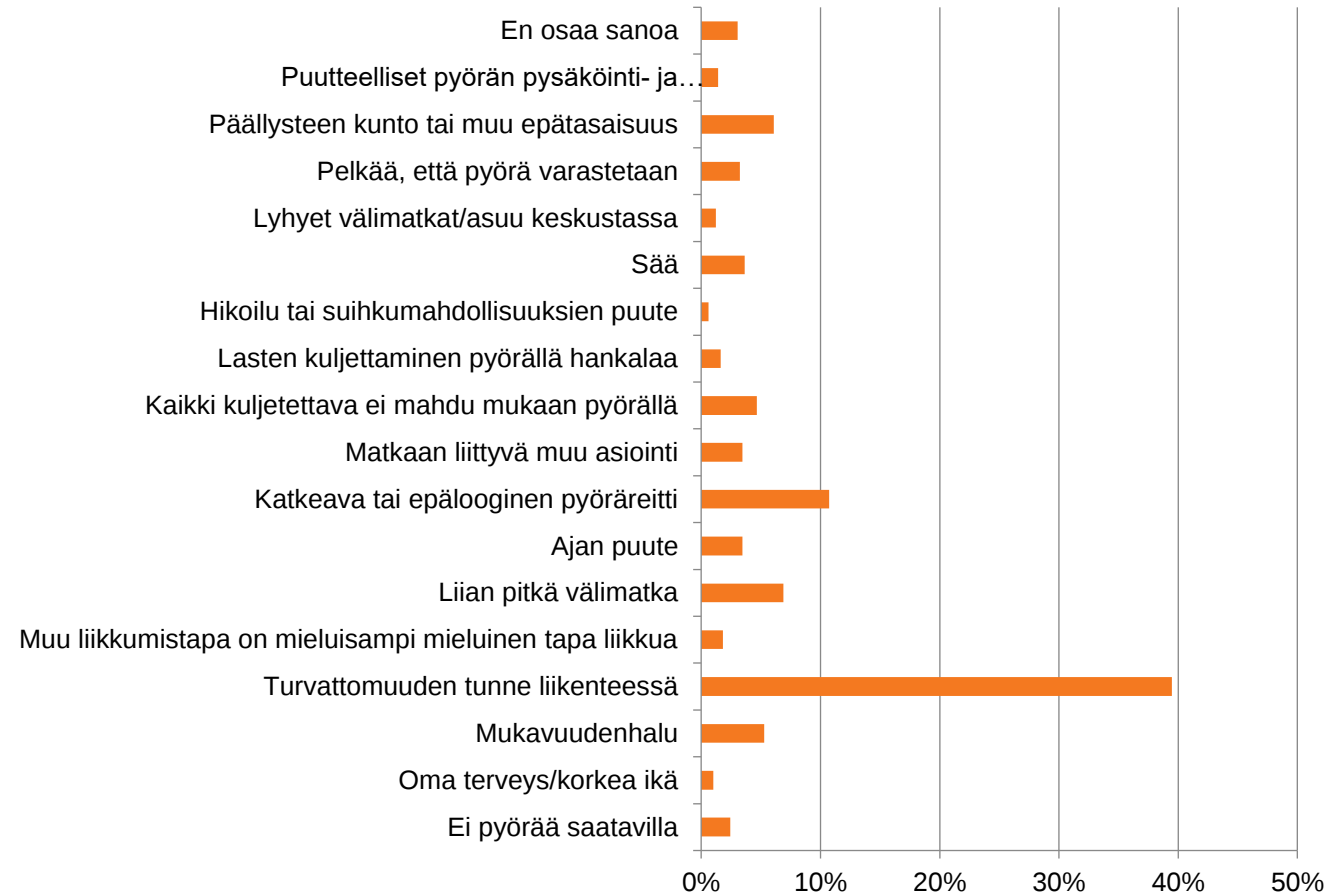


Ylivoimaisesti suurin syy miksi pyörä jää raaseporilaisilla kotiin on turvattomuuden tunne liikenteessä.

Toiseksi eniten vastauksia sai pyöräreittien katkonaisuus ja epäloogisuus, mikä viestii verkollisista ongelmista.

Loput vastaukset jakautuivat tasaisesti vaihtoehtojen kesken ja esimerkiksi laadullisia ongelmia, kuten päällysteen kunto, nousi esille.

**Mitkä tekijät vaikuttavat pyöräilemättä jättämiseen asukkaiden mielestä.
(n=494)**



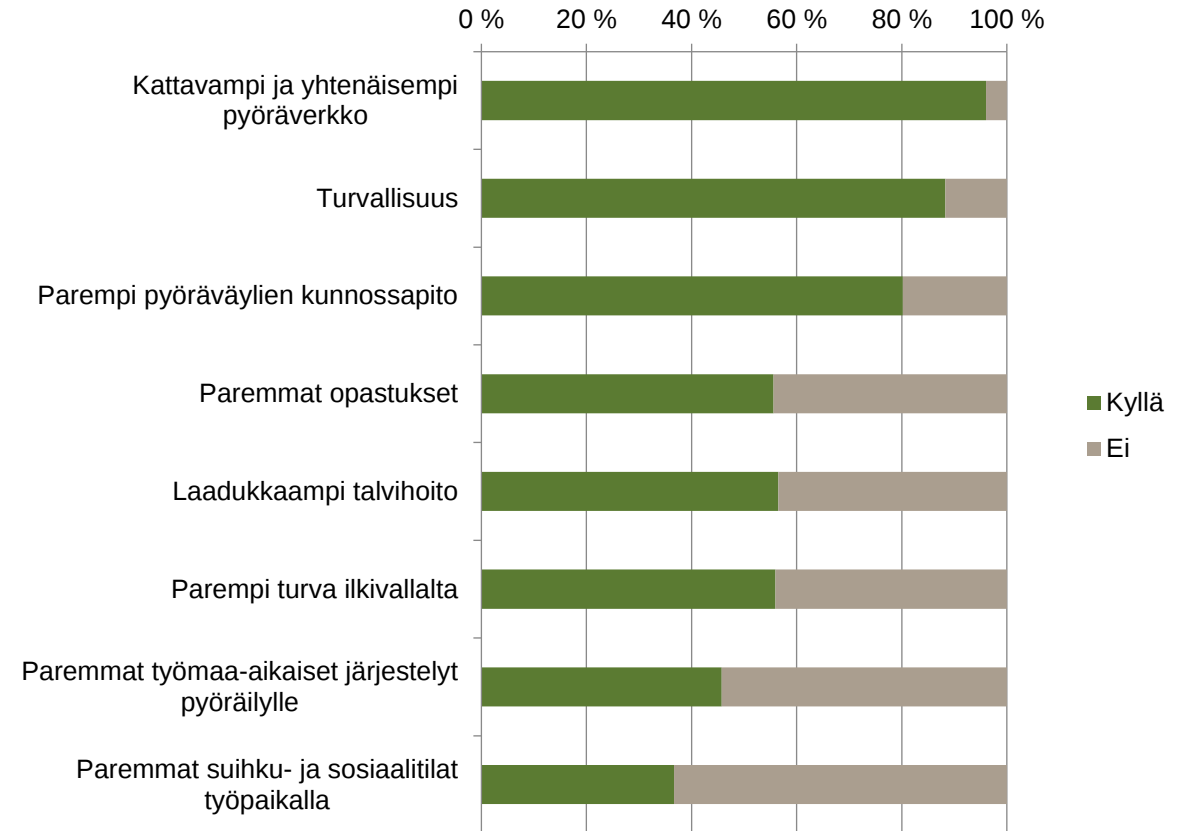
Mikä lisääisi pyöräilyä?



Kysyttäessä, mitkä asiat lisääisivät pyöräilyä, esiin nousi selkeästi muutama vaihtoehto. Lähes kaikki vastaajat valitsivat yhtenäisemmän ja kattavamman pyöräverkon lisäävänä tekijänä. Selvästi yli puolet valitsivat myös turvallisuuden ja paremman pyörävylien kunnossapidon.

Pyöräilyä lisäävät tekijät olivat linjassa pyöräilyä vähentävien tekijöiden kanssa.

**Mitkä parannukset lisääisivät pyöräilyä asukkaiden mielestä.
(n= 3172)**



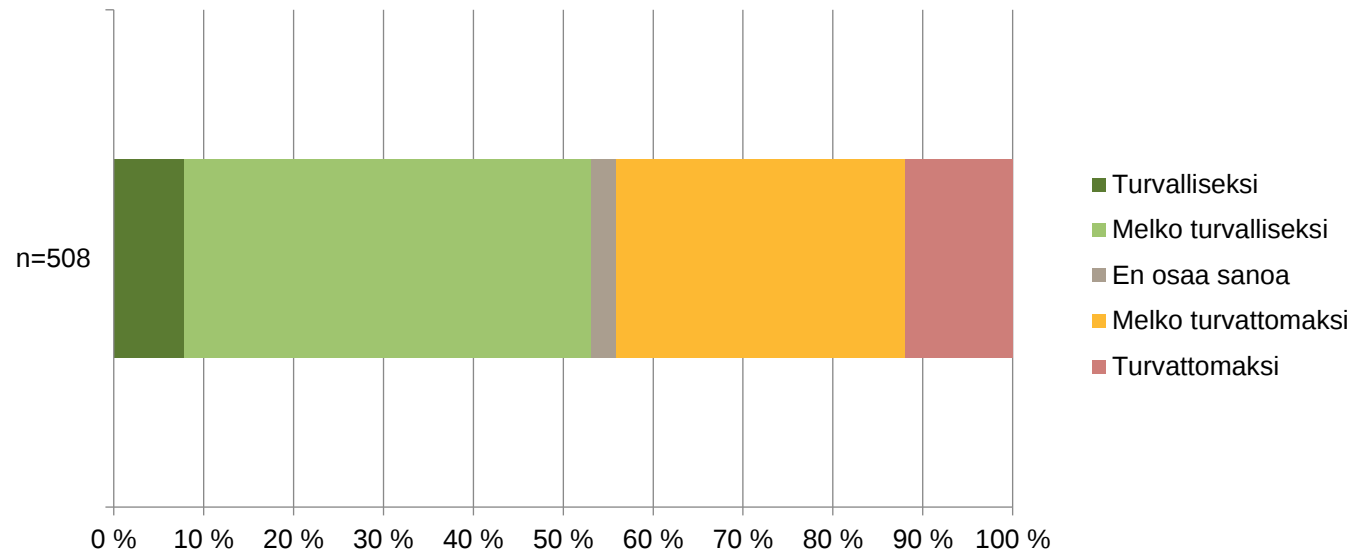
Turvallisuus



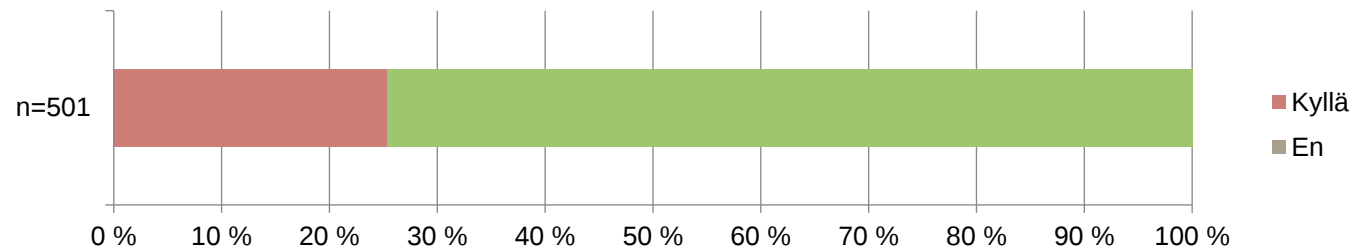
Hieman yli puolet kyselyyn vastanneista kokee pyöräilyn turvalliseksi, mutta turvattomaksi pyöräilyn kokevien vastaajien määrä on suhteessa suuri.

Vaaratilanteisiin tai onnettomuuksiin oli joutunut 25 % vastaajista. Avovastauksissa korostui tien pientareella ajaessa tapahtuneet vaaratilanteet sekä risteysalueiden onnettomuudet. Vaaratilanteisiin ja onnettomuuksiin joutuneista kuitenkin 36 % koki pyöräilyn vielä turvalliseksi.

Kuinka turvalliseksi pyöräily koetaan Raaseporissa



Onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen joutuneet vastaajat



Pyöräilyolosuhteet

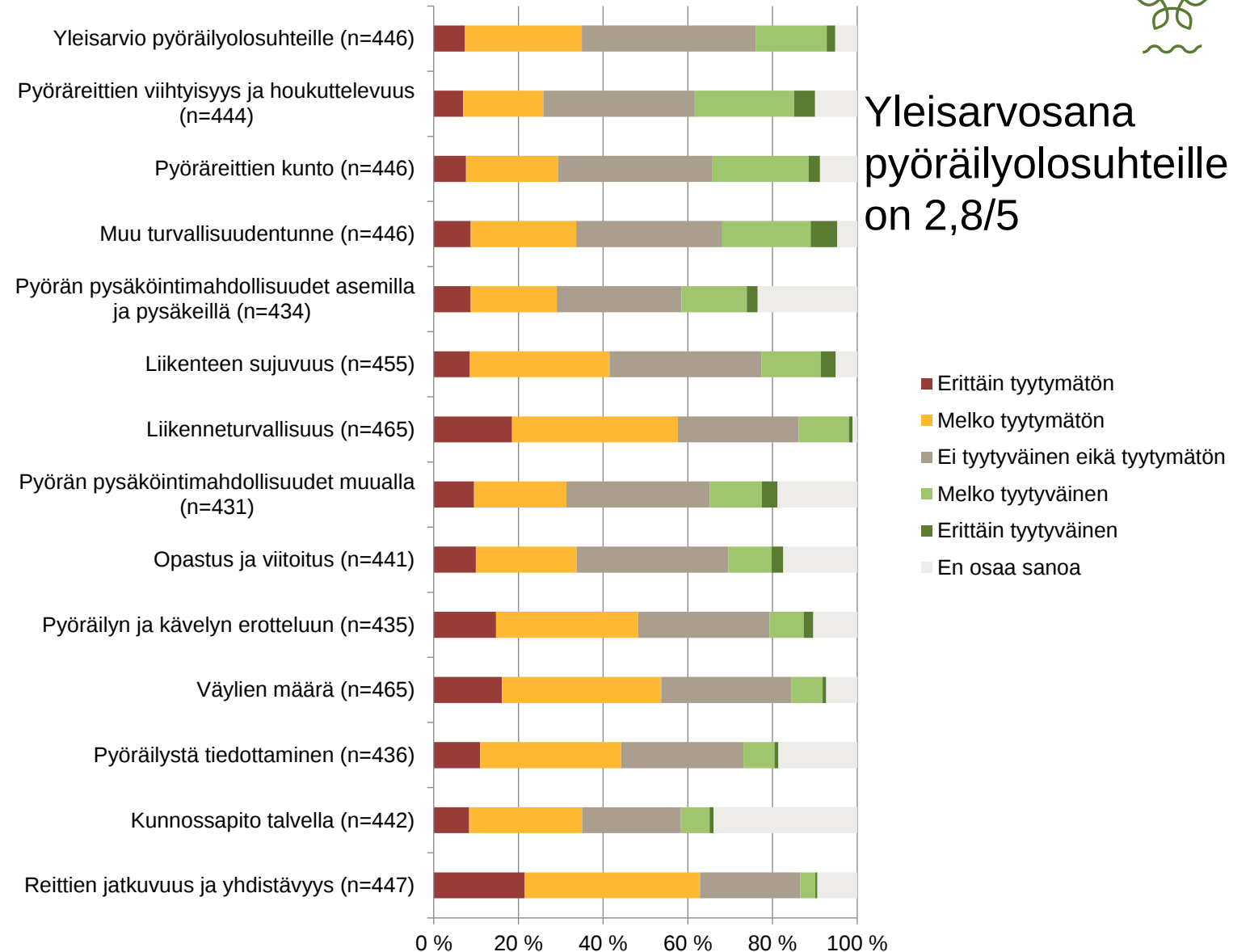
Yleisarvosana pyöräilyolosuhteille oli 2,8, eli juuri ja juuri tyytyväisen puolella.

Tyytyväisimpiä oltiin pyöräreittien viihtyisyyteen ja houkuttelevuuteen.

Huonoimmat arviot saivat liikenneturvallisuus, reittien jatkuvuus ja väylien määrä.

Vastauksissa oli todella paljon en osaa sanoa vastauksia joissain kategorioissa, kuten talvikunnossapidossa, tiedottamisessa ja pyöräpysäköinnissä.

Tyytyväisyys pyöräilyolosuhteisiin raaseporissa

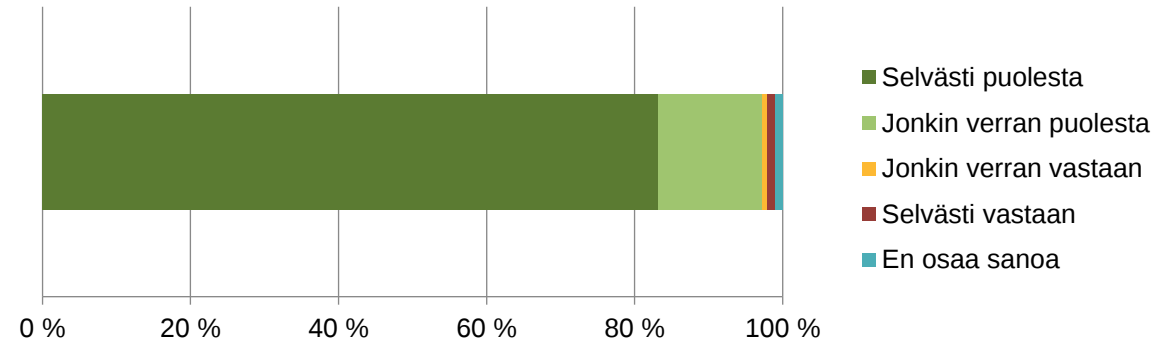


Pyöräilyn edistäminen

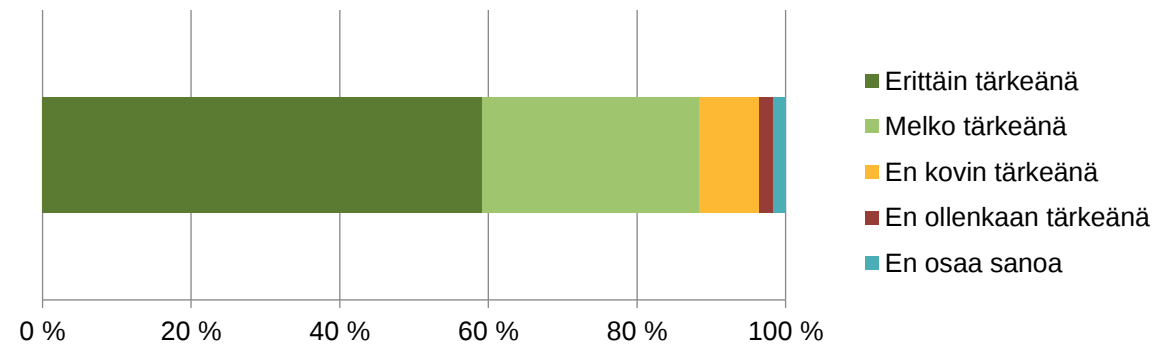


Vastaajien keskuudessa suhtauduttiin pyöräilyyn ja sen edistämiseen erittäin positiivisesti. 97% vastaajista oli pyöräilyn edistämisen puolesta ja 88% koki Raaseporin kehittämisen pyörämatkailukohteena tärkeänä.

Miten lähtökohtaisesti suhtaudutaan pyöräilyn edistämiseen (n=476)



Kuinka tärkeänä Raaseporin kehittämistä pyörämatkailukohteena pidetään (n=474)



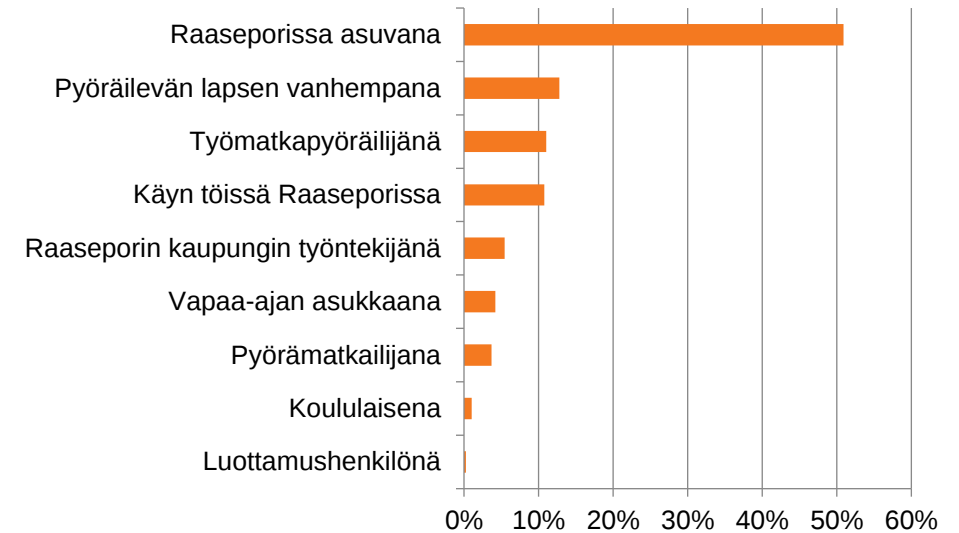
Vastaajien edustama taho ja pyöräilyn määrä



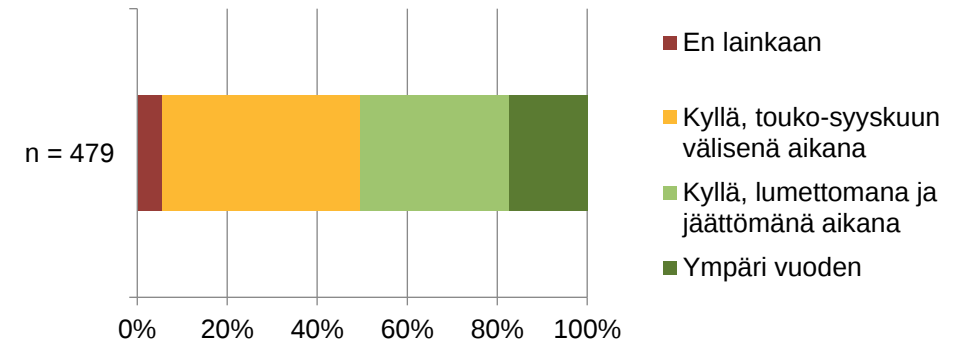
Kysyttäessä, minkä tahon edustajana asukkaat kyselyyn vastasivat pystyi vastaamaan enintään kahteen vaihtoehtoon. Suurin osa vastasi kyselyyn raaseporilaisena, mutta myös työssäkävijöitä oli paljon. Kaupungin työntekijöitä oli 43 kappaletta ja luottamushenkilöitä 2 kappaletta.

94% vastaajista kertoi pyöräilevänsä edes jonkin verran. Noin puolet vastaajista kertoi pyöräilevänsä lähes koko vuoden, lukuun ottamatta talvea, ja heistä 17% pyöräilee koko vuoden!

Mitä tahoa kyselyyn vastanneet edustivat (n=729)



Pyörällä liikkuminen



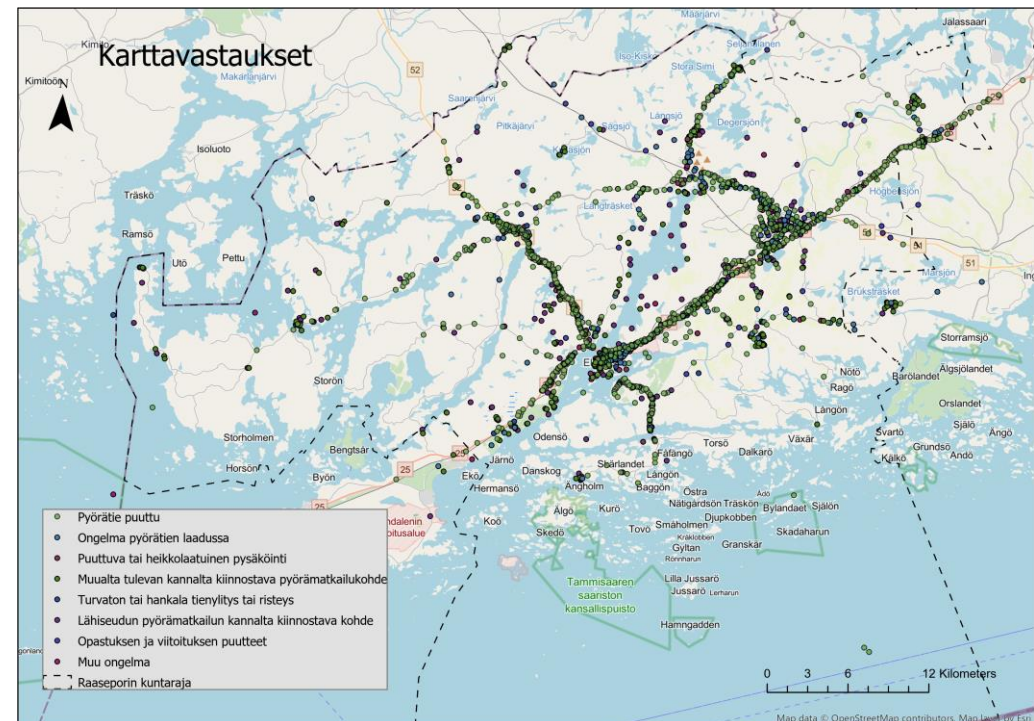
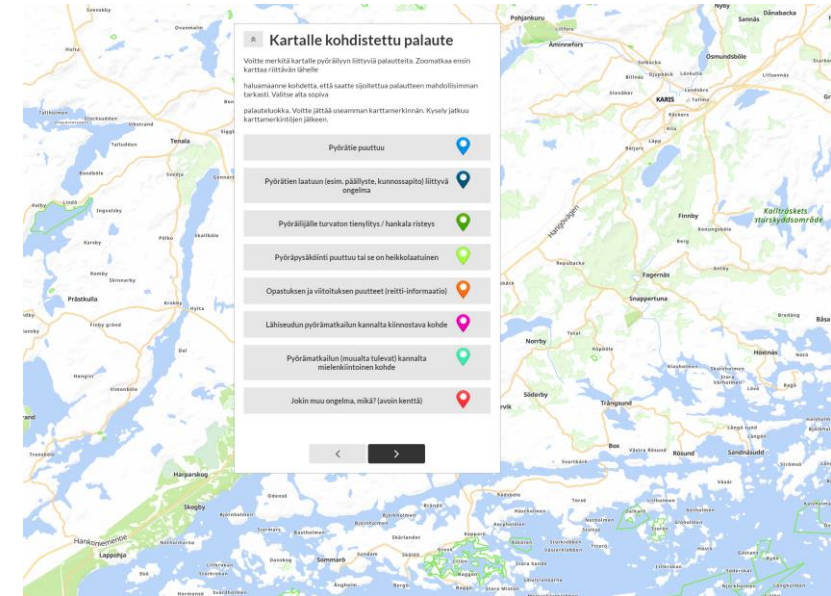


RASEBORG
RAASEPORI

Karttakysely

Karttakysely

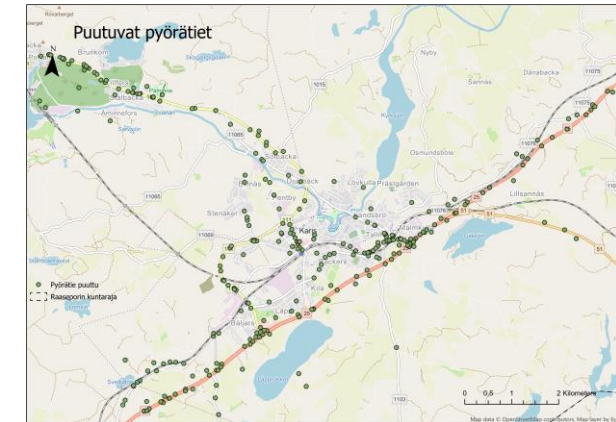
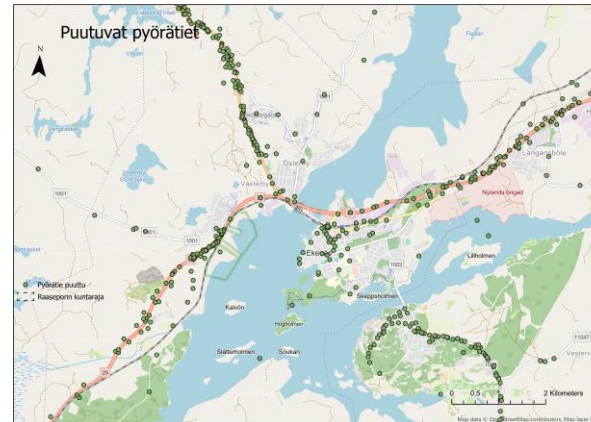
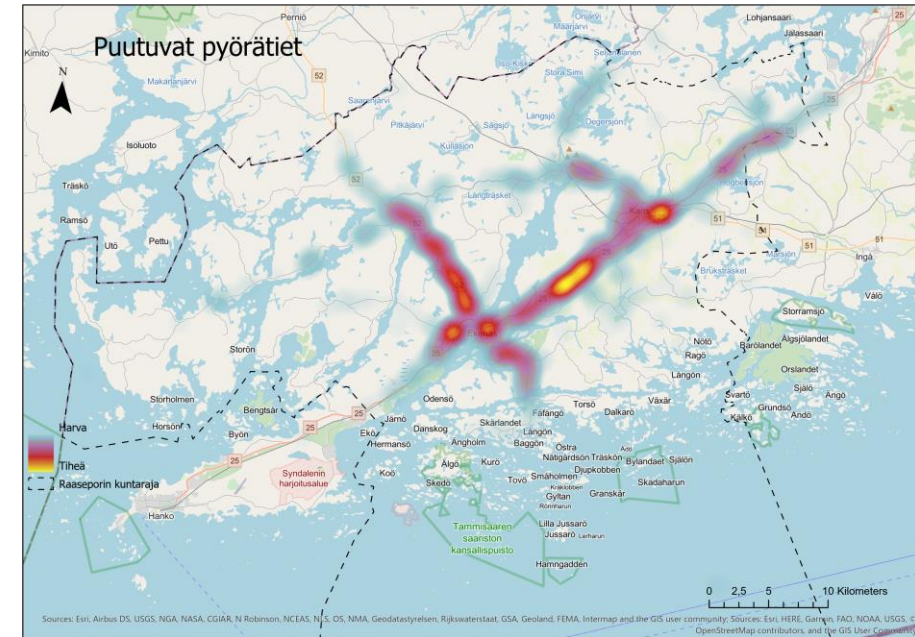
Karttakysely muun kyselyn kanssa toteutettiin kokonaisuudessaan Maptionnairessa. Vastauksia kartalle saatiin noin 2500 kappaletta, mikä tarkoittaa, että jokainen vastaaja jätti noin 5 karttapistettä. Määrä on oikein hyvä verrattuna muihin tehtyihin vastaaviin kyselyihin.



Puuttuva pyörätie

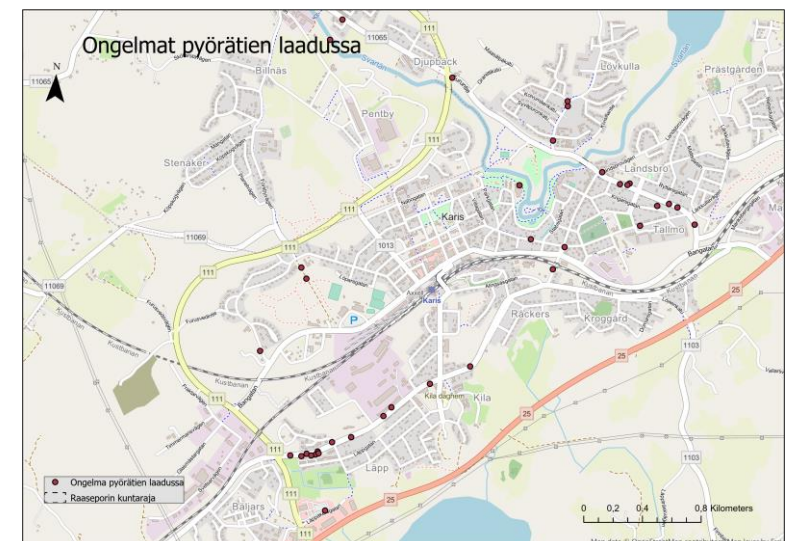
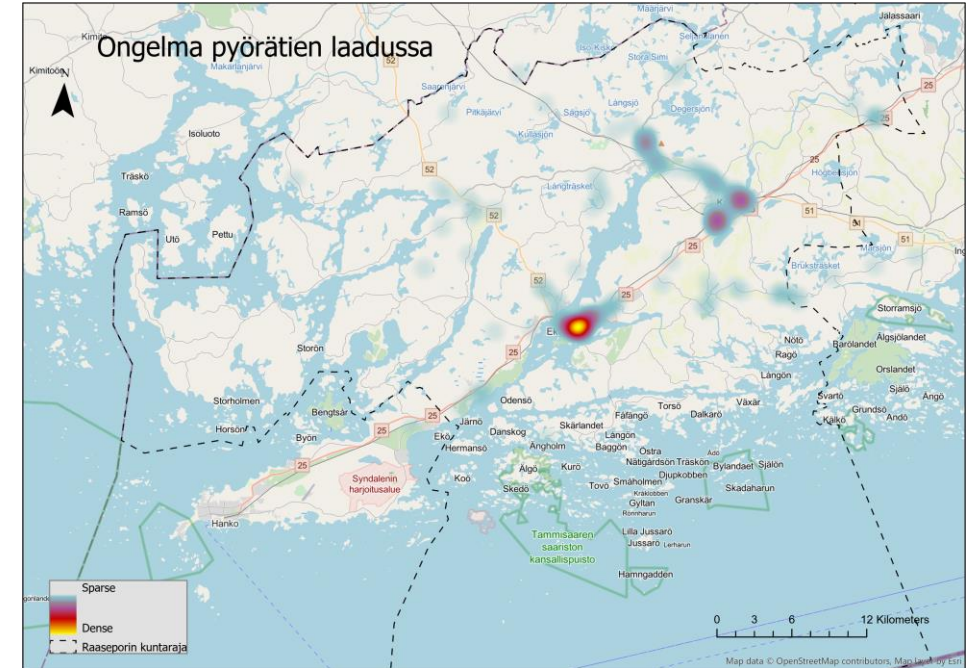
Puuttuvia pyöräväyliä merkittiin selvästi eniten, yhteensä yli 1400 kappaletta. Vastauksissa korostui yhteysvälit suurten taajamien välillä isojen teiden varsilla. Karjaalta esiin nousi etenkin Ratakatu ja Kauppamiehenkatu. Tammisaaren keskustasta taas Ystadinkatu nousi esille keskustan verkostosta.

Eniten vastauksia kuitenkin sai Hangontie väliltä Karjaa – Tammisaari, jonka jälkeen seurasi Tenholantie.



Ongelma pyörätien laadussa

Kysyttäessä pyörätien laatuun liittyvistä ongelmista, kuten päällysteen kunnosta tai muusta vastaavasta, saatiin vastauksia kerättyä 178. Suurin osa vastauksista sijoittui Tammisaareen ja Karjaalle, joissa Bagöntie ja Raaseporintie Tammisaareessa ja Karjaalla Tammisaarentie ja Karjaantie korostuivat ylitse muiden.

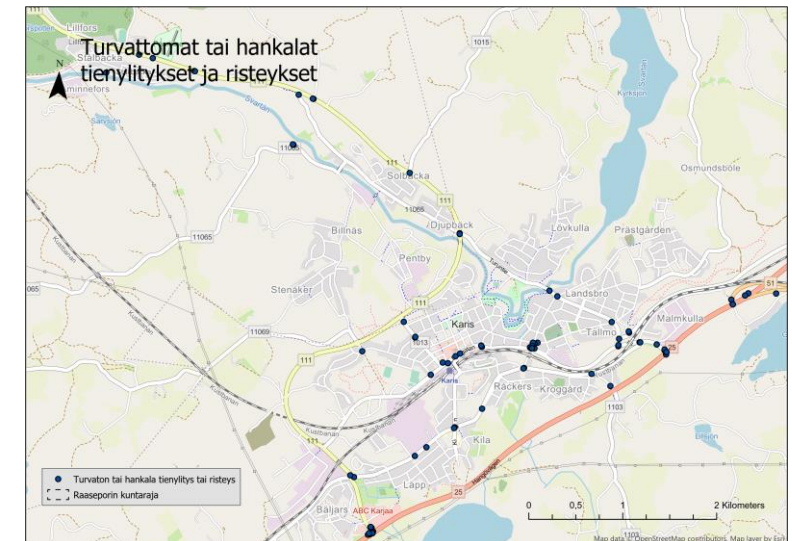
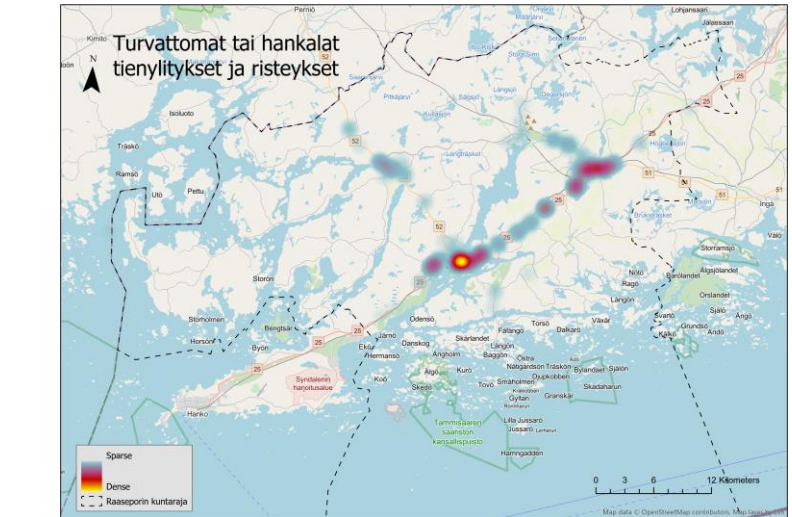
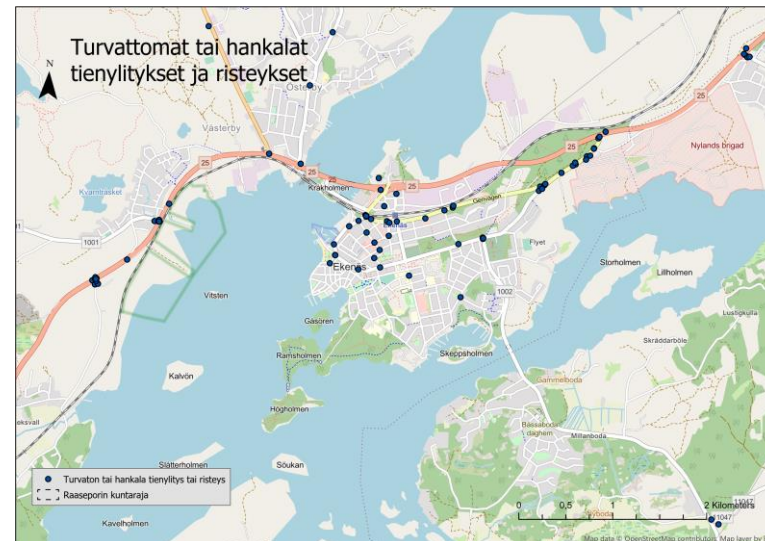


Turvattomat ja hankalat risteykset ja tienylitykset



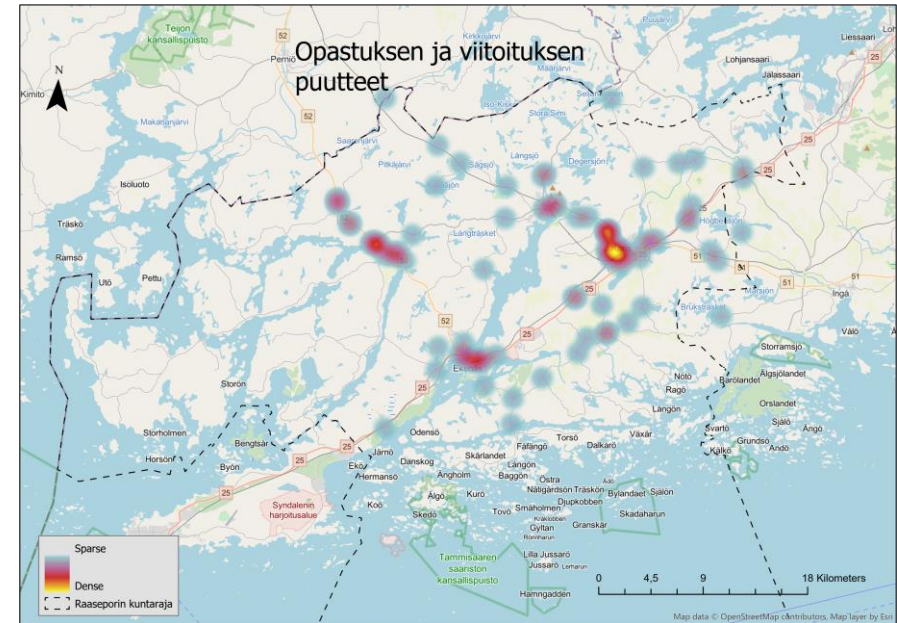
Vastauksia kysymykseen saatiin 246. Eniten merkintöjä oli Rautatienkadun, Ajurinpuiston ja Norra Strandgatanin risteyksessä sekä Hangontien ja Leksvallintien risteyksessä, joissa molemmissa oli 11 merkintää.

Karjaalla Hangontien ja tien 111 risteys sai myös paljon merkintöjä. Muussa vastausaineistossa korostuivat myös risteysalueilla tapahtuneet vaaratilanteet.



Opastuksen ja viitoituksen puutteet

Opastuksen ja viitoituksen puutteista huomautettiin 90 kertaa. Kategorian vastaukset levisivät koko Raaseporin alueelle, eikä merkittäviä keskittymiä ollut. Muista kategorioista poiketen opastus ja viitoitus tarvetta esiintyi tasaisesti myös keskusta-alueiden ulkopuolella, kuten esimerkiksi lähiseudun matkailukohteissa.

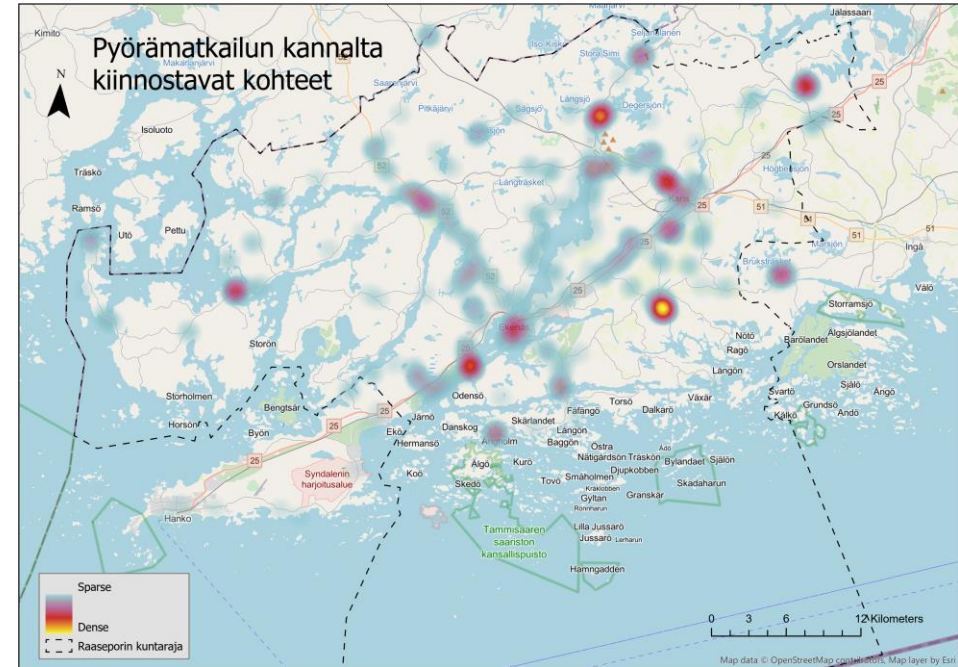


Pyörämatkailu

Pyörämatkailu, mikä oli yksi projektin tarkasteltavista näkökulmista keräsi kahdessa kategoriassaan paljon vastauksia, 520 kappaletta.

Kiinnostavia kohteita pyydettiin laittamaan kartalle muualta tulevan matkailijan ja lähiseudun asukkaan näkökulmasta.

Raaseporin suurimmat nähtävyydet; Raaseporin linna, Fiskars ja muut ruukit keräsivät paljon vastauksia, linna etunenässä. Dagmarin puisto, Bromarv ja Tammisaaren keskusta keräsivät myös paljon vastauksia.



Matkailukohde	Lkm
Raaseporin linna	32
Fiskarsin kylä	27
Mustion linna	20
Tammisaaren vanha kaupunki	19
Bromarv	16
Vierasvenesatama, Sommarö	9
Kopparö	6



Puuttuva tai heikkolaatuinen pyöräpysäköinti



Pyöräpysäköintiin liittyviä ongelmia kerrottiin 61 kappaletta, jotka sijoituivat lähinnä Tammisaaren ja Karjaan keskustoihin. Asemanseudut ja Tammisaaren satama olivat korostuneita paikkoja, joihin vastaukset kasaantuivat.



Muut ongelmat



Vastaajilta kysyttiin myös muita ongelmia Raaseporin pyöräily-ympäristössä.

Useampi toivoi Pohjan vanhan rautatietunnelin muuttamista pyörätieksi, niin kuin vanha ratapohja on jo aiemmin muutettu.

Huomautuksia tuli myös paljon liikenneturvallisuudesta ja valaistuspuutteista. Laadulliset tekijät, kuten tien päällysteen, maalausten ja pientareiden kapeus nousivat esiin monessa vastauksessa.

Myös pyöräurheilupaikkoja toivottiin. Esimerkiksi Pump-trackin sijoittamista jonnekin Raaseporiin toivoi useampi vastaaja.

Yhteensä muita ongelmia ilmoitettiin 83 kappaletta.





RASEBORG
RAASEPORI

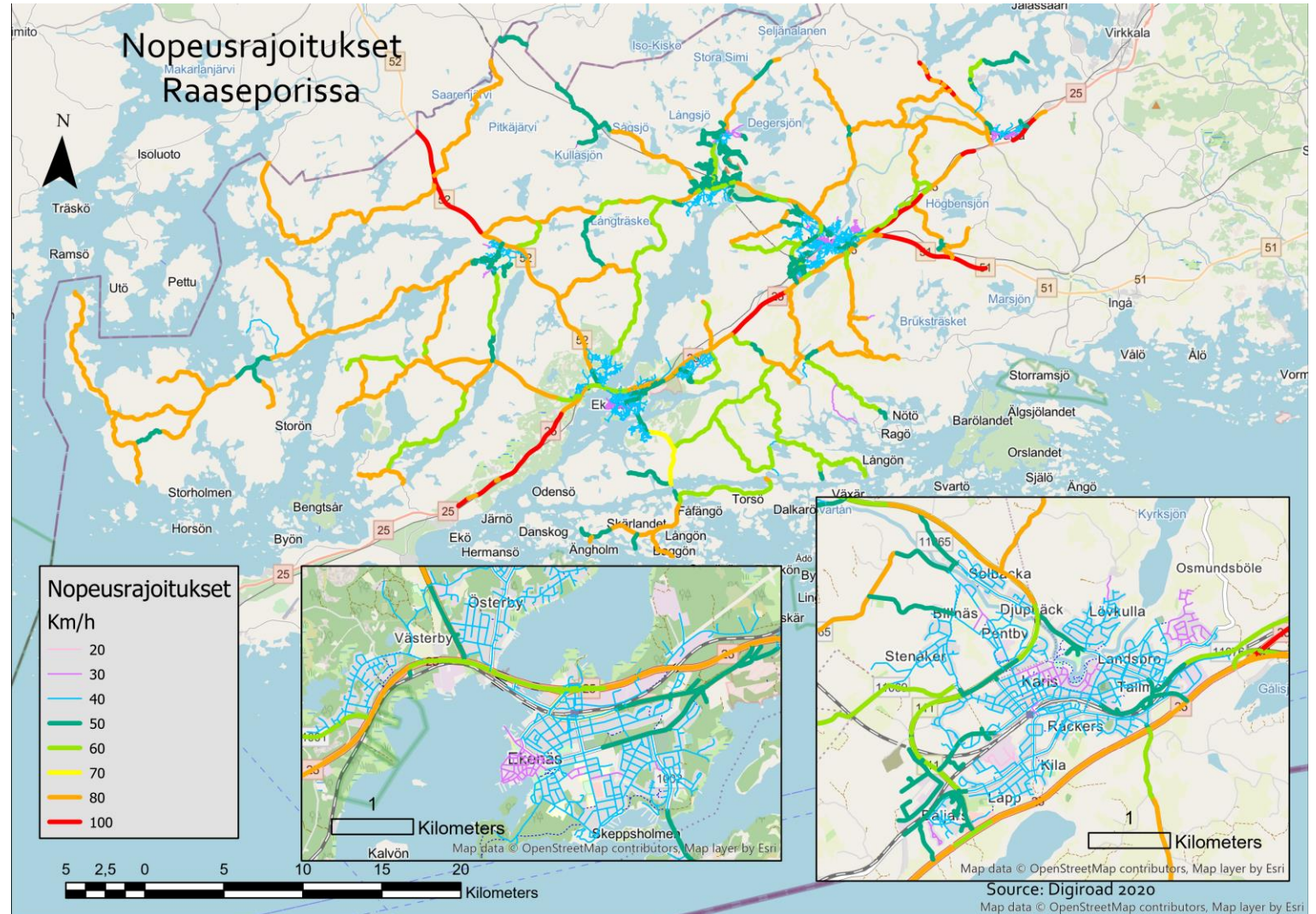
Pyöräilyolosuhteiden nykytilan kuvaus

Liite 3: Pyöräilyn kehittämisohjelma 2020 - 2025

Liikenne - Nopeusrajoitukset



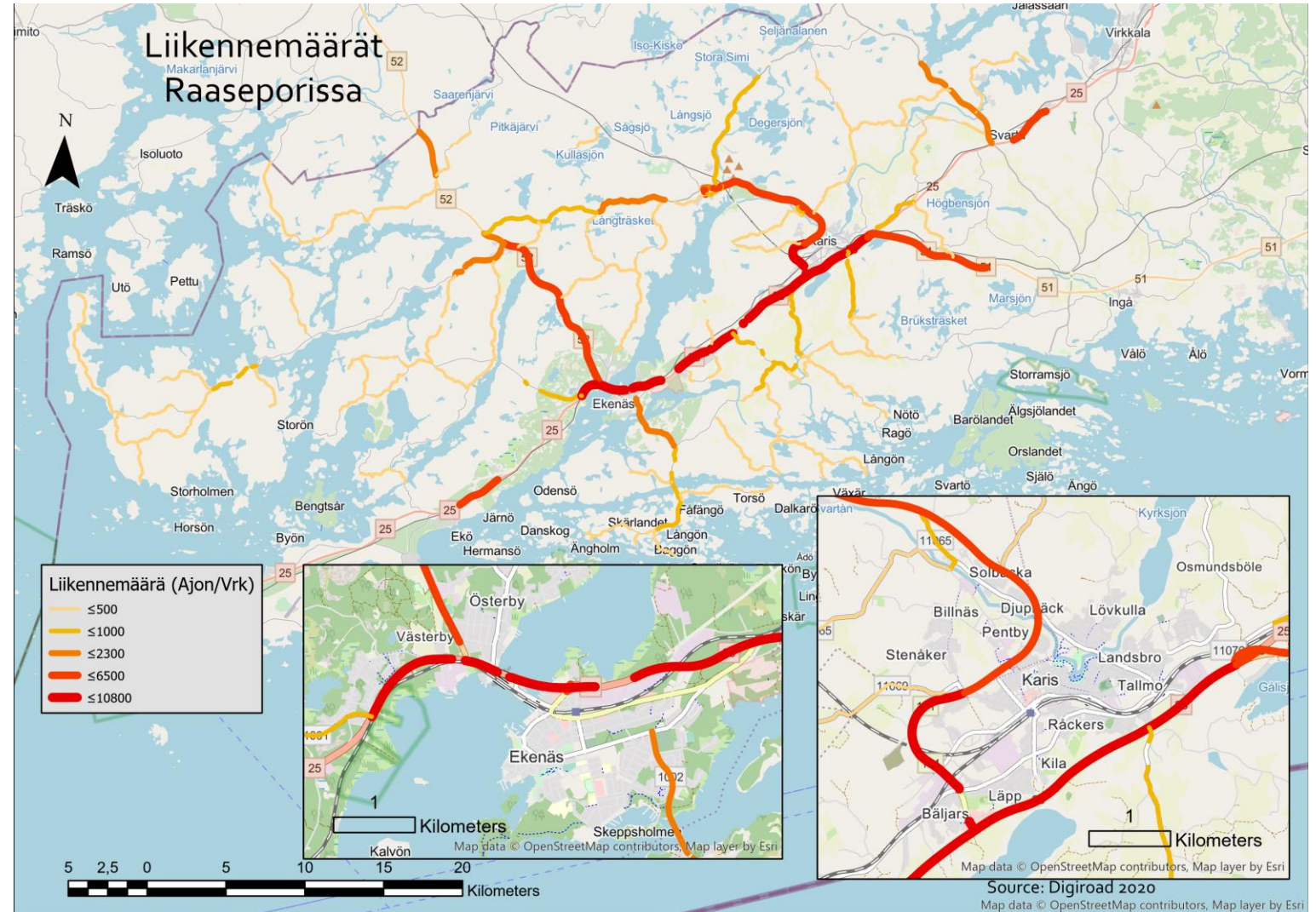
Raaseporin taajamissa on kokoojakaduilla pääosin 40-60km/h ja pienemmillä kaduilla 30-40km/h.



Liikenne - Autoliikennemäärät



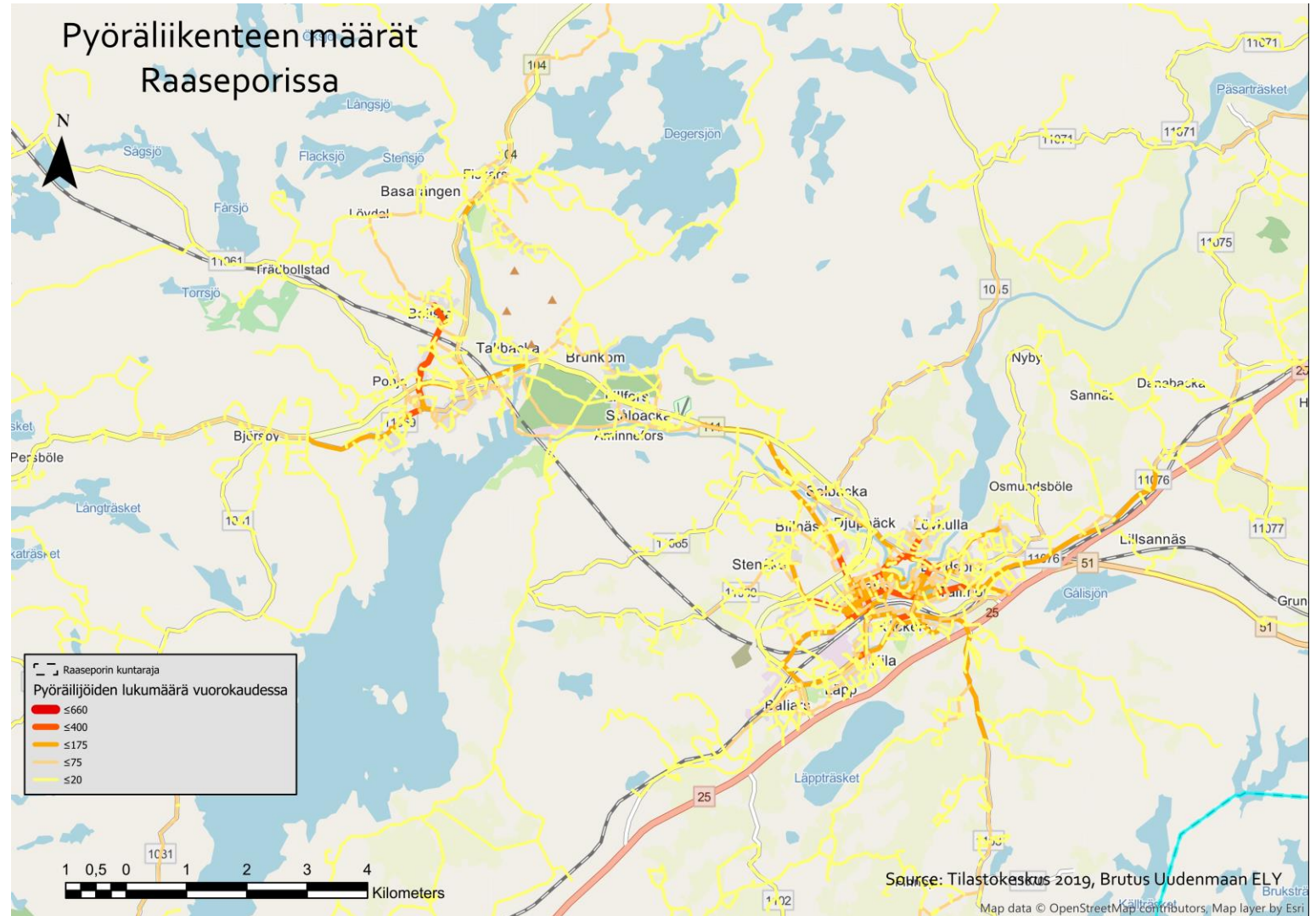
Raaseporia halkoo vilkasliikenteinen valtatie numero 25, Hangontie. Autoliikennemäärät väylällä ovat noin 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.



Liikenne - Pyöräliikenne



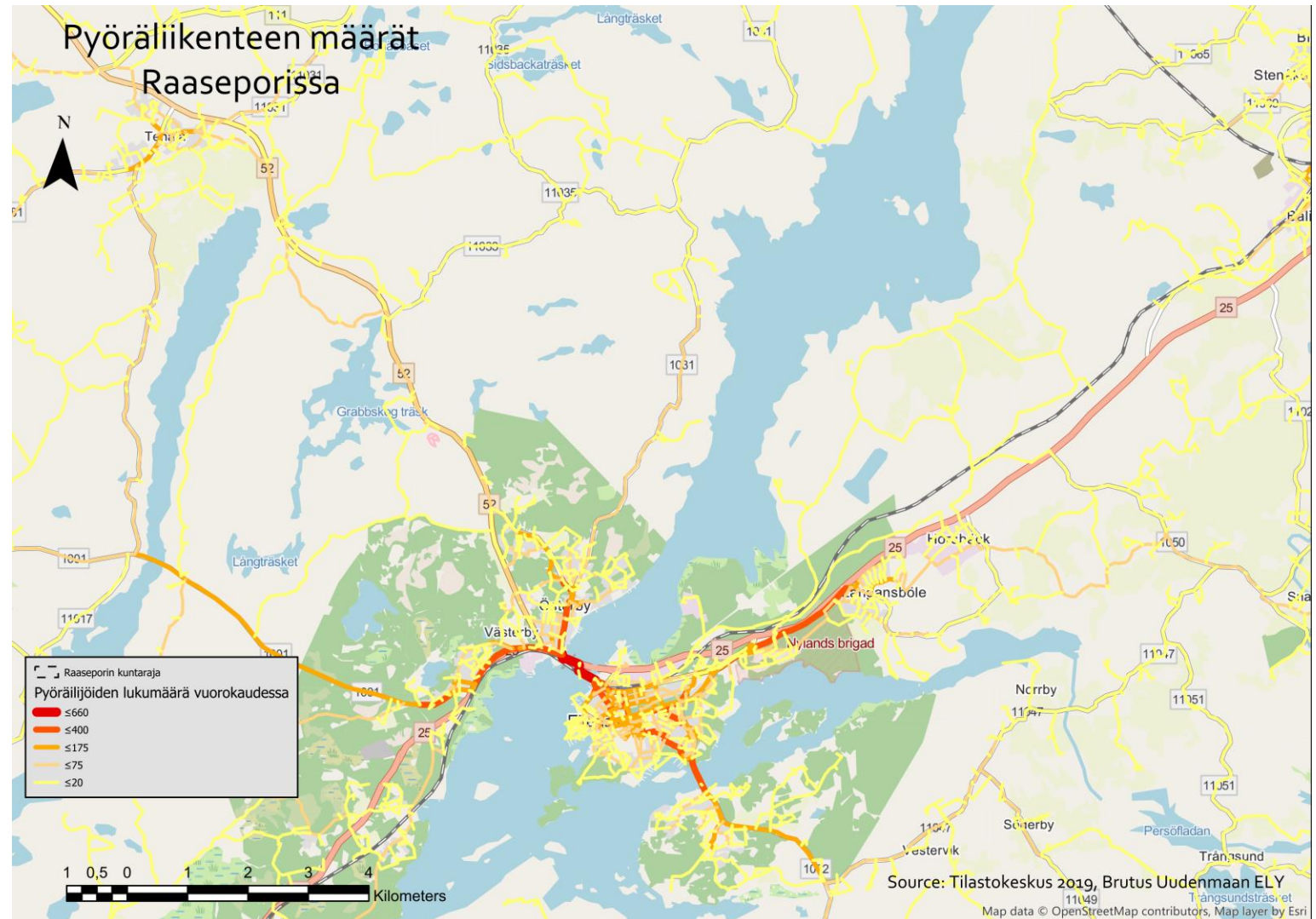
Pyöräliikenne Raaseporissa on vahvasti keskittynyt Karjaalle ja Tammisaareen. Karjaalla vilkkaimmat kohteet ovat keskustan pääkadut, kuten Keskuskatu ja Kilantie. Liikennemäärät on mallinnettu Brutus-mallilla.



Liikenne - Pyöräliikenne



Tammisaaressa suurin liikenne on pullonkaulassa salmen ylittävällä sillalla, jossa tavattiin reilusti yli 600 pyöräilijää.



Pyöräilyn reitit



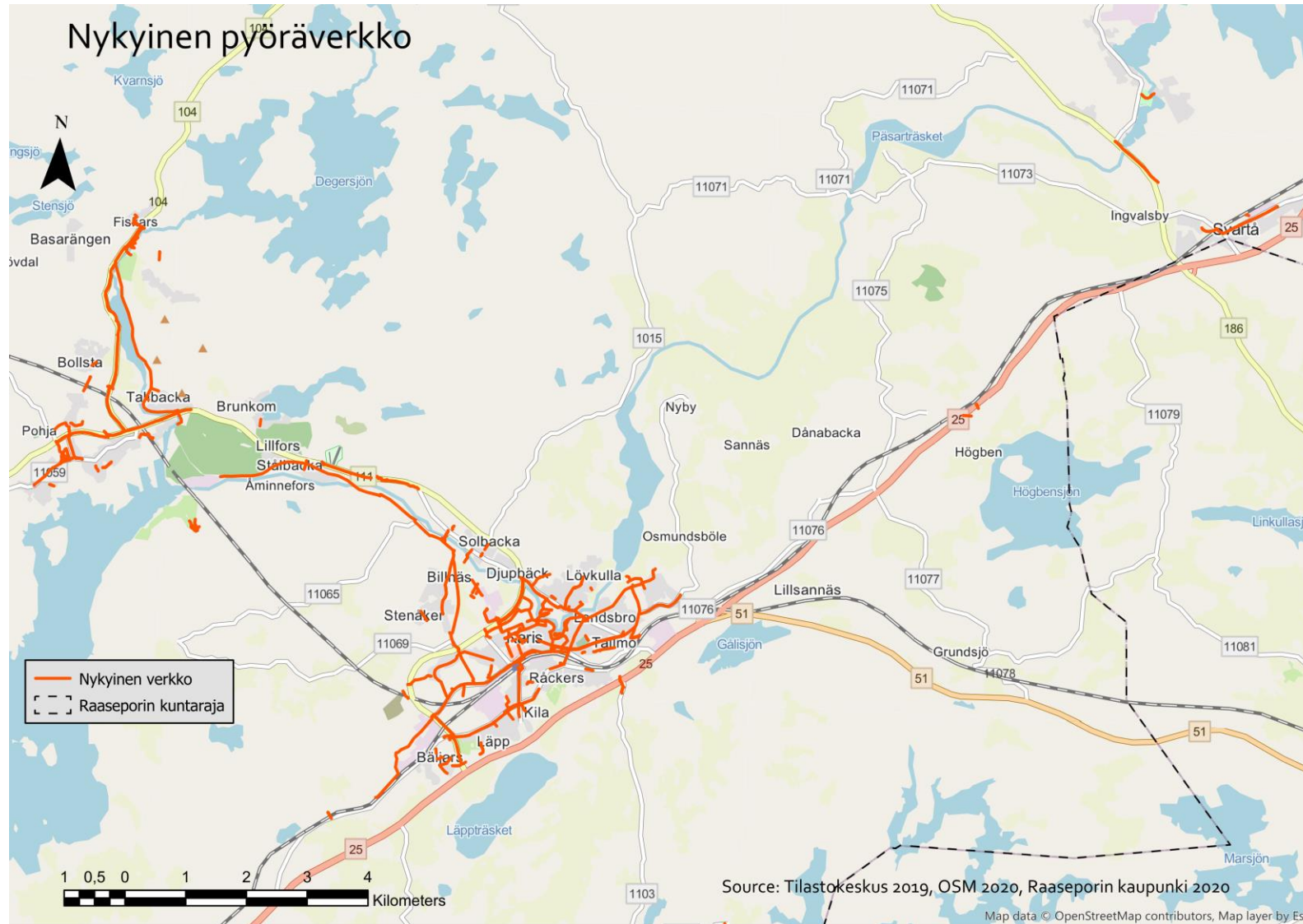
Raaseporin pyöräilyn reitit ovat pääosin yhdistettyjä jalankulku- ja pyöräteitä. Suurin osa reiteistä on keskittynyt Karjaan ja Tammisaaren keskuksiin. Aineisto on koottu digiroad- aineistosta sekä kaupungin omista korjauksista ja laajennussuunnitelmista.



Pyöräilyn reitit - Tammisaari



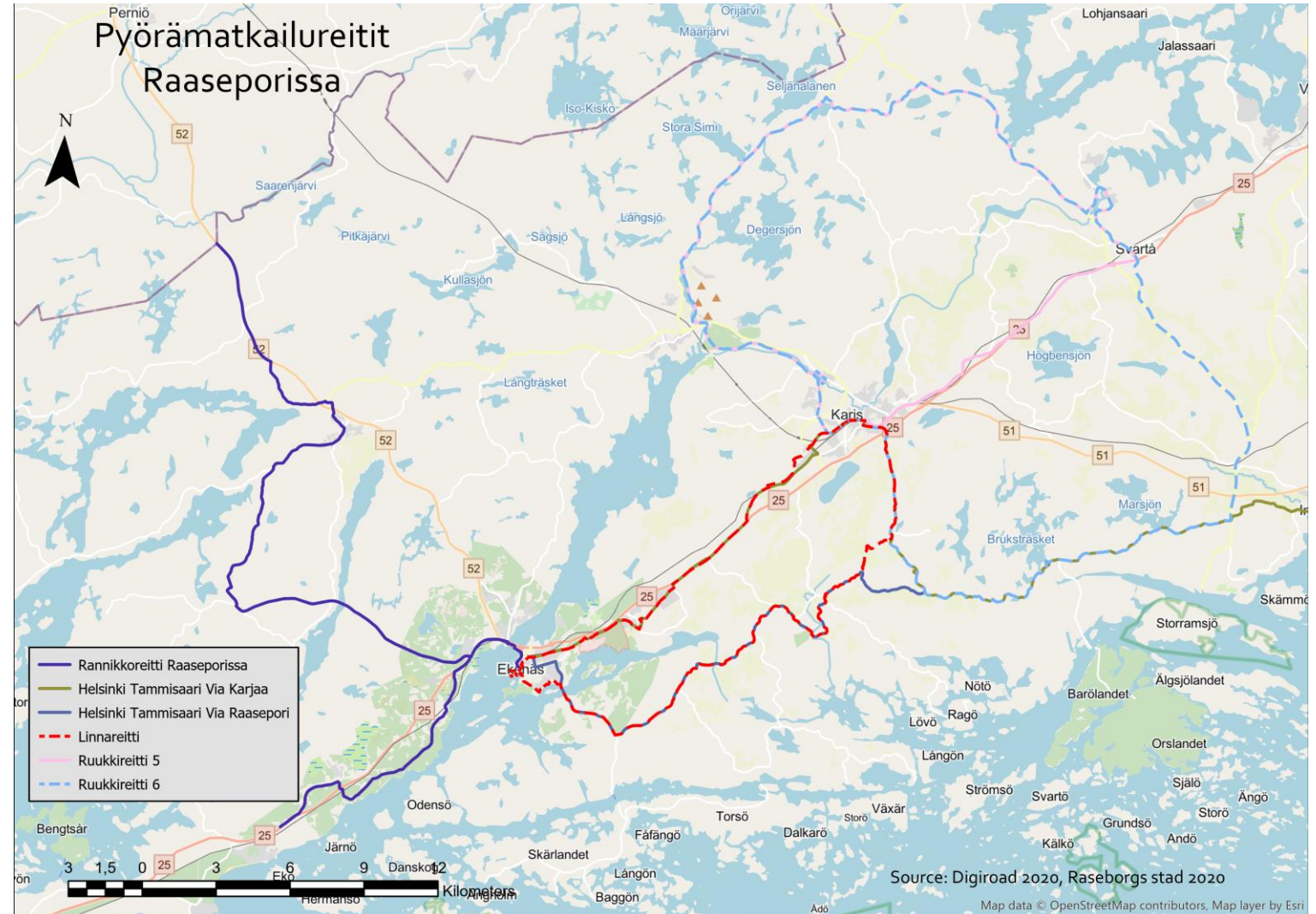
Pyöräilyn reitit - Karjaa



Pyörämatkailureitit



Pyörämatkailureitit Raaseporissa ovat monipuolisia ja kiertävät paikallisia nähtävyyksiä. Rannikkoreitti on lisäksi Hangosta Salon kautta Kasnäsiin kulkeva pyöräilyreitti, joka poikkeaa Tammisaaren kautta.



The map displays the urban structure of Raasepori, Finland, categorized into four main zones:

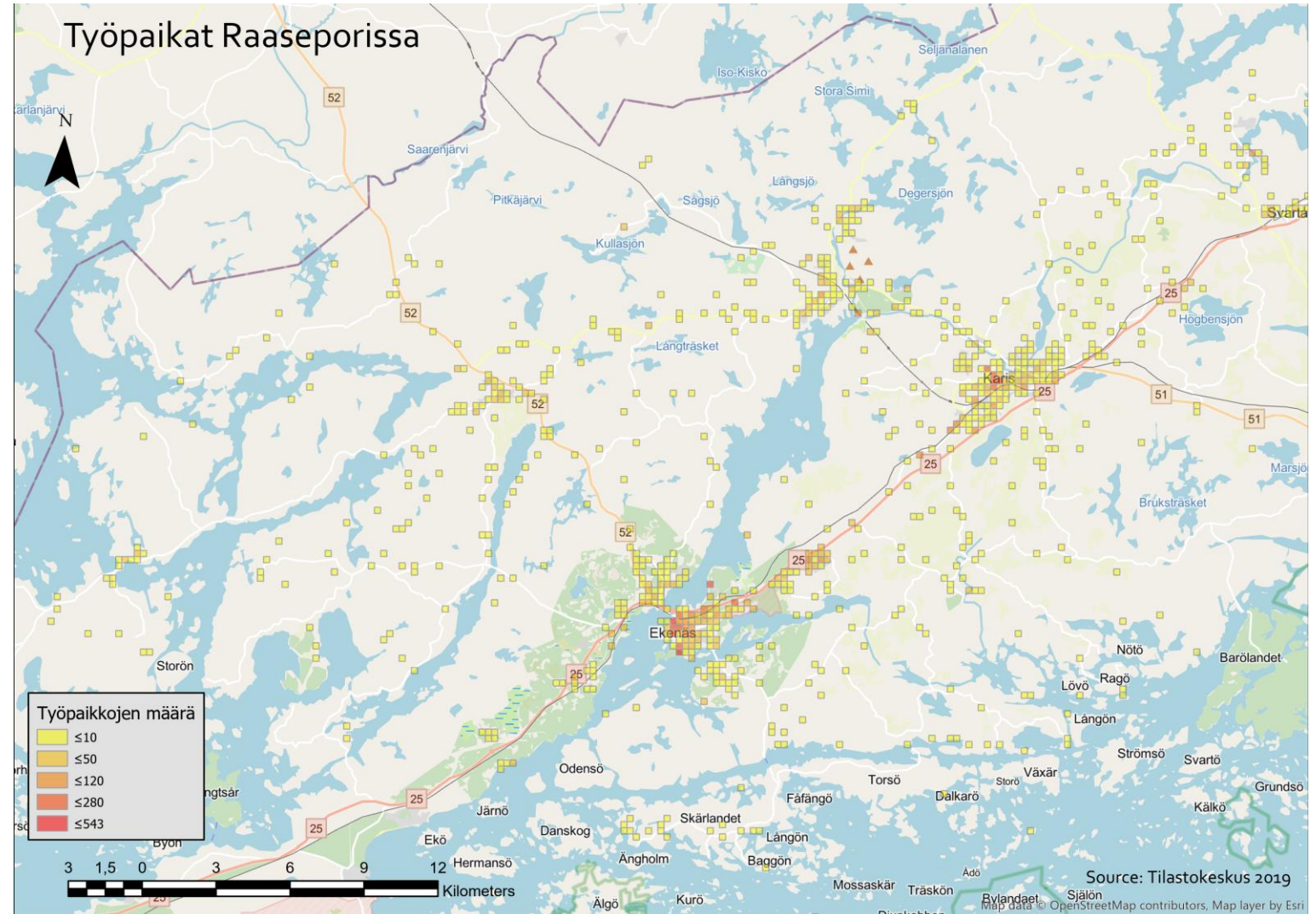
- Taajama (Urban Core):** Shaded in dark orange, representing the central built-up areas.
- Kylä (Village):** Shaded in light orange, representing smaller settlements.
- Pienkylä (Small Village):** Shaded in light green, representing very small settlements.
- Maaseutualue (Rural Area):** Shaded in light green, representing the surrounding countryside.

Geographical features include the city of Raasepori, the surrounding archipelago, and the Baltic Sea. The map also shows the location of the Raasepori National Park (Raaseporin kansallispuisto) and the Raasepori National Park (Raaseporin kansallispuisto). The map is sourced from SYKE 2018.

Työpaikat



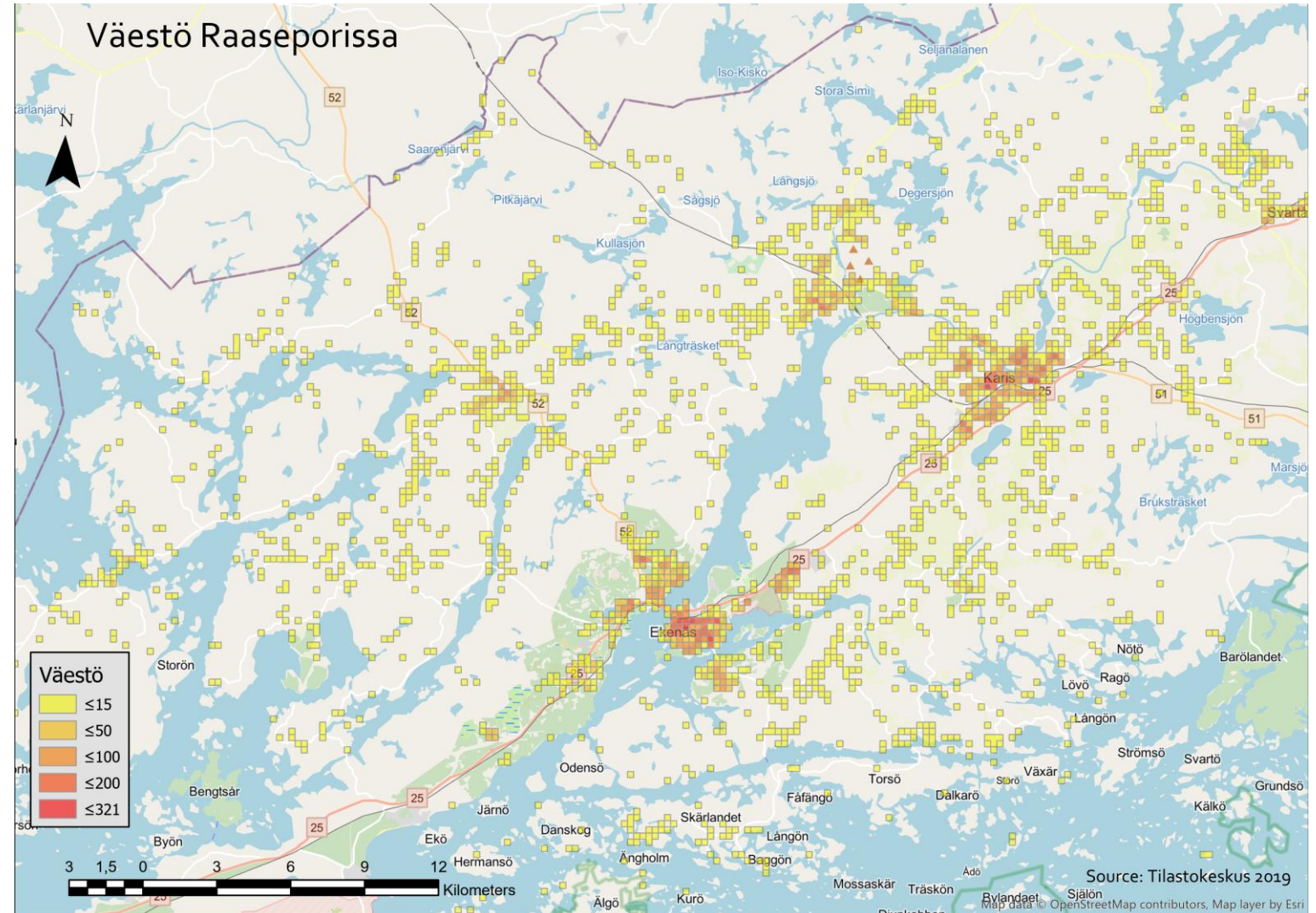
Työpaikat ovat pääosin sijoittuneet Tammisaaren ja Karjaan keskustoihin. Raaseporin työpaikkaomavaraisuus, joka kuvaa alueella työssäkäyvien lukumäärää ja alueella asuvan työllisen työvoiman määrää, oli 87,0% vuonna 2017. Työttömien osuus työvoimasta oli 8,8% vuonna 2018. Alueella oli työpaikkoja vuonna 2017 yhteensä 9931. (Tilastokeskus 2020)



Väestö



Väestö ei ole yhtä vahvasti keskittynyt Tammisaareen ja Karjaalle, kuin työpaikat, mutta ovat silti suurimmat asutuskeskittymät alueella. Raaseporin asukasluku vuonna 2019 oli 27 536. (Tilastokeskus 2019)





RASEBORG
RAASEPORI