

# LOVIISAN KÄVELYN JA PYÖRÄLIIKENTEEN EDISTÄMISOHJELMA

LOPPURAPORTTI 12/2021



# TYÖN SISÄLTÖ

TIIVISTELMÄ	3
EDISTÄMISTYÖN LÄHTÖKOHDAT	4
NYKYTILA	11
VISIO JA TAVOITTEET	25
Kävelyn kehittämislinjaukset	28
Pyöräilyn kehittämislinjaukset	38
TOIMENPIDEOHJELMA	46
EDISTÄMISTYÖN SEURANTA	52
LIITTEET	



# Tiivistelmä

Loviisan kaupungin kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman tavoitteena on lisätä kävelyn ja pyöräilyn määrää arjen matkoilla sekä parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita. Ohjelma ohjaa osaltaan alueen maankäytön sekä liikenteen kehittämistä.

Ohjelmassa on määritelty yleiset sekä määrälliset tavoitteet kävelyn ja pyöräilyn edistämistyölle. Tavoitteiden määrittely pohjautuu vahvasti työn aikana toteutettuun vuoropuheluun. Edistämistyön lähtökohdaksi on määritelty kävelyn ja pyöräilyn visio, jota jalkautetaan kulkutapoja koskevilla yhteisillä tavoitteilla sekä kulkutapakohteisilla tarkentavilla kirjauksilla.

Visio: **"Kävely ja pyöräily ovat turvallisia arjen liikkumistapoja, jotka edistävät loviisalaisten hyvinvointia."**

Edistämistyön päätavoitteet: **Liikkumisen turvallisuus, Arjen sujuvuus ja Asukkaiden hyvinvointi.**

Loviisan kaupunki tavoittelee jalankulun ja pyöräiliikenteen matkojen yhteismäärän kasvua 30 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Edistämishjelma linjaa tavoitteiden rinnalla keinoja tavoitteiden saavuttamiseksi. Keinot on kuvattu toimenpideohjelmalla, joka on jaoteltu neljään kokonaisuuteen: maankäyttö ja palveluverkko, infrastruktuuri ja olosuhteet, asenteet ja liikkumistottumukset sekä yhteinen tahtotila.

**Yhteinen tahtotila on kävelyn ja pyöräilyn edistämistyön perusta.** Ohjelman käsittely virallisella tasolla sitouttaa niin virkahenkilöitä kuin luottamushenkilöitäkin pyrkimään kohti asetettuja tavoitteita. Yhteinen tahtotila, riittävä rahoitus ja resurssit mahdollistavat tavoitteellisen ja suunnitelmallisen edistämistyön poikkihallinnollisesti. Edistämistyön seurannan avulla nähdään, miten kunta etenee kohti asetettuja tavoitteita.



Loviisan kaupungin kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämishjelman laatiminen käynnistettiin huhtikuussa 2021.

Suunnittelutyön ohjausryhmään ovat kuuluneet seuraavat henkilöt:

- Markus Lindroos, Loviisan kaupunki
- Suvi Peltola, Loviisan kaupunki
- Päivi Hämäläinen, Loviisan kaupunki
- Karolina Hovi, Loviisan kaupunki
- Sofie Klawér-Kallio, Loviisan kaupunki
- Herkko Jokela, Uudenmaan ELY-keskus
- Miikko Santala, Uudenmaan ELY-keskus
- Kati Hyvärinen / Virpi Ansio, Traficom

Ohjausryhmä on kokoontunut työn aikana neljä kertaa virtuaalisesti Teams-yhteydellä.

Ohjelman laadinnasta on vastannut konsulttina Ramboll Finland Oy, josta työn toteutuksesta vastasivat Anna Kirjanen, Anne Herranen, Matti Pönkänen, Inna Ampuja ja Tapio Kinnunen.

# Edistämistyön lähtökohdat



# Tavoitteet ja linjaukset

**Erilaisilla ohjaustoimilla tavoitellaan merkittävää siirtymää henkilöautoliikenteen matkoista kestäviin kulkutapoihin.**

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen pohjautuu vahvasti valtakunnallisiin ilmastotavoitteisiin. Ekologisen kestävyuden lisäksi liikennejärjestelmältä ja sitä tukevalta yhdyskuntarakenteelta vaaditaan sosiaalista, tasa-arvoista ja turvallista kestävyttä sekä yhteiskuntataloudellisesti resurssitehokasta kestävyttä.

Kunnat ja kaupungit toimivat läheisemmässä vuorovaikutuksessa asukkaidensa kanssa. Tärkeimpiä toimia kestävien kulkutapojen suosion kasvattamiseen ovat turvallisen ja miellyttävän infran rakentaminen sekä liikkumistottumuksiin vaikuttaminen kaavoituksen ja liikkumisen ohjauksen keinoin.

Raportin liitteessä 1 on kuvattu valtakunnallisia sekä alueellisia tavoitteita ja linjauksia, jotka ohjaavat kävelyn ja pyöräilyn edistämistyötä Loviisassa.

Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma

Fossiilittoman liikenteen tiekartta

12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmä -suunnitelma, tavoitteet ja strategiset linjaukset

Liikenteen verotuksen uudistaminen

Hyvinvoinnin, terveyden ja turvallisuuden edistäminen 2030 - Toimeenpanosuunnitelma

Kaikki liikennemuodot kattava liikenneturvallisuusstrategia

Kansainväliset ilmastositoumukset

Kansallinen energia- ja ilmastostrategia

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma

Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Hiilineutraali Uusimaa 2035 -tiekartta

Kaupunkistrategia

Hyvinvointisuunnitelma

Liikenneturvallisuus-suunnitelma

Kestävä kaupunki -ohjelma

Kaupunginjohtajien energia- ja ilmastositoumus

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma

Kaupungin muut toimialakohtaiset ohjelmat, strategiat, tavoitteet ja visiot



Tavoitteita tukevat

toimenpiteet

# Kaupunkistrategia sekä kaupungin omat selvitykset ja ohjelmat

*Kaupungin vision mukaan Loviisa on Suomen paras pikkukaupunki, josta löytyy merellistä asumisidylliä, elinvoimaisia kyliä ja luonnonrauhaa. Kaupunkistrategian (2017–2022) keskeisiä tavoitteita on luoda kaupunkiin elinvoimaa, toimeentuloa ja viihtyisyyttä sekä edistää terveyttä ja hyvinvointia. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tukee osaltaan asetettua tavoitetta.*

## Kestävä kaupunki -ohjelma 2019–2023

Loviisa on mukana ympäristöministeriön Kestävä kaupunki -ohjelmassa, joka edistää kaupunkien ja kuntien kestävä kehitystä sekä käytännön kaupunki-kehittämisen, että strategisen johtamisen tasolla. Pääteemoina ohjelmassa ovat vähähiilisyys, älykkyyys, terveellisyys ja sosiaalinen kestävyys.

## Kaupunginjohtajien energia- ja ilmastopimus

Loviisan kaupunki päätti kesäkuussa 2018 liittyä kaupunginjohtajien energia- ja ilmastopimukseen ([Covenant of Mayors for Climate & Energy](#)). Sopimuksessa on sitouduttu EU:n ilmasto- ja energiatavoitteiden toteuttamiseen omalla alueellaan.

**”Loviisa – pieni kaupunki, suuria elämyksiä”**

## Liikkuva-hankkeet

- Kaikki Loviisan kaupungin perusopetuksen koulut ovat olleet mukana valtakunnallisessa Liikkuva koulu -hankkeessa vuosina 2016–2019. Toiminta on aktiivista edelleen, ja laajentunut Liikkuva varhaiskasvatus ja Liikkuva opiskelu -hankkeisiin.

## Loviisan liikenneturvallisuussuunnitelma (2016)

Suunnitelmassa esille nostettuja toimenpiteitä:

- ”Keskustan jalankulun ja pyöräilyverkoston kokonaissuunnitelman laatiminen.”
- ”Pyöräpysäköinnin kehittäminen kunnan palvelupisteissä (esim. nuorisotilat).”
- Tempaukset ja tapahtumat kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi
- Toimenpidelistalla useampia jalankulun ja pyöräilykenttien väylän rakennustarpeita.

## Hyvinvointisuunnitelma 2021–2024

Loviisa on laatinut yhdessä Lapinjärven kanssa hyvinvointisuunnitelman, jonka tarkoituksena on edistää asukkaiden kokonaisvaltaista hyvinvointia. Suunnitelman painopistealueet ovat asukkaiden osallisuus, ehkäisevä toiminta ja oikea-aikaiset palvelut sekä hyvinvointia tukeva ympäristö kestävä kehitys huomioiden.

Sekä pyöräliikenteen että jalankulun edistäminen tukee hyvinvointisuunnitelman eri painopisteitä, joko suoraan tai välillisesti. Monipuoliset ja turvalliset liikkumisen mahdollisuudet kannustavat liikkumaan ja samalla tarjoavat monille positiivisia terveydellisiä vaikutuksia niin fyysiseen kuntoon kuin psyykkiseen jaksamiseen. Usein jalan ja pyörällä liikkuminen on myös sosiaalinen tapahtuma sekä lapsille tärkeä keino oppia itsenäistä liikkumista.

# Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on resurssiviisautta parhaimmillaan

## Edullisuus

Kävely ja pyöräily ovat edullisia kulkumuotoja niin liikkujalle itselleen kuin yhteiskunnalle. Ne edistävät tasapuolisia liikkumismahdollisuuksia.

## Ekologisuus

Kävely ja pyöräily säästävät ympäristöä. Saasteettomina ja meluttomina kulkumuotoina ne eivät kuluta uusiutumattomia luonnonvaroja.

## Terveellisyys

Kävely ja pyöräily ovat helppoja tapoja lisätä arkiliikuntaa. Ne tuovat positiivisia vaikutuksia niin julkiseen terveyshuoltoon kuin työnantajille.

## Turvallisuus

Kävelyn ja pyöräilyn yleistyminen parantaa liikenneturvallisuutta. Myös autoliikenteen sujuvuus paranee, kun jalankulun ja pyöräiliikenteen järjestelyt suunnitellaan hyvin.

## Viihtyisä ja houkutteleva kaupunki

Laadukkaat kävely- ja pyöräilyolosuhteet ovat menestyvän ja houkuttelevan kaupungin perusaineksia. Katutilan uudelleen järjestely kävelylle ja pyöräiliikenteelle sopivaksi tehostaa tilan käyttöä ja mahdollistaa elävän kaupungin. Matkailu ja kauppakin kiittävät!



RAMBOLL

## Kävelyn ja pyöräilyn hyötyjä

Hyvinvoinnin, terveyden, fyysisen toimintakyvyn ja kunnon edistäminen

Energia-, ympäristö- ja ilmastopoliittisten tavoitteiden edistäminen

Kansantaloudellisten säästöjen saavuttaminen

Liikennejärjestelmän toimivuus ja turvallisuus

Viihtyisän ja elinvoimaisen ympäristön luominen

Yhdenvertaisuuden ja tasa-arvon edistäminen

Lähde: Kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelma (LVM 5/2018)



# Miksi kestäväää liikkumista (1/3)

Kävelyn ja pyöräilyn edistämällä on useita positiivisia vaikutuksia liikenteen kokonaisturvallisuuteen ja sitä kautta myös toivottu vähentävä vaikutus liikenneonnettomuuksien määrään ja niiden vakavuuteen. Aktiivisten kulkutapojen käytön kasvu edistää kokonaisturvallisuutta autoilijoiden oppiessa huomioimaan kävellessä ja pyöräillen liikkuvia paremmin liikenteessä. Aktiivisten kulkutapojen käytön lisääntyessä autoilija on itse yhä useammin kävelijä tai pyöräilijä.

**Loviisassa tapahtuvat tieliikenteen loukkaantumiset ja kuolemat** aiheuttavat vuosittain yhteiskunnalle noin 7,3 miljoonan euron kustannukset. Kustannukset muodostuvat reaalityaloudellisista kustannuksista ja yksilön hyvinvoinnin menetyksestä. Loviisan kaupungin osuus kustannuksista on vuosittain noin 900 000 €. ([Tilastokeskus](#), [Väylävirasto](#), [Tiehallinto](#))

**7,3**  
**M€/vuosi**  
**(0,9 M€/vuosi)**

**Muita kestävämmään liikkumiseen ohjaavan yhdyskuntarakenteen kustannuksia aiheuttaa muun muassa seuraavista:**

- Moottoriliikenteen aiheuttamat päästöt ja haitta viihtyisyydelle erityisesti taajamissa  
→ mm. pakokaasut, rengaskuluma, katupöly ja melu
- Tien runsas kuluminen ja kunnossapito
- Kunnallistekniikan ja laadukkaiden palvelujen tuottamisen kustannustehokkuus  
→ mm. koulukuljetukset, joukkoliikenne



RAMBOLL

## Miksi kävelyyn ja pyöräilyyn panostaminen kannattaa?

**Lähes jokainen matka alkaa ja päättyy kävellessä.**

**Vain neljäsosa aikuisista liikkuu tarpeeksi.** Kävely ja pyöräily ovat aktiivisia liikennemuotoja ja tukevat työkyvyn säilymistä.

**Jokainen pyöräilty kilometri tuo säästöjä** mm. pidentyneen eliniän ja terveysvaikutusten muodossa. Taloudelliset hyödyt voivat olla noin 0,16-1,30 €/km.

**Ilmanlaatu paranee**, kun liikenteestä aiheutuvat päästöt vähenevät.

**Pyörämatkailijat tukevat paikallistaloutta.** Pyöräillen matkailevat viipyvät vierailemillaan alueilla usein pidempään ja päiväbudjetti on noin 20 % suurempi muihin turisteihin verrattuna.

Lähteet:  
UKK 2018: Liikkumattomuuden kustannukset Suomessa,  
Motiva 2016: Bikenomics,  
ADFC-Radreiseanalyse 2020,  
Guthold R., G. Stevens, L. Riley & Bull F. 2018

# Miksi kestäväää liikkumista (2/3)

Kestävän liikkumisen (jalankulku, pyöräliikenne, joukkoliikenne) edistäminen on tärkeä osa Loviisan asukkaiden terveyden ja hyvinvoinnin edistämistyötä. Fyysisellä aktiivisuudella ja istumisen vähentämisellä on kauaskantoisia myönteisiä seurauksia niin yksilölle kuin yhteiskunnalle. Liikkumattomuus on osaltaan yhteydessä yhteiskunnalle muodostuviin terveydenhuollon suoriin kustannuksiin sekä tuottavuuden menetyksestä aiheutuviin kustannuksiin (mm. sairauspoissaolot).

Aktiivisten kulkutapojen käyttö on tapa lisätä arjessa tapahtuvaa liikuntaa. Liikkumattomuus aiheuttaa merkittäviä kustannuksia kuntatasolla, ja niistä osa kohdistuu suoraan kuntatalouteen. Kustannusten suuruuteen on mahdollista vaikuttaa aktiivisten kulkutapojen edistämällä.

## Loviisan asukkaiden liikkumattomuus

aiheuttaa yhteiskunnalle vuosittain noin 8,5–20 miljoonan euron kustannukset. Kustannukset muodostuvat mm. terveydenhuollon suorista kustannuksista, tuloverojen menetyksestä ja tuottavuuskustannuksista. ([UKK-Instituutti](#))

8,5–  
20,0  
M€/vuosi

## Liikkumattomuuden aiheuttamat vuotuiset kustannukset Suomessa



Valtioneuvoston kanslia (2018) on arvioinut, että liikkumattomuuden vuotuiset kustannukset ja tuottavuuden menetykset ovat Suomessa 3,2–7,5 miljardia euroa.

- 10-20 prosenttia koostuu kansansairauksien perus- ja erikoissairaanhoidon kustannuksista sekä lääkityksestä
- Suurin osa (80-90 %) kansansairauksien kustannuksista muodostuu työikäisen väestön (15–74 vuotta) tuottavuuden joko väliaikaisesta (sairauspoissaolot) tai pysyvästä (työkyvyttömyyseläkkeet ja ennenaikaiset kuolemat) menetyksestä.

# Miksi kestäväää liikkumista (3/3)

Suomessa on valtakunnallisena tavoitteena lisätä sekä kävely- että pyörämatkojen määrää 30 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Tämän edistämissuunnitelman yhteydessä on arvioitu HEAT-laskelman avulla kävelyn ja pyöräliikenteen valtakunnallisen kasvatavoitteen mukaisia terveysvaikutuksia Loviisassa. Laskelman tulokset kuvaavat euromääräisiä vaikutuksia, joita syntyy fyysisen aktiivisuuden lisääntyessä. Laskelman tulokset ovat löydettävissä kokonaisuudessaan raportin liitteestä 2.

Terveyshyötyjen lisäksi kestävään liikkumisen yleistyessä ja liikkumisympäristön parantuessa saavutetaan hyötyjä mm. liikenneonnettomuuksien, päästöjen ja tien ylläpidon kustannuksissa.

30 %

"Tavoitteena on lisätä sekä kävely- että pyörämatkojen määrää **30 prosentilla** vuoteen 2030 mennessä" (LVM 5/2018)

2,5 M€  
/ vuosi

Kasvatavoitteen mukaisella kehityksellä Loviisassa saavutetaan pelkillä terveysvaikutuksilla **2,5 miljoonan euron** vuosittaiset hyödyt

18 M€

Samalla kehityskäyrällä vuoteen 2040 mennessä terveysvaikutuksista voidaan saada yhteensä **37 miljoonan euron** hyödyt Loviisassa

# Nykytila



# Suunnittelualueen kuvaus

Loviisa on kylien kaupunki. Yli puolet asukkaista asuu kyläkeskuksissa ja maaseudulla. Kuntaliitoksessa vuonna 2010 Loviisan kaupunki yhdistyi naapurikuntiensa Pernajan, Liljendalin ja Ruotsinpyhtään kanssa.

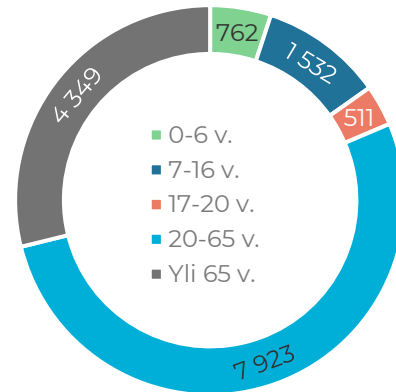
Loviisan taajamat ovat (väestömäärät YKR-aluerajausten mukaisesti):

- Loviisan keskustaajama (6 955)
- Koskenkylä (1 072)
- Tesjoki (903)
- Liljendalin kirkonkylä (508)
- Ruotsinpyhtään kirkonkylä (468)
- Pernajan kirkonkylä (449)
- Isnäs (299)
- Kuggom (250)

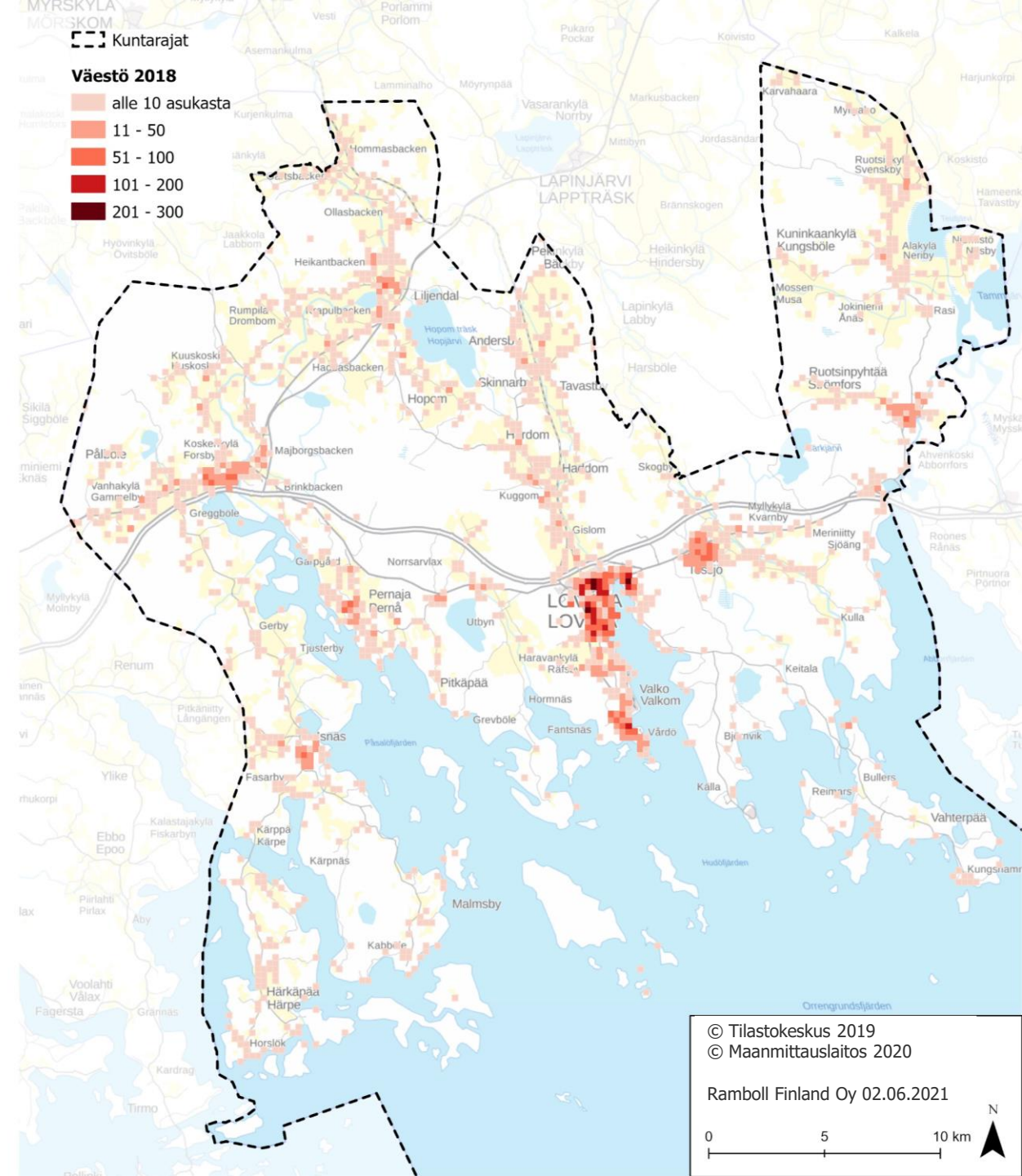
Liitteessä 3 on kuvattu karttojen avulla Loviisan liikenteellisiä olosuhteita kävelyn ja pyöräilyn kehittämisen näkökulmasta.

## Loviisan väestörakenne

<b>Lapset</b> (0–6 v.)	762
<b>Koululaiset</b> (7–16 v.)	1 532
<b>Nuoret</b> (17–20 v.)	511
<b>Työikäiset</b> (21–65 v.)	7 923
<b>Ikääntyneet</b> (Yli 65 v.)	4 349



Lähteet:  
Loviisan kaupunki: Tietoa Loviisasta (Tilastot, Loviisan kylät)  
Tilastokeskus: Tunnuslukuja väestöstä alueittain 2020, Väestöennuste 2019-2040

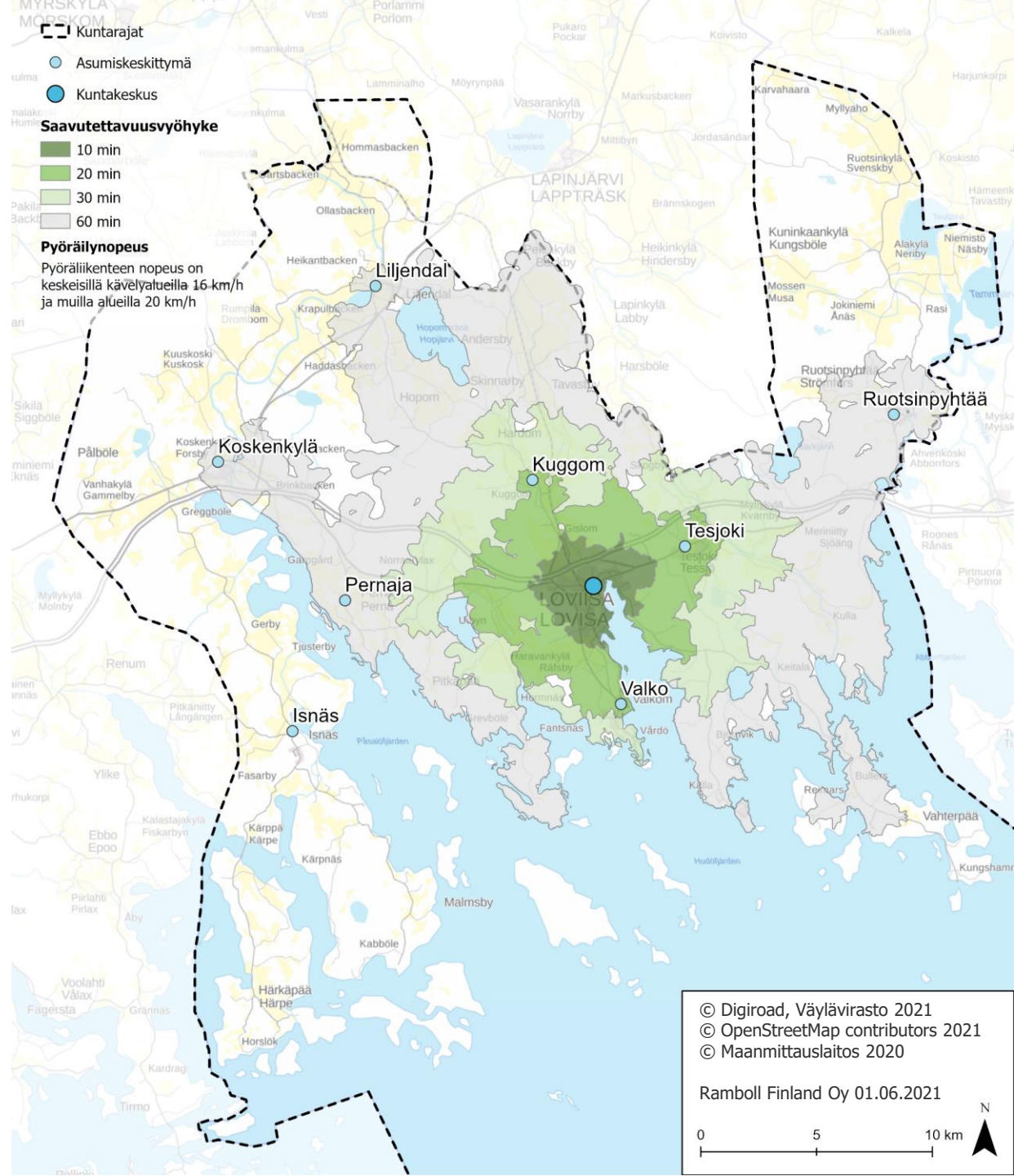


# Saavutettavuus pyörällä ja jalan

Kartalla on havainnollistettu Loviisan keskustan saavutettavuutta pyöräillen. Pyöräiliikenteen ajalliseen saavutettavuuteen vaikuttavat muun muassa pyöräiliikenteenverkon sujuvuus sekä maaston muodot.

Kartalla on havainnollistettu Loviisan keskustan torin saavutettavuutta pyöräillen. Useimmat Loviisan taajamat sijoittuvat 60 minuutin saavutettavuusvyöhykkeelle. Noin 55 % Loviisan väestöstä sijoittuu 20 minuutin saavutettavuusvyöhykkeelle eli merkittävä osa väestöstä asuu potentiaalisen pyöräilymatkan päässä keskustasta. Vastaavasti alle 20 minuutin kävelymatkan etäisyydellä kaupungin ydinkeskustasta asuvan väestön osuus on noin 34 %.

Liitteessä 4 on esitetty laajemmin pyöräiliikenteen ja jalankulun ajallista saavutettavuutta Loviisassa.



# Nykyiset liikkumistottumukset

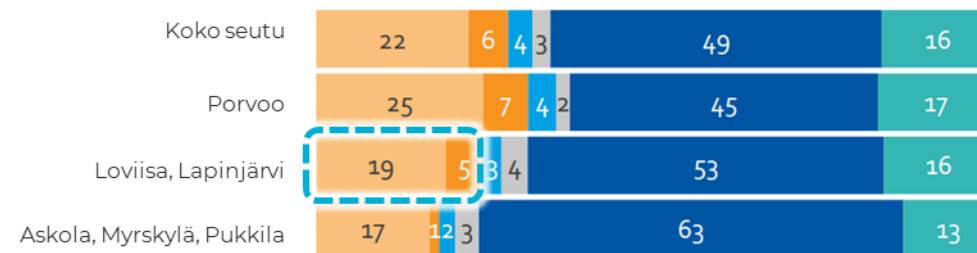
**Jalankulun ja pyöräilyn yhteenlaskettu kulkutapaosuus on Loviisassa 24 % vuonna 2016 toteutetun valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan.** Henkilöliikennetutkimuksessa Loviisa on raportoitu yhtenä kuntaparina Lapinjärven kanssa.

Alle yhden kilometrin pituisista matkoista suuri osa tehdään kävellen. Näillä lyhyilläkin matkoilla henkilöauton kulkutapaosuus on 26 % ja osuus kasvaa voimakkaasti matkapituuden kasvaessa. Pyöräilyn osuus tehdyistä matkoista on noin 10 % kolmen kilometrin pituisiin matkoihin saakka, jonka jälkeen osuus alkaa laskea selvästi.

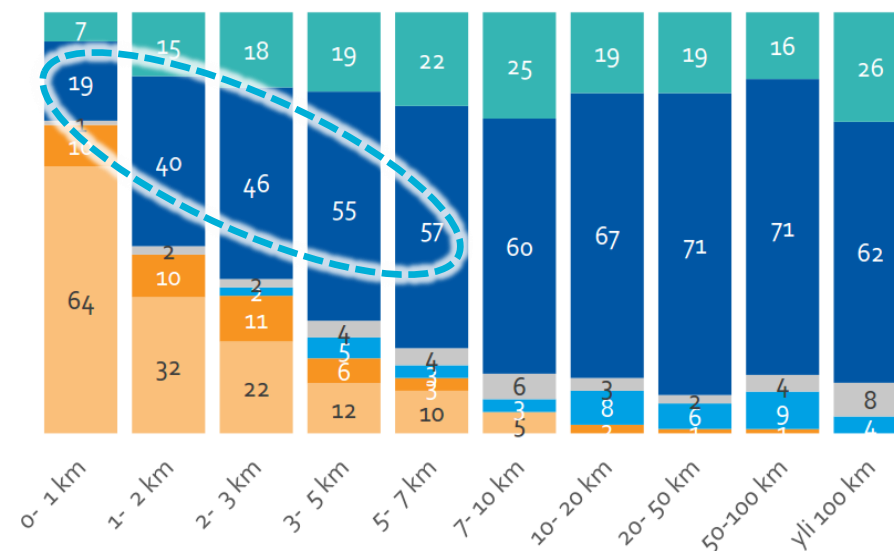
Aktiivisten kulkutapojen kulkutapaosuuden kasvattamiseen suurin potentiaali on lyhyissä ja keskipitkissä henkilöautolla tehdyissä matkoissa. Kävelyn osalta suurin potentiaali on alle 3 km:n matkoilla kun taas polkupyörä (ml. sähköpyörä) on hyvinkin kilpailukykyinen vaihtoehto autolla jopa 5–7 kilometrin pituisiin matkoihin.



Kulkutapajakauma asuinalueen mukaan (prosenttia alueen asukkaiden matkoista).



Kulkutapaosuudet matkan pituuden mukaan (prosenttia pituusluokan matkoista).



Lähde: Henkilöliikennetutkimus 2016, Traficom (Seutujulkaisu / Itä-Uusimaa)

# Asukaskysely

Loviisan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelman laadinnassa yksi keskeinen lähtötieto on asukkailta kerätty palaute.

Palautetta ja näkemyksiä kerättiin verkkopohjaisella asukaskyselyllä, johon vastasi lähes 400 henkilöä. Kyselyn vastaajista 85 % kertoi asuvansa Loviisassa. Valtaosa vastaajista oli työkäisiä (28–64-vuotiaat). Kysely sisälsi erilliset osiot kävelyn ja pyöräliikenteen lähtökohtien kartoittamiseksi. Lisäksi kysely tarjosi mahdollisuuden jättää kartalle kohdennettuja vastauksia. Karttakysymyksillä kerättiin tietoa niin viihtyisistä kuin myös epämiellyttävistä kävelyn ja pyöräilyn ympäristöistä Loviisassa.

Seuraavilla sivuilla on nostoja kyselyn tuloksista. Kyselyvastaukset on raportoitu kokonaisuudessaan erilliseksi tausta-aineistoksi Loviisan kaupungin käyttöön.



Kyselyyn vastasi yhteensä  
**388 henkilöä**



Vastaajista **40 % on 25–44-vuotiaita**



**85 % vastanneista on Loviisan asukkaita**



Asukaskysely oli auki  
4.–23.5.2021 välisen ajan.  
Kyselystä tiedotettiin laajasti  
kaupungin viestintäkanavissa.



**2 592 kartalle kohdistettua palautetta**



**93 % vastanneista pyöräilee jonkin verran tai paljon kesäaikana.**

**Ympäri vuoden pyöräilee  
5 % vastanneista.**

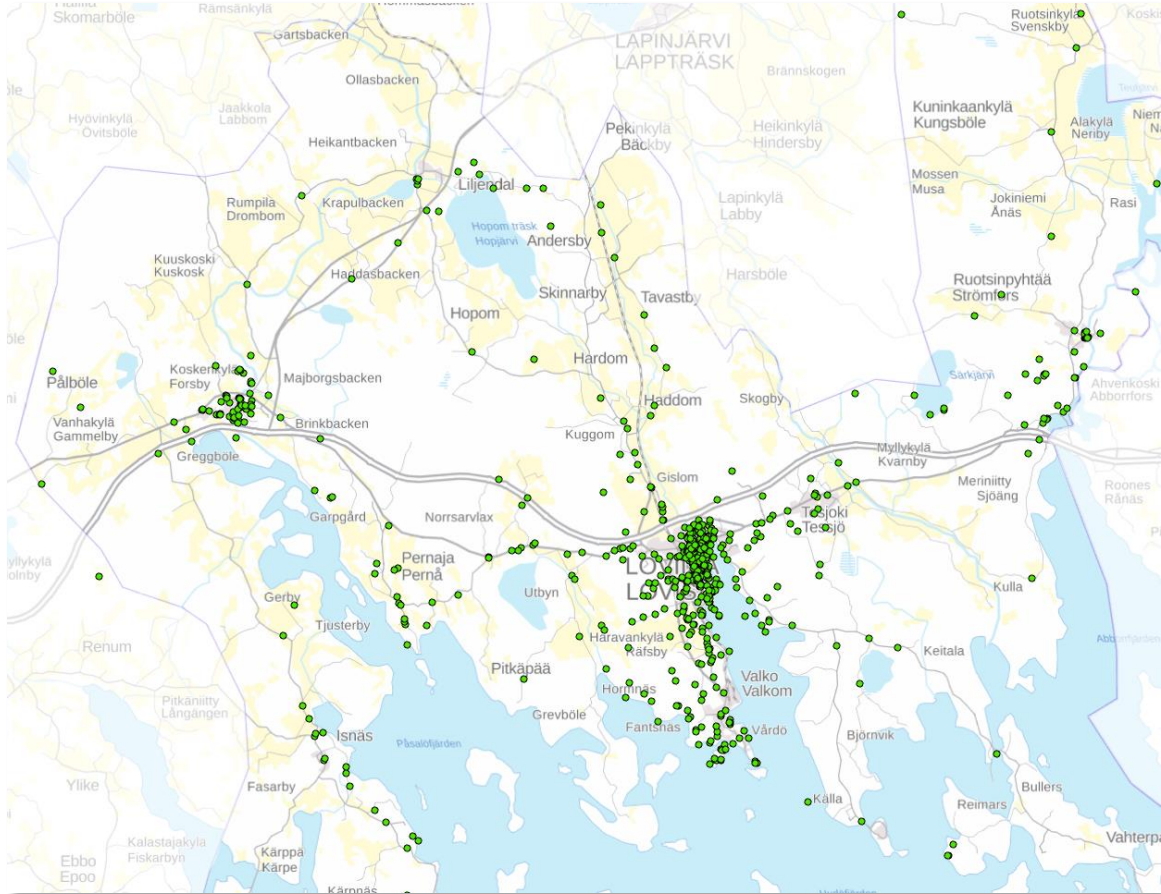


**96 % vastaajista ilmoitti liikkuvansa jalan Loviisassa.**

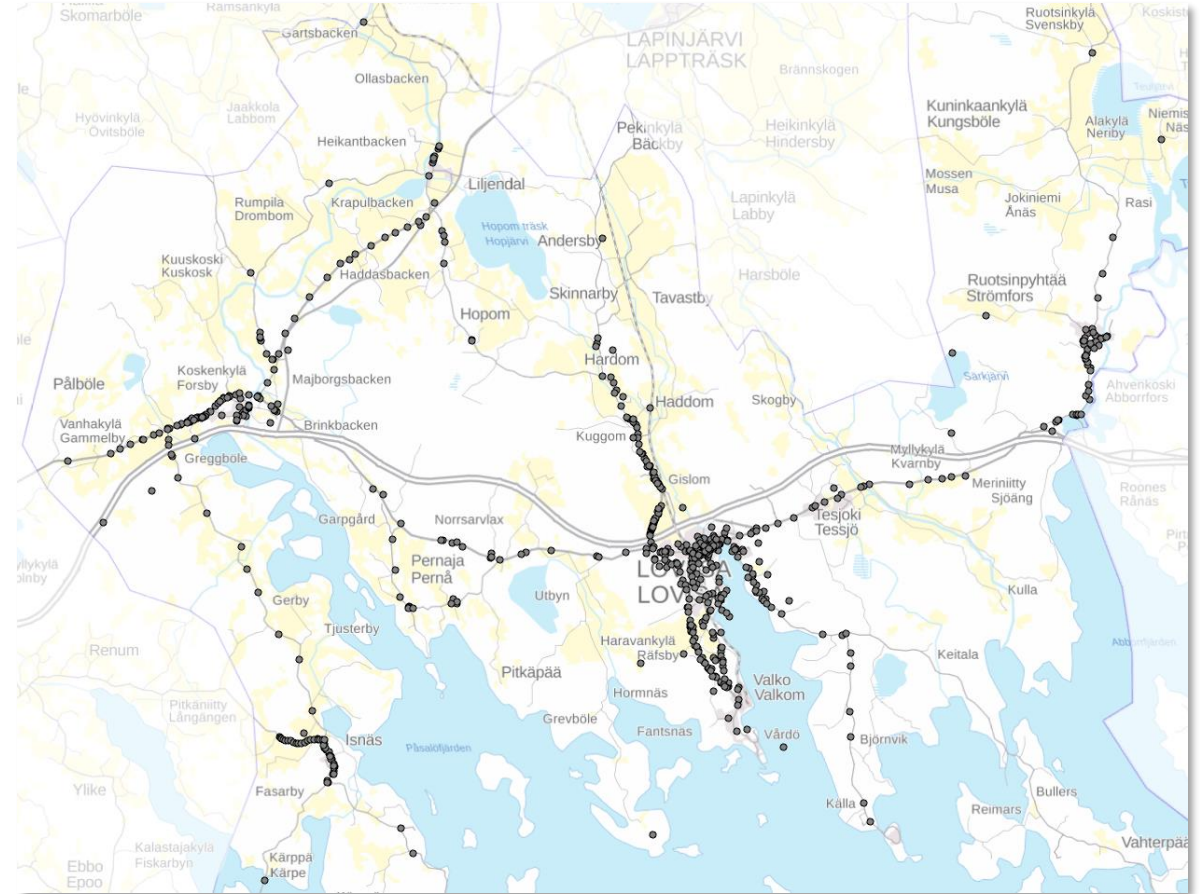


# Asukaskyselyn karttapalautteet

## VIIHTYISÄ PAIKKA



## EPÄMIELLYTTÄVÄ PAIKKA



# Asukkaiden näkemyksiä kävelyn nykytilasta

Kyselyssä asukkailta tiedusteltiin motivaatiotekijöitä kävelyn lisäämiseen arjessa. Vastausten perusteella heitä motivoivat eniten käveleminen ulkoilu- ja virkistäytymistarkoituksessa sekä aktiivisen kulkutavan terveyshyödyt. Asukkaat kokevat myös, että kävely on kätevä tapa liikkua arjen matkoja.

Kyselytulosten perusteella voidaan todeta, että loviisalaiset ovat melko tyytyväisiä kävelyn olosuhteisiin. Tyytyväisyysmittarin keskiarvo oli 3,2 asteikolla 1–5. Vastaajista noin puolet (48 %) olivat erittäin tyytyväisiä tai tyytyväisiä kävelyn olosuhteisiin Loviisassa.

Eniten toiveita saivat seuraavat kävely-ympäristön kehittämistarpeet:



## KEHITTÄMISKOHTEET TOP 5 (n=234)

1. Liikenneturvallisuuden parantaminen 55 %
2. Turvallisuuden tunteen lisääminen 36 %
3. Reittien jatkuvuuden parantaminen 31 %
4. Reittien kunnan parantaminen 28 %
5. Talvikunnossapidon tehostaminen 24 %

## TOP 3 motiivit Loviisassa kävelyn



**76 %**  
Ulkoilu ja  
virkistys



**68 %**  
Terveys-  
hyödyt

**A → B**

**48 %**  
Kätevä tapa  
liikkua



**3,2**

on tyytyväisyys-  
mittarin\*  
keskiarvo kävelyn  
nyky-  
olosuhteista

\* 5=erittäin tyytyväinen ...  
1=erittäin tyytymätön

# Käyttäjätarpeet

Asukaskyselyn tulosten perusteella tunnistettiin viisi kävelijätyyppiä eli käyttäjäprofiilia. Profiileihin on pyritty tiivistämään erilaiset käyttäjien arvostamat asiat, merkityksellisistä ja kehitettävistä paikoista, heidän tarpeistaan, toiveistaan ja huolistaan kävely-ympäristöjen osalta. Profiilit toimivat tukityökaluna kävely-ympäristön pitkäjänteisen ja käyttäjälähtöiseen suunnitteluun ja edistämishjelman toimenpidetarpeiden tunnistamiseen.

Profiilit eivät ole toisiaan poissulkevia, vaan pikemminkin esimerkkejä erilaisista käyttäytymismalleista. Ne voivat sekoittaa eri päivinä tai saman päivän aikana yhden kävelijän kohdalla.



RAMBOLL



## KAUPUNKILAINEN

### Toiminta:

- Kävelee merkittävän osan Loviisan keskustan sisäisistä arkimatkoista
- Kaupunkikävelijät ovat myös muualla Loviisassa tai lähiympäristössä asuvia, jotka asioivat Loviisan keskustassa

### Tarpeet:

- Turvallinen kulkeminen, eri kulkumuotojen erottelu (kävely ja pyöräily erikseen)
- Sujuvat ja esteettömät reitit, mahdollisimman vähän katkoksia reitille (esim. tien puolen vaihtoja), suojatiet linjassa reittien kanssa
- Ympärivuotinen käveltävyys

### Toiveet:

- Miellyttävät reitit
- Reiteillä mahdollista kävellä myös rinnatusten esim. ystävän tai perheenjäsenen kanssa

### Huolet:

- Turvallisuus

### Esille nousseet reitit:

- Keskusta-Hästholmen, keskusta-Harudd, keskusta-Valko



## KYLÄLAINEN

### Toiminta:

- Lyhyt asiointikävely kodin ympäristössä sekä pitkillä etäisyyksillä muut liikkumistavat

### Tarpeet:

- Kodin läheiset mielekkäät ja turvalliset reitit myös kävelen
- Eri kulkumuotojen erottelu (kävely, autoilu)

### Toiveet:

- Paremmat ja turvallisemmat kävely-yhteydet myös pidemmille matkoille kyläkeskusten ulkopuolelle / välille
- Parempi talvikunnossapito sekä katuvalaistus

### Huolet:

- Kyläläisten tarpeiden unohtaminen, kehittämisen painottaminen Loviisan keskustaan
- Liikenneturvallisuus

### Esille nousseet reitit:

- Koskenkylä, Koskenkylä-keskusta, Heikantbacken-Liljendal, Koskenkylä-Vanhakylä, Pernaja-keskusta, Lapinjärventie



## VIRKISTÄYTYJÄ

### Toiminta:

- Virkistäytyy kävellen kodin lähiympäristössä, joko rakennetussa tai luonnossa
- Virkistäytyjä kulkee kävellen tai juosten, toisinaan hetkeksi pysähtyen
- Kulkee yksin, ryhmässä tai koiran kanssa – tai musiikkia / podcasteja / äänikirjaa kuunnellen

### Tarpeet:

- Miellyttävän mittaiset lenkit vaihtelevassa ympäristössä ja maastossa

### Toiveet:

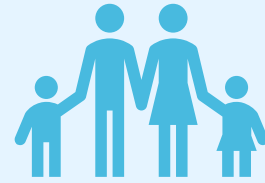
- Valikoima erilaisia reittejä joista valita

### Huolet:

- Liikenne- ja koettu turvallisuus
- Reittien kunto ja käytettävyys eri vuoden- ja vuorokaudenaikoina

### Esille nousseet reitit:

- Kukuljärven vaellusreitti, Kallen kierros sekä lukuisat kuntoradat



## PERHEELLINEN

### Toiminta:

- Matkat päiväkotiin, kouluun sekä harrastuksiin. Ulkoilu yhdessä perheen pienempien kanssa (leikkipuistot, pyöräretket sekä vaunulenkit).

### Tarpeet:

- Turvallisemmat ja sujuvammät kävely- ja pyöräilyreitit
- Päiväkoteihin, kouluihin ja harrastuksiin turvallinen kulku sekä turvallinen lähiympäristö
- Turvallisten liikkumisympäristöjen myötä lapset pääsevät toimimaan itsenäisemmin

### Toiveet:

- Eritelty, turvallinen pyöräliikenne ja jalankulku, sekä asumiskeskittymissä että niiden välillä
- Ajonopeuksien laskeminen keskeisillä jalankulkualueilla

### Huolet:

- Liikenneturvallisuus

### Esille nousseet reitit:

- Koskenkylän keskus, Koskenkylä-Loviisa, Koskenkylä-Vanhakylä, keskusta-Valko



## VIERAILIJA

### Toiminta:

- Vierailee Loviisassa, saapuu julkisella liikenteellä tai jättää auton parkkiin ja tutustuu ympäristöön kävellen

### Tarpeet:

- Kiinnostavien kohteiden hyvä saavutettavuus kävellen, ml. reitit, opastus, info paikan päällä ja ennakkoon, liikenne- ja koettu turvallisuus
- Paikallistunnelman aistiminen omaan tahtiin kulkiessa, välillä pysähtyen ja istahtaen, sekä valokuvat

### Toiveet:

- Loviisan tarjoamat nähtävyydet, elämykset ja tunnelma tarjoutuu reittien varrella, eikä edellytä vierailijalta vaivannäköä / suunnittelua

### Huolet:

- Eksyminen
- Turvallisuus

### Esille nousseet reitit:

- Historialliset kohteet kuten Ungernin linnake, Rantatie, keskustan puistot

# Asukkaiden näkemyksiä pyöräilyn nykytilasta

Kyselyvastauksissa pyöräiliikenteen osalta asukkaiden motivaatiotekijöitä olivat laajalti samoja kuin kävelyssä. Kolmen eniten vastauksia saaneen vaihtoehdon joukossa olivat pyöräily ulkoilu- ja virkistäytymistarkoituksessa, aktiivisen kulkutavan terveyshyödyt sekä kulkutavan kätevyys arjen matkoja.

Loviisalaiset ovat hieman tyytymättömämpiä pyöräiliikenteen olosuhteisiin kun tyytyväisyyden keskiarvoa verrataan kävelyn olosuhteille annettuun arvosanaan. Tyytyväisyysmittarin keskiarvo oli 2,8 asteikolla 1–5. Vastaaajista kolmannes (30 %) olivat erittäin tyytyväisiä tai tyytyväisiä pyöräilyn olosuhteisiin Loviisassa.

Eniten toiveita saivat seuraavat pyöräiliikenteen kehittämistarpeet:



## KEHITTÄMISKOHTEET TOP 5 (n=234)

1. Pyöräreittien laatu tai turvallisuus 54 %
2. Reittien jatkuvuuden parantaminen 49 %
3. Vapaa-ajan pyöräreittien tai maastopyöräreittien toteuttaminen/parantaminen 38 %
4. Pyöräreittien opastus ja pyöräilykartat 21 %
5. Talvikunnossapidon tehostaminen 15 %

## TOP 3

### motiivit Loviisassa pyöräilyyn



**73 %**  
Ulkoilu ja  
virkistys



**71 %**  
Terveys-  
hyödyt

**A → B**

**65 %**  
Kätevä tapa  
liikkua



**2,8**

on tyytyväisyys-  
mittarin\*  
keskiarvo  
pyöräilyn nyky-  
olosuhteista

\* 5=erittäin tyytyväinen ...  
1=erittäin tyytymätön

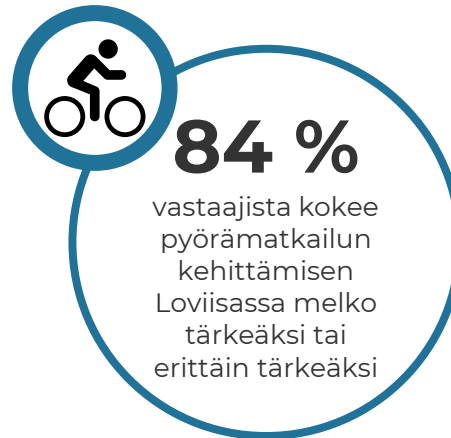
# Asukkaiden näkökulmia pyörämatkailuun

Suurin osa asukaskyselyyn vastanneista näkee Loviisan potentiaalisena pyörämatkailun kohteena. Useat kyselyyn vastanneet ovat nostaneet Loviisan idyllisenä pyöräilymatkakohdeena, jossa matkailijalle tarjoutuu monipuolisia vaihtoehtoja nauttia Loviisan kauniista kylistä ja historiasta. Selkeä reittiverkosto (rengasreitit), opastus ja viitoitus sekä turvallinen erottelu autoliikenteestä katsotaan olevan tärkeitä kehittämiskohteita pyörämatkailun edistämiseksi.

→ **Pyöräily-yhteyksien parantaminen eri asumiskeskittymien sekä keskustan välillä parantaa sekä pyöräilymatkailun houkuttelevuutta että loviisalaisten arkiliikkumisen sujuvuuden ja turvallisuuden tunnetta.**

## NOSTOJA KEHITTÄMISKOHTEISTA

- Selkeä reittiverkosto (rengasreitit)
- Opastus ja viitoitus
- Turvalliset yhteydet
- Pyöräily-yhteyksien parantaminen asumiskeskittymien sekä keskustan välillä
- Viestintä ja markkinointi



## Poimintoja kyselyn vastauksista

"Maaseudulla löytyy erittäin houkuttelevia ja kauniita matkailukohteita. Väylien lisääminen jotta ne olisivat turvallisesti saavutettavia pyöräillen olisi erittäin tärkeää."

"Mahdollisuus lainata pyöriä. Selkeät ja turvalliset pysäköintimahdollisuudet pyörille. Matkailijoille ehdotuksia kivoiksi reiteiksi ja niihin oheislukemista reitin rakennuksista ja luonnosta."

"Säkra cykelvägar till olika sevärdheter runt om i Lovisa (Strömfors, Pernå, Liljendal osv.)"

"Maaseutu ja kylät. Jos joku haluaa esim. Porvoosta tehdä pitkän pyörämatkan Loviisaan, pysähtyy hän matkalla esim. Koskenkylässä tai Pernajassa."

"Pyöräilyreitit ja etenkin maastopyöräilyreitit paremmin esille mediassa."

"Verkosto Malmgård-Koskenkylä-Pernaja k-keskusta-Ruukki, myös Valkon suunta. Palveluja kaikkialla, olennaista väylien teko ja parantaminen, mutta myös tiedotus. Loviisan ydinkeskustan Itä-länsi-suunta on ongelma, koska koko systeemi on vanhanaikainen ja autokeskeinen."



## PYÖRÄMATKAILIJA

### Toiminta:

- Pyörämatkailijat liikkuvat monella tapaa riippuen matkan motiiveista, kestosta sekä pyöräilyn alajajista. He tekevät eri pituisia retkiä sekä käyttävät aikaa kohteiden tutkiskeluun.

### Tarpeet:

- Pyörän kanssa matkustaminen sekä elämyshakuisuus
- Kiinnostavien kohteiden hyvä saavutettavuus pyörällä. Hyvä reitti-informaatio.
- Paikallistunnelman aistiminen omaan tahtiin kulkiin
- Reittien varrella olevat palvelut, kuten ruokailu ja majoitus

### Toiveet:

- Pyörämatkailijan ennakkotiedottaminen saatavilla olevista reiteistä, reitille pääsystä ja reitin varren palveluista
- Mahdollisuus vierailta Loviisan kyläkeskuksissa

### Huolet:

- Turvallisuus
- Riittävä tiedonsaanti reiteistä
- Palvelut reittien varrella

### Esille nousseet reitit:

- Koskenkylä–Vanhakylä, Kuninkaantie, Rönnsä, Ruukki, Liljendal, Saaristotie, Malmgård, Pernaja

# Pyörämatkailun ominaispiirteitä

- Pyörämatkailijat ovat hyvin moninainen kohderyhmä. Mm. motiivit matkalle, matkan kesto ja pyöräilyn alajajit voivat poiketa melko suurestikin toisistaan.
- Huomattavin pyörämatkailijoiden segmentti on lomallaan eripituisia pyöräretkiä tekevät matkailijat. On myös pyörämatkailijoita, jotka lomailevat harrastaakseen pelkästään pyöräilyä. Paikalliset asukkaat ovat myös potentiaalisia pyörämatkailijoita.
- Pyörämatkailijoita yhdistäviä tekijöitäkin löytyy: **pyörän kanssa matkustaminen, kohteessa liikkuminen ja elämyksellisyys ovat matkan tärkeimpiä elementtejä.**
- Pyörämatkailu tukee vastuullisten ja kestävien valintojen tekemistä erinomaisesti.
- Matkustaminen on moniin muihin liikkumistapoihin verrattuna luonnostaan hidasta ja jättää aikaa kohteisiin tutustumiseen. Suosittujen pyöräilyreittien varrella olevat paikalliset yritykset hyötyvät pyöräilijöiden jättämistä euroista.
- **Palvelut** ovat tärkeä osa matkaa: Valtaosa pyörämatkailijoista käyttää lyhyitä ja keskipitkiä reittejä, joiden varrella on paljon palveluita.

Lähde: Pyörämatkailun suunnitteluopas (Outdoorsfinland 2014)

*”Yhdessäolo,  
rentoutuminen,  
nautiskelu,  
seikkailu,  
kestävyyssurheilu,  
toiminta, jännitys,  
rajojen  
hakeminen...”*

# Päätäjien näkemyksiä

Laadittavan edistämishjelman tavoitteisiin pyydettiin näkemyksiä myös Loviisan kaupungin päättäjiltä. Päätäjille toteutetun verkkokyselyn avulla jaettiin tietoa laadittavasta edistämishjelmasta sekä kerättiin tietoa päättäjien arvostamista asioista kävelyn ja pyöräilyn edistämisen kentässä.

Sivulla on kuvattu nostoja päättäjäkyselyn tuloksista edistämistyön painopisteiden, olosuhteiden kehittämisen tärkeyden ja tärkeimpien edistämiskeinojen muodossa.

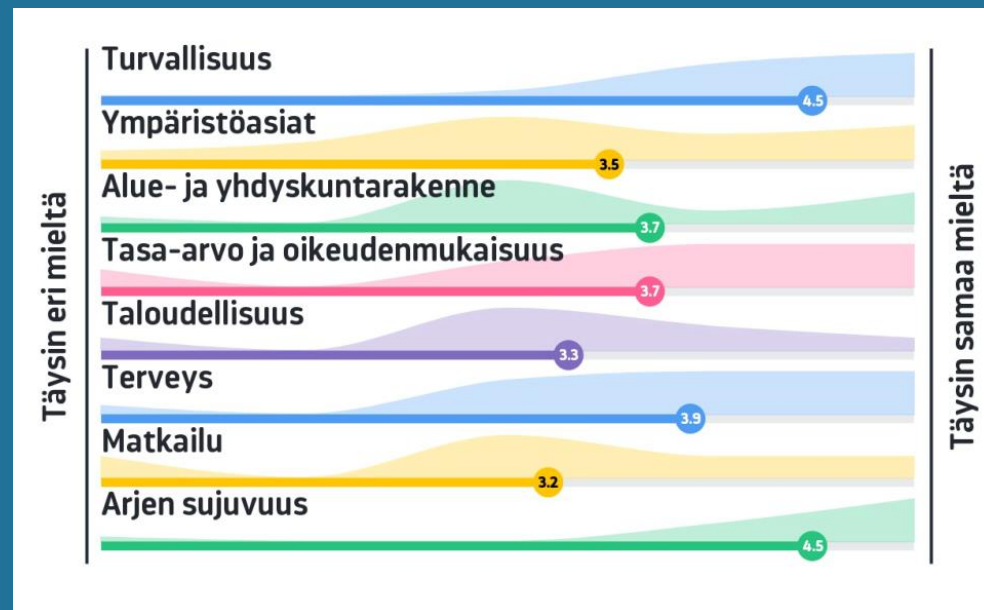
## Kävelyn EDISTÄMISKEINOT TOP 5

1. Lähipalvelujen turvaaminen tai lisääminen
2. Reittien esteettömyyden parantaminen
3. Reittien turvallisuuden parantaminen
4. Viitoituksen ja opastuksen parantaminen
5. Kävelypainotteisten alueiden toteuttaminen tai kehittäminen

## Pyöräilyn EDISTÄMISKEINOT TOP 5

1. Uusien pyöräteiden tai -kaistojen rakentaminen
2. Pyöräliikenteen turvallisuuden parantaminen
3. Pyöräväylien laadun parantaminen
4. Talvikunnossapidon tehostaminen
5. Pyörämatkailun tai pyöräilyyn liittyvien palveluiden kehittäminen

## Edistämisuunnitelman tavoitteiden painopisteet päättäjien näkökulmasta



3,4

Kävelyn  
olosuhteiden  
kehittämisen  
tärkeys\*



3,5

Pyöräilyn  
olosuhteiden  
kehittämisen  
tärkeys\*

\*4=erittäin tärkeä ...1 =ei lainkaan tärkeä

# Kehittämistarpeita

**Nykytilan analyysin yhteenvedona tunnistettiin työn aikana toteutetussa työpajassa kehittämistarpeita mm. seuraavissa teemoissa:**

- **Liikkumisen tulee olla on turvallista kävellen ja pyöräillen**
  - Turvalliset reitit kouluihin ja vapaa-ajan kohteisiin
  - Valaistus luo turvallisuutta
  - Turvalliset risteysalueet
- **Kylien yhteydet ja palveluiden saavutettavuus** kävellen ja pyörällä tulee varmistaa
- **Tapahtumat, kampanjat ja kannustaminen** ovat tärkeä osa kävelyn ja pyöräilyn edistämistä
- Markkinoinnissa tulee panostaa **kävely- ja pyöräily-ystävällisen Loviisan imagon parantamiseen**
- **Työmatkapyöräilyn edistäminen** on tärkeää, sillä koskettaa suurta joukkoa arjen säännöllisiä matkoja
- **Laadukkaat reitit houkuttelevat liikkumaan**, jonka vuoksi nykyisten reittien kunnon parantaminen on tärkeä painopiste
- Selkeästi **merkityt reitit** ovat tärkeitä
- **Reittien palvelutason** varmistamiseen on kiinnitettävä huomiota:
  - Taukopaikkoja, penkkejä, roskiksisia
  - Hoidetut alueet
- **Laadukasta pyöräpysäköintiä** tarvitaan lisää.



# Visio ja tavoitteet



# Visio ja yleiset tavoitteet

Loviisan kävelyn ja pyöräilyn visiota **"Kävely ja pyöräily ovat turvallisia arjen liikkeitä, jotka edistävät loviisalaisten hyvinvointia"** jalkautetaan molempia kulkutapoja koskevilla yhteisillä tavoitteilla sekä kulkutapakohtaisilla tarkentavilla kirjauksilla. Kävelyn kulkutapakohtaiset linjaukset sisältävät keskeisimpien jalankulkualueiden alueprofiilit ja aluetyyppeihin liittyvän tavoitetilan kuvauksen. Pyöräilylinjaukset sisältävät puolestaan pyöräilylinjaukset ja siihen liittyvän tarkennetun verkkokuvauksen reittien toteutusperiaatteista sekä verkon kehittämiseen liittyvät suunnittelutavoitteet.

Kokonaistavoitteena on vahvistaa kävelyn ja pyöräilyn roolia keskustassa ja kylissä liikuttaessa. Näitä kulkutapoja priorisoidaan kaikilla suunnittelutasoilla. Edistämistyötä painotetaan käyttäjätarpeiden pohjalta painottuen erityisesti kaupunkikeskustan sekä kyläalueille. Edistämishjelmassa linjatut kävelyn ja pyöräilyn edistämistyön päätavoitteet ovat:

**Liikkumisen turvallisuus, Arjen sujuvuus ja Asukkaiden hyvinvointi.**

**Loviisassa tavoitellaan jalankulun ja pyöräilylinjaukset matkojen yhteismäärän kasvua 30 %:lla vuoteen 2030 mennessä. Matkamäärien kehittyminen on yksi edistämistyön seurannan mittareista.**

*Kävelyn edistämisen linjaukset*

*Pyöräilyn edistämisen linjaukset*



RAMBOLL

## LOVIISAN KÄVELYN JA PYÖRÄILIJÄN EDISTÄMISOHJELMA

### VISIO

**Kävely ja pyöräily ovat turvallisia arjen liikkeitä, jotka edistävät loviisalaisten hyvinvointia.**

### Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen yleiset tavoitteet Loviisassa

#### Liikkumisen turvallisuus

Loviisassa liikkuminen kävellessä ja pyöräillen on turvallista ja se myös koetaan turvalliseksi. Erityisesti turvalliset tienylitys- ja risteysjärjestelyt sekä turvalliset ja sujuvat reitit ovat keskiössä. Reittien laatu palvelee käyttötarkoitustaan ja ne ovat hyvin ylläpidettyjä. Edistämistyössä korostetaan kävelyn ja pyöräilyn roolia liikennejärjestelyissä.



#### Arjen sujuvuus

Kävely ja pyöräily ovat houkuttelevia kulkutapoja arjen matkoilla Loviisassa. Lähipalvelut ovat helposti saavutettavissa kävellessä ja pyöräillen. Infrastruktuuri on laadukasta ja liikkuminen on esteetöntä sekä sujuvaa. Kävely ja pyöräily ovat aitoja liikumisvaihtoehtoja lyhyillä ja keskipitkillä arjen matkoilla ympäri vuoden.



#### Asukkaiden hyvinvointi

Viihtyisät liikkumisympäristöt tukevat kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta. Lisääntynyt aktiivinen liikkuminen parantaa loviisalaisten hyvinvointia ja terveyttä. Laadukkaat ja monipuoliset liikkumisolosuhteet palvelevat niin arjen kuin vapaa-ajan matkoja. Merellisyys, elinvoimaiset kylät sekä luonnonrauha tarjoavat monipuolisesti erilaisia mahdollisuuksia arjessa virkistytymiseen.



### Toimenpideohjelma

### Seuranta

# Kävely ja pyöräily erillisinä kuljutapoina

Kävely ja pyöräily eroavat toisistaan kuljutapoina merkittävästi. Siksi niitä tulee käsitellä erikseen suunnitteluratkaisuissa molempien kuljutapojen omista lähtökohdista.

- Jalankulkijoita ovat kävelijöiden lisäksi myös esimerkiksi potkulautailijat, pyörätuolin käyttäjät, lastenvaunujen kanssa kulkevat sekä pyörää tai mopoa taluttavat. Jalankulku on osa kaikkien kuljutapojen käyttöä pääkuljutavasta riippumatta.
- Polkupyörä on ajoneuvo (Ajoneuvolaki 19 §), ja sitä tulee kohdella liikennejärjestelmässä ja -järjestelyissä enemmän hitaasti liikkuvana autona kuin kävelijänä. Siksi pyörällä liikkuminen on pyöräliikennettä.

Seuraavilla sivuilla on kuvattu tarkemmin kävelyn ja pyöräilyn kuljutapakohtaiset kehittämissuunnitelmat.



## Ominaisuuksia kävelylle

- Ihmiselle luonnollisin nopeus
- Matkat yleensä hyvin lyhyitä
- Reitin valinta ja suunnanmuutokset voivat olla hyvinkin spontaaneja ja vaikeasti ennakoitavia
- Myös oleskelua, viipyilyä ja paikallaan olemista
- Hyötyy viihtyisästä ja turvallisesta ympäristöstä
- Kaipaa turvattuja tienylityksiä (suojatiet) ja esteettömiä ratkaisuja
- Kävely on osa lähes kaikkia matkoja
- Kävely on yksi jalankulun muoto  
→ kävely rinnastuu mm. pyörätuolilla, rollaattorin kanssa ja potkulaudalla kulkemiseen



## Ominaisuuksia pyöräilylle

- Moninkertaisesti kävelyä nopeampaa
- Matkat voivat olla melko pitkiä
- Suoraviivainen liike  
→ kulkeminen tyypillisesti paikasta A paikkaan B
- Tarve pyörän pysäköinnille
- Hyötyy tasaisuudesta ja suorista reiteistä  
→ pysähtymistä ja jyrkkiä käännöksiä ei suositella
- Lainsäädännössä pyörä on ajoneuvo  
→ rinnastuu enemmän autoon kuin jalankulkijaan. Mahdollisuus kuitenkin spontaaniuteen.
- Rinnasteisia ovat mm. potkupyörät, sähköavusteiset polkupyörät ja sähköpotkulaudat
- Usein väistämisvelvollinen tien ylityskohdissa

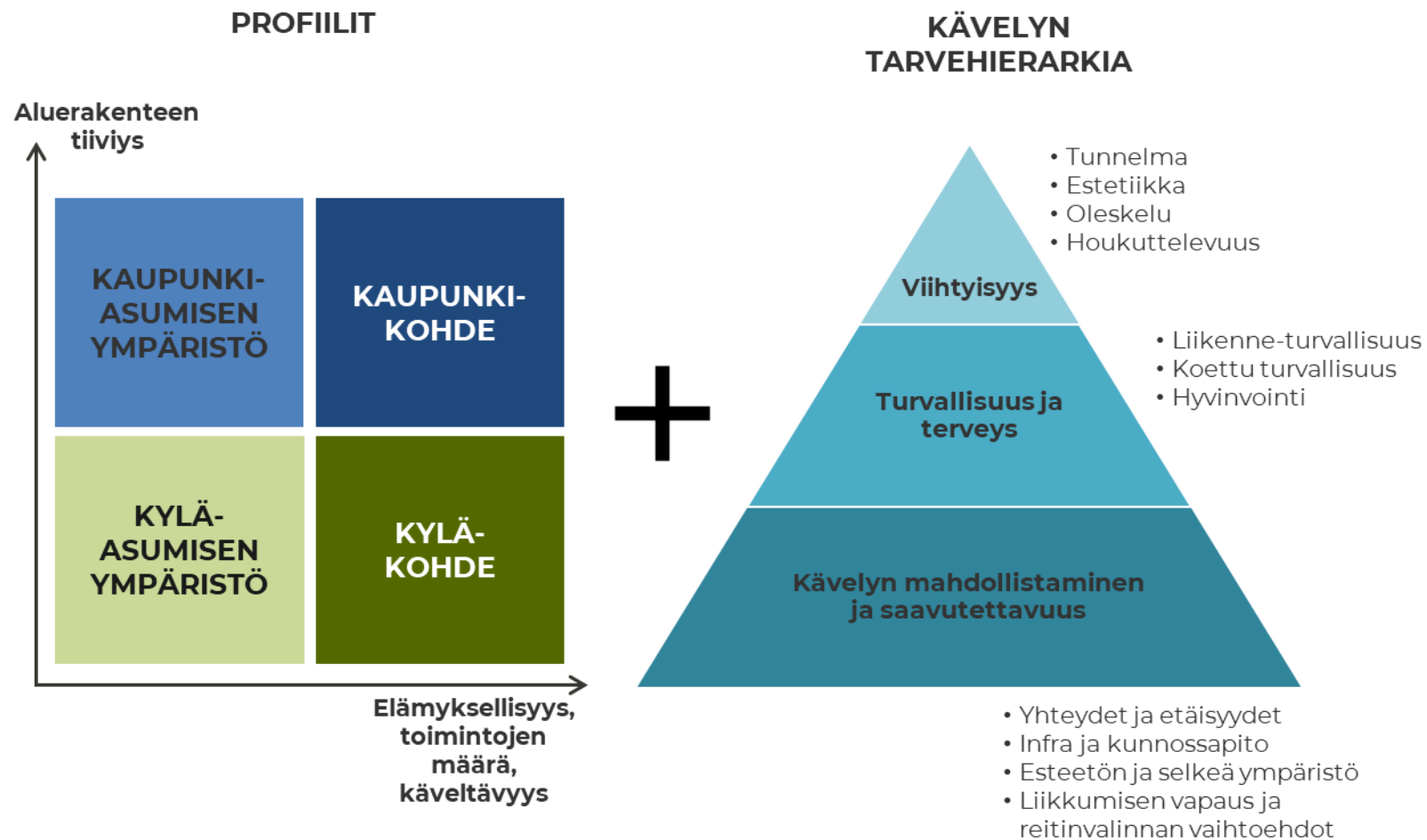
# Kävelyn alueprofiilit

## PROFIILIJAKO, SISÄLTÖ JA TAUSTA

**Jalankulun kehittämistä eri tyyppisissä ympäristöissä Loviisassa on kuvattu alueprofiileilla**, joissa esitetään profiileja koskevat kuvaukset ja alueen kävely-ympäristön kehittämisen tavoitteet. Alueprofiilit perustuvat mm. asukaskyselyn ja ohjelman laadinnan aikaiseen vuoropuheluun sekä nykytilan tarkastelun tuloksiin. Alueprofiilit on kuvattu tarkemmin seuraavien sivujen profiilikorteilla.

Tavoitteita ja toimenpiteitä tarkastellaan profiileissa kävelyn tarvehierarkian kolmen keskeisen teeman osalta. **Hierarkianpyramidin tasot on valittu siten, että ne ilmentäisivät kävelijän tarpeita suhteessa Loviisan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelman yleisiin tavoitteisiin.**

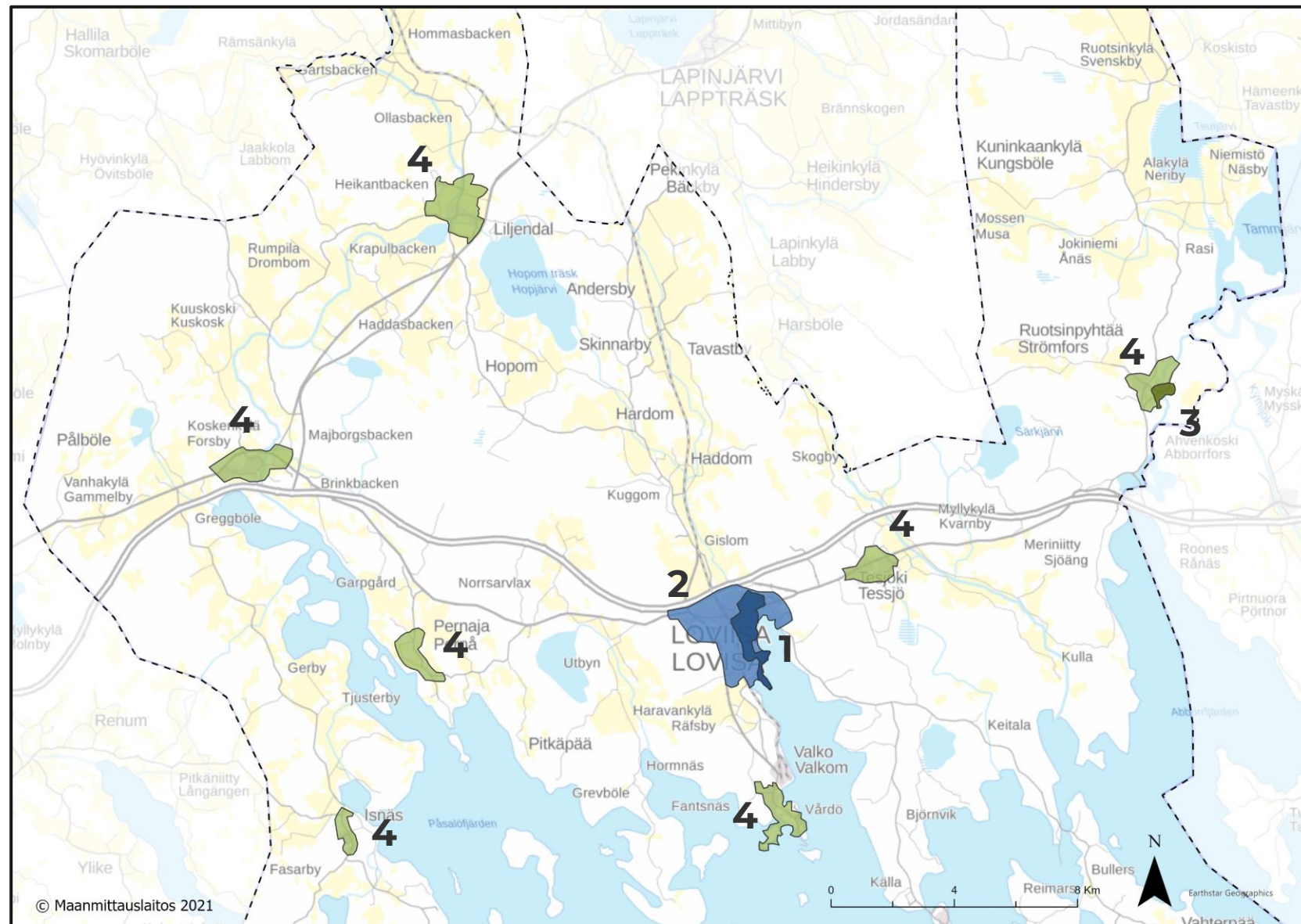
Hierarkiakolmion alimmat tasot mahdollistavat arkielämän liikkumisen sisältäen kävelyn perusedellytykset. Ylin taso tuo perusedellytysten lisäksi tarkasteluun elämän merkityksellisyyttä ja käveltävyyttä korostavia teemoja.



# Kävelyn alueprofiilit

PROFIILIT KARTALLA

- 1** Kaupunkikohde
- 2** Kaupunkiasumisen ympäristö
- 3** Kyläkohde  
- Ruotsinpyhtää
- 4** Kyläasumisen ympäristö  
- Isnäs  
- Koskenkylä  
- Liljendal  
- Pernaja  
- Tesjoki  
- Valko



# Kaupunkikohde

## ALUEPROFIILIN KUVAUS

- Kaupunkimainen, tiiviisti rakennettu kävely-ympäristö: kävelyn kehittämisen edellytykset ovat hyvät.
- Profiilin alueella on eri mittakaavaisia ja ikäisiä kaupunkikortteleita, eri tyyppistä asumista, työpaikkoja, kadulle avautuvia palveluita (mm. näyteikkunat, terassit), puistoja, satama, kulttuurikohteita ja -historiaa, julkisia palveluja kuten koulut ja päiväkodit, sekä jatkoyhteyksiä eri kulkutavoilla.
- Kävelyn syitä ovat mm. asiointi, kohtaamiset, työmatkaliikenne, oleskelu ja flaneeraus ja kaupunkiin tutustuminen.
- Kävelijät ovat keskustan asukkaita, muualta Loviisasta saapuvia asioijia sekä vierailijoita: osalle kaupunki ja sen reitit ovat tuttuja, mutta osa tarvitsee opastusta ja virikkeitä kävelyn.

### KÄVELIJÄT:



PERHE



KAUPUNKI-  
LAINEN



KYLÄLÄINEN



VIERAILIJA



# Kaupunkikohde

## KEHITTÄMINEN KÄVELY-YMPÄRISTÖNÄ

	Kävelyn mahdollistaminen ja saavutettavuus	Turvallisuus ja terveys	Viihtyisyys
TAVOITTEET	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kävely tehdään mahdolliseksi, jotta <b>arjen liikkuminen on sujuvaa</b>. Kaupunkikohteessa asiointi- ja työmatkaliikkumisen mahdollistaminen kävellen ja kohteiden hyvä saavutettavuus ympäri vuoden on tärkeää.</li> <li>Miellyttävimpiä ovat reitit, joilla on mahdollisimman vähän katkoksia ja jotka etenevät suoraviivaisesti kohteeseen. Esteettömässä ympäristössä kävelijä on vapaa liikkumaan itsenäisesti. Esteettömyyttä voidaan tavoitella tekemällä reiteistä loogisia ja helppokulkuisia <b>arjen sujuvuuden</b> tueksi.</li> <li>Vierailijoille aluetta tutkiskelevan liikkumisen mahdollistaminen kaupunkikohteen erityinen tarve. Vierailijoille tärkeää on kiinnostavien kohteiden hyvä saavutettavuus, jonka lisäksi helppokulkuisuus lisää vierailijoiden positiivisia paikkakokemuksia.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Niin asukkaat kuin vierailijatkin innostuvat liikkumaan mukavassa ja <b>turvallisessa kävely-ympäristössä</b>, joka sisältää erilaisia aistikokemuksia ja jossa on helppo suunnistaa. Turvallinen kävely-ympäristö luo puitteet lihasvoimin liikkumisen lisäämiselle ja houkuttelee asukkaita tutkailemaan ympäristöään.</li> <li>Mielenkiintoiset, erilaisia aistikokemuksia sisältävät kävely-ympäristöt tarjoavat täten niin psyykkistä kuin fyysistä <b>hyvinvointia</b>.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Viihtyisyyteen panostetaan erityisesti kiinnostavien historiallisten etappien, kaupallisen ympäristön sekä virkistävien viheralueiden ja merellisyyden avulla.</li> <li>Vaihtelevat ja hyvin varustellut kävely-ympäristöt lisäävät <b>asukkaiden hyvinvointia</b> ja houkuttelevat vierailijoita.</li> </ul>

# Kaupunkiasumisen ympäristö

## ALUEPROFIILIN KUVAUS

- Kaupunkimainen, melko tiiviisti rakennettu kävely-ympäristö: kävelyn kehittämisen edellytykset ovat melko hyvät alueen sisällä ja pääosin myös alueelta asiointikeskittymään.
- Profiilin alueella on eri tyyppisiä ja mittakaavaisia asuinkortteleita, julkisia palveluja kuten koulut ja päiväkodit, viheralueita sekä jonkin verran kaupallisia palveluita ja työpaikkoja.
- Kävelyn syitä ovat pääasiassa arkiasiointi, koulu- ja harrastusmatkat, kohtaaminen ja oleskelu, sekä virkistäytyminen.
- Kävelijät ovat pääasiassa alueen asukkaita.

### KÄVELIJÄT:



PERHE



KAUPUNKI-  
LAINEN



VIRKISTÄYTYJÄ



# Kaupunkiasumisen ympäristö

## KEHITTÄMINEN KÄVELY-YMPÄRISTÖNÄ

	Kävelyn mahdollistaminen ja saavutettavuus	Turvallisuus ja terveys	Viihtyisyys
TAVOITTEET	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tärkeimpänä liikkumisen tarpeena on kävelyn perustavanlaatuisen tarpeen täyttäminen ja kävelyn mahdollistaminen ympäri vuoden. Kävely tehdään mahdolliseksi sekä saavutettavaksi kaikille kaupunkiasumisen ympäristössä liikkuville, jotta <b>arjen liikkuminen on sujuvaa</b>.</li> <li>Julkiset palvelut, kuten koulut ja päiväkodit, harrastukset sekä virkistytymiskohteet ovat saavutettavissa kävellen.</li> <li>Esteettömässä ympäristössä kävelijä on vapaa liikkumaan itsenäisesti. Esteettömyyttä voidaan tavoitella tekemällä tärkeimmistä reiteistä loogisia ja helppokulkuisia <b>arjen sujuvuuden</b> tueksi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kävelystä luodaan houkuttelevin tapa kulkea kodin lähialueella, esim. harrastuksiin, kauppaan ja virkistymään. <b>Turvallisessa liikkumisympäristössä</b> on mielekästä liikkua, jolloin ihmiset rohkaistuvat tekemään matkojaan auton sijaan kävellen.</li> <li>Viihtyisissä ympäristöissä olevat kävely-yhteydet kannustavat asukasta liikkumaan myös virkistysmielessä. Lisääntynyt liikkuminen edistää <b>asukkaiden hyvinvointia</b>.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Viihtyisyyden näkökulmasta on keskeistä tarjota houkuttelevat ja sujuvat kävely-yhteydet alueen palveluihin.</li> <li>Mukavat kohtaamispaikat sekä yhdessä kulkemisen mahdollisuus lisäävät kävelyn reittien viihtyisyyttä.</li> <li>Monipuoliset ulkoilumahdollisuudet, kävelyn kannustaminen ja viihtyisä ympäristö lisäävät <b>asukkaiden hyvinvointia</b>.</li> </ul>

# Kyläkohde

## ALUEPROFIILIN KUVAUS

- Maankäytöltään ympäristöään hieman tiiviimpi kävely-ympäristö kuin kyläasumisen ympäristö: kävelyn kehittämisen edellytykset ovat hyvät.
- Profiilin alueella on erityisesti kulttuurihistoriallisesti kiinnostavia kohteita ja miljöitä, palveluja ja virkistysmahdollisuuksia, sekä asumista.
- Kävelyn syitä ovat kohteeseen tutustuminen, virkistäytyminen ja asiointi.
- Kävelijät ovat kylän asukkaita, muualta Loviisasta saapuvia sekä vierailijoita: osalle kohteet ja reitit ovat tuttuja, mutta osa tarvitsee opastusta ja virikkeitä kävelyn.

### KÄVELIJÄT:



PERHE



KAUPUNKI-  
LAINEN



KYLÄLÄINEN



VIERAILIJA



VIRKISTÄYTYJÄ



# Kyläkohde

## KEHITTÄMINEN KÄVELY-YMPÄRISTÖNÄ

	Kävelyn mahdollistaminen ja saavutettavuus	Turvallisuus ja terveys	Viihtyisyys
TAVOITTEET	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kyläkohteen ympäristön on tärkeää tarjota keino kävelen tapahtuvaan <b>arjen asiointiliikkumiseen</b>, mutta myös mahdollisuuksia vierailijoille päästä tutustumaan kyläkohteessa sijaitseviin kiinnostaviin kohteisiin.</li> <li>Miellyttävimpiä ovat reitit, joissa sujuva yhteys jatkuu aina kohteeseen saakka.</li> <li>Esteettömyyttä kyläkohteessa voidaan tavoitella tekemällä reiteistä ja palveluiden ympäristöistä helppokulkuisia, jotta <b>arjen sujuvuus</b> voi toteutua ja vierailijan on mukava saapua kyläkohteen tarjoamiin matkailukohteisiin.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Turvallisuuden näkökulmasta tavoitellaan tilaa, missä lyhyt asiointikävely niin asukkaalle kuin vierailijalle on mahdollista ja helppoa.</li> <li><b>Turvallinen liikkumisympäristö</b> tukee kyläympäristön kehittymistä matkailukohteena.</li> <li>Mielenkiintoiset, erilaisia aistikokemuksia sisältävät kävely-ympäristöt tarjoavat niin psyykkistä kuin fyysistä <b>hyvinvointia</b>.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kyläkohteen alueella on mahdollisuus päästä tutustumaan kiinnostaviin kohteisiin kävelen. Levähdyspaikat tarjoavat mahdollisuuden liikkua kohteiden välillä omassa rytmissä kyläkohteesta nauttien.</li> <li>Viihtyisyyteen voidaan panostaa korostamalla historiallisten kohteiden ja luonnonympäristön tarjoamia arvoja.</li> <li>Kiinnostava kävely-ympäristö lisää <b>asukkaiden hyvinvointia</b> ja houkuttelee vierailijoita.</li> </ul>

# Kyläasumisen ympäristö

## ALUEPROFIILIN KUVAUS

- Harvemmin rakennettu asumispainotteinen alue, jossa kävelyn kehittämisen tarpeita arvioidaan tarvelähtöisesti.
- Profiilin alueella on omakotitalo- ja rivitaloasumista, julkisia palveluja kuten koulut ja päiväkodit, virkistysalueita sekä leikkipaikkoja lapsille. Alueella on myös yksittäisiä kaupallisia palveluita.
- Kävelyn syitä ovat mm. koulu- ja harrastusmatkat, kohtaaminen ja oleskelu, sekä virkistäytyminen.
- Kävelijät ovat pääasiassa kylien ja lähialueiden asukkaita.

### KÄVELIJÄT:



PERHE



KYLÄLÄINEN



VIRKISTÄYTYJÄ



# Kyläasumisen ympäristö

## KEHITTÄMINEN KÄVELY-YMPÄRISTÖNÄ

	Kävelyn mahdollistaminen ja saavutettavuus	Turvallisuus ja terveys	Viihtyisyys
TAVOITTEET	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kyläasumisen ympäristössä on tärkeää tarjota keino kävelen tapahtuvaan <b>arjen asiointiliikkumiseen</b> etenkin lyhyillä ja päivittäisillä matkoilla. Miellyttävimpiä ovat reitit, joilla on mahdollisimman vähän katkoksia ja turvallinen reitti jatkuu aina määränpäähen saakka.</li> <li>Esteettömyyttä kyläasumisen ympäristössä tavoitellaan tekemällä reiteistä sujuvampia. Erityiskohteita ovat julkisten palveluiden ympäristöt, joissa ympäristön esteettömyydellä mahdollistetaan <b>arjen sujuvuuden</b> toteutuminen kaikkina vuodenaikoina.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Turvallisuuden näkökulmasta tavoitellaan tilaa, missä lyhyt asiointikävely kodin ja palveluiden ympäristössä on turvallista. Alue tarjoaa lisäksi turvallisia virkistytymisen mahdollisuuksia.</li> <li><b>Turvallinen liikkumisympäristö</b> tarjoaa puitteet lihasvoimin liikkumisen lisäämiselle ja houkuttelee asukkaita tutkailemaan ympäristöään tukien esimerkiksi lasten itsenäistä liikkumista. Lisääntynyt liikkuvuus edistää <b>asukkaiden hyvinvointia</b>.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kyläasumisen alueilla on mahdollisuus virkistäytyä, leikkiä ja kokoontua alueen tapahtumiin tai esimerkiksi ulkoilemaan.</li> <li>Kylien yhteisöllisyyden tukeminen kävelyn mahdollistamisella lisää osaltaan <b>asukkaiden hyvinvointia</b>.</li> </ul>

# Verkkosuunnittelun taustaa

## Pyöräliikenteen edistämisen lähtökohdat

Lähtökohtaisesti jokainen kunnan osoite tulee olla saavutettavissa pyörällä. Polkupyörällä tulee voida turvallisesti ja sujuvasti saavuttaa kaikki kohteet kuten kodit, koulut, työpaikat ja palvelut. Tavoite ei kuitenkaan ole rakentaa erillisiä pyöräteitä, vaan kehittää pyöräilyolosuhteita ja parantaa liikenneturvallisuutta kokonaisvaltaisesti sekä sovittaa pyöräliikennettä ja muuta liikennettä yhteen koko katuverkon laajuudessa. Vaihtoehtona voi olla sopeuttaa pyöräliikennettä muuhun liikenteeseen (esimerkiksi erillisellä pyörätiellä) tai sopeuttaa muuta liikennettä pyöräilyyn (liikenteen rauhoittaminen).

Infrastruktuurin parantaminen on tärkein ja vaikuttavin pyöräliikenteen edistämiskeino.

## Pyöräliikenteen verkkosuunnittelun lähtökohdat ja tavoite

Pyöräliikenteen verkkoon kuuluvat kaikki pyöräilijöiden käyttämät väylät, joita ovat kadut ja tiet, erilliset pyörätiet sekä tarvittaessa puistokäytävät ja vastaavat. Pyöräliikenteen verkon tulee olla looginen, jatkuva ja ymmärrettävä. Pyöräilijän tulee saavuttaa kaikki olennaiset määränpäättelyt helposti, turvallisesti ja nopeasti. Parhaimmillaan pyöräliikenteen yhteys on autoliikenteen yhteyttä lyhyempi.

Pyöräliikenteen verkon suunnittelu toimii lähtökohtana toimivien pyöräilyolosuhteiden suunnittelulle ja toteutukselle. Tavoitteena on luoda edellytykset polkupyörän käytölle arkisena kulkuvälineenä sekä parantaa pyöräliikenteen asemaa aina maankäytön suunnittelusta toteutukseen ja väylien kunnossapitoon asti.

Pyöräliikenteen hierarkkisen verkon tehtävänä on kuvata ja jäsentää pyöräliikenteen roolia tie- ja katuverkon eri osissa. Tietyillä verkon osilla tavoitellaan ensisijaisesti sujuvuutta, nopeutta ja turvallisuutta. Muilla verkon osilla varmistetaan kohteiden hyvä saavutettavuus.

Pyöräliikenteen hierarkkinen verkko tukee infran kehittämistoimien ja kunnossapidon suunnittelua sekä toimenpiteiden priorisointia. Se on työkalu, jolla varmistetaan yhdenmukaisen ja saumattomasti toisiinsa kytkeytyvien järjestelyjen toteutus.

### Pyöräliikenteen suunnittelun muutoksia:

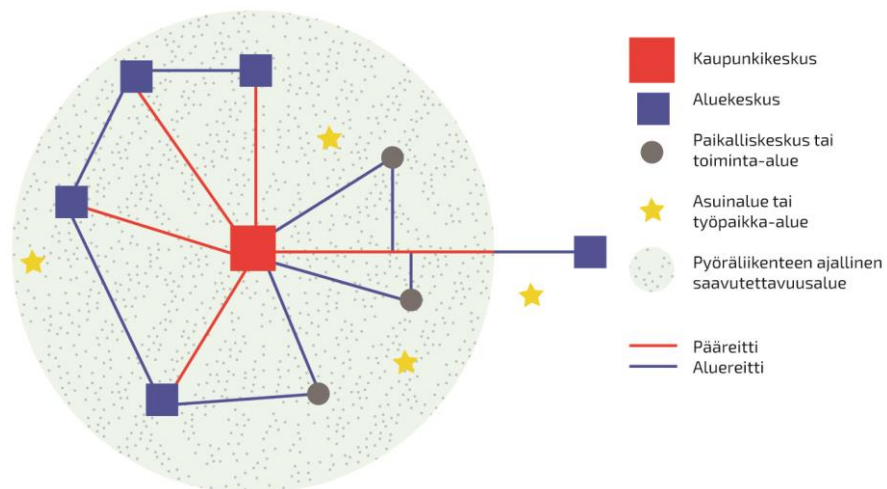
1.6.2020 voimaan tullut tieliikennelaki toi paljon muutoksia pyöräliikenteeseen. Merkittävimpiä muutoksia ovat yksisuuntaisen pyöräliikenteen korostuminen, uudet pyöräliikenteen väylätyypit (pyöräkatu, kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella kadulla), uudet pyörätien jatkeen käyttöperiaatteet, uudet polkupyöräopastimet liikennevaloihin sekä väistämiseen liittyvät säännökset ja liikennemerkit. Tieliikennelain muutokseen olennaisena asiana liittyi myös Väyläviraston Pyöräliikenteen suunnittelu -ohjeen päivittyminen (Väyläviraston ohjeita 18/2020).

# Verkkosuunnittelun prosessi

## Pyöräliikennettä synnyttävien kohteiden määrittely ja luokittelu

Pyöräliikennettä synnyttävät kohteet määritellään ja luokitellaan pyöräliikenteen virtojen selvittämistä ja toiminnallisen verkon määrittelemistä varten.

Kohdeluokittelu voi olla esimerkiksi seuraavanlainen (Pyöräliikenteen suunnittelu -ohje):



## Ajallinen saavutettavuusalue

Kun pyöräliikennettä synnyttävät kohteet on määritelty, niin ne sijoitetaan kartalle ja niiden sijoittumista tarkastellaan pyöräliikenteen saavutettavuuden näkökulmasta.

Pyöräliikenteen ajallinen saavutettavuus kuvastaa pyöräliikenteen potentiaalia. Pyöräliikennettä tapahtuu eniten alle kolmen kilometrin pituisilla matkoilla ja se vähenee merkittävästi yli seitsemän kilometrin pituisilla matkoilla.

Ajalliseen saavutettavuuteen vaikuttaa verkon sujuvuus ja maaston muodot. Pyöräliikenteen ajallisena saavutettavuusalueena voidaan reittien toiminnallisen luokituksen määrittelyssä pitää matkaa, jonka pyöräilijä ehtii kulkemaan 60–75 minuutin aikana ottaen huomioon matkan varrella olevat viivytykset.

## Pyöräliikenteen pääverkon määrittäminen

Pyöräliikenteen reittien kolme toiminnallista luokkaa ovat pääreitit, aluereitit sekä paikallisreitit.

Pyöräliikenteen pääreitit sekä aluereitit yhdistävät merkittävimmät pyöräliikennettä synnyttävät kohteet toisiinsa.

**Pää- ja aluereiteistä muodostuu pyöräliikenteen pääverkko.** Kaikki muut pyöräilijöiden käyttämät reitit ovat paikallisreittejä.

# Pyöräliikenteen verkon määrittely

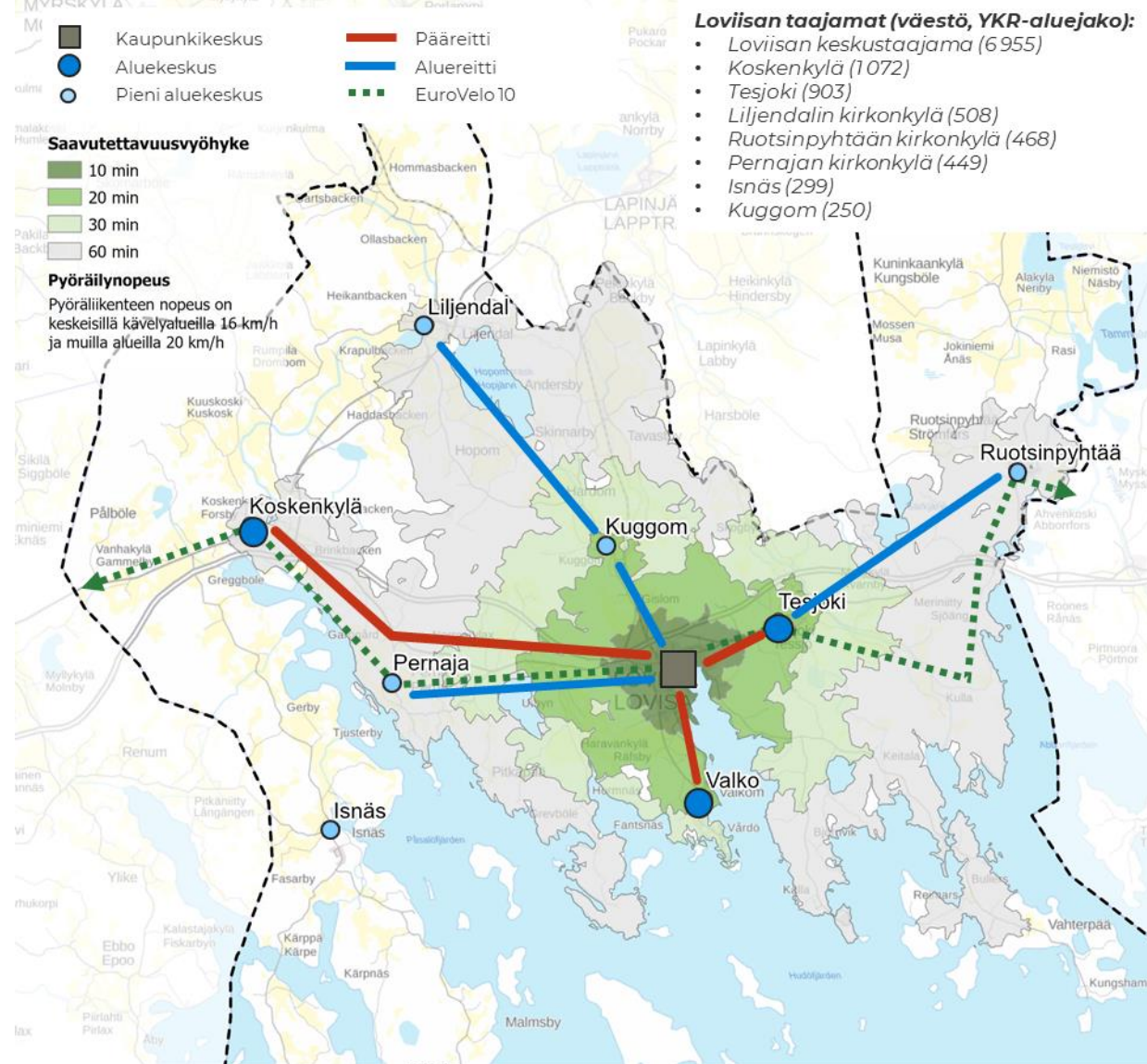
## Verkon hierarkisuus Loviisassa

Loviisassa merkittävimpana matkojen lähtö- ja määräpaikkana toimii kaupungin keskustaajama. Kaupunkikeskuksen ja 60 minuutin saavutettavuusvyöhykkeelle sijoittuvien asukasmäärältään merkittävimpien (yli 800 asukasta) aluekeskusten välisiä yhteyksiä kutsutaan **pääreiteiksi**.

Pääverkkoa täydentävät korkean laatustandardin **aluereitit**, jotka yhdistävät pieniä 60 minuutin saavutettavuusvyöhykkeellä sijaitsevia aluekeskuksia kaupunkikeskukseen. Myös kaupunkikeskuksen sekä aluekeskusten sisäiset merkittävimmät pyöräliikenteen reitit ovat aluereittejä.

Pääreitit sekä aluereitit muodostavat yhdessä Loviisan **pyöräliikenteen pääverkon**. Pyöräliikenteen pääverkkoa täydentää pyöräliikenteen aluereitit, joihin taajama-alueilla sisältyy käytännössä kaikki mahdolliset tie-, katu- ja muut yhteydet, joilla pyöräilijöillä on tarpeen liikkua.

EuroVelo 10 -reitti kulkee Porvoon suunnasta Loviisan keskustaajaman kautta Vaalimaalle saakka. Reitti on merkittävä erityisesti pyörämatkailun näkökulmasta.



**Pyöräliikenteen verkon määrittäminen pohjautuu seuraavaan kohdeluokitteluun:**

**Kaupunkikeskus:** Loviisan keskustaajama

**Aluekeskus:** Koskenkylä, Tesjoki, Valko

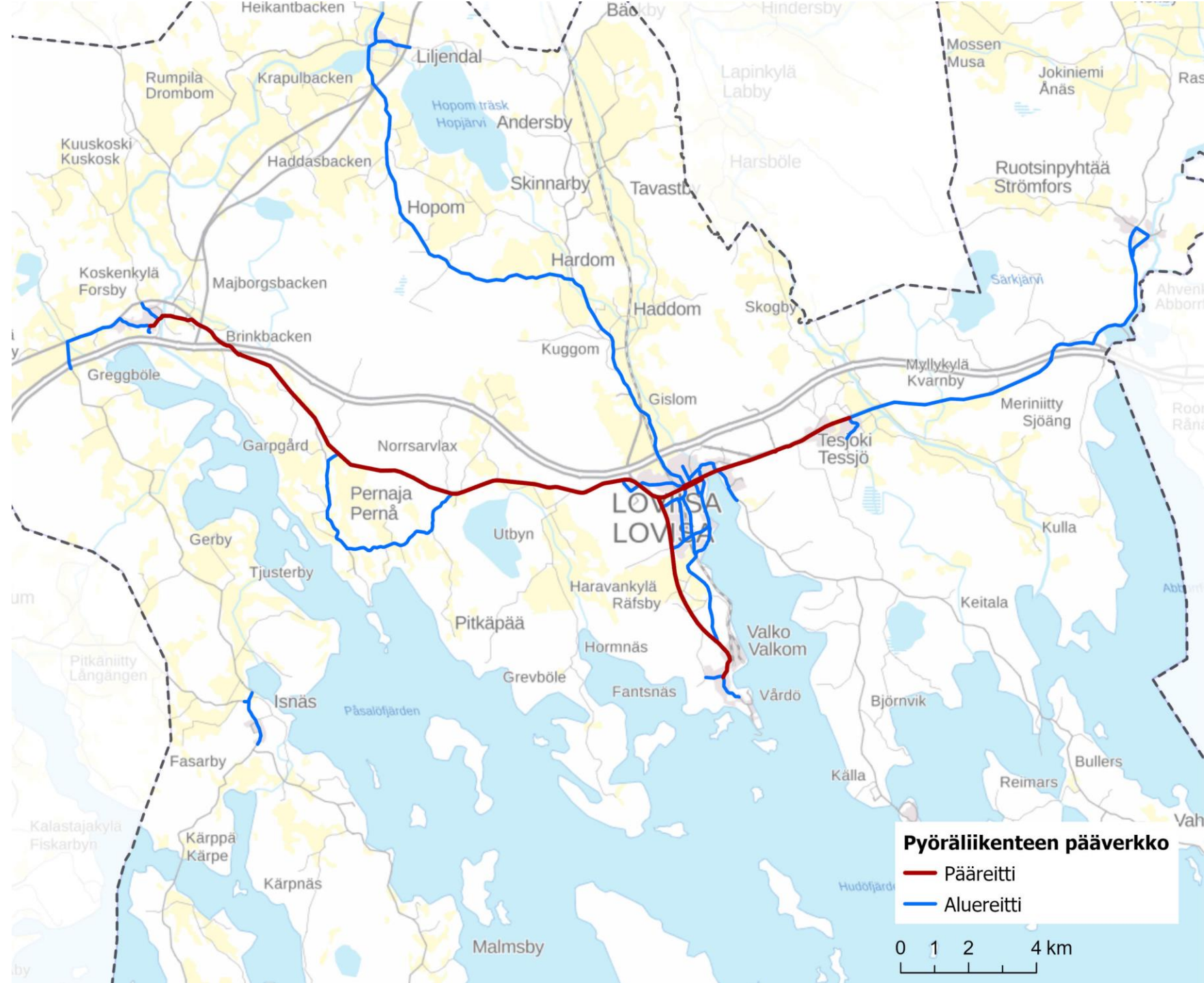
**Pieni aluekeskus:** Pernaja, Liljendal, Kuggom, Ruotsinpyhtää

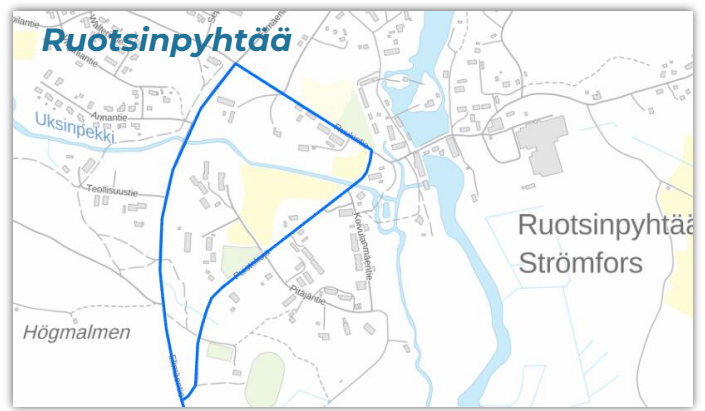
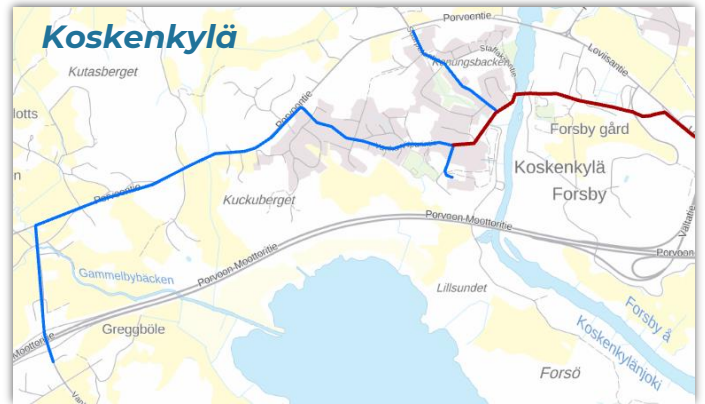
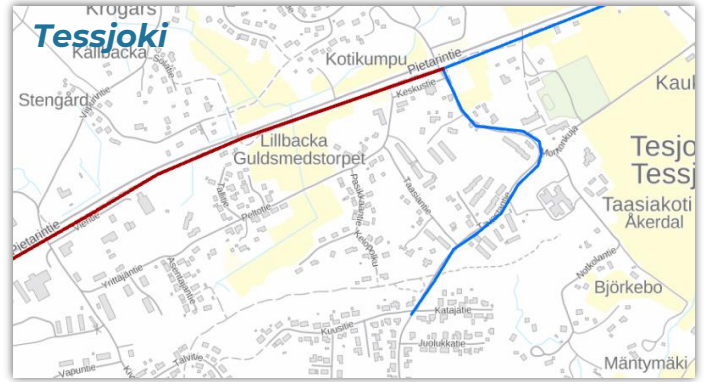
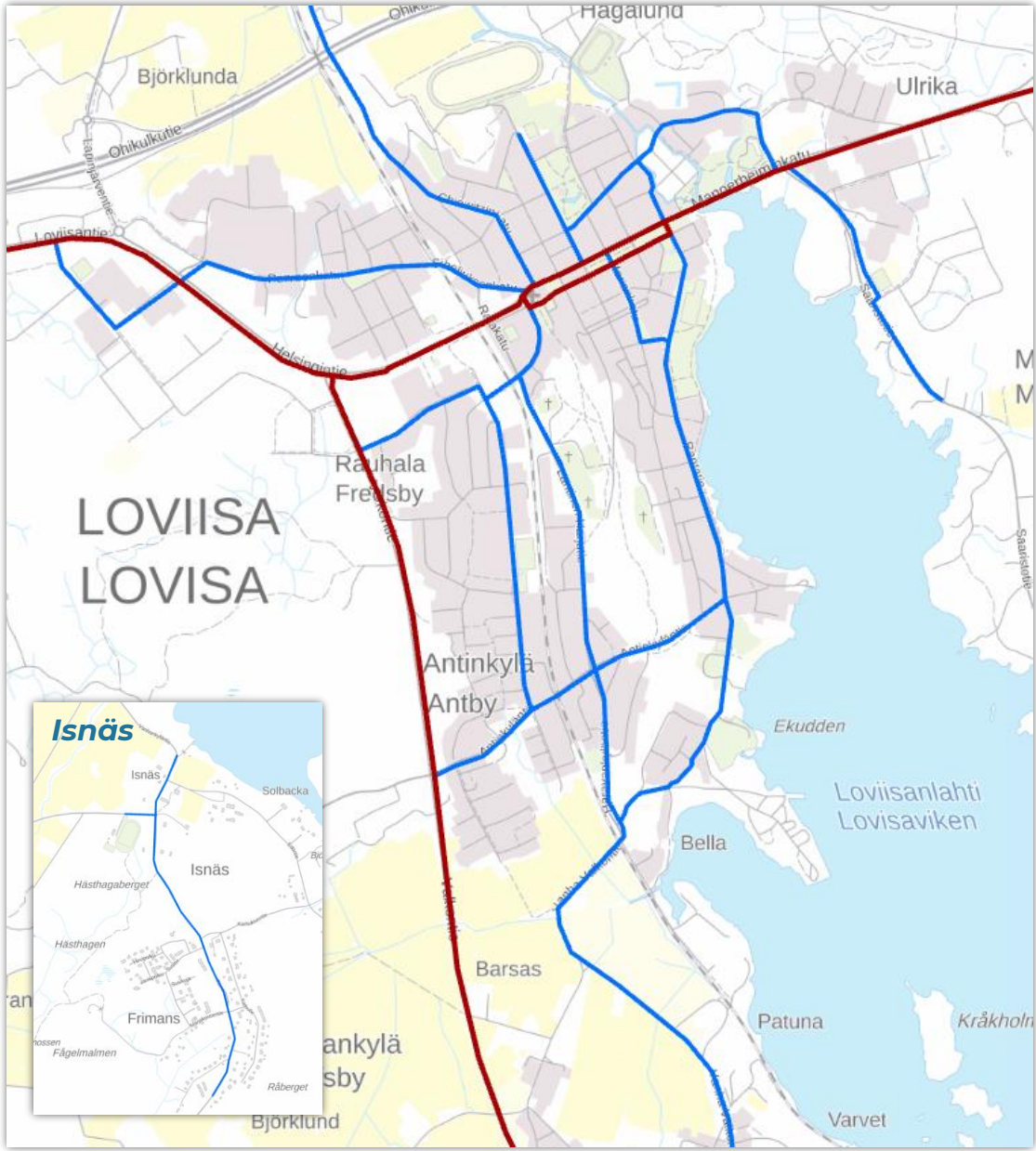
# Pyöräliikenteen pääverkko

Kuvassa on esitetty Loviisan pyöräliikenteen pääverkko. Tavoitteena on, että pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat yhteydet ovat laatustandardiltaan paikallisreittejä korkeatasoisempia.

Pääverkkoon kuuluu myös pitkiä maantieyhteyksiä. On huomioitava, että kaikilla yhteysväleillä ei tavoitella erillisiä pyöräliikenteen väyliä vaan pyöräliikenteen olosuhteita voidaan parantaa myös muilla keinoin.

Seuraavilla sivuilla on esitetty tarkemmat karttaotteet kaupunkikeskuksen sekä aluekeskusten sisäisistä yhteyksistä.





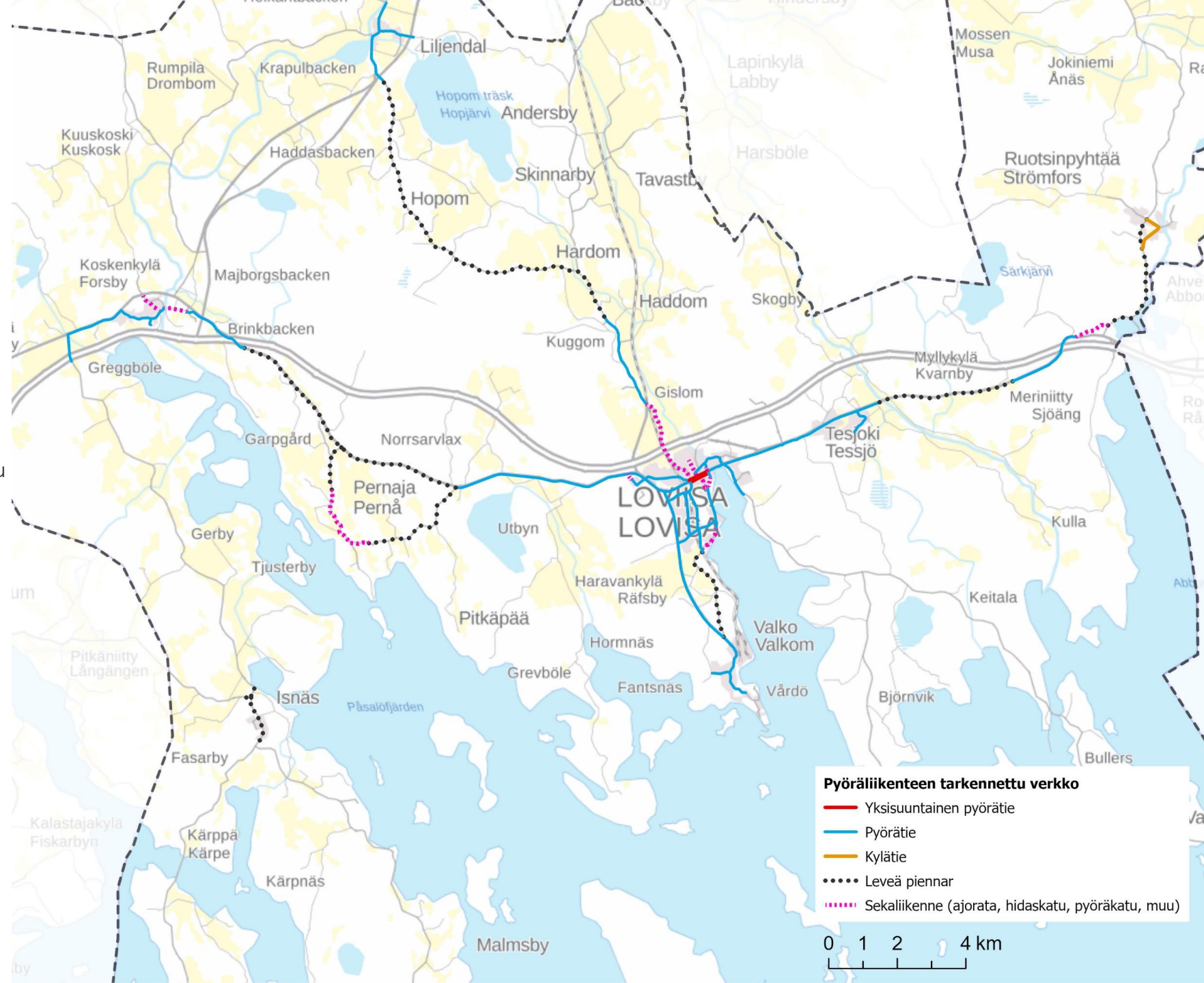
**Pyöräliikenteen pääverkko**  
 — Pääreitti  
 — Aluereitti

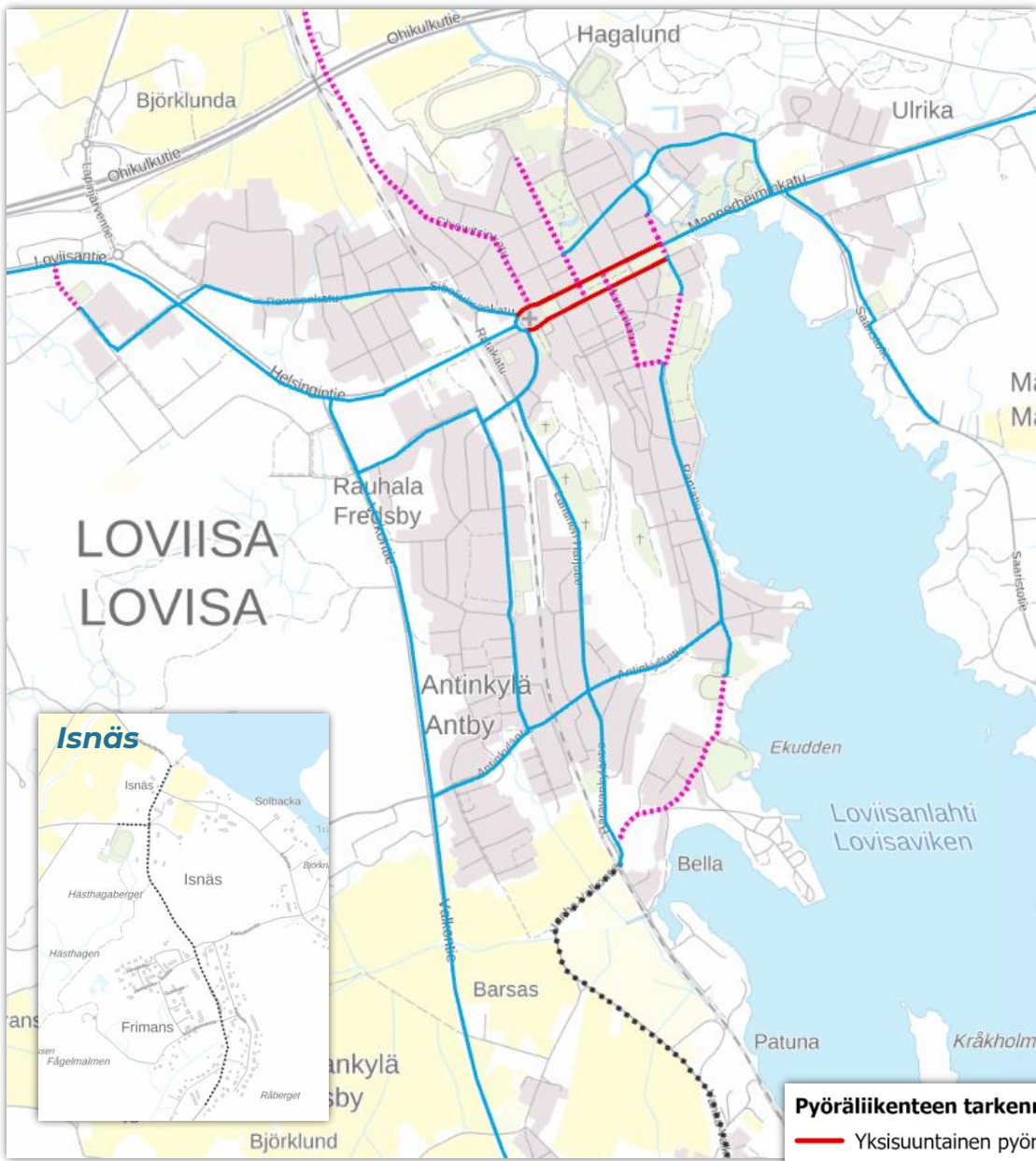
# Tarkennettu pääverkko

Pyöräliikenteen tarkennetussa pääverkossa on esitetty pyöräliikenteen järjestelyjen tavoitetila. Tarkennettua verkkoa voidaan hyödyntää esim. asemakaavoitukseen liittyvässä liikennesuunnittelussa sekä muussa tie- ja katusuunnittelussa.

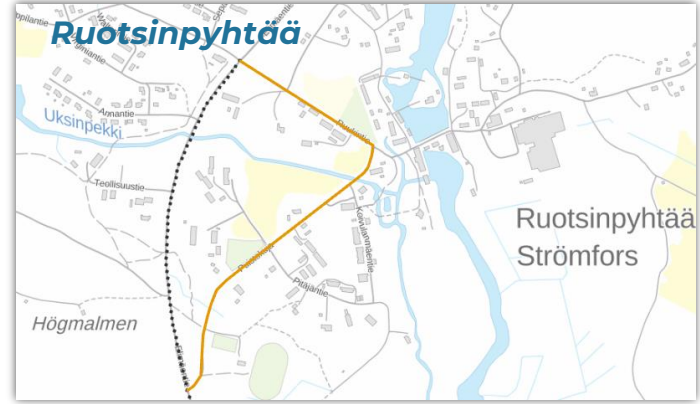
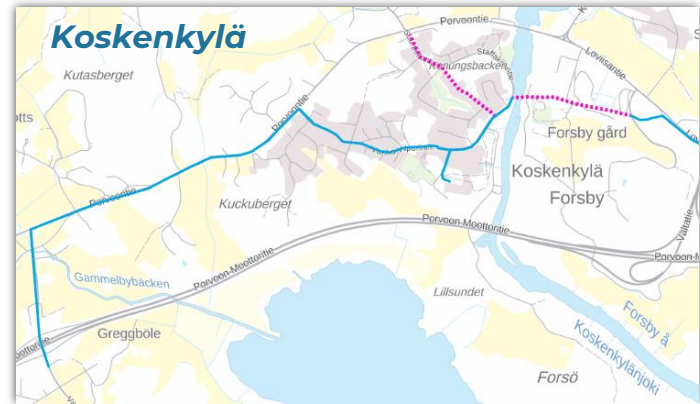
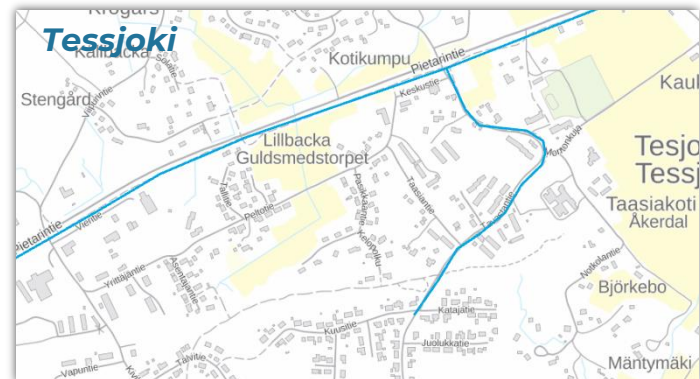
Kesäkuussa 2020 voimaan tullut tieliikennelaki ja Väyläviraston joulukuussa 2020 valmistunut Pyöräliikenteen suunnittelu-ohje tuovat paljon yksisuuntaista pyöräliikennettä tukevia asioita esille. Näistä mainittakoon kaksisuuntaista pyöräliikennettä parempi kapasiteetti ja turvallisemmat risteysjärjestelyt.

Loviisan tarkennettu pääverkko pohjautuu melko vahvasti olemassa oleviin pyöräliikenteen ratkaisuihin. Ydinkeskustaan esitetään yksisuuntaisia pyöräiteitä (Mannerheiminkatu, Brandensteininkatu) sekä sekaliikenneratkaisuja. Kaupallisen keskustan ulkopuolella pyöräliikenteen järjestelyt perustuvat vahvasti yhdistettyihin pyöräliikenteen ja jalankulun väyliin. Haja-alueilla leveä piennar on yleisin ratkaisu.



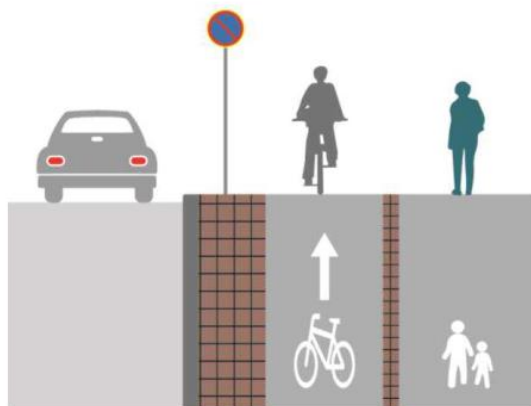


- Pyöräliikenteen tarkennettu verkko**
- Yksisuuntainen pyörätie
  - Pyörätie
  - Kylätie
  - Leveä piennar
  - Sekaliikenne (ajorata, hidaskatu, pyöräkatu, muu)

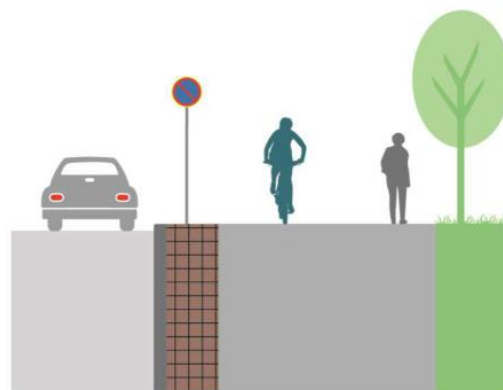


# Yleiskuvaus väylätyypeistä

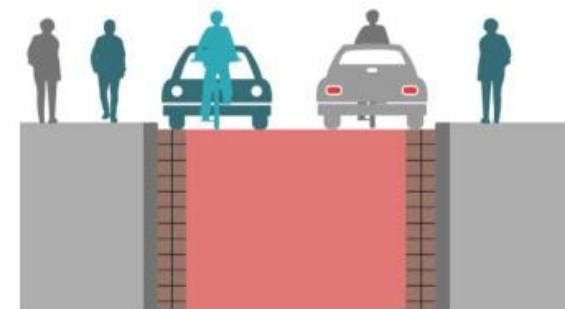
**Yksisuuntainen pyörätie** ja jalkakäytävä samassa tasossa.



**Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä** sopii väljästi rakennettuun liikenneympäristöön, jos väylän käyttäjämäärät ovat maltillisia.



**Pyöräkatu** on yleensä tiiviisti rakennettuun sekä rauhalliseen liikenneympäristöön soveltuva sekaliiKENNERatkaisu.



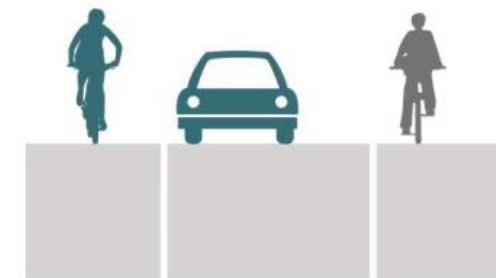
**SekaliiKENNEVäylä** rauhallisessa liikenneympäristössä.



**Piennar** erotellaan ajoradasta reunaviivalla.



**Kylätie** maantiekohTEESSA.



# Toimenpide- ohjelma



# Toimenpideohjelman rakenne

## Maankäyttö ja palveluverkko

Maankäytön, liikkumisen ja liikenteen ratkaisut tukevat kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistavoitteita. Niiden avulla varmistetaan, että keskeiset toiminnot ovat helposti saavutettavissa kävellen ja pyöräillen.

## Infrastrukturi ja olosuhteet

Edistämistyön keskeinen lähtökohta on mahdollistaa turvallinen ja sujuva liikkuminen kävellen sekä pyöräillen. Infrastruktuurin ja olosuhteiden parantaminen on vaikuttavin edistämistyön toimenpide.

## Asenteet ja liikkumistottumukset

Kävelyn ja pyöräilyn matkamäärien kasvattaminen edellyttää kulkutapavalinnan ohjaamista ja tukemista. Kulkutapavalintaa voidaan tukea muun muassa kannustamalla, kampanjoinnilla ja tiedon lisäämisellä.

## Yhteinen tahtotila

Tahtotila, rahoitus ja resurssit vastaavat ohjelman tavoitteita ja näkyvät eri hallinnonalojen toiminnassa. Jalankulku ja pyöräliikenne tunnistetaan omiksi kulkumuodoikseen suunnitteluratkaisuissa ja viestinnässä.

## Seuranta

Toimenpiteiden ja vaikuttavuuden seuranta on jatkuvaa ja läpinäkyvää.

Loviisan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisohjelma linjaa tavoitteiden rinnalla keinoja tavoitteiden toteuttamiseksi. Keinot on kuvattu toimenpideohjelman, jossa esitetään tarpeelliset ja merkittävimmät toimenpiteet teemoittain.

Toimenpideohjelma on jaettu neljään kokonaisuuteen, jotka ovat:

- Maankäyttö ja palveluverkko
- Infrastrukturi ja olosuhteet
- Asenteet ja liikkumistottumukset
- Yhteinen tahtotila

### Yhteinen tahtotila on kävelyn ja pyöräilyn edistämistyön perusta.

Yhteinen tahtotila, riittävä rahoitus ja resurssit mahdollistavat tavoitteellisen ja suunnitelmallisen edistämistyön poikkihallinnollisesti. Kaikki toimenpideohjelman kokonaisuudet edistävät ohjelman vision ja yleisten tavoitteiden toteutumista.

# Yhteinen tahtotila

Edistämishjelman toteuttamiseksi merkittävin toimenpidekokonaisuus on yhteisen tahtotilan määrittäminen sekä rahoituksen ja resurssien osoittaminen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistyölle. Tahtotila, rahoitus ja resurssit vastaavat ohjelman tavoitteita ja näkyvät kaupungin eri hallinnonalojen toiminnassa.

## Kokonaisuuden toimenpiteitä ovat:

- Hyväksytään kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma kaupungin poliittisessa päätöksenteossa, jossa ohjelman viedään hyväksyttäväksi kaupunginvaltuustoon.
- Nimetään kävelyn ja pyöräilyn edistämistyölle vastuuhenkilö(t) ja nimetään työtä koordinoiva työryhmä (esim. liikenneturvallisuusryhmä).
  - Vastuuhenkilö(t) seuraavat edistämishjelman toimenpiteiden edistymistä ja raportoivat kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen toteutumisesta päättäjille ja liikenneturvallisuusryhmälle.
- Kaupungin talousarviossa osoitetaan korvamerkitty investointitaso kävelyyn ja pyöräilyyn.
- Käyttötaloudesta rahoitetaan pienempiä ohjelmaa jalkauttavia tehtäviä.
- Jalankulku ja pyöräliikenne tunnistetaan omiksi kulkumuodoikseen suunnitteluratkaisuissa (valtakunnalliset suunnitteluohjeet).
- Jalankulku ja pyöräliikenne tunnistetaan omiksi kulkumuodoikseen kaupungin viestinnässä.

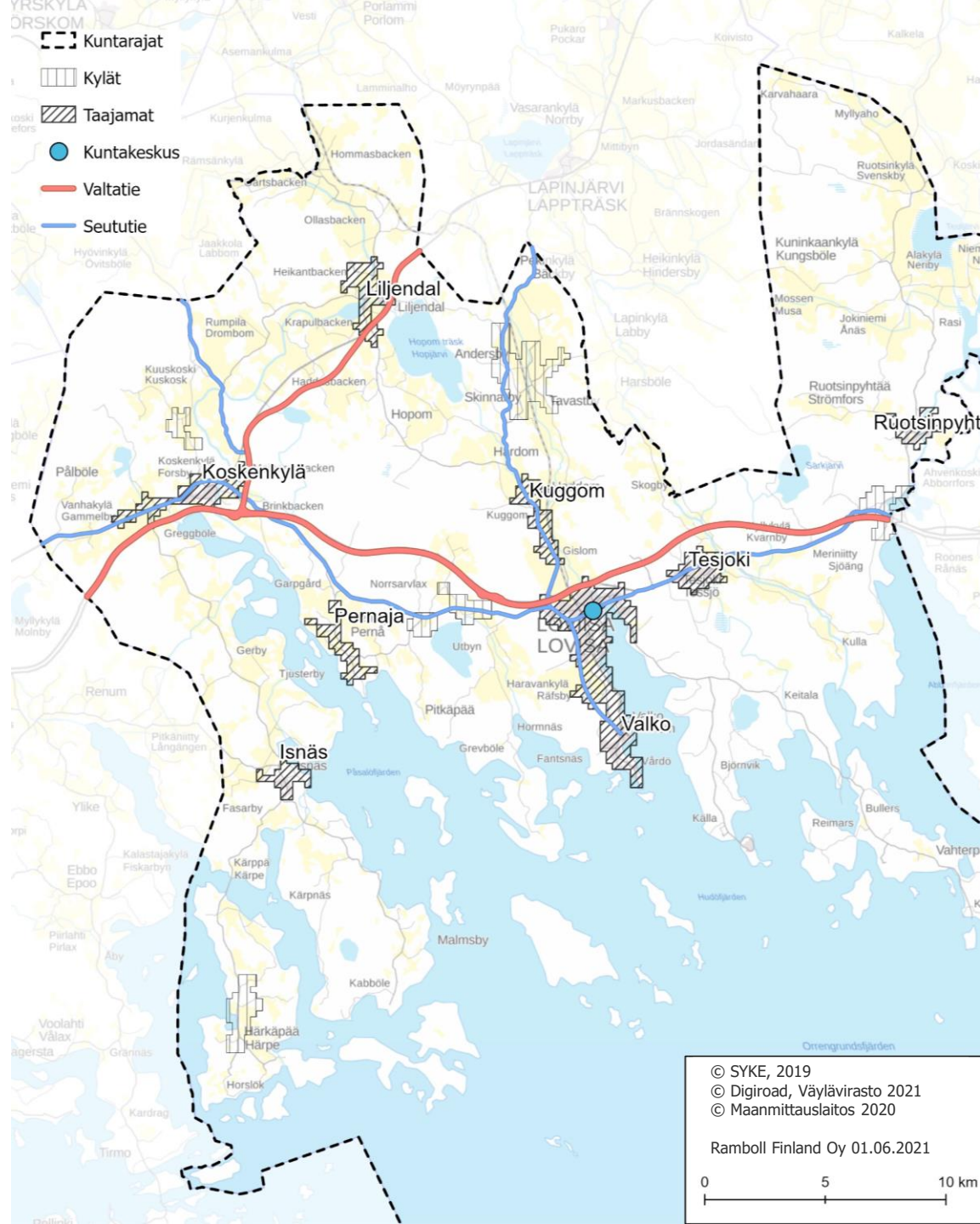


# Maankäyttö ja palveluverkko

Maankäytön, liikkumisen ja liikenteen ratkaisut tukevat kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistavoitteita. Maankäytön osalta tärkeintä on keskittää toimenpiteitä tiiveimmän asutuksen alueille.

## Kokonaisuuden toimenpiteitä ovat:

- Hyödynnetään keskeisten jalankulkualueiden määrittystä ja pyöräliikenteen pääverkkoa kaavoituksen tukena.
  - Pyöräliikenteen pääreitit ja jalankulkupainotteiset alueet merkitään yleiskaavakarttaan sitovana merkintänä.
- Kaavoituksen yhteydessä kaupungin kävelyn ja pyöräilyn asiantuntijoita konsultoidaan keskeisten tavoitteiden ja suunnitteluperiaatteiden huomioon ottamiseksi.
  - Väylien suunnitteluratkaisuissa noudatetaan pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaisia periaatteita (Väyläviraston julkaisuja 18/2020) ja tulevaa jalankulun suunnitteluohjetta (Väylävirasto, valmistuu vuonna 2022).
- Kaikkien kaavamuuotosten, palveluverkon ja liikennesuunnitelmien kohdalla arvioidaan vaikutukset kävelyn ja pyöräliikenteen kannalta. Erityisesti kiinnitetään huomiota lasten ja ikäihmisten omaehtoiseen liikkumiseen.
- Keskustan pysäköintiratkaisuilla edesautetaan ja kävelyn ja pyöräliikenteen tavoiteverkon tilatarpeita.
- Pyöräpysäköinnin mitoitus sisällytetään kaavamääräyksiin.



# Infrastrukturi ja olosuhteet

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toimenpideosio painottuu infrastruktuurin ja olosuhteiden parantamiseen. Infrastruktuurin parantaminen on vaikuttavin edistämistyön toimenpide erityisesti pyöräliikenteen edistämisen näkökulmasta.

Viereisessä taulukossa on esitetty koonti infrastrukturi ja olosuhteet -kokonaisuuden toimenpiteistä ja ne on kuvattu tarkemmin liitteen 5 toimenpidekortteilla. Esitetyt toimenpiteet vaativat tarkentavaa suunnittelua niiden toteutuksen mahdollistamiseksi.

**Toimenpiteet on jaettu kävelyn ja pyöräilyn kulkutapakohtaisiin toimenpiteisiin. Lisäksi kulkutavoille on tunnistettu molempien kulkutapojen olosuhteita yhteisesti edistäviä kehittämistarpeita.**



Toimenpide	Kuvaus
Esteettömyyden kehittäminen	Määritetään esteettömyyden erikoistason reitit ja alueet.
Suojatieturvallisuuden parantaminen	Inventoidaan keskeisten alueiden suojatiejärjestelyt ja suunnitellaan ne parannettavaksi ohjeiden mukaisesti.
Kävelyreittien varustelutaso	Kävelyreittien varustelutason parantaminen vilkkaimmilla kävelyalueilla sekä muilla erikseen määritettävillä reiteillä
Pyöräliikenteen pääverkon kehittäminen	Laaditaan tarkennettu investointiohjelma ja kehitetään pääverkkoa systemaattisesti kohti tavoitetilaa.
Liikenteen rauhoittaminen	Tarkistetaan nopeusrajoitukset kokonaisvaltaisesti keskustan alueelta sekä sivutaajamista.
Pyöräpysäköinnin kehittäminen	Parannetaan systemaattisesti pyöräpysäköinnin määrää ja laatua erityisesti keskustassa ja kylissä
Pyöräliikenteen viitoituksen suunnittelu ja toteutus	Suunnitellaan ja toteutetaan pyöräliikenteen viitoitus ja opastus pyöräliikenteen pääverkolle.
Väylien kunnan parantaminen	Jalankulun ja pyöräliikenteen väylien kunnan inventointi ja parantamisen ohjelmointi.
Talvihoidon laatu	Talvihoidon laadun parantaminen ja kriteeristön yhtenäistäminen ELY-keskuksen kanssa.
Valaistuksen kehittäminen	Käytetyimpien reittien riittävän yleisvalaistuksen kartoittaminen ja kehittäminen.
Virkistysreittien kehittäminen	Tunnistetaan virkistysreittien kehittämistarpeet ja ohjelmoidaan toimenpiteet.
Liikennemerkkien ja merkintöjen päivitys	Päivitetään liikennemerkkit ja niiden lisäkilvet uuden tieliikennelain mukaiseksi.

# Asenteet ja liikkumistottumukset

Viestintä ja markkinointi ovat tärkeä ja erottamaton osa kävelyn ja pyöräilyn edistämistä. Niiden avulla lisätään ihmisten tietoisuutta tarjolla olevista palveluista ja toivotuista käyttäytymismalleista, luodaan positiivisia mielikuvia ja vahvistetaan myönteisen ja aiempaa ekologisemman liikkumiskulttuurin syntymistä. Tietoisuuden lisääntyessä myös yksilöiden asenteet muuttuvat. Viestinnän tavoitteina ovat mm.:

- Lisätä tietoisuutta kävelyn ja pyöräilyn hyödyistä sekä positiivisista terveysvaikutuksista.
- Muuttaa mielikuvia kävely- ja pyöräilymyönteisemmiksi.
- Korostaa kävelyä olennaisena kulkumuotona muiden rinnalla.
- Korostaa pyöräliikenteen sujuvuutta ja kilpailukykyä lyhyillä ja keskipitkillä matkoilla autoon verrattuna.

## **Kokonaisuuden toimenpiteitä ovat:**

- Viestintä ja asenteisiin vaikuttaminen ovat merkittävä osa kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistyötä.
  - Kaupungin verkkosivujen päivittäminen kävelyn ja pyöräilyn teemoilla
  - Viestinnän toteuttaminen kestävän liikkumisen mahdollisuuksista esimerkiksi sosiaalisessa mediassa.
  - Asukkaiden tiedon lisääminen kävelyn ja pyöräliikenteen vaikutuksista hyvinvointiin ja terveyteen.
- Toimintasuunnitelma kalenterivuositain (yhteinen vuosikello kestävän liikkumisen edistämiseen ja liikenneturvallisuustyölle, vaihtuvat teemat ja kohderyhmät). Esimerkiksi toteuttamalla kuntalaisille ja kaupungin henkilöstölle kannustavia kampanjoita/kilpailuja/tapahtumia.
- Pyörämatkailun kokonaisvaltainen edistäminen.
- Kaupungin toimipisteiden yhteiskäyttöpyörien käyttöaseteen nostaminen ja tarpeenmukainen määrän lisääminen.



# Edistämistyön seuranta



# Seurannan toteutus

**Loviisan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelman toimenpiteiden toteuttamista ja niiden vaikuttavuutta tulee seurata säännöllisesti**, jotta nähdään edetäänkö kohti asetettuja tavoitteita. Seurantatieto lisää ymmärrystä toimenpiteiden vaikuttavuudesta sekä kävelyn ja pyöräilyn ominaispiirteistä, mikä helpottaa tulevien kehittämistoimenpiteiden perustelua ja suunnittelua. Toimenpideohjelman toimenpiteiden seurantatavan määrittämisessä kannattaa hyödyntää valtakunnallista ohjeistusta (*Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 15/2014*), jossa on kuvattu kunnille soveltuvia malleja kävelyn ja pyöräilyn seurantamittariston koostamiseen.

**Edistämishjelmaan kirjattujen toimenpiteiden toteutumisen rinnalla seurataan ohjelman yleisten tavoitteiden toteutumista.** Niiden seuranta toteutetaan määritettyjen päämittareiden avulla. Päämittarit ovat määrälliseen seurantaan perustuvia mittareita, joiden tietolähteitä ovat valtakunnalliset tilastot sekä Loviisan kaupungin toteuttamat tutkimukset ja kyselyt. Päämittarit raportoidaan erikseen kävelyn ja pyöräliikenteen osalta.

**Toimenpiteiden toteutumisen ja vaikuttavuuden seuranta on jatkuvaa ja näkyvää työtä** Loviisassa. Toteutetuista toimenpiteistä ja niiden vaikuttavuudesta raportoidaan säännöllisesti kuntapäätäjille ja viestitään asukkaille osana hyvinvointikertomusta.

Seuranta toteuttaa työn päätteeksi nimettävät edistämistyön vastuuhenkilö(t) sekä kaupungin liikenneturvallisuustyöryhmä. Liikenneturvallisuustyöryhmä seuraa säännöllisesti kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toteutettuja toimenpiteitä sekä suunnittelee tulevia toimenpidekokonaisuuksia niiltä osin kun ne liittyvät ryhmän toimintakenttään.



**RAMBOLL**

## SEURANNAN PÄÄMITTARIT

Edistämishjelman toimenpiteiden toteutuminen (toimenpiteiden toteutuksen seuranta, Loviisan kaupunki)

### Liikkumisen turvallisuus

- Jalankulun ja pyöräliikenteen onnettomuusmäärä (onnettomuustilasto, Tilastokeskus)
- Erikoissairaanhoidon hoitamat sekä tapaturmavakuutuksesta korvattujen työmatkojen jalankulku- ja pyöräliikennetapaturmat ja niiden vakavuus (tapaturmatilastot, THL ja Tapaturmavakuutuskeskus)

### Arjen sujuvuus

- Kävely- ja pyöräilymäärien kehitys valikoiduissa pyöräliikenteen pääreittien ja keskeisten jalankulkualueiden solmukohtissa (liikennelaskenta, Loviisan kaupunki)
- Jalankulun ja pyöräliikenteen kulkutapaosuuden kehitys (valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus)
- Asukkaiden kokemus kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksista (asukas-/hyvinvointikysely)
- Asukkaiden tyytyväisyys kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin Loviisassa (asukas-/hyvinvointikysely)

### Asukkaiden hyvinvointi

- Asukkaiden kokemus
  - kävelyn ja pyöräilyn turvallisuudesta
  - asuinympäristön viihtyisyydestä
- Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen suunnitteluun osallistettujen asukkaiden määrä (esim. asukasraadit; asukas-/hyvinvointikysely ja toimenpiteiden toteutuksen seuranta, Loviisan kaupunki)

# LIITTEET

Liite 1: Valtakunnallisia sekä alueellisia tavoitteita ja linjauksia

Liite 2: HEAT-laskelma

Liite 3: Alueen kuvaus ja liikkumisympäristön nykytila

Liite 4: Pyöräliikenteen ja jalankulun ajallinen saavutettavuus

Liite 5: Infrastruktuurin ja olosuhteiden toimenpidekortit

Erilliset tausta-aineistot

Asukaskyselyn tulokset

Päätäjäkyselyn tulokset





# LOVIISAN KÄVELYN JA PYÖRÄLIIKENTEEN EDISTÄMISOHJELMA

LOPPURAPORTIN LIITTEET



# LIITTEET

[Liite 1: Valtakunnallisia sekä alueellisia tavoitteita ja linjauksia](#)

[Liite 2: HEAT-laskelma](#)

[Liite 3: Alueen kuvaus ja liikkumisympäristön nykytila](#)

[Liite 4: Pyöräliikenteen ja jalankulun ajallinen saavutettavuus](#)

[Liite 5: Infrastruktuurin ja olosuhteiden toimenpidekortit](#)

[Erilliset tausta-aineistot](#)

[Asukaskyselyn tulokset](#)

[Päätäjäkyselyn tulokset](#)



# LIITE 1

VALTAKUNNALLISIA SEKÄ ALUEELLISIA TAVOITTEITA JA LINJAUKSIA

# Valtakunnalliset tavoitteet ja linjaukset

## KANSAINVÄLISET ILMASTOSOPIMUKSET (2020)

- Suomen tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 39 prosentilla vuoteen 2030 verrattuna vuoden 2005 tasoon

## FOSSIILITTOMAN LIIKENTEEN TIEKARTTA (2021)

- Kolmivaiheisen suunnitelman tavoitteena on puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä, ja luoda liikenteestä nollapäästöistä vuoteen 2045 mennessä.
- Fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteena on, että henkilöautojen suoritteiden eli henkilöautoilla ajettujen kilometrien määrä ei enää kasva 2020-luvulla. Tämä voi tarkoittaa jopa 10 % kasvua kunkin kestävän liikennemuodon suoritteissa vuoteen 2030.
- Kaupunkiseuduilla liikutaan vuonna 2030 huomattavasti nykyistä enemmän aktiivisilla kulkutavoilla eli kävellen ja pyöräillen.

## KANSALLINEN ENERGIA- JA ILMASTO- STRATEGIA (tavoite vuoden 2021 aikana)

- Tavoitteena EU:n 2030-tavoitteiden täyttäminen
- Suomi on hiilineutraali vuonna 2035 ja hiilinegatiivinen nopeasti sen jälkeen

## VALTAKUNNALLINEN KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISOHJELMA (2018)

- **"Tavoitteena on lisätä sekä kävely- että pyörämatkojen määrää 30 prosentilla vuoteen 2030 mennessä** (nykytilaan verrattuna)"
- "Tavoitteena on, että vähintään puolet uusista kävely- ja pyöräilymatkoista tulisi siirtymänä henkilöautomatkoista."

## 12-VUOTINEN VALTAKUNNALLINEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA (2021)

- "Työmatkaliikkuminen tapahtuu kaupungeissa, työssäkäyntialueilla ja kaupunkiseutujen välillä pääasiassa kestäväillä kulkutavoilla"

- "Kävellen ja pyöräillen tehdyt matkat ovat merkittävästi korvanneet henkilöautoilla tehtyjä matkoja erityisesti kaupunkiseuduilla"
- "Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat - erityisesti kaupunkiseuduilla"

## HYVINVOINNIN, TERVEYDEN JA TURVALLISUUDEN EDISTÄMINEN 2030: Toimeenpanosuunnitelma (2021)

- Tavoite: "Hyvä arkiympäristö kannustaa fyysiseen aktiivisuuteen ja antaa yhdenvertaiset mahdollisuudet liikkumiseen ja lähiluonnosta sekä kulttuuriympäristöstä nauttimiseen."
- Toimenpide: "Kunnat mahdollistavat työ-, opiskelu- ja koulumatkat sekä lähipalveluiden käytön kävellen, pyöräillen ja yhdistämällä niihin pidempiä matkaketjuja joukkoliikenteellä."

# Seudulliset tavoitteet ja linjaukset

## UUDENMAAN LIIKENTEEN KOKONAISTARKASTELU (2020)

- ”Edistetään kestäväää liikkumista ja vähennetään liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä.”
- ”Lisätään liikkumisen ja liikenteen turvallisuutta ja terveellisyttä sekä parannetaan liikkumisympäristön laatua.”
- ”Tavoitteena on vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä (CO2) vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.” Vähentämistavoite vuosille 2017–2030 on noin 46 %.

## ITÄ-UUDENMAAN LIIKENNEJÄRJESTELMÄ-SUUNNITELMA (2021)

### KEHITTÄMISLINJAUKSIA:

- ...lisäämällä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kilpailukykyä
- ....kehittämällä kestäviä liikkumismuotoja tukevia matkaketjuja
- ...kehittämällä kävely- ja pyöräily-yhteyksiä sekä kyytipalveluita lähi- ja pääkeskuksiin sekä joukkoliikenteen runkoyhteyksien ääreen
- ... vähentämällä autoliikennettä kestäviä liikkumismuotoja edistämällä
- ...kohentamalla jalankulku- ja pyöräily-ympäristöjen laatu- ja turvallisuuspuutteita

**”Tavoitteena on, että kaikissa kunnissa on laadittuna vuoteen 2024 mennessä ajantasainen kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisohjelma”**

## ITÄ-UUDENMAAN ESTEETTÖMYYS- JA SAAVUTETTAVUUSOHJELMA (2021)

- Ohjelman visiona on, että Itä-Uudenmaan kunnat tarjoavat asukkailleen mahdollisimman esteettömän elinympäristön ja saavutettavat palvelut.
- ” Itä-Uudenmaan kunnissa ympäristö, rakennukset, palvelut ja viestintä sopeutetaan niin, että kaikki pääsevät osallistumaan.”

# LIITE 2

## HEAT-LASKELMA

# Heat-työkalu



WHO:n kehittämä HEAT-työkalu (Health Economic Assessment Tool) on menetelmä, jolla voidaan laskea kävelyn ja pyöräilyn yhteiskuntataloudellinen arvo.

HEAT-menetelmän perusta on aktiivisen liikkumisen tuomien terveyshyötyjen taloudellinen arviointi aikuisikäisellä väestöllä kokonaiskuolleisuuden kautta.

Vuonna 2009 julkaistu verkkopohjainen laskuri ([www.heatwalkingcycling.org/](http://www.heatwalkingcycling.org/)) perustuu monitieteellisen asiantuntijaryhmän kokoamaan ja vertailemiin kuolleisuuslukuihin ja ihmishengen tilastollisiin arvoihin. Vuonna 2017 työkaluun on lisätty fyysisen aktiivisuuden rinnalle onnettomuusriskin, CO<sub>2</sub> -päästöjen ja ilmansaasteiden taloudellisen säästön arviointi kulkumuotomuutosten myötä.

## Työkalun käyttökohteita ja laskennan tuloksia voidaan soveltaa esimerkiksi:

- Uuden pyöräily- tai kävelyinfrastruktuurin suunnittelun perustelussa
- Kuolleisuuden vähenemisen taloudelliseen arviointiin nykyisillä ja tavoitelluilla kulkutapajakaumilla
- Lähtötietojen tuottamiseen laajempia taloudellisia laskelmia varten osana kaupunkisuunnittelua



# Työkalun rajaukset

Tarkoitettu tavanomaiseen ja säännölliseen käyttäytymiseen kohdistuvan vaikutuksen arvioimiseen väestötasolla.

Arvioitavaan kohderyhmään kuuluvat aikuiset (kävelyn osalta 20–74-vuotiaat ja pyöräilyn 20–64-vuotiaat).

HEAT-laskenta ottaa huomioon vain liikunnan määrän lisääntymisen aiheuttamat muutokset *kuolleisuuteen*, mutta ei esimerkiksi sairauspoissaolojen tai ennenaikaisten eläköitymisen vähenemisen vaikutuksiin.

Laskentatyökalu olettaa kävelyn ja pyöräilyn olevan lineaarisessa suhteessa kuolleisuuteen eli liikunnan määrän kasvaessa myös mahdollisuus kuolla mistä tahansa syystä vähenee samassa suhteessa tiettyihin raja-arvoihin saakka.



# Yhteenvedo laskelman lähtötiedoista

Kulkumuoto	Ikäluokka	Populaatio	Kuolleisuus / 100 000 as.	Ihmishengen tilastollinen arvo	Diskonttaus korko
Pyöräily	20-64	7688	330	2 766 677€	3,5%
Kävely	20-74	10173	635		

Lähteet:

Tilastokeskus (Loviisa), 2020.  
Kuolleisuus laskettu 5v keskiarvona.

Tieliikenteen onnettomuus-  
kustannusten tarkistaminen,  
Trafi 5/2016

Liikenneviraston hankeraportointi,  
2013

Kulkumuoto km/asukas/vrk	Lähtötilanne	2030, 30 % kasvuennuste	2030, 50% kasvuennuste
Pyöräily	0,9	1,17	1,35
Kävely	1,1	1,43	1,65

Lähteet:

Henkilöliikennetutkimus 2016



# Tulokset, pyöräily

Pyöräliikenteen kasvu	Ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemä vuodessa	Ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemä 9 vuodessa (2021–2030)	Laskennallinen hyöty vuodessa	Laskennallinen hyöty vuodessa 9 vuodessa (sis. 3,5 % diskonttaus)
30 %	0,1 henkilöä	1 henkilö	368 000 €	2,68 M€
50 %	0,2 henkilöä	2 henkilöä	613 000 €	4,46 M€

**Pyöräliikenteen** kasvu tavoitteen mukaisella 30 %:lla merkitsisi noin 370 000€:n suuruisia vuotuisia hyötyjä ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä. **Vuoteen 2030 mennessä hyöty olisi 2,7 miljoonaa €.**

Vastaavat luvut 50 %:n kasvulla olisivat reilu 600 000 € vuodessa ja lähes 4,5 M€ yhdeksässä vuodessa.

# Tulokset, kävely

Kävelyn kasvu	Ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemä vuodessa	Ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemä 9 vuodessa (2021–2030)	Laskennallinen hyöty vuodessa	Laskennallinen hyöty vuodessa 9 vuodessa (sis. 3,5 % diskonttaus)
30 %	0,8 henkilöä	7 henkilöä	2,11 M€	15,4 M€
50 %	1 henkilö	11 henkilöä	3,52 M€	25,7 M€

**Kävelyn** kasvu tavoitteen mukaisella 30 %:lla merkitsisi yli 2 miljoonan €:n suuruisia vuotuisia hyötyjä ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä. **Vuoteen 2030 mennessä hyöty olisi lähes 15,5 M€.**

Vastaavat luvut 50 %:n kasvulla olisivat noin 3,5 M€ vuodessa ja lähes 26 M€ yhdeksässä vuodessa.

# Havainnot

Kävelyn ja pyöräilyn kasvu Loviisassa kasvutavoitteiden mukaan toisi merkittäviä vuotuisia säästöjä ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä.

HEAT-laskenta tehtiin myös liikenneonnettomuuksien ja päästöjen osalta. Niiden vaikutus oli kuitenkin vähäinen verrattuna fyysisen aktiivisuuden tuottamiin hyötyihin, että ne on jätetty tästä raportista pois.

Laskentatyökalua käytettäessä tulee huomioida, että HEAT-menetelmä ei sellaisenaan ota huomioon onnettomuusriskin muutoksia kulkutapojen käytön muutosten myötä (ns. Safety In Numbers -ilmiö) eikä ajoneuvoteknologian kehitystä.

Menetelmä ei myöskään huomioi sairastavuudessa tapahtuvia muutoksia lisääntyneen liikkumisen myötä eikä ennenaikaisen eläköitymisen vähenemistä, joten kulkumuotojakauman muutoksen tuomat säästöt voivat olla todellisuudessa esitettyä merkittävästikin mittavammat.



# LIITE 3

ALUEEN KUVAUS JA LIIKKUMISYMPÄRISTÖN NYKYTILA



RAMBOLL

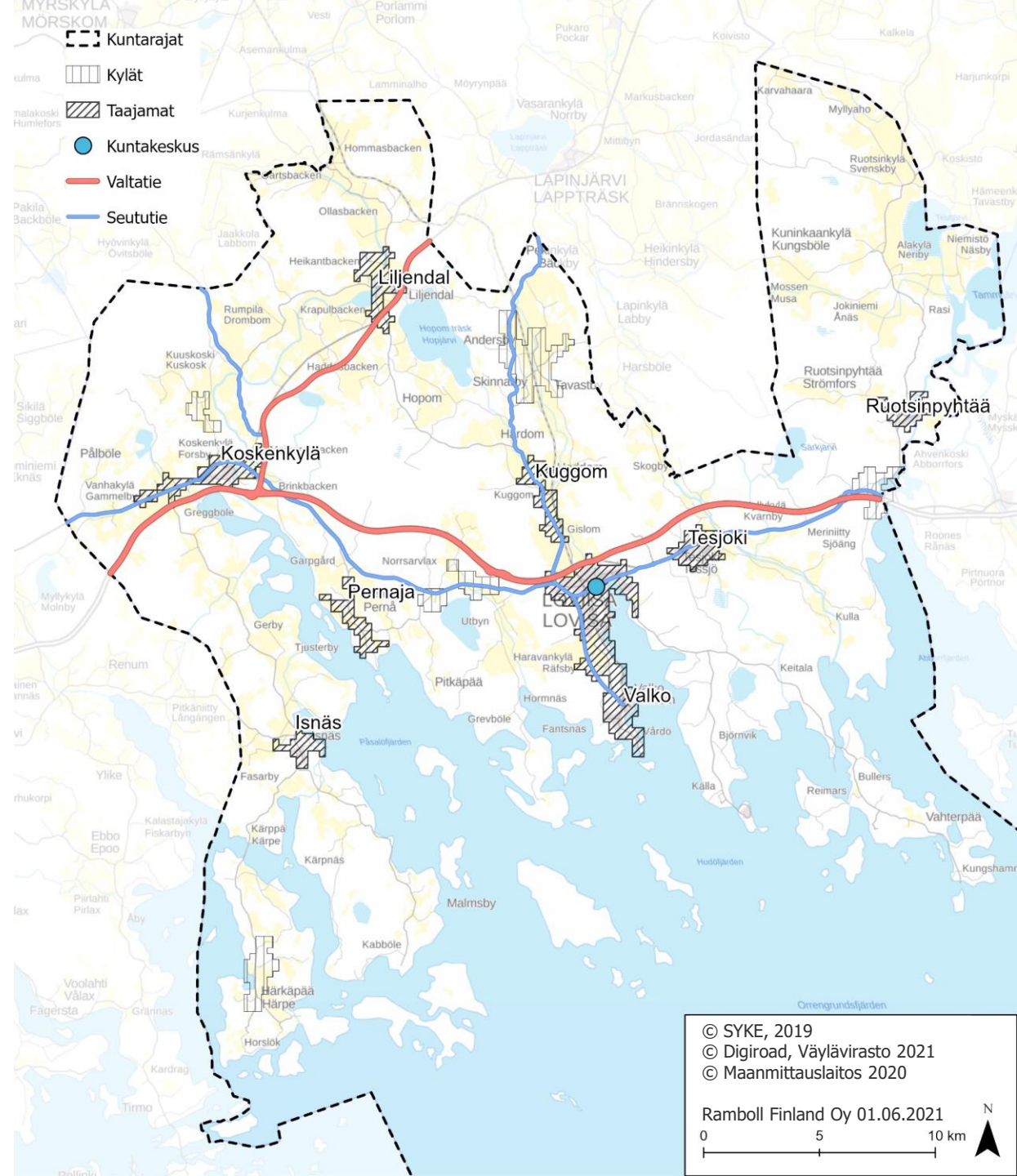
# Kaupunkirakenne

Loviisa on kylien kaupunki. Yli puolet asukkaista asuu kyläkeskuksissa ja maaseudulla. Kuntaliitoksessa vuonna 2010 Loviisan kaupunki yhdistyi naapurikuntiensa Pernajan, Linjendalin ja Ruotsinpyhtään kanssa.

Loviisan taajamat (väestömäärä):

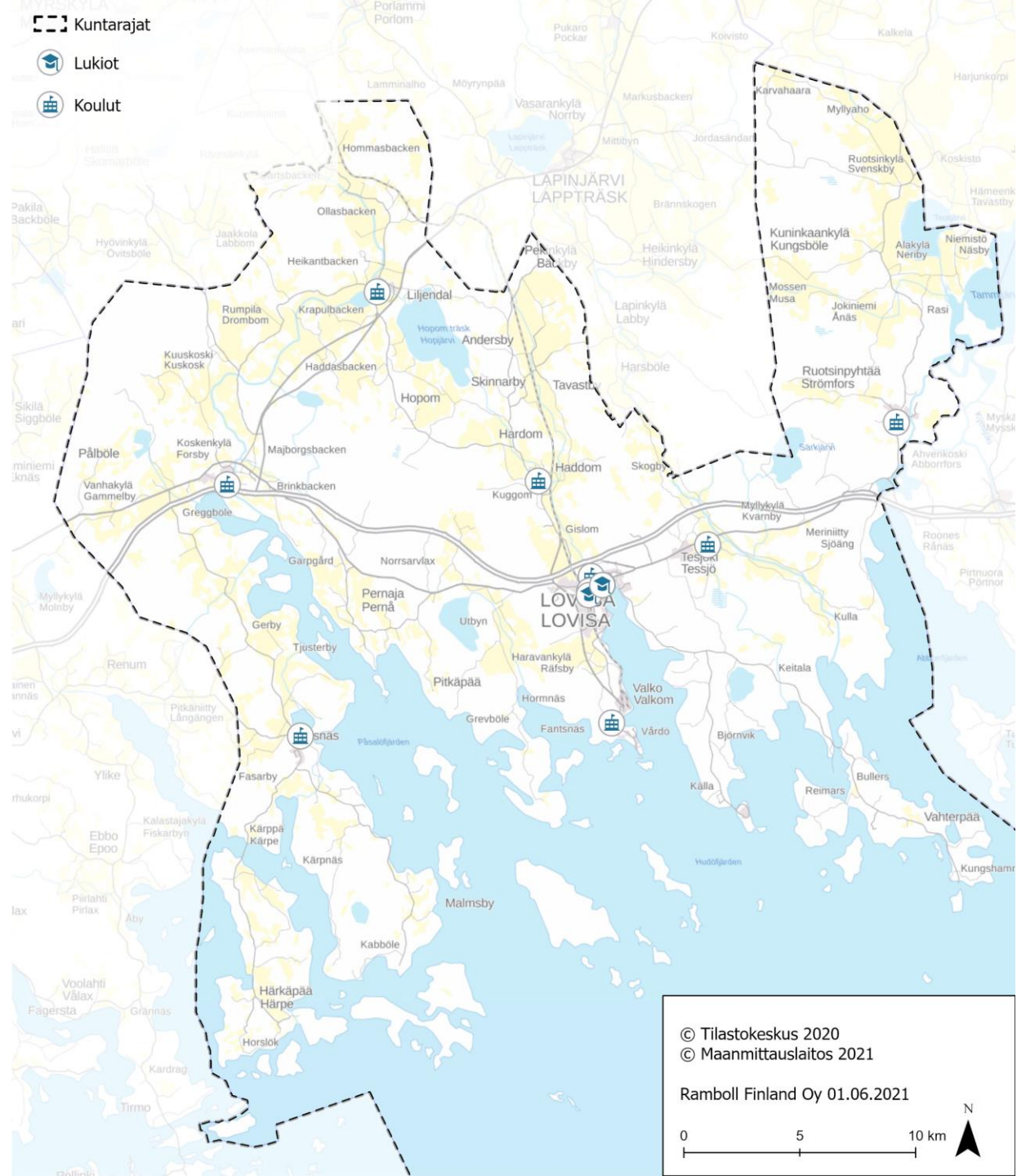
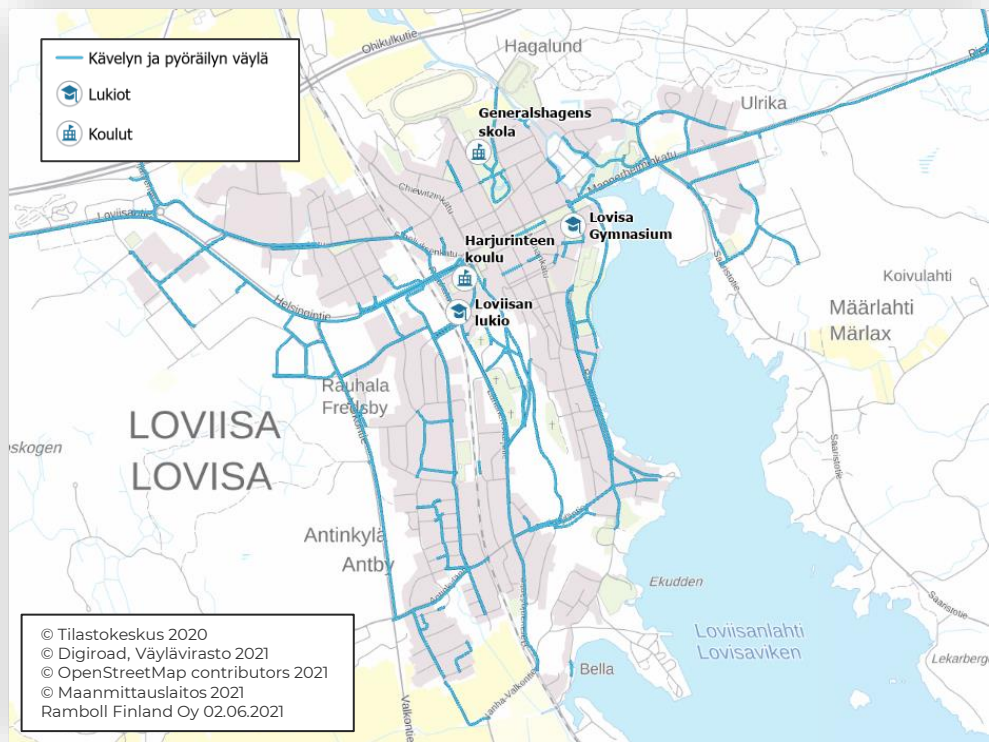
- Loviisan keskustaajama (6 955)
- Koskenkylä (1 072)
- Tesjoki (903)
- Liljendalin kirkonkylä (508)
- Ruotsinpyhtään kirkonkylä (468)
- Pernajan kirkonkylä (449)
- Isnäs (299)
- Kuggom (250)

Väestömäärän lähde: Väestötieto YKR-aluejaon mukaisesti



# Kouluverkko

Kaupungissa on yksi yhtenäiskoulu, yksi yläkoulu sekä 11 alakoulua. Kouluista 7 sijaitsee kyläkeskuksissa. Vastaavasti yhdestätoista päiväkodista seitsemän on sijoittunut kyliin.

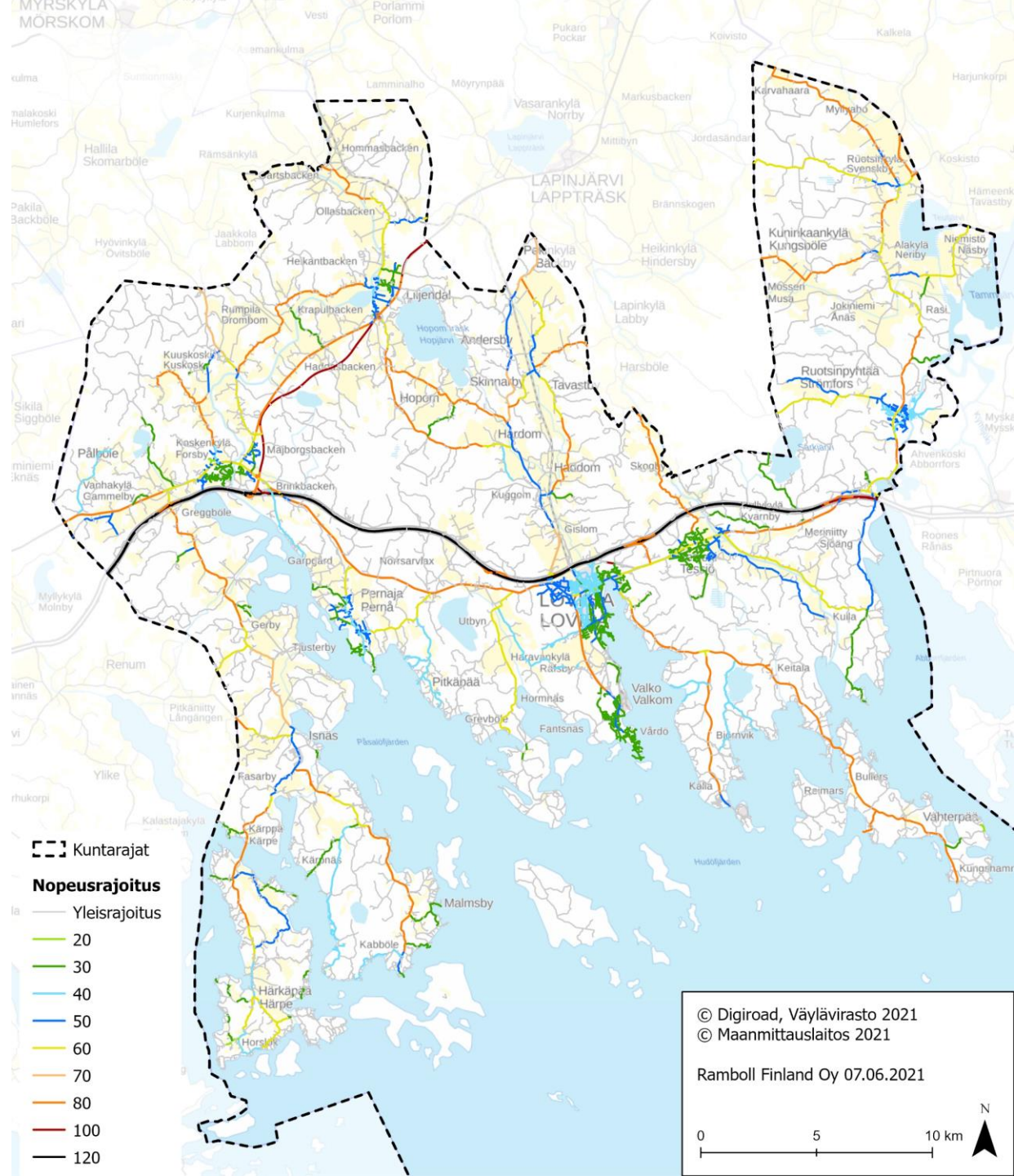


# Nopeusrajoitukset

Oheisella kartalla on havainnollistettu Loviisan tieverkon nopeusrajoituksia Digiroad -aineistoon pohjautuen.

Valtateillä nopeusrajoitukset ovat 120 tai 100 km/h. Muuten maanteiden nopeusrajoitukset ovat haja-alueilla yleisesti 80 km/h. Taajamissa nopeusrajoitukset ovat yleisesti 30–50 km/h välillä.

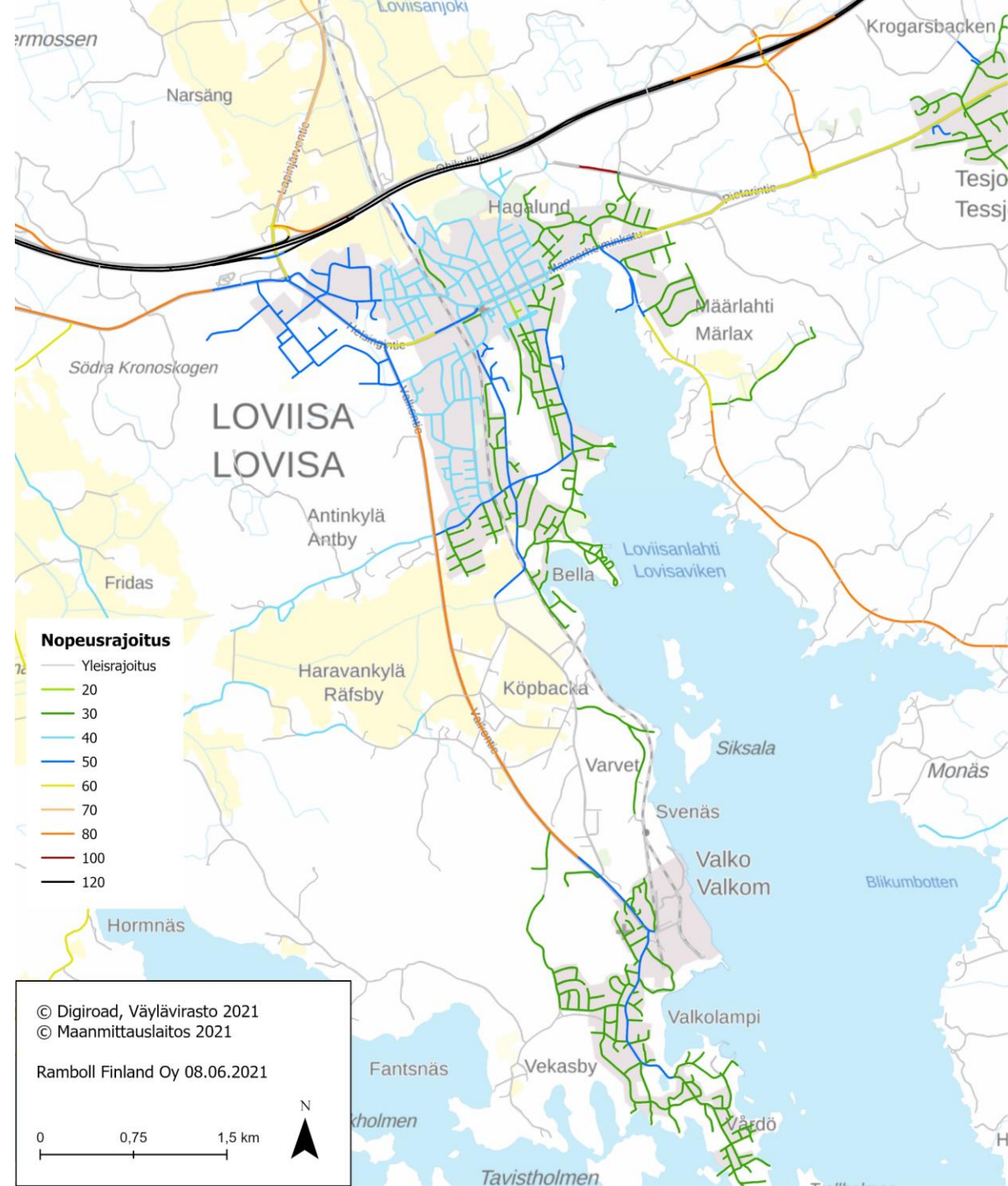
Eryteisesti haja-alueilla korkeat ajonopeudet koetaan kävelyä ja pyöräilyä haittaaviksi, jos erillistä jalankulun ja pyöräliikenteen väylää ei ole käytettävissä.



# Nopeusrajoitukset keskustaajamassa

Loviisan keskustaajaman alueella nopeusrajoitus on 30–50 km/h.

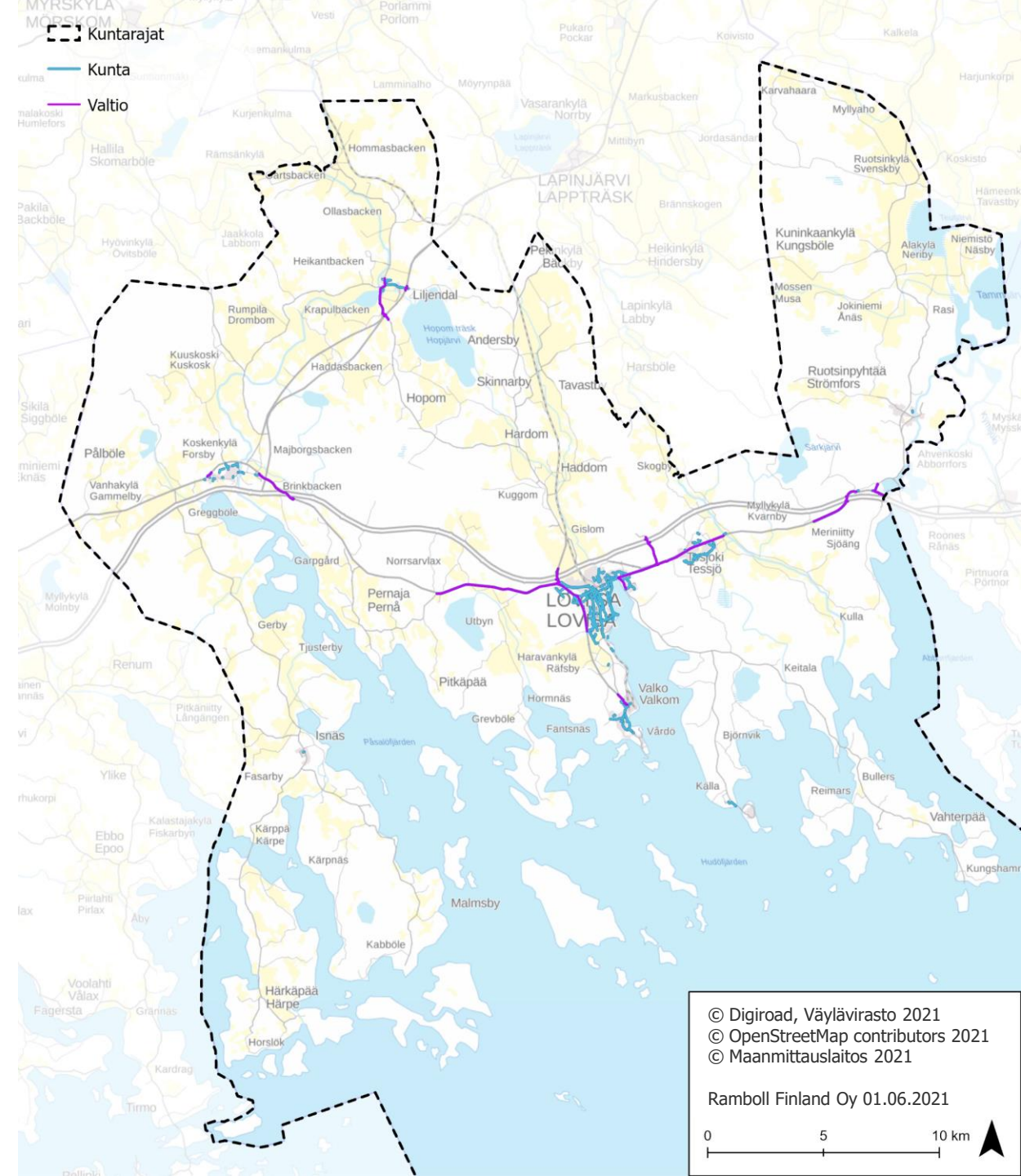
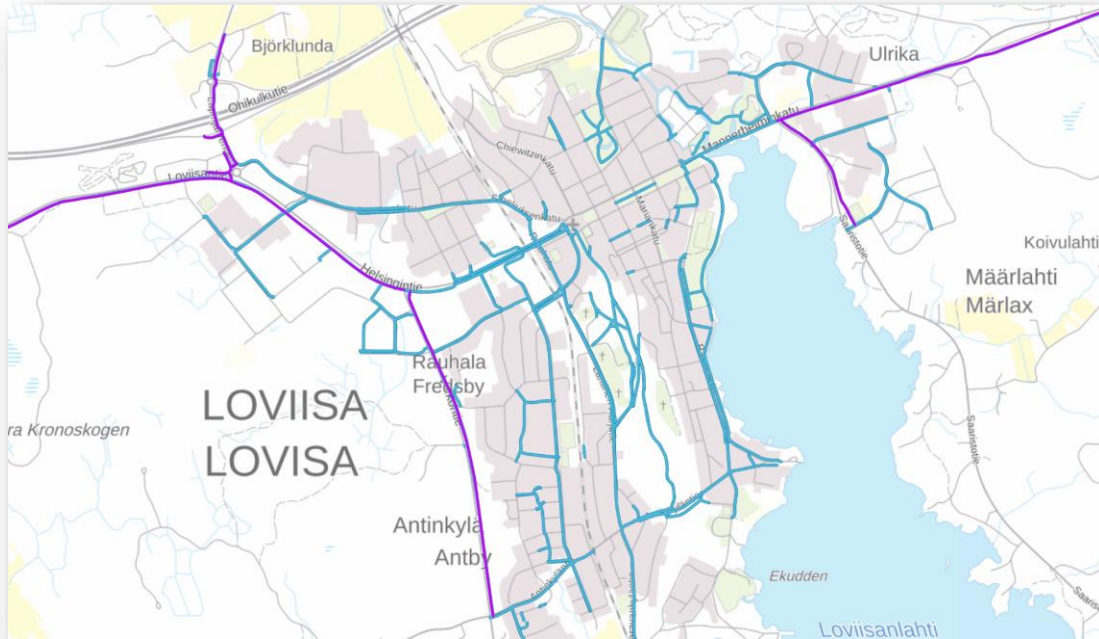
50 km/h nopeusrajoitus on voimassa keskeisillä kokoojakaduilla sekä keskustan länsipuolella sijaitsevilla teollisuusalueilla. Kokoojakatujen varrella on erillinen jalankulun ja pyöräliikenteen väylä.



# Kävelyn ja pyöräilyn reitit

Reittiverkkoon kuuluvat kaikki kävelijöiden ja pyöräilijöiden käyttämät väylät, joita ovat kadut ja tiet, erilliset pyörätiet sekä tarvittaessa puistokäytävät tai vastaavat.

Oheisissa kartoissa on esitetty Loviisan kaupungin alueella olevat jalankulun ja pyöräliikenteen väylät Digiroad -aineistoon pohjautuen. Väyläverkoston tietoja on täydennetty Open Street Map -aineiston avulla.



© Digiroad, Väylävirasto 2021  
© OpenStreetMap contributors 2021  
© Maanmittauslaitos 2021

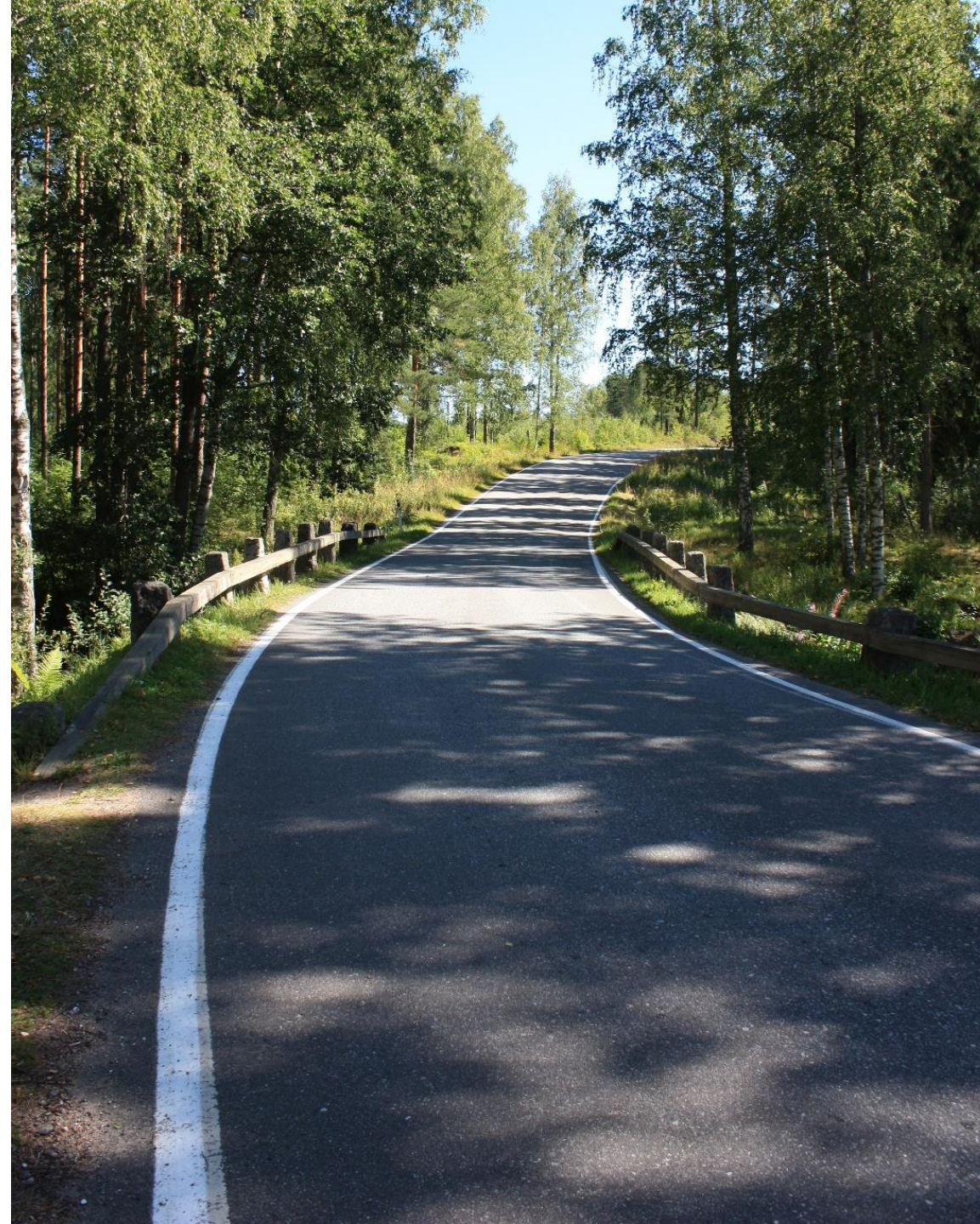
Ramboll Finland Oy 01.06.2021

# Tieliikenteen onnettomuustilasto

Tässä onnettomuusyhteenvedossa hyödynnetään lähtöaineistona Tilastokeskuksen tieliikenneonnettomuuksien tilastoa sekä Väyläviraston tuottamaa Onnettomuusrekisteriä. Molemmat aineistot perustuvat poliisiasian tietojärjestelmään tallennettuihin tieliikenneonnettomuustietoihin. Onnettomuusrekisterissä onnettomuuksiin yhdistetään sijainnin perusteella myös tierekisterin tietoja.

Poliisin tilastoinnin (=virallisen tilastoinnin) peittävyys kuolemaan johtaneitten onnettomuuksien osalta on sataprosenttinen. Loukkaantumisten osalta on arvioitu, että tilaston kattavuus on vain 20–30 %. Eri onnettomuustyyppien tietoon tulossa on eroja. Huonoin peittävyys on yksittäisonnettomuuksissa loukkaantuneista polkupyöräilijöistä (noin 10 % tilastoitu). Jalankulkijoiden liukastumisia ja kaatumisia ei puolestaan lasketa lainkaan mukaan tieliikenneonnettomuustilastoihin.

Pääosin poliisin tilastojen puutteellisuudet johtuvat joko siitä, etteivät onnettomuudet tule lainkaan poliisin tietoon (ei soiteta 112) tai siitä että poliisi ei käy onnettomuuspaikalla (tilanteen saattaa hoitaa esim. pelastuslaitos tai rajavartiolaitos). Puuttuvista loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista valtaosa on lieviä loukkaantumisia, sillä tieliikennelaki velvoittaa ilmoittamaan onnettomuudesta poliisille vain, jos joku on loukkaantunut vakavasti.

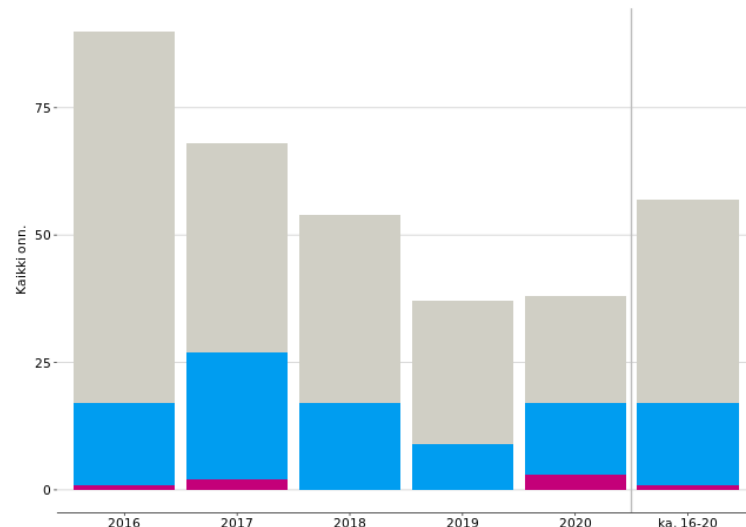


# Onnettomuudet

Onnettomuusaineistoa tarkasteltaessa havaitaan, että Loviisan onnettomuudet painottuvat päätieliverkolle. Aineiston lähteenä on tieliikenneonnettomuustilasto vuosilta 2016–2020.

Onnettomuusaineistoon voi tutustua tarkemmin mm. osoitteessa: <https://mobilityanalytics.ramboll.com/onn/poliisi/>

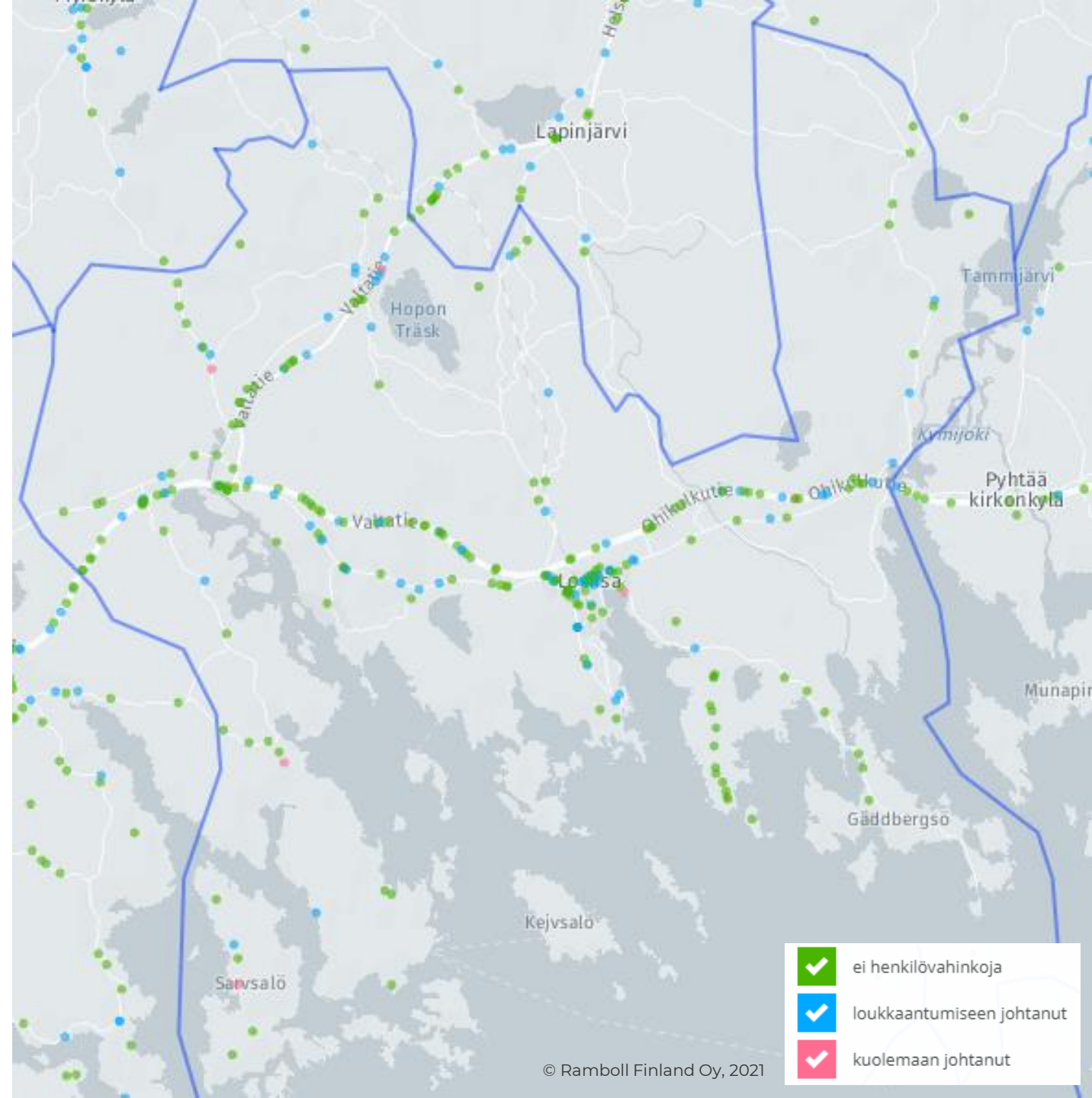
Tieliikenneonnettomuudet vuosina 2016-2020, Loviisa



Omaisuuksivahinkoon johtaneet onn.  
Loukkaantumiseen johtaneet onn.  
Kuolemaan johtaneet onn.

Omaisuuksivahinkoon johtaneet onn.  
 Loukkaantumiseen johtaneet onn.  
 Kuolemaan johtaneet onn.

Lähde: Tilastokeskus 30.03.2021



- ei henkilövahinkoja
- loukkaantumiseen johtanut
- kuolemaan johtanut

# Jalankulkija- ja polkupyöräonnettomuuksien kustannukset

**Vuosina 2016–2020 Loviisassa tilastoiduista jalankulkija- sekä polkupyöräonnettomuuksista (yht. 19 kpl) suurin osa on tapahtunut Loviisan keskustaajamassa.**

Tilastoiduista onnettomuuksista yksi on johtanut kuolemaan ja muut ovat loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia.

Tieliikenneonnettomuuksien taloudellisia seuraamuksia on mahdollista arvioida laskennallisesti onnettomuuskustannusten yksikköarvojen avulla, jotka huomioivat onnettomuuksien aineelliset vahingot ja uhrien hyvinvoinnille koituneet aineettomat menetykset.

**Loviisassa jalankulun ja pyöräliikenteen onnettomuuksista aiheutuneet yhteiskuntataloudelliset kustannukset loukkaantumiseen ja kuolemaan johtaneista onnettomuuksista ovat vuosittain arviolta noin 974 000 euroa.**

Onnettomuuskustannuksista kohdistuu arviolta noin 15 % Loviisan kaupungin maksettavaksi mm. pelastus-, terveys- ja sosiaalitoimen menoina. Näin ollen tieliikenneonnettomuudet aiheuttavat tämän arvion mukaan Loviisan kaupungille kustannuksia noin **122 000 €/vuosi**. Laskelmassa on huomioitu vain henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet.

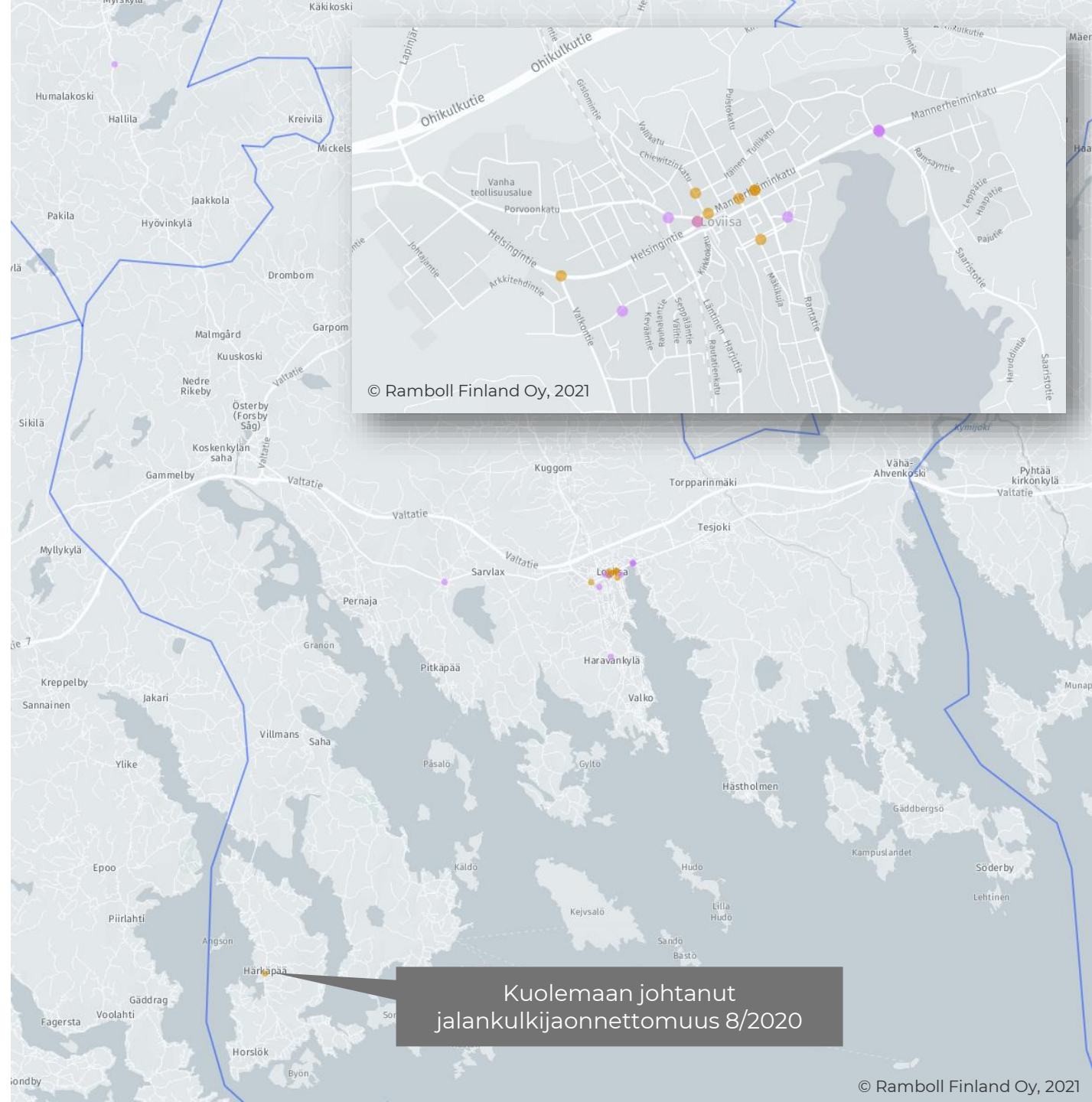
Lähteet:

Liikenneonnettomuuskustannusten muodostuminen ja kohdentuminen (Tiehallinnon selvityksiä 50/2006),

Tie ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2018 (Väyläviraston ohjeita 40/2020),

Tieliikenneonnettomuustilasto (Tilastokeskus 2021),

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma (LVM 5/2018)



Kuolemaan johtanut  
jalankulkijaonnettomuus 8/2020

# Pyöräliikenteen verkon kunto

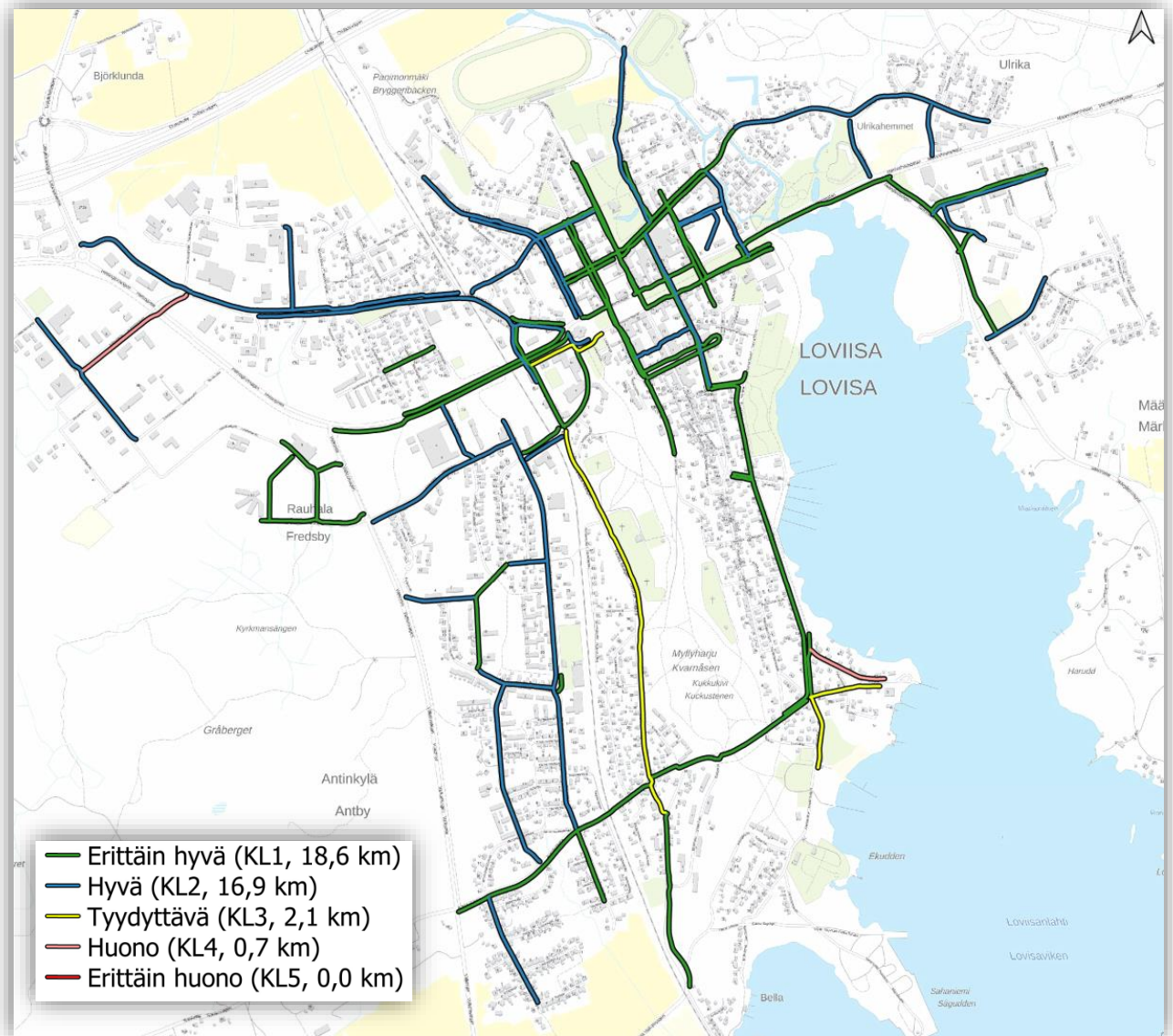
Loviisassa on toteutettu vuonna 2020 katuverkon kuntokartoitus, jossa on kartoitettu myös erilliset pyöräliikenteen väylät.

Kuntokartoituksen perusteella nykyinen pyöräliikenteen verkko on pääsääntöisesti hyvässä tai erittäin hyvässä kunnossa.

Taulukko: Yhteenveto Loviisan jalankulun ja pyöräliikenteen väylien kunnosta kuntokartoituksen tuloksen perusteella.

Kuntoarvioitujen kevyen liikenteen väylien yhteenveto				
Kuntoluokka	Kuntotila	Pituus [km]	Määrä [kpl]	Prosenttiosuus [%]
1	Erittäin hyvä	18,6	53	48,6
2	Hyvä	16,9	37	44,2
3	Tyydyttävä	2,1	5	5,5
4	Huono	0,7	2	1,7
5	Erittäin huono	0,0	0	0,0
Kevyen liikenteen väylien määrä yhteensä [kpl]:				97
Kevyen liikenteen väylien määrä yhteensä [Km]:				38,3
Kevyen liikenteen väylien kuntoluokkien keskiarvo:			1,5	Hyvä
<b>Kevyen liikenteen väylien kuntoindeksi</b>				<b>4</b>

## Erillisten pyöräliikenneväylien kunnan nykytila Loviisan keskustassa:



Lähde: Katuverkon kuntokartoitus 2020, Loviisan kaupunki (Suomen Kuntotekniikka Oy)

# Kunnossapidon periaatteet

Taulukoissa on esitetty vertailu Loviisan kaupungin ja Uudenmaan ELY-keskuksen käyttämistä jalankulun ja pyöräliikenteen väylien talvihoidon tehtäväkortit.

Lumi	Loviisan kaupunki A	ELY-keskus K1	ELY-keskus K2
työn aloituskynnys, lumen syvyys	2,5 cm	1,5 cm <i>(4 cm aikavälillä 22:00-06:00/07:00)</i>	2 cm <i>(4 cm aikavälillä 22:00-06:00/07:00)</i>
maksimilumisyyvyys sateen tai toimenpiteen aikana	5 cm	3 cm <i>(8 cm aikavälillä 22:00-06:00/07:00)</i>	4 cm <i>(8 cm aikavälillä 22:00-06:00/07:00)</i>
Aurauksen toimenpideaika <i>(toimenpideaika alkaa, kun sade loppuu ja päättyy, kun ajokaistat on aurattu puhtaaksi)</i>	2,5 h ja ennen 05:00 sateen päättyttyä 21:00 jälkeen.	3h ja ennen 06:00 sateen päättyttyä 22:00 jälkeen	3h ja ennen 07:00 sateen päättyttyä 22:00 jälkeen
Sohjo	Loviisan kaupunki A	ELY-keskus K1	ELY-keskus K2
työn aloituskynnys, sohjon syvyys	1,25 cm	0,75 cm <i>(2 cm aikavälillä 22:00-06:00/07:00)</i>	1 cm <i>(2 cm aikavälillä 22:00-06:00/07:00)</i>
hyväksyttävä sohjon syvyys	2,5 cm	1,5 cm <i>(4 cm aikavälillä 22:00-06:00/07:00)</i>	2 cm <i>(4 cm aikavälillä 22:00-06:00/07:00)</i>
Aurauksen toimenpideaika <i>(toimenpideaika alkaa, kun sade loppuu ja päättyy, kun ajokaistat on aurattu puhtaaksi)</i>	2 h ja ennen 05:00 sateen päättyttyä 21:00 jälkeen.	3h ja ennen 06:00 sateen päättyttyä 22:00 jälkeen	4h ja ennen 07:00 sateen päättyttyä 22:00 jälkeen

Polanteet	Loviisan kaupunki A	ELY-keskus K1	ELY-keskus K2
Maksimiurasyvyys tai epätasaisuus <i>(Väylän tasaisen polanteen maksimipaksuus)</i>	1,5 cm <i>(sallittu ylitys 2 cm)</i>	2 cm <i>(sallittu 2 cm:n pehmenevä polanne keväällä)</i>	2 cm <i>(sallittu 2 cm:n pehmenevä polanne keväällä)</i>
polanteen poiston ajankohta	12 h	Ei määritelty	Ei määritelty
Liukkauden torjunta	Loviisan kaupunki A	ELY-keskus K1	ELY-keskus K2
Torjunnan aloituskynnys	Ei määritelty, tavoitteena haitan ja keston minimointi.	06:00-22:00: liikenteen tarpeiden mukaan  22:00-06:00: torjunta suoritettu 06:00 mennessä	07:00-22:00: liikenteen tarpeiden mukaan  22:00-07:00: torjunta suoritettu 07:00 mennessä
Toimenpideaika	2h	2h	3h

Lähteet:  
Maantiet: Maanteiden talvihoito. Liikenneviraston ohjeita 33/2018. Liikennevirasto.  
Katuverkko: Loviisan kaupungin kunnossapidon kriteerit



# Pyöräliikenneverkon tunnistetut yhteyspuutteet

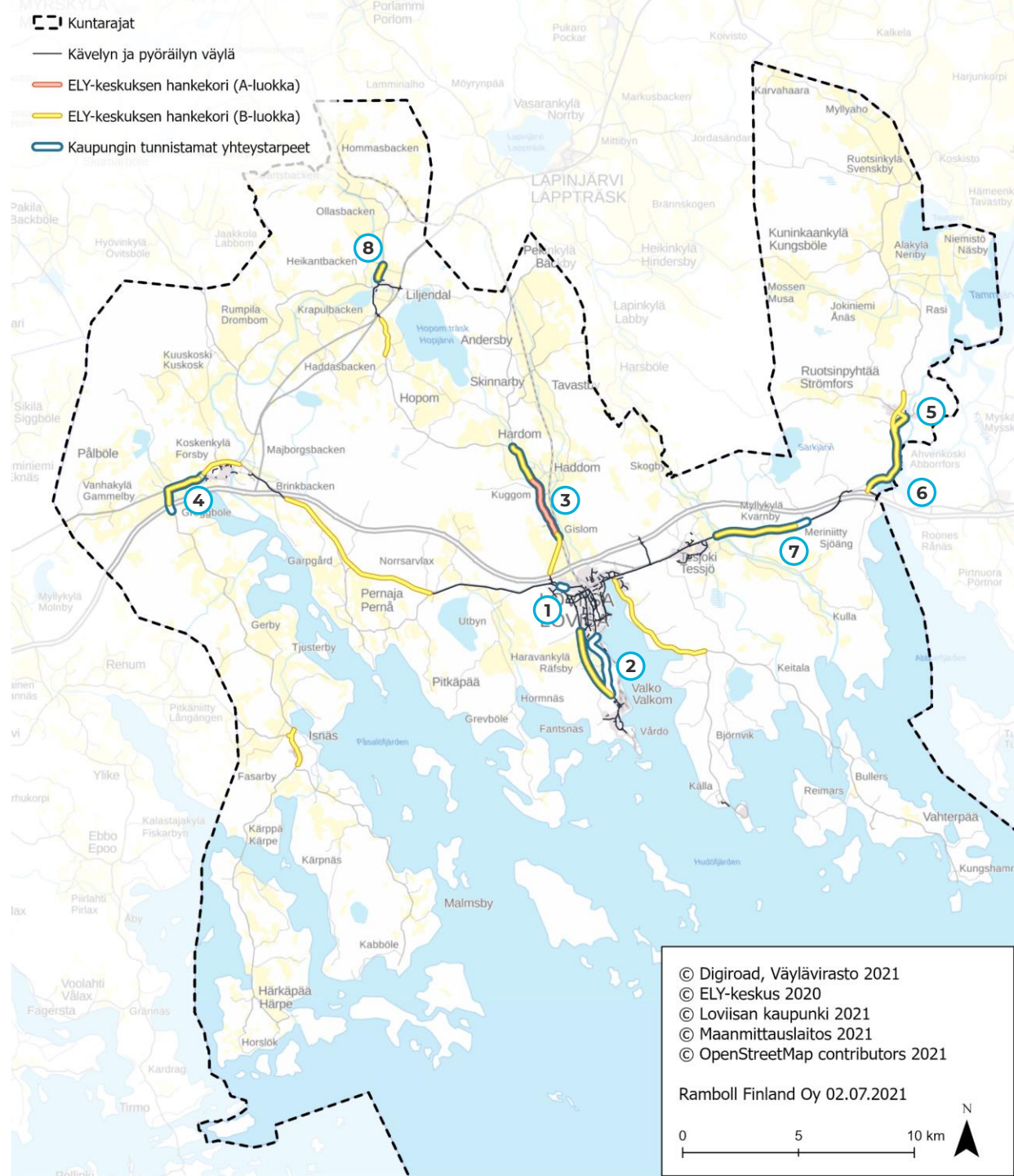
Sivun kartalla on esitetty työn aikana esiin nousseita keskeisimpiä jalankulun ja pyöräliikenteen verkon yhteystarpeita. Kohteet on jaoteltu kaupungin ja Uudenmaan ELY-keskuksen vastuurajojen mukaan. Ne ovat osin päällekkäisiä aiemmin laaditun Loviisan liikenneturvallisuussuunnitelman yhteydessä tunnistettujen tarpeiden kanssa.

Kaupungin tunnistamia keskeisimpiä yhteystarpeita on listattu alla.

1. Keskusta: Porvoonkatu
2. Keskusta-Valko yhteys
3. Lapinjärventien varsi
4. Koskenkylä-Vanhakylä
5. Ruotsinpyhtää: Puistokuja
6. Ahvenkoski-Ruukki yhteys
7. Tessjoki-Ahvenkoski yhteys
8. Liljendal: Eskilomintie



RAMBOLL



© Digiroad, Väylävirasto 2021  
© ELY-keskus 2020  
© Loviisan kaupunki 2021  
© Maanmittauslaitos 2021  
© OpenStreetMap contributors 2021

Ramboll Finland Oy 02.07.2021

0 5 10 km



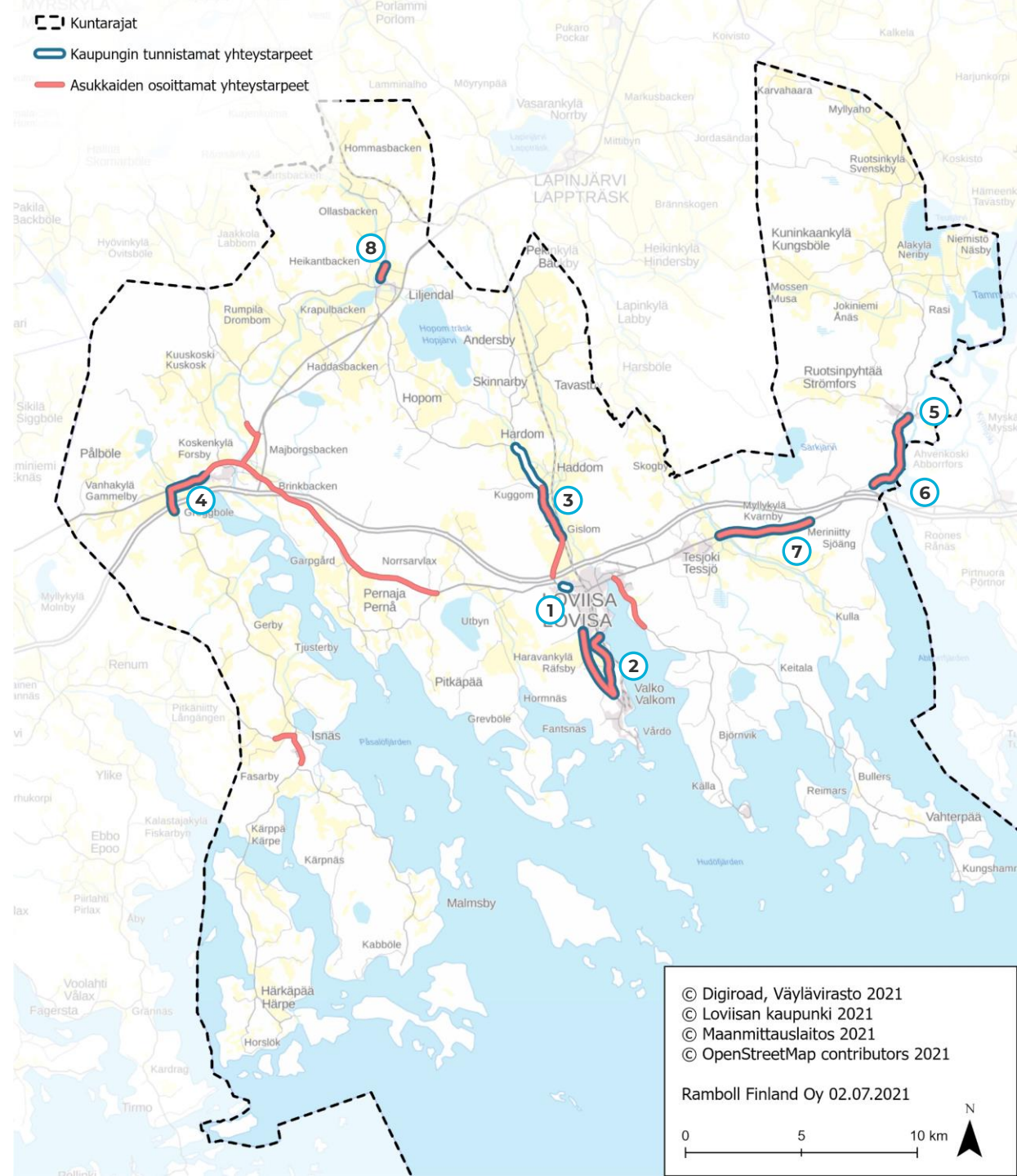
# Asukkaiden osoittamat yhteystarpeet

Sivun kartalla on esitetty asukaskyselyn yhteydessä esiin nousseita keskeisimpiä jalankulun ja pyöräliikenteen verkon yhteystarpeita. Kohteiden rinnalla on nähtävissä Loviisan kaupungin tunnistamat yhteystarpeet (kuvattu myös edellisellä sivulla):

1. Keskusta: Porvoonkatu
2. Keskusta-Valko yhteys
3. Lapinjärventien varsi
4. Koskenkylä-Vanhakylä
5. Ruotsinpyhtää: Puistokuja
6. Ahvenkoski-Ruukki yhteys
7. Tessjoki-Ahvenkoski yhteys
8. Liljendal: Eskilomintie



RAMBOLL



© Digiroad, Väylävirasto 2021  
© Loviisan kaupunki 2021  
© Maanmittauslaitos 2021  
© OpenStreetMap contributors 2021

Ramboll Finland Oy 02.07.2021

0 5 10 km



# Virkistysreitit 1/2

Loviisasta löytyy monenlaisia mahdollisuuksia virkistäytymiseen. Kaupungin alueelta on esimerkiksi erilaisia **maastopyöräilyreittejä**, merkittyjä **retkeilyreittejä** sekä erilaisia **kuntoratoja**.

## Maastopyöräilyreitit:

1. **Laavu ja näköalapaikka** 28 km
2. **Pellot ja metsä** 14 km
3. **Kivikirkko ja kukkukivi** 24 km

## Retkeilyreitit:

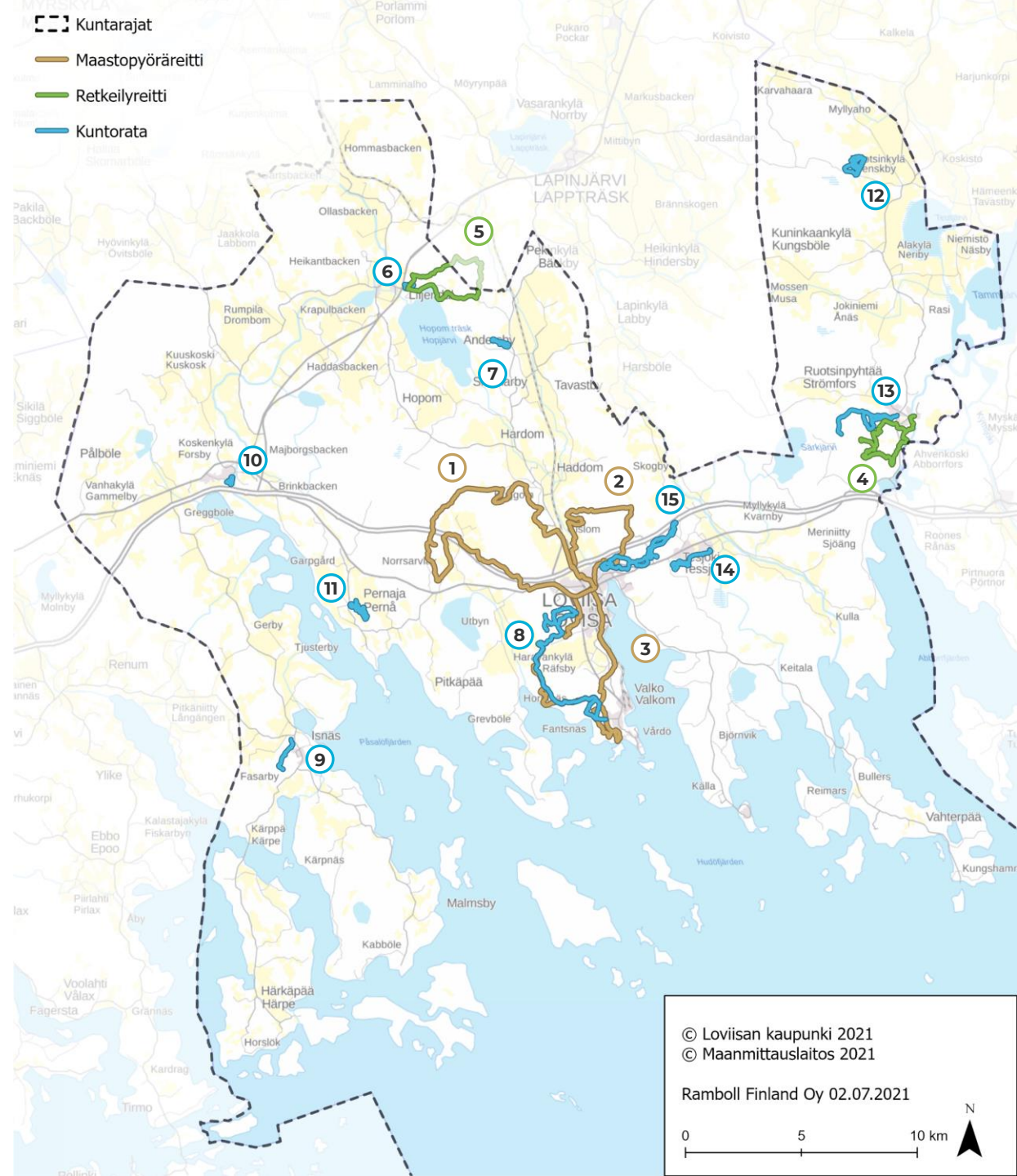
4. **Kukuljärven vaellusreitti** 8 km
5. **Kallen kierros** 10 km

## Kuntoradat:

6. **Sävträsk** 1,5 km
7. **Andersby** 1,8 km
8. **Harmaakallio-Valko** 3 km | 7 km
9. **Isnäs** 2 km
10. **Koskenkylä** 1,8 km
11. **Pernaja** 1,4 km | 4,5 km
12. **Ruotsinkylä** 1,7 km | 2,8 km
13. **Ruotsinpyhtää** 3 km
14. **Tesjoki** 1,5 km
15. **Urheilupaviljonki** 1,2 km | 3 km | 5 km | 7,5 km | 10 km



RAMBOLL



© Loviisan kaupunki 2021  
© Maanmittauslaitos 2021

Ramboll Finland Oy 02.07.2021

0 5 10 km



# Virkistysreitit 2/2

Loviisassa on myös mahdollista harrastaa monipuolista pyörämatkailua. Kunnan lävitse kulkee muun muassa **Eurovelon Itämeren kiertoreitti**. Alueella on myös muita **pyöräilyn virkistysreittejä**, joiden varsilla voi pistäytyä viihtyisissä kyläkeskuksissa, kauniissa rantamaisemissa tai vaikkapa paikallisissa **museoissa**.

1. Rönäsin Saaristomuseo
2. Isnäsin höyrykonemuseo
3. Loviisan Merenkulkumuseo
4. Loviisan kaupunginmuseo
5. Agricola-museo
6. Liljendalin kotiseutumuseo
7. Strömforsin ruukin pajamuseo
8. Viirilän kotiseutumuseo
9. Jokelan kotiseutumuseo



RAMBOLL



© Digiroad, Väylävirasto 2021  
© Euroopan pyöräilyliitto 2021  
© Loviisan kaupunki 2021  
© Maanmittauslaitos 2021  
© OpenStreetMap contributors 2021

Ramboll Finland Oy 02.07.2021

0 5 10 km



# LIITE 4

## PYÖRÄLIIKENTEN JA JALANKULUN AJALLINEN SAAVUTETTAVUUS

# Saavutettavuus pyöräillen (1/2)

Kartalla on havainnollistettu Loviisan keskustan saavutettavuutta pyöräillen. Pyöräiliikenteen ajalliseen saavutettavuuteen vaikuttaa muun muassa pyöräiliikenteenverkon sujuvuus sekä maaston muodot.

Useimmat taajamat sijoittuvat 60 minuutin saavutettavuusvyöhykkeelle.

Noin 55 % Loviisan väestöstä sijoittuu 20 minuutin saavutettavuusvyöhykkeelle eli merkittävä osa väestöstä asuu potentiaalisen pyöräilymatkan päässä keskustasta.

## Asukasluku vyöhykkeittäin:

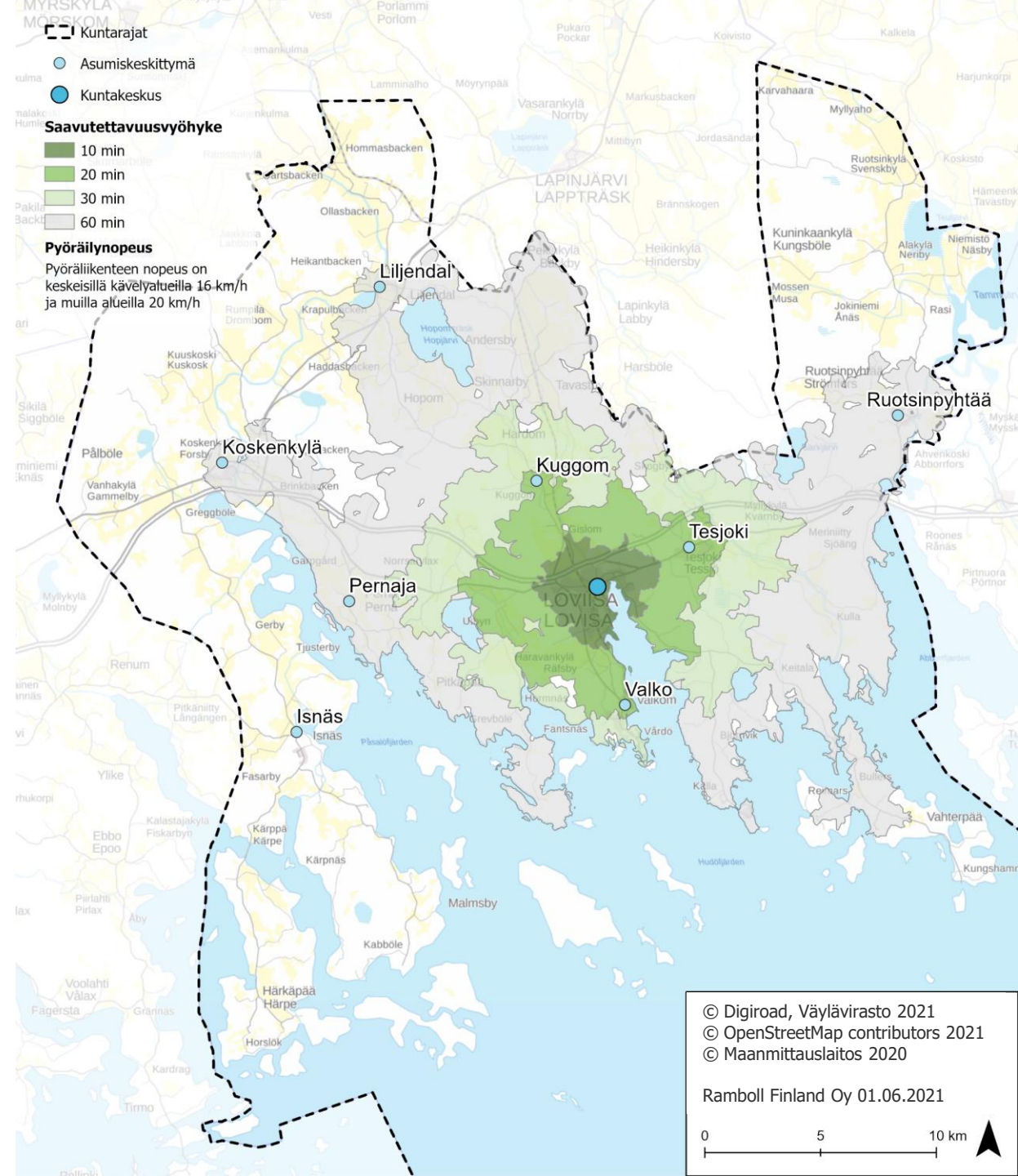
10min: 5 849 asukasta  
20min: 8 124 asukasta  
30min: 8 961 asukasta  
60min: 12 438 asukasta

## Työpaikat vyöhykkeittäin:

10min: 2 342 työpaikkaa  
20min: 2 797 työpaikkaa  
30min: 2 885 työpaikkaa  
60min: 4 088 työpaikkaa



RAMBOLL

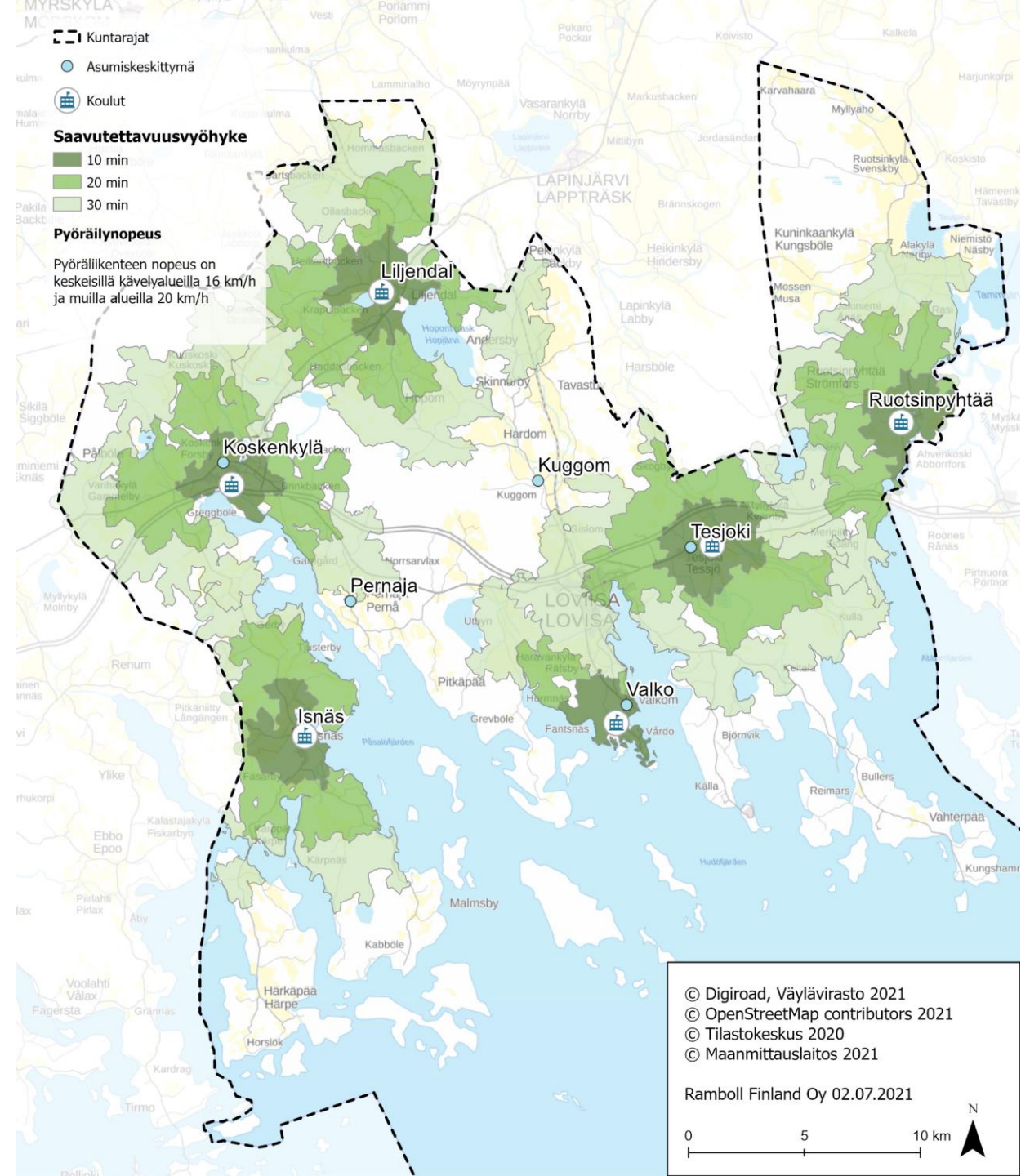


# Saavutettavuus pyöräillen (2/2)

Loviisan kylien saavutettavuutta pyöräillen tarkasteltiin viiden taajaman osalta. Saavutettavuusanalyysin keskipisteeksi on määritelty kylien koulut. Oheisella kartalla on nähtävissä analyysin tulos..



RAMBOLL



# Saavutettavuus kävelleen

Loviisan keskustaajama on rakenteeltaan tiivis. Oheisella kartalla on havainnollistettu Loviisan keskustan torin saavutettavuutta kävelleen.

Noin 34 % Loviisan väestöstä asuu alle 20 minuutin kävelymatkan etäisyydellä kaupungin ydinkeskustasta.

## Asukasluku vyöhykkeittäin :

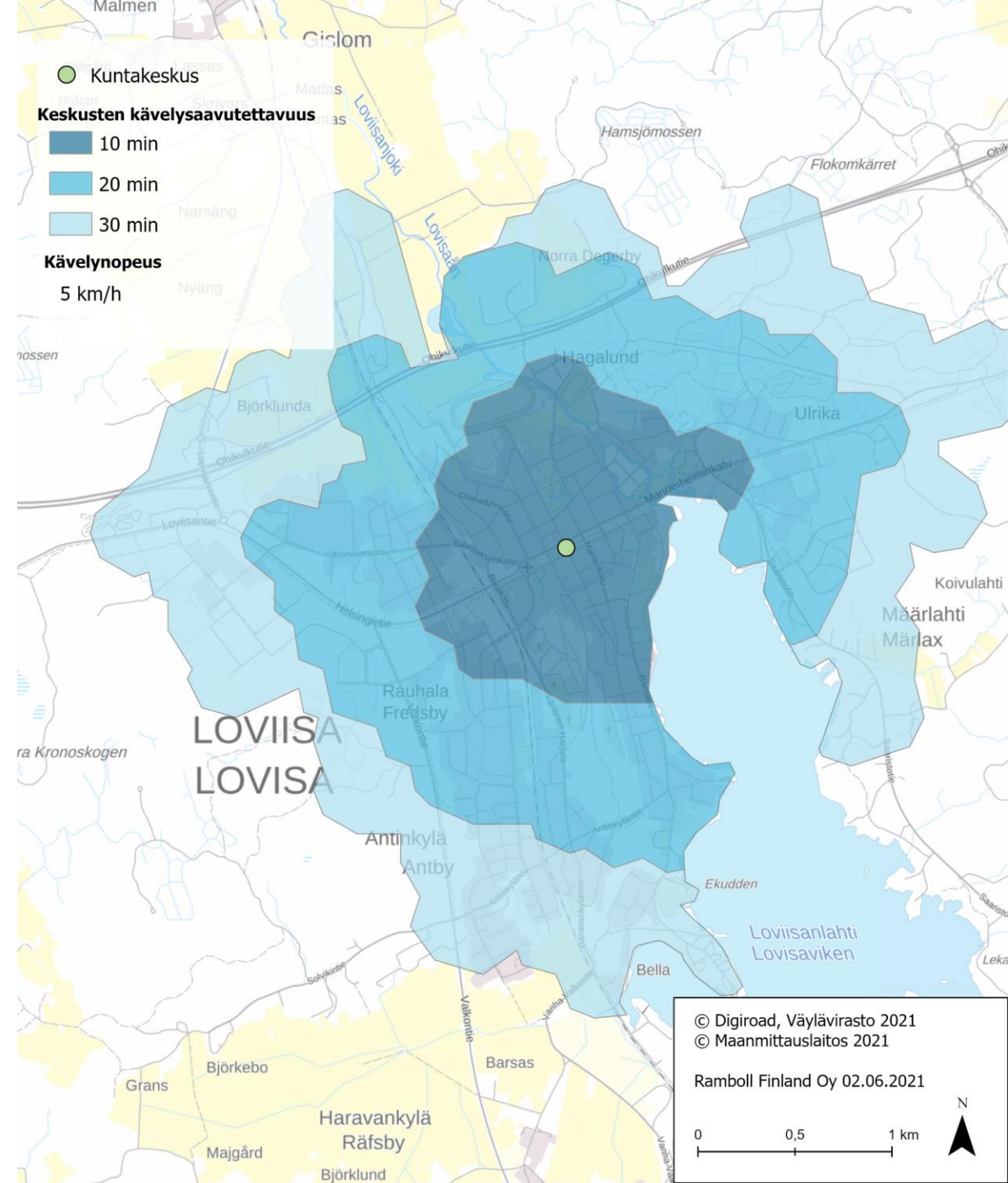
30 min: 5 697 asukasta  
20 min: 5 036 asukasta  
10 min: 2 589 asukasta

## Työpaikat vyöhykkeittäin:

30 min: 2 316 työpaikkaa  
20 min: 2 170 työpaikkaa  
10 min: 1 716 työpaikkaa



RAMBOLL



# LIITE 5

INFRASTRUKTUURIN JA OLOSUHTEIDEN TOIMENPITEDKORTIT

# Infrastruktuuri ja olosuhteet Esteettömyyden kehittäminen

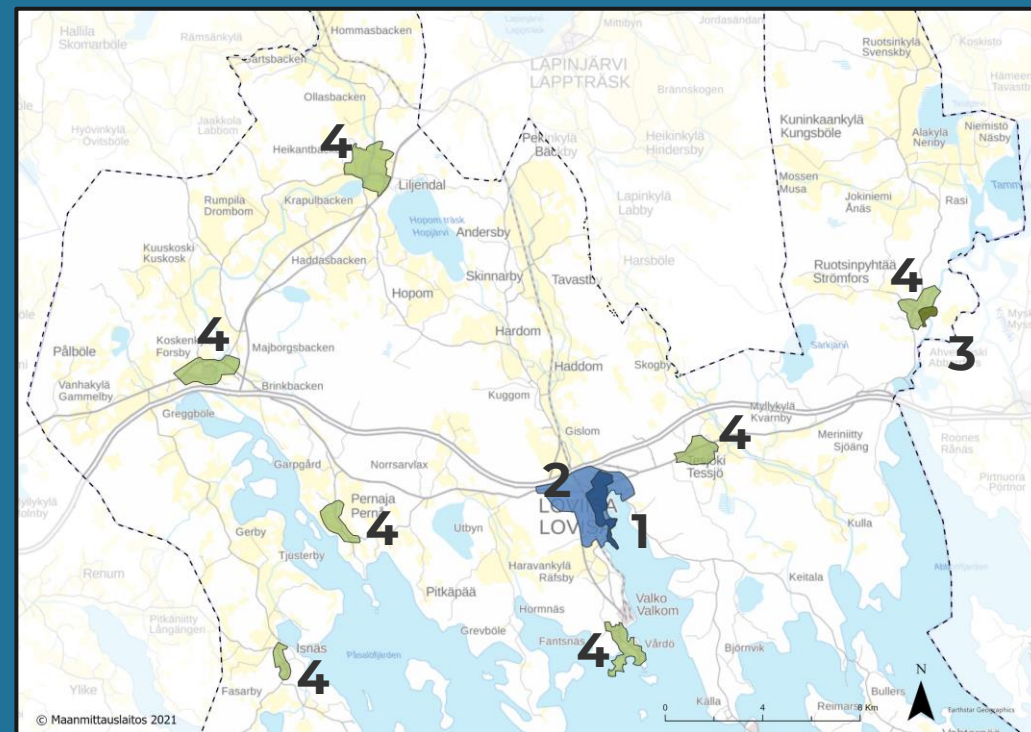


Esteettömyyden kehittäminen ydinkeskustassa ja palveluiden läheisyydessä

Esteettömyyden kehittämisen tueksi **määritetään esteettömyyden erikoistason reitit ja alueet** Loviisan kaupungin alueelle. Reittien määrittely ohjaa kiinteästi kävelyä mahdollistavan esteettömän ympäristön toteutusta reiteillä, joilla esteettömyydelle on erityinen tarve. Erikoistason reittien/alueiden määrittelyn yhteydessä **kirjataan lisäksi esteettömien ympäristöjen suunnittelukriteerit Loviisassa**.

Laaditaan kokonaisvaltainen liikenneympäristöä koskeva **esteettömyyskartoitus** erikoistason esteettömille reiteille keskustassa ja kyläpalveluiden ympäristöissä. Kartoituksen tuloksena saadaan selkeä toimenpideohjelma esteettömyyden parantamiseksi.

Kartalla on kuvattu edistämishojelman yhteydessä tunnistetut Loviisan keskeiset jalankulkualueet. Aluemäärittely ohjaa erikoistason esteettömien reittien tunnistamista.



# Infrastruktuuri ja olosuhteet

## Suojatieturvallisuus



### Suojateiden ylitysturvallisuuden parantaminen

Edistämishjelman laadinnan aikana toteutetun asukaskyselyn ja Loviisassa vuonna 2018 toteutetun suojatiekyselyn myötä on tunnistettu turvattomaksi ja parannustarpeelliseksi koettuja suojateitä.

**Inventoidaan jalankulkupainotteisten alueiden ja vilkkaimpien pääkatujen ja -teiden suojatiejärjestelyt ja suunnitellaan ne parannettavaksi ohjeiden mukaisesti.** Inventoinnin tulokset kootaan toimenpideohjelmaksi, jossa toimenpidetarpeet on priorisoitu.

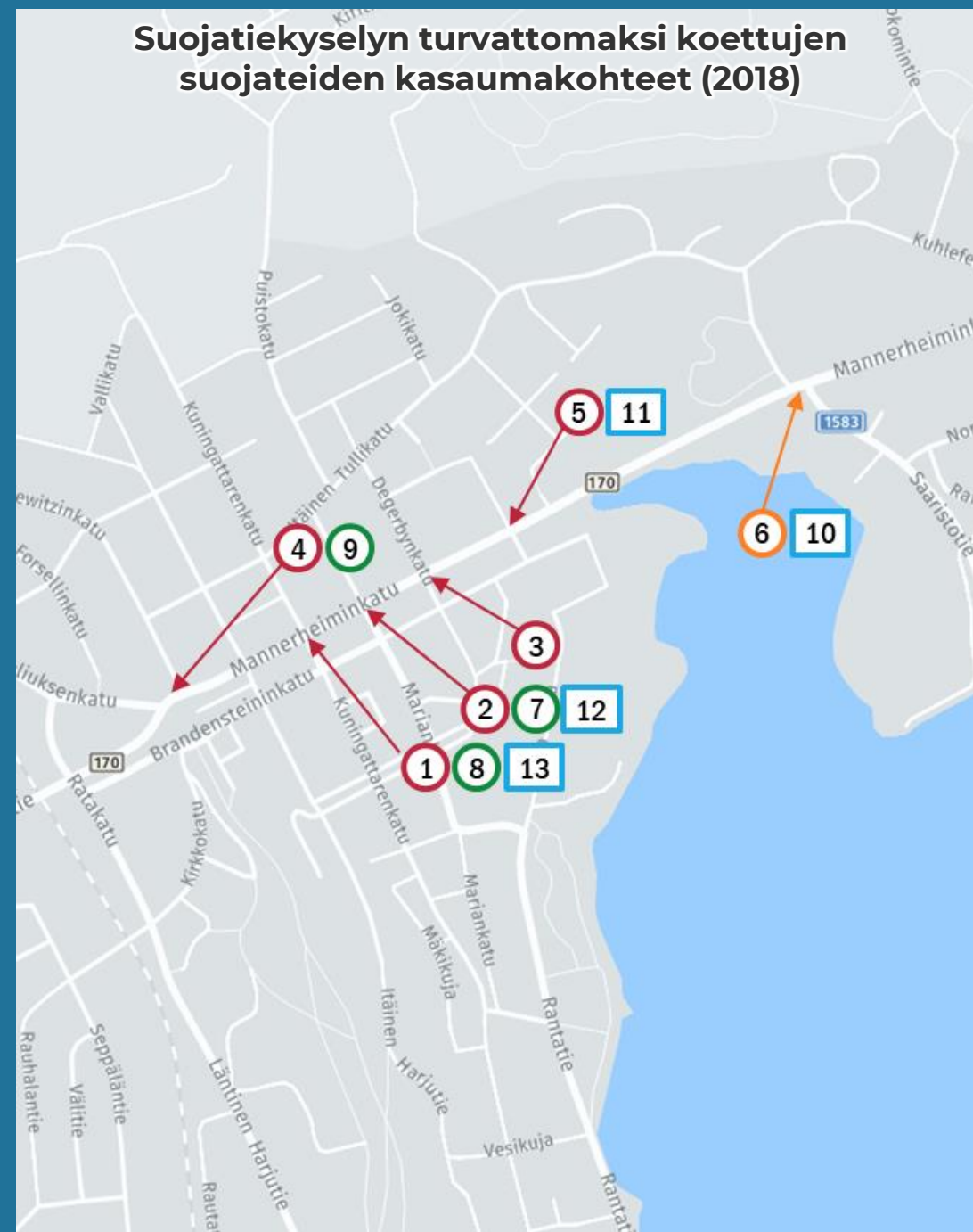
Toteutetut asukaskyselyt toimivat tärkeänä lähtötietona tarkastelualueiden valinnassa. Erityistä huomioita kiinnitetään mm. kaksi ajokaistaa ylittävien suojateiden turvallisuuteen. Lisäksi tarkistetaan 50 km/h nopeusrajoitusalueiden suojatiet ja tarvittaessa lasketaan nopeusrajoitusta tai parannetaan ylityspaikkojen turvallisuutta. Tarkistetaan mahdolliset 60 km/h ja sitä ylempien nopeusrajoitus-alueiden suojatiet ja poistetaan ne tai lasketaan nopeusrajoitusta.

Koskenylän alueella Porvoontien ylitykset Riikentien sekä Koskenyläntien liittymissä on tunnistettu haastaviksi paikoiksi.



RAMBOLL

## Suojatiekyselyn turvattomaksi koettujen suojateiden kasaumakohteet (2018)



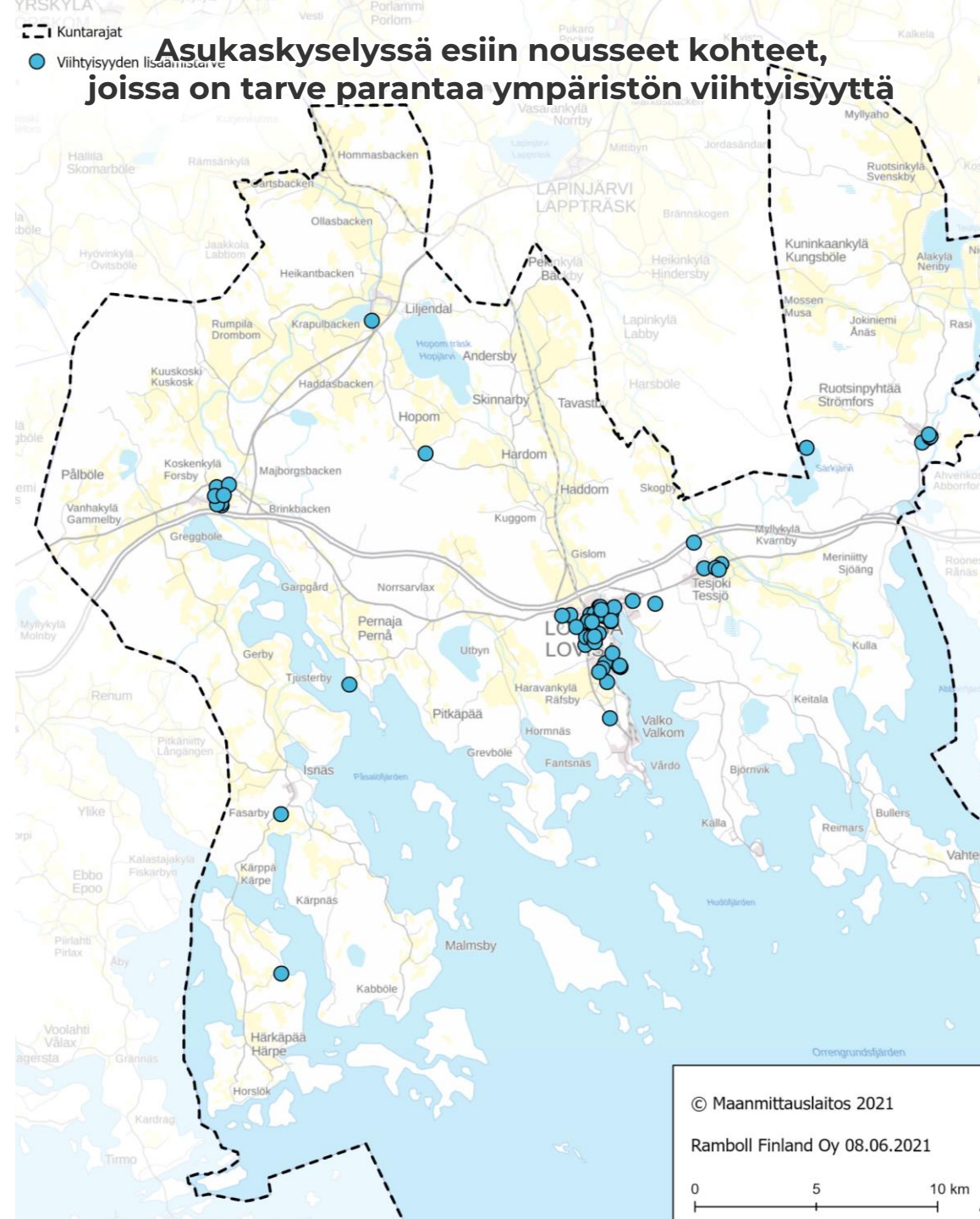
# Infrastruktuuri ja olosuhteet Kävelyreittien varustelutaso

**Kävelyreittien varustelutasoa kehitetään pienin toimenpitein viikkaimilla kävelyalueilla sekä muilla erikseen määritettävillä reiteillä**, kuten virkistysreiteillä sekä esteettömyyden erikoistason reiteillä (kävelyalueiden profiileista kaupunkikohde eli keskusta sekä kyläkohde eli Strömforsin ruukin alue). Alue- ja reittikohteiden tarpeiden pohjalta kehitettäviä kokonaisuuksia ovat:

- jalankulun opastuksen kehittäminen
- levähdyspaikkojen toteuttaminen ja nykyisten parantaminen (penkkien lisäksi myös toissijaiset istumismahdollisuudet keskustassa)
- erityisesti kävelyintensiivisimmillä alueilla korkealaatuiset ja visuaalisesti mietityt pintamateriaalit.
- monipuolisen kaupunkivihreän turvaaminen ja kiinnostavien kukkaistutusten toteuttaminen
- siisteyden varmistaminen lisäämällä roskakoreja ja varmistamalla niiden hoito
- julkinen taide, rakennushistoria, erikoisvalaistus ym. kiinnostavuutta lisäävät tekijät kävelyn ydinalueilla
- reittien ja alueiden riittävä valaistus (huom. tästä on erillinen toimenpidekortti)
- toiminnallisten oleskelupaikkojen lisääminen (esim. grillipaikat).



RAMBOLL

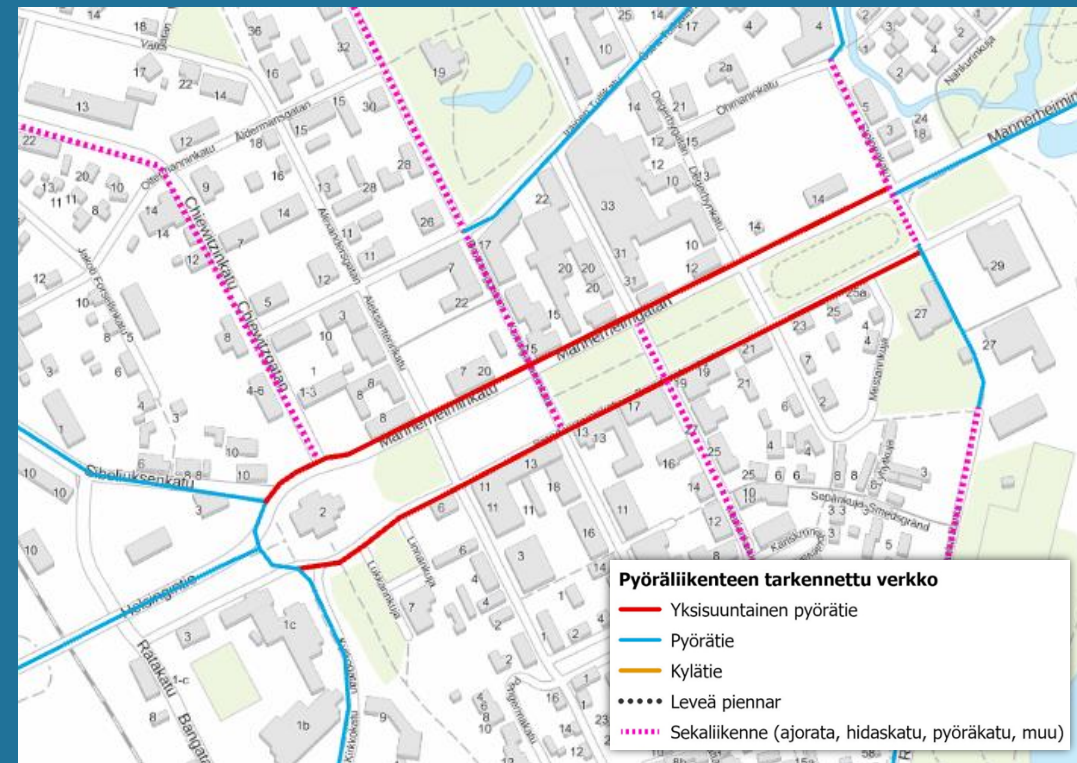


© Maanmittauslaitos 2021

Ramboll Finland Oy 08.06.2021

0 5 10 km

# Infrastruktuuri ja olosuhteet Pyöräliikenteen pääverkon kehittäminen

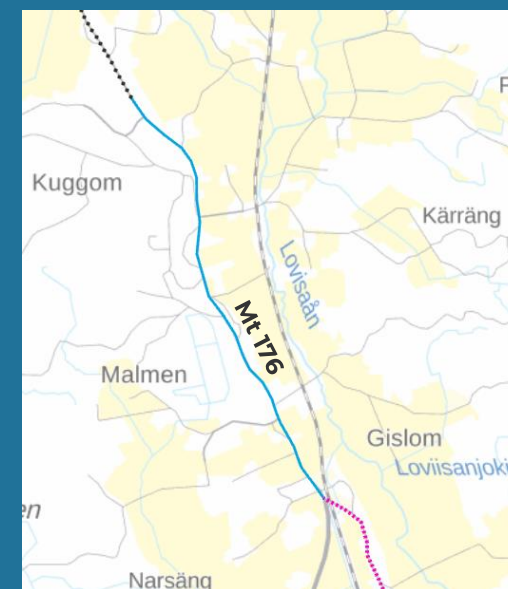


## Pääverkon kehittämisen kärkikohteet

Tavoitteena on systemaattisesti kehittää määriteltyä pyöräliikenteen pääverkkoa kohti tavoitetilaa. Kehittämistoimenpiteet ovat vaikuttavimpia siellä, missä käyttäjiä on eniten. Toimenpiteiden priorisoinnissa on kuitenkin erittäin tärkeää huomioida myös liikenneturvallisuuden parantamisen näkökulma. **Laaditaan kehittämishankkeille tarkennettu investointiohjelma ja haetaan hankkeisiin tukea valtiolta.**

## Tunnistettuja kärkihankkeita ovat:

- Pyöräliikenteen olosuhteiden kokonaisvaltainen parantaminen Mannerheimin- ja Brandensteininkadulla sekä liittyvillä sivusuunnilla.
  - Yksisuuntaisten pyöräteiden rakentaminen Mannerheiminkadulle ja Brandensteininkadulle. Vaatii katujen autoliikenteen yksisuuntaistamisen. Kaduista muodostuu kahden yksisuuntaisen kadun muodostama katupari.
  - Liittyvien sivusuuntien pyöräliikenteen järjestelyjen parantaminen ja sujuvuuden varmistaminen.
- Maantie 176: Pyöräilyolosuhteiden parantaminen Loviisasta Lapinjärven suuntaan. Yhdistetyn pyöräliikenteen ja jalankulun väylän rakentaminen Kuggomin taajaman kohdalla.

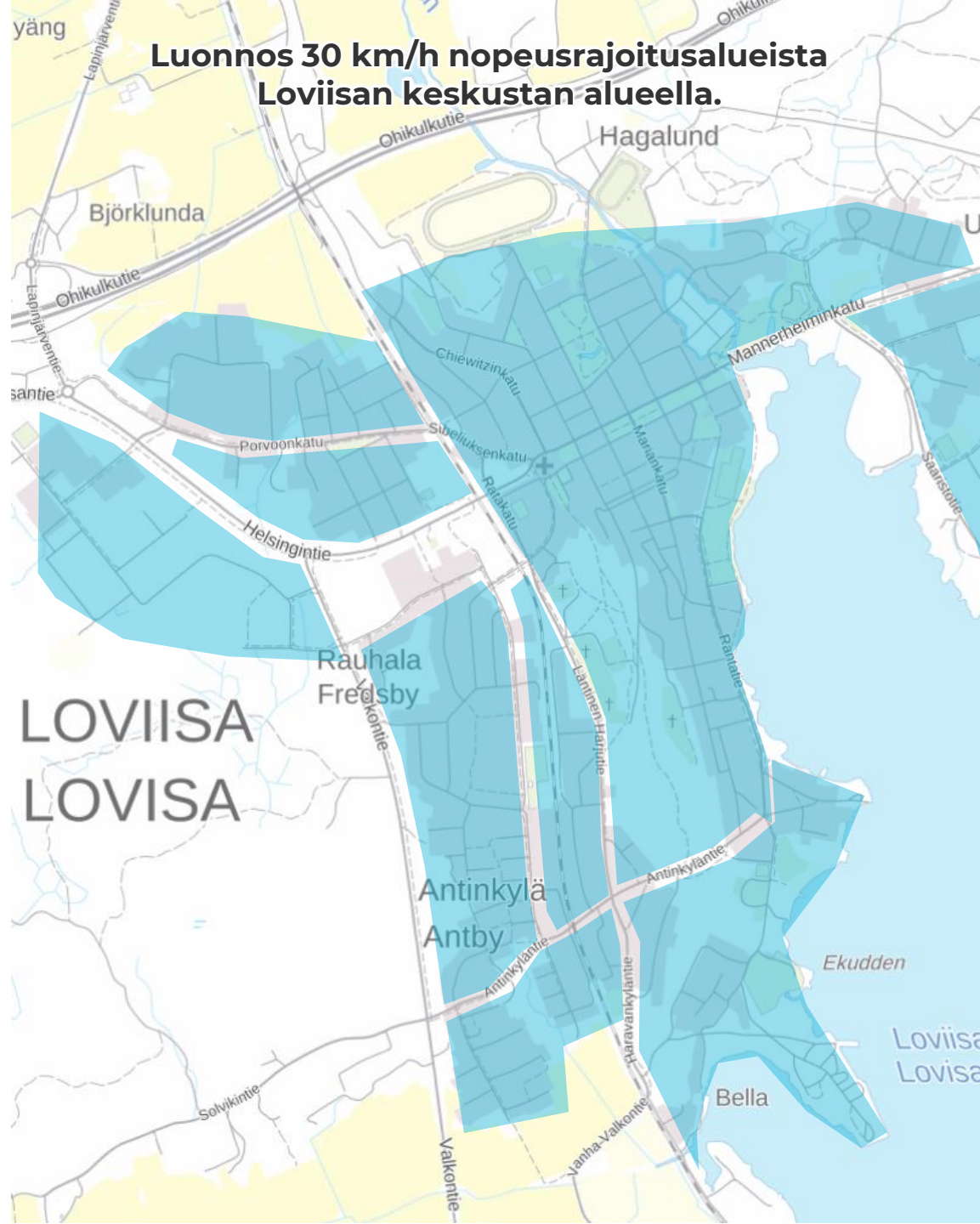


# Infrastruktuuri ja olosuhteet Liikenteen rauhottaminen

Autoliikenteen rauhoittaminen keskustassa ja asuinaluilla

Autoliikenteen ajonopeuksien ollessa rauhallisia liikkuminen jalan ja pyörällä ajorataa käyttäen on turvallisempaa ja miellyttävämpää. Autoliikenteen nopeustaso vaikuttaa keskeisesti liikenneonnettomuuksiin ja niiden vakavuuteen erityisesti kävelyn ja pyöräliikenteen näkökulmista. Yhtenäinen nopeusrajoitusjärjestelmä on myös autoilijoille selkeä.

**Tarkistetaan nopeusrajoitukset kokonaisvaltaisesti keskustan alueelta sekä sivutaajamista.** Suositeltava nopeusrajoitus on 30 km/h. Kokoojakaduilla nopeusrajoitus voi olla 40 km/h. Tarpeiden mukaan nopeusrajoituksia tuetaan muilla liikenteen rauhoittamisen keinoilla.



# Infrastruktuuri ja olosuhteet Pyöräpysäköinnin kehittäminen



## Pyöräpysäköinnin kehittäminen taajamissa

Laadukas pyöräpysäköinti lisää pyöräilyn houkuttelevuutta ja parantaa matkaketjujen sujuvuutta. Asukaskyselyssä nousi esille pyöräpysäköinnin kehittämistarpeita erityisesti kaupunkikeskuksen ydinalueella.

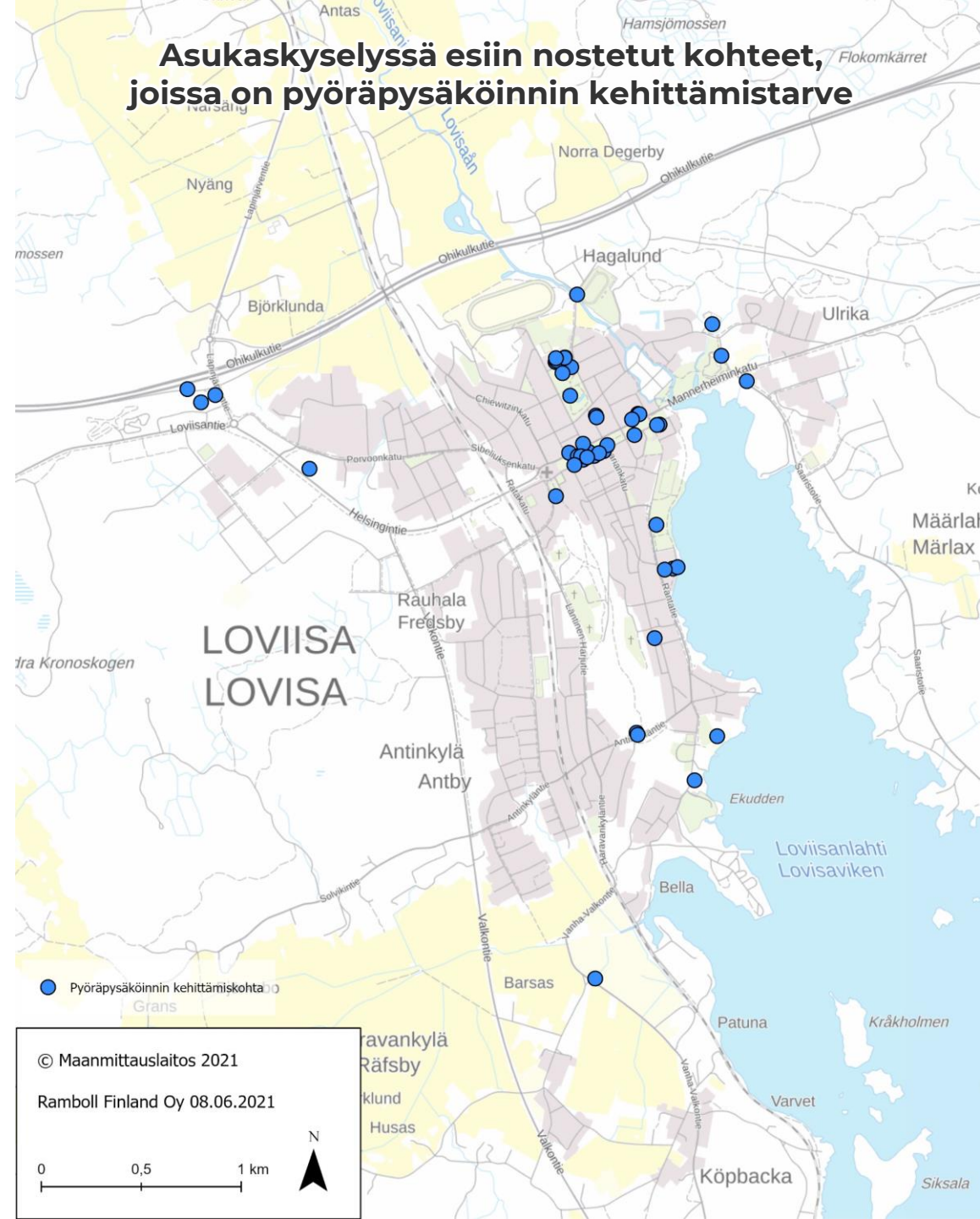
**Tavoitteena on systemaattisesti parantaa pyöräpysäköinnin määrää ja laatua erityisesti keskustassa ja kylissä.** Keskusta Mannerheiminkadun ympäristössä, koulut ja oppilaitokset sekä erilaiset palvelukohteet tunnistetaan pyöräpysäköinnin kannalta keskeisiksi kohteiksi. Vaiheittaisen kehittämisen tueksi on hyvä laatia suunnitelma, johon tunnistetaan kohteet ja niiden edellyttämät paikkamäärät.

Pyöräpysäköintipaikkojen minimivaatimuksena on runkolukituksen mahdollistavat telineet. Kohteissa, joissa on tarve pidempiaikaiselle pysäköinnille, tavoitteena on katoksellinen pysäköintimahdollisuus.



RAMBOLL

## Asukaskyselyssä esiin nostetut kohteet, joissa on pyöräpysäköinnin kehittämistarve



# Infrastruktuuri ja olosuhteet Pyöräliikenteen viitoitus



**Toimenpide sisältää pyöräliikenteen viitoituksen ja opastuksen suunnittelun sekä toteutuksen pyöräliikenteen pääverkolle.**

Viitoituksen suunnittelussa huomioidaan myös matkailun näkökulma ja tarpeet.

Johdonmukainen ja selkeä viitoitus lisää pyöräliikenteen turvallisuutta ja edistää osaltaan pyöräliikenteen houkuttelevuutta. Viitoitus kytketään mahdollisuuksien mukaan Eurovelo-reitin viitoitukseen Loviisan alueella.



Kuva: Esimerkki pyöräliikenteen viitoituksesta Oulun Linnabaanalta.

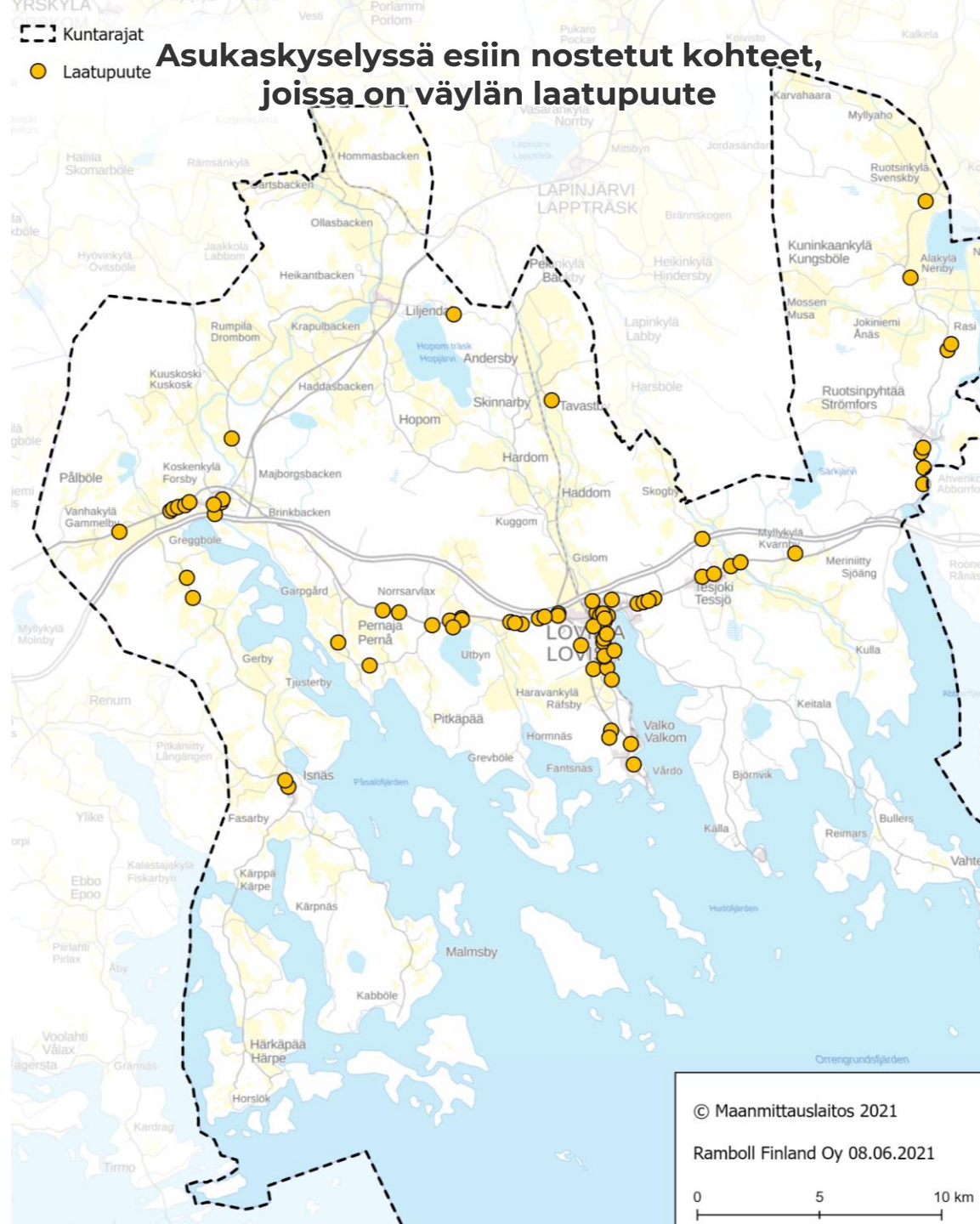
# Infrastruktuuri ja olosuhteet Väylien kunnon parantaminen

Jalankulun ja pyöräliikenteen väylien kunnon inventointi ja ohjelmointi (mm. pinnan tasaisuus, reunatukien korot, päällysteen laatu).

**Tehostetaan kaupungin ja ELY-keskuksen välistä vuoropuhelua päällysteurakoiden yhteensovittamiseksi.**

## Tunnistettuja parannuskohteita:

- Mt 170 osuudet Koskenkylän suunnalla (vastuutaho: ELY-keskus)
  - Mannerheiminkatu Saaristontien liittymästä itään (vastuutaho: Loviisan kaupunki)
- Urakoiden yhteensovitus mahdollisuuksien mukaan.



# Infrastruktuuri ja olosuhteet Talvihoidon laatu



Toiveet talviajan hoidon kehittämistä nousivat esiin asukaskyselyssä molempien kulkutapojen osalta. **Käytetyimpien reittien laadukas hoito tukee ympärivuotista liikkumista.** Talvihoidon tehostaminen on myös tunnustettu erittäin kustannustehokkaaksi kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimeksi.

- Kunnossapidon tehostaminen keskeisten jalankulkualueiden erikoistason esteettömillä reiteillä sekä pyöräliikenteen pääverkolla
- Kunnossapidon tehtäväkorttien kriteerien yhtenäistäminen kaupungin ja ELY-keskuksen välillä, jotta kunnossapidon laatu on käyttäjälle tasalaatuista. Korostuu erityisesti tienpidon vastuualueiden rajakohdissa.
- Urakoiden kilpailutusten yhteensovittaminen (kaupunki & ELY-keskus)



# Infrastruktuuri ja olosuhteet

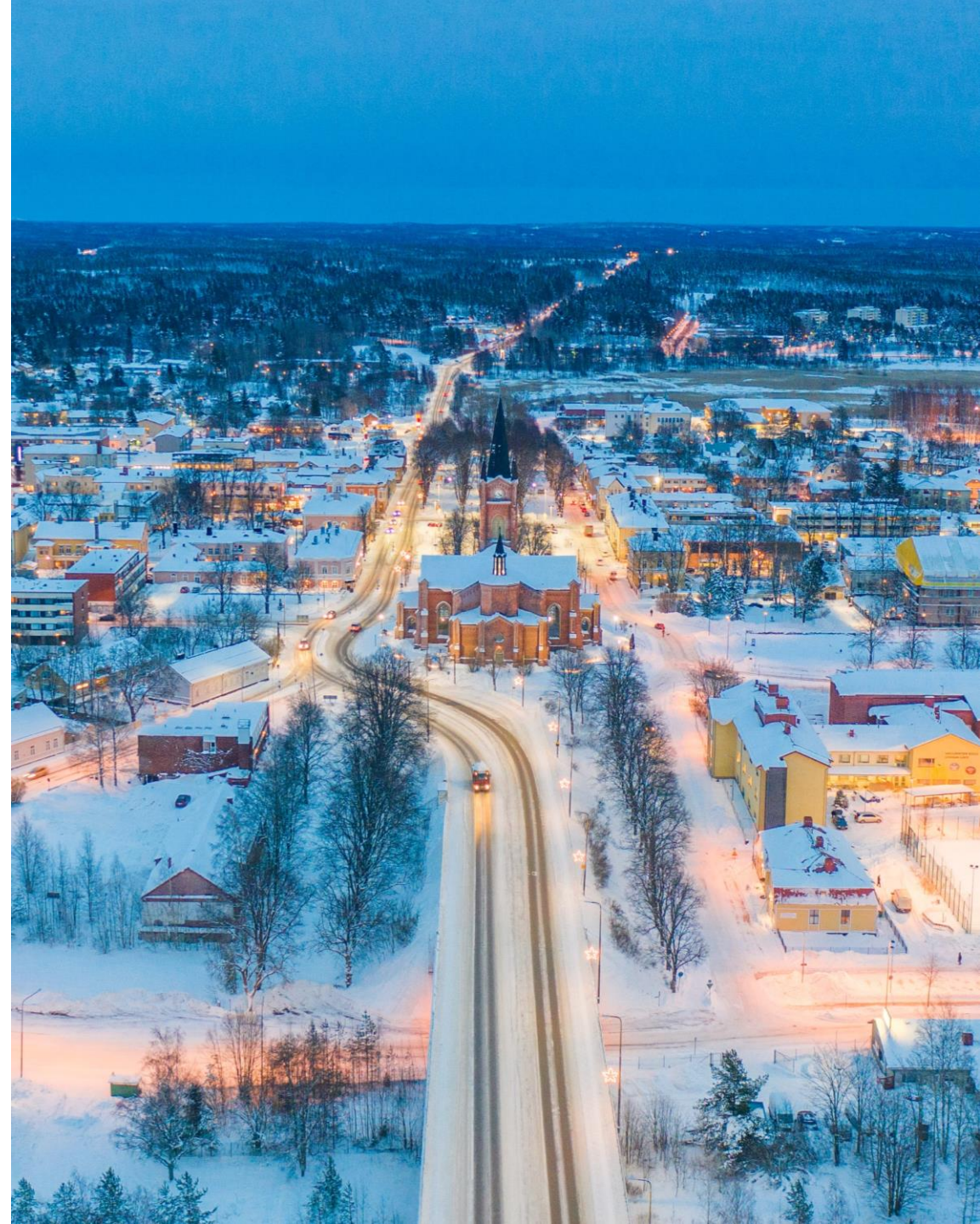
# Valaistus



**Käytetyimpien reittien riittävän yleisvalaistuksen kartoittaminen ja kehittäminen** on tärkeä tarve kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden kehittämiseksi.

Toimenpidekokonaisuus sisältää valaistuksen nykytilan kartoittamisen ja toimenpidetarpeiden tunnistamisen sekä toimenpiteiden ohjelmoinnin

- pyöräliikenteen pääreiteillä (erityisesti jaksot, joilla ei erillistä pyöräliikenteen infraa).
- Suojateiden kohdalla.
- Keskeisten jalankulkualueiden jalkakäytävien ja pyöräliikenteen pääreittien epäjatkuvuuskohtissa.



# Infrastruktuuri ja olosuhteet Virkistysreittien kehittäminen



Virkistysreitit palvelevat sekä arjen säännöllisiä matkoja että vapaa-ajan liikkumista. Ne ovat keskeinen osa kävelyn ja pyöräilyn reittiverkostoa yhdessä katu- ja tieverkon kanssa. Virkistysreittien kehittäminen palvelee osaltaan myös pyörämatkailun tarpeita.

## Tunnistetaan virkistysreittien kehittämistarpeet ja ohjelmoidaan toimenpiteet

- nykytilan inventointi
- kehittämistarpeiden tunnistaminen
- parannustarpeiden ohjelmointi.



# Infrastruktuuri ja olosuhteet Liikennemerkkien ja merkintöjen päivitys

**Päivitetään liikennemerkkit ja niiden lisäkilvet sekä tiemerkin**  
(suojatiet, pyörätien jatkeet, jalankulkija- ja pyöräsymbolit) uuden  
tieliikennelain mukaiseksi laissa asetettujen siirtymäaikojen puitteissa.

