

Pyhtään kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma

Loppuraportti 30.11.2022

PYHTÄÄPYTTIS

Tiennäyttäjä jo vuodesta 1347

RAMBOLL

Esipuhe

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on valtakunnallinen tavoite. Kävelyn ja pyöräilyyn perustuvat yhdyskunnat koetaan viihtyisiksi ja turvallisiksi ja näiden kulkumuotojen tukeminen edesauttaa myös sosiaalista tasa-arvoa, liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämistä ja asukkaiden hyvää terveyttä. Pyörämatkailun edistämisellä on lisäksi elinkeinopoliittista merkitystä.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman tavoitteena on koota kävelyä ja pyöräilyä koskevat tavoitteet ja kehittämistarpeet yksiin kansiin sekä jalkauttaa valtakunnallisia kehittämislinjauksia paikallisiin olosuhteisiin. Edistämishjelma on strateginen asiakirja, joka ohjaa kunnan ja muiden toimijoiden yksityiskohtaisempaa toiminnan suunnittelua.

Pyhtään kuntaan on tällä työllä laadittu ensimmäistä kertaa kävelyn ja pyöräilyn edistämisen kokonaisvaltainen toimintaohje.

Ohjelman laatiminen aloitettiin maaliskuussa 2022, ja se valmistui marraskuussa 2022. Traficom on myöntänyt edistämishjelman laadinnalle valtionavustusta.

Raportin kuvien ottajana on Valtteri Karttunen, Ramboll Finland Oy, ellei kuvatekstissä toisin mainita.

Työn ohjausryhmän työskentelyyn ovat osallistuneet:

- Janne Kaulio, tekniikkapalvelut, tekninen johtaja
- Siiri Kinnunen, hyvinvointipalvelut, liikuntapalvelukoordinaattori
- Laura Lahti, tekniikkapalvelut, elinvoimapäällikkö
- Sami Niskanen, hyvinvointipalvelut, vapaa-aikakoordinaattori
- Teemu Turunen, tekniikkapalvelut, työpäällikkö
- Tanja Wägar, opetustoimi/hyvinvointipalvelut, koulunjohtaja
- Janne Saarikoski, Kaakkois-Suomen ELY-keskus
- Hanna Strömmer, Traficom

Konsulttina työssä on toiminut Ramboll Finland Oy, jossa työstä ovat vastanneet:

- Valtteri Karttunen, projektipäällikkö
- Matti Pönkänen, suunnittelija
- Juha Heltimo, liikenneturvallisuuden asiantuntija
- Kari Hillo, kestävän liikkumisen asiantuntija
- Johanna Tiilikainen, kävelyn ja pyöräilyn terveyshyödyt
- Heli Backman, raportin visualisointi
- Anna Kirjanen, laadunvarmistus



Sisältö

1. <u>Miksi kävelyä ja pyöräilyä kannattaa edistää?</u>	4
2. <u>Suunnittelun lähtökohtia</u>	10
3. <u>Edistämistyön visio ja linjaukset</u>	21
4. <u>Toimenpiteet</u>	36
5. <u>Ohjelman toteutumisen seuranta</u>	50

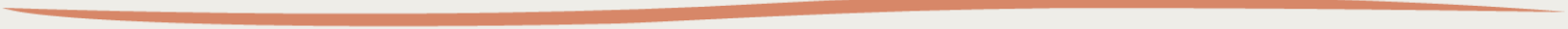
Liitteet — ei saavutettava sisältö

Liite 1. Nykytilan analyysi

Liite 2. Terveystyötyö kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä



Miksi kävelyä ja pyöräilyä kannattaa edistää?



Kävely ja pyöräily

Edistämishjelma on strateginen asiakirja, joka ohjaa kahden eri liikennemuodon yksityiskohtaisempaa toiminnan suunnittelua kunnassa.

→ Edistämistoimien vaikutuksesta yhä useampi työ-, koulu-, asiointi- tai vapaa-ajanmatka taittuu auton sijaan omin voimin, kävellen tai pyörällä.

Ominaista kävelylle



- Ihmiselle luonnollisin nopeus
- Matkat yleensä hyvin lyhyitä
- Kävely on osa lähes kaikkia matkoja
- Reitin valinta ja suunnanmuutokset voivat olla spontaaneja ja vaikeasti ennakoitavia
- Myös oleskelua, viipyilyä ja paikallaan olemista, mahdollisuus sosiaaliin kohtaamisiin.
- Hitaasti liikkeessään näkee, kuulee, haistaa ja tuntee ympäristön miellyttäviä ja epämiellyttäviä piirteitä
- Kaipaa turvattuja tienylityksiä (suojatiet) ja esteettömiä ratkaisuja
- Kävely on yksi jalankulun muoto. Kävely rinnastuu mm. pyörätuolilla, rollaattorin kanssa ja potkulaudalla kulkemiseen

Ominaista pyöräilylle



- Moninkertaisesti kävelyä nopeampaa
- Matkat voivat olla melko pitkiä
- Suoraviivainen liike (tyypillisesti paikasta A paikkaan B)
- Tarve pyörän pysäköinnille
- Lihasvoimalla etenemistä ja tasapainottelua, jossa hyödytään tasaisuudesta ja suorista reiteistä eikä pysähtymistä ja jyrkkiä käännöksiä suosita
- Lainsäädännössä pyörä on ajoneuvo, joka rinnastuu enemmän autoon kuin jalankulkijaan. Liikkuminen on kuitenkin monien aistien varaista ja sosiaalista.
- Rinnasteisia liikkumismuotoja ovat mm. potkupyörät, sähköavusteiset polkupyörät ja sähköpotkulaudat
- Usein väistämisvelvollinen tien ylityskohdissa

Kävelyn ja pyöräilyn hyödyt

Lihasvoimin tehtävät kävely ja pyöräily ovat arvokkaita kulkutapoja, niin yksilölle kuin yhteiskunnalle:



Edullisuus

Kävely ja pyöräily ovat edullisia kulkumuotoja niin liikkujalle itselleen kuin yhteiskunnalle. Lähes kaikille sopivina ne edistävät liikkumisen tasa-arvoa, tasapuolisia liikkumismahdollisuuksia kunhan liikkumisolosuhteet ovat kunnossa. Kestäviä kulkutapoja edistämällä voidaan ehkäistä liikenneköyhyyttä.



Ekologisuus

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



Terveellisyys

Kävely ja pyöräily ovat helppoja tapoja lisätä arkiliikuntaa. Ne tuovat positiivisia vaikutuksia niin yksilön elämän laatuun, julkiseen terveyshuoltoon kuin myös työnantajille. Autoliikenteen vähentyminen puhdistaa ilmaa ja rauhoittaa äänimaisemaa.



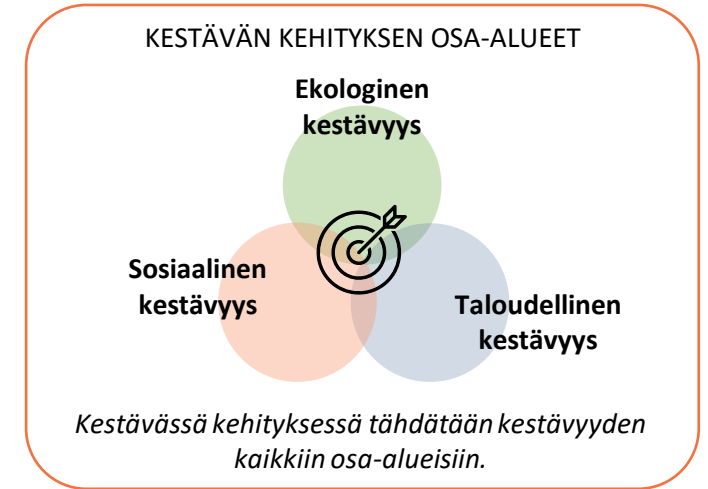
Turvallisuus

Kestävään liikkumiseen perustuvat yhdyskunnat koetaan turvallisemmiksi ja viihtyisämmiksi kuin yksityisautoiluun perustuvat yhdyskunnat. Kävelyn ja pyöräilyn yleistymisen edellytyksenä on turvallinen ja eri kulkumuodot huomioiva liikkumisympäristö. Myös autoilijat osaavat huomioda suojattomammat liikkujat, kun jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyt suunnitellaan hyvin ja yhä useampi auton käyttäjä käyttää myös pyörää.



Elinympäristön viihtyisyys

Kävely ja pyöräily ovat tilatehokkaita ja meluttomia. Paremmat edellytykset kestäväälle liikkumiselle tutkitusti parantavat asumisen laatua ja tyytyväisyyttä elinympäristöön. Kävelyn ja pyöräliikenteen suosiminen palvelukeskuksissa tuo merkittäviä positiivisia vaikutuksia liike-elämälle ja koko kunnan imagoille.



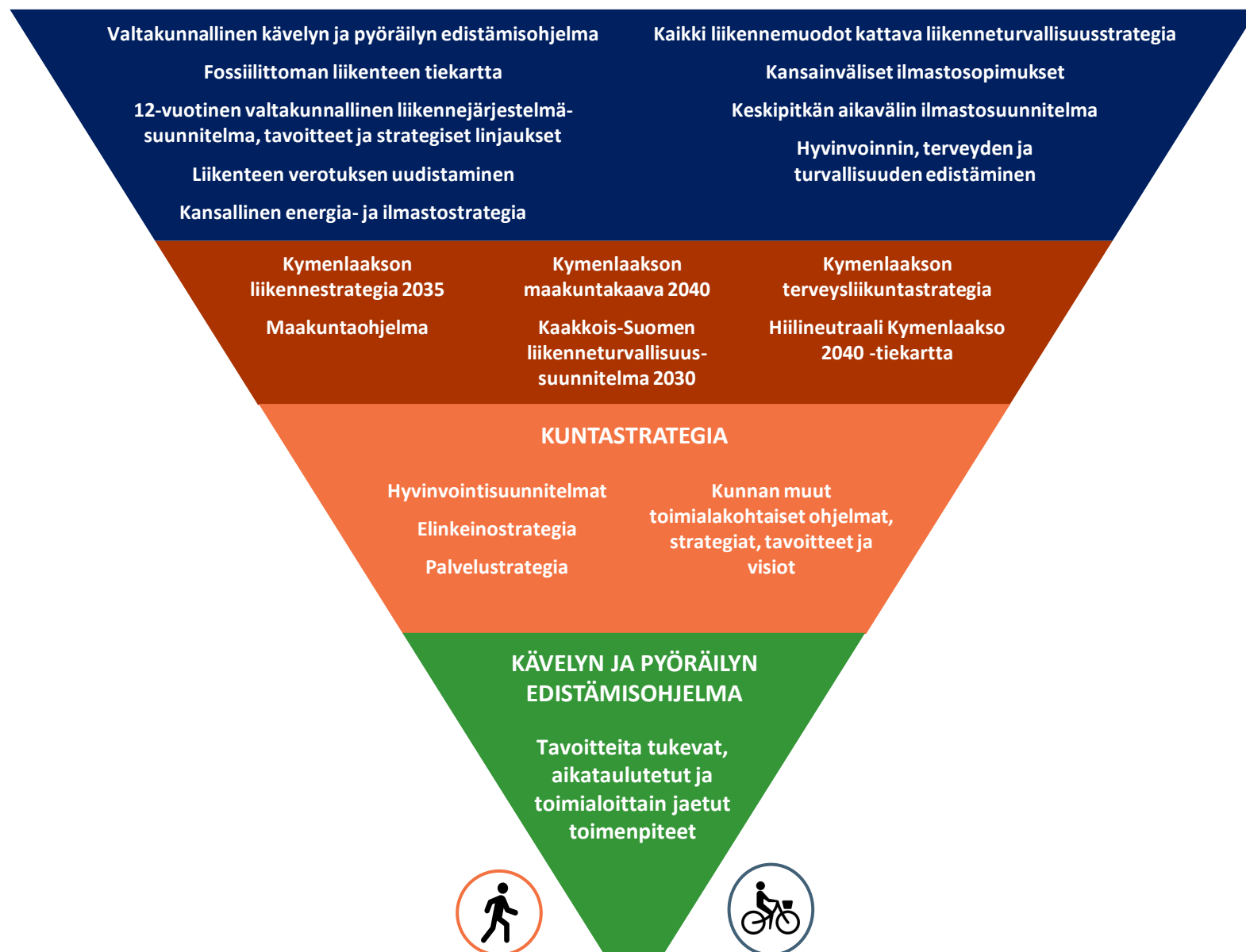
Strateginen selkänoja

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen pohjautuu vahvasti valtakunnallisiin ilmastotavoitteisiin.

Ekologisen kestävyysden lisäksi liikennejärjestelmältä ja sitä tukevalta yhdyskuntarakenteelta vaaditaan sosiaalista, kaikkia huomioivaa, tasa-arvoista ja turvallista kestävyttä sekä yhteiskuntataloudellisesti resurssitehokasta kestävyttä. Henkilöautoliikenteen matkoista tavoitellaan merkittävää siirtymää kestäviin kulkutapoihin eri ohjaustoimilla.

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

Edistämistyötä ohjaavat strategiat ja ohjelmat



Strategiset linjaukset

Kymenlaakson maakuntaohjelma

Kymenlaakson liikennejärjestelmässä tavoitellaan **sujuvuuden** ja **turvallisuuden** lisäämisen lisäksi **ilmastopäästöjen** ja muiden **ympäristöhaittojen** vähentämistä.... **Arjen liikkumisessa** tavoitteena on parantaa työpaikkojen, palvelukeskittymien ja matkailukohteiden saavutettavuutta erityisesti **kestävillä ja vähäpäästöillä kulkutavoilla**.

Hiilineutraali Kymenlaakso 2040

Kymenlaaksossa erityisesti **kaupunkien keskustoissa ja kaupunkien välillä** liikkumista tulee ohjata ympäristön kannalta kestävämpiin liikennemuotoihin, kuten **joukkoliikenteeseen**, jaettuihin kyyteihin, **kävelyn ja pyöräilyyn**.

Pyöräilyn ja jalankulun infraan tulee investoida valtioneuvoston kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman tavoitteiden mukaisesti.

Etelä-Suomen liikennestrategia

Hillitään ilmastonmuutosta edistämällä käyttäjälähtöisiä matka- ja kuljetusketjuja, **kestävää liikennettä ja maankäyttöä** sekä tukemalla tietoliikenneyhteyksien kehittämistä. Kehittämällä voidaan **vähentää henkilöautoliikenteen määrää**.

Kymenlaakson terveystaakkastrategia

Kymenlaaksolaiset kokevat **merkityksellisyyttä ja osallisuutta** monimuotoisen liikkumisen kautta elämänkulun eri vaiheissa.

Kaakkois-Suomen liikenneturvallisuuksuunnitelma

Liikkuminen koetaan turvalliseksi kulkutavasta tai liikkujan erityispiirteistä riippumatta. Liikkumisvalinnat ovat **ympäristöystävällisiä** sekä **terveyttä ja turvallisuutta** edistäviä.

Kaakkois-Suomen liikennestrategia 2035

Jalankulkua, pyöräilyä, joukkoliikennettä ja uusia liikenteen palveluita edistävien toimintatapojen ja toimenpiteiden edistäminen **kaupungeissa ja kehittyvissä taajamissa**.

Tuetaan erityisesti kaupunkikeskustojen uudistumista ja joukkoliikenteeseen sekä **kävelyn ja pyöräilyyn** tukeutuvien **taajamien kehittymistä**.

Kymenlaakson liikennestrategia 2035

Liikennejärjestelmän kehittämistavoitteiden kannalta on tärkeää, että [maankäytön] kysyntä voidaan ohjata **nykyiseen rakenteeseen tukeutuen** ja täydentäen Kotka–Siltakylä – vyöhykkeelle.

Kävely ja pyöräily ovat kaupunkialueiden, taajamien ja pienempien kylien **perusliikkumismuotoja**, joiden olosuhteet on otettava **ensisijaisesti** huomioon maankäyttöä ja liikennejärjestelmää kehitettäessä.



Kuntastrategia

MISSIO: Pyhtään kunta luo edellytykset hyvälle elämälle ja yrittäjyydelle.

VISIO: Pienen menestyvän kunnan prototyyppi

ARVOT: Rohkeus, Luovuus, Inhimillisyys, Yrittämyönteisyys

Hyvinvointisuunnitelma

STRATEGISIA LINJAUKSIA:

Mahdollisuus terveellisiin elintapoihin ja hyvään mielenterveyteen

Turvallinen arki ja terveellinen ympäristö

Mahdollisuus elää turvallista arkea terveellisessä ympäristössä

Mahdollisuus merkitykselliseen elämään

MITÄ NÄMÄ TARKOITTAVAT KÄVELYN JA PYÖRÄILYN KANNALTA?

Kuntalaisten hyvinvointia ja terveyttä edistetään ennakoiden kestäviä kulkutapoja edistämällä

Edistämistyö tukee kestävää kuntataloutta lieventämällä liikkumattomuudesta yhteiskunnalle ja kunnalle koituvia kustannuksia

Yhä tärkeämmiksi koetut yksilöiden resurssiviisaat valinnat saavat vastakaikua kunnan päätöksistä

Rohkeat kestävä liikunnan kokeilut tuovat näkyvyyttä kunnalle.

Kestävät kulkutavat ovat terveellisiä kulkutapoja. Hyötyliikunta arjessa voi hyvinkin korvata tarpeen vapaa-ajan liikuntasuorituksille, vaikka molemmista ei olekaan haitaksi.

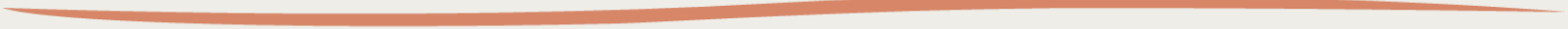
Viihtyisä ja turvallinen kulttuuriympäristö houkuttelee vierailijoita oleskelemaan kunnassa

Pyörämatkailu on yksi matkailun vetovoimatekijä kunnassa. Palvelut ovat tärkeä osa matkaa: Valtaosa pyörämatkailijoista käyttää lyhyitä ja keskipitkiä reittejä, joiden varrella on paljon palveluita.

Suojaamattomia kulkutapoja edistettäessä parannetaan edellytyksiä sosiaaliseen kanssakäymiseen ja ihmisten toistensa huomiointiin.



Suunnittelun lähtökohtia



Nykytilan liikkumistottumukset, faktapohjaa ja asukkaiden näkemyksiä

Liikkumistottumukset

Viimeisin valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus (2016) ei kata Pyhtäätä. Kymenlaaksoon on vuonna 2019 tehty kevennetty liikkumistutkimus, jossa yksinään Pyhtään kunnan liikkumistottumuksista ei kuitenkaan saatu tarkkaa kuvaa.

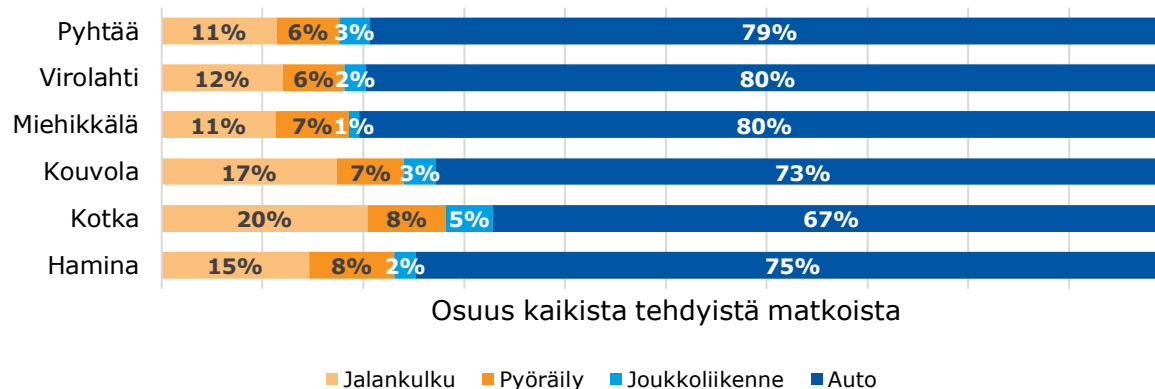
Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen ja Pyhtään maankäytön sekä olemassa olevan liikenneverkon huomioiva BRUTUS-liikennemalli arvioi kulkutapaosuudet oikealla olevan taulukon mukaisiksi.

Kestävien liikennemuotojen yhteenlaskettu kulkutapaosuus on liikennemallin arvion mukaan Pyhtäällä 21 %.

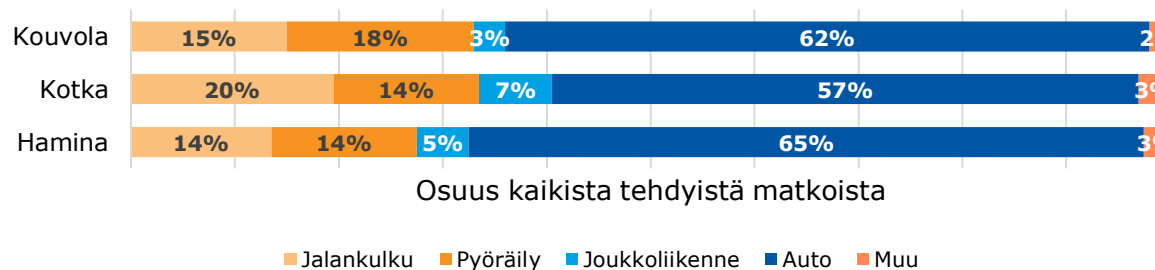
Liikennemalli aliarvioi kestävien kulkutapojen osuuksia ainakin maakunnan kaupunkeihin (kuvaaja alla).

Suomalaisten jalan tehdyistä matkoista noin puolet on alle kilometrin mittaisia. Pyörällä tehtävistä matkoista noin puolet on alle 2 km mittaisia. Yli 7 km pituisia pyörämatkoja on 10-15 % matkoista. Sähköpyöräilyn yleistyminen todennäköisesti lisää pyörämatkojen keskipituuksia. Sähköpyörillä tehdään noin puolet pidempiä matkoja tavanomaiseen pyörään nähden.

Liikennemallin (BRUTUS) arvio Kymenlaakson kuntien nykytilanteen kulkutapajakaumasta



Kymenlaakson kevennetyn liikkumistutkimuksen (2019) tulokset kulkutapajakaumasta



Lähde: Kymenlaakson kevennetty liikkumistutkimus 2019.

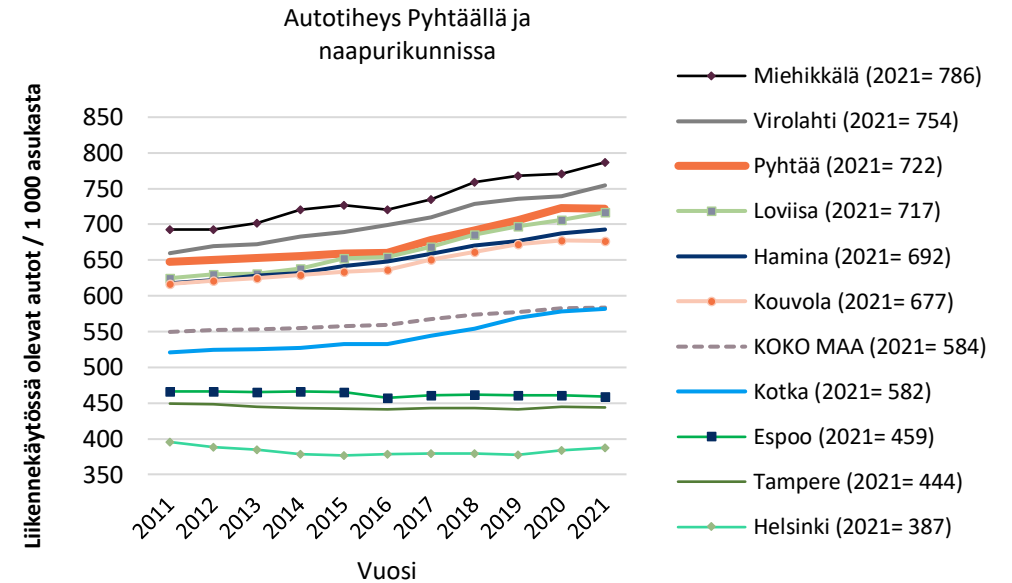
Autonomistus

Arjen matkoilla kulkutavan valintaan vaikuttavat keskeisesti matka-aika, matkan sujuvuus ja kustannukset. Autonomistus ja auton käytön mahdollisuus ovatkin keskeisiä liikkumistottumuksia määrittäviä tekijöitä päivittäisessä liikkumisessa. Tilastollisissa tutkimuksissa auton omistuksen tärkeimpinä selittäjinä pidetään:

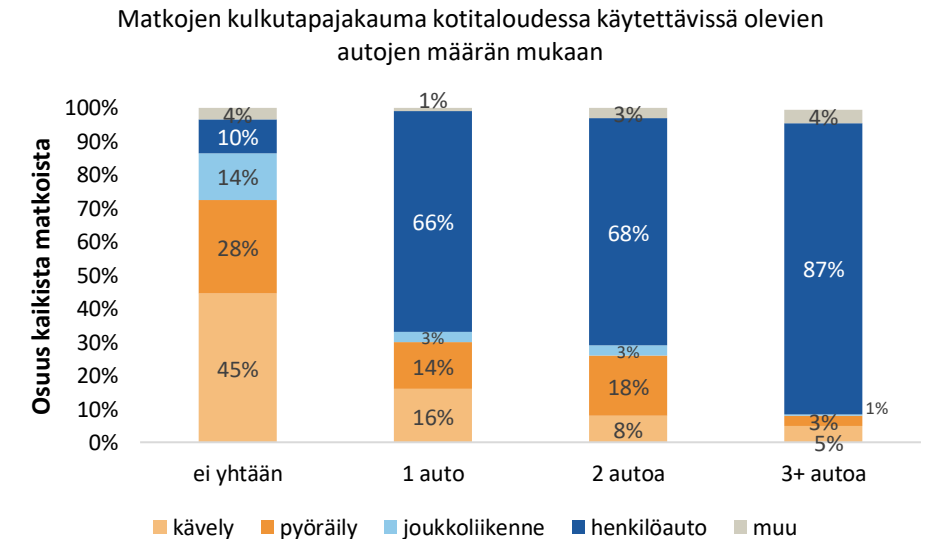
1. kotitalouden tuloja
2. kotitalouden jäsenten määrää ja ikää
3. asuinalueen yhdyskuntarakennetta

Autoriippuvaisilla alueilla autonomistusaste on korkeampi ja kestävien kulkutapojen osuus kaikista tehdyistä matkoista pienempi.

Autonomistuksen kasvu on ollut Pyhtäällä viime vuosina linjassa maakunnan muiden kuntien kanssa. Autonomistus pyhtääläisten keskuudessa on kasvanut vuosina 2011–2021 noin 10 %. Vuonna 2021 autotiheys Pyhtäällä oli 722 liikennekäytössä olevaa autoa 1 000 asukasta kohti. Suomessa on vain kolme kuntaa, joissa autotiheys on saatu laskemaan viimeisen kymmenen vuoden aikana (Helsinki, Tampere, Espoo).



Lähde: Tilastokeskus. Moottorijoneuvokanta & Väestörakenne 2021.



Lähde: Kymenlaakson kevennetty liikkumistutkimus 2019.

Taloudellinen faktapohja

5 000 000 €

Pyhtäläisten
liikkumattomuuden
vuosittaiset kustannukset
yhteiskunnalle

Liikkumattomuuden kustannuksista
80–90 % muodostuu työikäisen
väestön tuottavuuden joko
väliaikaisesta (sairauspoissaolot) tai
pysyvistä (työkyvyttömyyseläkkeet ja
ennenaikaiset kuolemat)
menetyksestä. Kustannuksista noin 10–
20 % aiheutuu kansansairauksien
perus- ja erikoissairaanhoidosta ja
lääkityksestä.

UKK-instituutti

1 400 000 €

Pyhtäällä tapahtuvien
liikenneloukkaantumisten ja -
kuolemien vuosittaiset
kustannukset yhteiskunnalle

Kunnan tai hyvinvointialueen osuutta
kustannuksista on nykytiedoilla vaikea
arvioida.

Kävelyyn ja pyöräilyyn houkuttelevat
liikkumisympäristöt ohjaavat muillakin
tavoilla liikkuvia
turvallisuushakuisempaan
liikennekäyttäytymiseen.

Tilastokeskus, Väylävirasto

50 %

Osuus Pyhtään asukkaista,
jotka asuvat alle 10 minuutin
pyörämatkan etäisyydellä
Siltakylän keskuksesta

Aikuisten liikuntasuosituksen
saavuttamiseksi riittää päivittäin noin
20 minuuttia reipasta liikkumista.
Kevyttä liikuskelua olisi hyvä tehdä
mahdollisimman usein.

UKK-instituutti

35 %

Osuus Pyhtään asukkaista,
jotka asuvat alle 15 minuutin
kävelymatkan etäisyydellä
Siltakylän tai kirkonkylän
keskuksista

Muita kestävämpään liikkumiseen ja
pitkiin matkoihin ohjaavan
yhdyskuntarakenteen kustannuksia
aiheutuu muun muassa seuraavista:

- Moottoriliikenteen aiheuttamat
päästöt ja haitta viihtyisyydelle sekä
terveydelle erityisesti taajamissa
mm. pakokaasut, rengaskuluma,
katupöly ja melu.
Suomen Ympäristökeskus
- Tien runsaampi kuluminen ja
kunnossapidon tarpeet
- Kunnallistekniikan ja laadukkaiden
palvelujen tuottamisen
kustannustehottomuus mm.
koulukuljetukset, joukkoliikenne

Nykytila

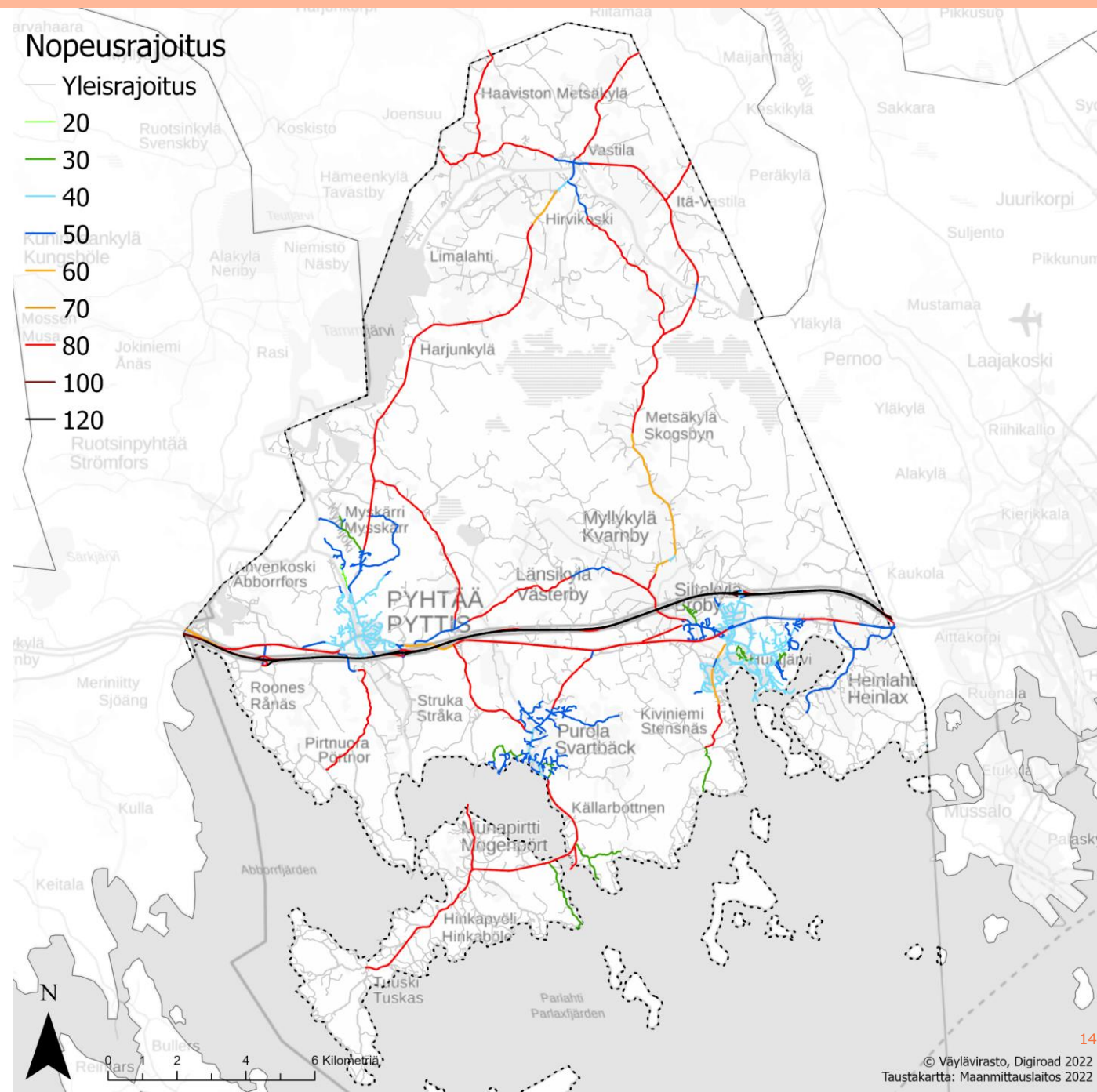
Nopeusrajoitukset kunnan taajamissa ovat 40-50 km/h.

Taajamanopeuksissa on viime vuosina siirrytty niin kotimaassa kuin ulkomaillakin kohti 30 km/h yleisrajoitusta (Kuntaliitto 2020).

Rauhallisemmat ajonopeudet tekevät useammalle pyörää käyttävälle ajoradalla pyöräilyn riittävän turvallisen tuntuiseksi, jolloin liikenteen rauhoittaminen voi tarjota edullisen vaihtoehdon erilliseen pyörätiehen ja jalkakäytävään verrattuna. Tavoiteltuja nopeusrajoituksia saavutetaan kuitenkin harvoin vain liikennemerkkiä vaihtamalla. Tavoitenopeuteen pääseminen vaatiikin myös rakenteellisia hidasteita ja ajoradan kavennuksia linjaosuuksille ja risteyksiin.

Alhaisempi ajonopeus parantaa yhteenajoista selviytymisen todennäköisyyden lisäksi myös kuljettajien havainnointikykyä ja vaimentaa taajamaympäristön äänimaisemaan aiheutuvia meluhaittoja (Kuntaliitto 2020).

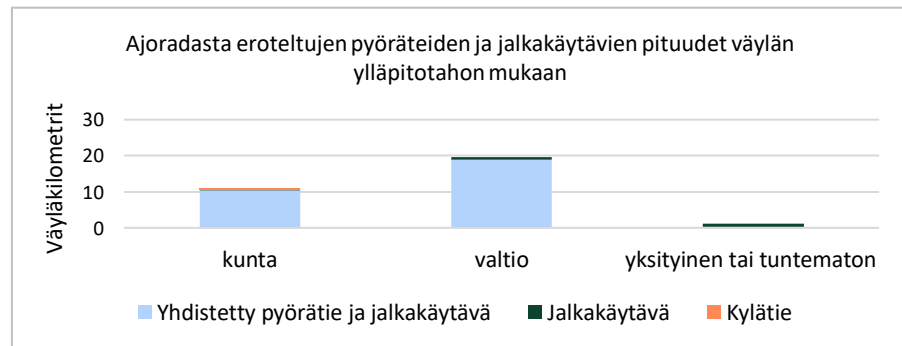
Nopeusrajoitusten tarkistamista käsitellään tarkemmin Etelä-Kymenlaakson kuntien liikenneturvallisuuksuunnitelmassa.



Nykytila

Kunnan ylläpitämiin ajoratoihin kuuluu myös noin 250 metriä Pyhtäänkujan kylätietä.

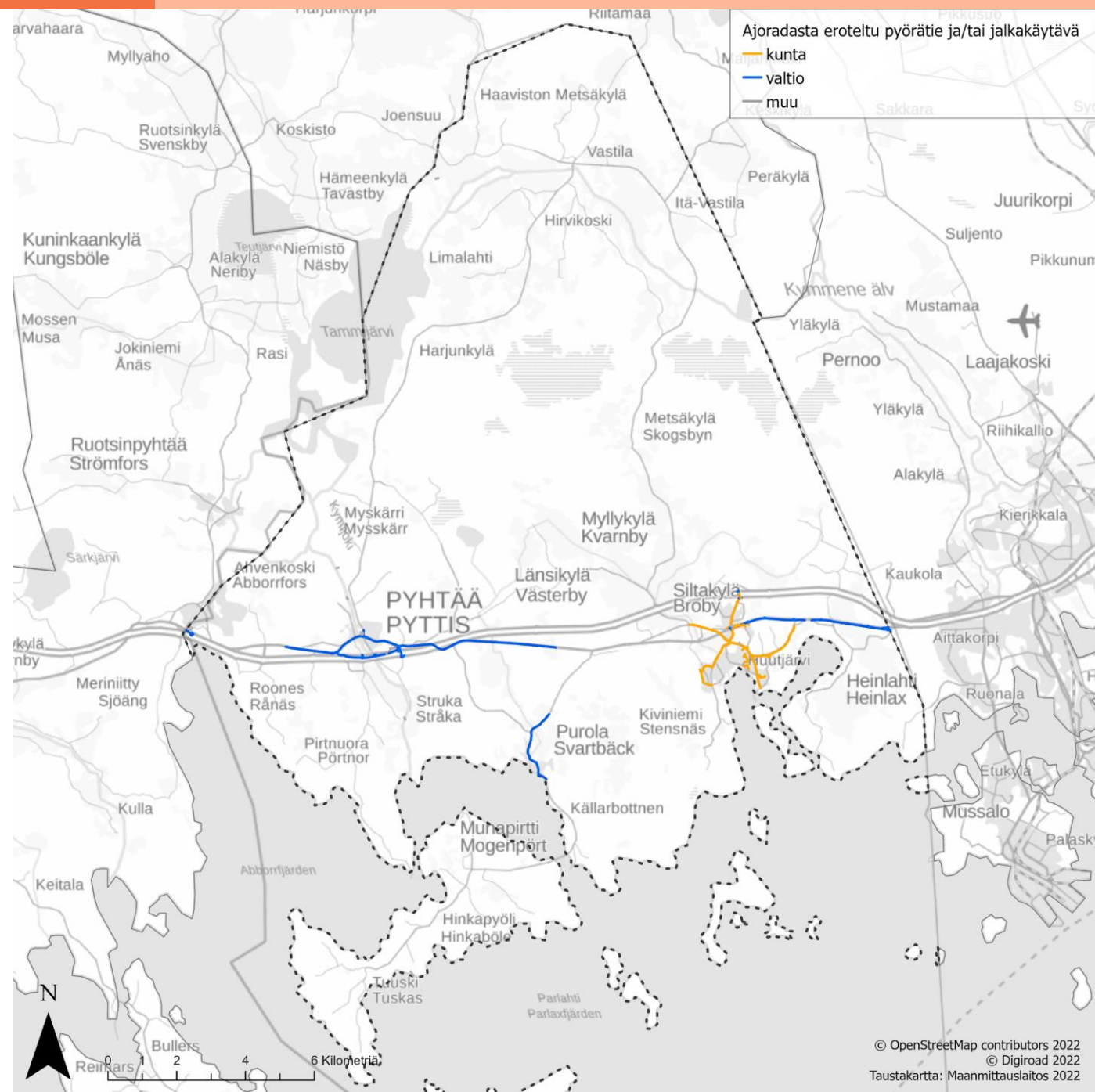
Kunnan ylläpitämästä katuverkosta noin 1,8 kilometriä on enintään 30 km/h nopeusrajoituksen alaisuudessa. Tämä on noin 4 % kunnan katuverkosta.



[3] Digiroad, Väylävirasto – Tien hallinnollinen luokka

PYHTÄÄPYTTIS

Tiennäyttäjä jo vuodesta 1347



© OpenStreetMap contributors 2022
© Digiroad 2022
Taustakartta: Maanmittauslaitos 2022

Maanteiden pientareet

Nykytila

Oheisella kartalla on esitetty edellisen sivun ajoradasta erotellut pyörätiet ja jalkakäytävät yhdessä **maanteiden päällystetyn pientareen leveystiedon [1] kanssa**. Piennartieto on esitetty niistä kohdista, joiden varrelta puuttuu ajoradasta eroteltu kävelyn ja pyöräilyn väylä.

Kunnan läpi kulkevalla Seututiellä 170 on kauttaaltaan joko leveä päällystetty piennar tai ajoradasta eroteltu pyörätie ja jalkakäytävä.

”Päällystetyllä pientareella ei yleensä käytetä leveyksiä 0,5–0,9 m, koska ne eivät tarjoa turvallista ohitusetäisyyttä ja näyttävät auton kuljettajan silmissä riittävältä tilalta ajaa pyörällä.”

(Pyöräliikenteen suunnitteluohje)

Pääosalla maanteistä on alle 0,5 m leveä päällystetty piennar, joka ei mahdollista turvallista pientareella ajamista, jolloin pyörällä on turvallisempaa kulkea ajoradan reunassa.

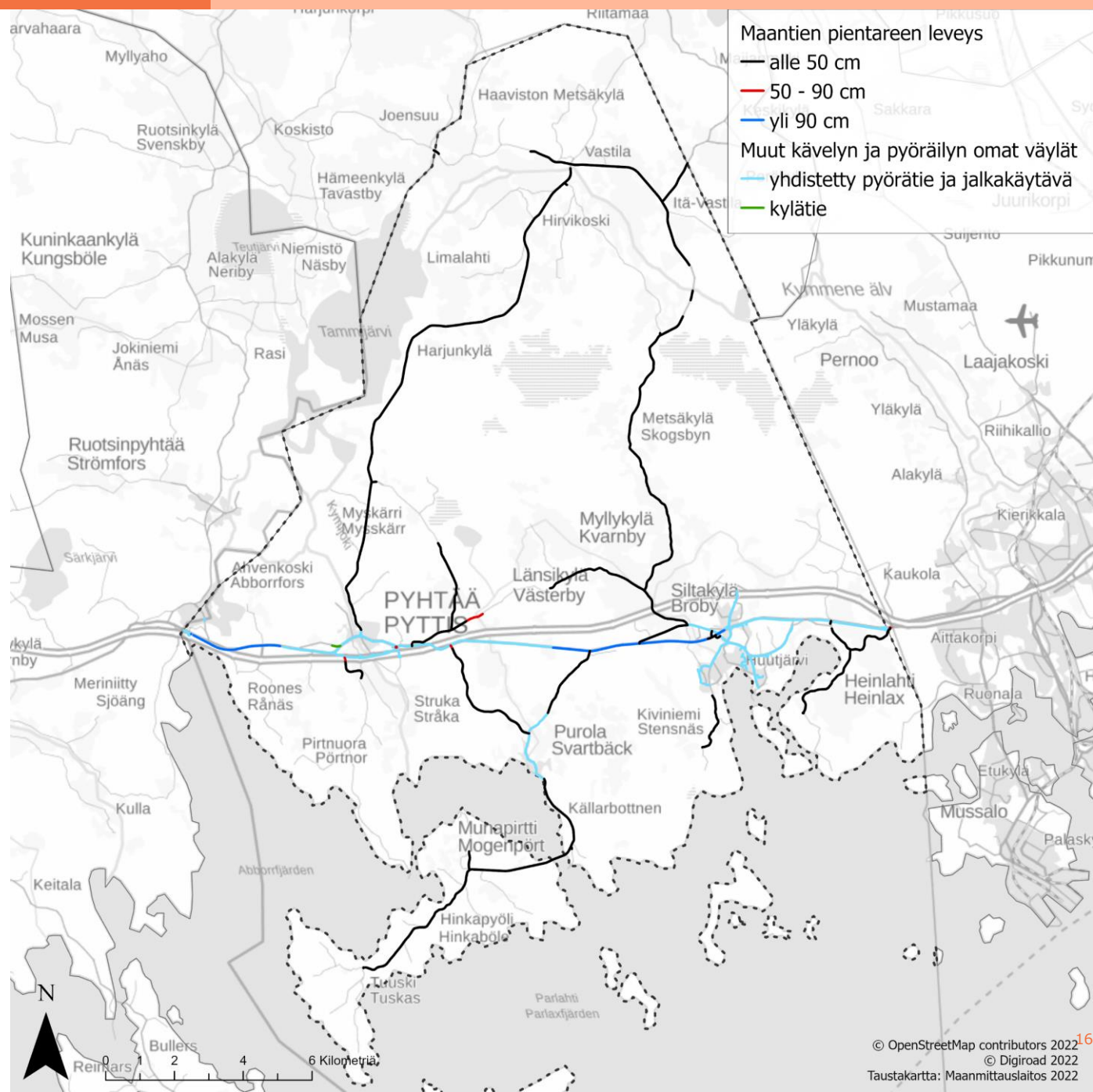
*”Jos tien oikealla puolella on piennar, jolla ajo käy **haitatta päinsä**, polkupyörää tai muuta moottoritonta ajoneuvoa on kuitenkin ajettava oikeanpuoleisella pientareella.”*

(Tieliikennelaki 729/2018 §18)

[1] Väylävirasto. Velho-tiestötietojärjestelmä.

PYHTÄÄPYTTIS

Tiennäyttäjä jo vuodesta 1347



Saavutettavuus pyöräillen

Nykytila - Siltakylä

Pyhtään kuntaa maantieteellisesti tarkasteltaessa aluerakenne paljastuu varsin hyvin polkupyöräilylle soveltuvaksi.

Kunnan sisäistä saavutettavuutta kuvastaa hyvin se, että tasaisella 15 km/h pyöräilyvauhdilla on mahdollista päästä 30 minuutissa Siltakylän keskuksesta lähes Kirkonkylälle tai Purolaan saakka.

Sähköpyörällä tunnin matka-aikavyöhyke kattaa jo suurimman osan koko kunnan pinta-alasta, mikä voi olla voimavara esimerkiksi matkailun tai jopa pendelöinnin näkökulmasta. Esimerkiksi 30 minuutissa Siltakylästä ehtii noin 3 300 työpaikkaan ja vastavuoroisesti Siltakylän saavuttaa samassa matka-ajassa yli 17 000 seudun asukasta. Alla oleva taulukko kuvaa tarkemmin Siltakylän saavutettavuuden tunnuslukuja.

Vyöhyke	Väkiluku	Väkiluku (vain Pyhtää)	Työpaikat	Työpaikat (vain Pyhtää)	Yli 64-vuotiaat (vain Pyhtää)
10 min	2610	2610	645	645	623
20 min	3151	3151	707	707	753
30 min	10485	3499	2100	772	818
30 min (sähköpyörä)	17411	3674	3353	793	851
60 min (sähköpyörä)	55732	4961	21 344	927	1105

PYHTÄÄPYTTIS

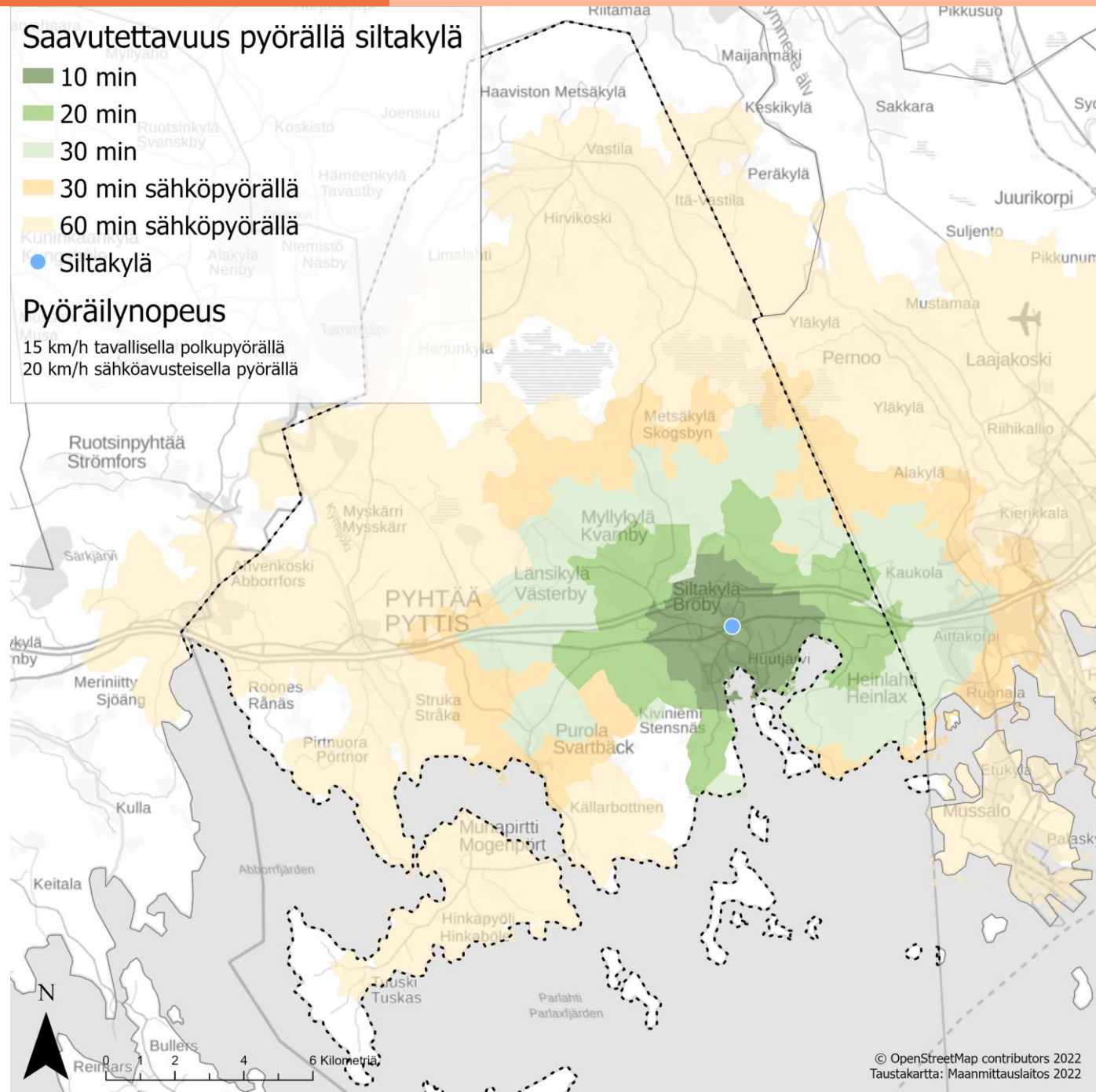
Tiennäyttäjä jo vuodesta 1347

Saavutettavuus pyörällä siltakylä

- 10 min
- 20 min
- 30 min
- 30 min sähköpyörällä
- 60 min sähköpyörällä
- Siltakylä

Pyöräilynopeus

15 km/h tavallisella polkupyörällä
20 km/h sähköavusteisella pyörällä



Pyörämatkailu

Nykytila

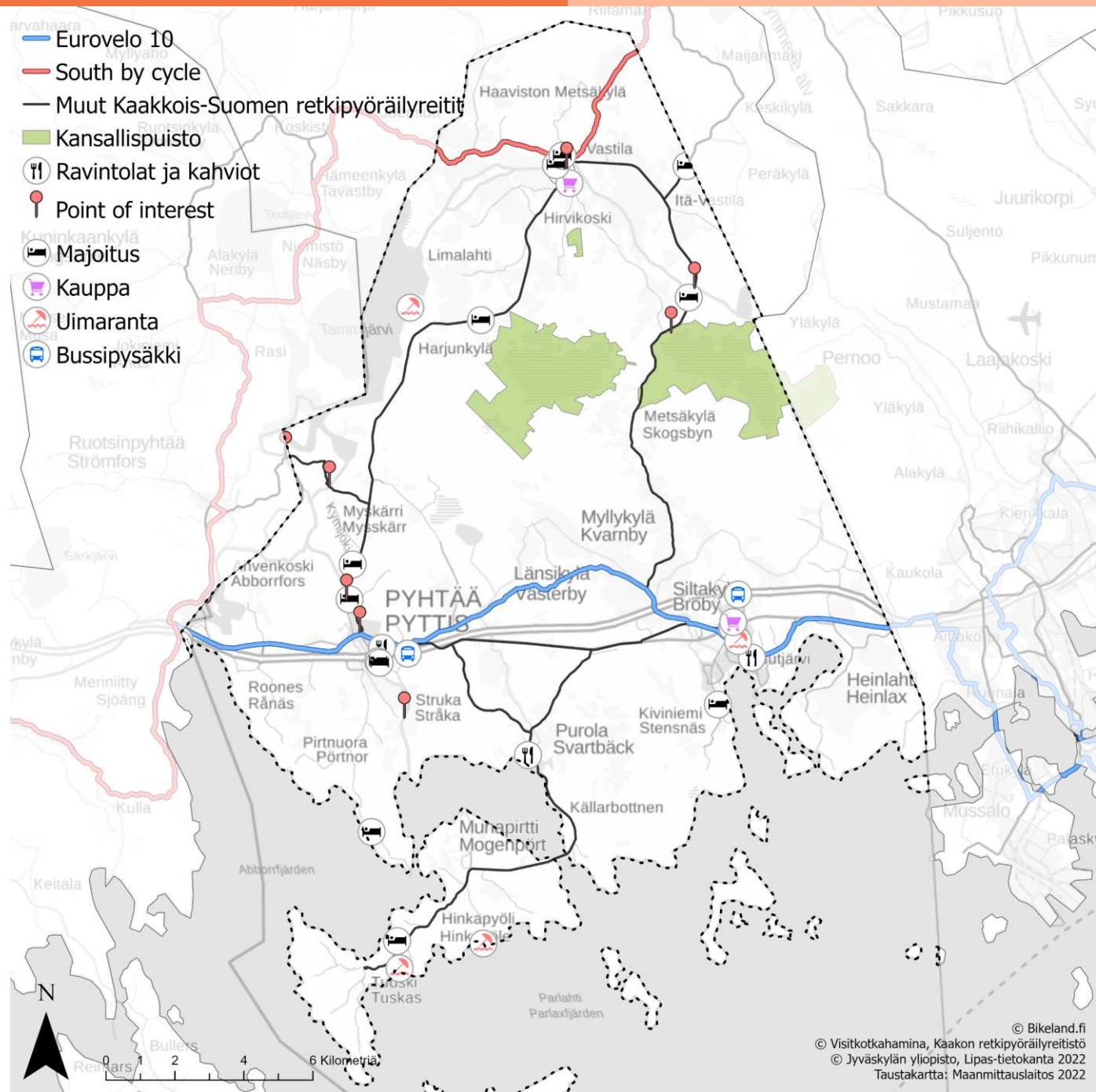
Kunnan läpi kulkee pyörämatkailuakin tukeva **EuroVelo 10 –reitti**, joka on jo viitoitettu Pyhtään kunnan alueella. EuroVelo 10 kulkee nykytilassa valtion, kunnan ja yksityisten omistamilla väylillä.

South by Cycle on toinen Etelä-Suomen merkittävä pyörämatkailureitti, jonka lisäksi Kaakkois-Suomessa on monia muitakin retkipyöräilyreittejä. Reittien varrella on jo nyt pyörämatkailijoita palvelevia kohteita.

Suomen Pyörämatkailukeskuksen ylläpitämässä Tervetuloa Pyöräilijä – palvelukokonaisuudessa on Pyhtäältä nykytilassa vain yksi palveluntarjoaja.

PYHTÄÄPYTTIS

Tiennäyttäjä jo vuodesta 1347

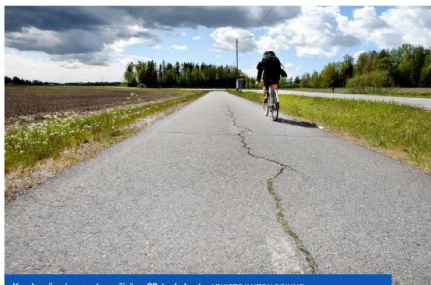


Asukkaiden näkemyksiä 1/2

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita ja kehittämistarpeita kartoitettiin **verkkopohjaisella kyselyllä**, johon vastasi **115 asukasta**. Kyselyn tavoitteena oli selvittää pyhtääläisten nykyisiä liikkumistottumuksia ja tukea työssä myöhemmin laadittavaa toimenpideohjelmää.

PYHTÄÄNLEHTI
PYTTISLÄDET

Pyhtää kehittää kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita



Kyselyn viimeinen vastauspäivä on 29. toukokuuta. ARKISTOINTIIN SIINNE

27.5.2022 16:41

Kuva: Kyselystä tiedotettiin mm. kunnan nettisivuilla ja Pyhtäänlehdessä (27.5.).

Asukkaiden mielestä Pyhtäällä parannettavia asioita ovat kävelyssä:

1. Väylien kunnossapito
2. Reittien viihtyisyys
3. Reittien suoruus ja sujuvuus
4. Väylien valaistus
5. Turvallisuus risteyksissä

ja pyöräilyssä:

1. Turvallisemmat reitit
2. Väylien ympärivuotinen kunnossapito
3. Reittien suoruus ja sujuvuus
4. Reiteistä tiedottaminen ja niiden opastus

Pyhtääläisten tyytyväisyyttä voidaan verrata kuntiin, joissa on tutkittu samaa asiaa kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelmien yhteydessä. Asukkaiden tyytyväisyyssmittarissa Pyhtää sijoittuu sekä kävelyssä että pyöräilyssä hieman puoliväliä alemmas.

Nykytilan havainnoista voit lukea lisää liitteestä 1 (Nykytilan analyysi). Lisäksi vastaavien asukaskyselyjen tuloksia on tarkasteltu tarkemmin mm. Rambollin julkaisemassa blogikirjoituksessa.

Tyytyväisyysarvosana on muodostettu seuraavalla pisteytyksellä:
Erittäin tyytyväinen: 5, Tyytyväinen: 4, Ei tyytyväinen eikä tyytymätön: 3, Tyytymätön: 2 ja Erittäin tyytymätön: 1



54 %
Vastaajista oli kävelyolosuhteisiin tyytyväisiä tai erittäin tyytyväisiä



38 %
Vastaajista oli pyöräilyolosuhteisiin tyytyväisiä tai erittäin tyytyväisiä

	Kävely- tyytyväisyys
Kunta	
Paimio	3,9
Asikkala	3,8
Hanko	3,8
Hamina	3,5
Lapua	3,5
Viitasaari/Pihtipudas	3,5
Kärkölä	3,5
Muhos	3,4
Pyhtää	3,3
Kauhava	3,2
Loviisa	3,2
Utajärvi	3,2
Ylitornio	3,0
Liperi	2,7

	Pyöräily- tyytyväisyys
Kunta	
Kokkola	3,6
Asikkala	3,5
Paimio	3,5
Hanko	3,5
Lapua	3,4
Hamina	3,3
Muhos	3,2
Kärkölä	3,2
Utajärvi	3,1
Kauhava	3,0
Pyhtää	3,0
Parkano	3,0
Loviisa	2,8
Viitasaari/Pihtipudas	2,8
Liperi	2,7
Ylitornio	2,5
Raasepori	2,4

Asukkaiden näkemyksiä 2/2

Osana nykytila-analyysia hyödynnettiin alkuvuodesta 2022 toteutettujen Etelä-Kymenlaakson kuntien liikenneturvallisuussuunnitelman ja Siltakylän kehittämissuunnitelman asukaskarttakyselyjen tuloksia.

Liikenneturvallisuussuunnitelman karttakyselyssä vastaajat nostivat esille tarpeen laskea nykytilanteen nopeusrajoituksia selvästi alemmaksi. Suurin osa karttamerkinnoista tehtiin Siltakylän alueelle, niihin kohtiin missä kadun nopeusrajoitukset ovat nykytilassa 40 km/h. Erityisen huolissaan ollaan niistä ympäristöissä missä liikkuu lapsia ja nuoria.

Suurimpina yhteyspuutteina kävelylle ja pyöräilylle pidettiin:

1. Mt 14537 (Harjuntie), väli kirkonkylä – Stockfors
2. Huutjärventie, väli mt 170 (Pyhtääntie) – Alatie
3. Mt 3501 (Purolantie), väli Purola - mt 170
4. Hartikantie

Siltakylän tärkeimpinä kehittämiskohtina pidettiin:

1. Virkistys- ja viherpalveluita
2. Merellisyyden laajempaa hyödyntämistä
3. Vapaa-ajan palveluita

Muita kehitysehdotuksia asukailta kävelyn ja pyöräilyyn:

- Mopoilun reitit selkeämmäksi ja turvallisemmiksi jalan ja pyörällä liikkuville (suunnittelu ja tiedotus)
- Metsäreittien opasteiden parantaminen
- Pyöräpysäköinnin parantaminen (myös sähköpyörien latausmahdollisuus)
 - Moottoritien pysäkit
 - Taajamien asiointikohteet
- Pyöräilyn epämukavuus
 - Korkeat reunakivet risteyksissä
- Lenkkikavereiden puute
- Sekavat liikenne-/risteysjärjestelyt
- Lasten ja pikkukylien tarpeet huomioitava



66 %

Asukaskyselyn
vastaajista
kokee kävelystä
terveyshyötyjä



55 %

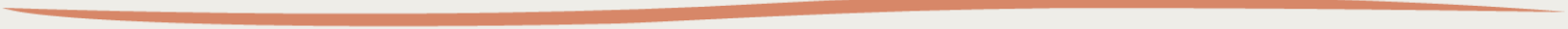
Asukaskyselyn
vastaajista kokee
pyöräilyn
käteväksi tavaksi
liikkua paikasta
toiseen



42 %

Asukaskyselyn
vastaajista on
harkinnut tai jo
omistaa
sähköpyörän

Edistämistyön visio ja linjaukset



Edistämishjelman visio, yleiset linjaukset ja suunnittelutavoitteet kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen

Tavoitetyöpaja

Tiistaina 30.8. klo 16-18 pidettiin Pyhtään kuntaorganisaation päätöksentekijöille ja edistämishjelman ohjausryhmälle keskustelutilaisuus tavoitteiden ja toimenpidetarpeiden kartoittamiseksi. Osallistujia oli 10 Huutjärven koululla järjestetyssä tilaisuudessa.

Osallistujien puheenvuoroissa esille nousivat tärkeimmät yhteyspuutteet (Harjuntie, Purolantie), pitkät arjen matkat, yritysten rooli ja kehittämisen alueellinen tasa-arvoisuus.

Osallistujia pyydettiin kuvailemaan unelmiensa kävely- ja pyöräilykuntaa yhtä sanaa käyttäen. Oikealla esitetyt sanapilvet esittävät suosituimmat sanat suurempina. Tavoiteltavan kävely- ja pyöräily-ympäristön osallistujat näkevät ensisijaisesti **turvallisena, viihtyisänä, selkeänä ja helppokulkuisena**.

Unelmien kävely- ja pyöräily-ympäristö on myös **kaunis, luonnonläheinen, houkutteleva ja hyväkuntoinen**.



Pyhtää unelmien **kävely**kuntana on:

luonnonläheinen
monipuolinen
kaunis
helppo
sujuva
reipas
turvallinen
houkutteleva
viihtyisä
luonnon läheinen
helposti saavutettava
kunnossapidetyt väylät



Pyhtää unelmien **pyöräily**kuntana on:

helposti saavutettava
kaikille viihtyisä
viihtyisä
luonnon läheinen
haluttava
turvallinen
selkeä
sujuva
hyväkuntoinen
monipuolinen
hoidettu
lämpimämpi
kätevä

Tilaisuuden yhteenveto

Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisen kärkitavoitteina pidetään **turvallisemman, ympäristöystävällisemmän ja terveellisemmän** liikkumisen mahdollistamista. Tämä käy ilmi osallistujien teemakohtaisesta priorisoinnista, joka on esitetty alla. Osallistujien näkemykset kävelyn ja pyöräilyn kärkitoimenpiteistä on esitetty oikealla.

Muita edistämistoimia, joihin päätöksentekijät voivat itsensä mukaan vaikuttaa sisälsivät mm. **asukasbudjetoinnin, tiiviimmän yhteistyön eri toimijoiden kanssa, riittävien infrainvestointien ja kunnossapidon määrärahojen varmistamisen sekä tiedotuksen lisäämisen asukkaille ja yrityksille.**

Edistämistyön teemakohtainen priorisointi:



Top 5 –kehittämisteemat kävelyn

* Myös asukaskyselyn top5:ssä

1. Kävelyreittien talvikunnossapidon tehostaminen* (Myös asukaskyselyn top viidessä)
2. Kävelyreittien viitoituksen ja opastuksen parantaminen* (Myös asukaskyselyn top viidessä)
3. Lähipalvelujen turvaaminen tai lisääminen
4. Tasatilanne seuraavien kesken:
 - A. Autoliikenteen nopeusrajoituksen alentaminen keskustassa ja asuinalueilla
 - B. Kävely-ympäristön viihtyisyyden parantaminen* (Myös asukaskyselyn top viidessä)
 - C. Kävelyreittien turvallisuuden parantaminen* (Myös asukaskyselyn top viidessä)



Top 5 –kehittämisteemat pyöräilyyn

* Myös asukaskyselyn top5:ssä

1. Vapaa-ajan pyöräily- tai maastopyöräilyreittien toteuttaminen tai kehittäminen
2. Pyöräteiden talvikunnossapidon tehostaminen* (Myös asukaskyselyn top viidessä)
3. Uusien pyörävylien rakentaminen
4. Pyöräliikenteen turvallisuuden parantaminen* (Myös asukaskyselyn top viidessä)
5. Pyörävylien viitoituksen ja opasteiden parantaminen* (Myös asukaskyselyn top viidessä)

Tavoitekehikko

VISIO

Ohjelman valmistelussa on korostunut toive hyödyntää kunnan olemassa olevia strategioita ja ohjelmia mahdollisimman paljon myös kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman tavoitteissa.

Edistämishjelman visiona toimii voimassa olevan kuntastrategian visio:

Pienen menestyvän kunnan prototyyppi.

Visio säilyy edistämishjelmassa seuraavan kuntastrategian astuessa voimaan ja edistämishjelman visio päivitetään tarpeen mukaan edistämishjelman seuraavan päivityksen yhteydessä.

TAVOITETEEMAT

Kestävyyden laaja-alaisuutta korostetaan kestävyyden osa-alueita käsittelevillä tavoiteteemoilla, jotka ovat **Kestävyys, Turvallisuus ja Hyvinvointi**. Tavoiteteemoille on esitetty omat seurantamittarinsa.

Kestävien kulkutapojen vähäpäästöisyys, resurssitehokkuus ja -viisaus tukevat taloudellisen ja ekologisen kestävyyden osa-alueita.

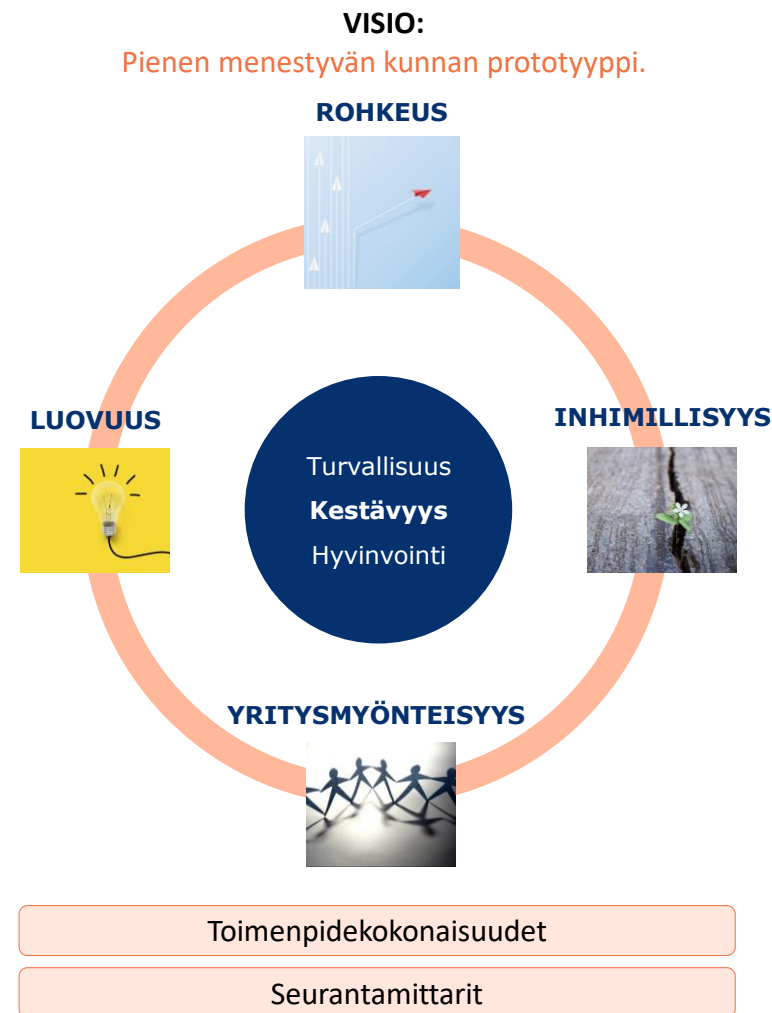
Ohjelman valmistelussa on korostunut päättäjien ja asukkaiden tahtotila kaikkien liikkumisen turvallisuudelle ja hyvinvoinnille, mikä vastaa sosiaalisen kestävyyden osa-alueeseen.

Ohjelman määrällisenä kärkitavoitteena on vuodelle 2035 valtiotasollakin asetettu 30 % kasvutavoite kävelyn ja pyöräilyn matkamäärissä. Sama tavoite on asetettu vuoteen 2030 mm. Loviisan ja Haminan kaupungeissa.

Pyhtääläiselle 30 % kasvutavoite tarkoittaa keskimäärin 70 uutta jalan tai pyörällä tehtyä matkaa vuodessa. Viikkotasolla tämä tarkoittaa 1-2 uutta jalan tai pyörällä tehtävää matkaa. Suurin potentiaali on alle 3 km pituisissa matkoissa.

ARVOLINJAUKSET

Edistämistyötä ohjaavat kuntastrategiasta tutut arvot, jotka ovat **Rohkeus, Luovuus, Inhimillisuus ja Yritysmyönteisyys**. Arvolinjaukset on esitetty seuraavalla sivulla ja niihin on liitetty erilaisia seurantamittareita.



Arvolinjaukset

ROHKEUS

Rohkeat kestävän liikkumisen kokeilut tuovat kunnalle pysyvämpiä kestäviä rakenteita ja näkyvyyttä. Kokeilujen kautta tapahtuva kehittämistyö mahdollistaa pidemmällä aikavälillä pysyvät kestävät rakenteet ja liikkumistottumukset. Kestävyys näkyy entistä vahvemmin kunnan viestinnässä. Kulkutapajakaumaa säädetään liikenne- ja maapolitiikalla.

LUOVUUS

Kunnalla on kyky nähdä kestävä liikkuminen ja sitä tukeva maankäyttö jatkossakin elinvoimaisen kunnan peruspilareina. Kävelen ja pyörällä tehtävien matkamäärien kasvutavoitteen saavuttamiseksi on monia keinoja. Ulkoilureittien ja arkiliikkumisen reittien yhteenkytkentä tehdään mahdollisimman mutkattomaksi. Uusien asuinalueiden suunnittelussa priorisoidaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita hyödyntäen valtakunnallisia jalankulun ja pyöräliikenteen suunnitteluohjeita. Uusia asuinalueita sijoitetaan pääasiassa vain kestävästä liikkumista tukeville vyöhykkeille.

INHIMILLISYYS

Kävely on ihmiselle luonnollisin kulkutapa ja pyöräily on täydellinen ihmisen ja koneen hybridi, sillä pyöräily on kaikista kulkutavoista energiatehokkain. Pyhtäällä kaikki voivat tuntea jalan ja pyörällä ympärivuotisen liikkumisen turvallisiksi, esteettömiksi ja miellyttäviksi tavoiksi liikkua. Lasten itsenäisen liikkumisen mahdollisuuksien parantamista pidetään tärkeänä. Pyhtääläiset kokevat voivansa vaikuttaa kotiympäristöönsä liikkumisen kokeilualoitteilla ja aktiivisella asukasvuorovaikutuksella. Kevyen liikenteen termi jää menneisyyteen, sillä jalankulku ja pyöräliikenne nähdään erillisinä liikennemuotoina niin suunnittelupöydällä, viestinnässä kuin liikennejärjestelyissä.

YRITYSMYÖNTEISYYS

Elinvoimaiseen ja vahvasti yhteisölliseen kuntaan on hyvä tulla kauempaakin. Kunta on helposti lähestyttävä myös kestävässä liikkumiseen liittyvissä yhteistyökuviossa. Yhä useampi yritys hakeutuu pyöräily-ystävällisiä palveluita tukevien yritysten verkostoon kunnan tarjoaman suunnitteluavun tuella. Resurssiviisaiden kulkutapojen edistämistyö tukee kestävästä kuntataloutta. Jalan ja pyörällä liikkuvilla asukkailla ja vierailijoilla on liikkeessä aikaa havainnoida ympäristöä ja tehdä spontaanejakin käyntejä kiinnostavissa kohteissa.



350 000 €

Vuotuiset
terveyshyödyt
kävelyn ja pyöräilyn
tavoitteellisesta
kasvusta
(HEAT-laskelma)



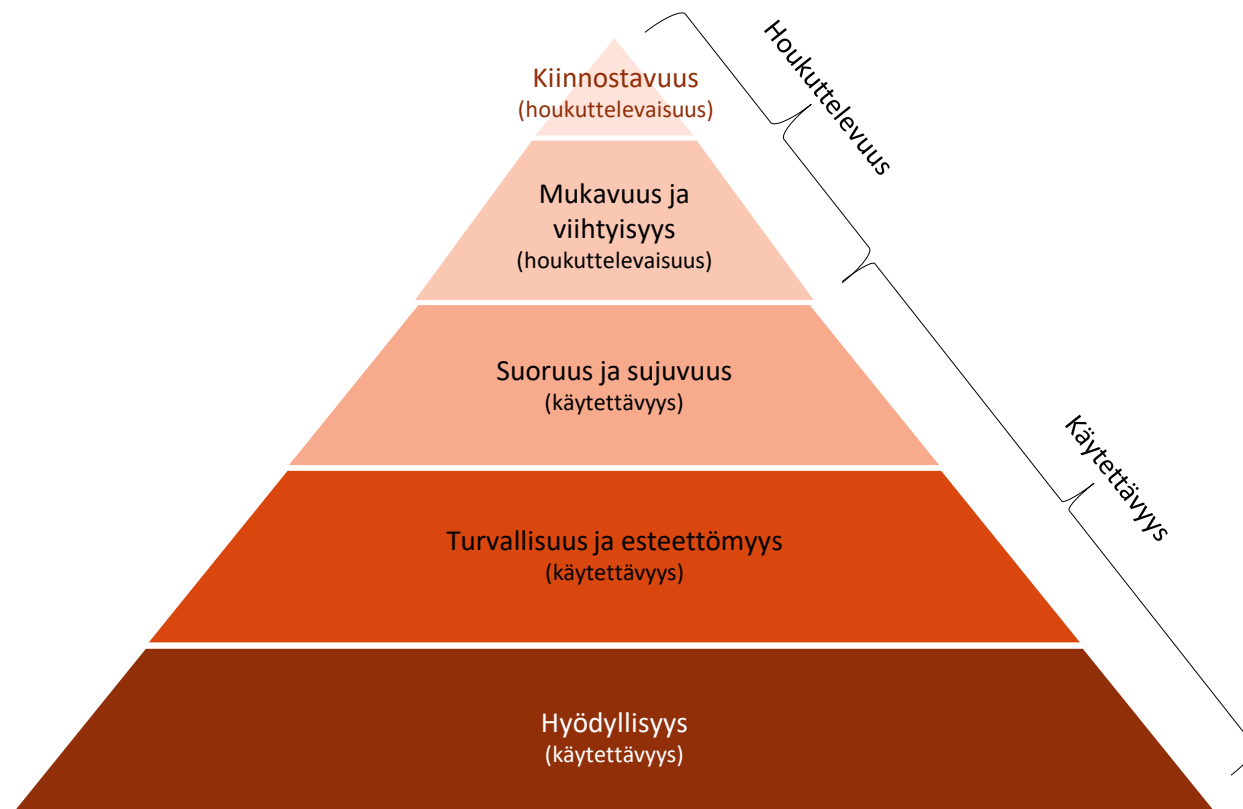
Kävelyn suunnittelutavoitteet 1/2

Kävely on yksi jalankulun muoto. Sen kehittämisessä on tärkeä tunnistaa laajemmin jalankulun eri muotojen tarpeet liikkumisympäristön kannalta ja jalankulkuympäristön ominaisuuksien välinen hierarkia. Jalankulun suunnitteluohjeessa (Väylävirasto) on määritetty jalankulkuympäristön ominaisuudet ja niiden luokittelu. Luokittelun perusteella määräytyvät suunnitteluperiaatteet ja ratkaisut, joita eri ympäristössä tulisi käyttää.

Jalan voidaan saavuttaa erilaisia palveluita ja kohteita, kun etäisyydet pysyvät miellyttävän pituisina ja liikkumisympäristö mahdollistaa jalan liikkumisen.

Käveltävyyttä mietittäessä tulee huomioida, että ihmiset kävelevät eri tarpeisiin:

- **Arkikävely** eli tarve liikkua kotoa kouluun, töihin, kauppaan tms.
- **Oleskelu** eli sosiaalinen halu viettää aikaa toreilla, aukioilla, puistoissa tai kauppojen tuntumassa
- **Virkistyskävely** eli mahdollisuus kävellä, hölkkäillä, juosta, ulkoilla tai muuten virkistäytyä luonnon parissa



Jalankulkuympäristön ominaisuustasot. Jalankulun keskeisillä alueilla, kuten palvelukeskittymissä kiinnostavuuden ja viihtyisyyden teemat korostuvat enemmän.

Kävelyn suunnittelutavoitteet 2/2

Huomio: Käveltävyyden periaatteisiin liittyy alla kuvattuja ominaisuuksia, jotka on kuvattu tärkeysjärjestyksessä vasemmalta oikealle.

KÄVELYALUEEN KÄYTETTÄVYYS Perusedellytykset kävelylle

Hyödyllisyys

Ympäristössä on toimintoja, joita voi saavuttaa helpoiten jalan

Maankäytön ja liikenteen integroidulla suunnittelulla huolehditaan yhdyskuntarakenteen monimuotoisuudesta ja riittävästä tiiveydestä.



Turvallisuus ja esteettömyys

Ympäristö on kaikille sosiaalisesti ja liikenteellisesti turvallinen

Reiteille ja alueille on jalankululle kohdistettu valaistus.

Reiteillä on hyvä näkyvyys ympärille ja väylät ovat leveitä ja siistejä.

Ajonopeudet ja liikennemäärät ovat maltillisia.



Suoruus ja sujuvuus

Ympäristö mahdollistaa sujuvan ja suoran etenemisen

Liikkuminen on luontevaa ja sujuvaa eikä vaadi erityistä miettimistä.

Kunnossapidosta huolehditaan ympäri vuoden.



Mukavuus ja viihtyisyys

Ympäristö tukee mielen ja kehon hyvinvointia

Pensaat, puut ja muu kasvillisuus viilentävät ja piristävät ympäristöä.

Reittien ja oleskelualueiden päällysteet ovat laadukkaita ja tasaiset.

Melutaso on matala ja liikkuminen ei stressaa. Ihminen voi kulkea omissa ajatuksissaan, leikkien tai keskustellen.



Kiinnostavuus

Ympäristö tarjoaa puitteet elämän merkityksellisille asioille

Torit ja aukiot eivät ole vain kenttiä vaan olohuoneita.

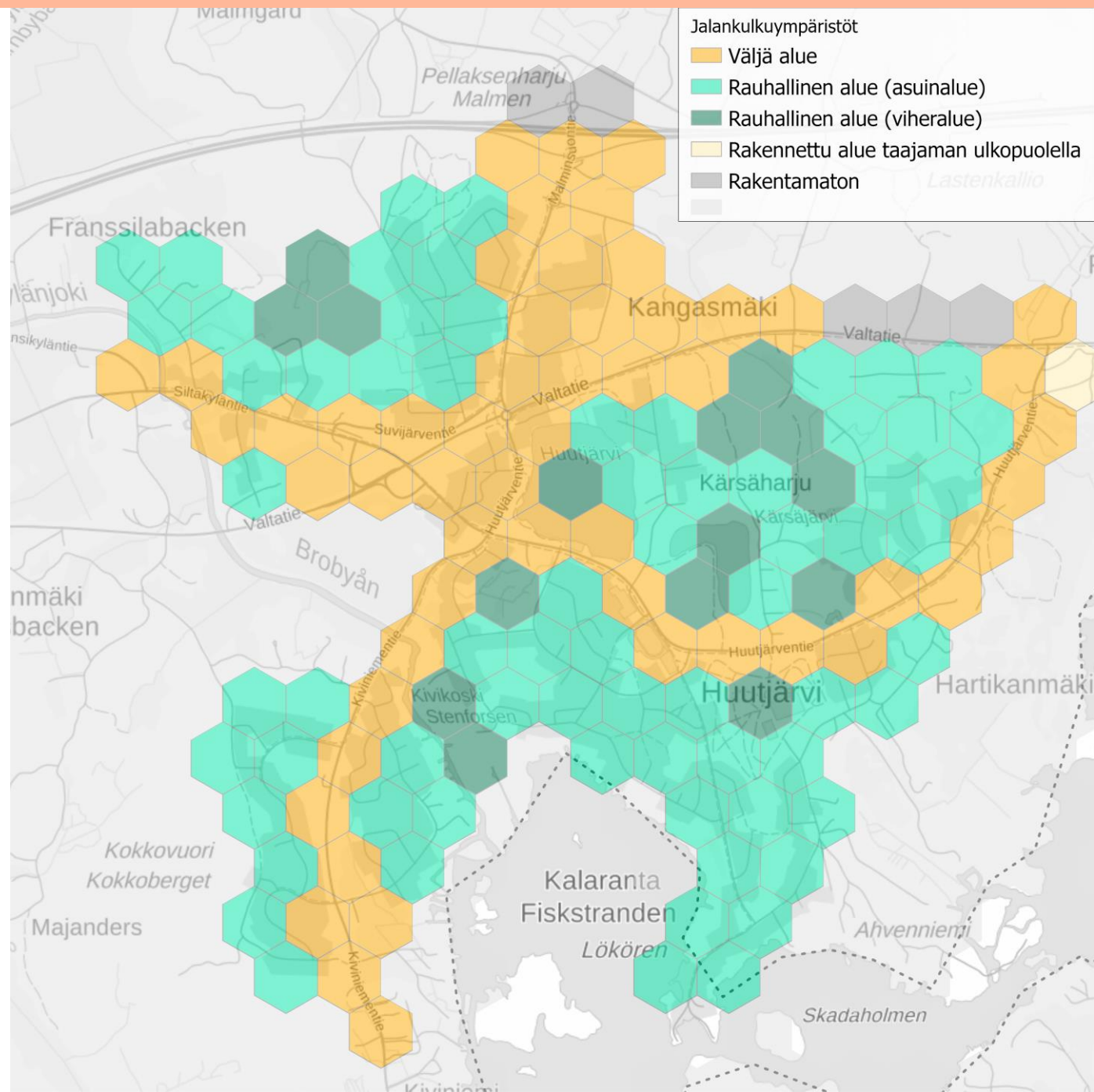
Julkisivut ovat mielenkiintoisia ja reiteillä on eri aisteja miellyttäviä kokemuksia.

Kävely-ympäristöjen suunnittelun apuna on suositeltavaa käyttää Väyläviraston suunnitteluohjetta (34/2022) Jalankulun suunnittelu. Ohjeessa jalankulkuympäristöt on luokiteltu rakennetun ympäristön ominaisuuksien mukaan. Ympäristöluokittelusta on tehty havainnollistava, karkeisiin ruudukoihin perustuva esimerkki Siltakylä/Huutjärvi –alueelle. Luokittelun tarkoituksena on, että valtakunnantasolla samantyyppisessä ympäristössä käytetään samanlaisia suunnitteluperiaatteita ja -ratkaisuja.

Suunnitteluohje antaa edellisillä kalvoilla esitettyihin suunnittelutavoitteisiin ja ympäristöluokitteluun vedoten ohjeita mm. eri väylätyyppien käytöstä eri ympäristöissä (ks. kuva alla)

Kuva: Yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän käyttö eri jalankulkuympäristöissä. Jalankulun suunnitteluohje (Väylävirasto).

Erittäin tiiviisti rakennettu alue taajamassa		Ei käytetä
Tiiviisti rakennettu alue taajamassa	Kaupunkikeskustan reuna-alue	Ei käytetä
	Kunta-, alue- tai paikalliskeskus	Ei yleensä käytetä
	Muu keskittymä	Ei yleensä käytetä
Väljä alue taajamassa		Voidaan käyttää
Rauhallinen alue taajamassa	Asuin- tai työpaikka-alue	Ei yleensä käytetä
	Viheralue	Käytetään yleensä
Rakennettu alue taajaman ulkopuolella		Käytetään yleensä
Rakentamaton alue		Voidaan käyttää



Kävelyalueet

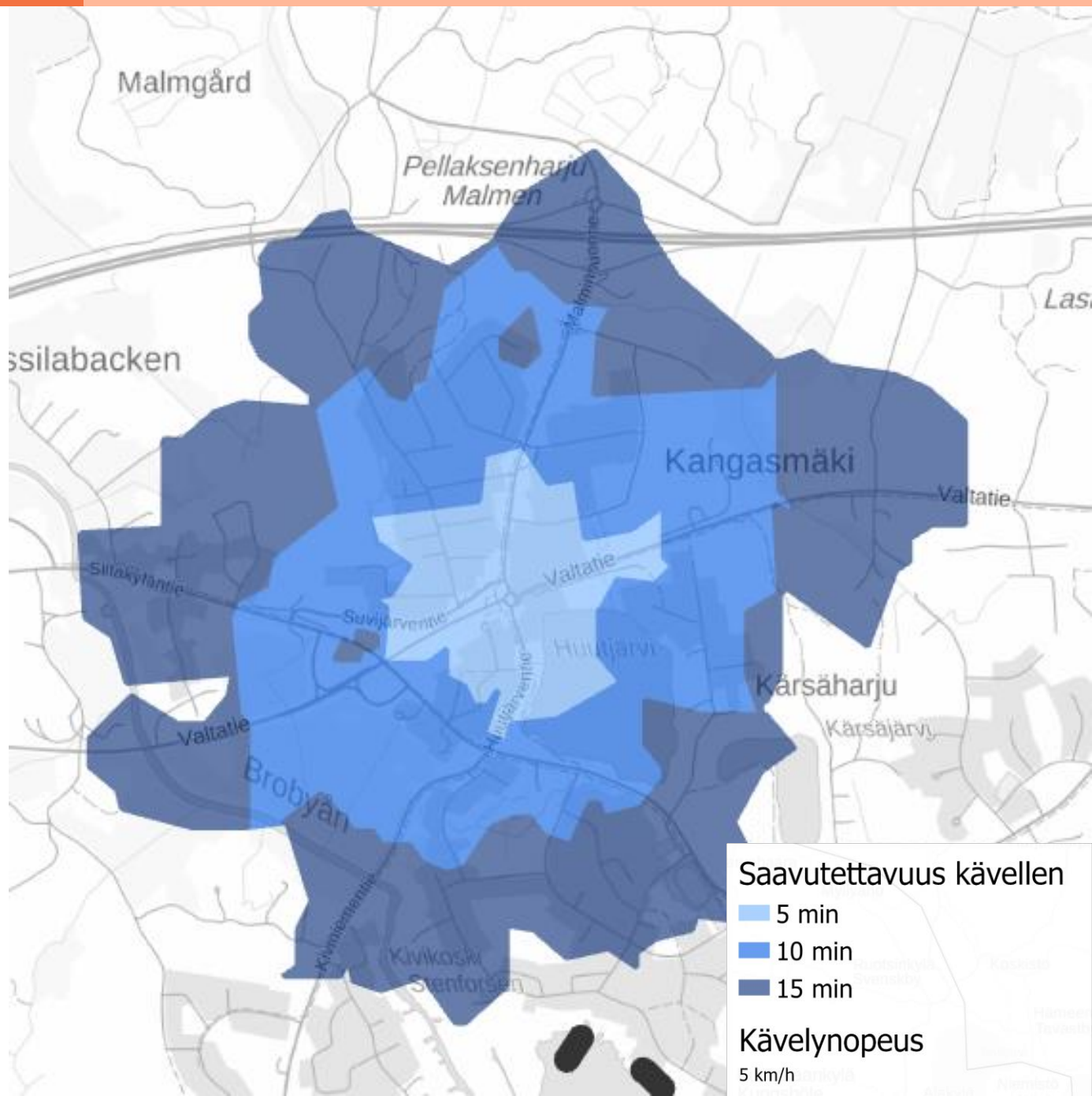
Käveltävyyden kehittämisen lähtökohtana olevista suunnittelutavoitteista ja ympäristöluokitteluista voidaan johtaa tarkempia ohjenuoria myös pistemäisten kohteiden suunnitteluun. Pyhtäällä ei suoranaisesti ole erittäin tiiviitä tai tiiviitä alueita nykytilassa, mutta tietyillä vilkkaimmilla kävelyalueilla tulee kiinnittää erityishuomiota kävely-ympäristön houkuttelevuuden teemoihin.

Kävelyn edistämisen pääteemoja ovat:

- Mitä enemmän asukkaita ja palveluita alueella on, sitä tärkeämpää alueen käveltävyys on
- Palveluiden lähiympäristöjen tulee olla hyvää kävely-ympäristöä
- Kaupalliset ja julkiset palvelut tukevat toisiaan käveltävyyden kehittämisessä

Perustasolla, kaikkialla kunnassa, tulee huolehtia kävely-ympäristön käytettävyyden ominaisuuksista. Houkuttelevuuden teemat korostuvat seuraavilla kävelyn alueilla:

- Keskustatoimintojen ydinalueet ja kävelyn erityiskohteet
- Muut palvelukohteet
- Viheralueet
- Kävelyn pullonkaulat



Kävelyalueiden tarkennukset

Keskustatoimintojen ydinalueet ja kävelyn erityiskohteet

- 5 minuutin kävelyvyöhyke Siltakylän keskuksen ympärillä (vyöhykkeen halkaisija n. 400-500 metriä)
 - Koulujen lähiympäristöt (kohteen ympärillä n. 100-200 m rauhoitettu säde)
 - Lökören satama-alue
- Jalankulkuympäristön viihtyisyyteen ja kiinnostavuuteen panostetaan monin tavoin. Kävelyympäristö on esteetön, erittäin turvallinen ja tarjoaa kiinnostavia elementtejä.

Muut palvelukohteet

- Käytetyimmät joukkoliikennepysäkit, kaupan alueet ja muut oleelliset palvelut
- Panostetaan turvallisiin, selkeisiin ja suoriin reitteihin. Oleskelu alueella on stressitöntä ajoneuvoliikenteen rauhoittamisen avulla.

Viheralueet

- Puistot ja virkistysalueet
- Merkitys ihmisten hyvinvoinnille on suuri. Alueilla panostetaan turvallisuuden tunteeseen mm. valaistuksella ja riittävän pitkillä näkemillä.

Kävelyn pullonkaulat

- Reitit, joita jalankulkijan on pakko käyttää päästääkseen alueelta toiselle (mm. sillat ja alikulut).
- Näiden yhteyksien sosiaaliseen ja liikenteelliseen turvallisuuteen panostetaan.



Pyöräliikenteen suunnittelutavoitteet 1/2

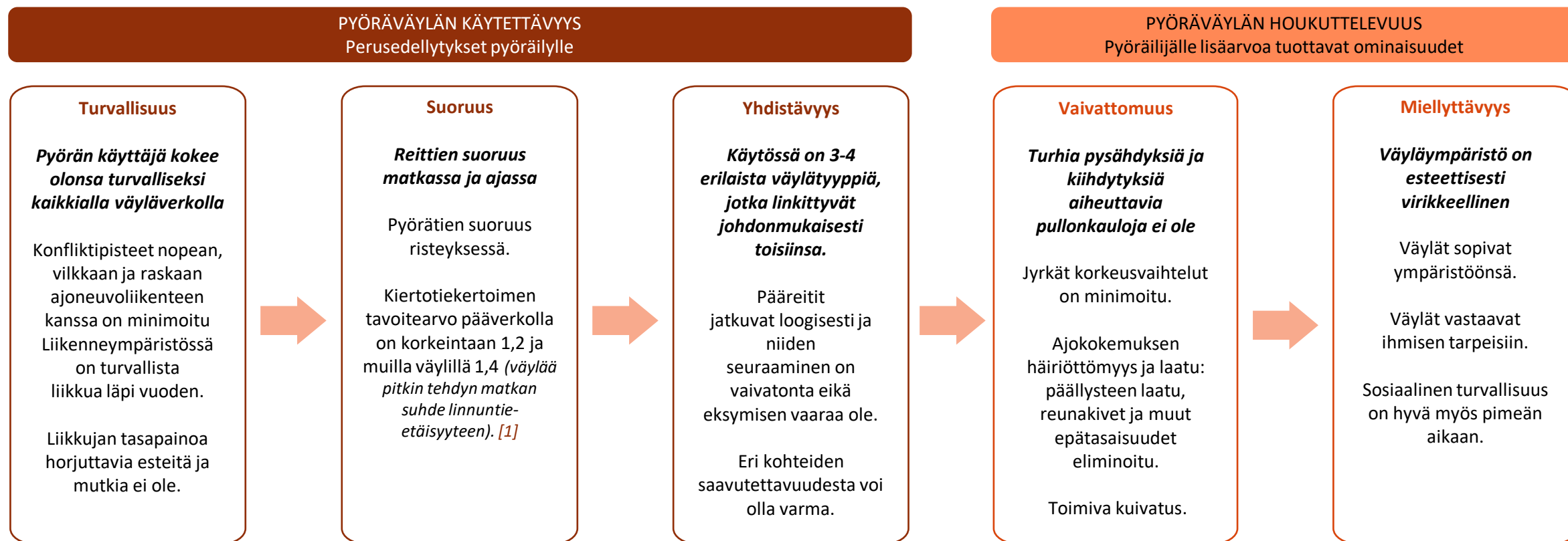
Pyöräilyn ei tule olla vain yksi vaihtoehto niille, jotka sitä haluavat, vaan **aidosti kilpailukykyinen henkilöautoliikenteen kanssa**. Pyöräliikenteen käytössä olevissa suunnitteluperiaatteissa annetaan mm. seuraavia **suosituksia pyöräilyolosuhteiden parantamiseksi**:

- Pyörän käytön lisääminen onnistuu ainoastaan, jos pyöräilystä tehdään **käytännöllinen, nopea ja mukava** kulkutapa.
- Ihmisten tulee huomata **pyöräilyolosuhteiden aktiivinen parantaminen ja tehdyt parannukset**.
- **Matka-ajan minimointi** lähtö- ja määränpääpaikkojen välillä on olennaista pyöräilyinfrastruktuurin suunnittelussa.
- **Risteysten hyvä suunnittelu** on olennaista, sillä risteyksissä aiheutuu eniten viivettä pyöräilijöille sekä suurin osa onnettomuuksista. Liittymissä korostetaan **laadukasta erottelua** jalankulusta ja **miellyttävää** pyöräliikenteen väylien pysty- ja vaakageometriaa. Lisäksi toteutetaan sivukatu- ja tonttiliittymien pyöräliikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta parantavia ratkaisuja mm. ylijatketuilla pyöräteillä ja ajoradan tiukemmalla risteysgeometrialla.
- **Suunnittele pyöräliikenteen väylä ajoneuvoille**. Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä on toiminnaltaan ensisijaisesti pyörätie. Kulkumuotojen erottelu on nykyisin lähtökohtana – liikennemuodot voidaan yhdistää, jos olosuhteet ovat oikeat. Selkeällä erottelulla suojataa liikenteen heikoimmat osapuolet.

- **Kaksisuuntaiset pyörätiet rikkovat kaduilla ja teillä oikeanpuoleisen liikenteen periaatteen**, mikä heikentää liikenneturvallisuutta risteyksissä. Rauhallisempien katujen ajoradalla tapahtuva pyöräily linkittyy helpoiten yksisuuntaisiin järjestelyihin. Kaksisuuntaista pyörätietä suositellaan välttämään liikenneympäristöön ja tiiviiseen, jos sillä saadaan olennaisesti vähennettyä vilkkaan kadun ylitystarvetta.
- **Mitä aikaisemmin pyöräliikenne otetaan mukaan suunnitteluun, sitä helpompi on päästä hyvään lopputulokseen** (yleiskaavasta asemakaavaan ja siitä liikennesuunnitteluun). Pyöräliikenteen tavoiteverkko tukee infran kehittämistoimien ja kunnossapidon suunnittelua ja ohjelmointia. Se on työkalu, jolla varmistetaan yhdenmukaisten ja saumattomasti toisiinsa kytkeytyvien järjestelyiden toteutus.

Pyöräliikenteen suunnittelutavoitteet 2/2

Huomio: Pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteisiin liittyy alla kuvattuja ominaisuuksia, jotka on kuvattu tärkeysjärjestyksessä vasemmalta oikealle.



[1] Vaihdetta isommalle – pyöräilyn potentiaalin hyödyntäminen (Metsäpuro et al. 2014)

Pyöräliikenteen verkko

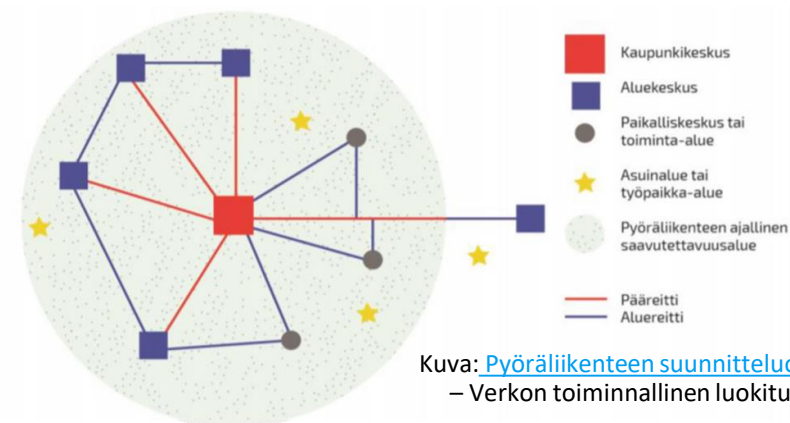
Pyöräliikenteen verkko voidaan karkeasti ottaen jakaa pääverkkoon ja perusverkkoon. Pääverkko muodostuu merkittävimmistä arkiliikunnan yhteysväleistä, jotka useimmiten muodostuvat yhdyskuntarakenteen asumisen ja työpaikkojen keskittymien väleille.

Pyhtäällä merkittävimpänä matkojen lähtö- ja määränpääpaikkana toimii verkkoluokittelun tarpeisiin aluekeskukseksi luokiteltu Siltakylän taajama. Seudullisesti suurimpana kaupunkikeskuksena toimii Kotkansaari. Kuntarajat ylittävää liikumista Pyhtäältä on eniten Kotkansaarelle, Sutelaan ja Karhulaan [1]. Seudullisesta näkökulmasta merkittävimpiä pyöräliikenteen määriä välittäviä väyliä kutsutaan **seudullisiksi pääreiteiksi**. Merkittävimpiä kunnan sisäisiä ja suurimpia pyöräliikenteen määriä välittäviä yhteyksiä kutsutaan **pääreiteiksi**. Pääverkkoa täydentävät korkean laatustandardin **alureitit**, jotka yhdistävät pienempiä asumisen ja työpaikkojen keskittymiä korkeimman laatustandardin pääreiteille.

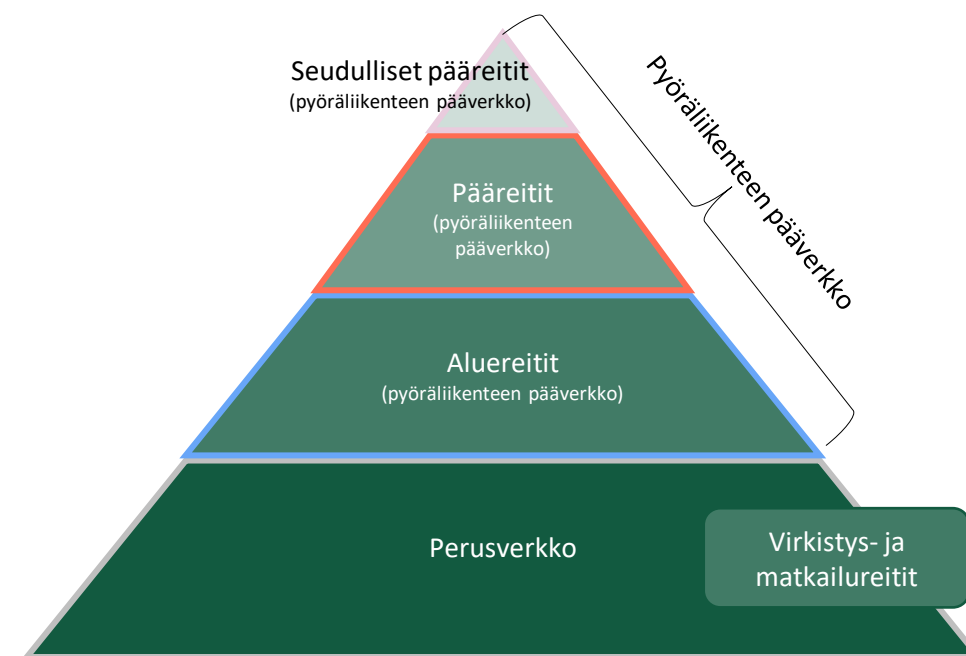
Perusverkko on käsitteenä pääverkkoa laajempi. Taajama-alueella se käsittää käytännössä kaikki mahdolliset tie-, katu- ja muut yhteydet, joilla pyöräilijä voi ja on tarve liikkua. Rakentamattomassa ympäristössä perusverkko käsittää kaikki julkiset kulkuyhteydet, jotka eivät kuitenkaan välttämättä ole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

Pyöräliikenteen verkko koostuu siten pääverkon pääreiteistä, niitä tukevista alureiteistä sekä perusverkkoon kuuluvista muista yhteyksistä. Pyörällä kulkevan käytössä olevaan liikkumisympäristöön kuuluvat sallitut katu- ja tieverkon sekä viheralueiden yhteydet, ei pelkästään erilliset pyörätiet. Perusverkkoon kuuluu myös pääsääntöisesti maanteilla sijaitsevat **virkistys- ja matkailureitit**, joita käyttävät urheilu- tai matkailumielessä liikkuvat.

[1] Kotkan seudun matkaketjujen kehittämissuunnitelma



Kuva: [Pyöräliikenteen suunnitteluohje](#)
– Verkon toiminnallinen luokitus



Pyöräliikenteen verkkohierarkia

Pyöräliikenteen tavoiteverkko

Pyöräliikenteen tavoiteverkon tehtävä on kuvata ja jäsentää verkkohierarkian kautta pyöräliikenteen roolia kunnan tie- ja katuverkon eri osissa. Tavoiteverkko asemoi pyöräliikennettä liikenneverkolla suhteessa muihin kulkumuotoihin.

Pääreitit ovat on **Huutjärventiellä, Lökörentiellä ja Malminsuontiellä**. Seudullisena pääreitinä on esitetty seututie 170 kuntakeskuksesta Kotkan rajalle.

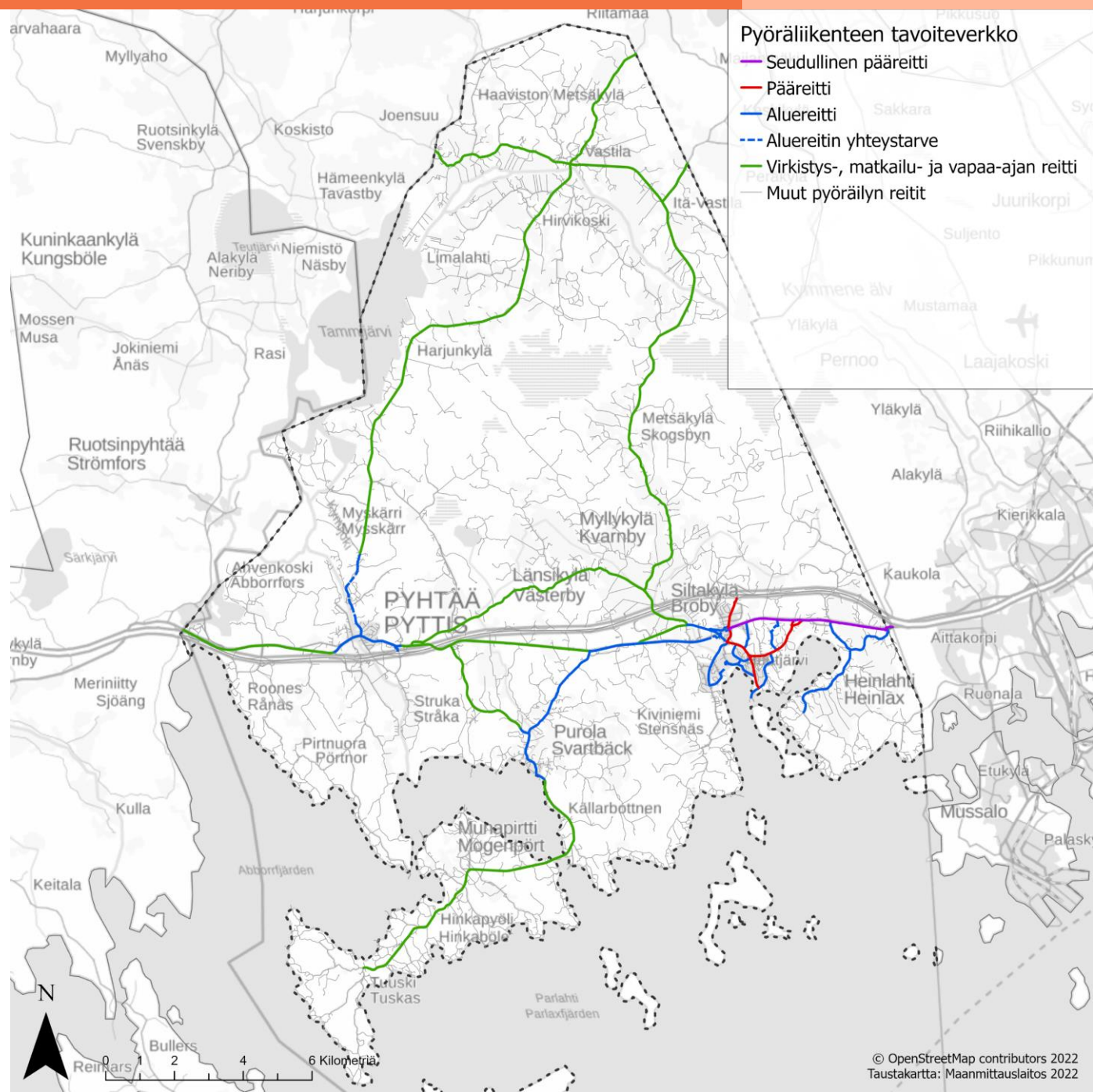
Pyörällä kulkevan käytössä olevaan liikkumisympäristöön kuuluvat sallitut katu- ja tieverkon sekä viheralueiden yhteydet, ei pelkästään erilliset pyörätiet. **Pääverkonkaan reitit eivät välttämättä tarvitse erillistä pyöräliikenteen infraa, vaan yhteys voi tietyin edellytyksin perustua ajoradalla pyöräilyyn (sekaliikenne, 2-1 -katu).**

Pyöräliikenteen kehittämisen ja vihreän siirtymän potentiaalia on erityisesti keskusten välisillä joukkoliikennevyöhykkeillä ja kuntakeskuksessa, joihin suuntautuvaa liikkumista pyöräliikenteen pääreittien korkea laatutaso erityisesti palvelee.

Kartan aluereitin yhteystarpeet (Harjuntie, Sjököulla-Huutjärvi, Sammalkatu-Katvesammal) kuvaavat pääverkon yhteyksiä, joiden sijainti tulee tarkentumaan jatkosuunnittelussa. **Tavoiteverkkoa on syytä päivittää viimeistään edistämishjelman seuraavan päivityksen yhteydessä.**

PYHTÄÄPYTTIS

Tiennäyttäjä jo vuodesta 1347



Pyöräliikenteen tarkennettu tavoiteverkko

Pyöräliikenteen ratkaisu on erilainen eri liikenneympäristössä. Tavoiteverkon tavoitteellinen väylätyyppi on esitetty kartalla kunnan hallinnoimille väylille. Tavoitteellista väylätyyppiä on syytä päivittää viimeistään edistämishjelman seuraavan päivityksen yhteydessä.

Rakennettu alue jaotellaan suunnitteluohjeessa Pyhtään jalankulkuympäristöjen luokittelun tavoin kahteen luokkaan:

- 1) väljästi rakennettu ja
- 2) rauhallinen liikenneympäristö (=asuinkadut/tonttikadut)

Lisäksi kolmantena luokkana on **rakentamaton ympäristö**, jota ovat taajaman ulkopuoliset maantien varret ja yksityistiet.

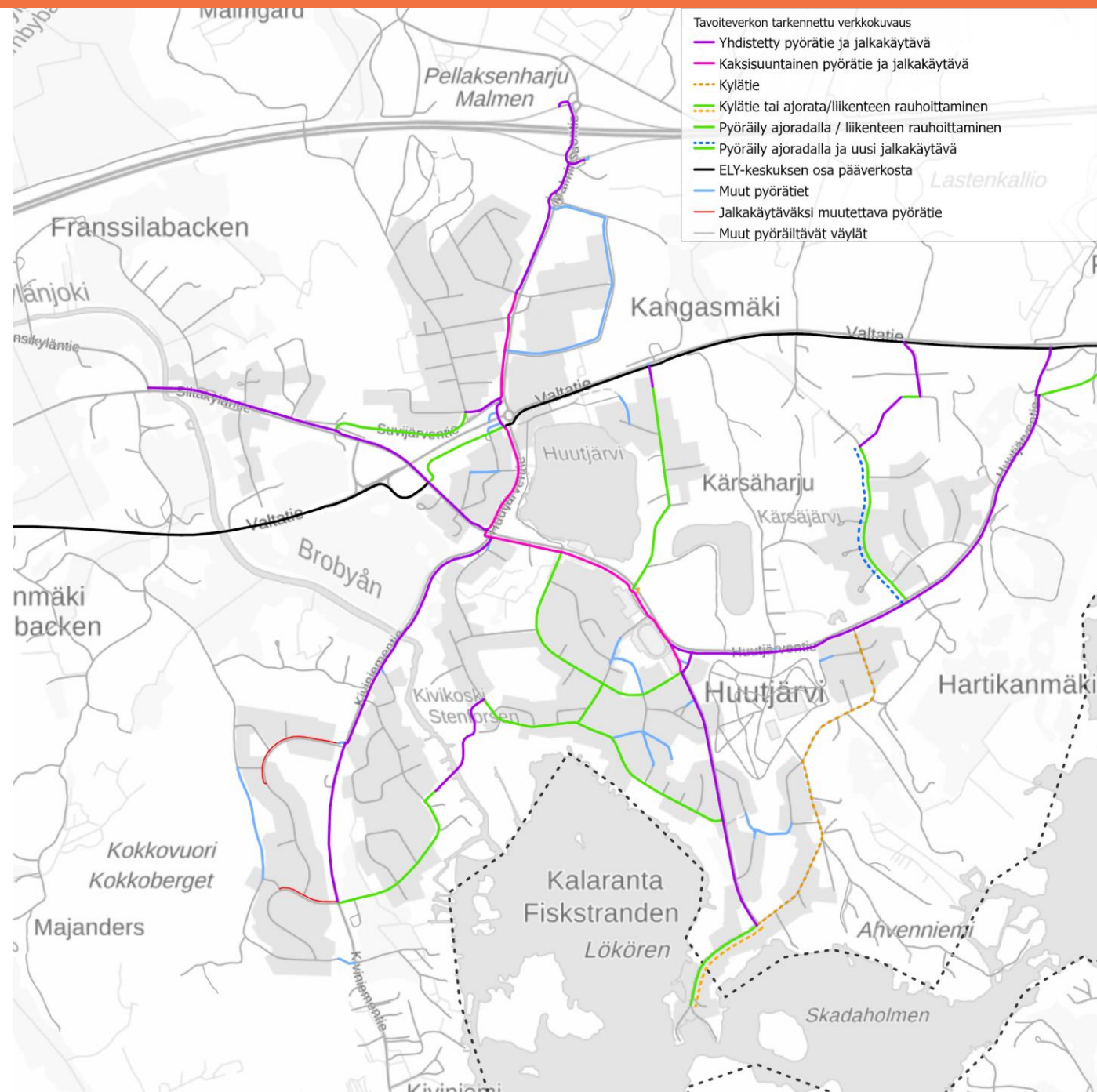
Autoliikenteen suunnittelu on keskeinen osa pyöräliikenteen suunnittelua. Autoliikenteen määrä ja nopeustaso ovat merkittävimmät tekijät pyöräliikenteen väylätyypin valinnassa.

Pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa listataan väylätyyppien soveltuvuudet liikenneympäristöittäin. Ympäristöjen ja väylätyyppien tarkempi kuvaus löytyy suunnitteluohjeesta sivulta 38 alkaen.

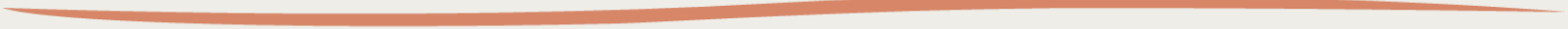
Kävelyn turvallisuutta ja sujuvuutta parannetaan ajoneuvoliikenteestä erottelulla. Tähän lukeutuvat erotellut pyörätiet ja jalkakäytävät, ajoradalle siirrettävä pyöräliikenne ja uudet jalkakäytävät.

PYHTÄÄPYTTIS

Tiennäyttäjä jo vuodesta 1347



Toimenpiteet



Toimenpiteiden kokonaisuudet, vastuutahot, priorisointi

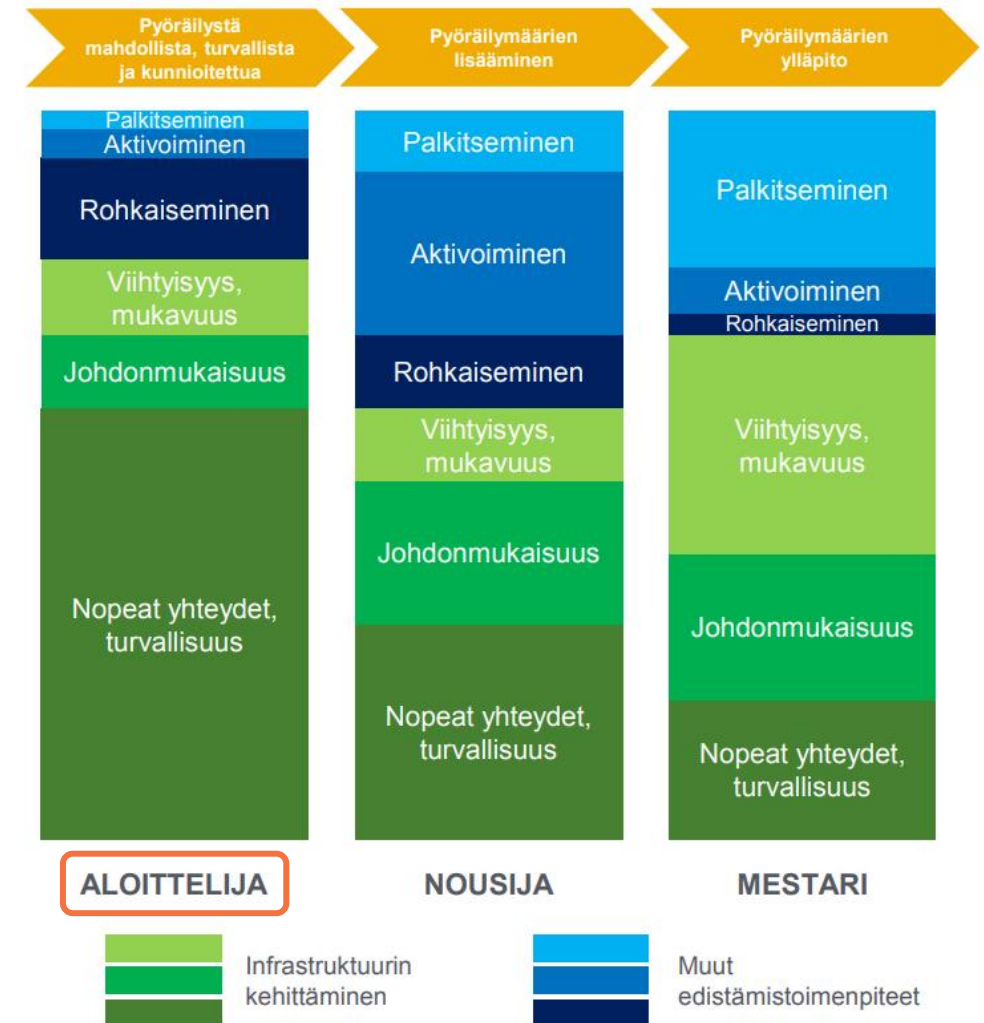
Pyhtää kävely- ja pyöräilykentana

Kaupungeissa ja kunnissa ollaan eri tilanteissa kävelyn ja pyöräilyn nykytilan suhteen. Mestarikaupungeissa, kuten useissa Alankomaiden kunnissa infrastruktuurin laatu on jo korkealla tasolla, jolloin toimenpiteet keskittyvät kävellen ja pyörällä liikkuvien palkitsemiseen, aktivointiin ja liikkumisympäristön viihtyisyyden parantamiseen.

Mitä aloittelevammassa asemassa kunta on, sitä enemmän toimenpiteiden tulisi painottua turvallisen ja sujuvan liikkumisen mahdollistavan infrastruktuurin rakentamiseen. **Pyhtää luokitellaan** nykytilan kulkutapaosuuksien ja infrastruktuurin laadun puolesta **”Aloittelija”-luokkaan** useimpien Suomen kuntien kanssa.

Infrastruktuurin kehittämisen rinnalle tarvitaan aina myös liikkumisen ohjaukseen liittyviä toimia. Liikkumistottumusten ja –käyttäytymisen muovaaminen kestävämmiksi vie pelkillä infratoimenpiteillä kuitenkin vuosia, sillä laajamittainen muutos lähtee edistämishojelman tapaisista strategisista kehittämistä ohjaavista asiakirjoista kuten yleiskaavoituksesta. Infrastruktuurin kehittäminen tapahtuu käytössä olevien resurssien tahdissa yksi hanke kerrallaan.

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteillä aktivoidaan ihmisiä terveellisiin kulkutapoihin, rohkaistaan liikkumaan parannettavilla väylillä ja palkitaan vastuullisista liikkumisen valinnoista.



Kuva: Kaupunkien/kuntien jako pyöräliikenteen tasoluokkiin.
[Tampereen teknillinen yliopisto.](#)

Toimenpidekokonaisuudet

Toimenpidekokonaisuudet jäsentävät laajan tehtävälistan pienemmiksi helpommin hallittaviksi paketeiksi, joissa on jatkuvia toimenpiteitä sekä toimenpiteitä lyhyelle ja keskipitkälle aikavälille.

Liikkumisen asenteiden kokonaisuus käsittää ihmisten kannustaminen ja aktivoinnin omin voimin liikkumiseen. Lisäksi toimia tarvitaan kestävän liikkumisen perustietoihin ja -taitoihin kasvatukseen, koulutuksen ja viestinnän keinoin.

Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin kokonaisuus on laajin ja sen pohjalta myös pienempiin osakokonaisuuksiin jaettu. Pyhtään kehittyminen tavoitteiden mukaiseksi kävely- ja pyöräilykunnaksi vaatii konkreettisia toimia jalankulun ja pyöräilyn houkuttelevuuden lisäämiseksi.

Hallintomallien kokonaisuuden lähtökohtana on sitoutuminen yhteiseen tahtotilaan, joka näkyy eri hallinnonalojen toiminnassa. Kestävän liikkumisen (jalankulku, pyöräliikenne, joukkoliikenne) edistämisen toteutumista seurataan säännöllisesti laadullisilla ja määrällisillä mittareilla.

Toimenpidekokonaisuudet



Liikkumisen asenteet



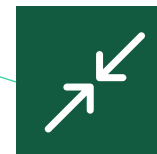
Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuri



Hallintomallit

Toimenpiteiden osakokonaisuudet

Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuri



Reitit kuntoon



Kestävästi palveluihin



Liikunnasta liikenteeseen



Liikkumisen asenteet 1/2

Liikkumisen kokeilut asukkaat osallistamalla

Kokeilujen mahdollistamiseksi laaditaan ohjeistus, joka ottaa kantaa kokeilujen suunnitteluun, toteutukseen, seurantaan, vaikutusten arviointiin sekä onnistuneiden kokeilujen skaalaamisen mahdollistamiseen.

Pilottikohteena suunnitellaan valittuun kouluympäristöön koululaisten kanssa turvallista ja leikkisää koulumatkaa tukeva katuympäristö.

Kokeiluja tavoitellaan toteutettavaksi vähintään joka toinen vuosi. Kokeiluihin ja niiden skaalaamiseen haetaan vauhtia liikkumisen ohjauksen valtionavustusten kautta.

2023-

Hyvinvointipalvelut

Kestävän liikkumisen viestintä

Kävelyä ja pyöräilyä pidetään monimuotoisesti ja aktiivisesti esillä omina kulkutapoinaan kunnan viestinnässä ja markkinoinnissa. Viestintä on positiivista, monikanavaista ja saavutettavaa kaikille ryhmille. Kestävälle liikkumiselle otetaan käyttöön kunnan nettisivuille oma kaiken kestävän liikkumisen informaation kokoava sivusto (vrt. nykyään Joukkoliikenne-sivusto).

Viestintäkampanjat voivat sisältää mm. eri kestävän liikkumisen välineiden (sähköpyörä/mobiilisovellus) kokeilublogisarjan ja pyörämatkailun sekä muiden teemareittien esittelysarjan.

Yrityksiä kannustetaan Pyörämatkailukeskuksen ylläpitämän Tervetuloa Pyöräilijä –tunnuksen käyttöönottoon.

Jatkuva

Hallintopalvelut/Viestintä

Kävelyn ja pyöräilyn kannustaminen

Kunnassa toteutetaan jatkuvia liikkumisen ohjauksen toimia kuten kunnan työntekijöiden kävelyn ja pyöräilyn kilometrikisoja ja Helsinki-Pyhtää –kävelykisan kaltaisia tempauksia. Pyhtään kunta tarjoaa työntekijöilleen jo työsuhdepyöräetua. Kunnan työntekijöille tarjotaan jatkossakin erilaisia kannustimia kestäviin työmatkoihin.

Toimenpiteet ovat luonteeltaan jatkuvia, ihmisiä aktivoivia, palkitsevia ja rohkaisevia. Palkitsemiset voivat olla pieniä sanallisia kiittämiä pyörävylien varrella (kyltit ja maalaukset) tai esim. pyörävalojen ja heijastimien jakamista.

Jatkuva

Hyvinvointi- ja hallintopalvelut

Liikennekasvatuksen ja -koulutuksen hyvät käytännöt

Olemassa olevia liikenneturvallisuusryhmän toteuttamia toimintamalleja jatketaan ja uusia kehitetään.

Valtakunnalliset ja ylikansalliset kestävän liikkumisen teemapäivät huomioidaan kunnan viestinnässä, eri yksiköiden toiminnassa ja laajemmalle yleisölle suunnatuissa tapahtumissa.

Ikäihmisten omatoimista ja aktiivista liikkumista tuetaan mm. ulkoiluystävätoiminnalla, teemakohtaisilla ikäihmisten ulkoilupäivillä ja jakamalla liukuesteitä ikäihmisille.

Jatkuva

Hyvinvointi- ja hallintopalvelut

Liikkumisen asenteet 2/2



Kuva: Katutilan elävöittämisen kokeilu. Kauppamäen pihakatu, Espoo.
Lue lisää: <https://www.kokeilunpaikka.fi/fi/kokeilu/kauppamaen-pihakadun-taideprojekti>. Kuvan lähde: Autoklinikka-yhtiöt Oy.



Kuva: Kävelyn ja pyöräilyn väylään maalattu kiitos yhteiskunnalle hyötyjä tuovien kulkutapojen käyttämisestä. "Kiitos kun pyöräilet ja kävelet". Mossin kaupunki, Norja. Lue lisää: <https://xn--miljoltetmoss-enbb.no/takk-for-at-du-gar-og-sykler/>. Kuvan lähde: Miljøløftet Moss.



Reitit kuntoon 1/2

Kunnossapidon tehostaminen

Päivitetään kunnossapidon tehtäväkortteihin pyöräliikenteen tavoiteverkon ja kävelylle keskeisimpien alueiden muuhun liikenteeseen nähten priorisoitavat luokitukset. Selvitetään korkean laatutason yhdenmukaistamista ELY-keskuksen kanssa erityisesti pyöräliikenteen tavoiteverkon pääreiteille, joille harkitaan pääreittikohtaisia hallinnolliset rajat ylittäviä kunnossapitosopimuksia. Parannetaan kunnossapidon laatua hyödyntämällä mm. asukkaiden ”talviagentti”-toimintaa.

Edellä mainitut asiat huomioidaan seuraavan hoitourakan suunnittelussa ja sopimuksissa. Asukkaiden palautejärjestelmää voidaan kehittää aikaisemminkin.

2024-

**Tekniikkapalvelut, ELY-keskus
(kunnossapitoyksikkö)**

Kevyet infraparannukset

Tehdään kevyitä kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden sekä sujuvuuden parannustoimia pyöräliikenteen pääverkolle. Näitä ovat pääreittien keskiviivamaalaukset ja kulkusuuntaa osoittavat nuolet ja viitoitus suunnitelman laatiminen koko pääverkolle. Ensisijassa opasteiden toteuttaminen priorisoiden käytetyimpiä reittejä alueellisesti (Siltakylän/Huutjärven alue) tai verkkohierarkian mukaan (pääreitit). Opasteiden toteutuksessa noudatetaan pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaisia parhaita käytäntöjä.

Sovitetaan ELY-keskuksen kanssa tavoitteellisista väyläratkaisusta pyöräliikenteen pääverkolla.

Tehdään toimenpiteitä liikenneturvallisuussuunnitelman kärkikohteisiin.

2023-2024

**Tekniikkapalvelut, ELY-keskus
(liikennejärjestelmäyksikkö ja tienpidon suunnitteluyksikkö)**

Keskitasen infraparannukset

Tehdään hieman vaativampia parannuksia pyöräliikenteen pääverkolle. Viimeistellään opastusmerkit koko pääverkolle.

Pyöräliikenteen pääverkolla parannetaan ajokokemuksen miellyttävyyttä ja turvallisuutta risteysalueilla ylijatketuilla jalkakäytävillä/pyöräteillä tai korotetuilla suojateillä/pyörätien jatkeilla ja korotetuilla risteysalueilla.

Pyöräliikenteen pääverkolla toteutetaan kylätieratkaisuja (mm. Hartikantie & Harjuntie) sekä lyhyitä tai erityisen tärkeitä kävelyn ja pyöräilyn väyliä (mm. Huutjärventie välillä Alatie-st170 & Harjuntie & Sammalkatu)

Tehdään toimenpiteitä muihin liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitettyihin kohteisiin.

2025-2026

**Tekniikkapalvelut, ELY-keskus
(liikennejärjestelmäyksikkö ja tienpidon suunnitteluyksikkö)**

Laajat infraparannukset

Tehdään laajempia kävely- ja pyöräilyverkon laajennuksia. Kohteiden toteutusta voidaan aikaistaa mahdollisen rahoituksen löytyessä.

Hyödynnetään katujen peruskorjauksia tai pyöräliikenteen pääverkolle osuvia päällystysurakoita laajempien parannusten toteuttamiseen. Kasvatetaan tällöin väylien mitat suunnitteluohjeiden mukaisiin tavoitemittoihin ja harkitaan pääreiteillä mm. korkeasta laadusta viestivää punertavaa asfalttia.

Siirretään seuraavalle edistämiskaudelle (2028 →) pidemmät uudet yhteydet tarpeen ja resurssien mukaan. Uudet kävelyn ja pyöräilyn väylät toteutetaan suunnitteluohjeiden mukaisesti.

Tehdään toimenpiteitä muihin liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitettyihin kohteisiin.

2027-2028

**Tekniikkapalvelut, ELY-keskus
(liikennejärjestelmäyksikkö ja tienpidon suunnitteluyksikkö)**



Reitit kuntoon 2/2

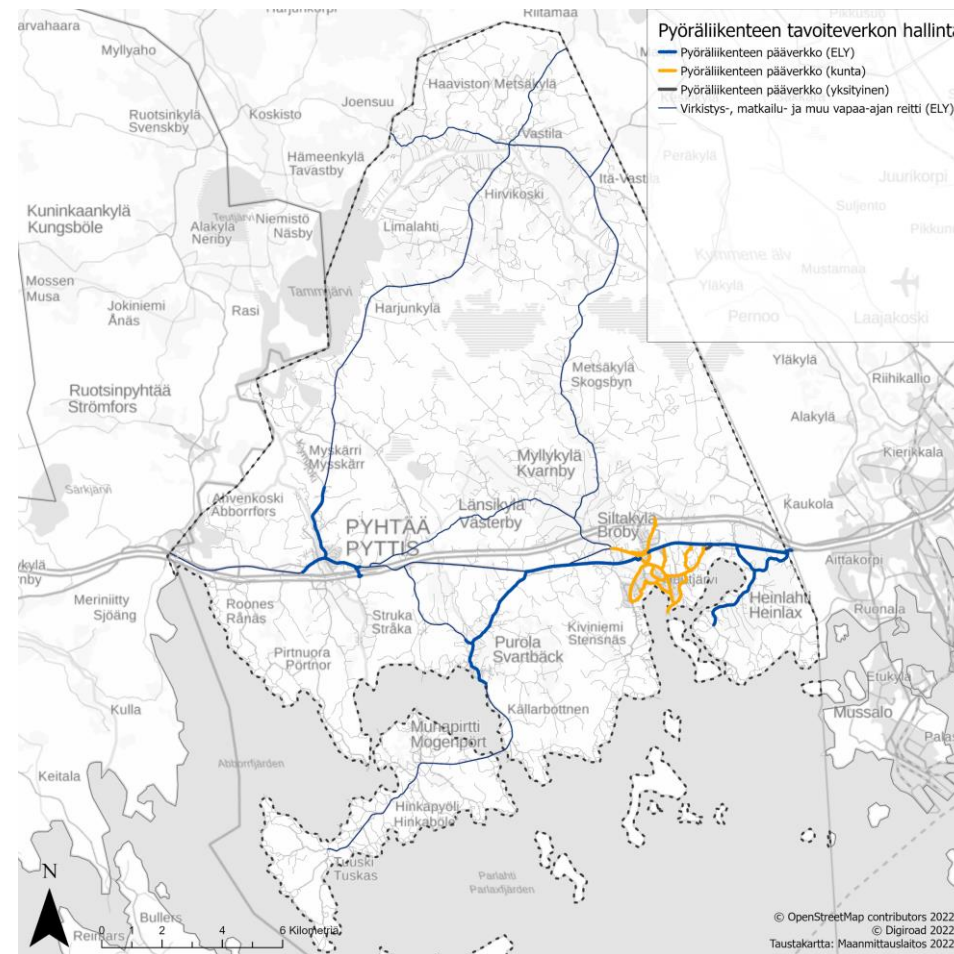


Kuva vasemmalla yllä: Paikalliskaduilla (mm. asuinkadut) liikkuminen on rauhallista ja pyöräily voi pääverkollakin olla ajoradalla. Pelkkä nopeusrajoituksen vaihtaminen harvoin riittää laskemaan nopeuksia suunniteltuihin tasoihin. Ajourataa kaventavat elementit ja materiaalierot tukevat nopeusrajoitusten muutosta. Kaarnatie, Tuusula.

Kuva vasemmalla alla: Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta ja sujuvuutta parantava keskiviivamerkintä ja kulkusuuntaa osoittavat nuolet. Merkintä Pyhtään pyöräiliikenteen pääverkolle auttaa liikkujaa myös löytämään pääverkon reitit ja pysymään niillä. Leppävaara, Espoo.



Kartta oikealla: Kaakkois-Suomen ELY-keskus on hallintovastuussa suuresta osasta pyöräiliikenteen tavoiteverkkoa. Tässä työssä on määritelty tavoitteellinen väylätyyppi vain kunnan hallinnoimille pääverkon osille. Ohjelman yhtenä kärkitoimenpiteenä on sopia tavoitteellisista väylätyypeistä myös valtion hallinnoimille teille.





Palveluihin kestävästi 1/2

Pyöräpysäköinnin kehittäminen

Lisätään laadukkaiden pyöräpysäköintipaikkojen määrää keskeisillä joukkoliikenteen pysäkeillä [1] ja keskeisissä palvelukohteissa. Laaditaan ohjeistus pyöräpysäköinnin mitoittamiseen kaavoituksessa ja ohjearvot kunnassa sijaitseville toiminnoille. Viestitään yksityisille palvelutarjoajille pyöräpysäköinnin malliesimerkeistä omalla toiminnalla ja ohjearvoilla. Hyödynnetään mitoituksen ja pysäköinnin sijoittelun suunnittelussa Väyläviraston Pyöräliikenteen suunnitteluohjetta.

[1] Katso tarkempi ehdotus lisäyksistä Kotkan seudun matkaketjujen kehittämissuunnitelmasta

2023-

Tekniikkapalvelut, ELY-keskus (liikennejärjestelmäyksikkö ja tienpidon suunnitteluyksikkö)

Valaistuksen kehittäminen

Varmistetaan, että keskeiset kävelyn ja pyöräilyn reitit ja oleskelualueet ovat valaistuja. Valaistusta koskevia asukaspalautteita käsitellään järjestelmällisesti ja niihin reagoidaan ripeästi. Rakennetaan tarvittaessa uutta valaistusta.

Kävelyn keskeisimmillä alueilla ja pullonkauloissa kiinnitetään erityistä huomiota valaistuksen laatuun ja kiinnostavuuteen mm. kohde- ja kausivalaistuksella.

2023-

Tekniikkapalvelut, ELY-keskus (liikennejärjestelmäyksikkö ja tienpidon suunnitteluyksikkö)

Liikenneympäristön kiinnostavuus

Kehitetään keskeisten oleskelualueiden ja palvelukeskittymien viihtyisyyttä kalusteilla, istutuksilla ja siisteydellä. Minimoidaan moottoriliikenteen ulkoishaittoja mm. taajamanopeuksien rauhoittamisella.

Kävelen ja pyöräillen ihmiset pystyvät havaitsemaan pieniä yksityiskohtia, jotka tuovat elämyksiä ja kiinnostavuutta asukkaiden jokapäiväiseen elämään ja vierailijoiden nähtäväksi. Matalan kynnyksen kehittämistoimia ovat mm. sähkökaappien maalausteokset ja kulkuväylien päällysteisiin upotetut yksityiskohdat.

Alueiden omaleimainen ja asukkaiden itse tuottama katudesign ja -taide teokset vahvistavat asukkaiden sitoutumista ja kuulumisuuden tunnetta Pyhtäälle sekä omalle asuinalueelle.

2024-

Tekniikkapalvelut, Hyvinvointipalvelut

Esteettömyyskartoitukset

Esteettömyyskartoituksia tehdään kohdennetusti tarpeen mukaan, erityisesti kehittyvillä ja vilkkaimmilla alueilla. Varmistetaan, että jalankulun keskeiset reitit ja oleskelualueet ovat esteettömiä ja selkeitä eri liikkujaryhmille. Tehdään esteettömyyskartoitukset vammais- ja vanhusneuvoston avulla.

Lisätään penkkejä keskeisille oleskelualueille sekä arjen reittien ja ulkoilureittien varsille.

Parannetaan myös pyöräliikenteen esteettömyyttä erityisesti pääverkolla mm. reunakivien poistolla tai niiden nollatasoon laskemisella.

2024-

Tekniikkapalvelut, Hyvinvointipalvelut, Vammais- ja vanhusneuvosto



Palveluihin kestävästi 2/2

Yhteiskäyttöpyörät

Selvitetään yhteiskäyttöpyörien (kuntapyörät) kehittämistarpeet ja tarjoamisen mahdollisuudet. Yhteiskäyttöpyörät tarjoavat vierailijoille ja asukkaille helpon tavan liikkua alueella. Pyörät normalisoivat kuvaa pyöräliikenteestä erilaisten liikkujien liikkumisen välineenä.

Yhteiskäyttöpyörissä edistetään yhteistyötä seudullisen Jonne&Minne –brändin alla Kotkan ja Haminan kaupunkien kanssa.

Kunta selvittää mahdollisuudet hankkia työntekijöille lainattavan sähköpyörän, joka toimii henkilöstölle havainnollistuksena sähköpyörän mahdollisuuksista omassa arjessa. Sähköpyörää voidaan käyttää myös viestinnässä osana kestävästä liikkumisen kokeilusarjaa.

2023-

**Tekniikkapalvelut, Hallintopalvelut,
Hyvinvointipalvelut**



Kuva: Kävely-ympäristön mielenkiintoa lisäävä elementti. Aarhusin kaupungissa on lisätty laatoituksiin ympäri kaupunkia erilaisia eläinhahmoja. Aarhus, Tanska.



Kuva: Katutilan pyöräpysäköintiä omille pyörille ja yhteiskäyttöpyörille. Torikatu, Hanko.

Suuret yksittäishankkeet

Siltakylän keskus

Lökören satama-alue

Siltakylän kehittämissuunnitelmassa (2022) on esitetty kuntakeskuksen ja Lökören satama-alueen kehittäminen kolmessa vaiheessa. Kohteet ovat kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta keskeisimpiä ja niiden tarpeet priorisoidaan kehittämisessä edistämishelman suunnittelutavoitteet huomioiden. Kuntakeskuksen rakenteen tiivistyessä on hyvä arvioida kävelyn ja pyöräilyn erottelun tarve erityisesti kävelyolosuhteiden turvallisuuden parantamiseksi.



Liikunnasta liikenteeseen 1/2

Kävelyn teemareitit

Toteutetaan virkistysalueilla ja kaduilla kulkevia reitin uniikkeja piirteitä korostavia teemareittejä. Hyödynnetään reittien kehittämisessä Pyhtään luontoreittien palvelukonseptia (2021). Brändätään reitit, esitetään ne digitaalisesti ja fyysisesti kartalla ja opastetaan maastossa. Opastus voidaan alkuun tehdä kevyesti kyltein ja maalauksin. Teemareittikonseptin kehityttyä opastus voidaan toteuttaa brändiväriä ja –ilmettä toteuttavilla pyloneilla ja kylteillä. Huomioidaan esteettömien reittien vaatimukset suunnittelussa.

Hyvä esimerkki ulkoilureitin yhdistämisestä arkiliikkumiseen löytyy Huutjärven kierroksesta (n. 2 km).

2024-

Hyvinvointipalvelut, Ympäristötoimi, Viestintä

Pyöräilyn rengasreitit

Toteutetaan pyöräilyn rengasreittejä, jotka kannustavat myös arjen palveluiden käyttämiseen (päivittäistavarakaupat). Hyödynnetään reittien kehittämisessä Pyhtään luontoreittien palvelukonseptia (2021). Brändätään reitit, esitetään ne digitaalisesti ja fyysisesti kartalla ja opastetaan maastossa. Tehdään reitin varrelle mielenkiintoisia kohteita ja yksityiskohtia korostavia infotauluja.

Esimerkkinä pyöräilylle soveltuvasta matkasta ja kaupan palveluihin yhdistymisestä on:

- Huutjärven kierrosta laajentavassa Kulttuuritalon kautta kulkevassa Siltakylänjoen kierrossa (n. 5,5 km)
- Stockforsin, Kymijoen ja Kotitien kierto (n. 5 km)

2024-

Hyvinvointipalvelut, Ympäristötoimi, Viestintä

Ulkoilureittien kehittämissuunnitelma

Jatketaan vuonna 2021 valmistuneen Pyhtään luontoreittien palvelukonseptin jalkauttamista toteutumisen tasolle. Konsepti esittää vaihtoehtoja laajoille luontoreiteille ja niihin liittyviä avustavia palveluita (tiedotus, opastus, viestintä/markkinointi) ja tukipalveluita (välinevuokraus, majoitus-, ravintola- ja kuljetuspalvelut, tapahtumapalvelut).

2024-

Hyvinvointipalvelut, Ympäristötoimi, Viestintä

Pyörämatkailun kehittäminen

Kehitetään edelleen EuroVelo 10 –reitin ja mm. South by Cycle –reitin opastusta. Huomioidaan kehittämisessä tarinnallisuus, paikallisuus, kulttuurihistorian kytkeminen osaksi reittejä sekä kehitetään levähdyspaikkoja.

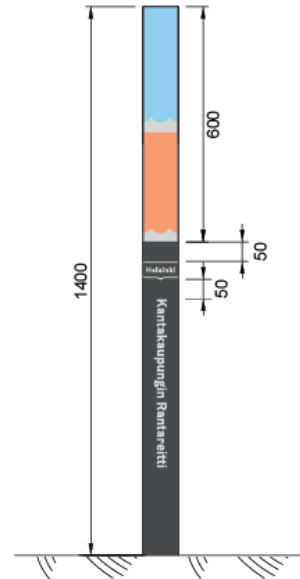
Suositellaan ja markkinoidaan Tervetuloa pyöräilijä –tunnuksen käyttöönottoa palvelutarjonnassa. Selvitetään pyörämatkailun alue- ja paikallistaloudelliset vaikutukset.

2023-

Hyvinvointipalvelut, Hallintopalvelut, Viestintä



Liikunnasta liikenteeseen 2/2



Kuvat: Teemareittien opastus näkyy maastossa kyltein (vasen kuva) tai pylonein (keskimmäinen kuva). Opasteet voivat sisältää kartan ja kulkijan sijainnin reitillä sekä reittiin sopivan värityksen. Ensitilassa opastukseen voidaan käyttää kevyemmin toteutettavia maalauksia ja kylttejä.

Vasen kuva: Rantareitti, Jyväskylä

Keskimmäinen kuva: Helsingin kaupungin kaupunkitilaohjeistus rantareittien opastukseen.

Kuvan lähde: Helsingin kaupunki. Lue lisää: <https://kaupunkitilaohje.hel.fi/kortti/rantareittien-opastus/>



Kuva: Teemareittien kehittäminen voidaan aloittaa kokeilumuotoisesti. Yhtenä asukkaita osallistavan budjetoinnin esimerkkinä on Vihdin kunnassa tehty teemareittien kokeilu vuonna 2021.

Lue lisää hankkeen rahoituksesta ja toteutuksesta: <https://www.kokeilupaikka.fi/fi/kokeilu/aktiivisten-ihmisten-vihti-kestavasti-liikkuu>. Kuvan lähde: Kokeilun paikka/Motiva.



Hallintomallit

Edistämishjelman hyväksyttäminen

Viedään kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma kunnanhallitukseen ja kaikkiin oleellisiin lautakuntiin hyväksymiskierrokselle. Tämä sitouttaa kunnan viranhaltijoita ja luottamushenkilöitä kuntastrategiaa jalkauttavaan suunnitelmaan.

2022/2023

Kaikki palvelualat

Toimenpiteiden ja vaikuttavuuden seuranta

Ohjelman toteutusta ja seurantaa koordinoi kunnan liikenneturvallisuustyöryhmä. Ryhmästä viedään edelleen asioita tarkoituksenmukaisille toimialoille.

Seurantakokonaisuus käsittää toimenpiteiden toteutumisen, toiminnan määrän ja laadun sekä ja toimenpiteiden vaikuttavuuden arvioinnin.

Jatkuva

Liikenneturvallisuusryhmä

Toiminnan seuranta

Talousarvioon suositellaan otettavaksi käyttöön oma momentti kestävien kulkutapojen hankkeille. Selvitetään liikennemuotokohtaisen rahamäärän seurannan työmäärä, kustannukset ja parhaat menetelmät. Arvioidaan näiden pohjalta onko käytäntö hyödyllinen.

Kävelylle ja pyöräilylle on asetettu kasvutavoite, joten näiden budjetin tulee olla myös kasvusuuntainen ja uusiin investointeihin riittävä. YK suosittaa kansainvälisesti, että moottoroimattomiin liikennemuotoihin käytettäisiin 20 % kaikista liikennebudjeteista

Jatkuva

Liikenneturvallisuusryhmä

Tarkistuslistojen hyödyntäminen

Jalankulun ja pyöräliikenteen suunnittelussa, viestinnässä ja kaavoituksessa käytetään tarkistuslistoja sisäisen laadunvarmistamisen keinona. Listoja hyödynnetään eri kaavavaiheissa, yleissuunnittelussa, tie- ja katusuunnittelussa, toteutuksessa ja kunnossapidon hankinnassa.

Tarkistuslistoja on kuvattu tarkemmin seuraavalla sivulla.

Jatkuva

Kaikki palvelualat



Tarkistuslistat

Viestintä ja markkinointi

Viestinnän toimenpiteen mukaisesti kävelyä ja pyöräilyä pidetään monimuotoisesti ja aktiivisesti esillä omina kulkutapoinaan kunnan viestinnässä ja markkinoinnissa. Tavoiteltavaan kävelyn ja pyöräilyn matkamäärien kasvuun voidaan vaikuttaa onnistuneella viestinnällä. Viestinnän tarkistuslista koostuu neljästä osasta:

1. Tiedä mistä viestit
2. Käytä dataa perustelussa
3. Aktivoi, kannusta ja palkitse
4. Tunne kohderyhmäsi

Viestinnän tarkistuslistan neljä osaa

1. **Tiedä mistä viestit** - Kävely on yksi jalankulun muoto. Kävely rinnastuu mm. pyörätuolilla, rollaattorin kanssa ja potkulaudalla kulkemiseen. Lainsäädännössä polkupyörä on ajoneuvo, joka on oma liikennemuotonsa ja rinnastuu enemmän autoon kuin jalankulkijaan. Puhu pyöräliikenteestä, kun vertaat sitä autoliikenteeseen tai joukkoliikenteeseen. Polkupyörälle rinnasteisia liikkumismuotoja ovat mm. potkupyörät ja sähköpotkulaudat. Tieliikennelaki ei tunnista kevyen liikenteen termiä. Ruotsiksi lue lisää mm. <https://www.mediesprak.fi/latt-trafik-och-overgangsstalle>.
2. **Käytä dataa perusteluissa** – 66 % pyhtääläisistä kokee kävelystä terveyshyötyjä ja 55 % kokee pyöräilyn käteväksi tavaksi liikkua paikasta toiseen. Lisää lukuja löydät mm. nykytilan analyysin liitteestä (liite 1).

3. Aktivoi, kannusta ja palkitse – Viestintä on positiivista, monikanavaista ja saavutettavaa kaikille ryhmille. Viesti avoimesti kävelyn ja pyöräilyn edistämisen hyödyistä (raportin sivu 6). Korosta asuinalueiden markkinoinnissa kestävän liikkumisen (jalankulku, pyöräliikenne, joukkoliikenne) mahdollisuuksia.

4. Tunne kohderyhmäsi – kunnan tavoitteena on kasvattaa kävelyn ja pyöräilyn matkamääriä, mitä varten tarvitaan kaikkien kuntalaisten aktivointia. Hyvinä lähteenä kohderyhmien ymmärtämiseen on Sitran kestävän elämäntavan motivaatioprofiilit [1]. Kestävyydessä suomalaisia motivoi arjen pienet ilot, ympäristöä tukevat järjiteot, itsenäinen elämä ja perheen merkitys. Kohderyhmiä on Sitran motivaatioprofiloinnissa seitsemän, joille kaikille kestävyyden teemat uppoavat eri keinoin.

[1] Kestävän elämäntavan motivaatioprofiilit. Sitra. 2020. <https://www.sitra.fi/julkaisut/kestavan-elamantavan-motivaatioprofiilit/>

Suunnitteluohjeiden tarkistuslistat

Väyläviraston Jalankulun suunnitteluohjeissa (34/2022) on yhtenä kappaleena maankäytön, liikennesuunnittelun ja kunnossapidon tueksi laadittu pitkä tarkistuslista, jota voi hyödyntää osin myös pyöräliikenteeseen. Väyläviraston Pyöräliikenteen suunnitteluohje (18/2020) on laadukas ja kattaa kaikki suunnittelun eri tasot. Lisätietoa asemakaava- ja liikennesuunnitteluun on mm. Helsingin kaupungin omassa pyöräliikenteen [suunnitteluohjeessa](#), jossa on mm. pyöräpysäköinnin suunnitteluun oma tarkistuslista, jota voi hyödyntää missä vain kunnassa:

1. Valitse pysäköinnin sijainti oikein
2. Valitse paikkaan sopiva pysäköintiratkaisu
3. Varmista pysäköinnin kysynnän ja tarjonnan kohtaaminen
4. Suunnittele pysäköintiratkaisu käyttäjälähtöisesti
5. Valitse oikeat rakenteelliset ratkaisut
6. Viimeiset varmistukset

Investoinnin kustannukset ja hyödyt

Esimerkkejä eri toimenpiteiden kustannusarvioista:

Kävelyn ja pyöräilyn väylä (4 metriä leveä)

Riippuu paljon kohteen ominaisuuksista (esim. tarvitseeko pohjavahvistuksia). Rakentamisen päästöt tyypillisesti kasvavat hinnan kanssa samassa suhteessa.

- 150 000 – 500 000 € / km

Pyöräpysäköinti

Riippuu telineityypistä ja kiinnityksistä

- n. 500 - 1 000 € / leveä runkolukituksen mahdollistava kaariteline (1 kaariteline tarjoaa 2 pyöräpaikkaa)

Talvikunnossapito

Korkeatasoinen kunnossapito Helsingissä ja Oulussa 3 200 – 6 000 €/km/vuosi

- Pyhtään kunnan pyöräliikenteen tavoiteverkolle investointi vuodessa noin 40 000 – 75 000 €
- Keskiarvo pyöräväylien kunnossapidolle Suomessa 4€/asukas/vuosi [1]
 - Pyhtään kunnan koko pyöräliikenteen verkolle investointi vuodessa 22 000 €

Viitoitus

- Suunnittelu Pyhtään pyöräliikenteen pääverkolle muutama tuhat euroa
- Opasteet n. 300 €/kappale

Kestävän liikkumisen kehittämisellä on hintansa, kuten edeltä ilmenee.

Kehittäminen on samalla investointi, mikä laadukkaasti tehtynä tuottaa yhteiskunnalle hyötyjä mm. asukkaiden terveydellä, päästövähennemällä ja turvallisuuden parantumisella.

Edullisempien kulkutapojen käyttö vapauttaa yksilöiden liikkumisen budjetista rahaa muuhun esim. paikallispalvelujen kuluttamiseen.

[1] Turunen, M. (toim.) Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2018-

[2] Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston selvityksiä 2014:5

[3] Gössling, S. ym. 2019. The Social Cost of Automobility, Cycling and Walking in the European Union. Ecological Economics.

7,8 €

Pyöräliikenteen
1 € investoinnista
saatava hyöty
[2]

0,11 €/km

Kustannus
yhteiskunnalle
autolla kuljetusta
matkasta [3]

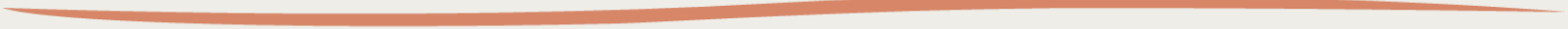
0,37 €/km

Hyöty yhteiskunnalle
kävelen kuljetusta
matkasta [3]

0,18 €/km

Hyöty yhteiskunnalle
pyöräillen kuljetusta
matkasta [3]

Ohjelman toteutumisen seuranta



Seurantamittarien lähtötila, seurannan metodit ja vastuutahot

Tavoitteiden ja toteutumisen mittarit

Tavoitteiden asettaminen on turhaa ilman kunnollista mittarointia ja seurantaa. Seurattavat asiat indikoivat edistämistyön vaikuttavuudesta, mikä auttaa edistämistyön ohjelmoinnissa.

Edistämishjelman päätavoitteen saavuttamista seurataan jalankulun ja pyöräliikenteen matkamääristä. Tavoitekehikossa korostettuja turvallisuuden ja hyvinvoinnin teemoja seurataan omilla **teematavoitteilla**. Edistämistyön toimenpiteiden suorittamista seurataan **toteutumisen mittareilla**.

Seurannasta vastaa kunnassa ensisijaisesti liikenneturvallisuusryhmä. Seurannasta raportoidaan liikenneturvallisuusryhmän kokouksissa, joissa asialistan yhdeksi kohdaksi nostetaan kävelyn ja pyöräilyn edistäminen. **Tavoitteista ja mittareista** esitetään lähtötilan arvot, seurantametodit ja tavoitearvot.

Jos et mittaa asiaa, et voi hallita sitä

- Peter Drucker, kirjailija

If you don't count it...it doesn't count.

Jos et mittaa asiaa, sillä ei ole merkitystä

PÄÄTAVOITE: Jalan ja pyörällä tehdään 30 % enemmän matkoja vuonna 2035.

TEEMATAVOITTEET:

- A. Asukkaiden tyytyväisyys kävelyn olosuhteisiin
- B. Asukkaiden tyytyväisyys pyöräilyn olosuhteisiin
- C. Jalankulun koettu turvallisuuden tunne
- D. Pyöräilyn koettu turvallisuuden tunne
- E. Henkilövahingot jalan kulkeville
- F. Henkilövahingot pyörällä kulkeville
- G. Turvallisen nopeusrajoituksen yleisyys kunnan katuverkolla

TOTEUTUMISEN MITTARIT:

- A. Viitoitetun pyöräliikenteen pääverkon pituus
- B. Koulumatkojen kulkutapajakauma
- C. Runkolukittavien pyöräpysäköintipaikkojen määrä kunnan palveluissa
- D. Uudet liikkumisen kokeilut yhteensä
- E. Tervetuloa pyöräilijä -verkostoon liittyneet palveluntarjoajat
- F. Kestävään liikkumiseen liittyvien uutisten/blogien/yms. määrä ja näkyvyys
- G. Toteutettujen toimenpiteiden määrä

Päätavoitteen seuranta

PÄÄTAVOITE: Jalan ja pyörällä tehdään 30 % enemmän matkoja vuonna 2035.

Kävelyn ja pyöräilyn matkamäärien kehitystä voidaan seurata henkilöliikennetutkimuksilla, liikennemäärien laskennoilla ja erilaisilla kyselyillä. Pyhtään kunta osallistui vuoden 2019 Kymenlaakson kevennettyyn liikkumistutkimukseen. Kyseisessä tutkimuksessa Pyhtään kunta yhdistettiin Iitin, Virolahden ja Miehikkälän kanssa. Samankaltaisten kuntayhdistelmiä hyödyntävien tutkimusten toteuttaminen ei jatkossa auta Pyhtäällä tehtävien edistämistoimien vaikuttavuuden seurannassa.

Edistämishjelmassa ei esitetä kunnan katuverkolle jalankulun tai pyöräliikenteen liikenteenlaskentapisteitä. Laskentapisteiden tarkoituksenmukaisuutta ja kustannusta on hyvä arvioida uudestaan viimeistään edistämishjelman seuraavan päivityksen yhteydessä.

Kevyempää vuosittaista matkamäärien seurantaa ovat mm. Hyvinvointipalvelujen ja kunnan liikenneturvallisuusryhmän johdolla toteutettavissa koulumatkojen kulkutapaa selvittävissä koululaiskyselyissä.

Valtion tieverkolla laskentapisteiden toteuttamisesta vastaavat Väylävirasto ja Fintraffic. ELY-keskus on ehdottanut kävelyn ja pyöräilyn laskentapisteen perustamista Sutelantielle Kotkan Hongistonkujan kohdalle. Laskentapiste palvelee toteutuessaan Kotkaan suuntautuvan kuntarajat ylittävän jalankulun ja pyöräliikenteen määrälaskentaa.

Laskentapisteen toteutuessa ympärivuotiset laskentatiedot antaisivat tietoa mm.:

- Pyhtääläisten liikkumistottumuksista
- Määriin vaikuttavista tekijöistä (mm. vuodenaika-, viikonpäivä-, sää-, ja liikenteen tilapäisjärjestelyjen vaihtelut)
- Pyöräliikenteen edistämistoimenpiteiden vaikuttavuudesta
- Väylätyypin ja liikennemuotojen erottelutarpeen suunnitteluun
- Liikennemallien kalibrointiin
- Kunnossapidon ohjaukseen
- Investointitarpeen priorisointiin ja perusteluun

Tavoitemittarien seuranta

Liikennemäärien lisäksi hyviä indikaattoreita ovat esimerkiksi 2-3 vuoden välein tehtävät asukasbarometrit, joilla selvitetään tyytyväisyyttä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin sekä koettuun turvallisuuteen.

Edistämishjelman seurantaan liittyvät kysymykset/kyselyt pyritään ajoittamaan samaan aikaan muiden kunnassa toteutettavien kyselyiden kanssa. Lisäksi osana liikenneturvallisuustyötä seurataan vuosittain onnettomuustilastoja.

Asukkaiden tyytyväisyyden ja turvallisuuden tunteen mittareissa haasteena on osoittaa tyytyväisyyden muutokset kunnan, ELY-keskuksen tai yksityisten tienomistajien toimiin.

Tyytyväisyydsmittarit kuvaavat yleistä tilannetta kunnassa. Tarkempaa erottelua tyytyväisyydessä voidaan selvittää:

- Kyselyssä kysyttävän asuinpaikan mukaan
- Karttakyselyillä, joista lasketaan kunnan väylille osuvien puutteiden osuus kaikista merkinnöistä

Teemataavoite	Teemamittari	Tavoite	Nykytila	Huomioita
Hyvinvointi	Asukkaiden tyytyväisyys kävelyn olosuhteisiin	3,50	3,25 (2022)	Kysymysasetteluna ”Kuinka tyytyväinen olet kävelyn/pyöräilyn olosuhteisiin Pyhtäällä?” Tyytyväisyys lasketaan asteikolla 1-5, missä 1 on erittäin tyytymätön ja 5 on erittäin tyytyväinen (ks. Asukaskyselyn malli).
Hyvinvointi	Asukkaiden tyytyväisyys pyöräilyn olosuhteisiin	3,50	3,00 (2022)	Sama kuin kävelyn mittarissa.
Turvallisuus	Kävelyn koettu turvallisuuden tunne	Jatkossa tavoitteena jatkuvasti kasvattaa turvallisenä pitävien osuutta	Ei tietoa	Kysymysasetteluna ”Kuinka turvattomana tai turvallisenä pidät kävelyä/pyöräilyä Pyhtäällä?” Lasketaan turvallisenä tai erittäin turvallisenä pitävien osuus (%) kaikista vastanneista.
Turvallisuus	Pyöräilyn koettu turvallisuuden tunne	Jatkossa tavoitteena jatkuvasti kasvattaa turvallisenä pitävien osuutta	Ei tietoa	Sama kuin kävelyn mittarissa
Turvallisuus	Henkilövahingot jalan kulkeville	0,00	0,2 (2017-2021)	Yhden vuoden satunnaisheilunnan välttämiseksi mitataan viiden vuoden liukuvaa keskiarvoa. Nykytilan luvut ovat Poliisin tilasto-aineistosta.
Turvallisuus	Henkilövahingot pyörällä kulkeville	0,00	0,4 (2017-2021)	Sama kuin kävelyn mittarissa.
Turvallisuus	30 km/h nopeusrajoituksen yleisyys kunnan katuverkolla	80 %*	4 %	Enintään 30 km/h nopeusrajoituksen alaisuudessa olevien katujen pituus suhteessa koko kunnan katuverkkoon.

- Kohdat 1-4 toteutetaan kunnan muihin asukaskyselyihin sisällytettynä, kuitenkin vähintään 2-3 vuoden välein.
- Kohdat 5-6 toteutetaan liikenneturvallisuuskoordinaattorin avulla. Aineistoina THL:n ja Poliisin onnettomuusdata.
- Kohta 7 toteutetaan kunnan tai liikenneturvallisuuskoordinaattorin toimesta

* 80 % tavoite perustuu asuinalueiden ja kuntakeskuksen ytimen 30 km/h rajoituksiin ja vuoden 2022 katuverkkoon.

Toimenpiteiden ja toiminnan seuranta

Toimenpiteiden ja toiminnan seurannassa arvioidaan onko toimenpideohjelmaa käynnistetty ja miten toteutus on edennyt.

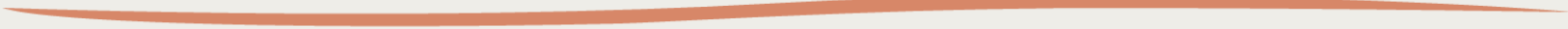
Liikenneturvallisuusryhmä vastaa mittareiden seurannasta.
Toteutettujen toimenpiteiden seurantaan riittää yksinkertainen toimenpidetaulukko ja tieto siitä, onko toimenpide aloitettu ja edennyt aikataulussa. Jos toimenpide on viivästynyt, päivitetään aikataulu vastaamaan parasta käsitystä toimenpiteen toteutusajankohdasta.

Seurantamittarit kokoava raportti suositellaan valmisteltavaksi kahden vuoden välein (2024 ja 2026) tai viimeistään edistämishjelman seuraavan päivituksen yhteydessä. Saavutetuille tavoitteille voidaan tällöin esittää uusia lisätavoitteita ja saavuttamattomille tavoitteille perustellaan miksi mittarin tavoitearvoa ei ole vielä saavutettu ja miten asiaa pyritään korjaamaan jatkossa.

Aktiivinen toteuman seuranta avustaa suunnittelua seuraavassa kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman laadinnassa.

Vastaa arvoon	Toteutumisen mittari	Tavoite	Nykytila	Huomioita
Luovuus	Viitoitetun pyöräliikenteen pääverkon pituus	100 %	0 %	Katso toimenpide-ehdotus kevyistä ja keskitason infratoimenpiteistä.
Inhimillisyys	Koulumatkojen kulkutapajakauma	Kasvava kestävien kulkutapojen osuus	-	Toteutetaan koululaiskyselyssä koulumatkan kulkutapaa selvittävä kysymys.
Luovuus	Runkolukittavien pyöräpysäköintipaikkojen määrä kunnan palveluissa ja katuverkolla	Lisätään eri suunnitelmissa ehdotetun mukaisesti kunnan palveluihin.	-	Seurataan toteutettujen runkolukittavien telineiden määrää ja ylläpidetään tietoa myös kuntalaisten nähtävillä karttapalvelussa ja/tai kunnan sivuilla.
Rohkeus, Luovuus	Uudet liikumisen kokeilut	Jatkossa vähintään yksi kokeilu kahdessa vuodessa	-	Katso toimenpide-ehdotus kokeiluista.
Yritysmönteisyys	Tervetuloa pyöräilijä -verkostoon liittyneet palveluntarjoajat	Jatkossa merkittävä kasvu nykyisestä	1 kohde	Seurantaa voi tehdä Pyörämatkailukeskuksen nettisivuilta.
Rohkeus, Inhimillisyys, Yritysmönteisyys	Kestävään liikkumiseen liittyvän uutisoinnin ja kampanjoinnin määrä ja näkyvyys	Pidetään kunnan viestinnässä yllä kestävään liikkumiseen liittyvää positiivista viestintää	-	Toteutettujen julkaisujen ja kampanjoiden määrää seurataan ja näkyvyyden seurantaan käytetään kunnan viestinnän käytössä olevia seurantamenetelmiä (klikkaukset yms.)
Kaikki arvot	Toteutettujen toimenpiteiden määrä (kpl)	-	-	Ylläpidetään toimenpiteiden statusta esim. liikennevalomerkinnällä: punainen=eikä aloitettu, keltainen=suunnitteilla tai osittain valmis, vihreä=valmistunut

Liitteet



Liite 1. Nykytilan analyysi (sis. Asukaskyselyn tulokset)

Liite 2. Kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisen terveyshyödyt