



# RAUMAN SEUDUN KÄVELYN, PYÖRÄILYN JA KESTÄVIEN MATKAKETJUN EDISTÄMISOHJELMA

Raportti 2023



# ESIPUHE

Euraan, Eurajoelle, Raumalle ja Säskylään on tällä työllä laadittu ensimmäistä kertaa seudullinen kävelyn, pyöräilyn ja kestävien matkaketjujen edistämisen kokonaisvaltainen toimintaohje.

Edistämishjelman laatiminen ilmaisee seudun tahtotilaa kestävämmän maankäytön ja liikkumisen kehittämiseen. Se paikallistaa valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman linjauksia ja tukee kuntien omien tavoitteiden toteutumista. Ohjelman tavoitteena on kävelyn ja pyöräilyn määrän kasvattaminen niin arkiliikkumisen kuin pyörämatkailunkin näkökulmista. Edistämistyölle määritellään suunnitelmassa yhteinen visio ja tavoitteet sekä niiden realisoitumiseen ohjaavat kuntakohtaiset toimenpiteet. Työn keskeiset tulokset on kuvattu tässä loppuraportissa. Lisäksi työn raportointiin liittyy liiteaineisto.

Kävelyn, pyöräilyn ja kestävä liikkuksen edistämällä saavutetaan ympäristöetuja, terveyshyötyjä, liikenneturvallisuuden paranemista, taloudellisia hyötyjä ja tehokasta tilan käyttöä. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ei ole itseisarvo, vaan keino kestävämmän kunnan tai kaupungin luomiseen sekä kestävä matkailun kasvattamiseen. Rauman seudulla on erinomaiset edellytykset ja tahtotila edistää kestäviä kulkutapoja niin arjen liikkumisessa kuin matkailunkin saralla.

Traficom on myöntänyt valtionavustusta edistämishjelman laadintaan vuonna 2023. Työn laatiminen aloitettiin helmikuussa 2023, ja se valmistui marraskuussa 2023.

# SISÄLTÖ

**Esipuhe**

**Tiivistelmä**

**1. Edistämistyön lähtökohdat**

**2. Katsaus nykytilaan**

**3. Kohti yhteistä tavoitetilaa**

**4. Kävely**

4.1 Kävelyalueiden suunnittelu

4.2 Rauman seudun kävelyalueet

**5. Pyöräliikenne**

5.1 Pyöräliikenteen tavoiteverkko

5.2 Pyörämatkailu

**6. Kestävät matkaketjut**

6.1 Matkaketjut ja joukkoliikenne

6.2 Pyöräpysäköinti

**7. Toimenpideohjelma**

**8. Toteutus ja seuranta**

**9. Loppusanat**

**Liiteaineisto**



Kuva: xx

# TIIVISTELMÄ

Rauman seutu muodostuu Rauman kaupungista sekä Eurajoen, Euran ja Säkylän kunnista. Rauman seudun kävelyn, pyöräliikenteen ja kestävien matkaketjujen edistämishjelma toimii seudun kuntien yhteisenä strategiana, joka tavoittelee kävelyn ja pyöräilyn määrän lisäämistä ja olosuhteiden parantamista.

Ohjelman visio on ”**Liikkuva ja luonnikas Rauman seutu – Viihtyisää ja turvallista liikkumista kävelen ja pyöräillen**”. Ohjelmalla pyritään tukemaan seudun asukkaiden **hyvinvointia ja terveyttä** kannustamalla liikkumaan lihasvoimin, tekemään kävelystä ja pyöräilystä **turvallista ja sujuvaa** sekä edistämään **yhteisöllisyyttä ja elinvoimaa**. Kävelyn ja pyöräilyn matkamääriä pyritään nostamaan 30 % vuoteen 2030 mennessä.

Edistämishjelma linjaa tavoitteiden saavuttamiseksi toimenpideohjelman, joka on jaoteltu neljään kokonaisuuteen: maankäyttö ja palveluverkko, infrastruktuuri ja olosuhteet, asenteet ja liikkumistottumukset sekä rahoitus ja resurssit. Toimenpiteet on linjattu jokaiselle kunnalle, minkä lisäksi esitetään koko seudun yhteisiä toimenpiteitä. Työssä on määritetty lisäksi pyöräliikenteen tavoiteverkko sekä palveluiden saavutettavuuden kannalta tärkeät kävelyalueet.

Ohjelma on laadittu vuorovaikutteisesti asukkaiden, viranhaltijoiden, asiantuntijoiden ja luottamushenkilöiden kanssa. Suunnittelu on pohjautunut ohjelman laadinnan aikana järjestettyihin työpajoihin, ohjausryhmätyöskentelyyn sekä asukas- ja toimialakyselyihin.

Raportin kuvat ovat Ramboll Finlandin ellei toisin mainita.

Ohjausryhmä kokoontui työn aikana neljään kokoukseen Teams-yhteydellä. Lisäksi työn toteutusta ohjasi tavoitemäärittelyn aikana toteutettu työpaja sekä kunnittain järjestetyt toimenpidekokoukset. Ohjausryhmään ovat kuuluneet seuraavat henkilöt:

- Riikka Pajuoja, Saija Laaksovirta ja Kimmo Kouru, Rauman kaupunki
- Anne Saarenvalta, Euran kunta
- Jarmo Olli ja Emma Puosi, Eurajoen kunta
- Tarmo Saarinen, Säkylän kunta
- Piritta Keto, Varsinais-Suomen ELY-keskus
- Esa Perttula, Satakuntaliitto
- Kati Hyvärinen, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Työn toteutuksesta vastasi Ramboll Finland Oy, jossa projektipäällikkönä toimi Johanna Tiilikainen, suunnittelijoina, Juulia Hyvärinen, Darius Colin ja Aku Staff sekä laadunvarmistajina Anna Kirjanen ja Tapio Kinnunen.

# I. EDISTÄMISTYÖN LÄHTÖKOHDAT

# TAVOITTEET JA LINJAUKSET OHJAAVAT EDISTÄMISTYÖTÄ

**Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen pohjautuu valtakunnallisiin ja alueellisiin tavoitteisiin, joilla tavoitellaan muun muassa ekologista, sosiaalista, tasa-arvoista ja turvallista kestävyyttä.**

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa tavoitellaan kestävä liikumisen edistämistä liikennejärjestelmässä. Pyrkimyksenä on lisätä kävely- ja pyöräilymatkojen määrää 30 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja nostaa pyöräilyn kulkutapaosuutta.

Alueellisissa suunnitelmissa kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen on nostettu tärkeäksi osaksi alueen ja sen liikennejärjestelmän kehittämistä. Satakunta-strategiassa tavoitellaan liikenteen päästöjen vähentämistä panostamalla kestäviin kulkumuotoihin. Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa parannetaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita, turvallisuutta ja houkuttelevuutta.

Kuntien strategioissa monet tavoitteet esimerkiksi kestävydestä, sujuvasta arjesta ja kuntalaisten hyvinvoinnista tukevat aktiivisten kulkumuotojen kehittämistä. Kunnissa on myös laadittu muita kävelyä ja pyöräilyä tukevia ohjelmia ja strategioita, kuten hyvinvointisuunnitelmia ja Raumalla esimerkiksi kävelyn edistämistästrategia.

Kunnat toimivat asukkaidensa lähellä, ja kunnissa on tästä syystä hyvät edellytykset vaikuttaa tavoitteiden saavuttamiseen konkreettisesti. Kuntien merkittäviä tapoja kestävien kulkumuotojen suosion nostamiseksi ovat esimerkiksi niiden käyttöä tukevan laadukkaan ja turvallisen infran rakentaminen, kaavoituksessa tehtävät liikkumistottumuksiin vaikuttavat valinnat sekä liikkumisen ohjauksen keinot.



# KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMINEN ON RESURSSIVIISAUTTA

## 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 terveydenhuoltoon kuin työnantajille.

## Turvallisuus

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

## Viihtyisä ja houkutteleva kaupunki

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

Edistämissuunnitelman yhteydessä on arvioitu myös **HEAT-laskelman** avulla kestävän liikkumisen tuomien terveyshyötyjen taloudellista hyötyä.

Terveyshyötyjen lisäksi kestävän liikkumisen (jalankulku, pyöräliikenne, joukkoliikenne) yleistyessä ja liikkumisympäristön parantuessa saavutetaan hyötyjä muun muassa liikenneonnettomuuksien, päästöjen ja tien ylläpidon kustannuksissa.

Hyvinvoinnin, terveyden,  
fyysisen toimintakyvyn ja  
kunnan 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:

[https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/160720/LVM\\_5\\_2018.pdf](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/160720/LVM_5_2018.pdf)

# LIKKUMATTOMUUDEN KUSTANNUKSET OVAT SUURET

Liikkumattomuus ja paikallaanolo tuottavat yhteiskunnalle kustannuksia monin eri tavoin. **Kestävän liikkumisen kehittäminen edistää osaltaan kuntien terveyden ja hyvinvoinnin edistämistyötä.**

Kestävien liikkumistapojen edistämisellä voidaan vähentää liikkumattomuudesta ja paikallaanolosta aiheutuvia kustannuksia muun muassa vähentämällä kansansairauksista aiheutuvia terveyspalvelujen käyttöä ja lääkitystä, sairauspoissaoloja, työkyvyttömyyseläkkeitä ja ennaikaisia kuolemia.

Rauman seudun asukkaiden liikkumattomuudesta aiheutuu vuosittain yhteiskuntataloudellista tappiota arviolta **38,6–90,6 miljoonaa euroa.**

	Rauma	Eura	Eurajoki	Säkylä
<b>Terveydenhuolto</b>	4,25 M €	1,26 M €	1,02 M €	0,73 M €
<b>Tuottavuuden alentuminen</b>	6,37–26,9 M €	1,89–7,96 M €	1,52–6,44 M €	1,09–4,6 M €
<b>Tuloverojen menetys</b>	9,91–19,82 M €	2,93–5,86 M €	2,37–4,74 M €	1,69–3,39 M €
<b>Työttömyys</b>	0,21–0,42 M €	0,06–0,13 M €	0,05–0,1 M €	0,04–0,07 M €
<b>Koti- ja laitoshoido</b>	1,06 M €	0,31 M €	0,25 M €	0,18 M €
<b>Yhteensä</b>	<b>21,8–52,5 M€</b>	<b>6–15,5 M €</b>	<b>5–12,5 M €</b>	<b>4–9 M €</b>

## Liikkumattomuuden kustannukset vuosittain Suomessa



UKK-instituutti

Kolu P, Kari J, Raitanen J, et al. J Epidemiol Community Health 2022

Kuva: UKK-instituutti

Liikkumattomuuden on arvioitu aiheuttavan vuodessa 3,2 miljardin euron kustannukset Suomessa.

Merkittävin kustannus aiheutuu **tuloverojen menetyksistä.**

**Vajaa puolet kaikista kustannuksista muodostuu kroonisten kansansairauksien kautta,** suurimpana tyyppinä 2 diabetes. Loppu perustuu esimerkiksi nuoruuden vähäisen liikkumisen jatkoseurauksiin.

Lähteet: [UKK 2018: Liikkumattomuuden kustannukset Suomessa](#)

# LIIKENNEONNETTOMUUKSISTA AIHEUTUU MERKITTÄVIÄ KUSTANNUKSIA

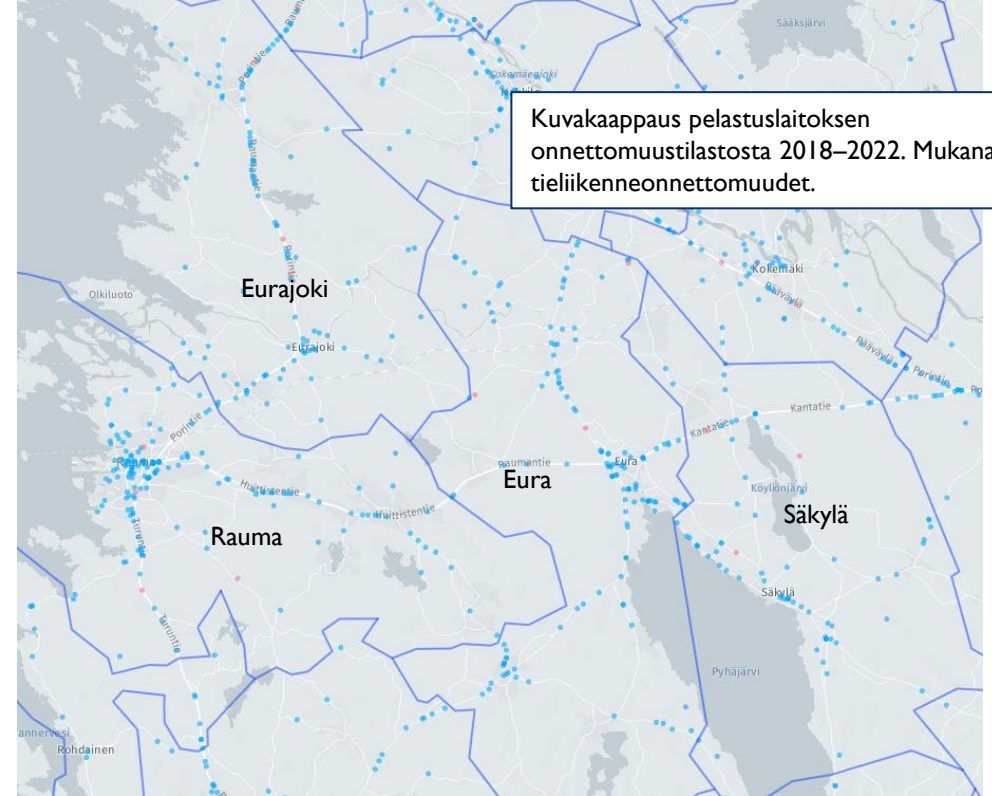
Rauman seudulla on viimeisen viiden vuoden aikana loukkaantunut yhteensä 66 ja kuollut yhteensä 8 jalankulkijaa tai pyöräilijää tieliikenneonnettomuuksissa.

Tieliikenneonnettomuudet aiheuttavat inhimillisen kärsimyksen lisäksi yhteiskunnalle merkittäviä kustannuksia. Rauman seudulla jalankulkijoille pyöräilijöille tapahtuneista onnettomuuksista on aiheutunut vuosina 2018–2022 keskimäärin **kustannuksia 9,5 miljoonaa euroa vuodessa, josta merkittävä osa (15–20 prosenttia) kohdistuu kuntasektorille.**

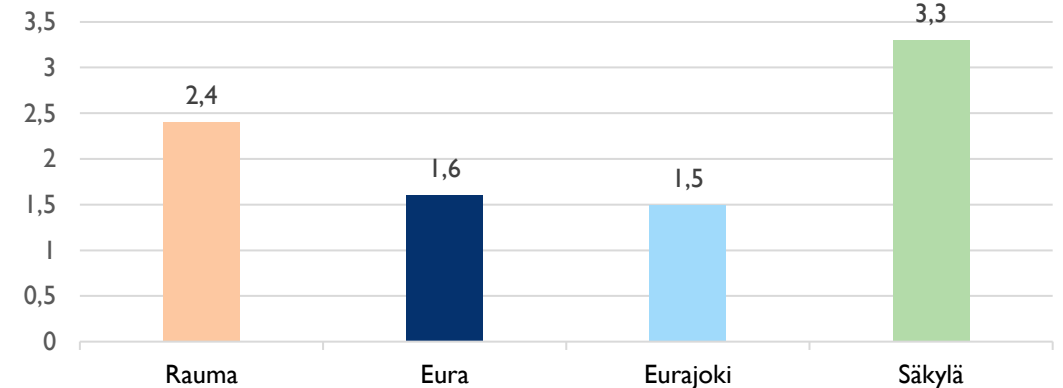
	Kustannukset keskimäärin/vuosi	Kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet	Onnettomuudet katuverkolla
<b>Rauma</b>	3 369 000 €	47 kpl	83 %
<b>Eura</b>	1 352 000 €	9 kpl	33 %
<b>Eurajoki</b>	1 611 000 €	7 kpl	0 %
<b>Säkylä</b>	3 142 000 €	11 kpl	27 %

Laskelmissa on käytetty seuraavia onnettomuuksien yksikköarvoja:

- Kuolemaan johtanut onnettomuus keskimäärin 3 019 055 €
- Vakavaan loukkaantumiseen johtanut onnettomuus 1 401 860 €
- Lievään loukkaantumiseen johtanut onnettomuus 102 841 €



Kuntien jalankulku- ja pyöräilyonnettomuudet keskimäärin vuodessa (2018–2022) per 10 000 asukasta



Lähteet:

Yksikköarvot: [Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2018 \(Väyläviraston ohjeita 40/2020\)](#)

Onnettomuustiedot: [Tilastokeskuksen tieliikenneonnettomuustilasto](#)

# KÄVELY JA PYÖRÄILY ERILLISINÄ KULKUTAPOINA

**Kävely ja pyöräily eroavat toisistaan kulkutapoina merkittävästi**, ja niitä tulisikin käsitellä erikseen suunnitteluratkaisuissa molempien kulkutapojen omista lähtökohdista.



**Jalankulkijoita** ovat kävelijöiden lisäksi esimerkiksi potkulautailijat, pyörätuolin käyttäjät, lastenvaunujen kanssa kulkevat sekä pyörää tai mopoa taluttavat. Jalankulku on osa kaikkien kulkutapojen käyttöä pääkulkutavasta riippumatta.



**Polkupyörä** on ajoneuvo (Ajoneuvolaki 19 §), ja sitä tulee kohdella liikennejärjestelmässä ja -järjestelyissä enemmän hitaasti liikkuvana autonakin kuin kävelijänä. Siksi pyörällä liikkuminen on pyöräliikennettä.



## 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 tienyhtymiä (suojatiet) ja esteettömiä ratkaisuja
- Kävely on osa lähes kaikkia matkoja
- Kävely on yksi jalankulun muoto → kävely rinnastuu muun muassa pyörätuolilla, rollaattorin kanssa ja potkulaudalla kulkemiseen



## Ominaisuuksia pyöräliikenteelle

- 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 käännoiksi ei suositeta
- Lainsäädännössä pyörä on ajoneuvo → rinnastuu enemmän autoon kuin jalankulkijaan. Mahdollisuus kuitenkin spontaaniuteen.
- Rinnasteisia ovat muun muassa potkupyörät, sähköavusteiset polkupyörät ja sähköpotkulaudat
- Usein väistämisvelvollinen tien ylityskohdissa

# MATKAKETJU MUODOSTUU ERI KULKUTAPOJEN YHDISTELMÄSTÄ

Matkaketjut ovat yhden matkan eri osavaiheista lähtöpisteestä määränpään muodostuvia kokonaisuuksia, joissa käytetään useampaa kuin yhtä kulkutapaa. **Kestävä matkaketju muodostuu kävelyn, pyöräilyn, joukkoliikenteen ja yhteiskäyttöisten liikkumispalveluiden yhdistelmästä.**

**Matkaketjuajattelussa ihmisten liikkuminen nähdään kokonaisvaltaisena useammasta kulkutavasta muodostuvana ketjuna, jollaista ihmisten liikkuminen tosiasiallisesti on.**

Esimerkiksi automatkoja voidaan korvata jalankulusta, pyöräilystä ja joukkoliikenteestä muodostuvilla yhdistelmillä. Matkaketjuajattelu muun muassa tuo lisää vaihtoehtoja liikkumiseen, vähentää henkilöautoriippuvuutta, täydentää ja kehittää joukkoliikennejärjestelmää ja lisää sen kilpailukykyä, sekä edistää saavutettavuutta ja ilmasto- ja ympäristötavoitteita.

## Matkaketjujen kehittämisen kulmakiviä

- Kestävien matkaketjujen tulisi onnistua ilman stressiä kilpailukykyisessä matka-ajassa ollakseen houkuttelevia vaihtoehtoja.
- Solmupisteiden eli kulkuvälineestä toiseen vaihtopaikkojen (pysäkit, asemat, pysäköinti) infrastruktuurin ja palveluiden kehittäminen
- Liikkumispalveluiden kehittäminen ja monipuolistaminen: muun muassa joukkoliikenne, kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteet
- Joukkoliikenteen lippu- ja informaatiojärjestelmien kehittäminen ja hyödyntäminen
- Tietoisuuden lisääminen käytössä olevista vaihtoehdoista



Kuva: Ramboll

## 2. KATSAUS NYKYTILAAN

# SUUNNITTELUALUEEN TAAJAMAT

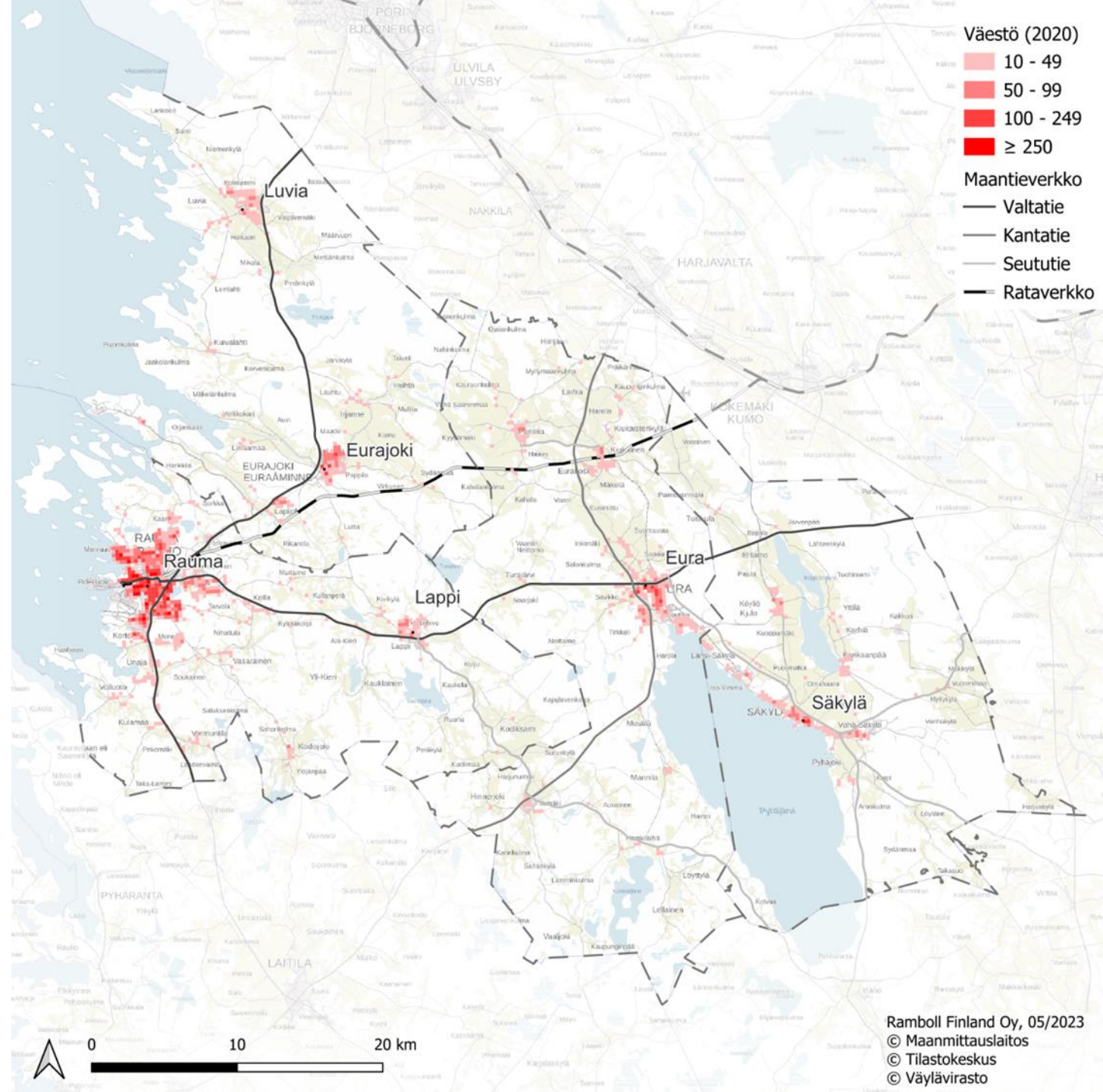
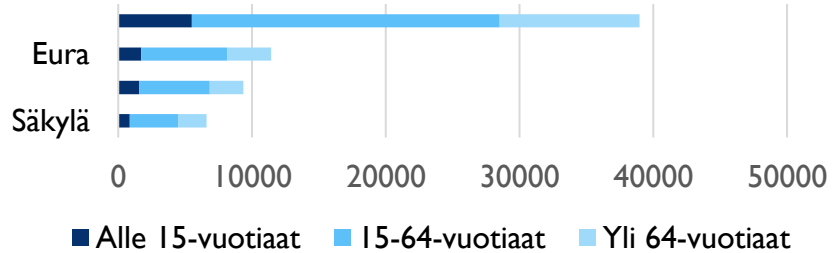
Suunnittelualue koostuu neljästä kunnasta: Rauma, Eurajoki, Eura ja Säkylä. Asutus on keskittynyt kuntien keskustaajamiin sekä muutamaa muuhun keskittymään.

Kartalla on kuvattu väestön sijoittuminen tilastoruutujen avulla (esitetty vain ruudut, joissa yli 10 asukasta). Rauman kaupunki on väestömäärältään alueen suurin. Eura, Eurajoki ja Säkylä ovat puolestaan keskenään samaa suuruusluokkaa väestömäärässä mitattuna.

Seudun suurimpien taajamien väestömäärät ovat suuruusjärjestyksessä:

- Rauma: 33 423
- Eurajoki: 2749
- Lappi: 1465
- Eura: 6257
- Luvia: 1892
- Säkylä: 2926

Kuntien asukasmäärät jaoteltuna ikäryhmiin



# HENKILÖAUTO ON SUOSITUIN KULKUMUOTO SEUDULLA

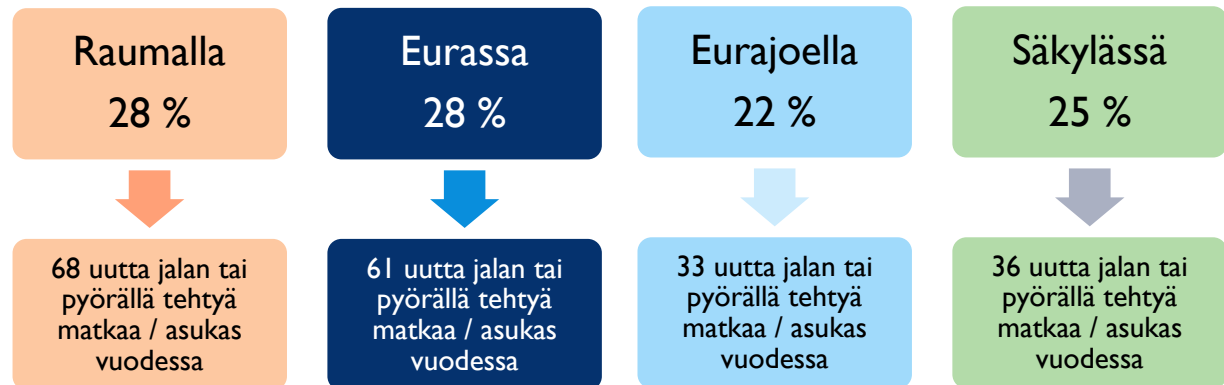
Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (2016) sekä Rauman seudun maankäytön ja olemassa olevan liikenneverkon huomioiva BRUTUS-liikennemalli arvioi kulkutapaosuudet Rauman seudulla oheisen kuvaajan mukaisiksi.

**Arvio jalankulun nykyisestä kulkutapaosuudesta on 8 prosenttia ja pyöräliikenteen 12 prosenttia.**

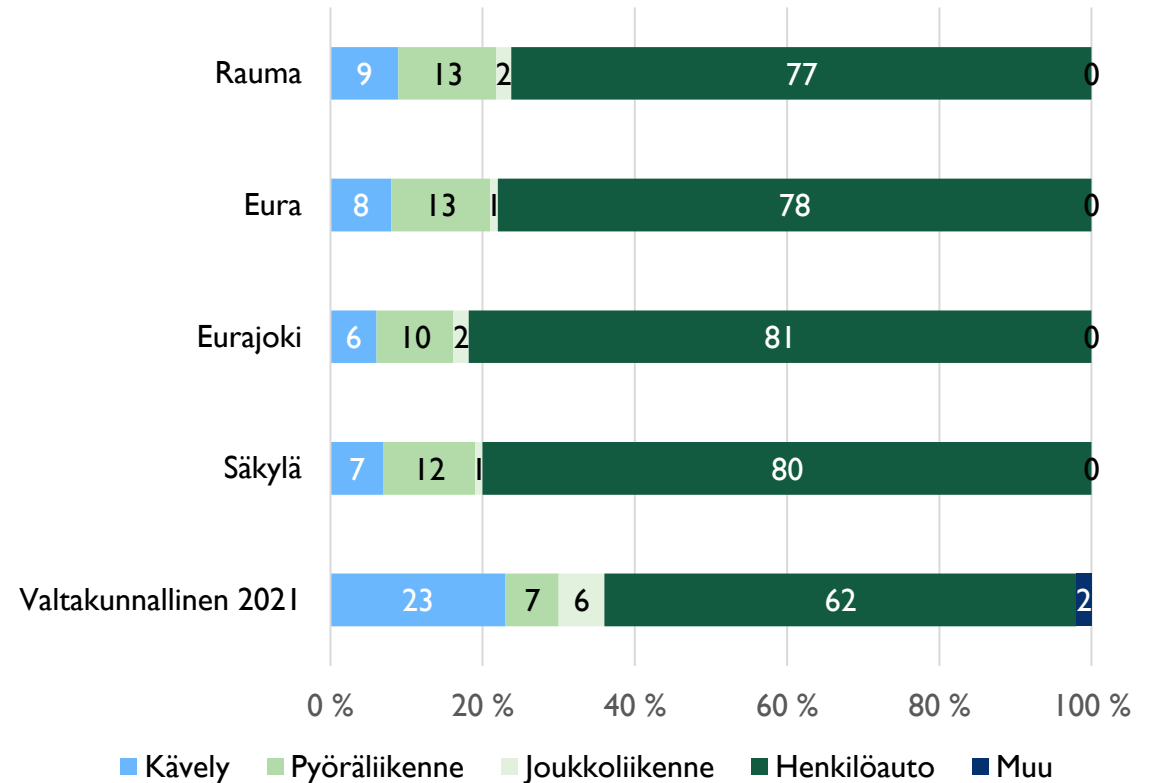
## Valtakunnallinen tavoite:

Jalankulun ja pyöräliikenteen matkamäärien valtakunnallinen kasvutavoite on 30 % vuoteen 2030 mennessä.

Valtakunnallisen kasvutavoitteen mukaisesti jalankulun ja pyöräliikenteen yhteenlaskettu kulkutapaosuus olisi tavoitetilassa:



Liikennemallin arvio Rauman seudun kuntien kulkutapajakaumasta



Liikkumistottumukset ja -tavoitteet on esitetty perustuen vuoden 2016 kulkutapajakaumaan, sillä vuonna 2021 toteutettu henkilöliikennetutkimus osui poikkeusvuodelle. Vuonna 2021 matkaluvut sekä matkasuoritteet laskivat valtakunnallisesti 15 % ja 17 %. Yllä olevassa kaaviossa on esitetty vertailun vuoksi valtakunnalliset vuoden 2021 kulkutapajakaumat. Muutokset liikkumisessa poikkeusvuonna vaikuttivat myös eri kulkutapojen käyttöön. Vuoden 2021 lukujen pohjalta on näistä syistä ongelmallista johtaa päätelmiä tai tavoitteita.

# POTENTIAALIA KÄVELYN JA PYÖRÄILYN LISÄÄMISEEN

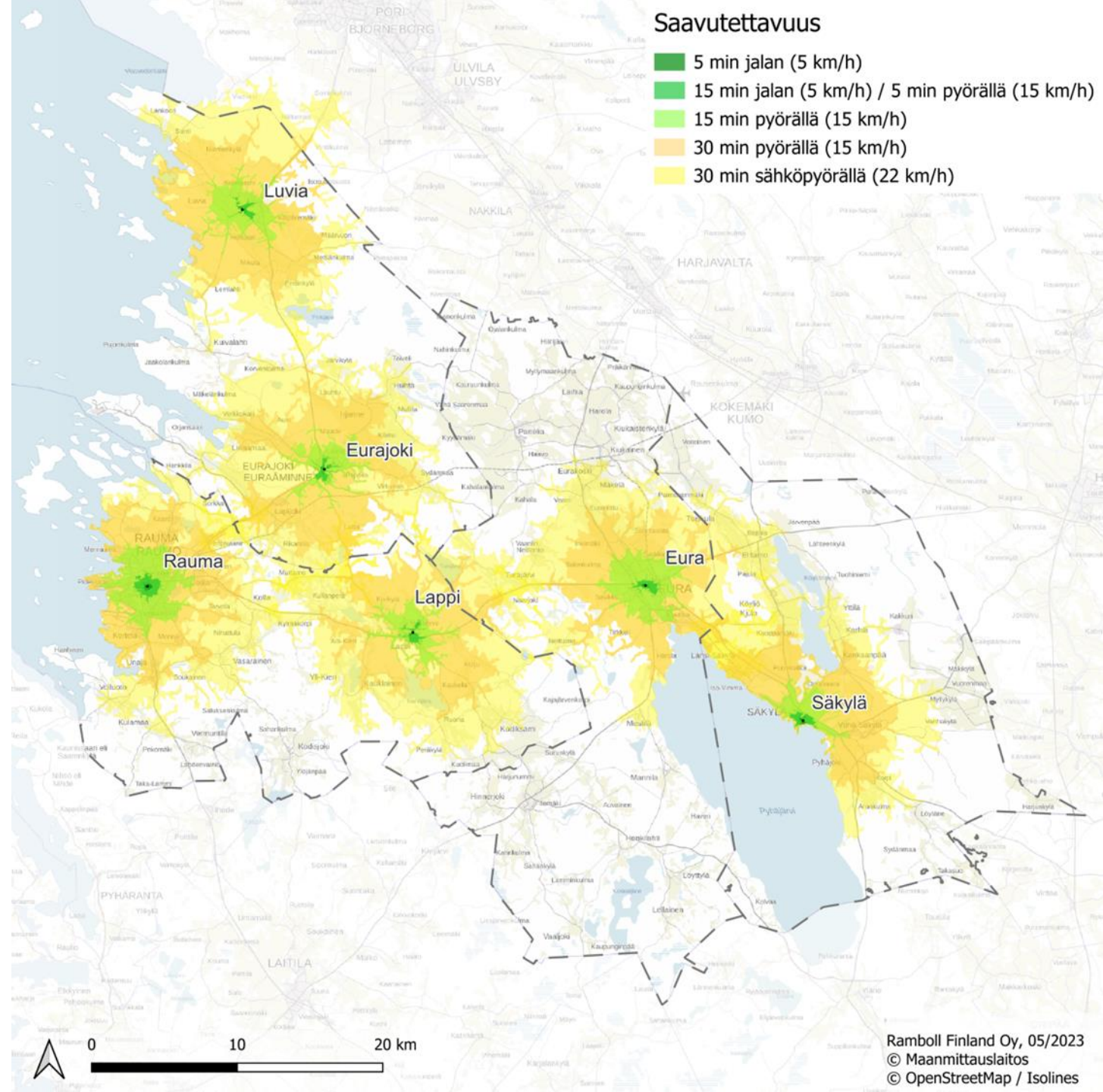
Kartalla on havainnollistettu Rauman seudun taajamien saavutettavuutta kävelen ja pyöräillen. **Seudun kuuden suurimman taajaman saavutettavuusvyöhykkeet kattavat laajan alueen koko seudun pinta-alasta.**

Noin 11 prosenttia Rauman seudun väestöstä (66085) sijoittuu 15 minuutin jalankulun saavutettavuusvyöhykkeelle ja 71 prosenttia 30 minuutin pyöräliikenteen saavutettavuusvyöhykkeelle. Merkittävä osa väestöstä asuu potentiaalisen kävely- tai pyöräilymatkan päässä keskustoista.

Jalankulun ajallisen saavutettavuuden tarkastelussa liikkumisnopeutena on käytetty 5 km/h. Pyöräliikenteen ajallista saavutettavuutta on havainnollistettu sekä tavallisen polkupyörän (nopeus 15 km/h) että sähköpyörän (22 km/h) mukaan. Kuljetapojen ajalliseen saavutettavuuteen vaikuttavat liikkujan henkilökohteisten ominaisuuksien lisäksi muun muassa liikkumisen sujuvuus sekä maaston muodot.

## Aelukasmäärä vyöhykkeillä eri taajamissa

Taajama	15 min kävelen	15 min pyörällä
Rauma	4590	33000
Lappi	370	1530
Eurajoki	460	2650
Luvia	140	31000
Eura	850	4920
Säkylä	880	1970



## Saavutettavuus

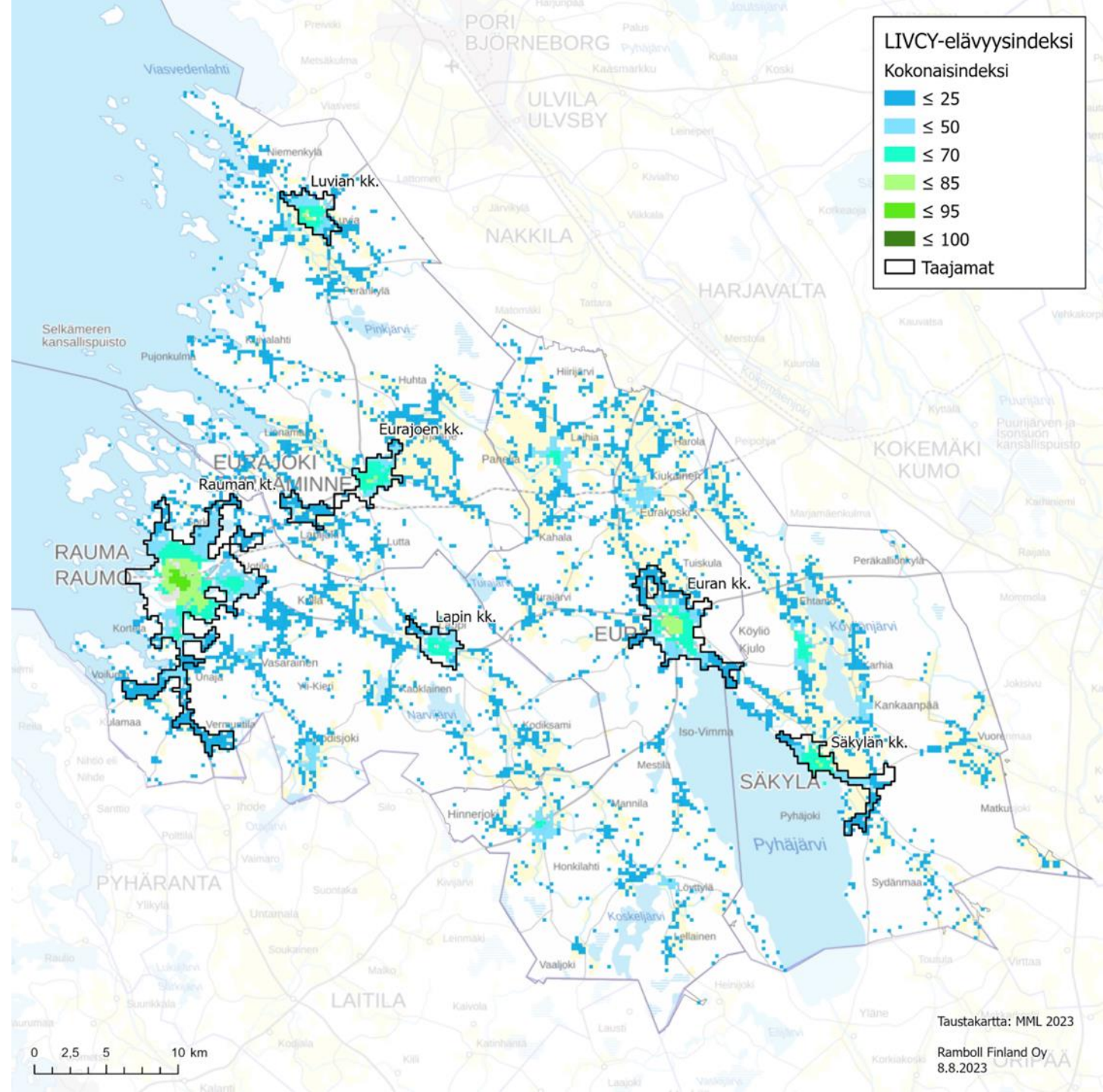
- 5 min jalan (5 km/h)
- 15 min jalan (5 km/h) / 5 min pyörällä (15 km/h)
- 15 min pyörällä (15 km/h)
- 30 min pyörällä (15 km/h)
- 30 min sähköpyörällä (22 km/h)

# ELÄVYYS TAAJAMISSA HYVÄLLÄ TAI KOHTALAISELLA TASOLLA

Palveluiden merkittävyyttä, monipuolisuutta ja alueiden käveltävyyttä on arvioitu hyödyntämällä Rambollin kehittämää LIVCY-elävyyssanalyysia. Analyysin tuloksia on hyödynnetty seudun kävelyalueiden määrittelyssä.

Analyysin pohjana on paikkatietoaineisto, jossa on tietoa kaupallisten ja julkisten palveluiden, joukkoliikenteen pysäkkien, urheilu- ja liikuntapalveluiden, viheralueiden sekä kulttuuripalveluiden sijainnista. LIVCY-kokonaisindeksi ja väritetyt ruudut kuvaavat alueen palveluiden monimuotoisuutta ja saavutettavuutta kävellessä. **Erityisesti Rauman keskustaajamassa hyvä saavutettavuustaso levittäytyy laajalle. Muilta osin elävyys on pääosin kohtalaisella tai tyydyttävällä tasolla.**

Indeksiluku	Selite
0	Heikko – palvelut eivät ole kävellessä saavutettavissa
25	Tyydyttävä – lähes kaikki palvelut ovat pitkän kävelymatkan (25 min) tai pyörällä saavutettavissa
50	Kohtalainen – lähes kaikki palvelut ovat alle 20 min kävelymatkan etäisyydellä
70	Hyvä – lähes kaikki palvelut ovat alle 15 min kävelymatkan etäisyydellä
85	Erinomainen – lähes kaikki palvelut ovat alle 10 min kävelymatkan etäisyydellä
95	Huippu – lähes kaikki palvelut ovat alle 5 min kävelytäisyydellä

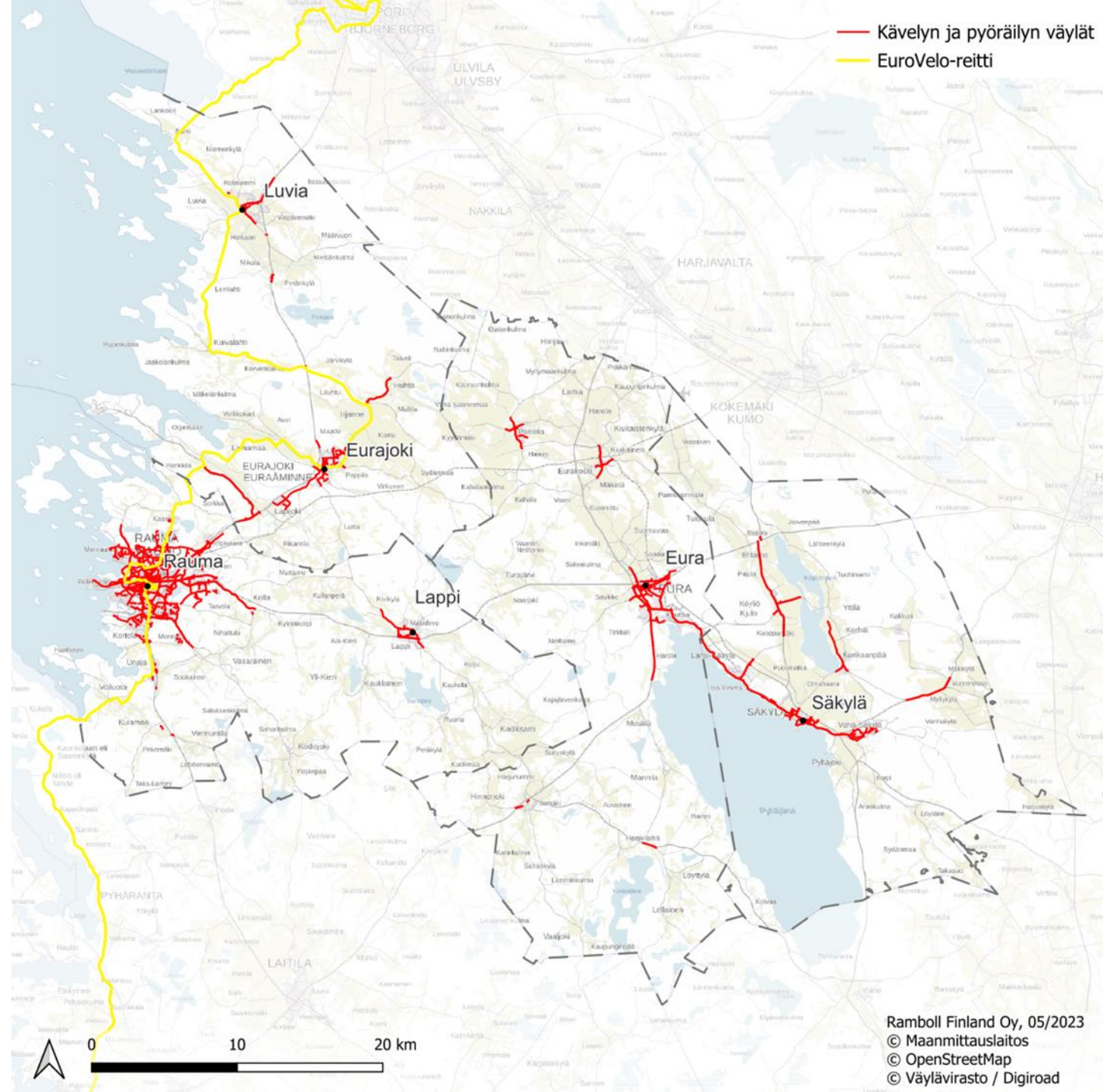


# JALANKULUN JA PYÖRÄLIIKENTEN REITTIIEN NYKYTILA

Reittiverkkoon kuuluvat kaikki jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden käyttämät väylät, joita ovat kadut ja tiet, erilliset pyörätiet sekä tarvittaessa puistokäytävät tai vastaavat. Oheisessa kartassa on esitetty Rauman seudun alueella olevat jalankulun ja pyöräliikenteen väylät Digiroad-aineistoon pohjautuen. Väyläverkoston tietoja on täydennetty Open Street Map -aineiston avulla. EuroVelo-reittiä lukuunottamatta muut seudun matkareitit esitetään myöhemmin raportissa pyörämatkailun yhteydessä.

Nykyinen reittiverkosto on valtaosin yhdistettyä jalankulun ja pyöräliikenteen väylää. Kuntakohtaisesti jalankulun ja pyöräliikenteen väylien yhteispituudet ovat:

- Rauma: 171 km
- Eurajoki: 42 km
- Eura: 50 km
- Säkylä: 41 km



# ASUKKAAT TOIVOVAT TURVALLISEMPIA REITTEJÄ JA PAREMPAA KUNNOSSAPITOA

Edistämishjelman laadinnassa yksi keskeisistä lähtötiedoista on asukkailta kerätty kyselypalaute. Asukaskysely toteutettiin verkkopohjaisena, ja se tarjosi mahdollisuuden jättää kartalle kohdennettuja vastauksia. Kyselyyn vastasi yhteensä 873 henkilöä, joista lähes puolet asui tai liikkui muuten eniten kunnan taajamissa Raumalla. Muista kunnista kertyi vastauksia tasaisesti. Kartalle merkittiin yhteensä 2630 palautetta.

Kyselyvastaukset on raportoitu kokonaisuudessaan liiteaineistossa.



Yli 60 % vastaajista pyöräilee vähintään kerran viikossa. 48 % vastaajista on tyytyväisiä pyöräilyn olosuhteisiin.



Noin 67 % vastaajista kävelee arjen matkoja lähes päivittäin. 78 % vastaajista on tyytyväisiä kävelyn olosuhteisiin.

## **TOP 3 motiivit pyöräillä:**



Myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen (63 %)



Ulkoilu ja virkistys (62 %)



Kätevä tapa liikkua (42 %)

## **TOP 3 motiivit kävellä:**



Ulkoilu ja virkistys (86 %)



Myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen (76 %)



Kätevä tapa liikkua (39 %)

## **PYÖRÄILYN LISÄÄMISEKSI TUNNISTETUT KEINOT (TOP 5)**

Turvallisemmat pyöräilyreitit (48 %)

Sujuvammat pyöräilyreitit (44 %)

Parempi talvikunnossapito (39 %)

Viihtyisämmät reitit (26 %)

Parempi pyöräpysäköinti määränpäässä (17 %)

## **KÄVELYN LISÄÄMISEKSI TUNNISTETUT KEINOT (TOP 5)**

Parempi talvikunnossapito (35 %)

Viihtyisämmät reitit (27 %)

Oma asennemuutos (25 %)

Turvallisemmat kävelyreitit (25 %)

Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden erottaminen toisistaan omille väylilleen (20 %)

## 3. KOHTI YHTEISTÄ TAVOITETILAA

# VISION JA PÄÄTAVOITTEIDEN SUUNTAVIIIVAT MUOTOILTII TYÖPAJASSA

Työpaja edistämishojelman vision ja tavoitteiden ideoimiseksi pidettiin 1.6.2023 etäyhteyksin. Osallistujia oli 16, ja he edustivat kaikkia Rauman seudun kuntia joko viranhaltijoina tai päättäjinä.

**Kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksiksi** tunnistettiin muun muassa alueen lyhyet välimatkat, tasaiset maastonmuodot, luonnonläheisyys ja kauneus, sekä mielenkiintoiset kohteet ja matkailu.

**Kehittämishaasteiksi ja heikkouksiksi** taas tunnistettiin ainakin autoilun helppous, liikunnallinen passiivisuus, turvattomat reitit, epäjatkuvuudet reiteissä ja liityntäpysäköinnin puutteet.

Suurin osa työpajan osallistujista piti jalankulun ja pyöräliikenteen **matkamäärien kasvattamista 30 prosentilla** sopivana tavoitetasona myös Rauman seudulla.

Unelmien kävelykaupungin/kunnan ideointia:



## Kävelyn kehittämistarpeet

- turvallisuus
- esteettömyys
- kävely-ympäristöjen viihtyisyys
- yhteisöllisyyden eli kävelyn houkuttelevuuden kehittäminen
- matkaketjujen kehittäminen



## Pyöräliikenteen kehittämistarpeet

- työ- ja koulumatkojen kulkeminen pyörällä ja kävellen
- pyöräpysäköinnin parantaminen
- turvallisuus
- reittien jatkuvuus ja sujuvuus
- tiedotus ja viestintä

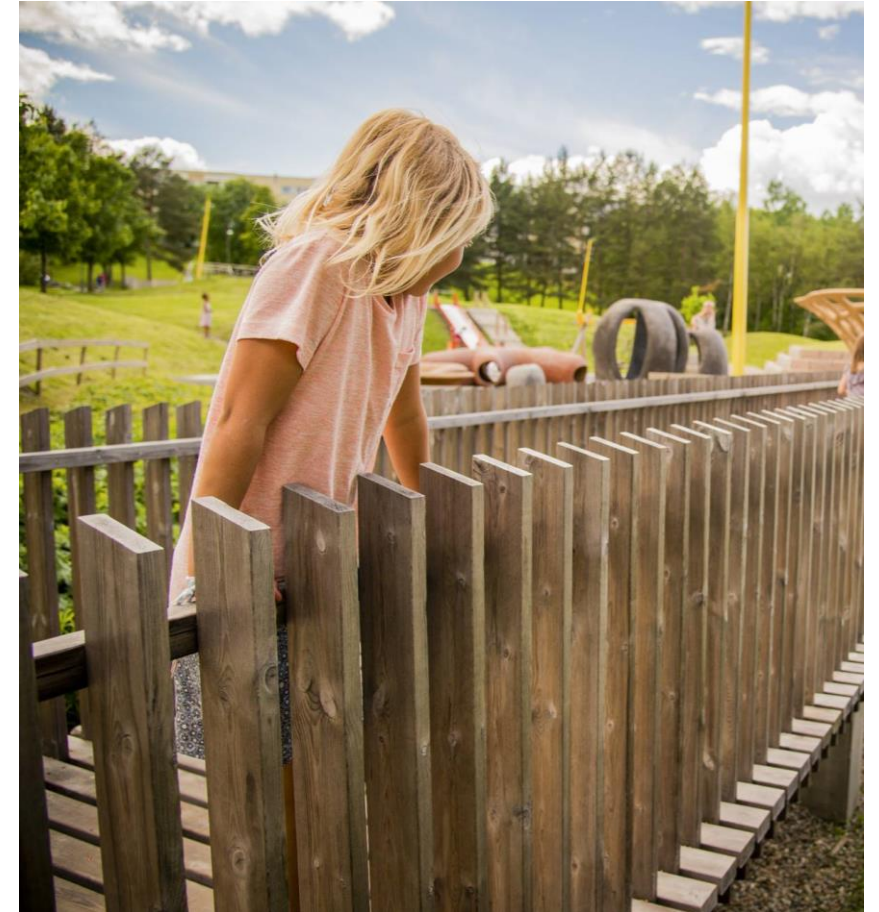
# LIKKUVA JA LUONNIKAS RAUMAN SEUTU

Rauman seudulla on erinomaiset edellytykset edetä kestävästi liikunnan edistämiseksi sekä omin lihasvoimin että turvallisesti. Edistämishankkeen visio ja tavoitteet on määritetty yhdessä hankkeen ohjausryhmän, päättäjien ja sidosryhmien kanssa pidetyn yhteisen visio- ja tavoitetyöpajan pohjalta.

Edistämishankkeen visioksi valittiin **”Liikkuva ja luonnikas Rauman seutu. Viihtyisää ja turvallista liikuntaa kävellen ja pyörällä”**, joka korostaa seudun omaleimaisuutta sekä viihtyisiä kävelyalueita ja pyörämatkailuunkin sopivia maisemia.

Edistämishankkeen kolme päätavoitetta **hyvinvointi ja terveys, liikunnan turvallisuus ja sujuvuus sekä yhteisöllisyys ja elinvoimaisuus** ohjaavat kävelyn, pyöräliikenteen ja kestävästi liikunnan kehittämistä seudulla. Tavoitteiden valintaan on asukaskyselystä saatu vahva tuki pyöräilyn ja pyörämatkailun edistämiseksi sekä seudun historiallinen ja kulttuuriperinnön näkökulma. Tavoitteiden tukemiseksi jokaiseen kuntaan on laadittu oma toimenpideohjelmansa, jonka toteutumista arvioidaan seurannan avulla.

Tavoitetasoksi kävelyn ja pyöräilyn määrän kasvulle suositellaan liikenne- ja viestintäministeriön linjan mukaista yli 30 prosentin kasvua vuoteen 2030 mennessä. Matkamäärien kasvusta huolimatta kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden ja sujuvuuden tulee entisestään parantua.



Kuva: Ramboll

## VISIO:

# Liikkuva ja luonnikas Rauman seutu - Viihtyisää ja turvallista liikkumista kävellen ja pyöräillen -

P  
Ä  
Ä  
T  
A  
V  
O  
I  
T  
T  
E  
E  
T



### HYVINVOINTI JA TERVEYS

Tuetaan lihasvoimin liikkumista arjen matkoilla sekä virkistäytymis- ja ulkoilutarkoituksessa. Kannustetaan liikkumaan kestävästi.

Tehdään kävely, pyöräily ja joukkoliikenne tutuiksi ja houkutteleviksi kulkumuodoiksi.

Huolehditaan liikkumisen esteettömyydestä ja yhdenvertaisuudesta.



### LIKKUMISEN TURVALLISUUS JA SUJUVUUS

Kävelystä ja pyöräilystä tehdään houkuttelevia ja sujuvia vaihtoehtoja säännöllisillä arjen matkoilla. Kävellen ja pyöräillen liikkuminen on turvallista.

Rakennetaan liikenteen verkosta yhtenäinen ja loogisesti seurattava.

Tuetaan turvallisella pyöräpysäköinnillä kestävien matkaketjujen valintaa.

Tavoitellaan kestävien kulkumuotojen edistämistä ilmast- ja päästövähennystavoitteita.



### YHTEISÖLLISYYS JA ELINVOIMAISUUS

Tarjotaan elinvoimaisella Rauman seudulla hyvät kävely- ja pyöräilymahdollisuudet kaikille ja mahdollistetaan palvelujen saavutettavuus helposti kävellen ja pyöräillen.

Tehdään kävelyalueista yhteisöllisiä ja mahdollistetaan keskustaympäristöissä ihmisten kohtaaminen ja ajanvietto toreilla, puistoissa ja kaduilla.

Tunnistetaan ja hyödynnetään pyörämatkailun potentiaali seudulla.

**Edistämishjelman määrällisenä tavoitteena on kasvattaa kävelyn ja pyöräilyn matkamäärää 30 prosentilla vuoteen 2030 mennessä.**

**TOIMENPIDEOHJELMA JA SEURANTA**

## 4. KÄVELY

# 4.1 KÄVELYALUEIDEN SUUNNITTELU



Kuva: Ruukinpuisto.fi

# KÄVELYN TARPEET

Kävely on yksi jalankulun muoto. Sen **kehittämisessä on tärkeä tunnistaa laajemmin jalankulun eri muotojen tarpeet liikkumisympäristön kannalta ja jalankulkuympäristön ominaisuuksien välinen hierarkia**. Jalankulkijoita ovat kävellen liikkuvien lisäksi muun muassa lastenvaunujen, potkukelkan, pyörätuolin tai jalankulkua avustavan laitteen kanssa liikkuvat.

**Ensisijaista on mahdollistaa kävelyn käytettävyys liikkumismuotona huomioiden erilaisten jalankulkijoiden tarpeet**. Jalankulun tarvehierarkiakoelmion alimmat tasot mahdollistavat arkielämän kävelyn. Arkielämän perustarpeiden tyydyttämisen jälkeen kävelyympäristön ominaisuuksia ja houkuttelevuutta voidaan parantaa sekä tarjota ympäristössä myös uniikkeja kohtaamisia ja elämyksiä, jotka saavat liikkujat jäämään ja palaamaan kohteeseen. Jalankulun keskeisimmillä huipputasoilla korostuvat ympäristön houkuttelevuuteen liittyvät teemat eli pyramidin yläosa. Muilla alueilla keskitytään käytettävyyden varmistamiseen eli pyramidin alaosaan.

**Mikään alue ei pärjää elinvoimaisena ja vetovoimaisena vain arkielämän tarpeita tyydyttämällä**. Uniikkeja kohtaamisia, muistoja ja elämyksiä tarjoavat liikkumisympäristöt vastaavat yksilöiden elämän merkityksellisyyden tarpeeseen ja saavat liikkujat jäämään kohteeseen ja tulemaan paikalle yhä uudestaan. Näin alueelle luodaan itseään ruokkiva kierre kävellen liikkumiseen motiivoinnin ja siitä seuraavan hyvinvoinnin kasvun välillä.

Jalan liikutaan eri syistä, jotka tulee huomioida:



Arkikävely eli tarve liikkua arkipäivän matkoilla kotoa kouluun, töihin, harrastuksiin, kauppaan, jne.

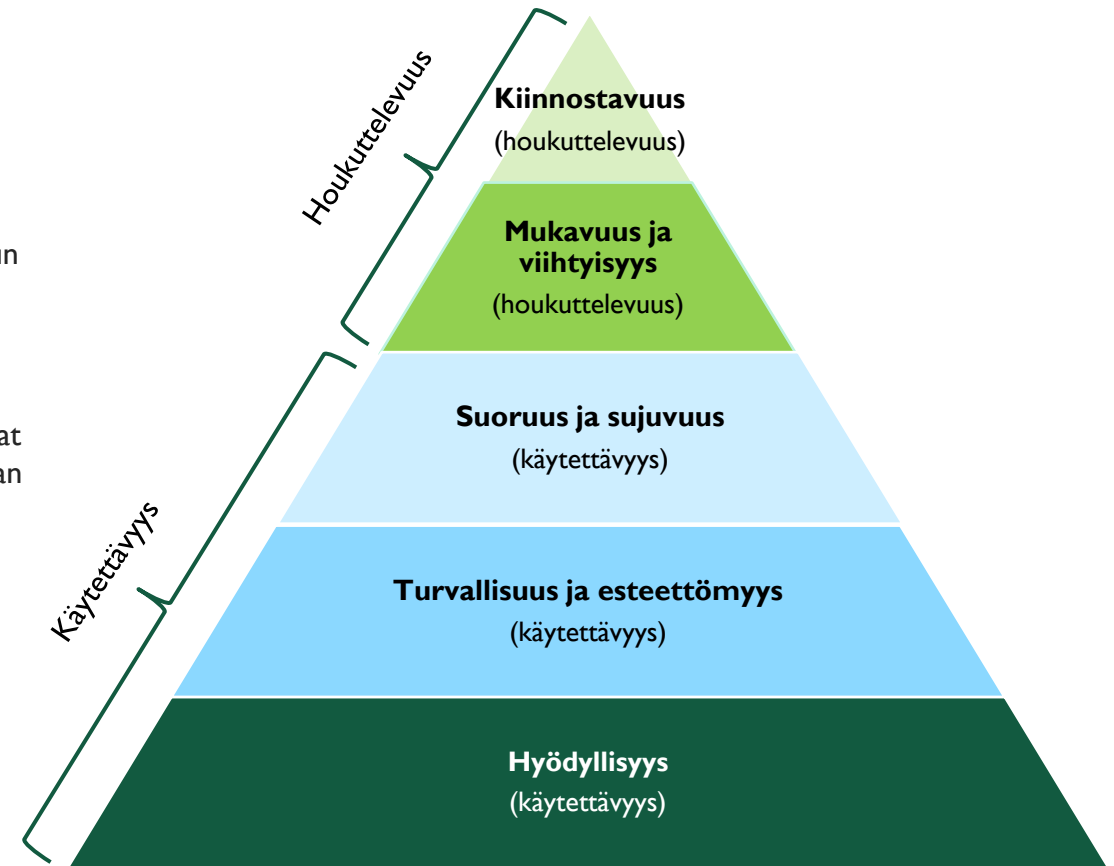


Käveleskely, kävellen kuljeskelu ja oleskelu eli ajanvietto toreilla, aukioilla, puistoissa jne.



Virkistyskävely eli mahdollisuus kävellä, juosta, ulkoilla luonnossa.

## Jalankulun tarvehierarkia



# KÄVELYN SUUNNITTELUPERIAATTEET

Jalankulun suunnitteluohjeessa (Väylävirasto) on määritetty jalankulkuympäristön ominaisuudet ja niiden luokittelu. Luokittelun perusteella määräytyvät suunnitteluperiaatteet ja ratkaisut, joita eri ympäristössä tulisi käyttää.

Kävelyalueen käytettävyys mahdollistaa perusedellytykset

## Jalankulun hyödyllisyys

*Ympäristössä on toimintoja, jotka voi saavuttaa helpoiten jalan.*

Maankäytön ja liikenteen integroidulla suunnittelulla huolehditaan kaupunkirakenteen monimuotoisuudesta ja riittävästä tiivyydestä. Maankäyttö tukee kävelyä ja terveellisten kulkumuotovalintojen tekemistä.

## Jalankulun turvallisuus ja esteettömyys

*Ympäristö on kaikille sosiaalisesti ja liikenteellisesti saavutettava ja turvallinen.*

Reiteillä ja alueilla on jalankululle kohdennettu valaistus, näkyvyys on hyvä ja väylät ovat leveitä. Esteettömyydestä on huolehdittu.

Kulhutavat on eroteltu toisistaan ja ajoneuvoliikenteen nopeudet turvallisia.

## Jalankulun suoruus ja sujuvuus

*Ympäristö mahdollistaa jäsenellyn, sujuvan ja suoran etenemisen.*

Reitit ovat loogisia ja suoraviivaisia. Kävelyverkosto on tiheää.

Kävely-ympäristöjen kunnossapidosta huolehditaan ympärivuotisesti.

## Jalankulun mukavuus ja viihtyisyys

*Ympäristö houkuttelee oleskeluun ja kulkemiseen.*

Kävely-ympäristö on pienipiirteistä, virikkeellistä ja näkymät viihtyisiä. Reitien varrella on mahdollisuus levähtää ja infra on laadukasta.

Pensaat, puut ja kasvillisuus viilentävät ja piristävät ympäristöä.

## Jalankulun kiinnostavuus

*Ympäristö tarjoaa puitteet kohtaamisille ja viipymiselle.*

Ympäristö houkuttaa oleskelemaan ja palaamaan uudestaan. Ympäristö on visuaalinen ja helposti hahmotettava.

Jalankulku on ihmisen luonnollisin liikkumisen muoto. Jalankulkuympäristö mahdollistaa merkityksellisten tapahtumien toteutumisen.

Kävelyalueen houkuttelevuudella tuotetaan lisäarvoa

## 4.2 RAUMAN SEUDUN KÄVELYALUEET



Kuva: Rauman kaupunki

# ERILAISTEN KÄVELYALUEIDEN PERIAATTEET RAUMAN SEUDULLA

Ohjelmassa on tunnistettu Rauman seudulta kolmen tasoista jalankulkuympäristöä hyödyntäen Väyläviraston jalankulun suunnitteluohjetta sekä paikkatietoon pohjautuvia saavutettavuus- ja LIVCY by Ramboll -analyysia.

Aiemmin esitellyt kävelyn suunnitteluperiaatteet kytkeytyvät kävelyalueisiin: **mitä keskeisempi kävelyalue, sitä enemmän kehittämisessä siirrytään perusedellytysten täyttämistä kohti houkuttelevuuden tuottamista.**

Rauman seudulla **huipputason kävelyalueet sijoittuvat taajamien keskuksiin**, joissa asukkaita ja palveluita on runsaasti, ja kävelijöitä sen vuoksi luontaisesti paljon. Keskeisten **sujuvien reittien alueet** sijoittuvat huipputason ydinten ympärille. Seuraavilla sivuilla on esitetty tarkemmat karttaotteet kuntien sekä aluekeskusten sisäisistä kävelyalueista.

Lisäksi taajamista on tunnistettu **keskeisiä jalankulkuhyteyksiä sekä koulujen ja päiväkotien ympäristöt.**

## Kävelyalueet



### Perustaso

Perustasoa ovat taajamien rakennetut alueet, jossa on pääasiassa asutusta.

Periaatteet:

- Täytetään kävelyn perusedellytykset, jotta kävely asuinalueiden, työpaikkakeskittymien ja palveluiden välillä on turvallista.
- Reitit ovat selkeitä ja sujuvia.
- Lisäksi keskitytään laadukkaisiin virkistys- ja ulkoilureitteihin.



### Keskeiset sujuvat reitit

Keskeisiä sujuvia reittejä ovat kuntien keskustan ytimen läheiset tiiviit alueet sekä tärkeät koulureitit, pääkatujen varret ja muut siirtymisissä kävellen käytetyt reitit.

Periaatteet:

- Mahdollistetaan kävely ympäri vuoden niin, että kävely on turvallisen lisäksi sujuvaa ja mahdollisimman esteetöntä.
- Kävelylle on varattu riittävästi tilaa.
- Kävely-ympäristössä tavoitellaan erityisesti suoraa, turvallista ja loogista yhteyksiä, jotka houkuttelevat kulkemaan arjen matkoja asuin- ja työpaikka-alueiden sekä palvelujen välillä kävellen.



### Huipputaso

Huipputasolla ovat kaupunkien ja kuntien palvelukeskittymät, joissa kävelyn kehittämisen edellytykset ovat hyvät, kävelijöitä on paljon ja toimintoja runsaasti.

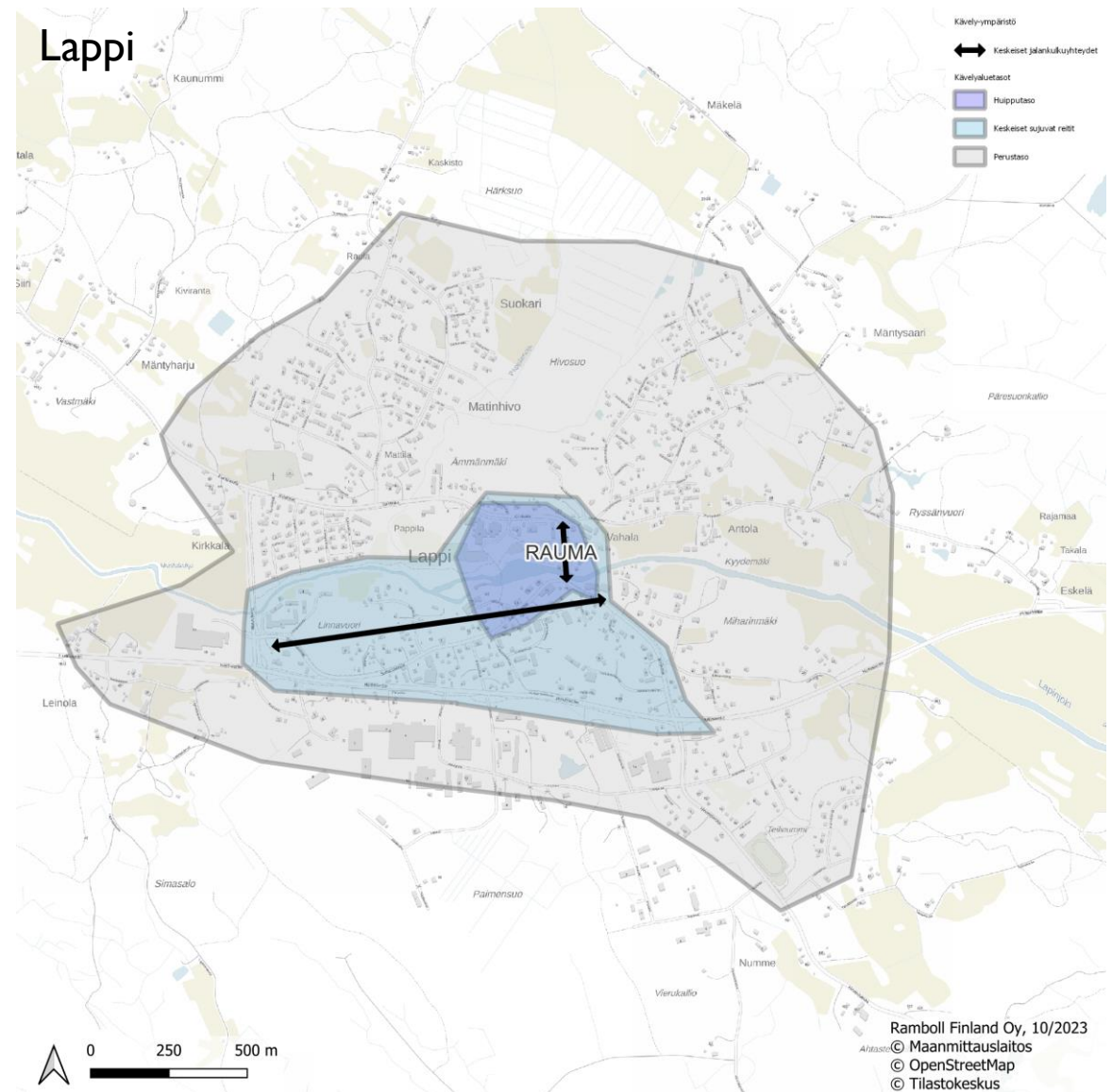
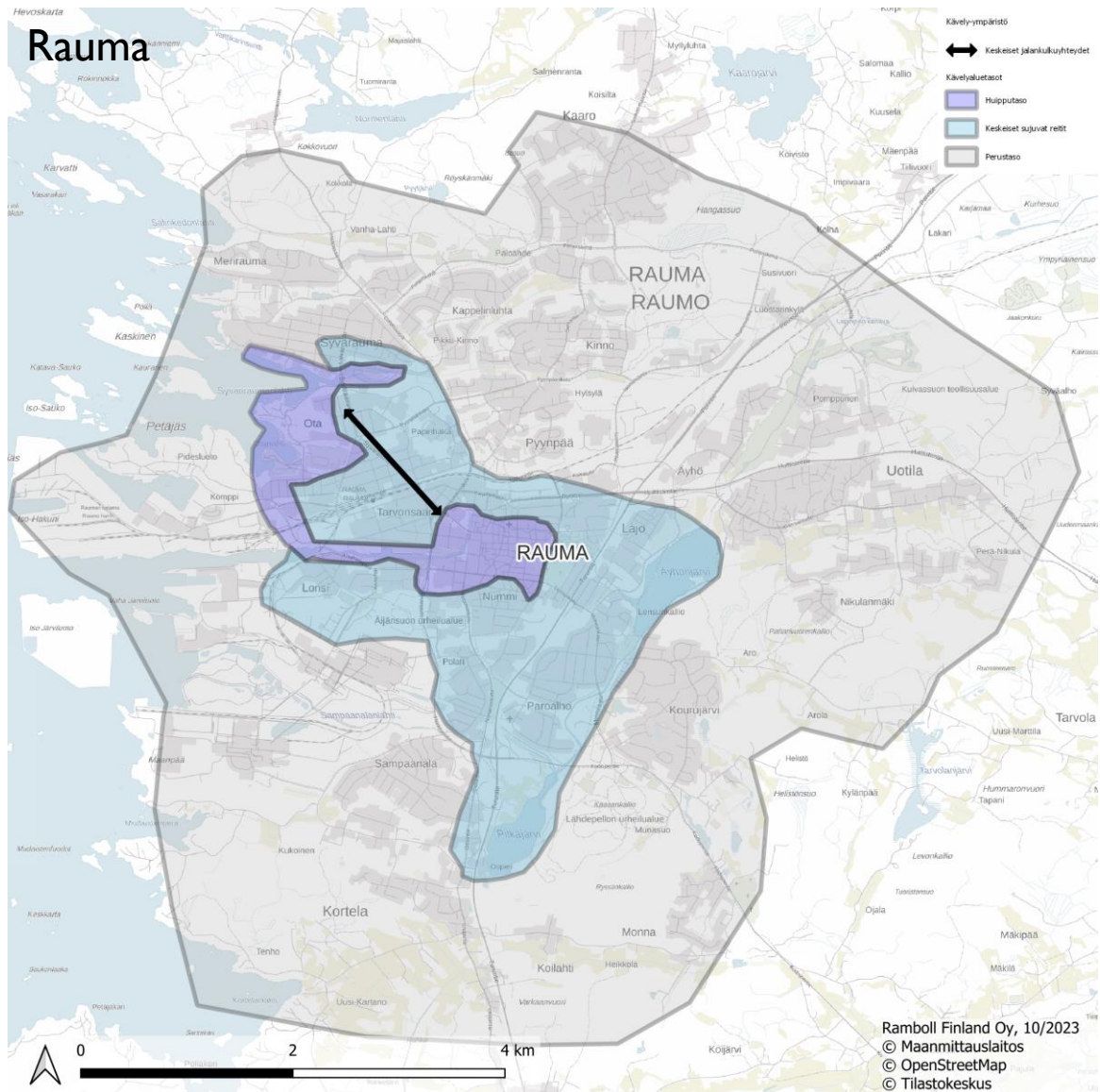
Periaatteet:

- Kävely on ympäri vuoden turvallisen, sujuvan ja esteettömän lisäksi viihtyisää ja kiinnostavaa.
- Kävelyä priorisoidaan ja esteettömyyteen kiinnitetään erityistä huomiota.
- Kävely-ympäristössä tavoitellaan lisäarvoa kävelijälle. Huipputason ympäristö houkuttelee kiinnostavuudellaan pysähtymään ja viettämään aikaa.

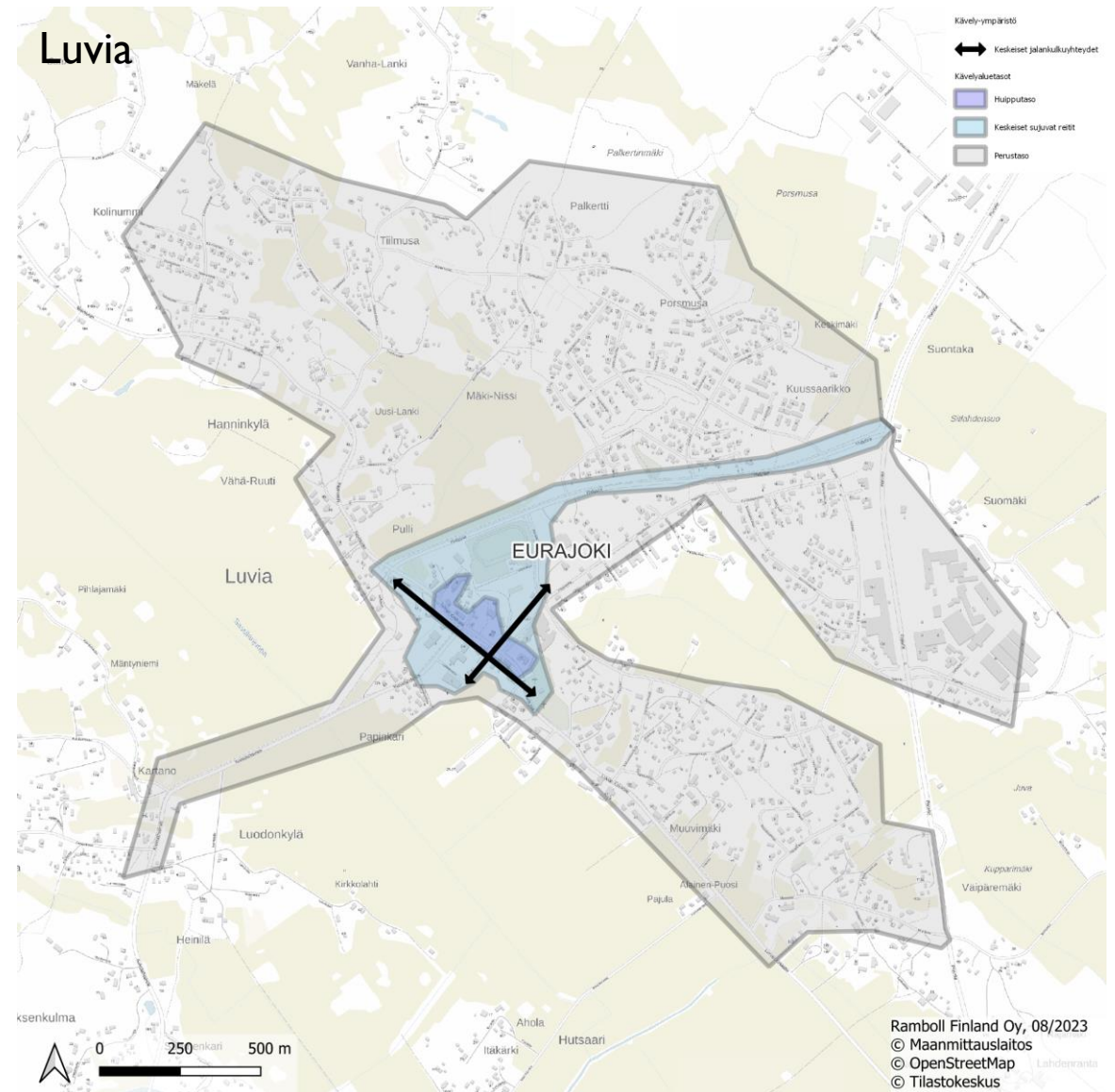
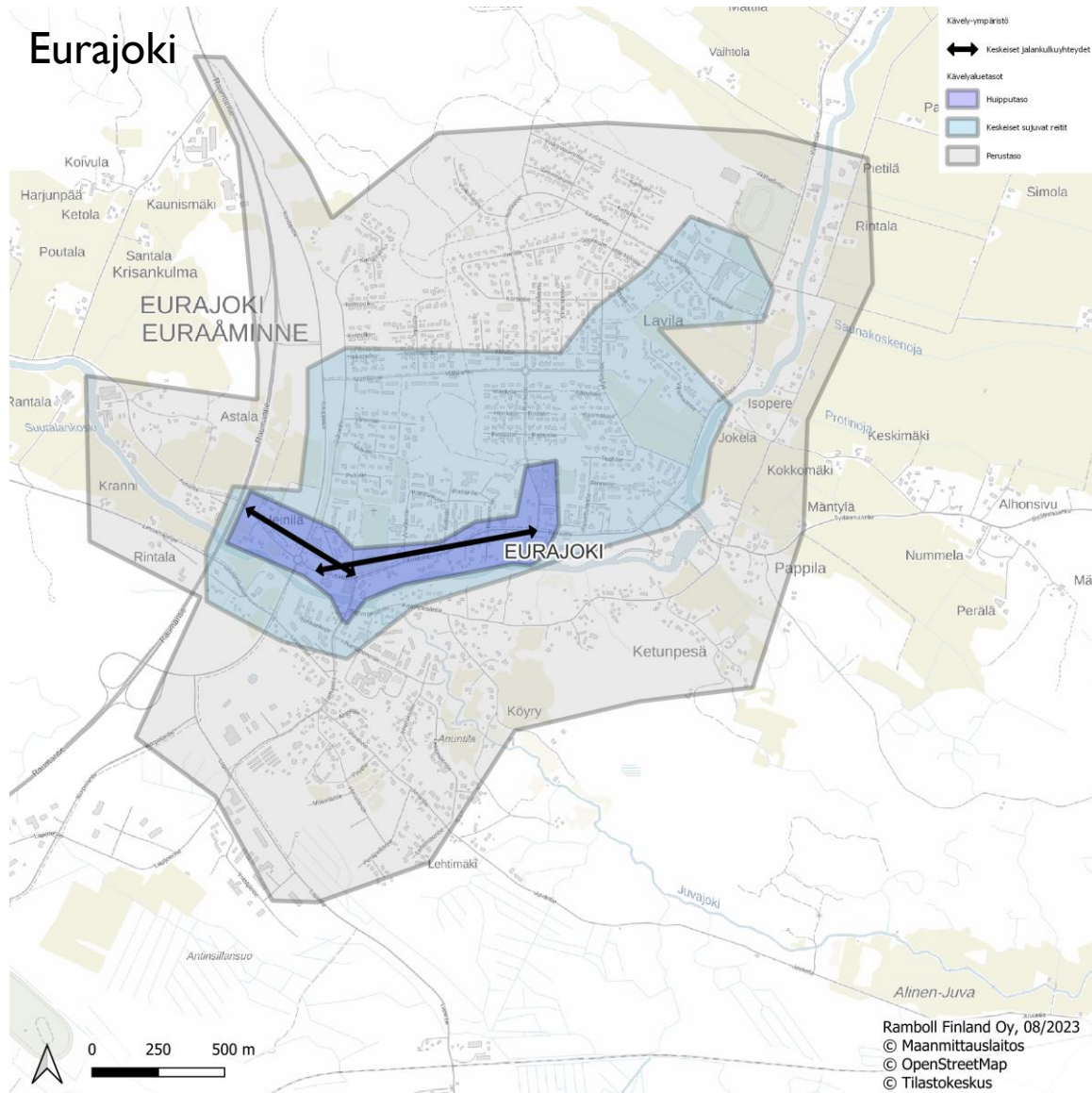
## Koulujen ja päiväkotien ympäristöt

Koulujen ja päiväkotien ympäristössä kävellään ympäri vuoden runsaasti, ja kävelijät voivat olla hyvin pieniä lapsia. Koulujen ja päiväkotien ympäristöissä painottuvat erityisesti turvallisuusnäkökulmat, jotta koululaiset voivat taittaa koulumatkansa kestävästi ja turvallisesti kävellen vuoden ympäri tai vanhemmat tuoda lapsiaan turvallisesti päiväkotiin kävellen ja pyöräillen.

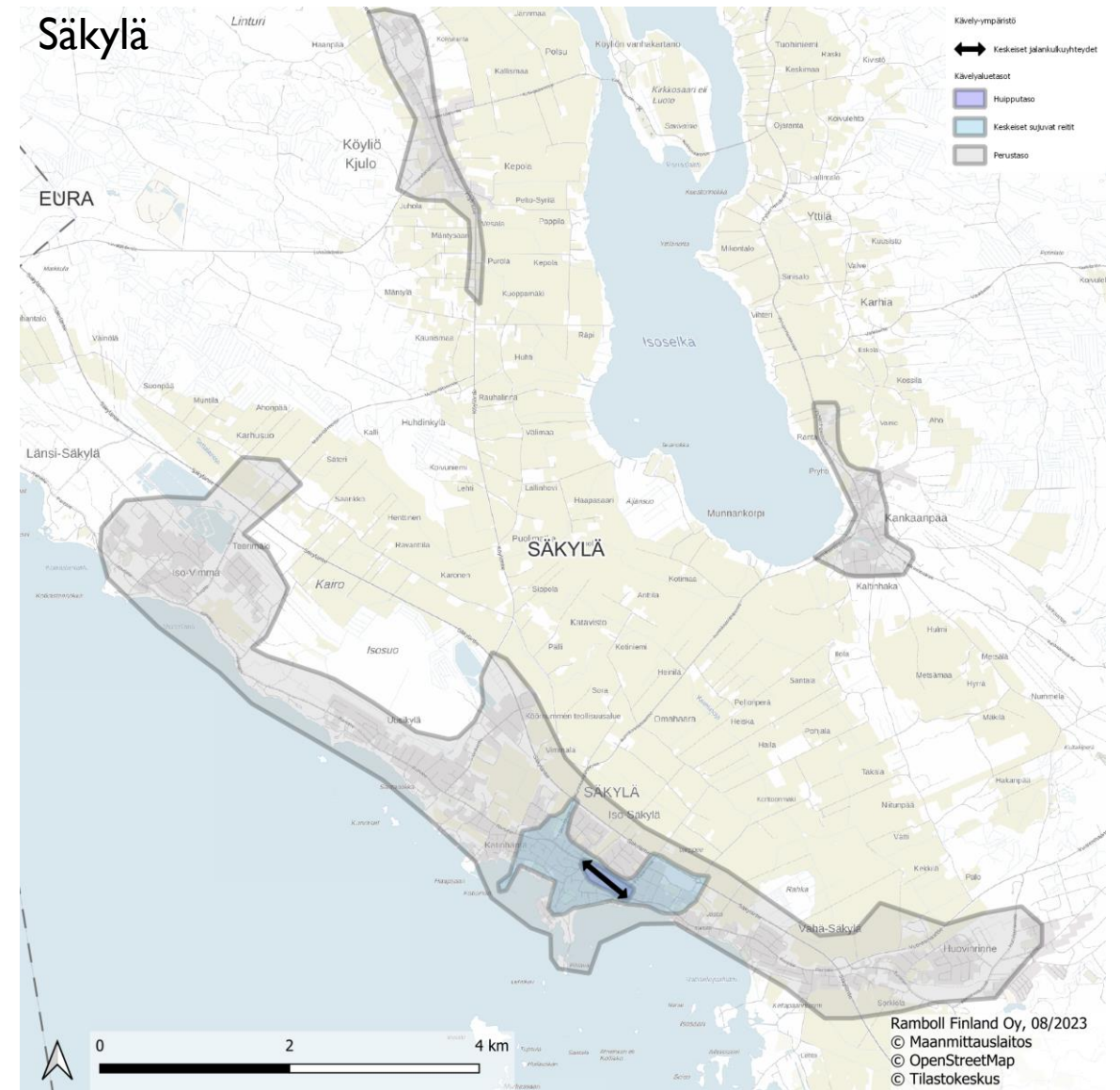
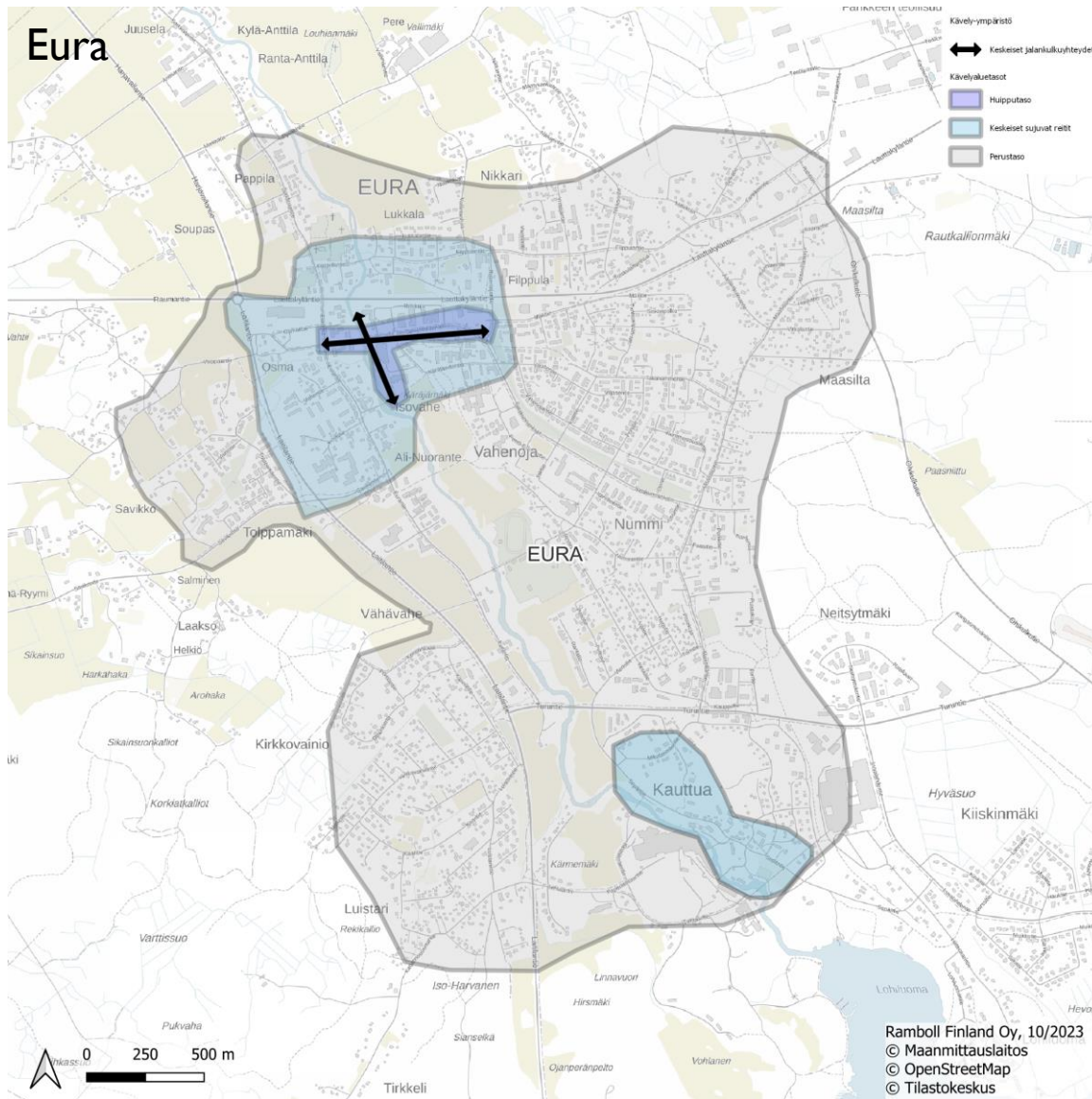
# KÄVELYALUEET - RAUMA



# KÄVELYALUEET - EURAJOKI



# KÄVELYALUEET – EURA JA SÄKYLÄ



## 5. PYÖRÄLIIKENNE

# INFRASTRUKTUURIN PARANTAMINEN ON TÄRKEIN JA VAIKUTTAVIN PYÖRÄLIIKENTEEEN EDISTÄMISKEINO

## TURVALLISUUS

- Liikennemuodot erotellaan tarpeen mukaisesti (autoliikenne/pyöräliikenne ja jalankulku/pyöräliikenne).
- Liikennenympäristö on turvallinen liikkua läpi vuoden.
- Kunnossapito on korkeimmassa luokassa (kesä ja talvi).
- Näkemät sekä pyörätien pysty- ja vaakageometria mahdollistavat vaivattoman ajosuorituksen, erityisesti risteysalueilla.

## SUORUUS

- Pyöräilijän tulee voida päästä määränpäähensä mahdollisimman suoraan.

## YHDISTÄVYYS JA KATTAVUUS

- Reitinvalinta on helppoa. Pääreitit jatkuvat loogisesti ja niiden seuraaminen on vaivatonta eikä eksymisen vaaraa ole.
- Laadukkaat ja yhdenmukaiset järjestelyt parantavat seurattavuutta.

## VAIVATTOMUUS

- Ajokokemuksen häiriöttömyys ja laatu: päällysteen laatu, reunakivet ja muut epätasaisuudet eliminoitu kaarresäteet ja pystygeometria kunnossa.

## MIELLYTTÄVYYS

- Sosiaalinen turvallisuus ja luonnon läheisyys.

Lähtökohtaisesti jokainen kaupungin osoite tulee olla saavutettavissa pyörällä. **Polkupyörällä tulee voida turvallisesti ja sujuvasti saavuttaa kaikki kohteet kuten kodit, koulut, työpaikat ja palvelut.** Ensisijainen tavoite ei ole rakentaa erillisiä pyöräteitä, vaan kehittää pyöräilyolosuhteita ja parantaa liikenneturvallisuuksia kokonaisvaltaisesti sekä sovittaa pyöräliikennettä ja muuta liikennettä yhteen koko verkon 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 verkkoon kuuluvat kaikki pyöräilijöiden käyttämät väylät, joita ovat kadut ja tiet, erilliset pyörätiet sekä puistokäytävät ja vastaavat yhteydet. 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.

**Mitä aikaisemmin pyöräliikenne otetaan mukaan suunnitteluun, sitä helpompi on päästä hyvään lopputulokseen** (yleiskaavasta asemakaavaan ja siitä liikennesuunnitteluun).

## 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 liittyy myös Väyläviraston Pyöräliikenteen suunnittelu -ohjeen päivittyminen (Väyläviraston ohjeita 18/2020).

# 5.1 PYÖRÄLIIKENTEEEN TAVOITEVERKKKO



Kuva: Rauman kaupunki

# PYÖRÄLIIKENNEVERKON HIERARKIA

Pyöräliikenteen verkko voidaan karkeasti ottaen jakaa **pyöräreitteihin ja perusverkkoon**.

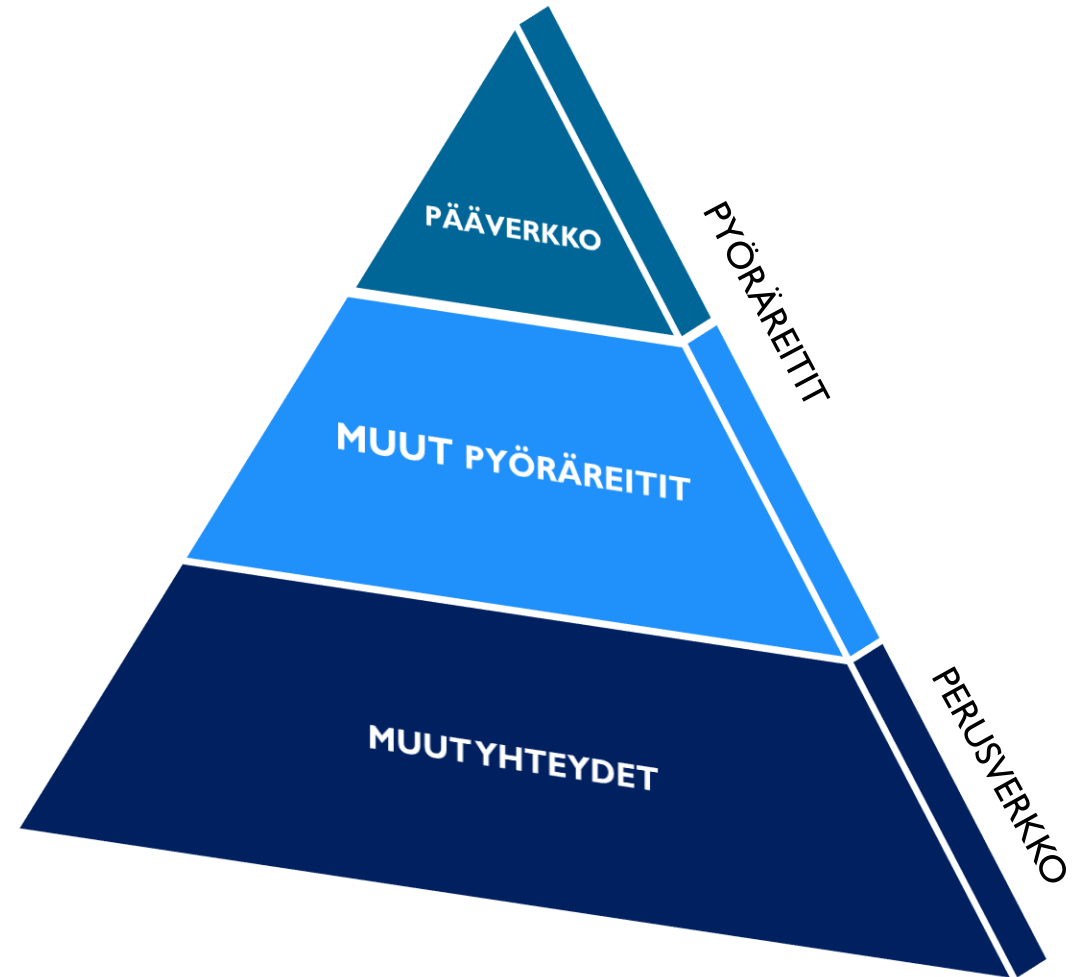
→ **Pyöräreitit ovat pyöräteitä** tai ulkoilu- ja virkistysreittejä.

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

Pyöräreitit jaetaan edelleen kahteen **toiminnalliseen luokkaan**: pääverkkoon ja muihin pyöräreitteihin.

- **Pääreitit ovat yleensä keskustan ja alakeskusten välisiä väyliä**, joiden tehtävä on välittää alueen suurimmat pyöräilijävirrät. Pääverkko sisältää **pää- ja aluereiteiksi** luokiteltavia yhteyksiä.
- **Muut pyöräilyreitit täydentävät** pääverkkoa ja ovat paikallisella tasolla tärkeitä yhteyksiä.

**Pyöräliikenneverkko koostuu siten pääverkosta, muista pyöräreiteistä sekä perusverkkoon kuuluvista muista yhteyksistä**. Rakenteen taustalla on ajatus korostaa pyöräilijän tarvetta liikkua kaikkialla katuverkolla, ei pelkästään pyöräteillä. Perinteisessä pyörätieverkko ajattelumallissa (pää-alue-paikallisreitit) tämä näkökulma ei tyypillisesti korostu yhtä selkeästi.



# PYÖRÄLIIKENTEN TAVOITEVERKKO



- Toimivien pyöräilyolosuhteiden suunnittelun kulmakivi on **pyöräliikenteen verkon suunnittelu**. Tavoite on luoda edellytykset polkupyörän käytölle arkisena kulkuvälineenä ja parantaa jalankulun ja pyöräliikenteen asemaa katujen ja kaupunkitilan suunnittelussa.
- Pyöräliikenteen **tavoiteverkko kuvaa ja jäsentää pyöräliikenteen roolia kunnan/kaupungin tie- ja katuverkon eri osissa ja suhteessa muihin kulkumuotoihin**. Se linjaa keskeiset pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet erilaisissa liikkumisympäristöissä ja antaa suosituksia tavoitteellisista pyöräliikennejärjestelyistä. Tavoiteverkko ei kuitenkaan tarkoita, että jokainen reitti tulisi toteuttaa erillisenä pyöräliikenteen väylänä.
- Tavoiteverkko tukee infran kehittämistoimien ja kunnossapidon suunnittelua ja ohjelmointia. **Se on työkalu, jolla varmistetaan yhdenmukaisten ja saumattomasti toisiinsa kytkeytyvien järjestelyiden toteutus**. Tavoiteverkon aikajänne ulottuu tyypillisesti yleiskaavan tavoitevuoteen. Parhaimmillaan tavoiteverkon rakentuminen on hankkeistettu ja vaiheistettu niin, että yhteys- ja laatutasopuutteet voidaan toteuttaa loogisena osana muuta kaupunkikehitystä.
- Pääreitit on hyvä merkitä yleiskaavaan, jotta ne tulevat myöhemmissä suunnitteluvaiheissa huomioituiksi.

**Rauman seudulla pyöräliikenteen pääverkko koostuu **pääreiteistä** ja **aluereiteistä**, jotka kytkevät toisiinsa merkittävimmät asumisen, palveluiden ja työpaikkojen keskittymät.**

- Rauman keskustan ja sitä pienempien seutukeskusten välisiä suurimpia pyöräliikenteen määriä välittäviä yhteyksiä kutsutaan pääreiteiksi.
- Pääverkkoa täydentävät aluereitit, jotka yhdistävät pienempiä asumisen ja työpaikkojen keskittymiä pääreiteille.
- Pääreittien ja aluereittien lisäksi Rauman seudulle on määritetty seudullisia reittejä, joilla kuvataan seudullisesti merkittäviä pidempiä pyöräliikenteen yhteyksiä.



Seuraavilla sivuilla on esitetty pyöräliikenteen pääverkon **pääreitit (punaisella)** ja **aluereitit (sinisellä)** sekä **seudulliset reitit (vihreällä)** koko seudun kartassa ja taajamittain.

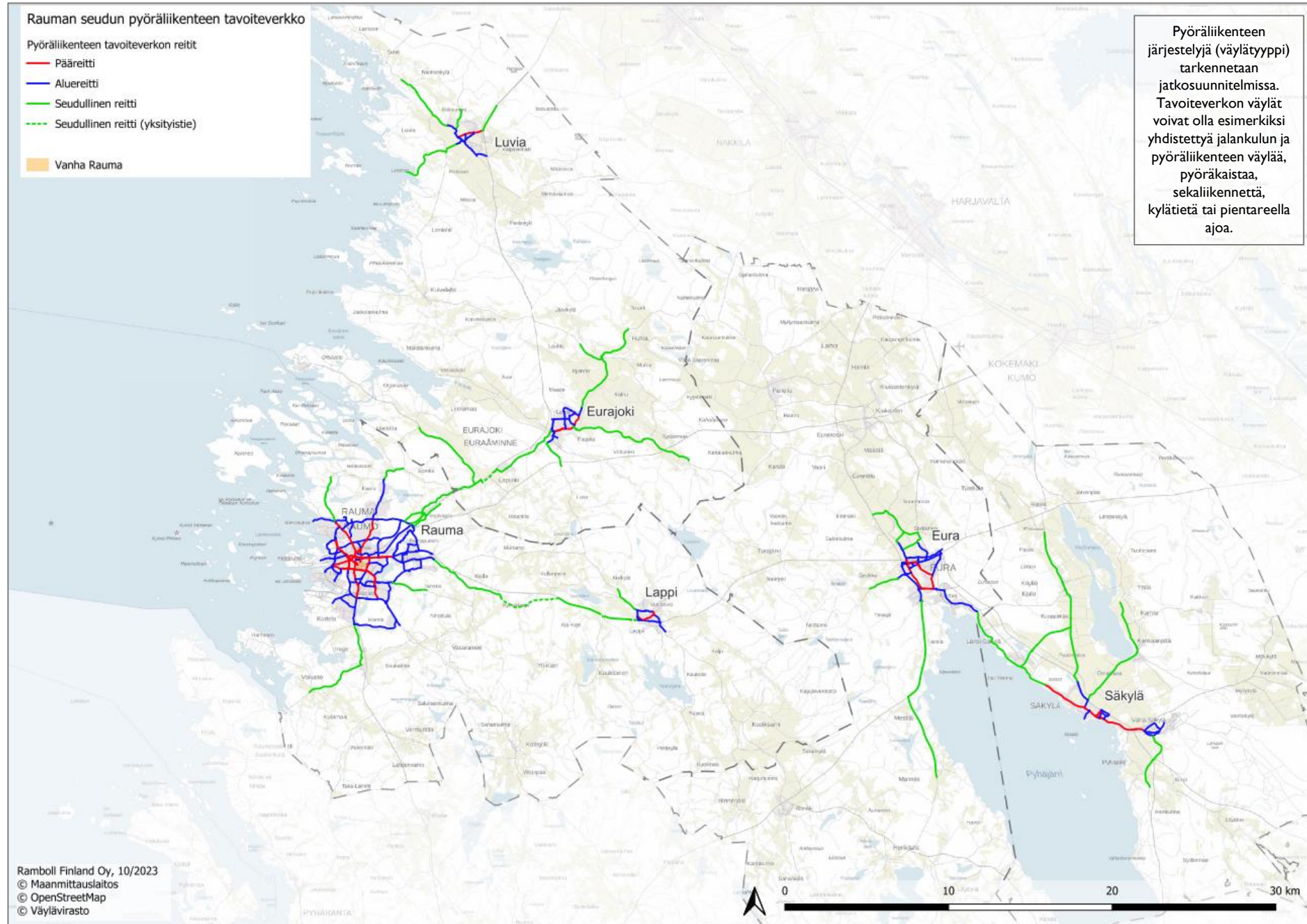
Pyöräliikenteen tavoiteverkossa ei oteta kantaa pyöräliikenteen järjestelyihin (muun muassa väylätyyppiin), vaan ne ovat osa tarkempaa jatkosuunnittelua.

# SEUDUN TAVOITE- VERKKO

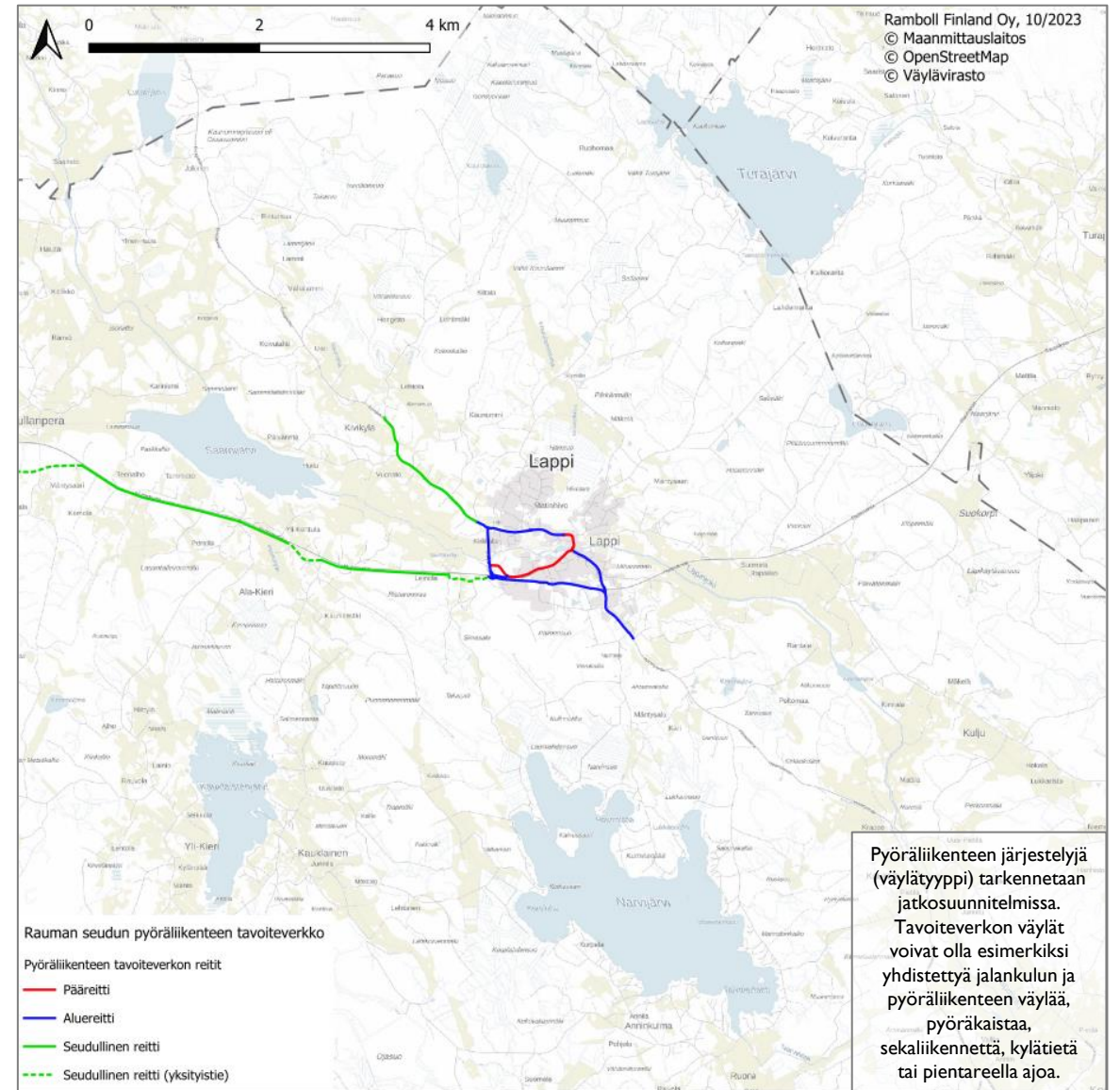
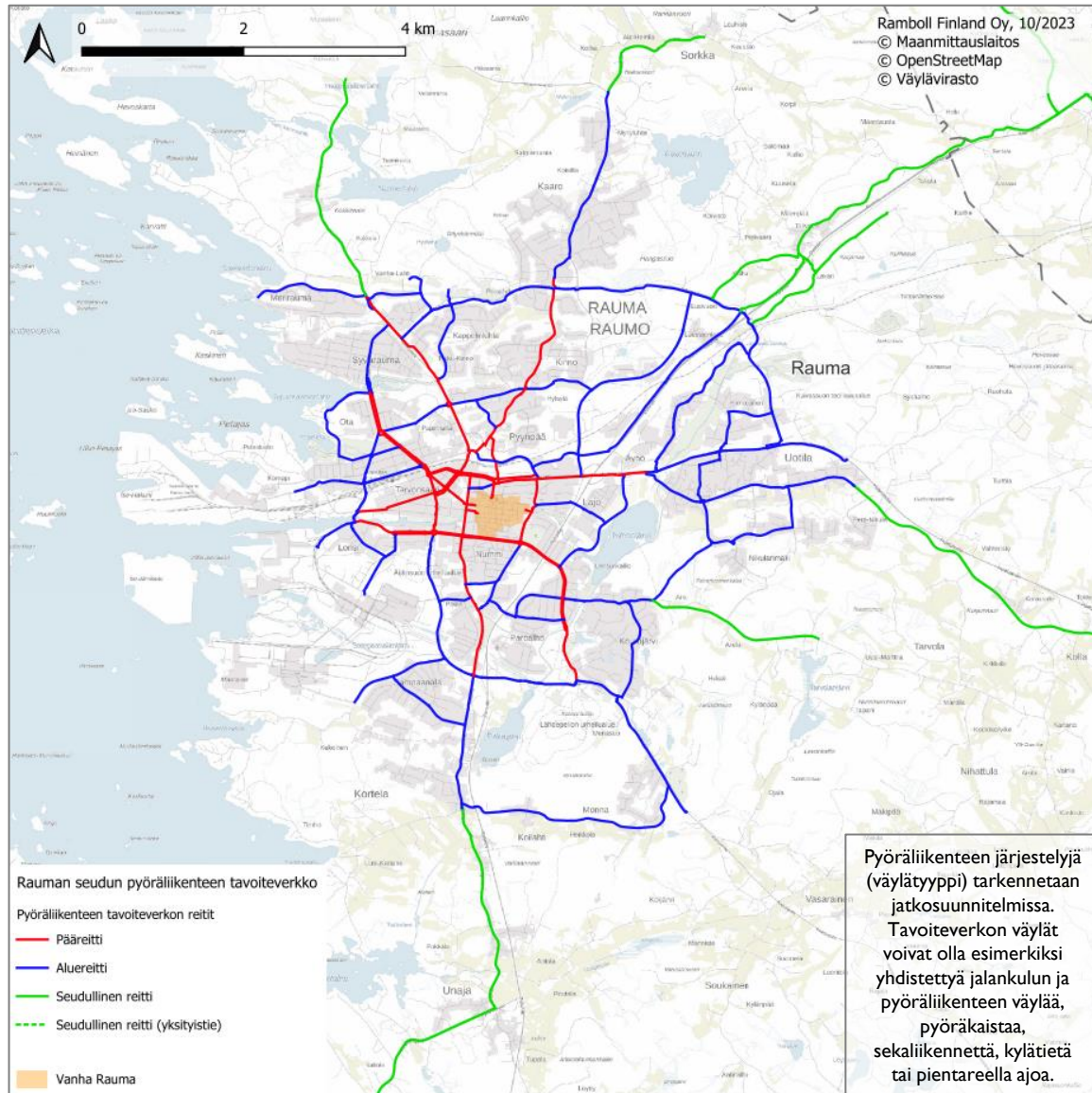
Kuvassa on esitetty Rauman seudun **pyöräliikenteen tavoiteverkko**. Tavoitteena on, että pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat yhteydet ovat laatustandardiltaan paikallisreittejä korkeatasoisempia.

Pääverkkoon kuuluu myös pitkiä maantieyhteyksiä. On huomioitava, että **kaikilla yhteysväleillä ei tavoitella erillisiä pyöräliikenteen väyliä tai yhdistettyä kävelyn ja pyöräliikenteen väylää** vaan pyöräliikenteen olosuhteita voidaan parantaa myös muilla keinoin. Rauman seudun keskustaajamissa on eniten yhdistettyjä kävelyn ja pyöräliikenteen väyliä, ja ne ovat usein sopiva väylätyyppi muun muassa liikennemäärät huomioiden myös tulevaisuudessa.

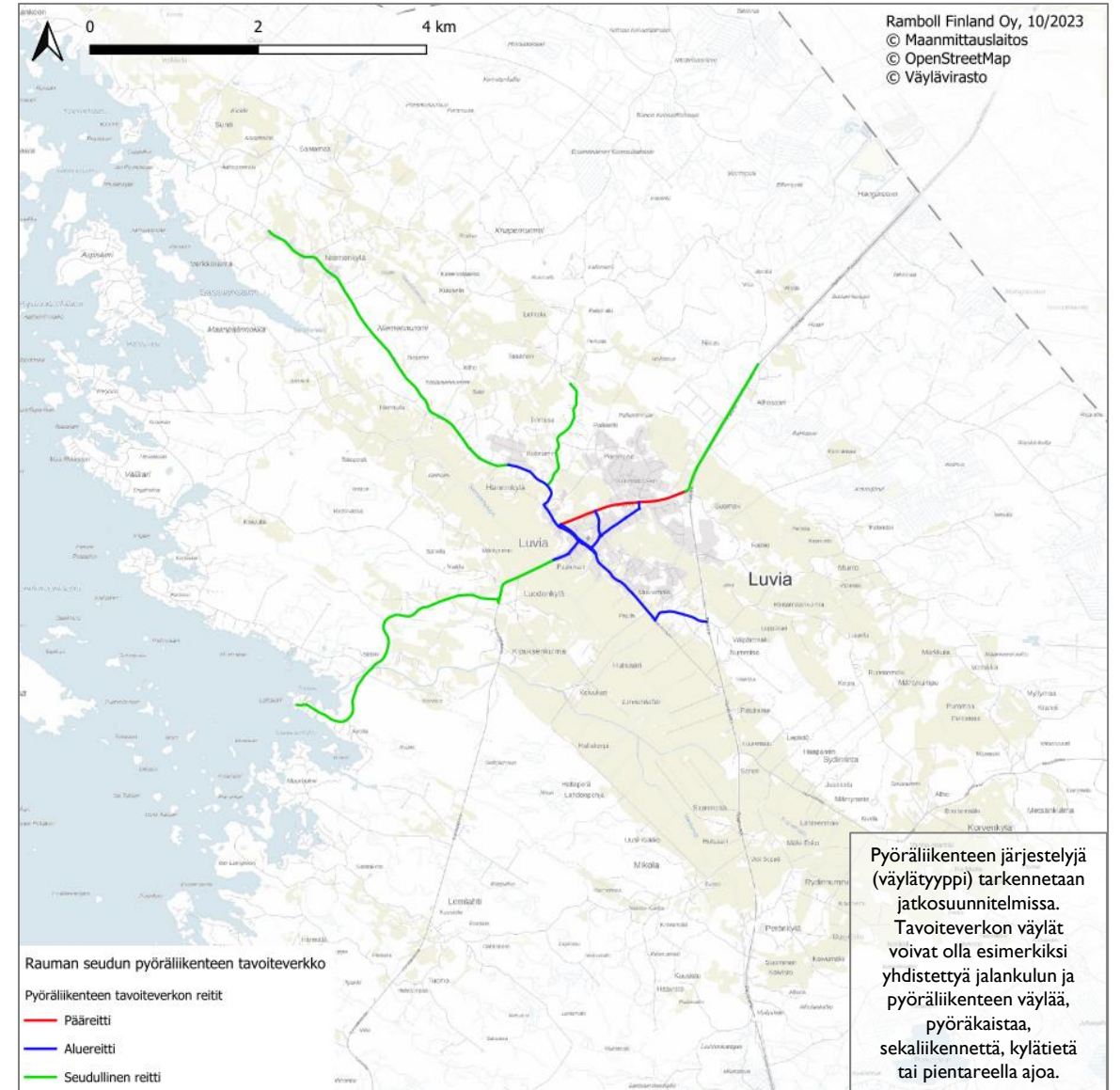
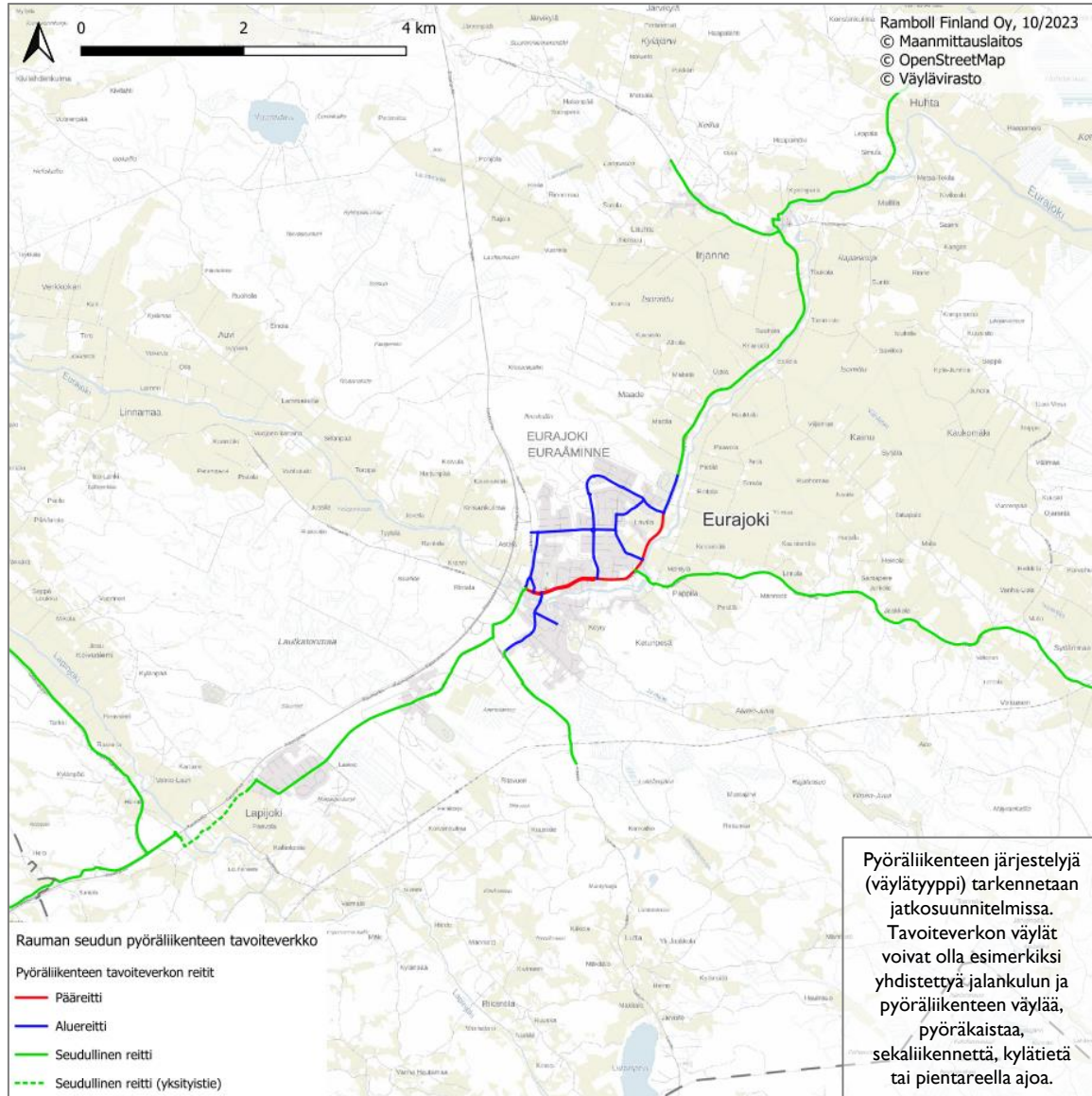
Seuraavilla sivuilla on esitetty tarkemmat karttaotteet kuntien sekä aluekeskusten sisäisistä yhteyksistä.



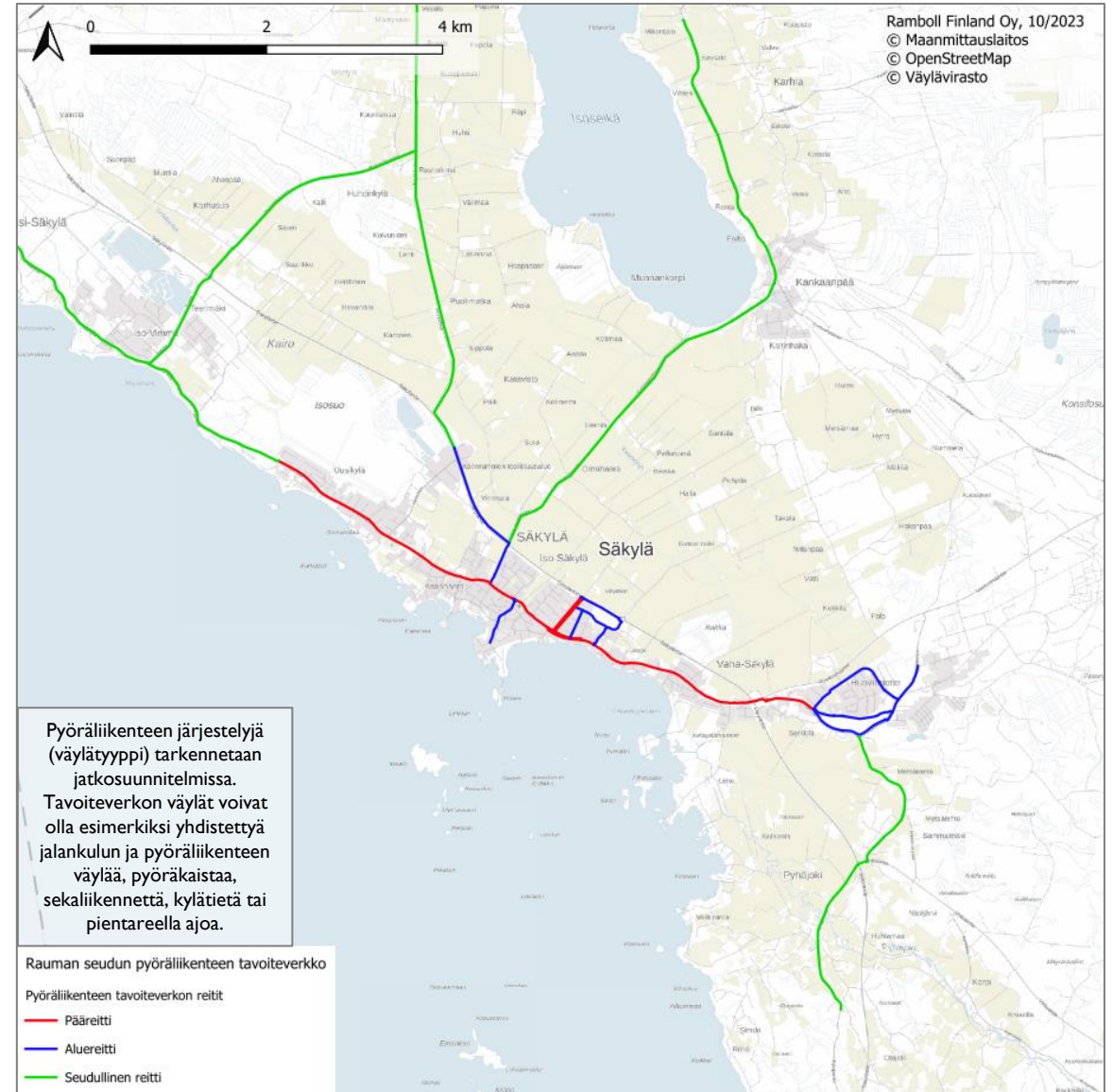
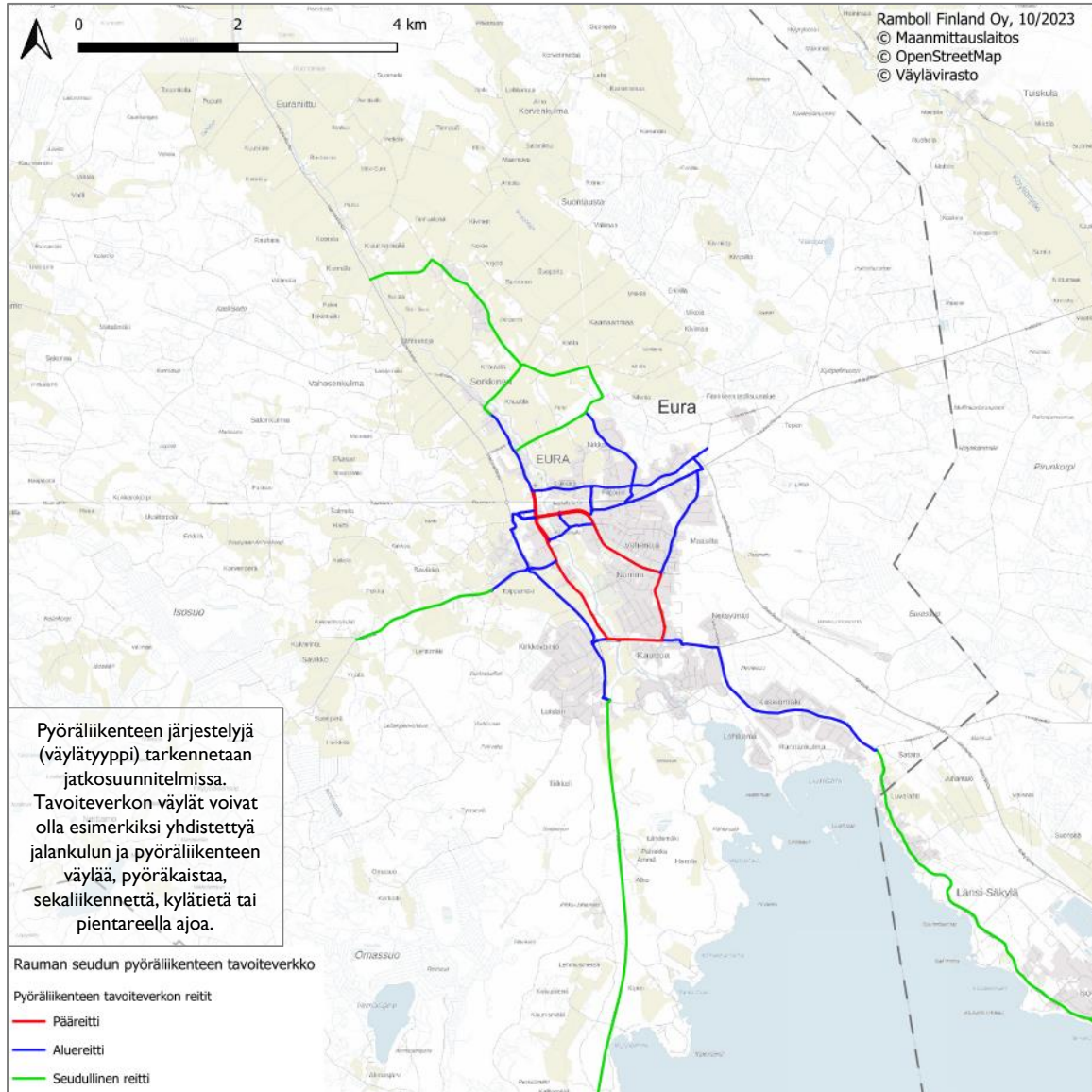
# PYÖRÄLIIKENTEN TAVOITEVERKKO – RAUMA



# PYÖRÄLIIKENTEN TAVOITEVERKKO – EURAJOKI



# PYÖRÄLIIKENTEEEN TAVOITEVERKKO – EURA JA SÄKYLÄ



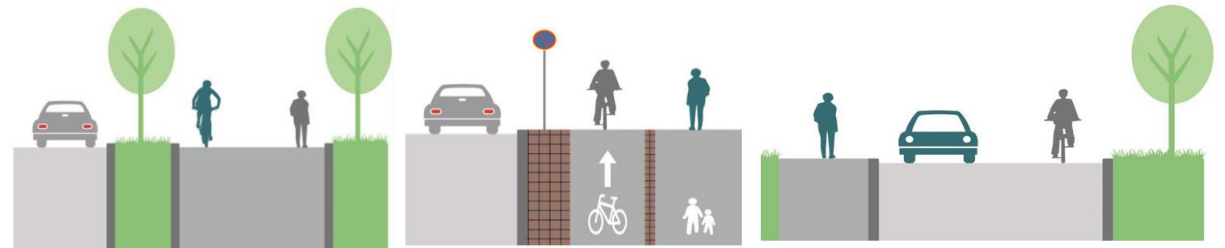
# PYÖRÄLIIKENTEEEN JÄRJESTELYJÄ TARKENNETAAN JATKOTARKASTELUISSA



- **Pyöräliikenteen järjestely vaihtelee liikenneympäristöittäin.** Liikenneympäristöt voidaan jaotella tiiviisti rakennettuun, väljästi rakennettuun ja rauhalliseen liikenneympäristöön sekä rakentamattomaan alueeseen.
- Pyöräliikenteen järjestelyt voivat olla esimerkiksi sekaliikennettä, yksi- tai kaksisuuntaisia pyöräteitä, yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä, pyöräkaistoja tai pientareella pyöräilyä. Pyöräliikenne voi olla erotettuna omalle väylälleen tai yhdistetty autoliikenteen tai jalankulun kanssa riippuen liikenneympäristöstä.
- **Oikea ratkaisu oikeaan paikkaan -periaatteella rakennetussa liikenneympäristössä päästään niin turvallisuuden kuin käytettävyyden kannalta tasapainoisiin olosuhteisiin.** Tämä toteutuu silloin, kun väylän tehtävä, sen käyttö ja liikennejärjestelyt tukevat toisiaan ja ovat keskenään tasapainossa.
- Autoliikenteen suunnittelu on keskeinen osa pyöräliikenteen suunnittelua: autoliikenteen määrä ja nopeustaso ovat merkittävimmät tekijät pyöräliikenteen väylätyypin valinnassa.

**Rauman seudulla pyöräliikenteen ratkaisuja ei ole tässä edistämishjelmassa vielä tarkemmin määritelty, vaan ne tarkentuvat jatkosuunnittelun yhteydessä.**

Rauman seudulla pyöräliikenteen järjestelyissä suositetaan yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä muun muassa liikennemäärien ja kustannustehokkuuden takia. Kaupungin alueella jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrät eivät edellytä liikennemuotojen erottelua toisistaan. Erottelu on kuitenkin suositeltavaa tiiviisti rakennetussa liikenneympäristössä. Taajamien välillä pyöräliikenne on yhdistetyillä pyöräteillä ja jalkakäytävillä, ajoradalla tai pientareella.



Kuvia erilaista väyläratkaisusta: Pyöräliikenteen suunnitteluohje (Väyläviraston ohjeita 18/2020)

## 5.2 PYÖRÄMATKAILU



# MIKSI PYÖRÄMATKAILU ON AJANKOHTAINEN AIHE?

Matkailijat haluavat tehdä vastuullisia ja kestävästä kehitystä edistäviä valintoja. Vapaa-ajan pyöräily ja pyörämatkailu tukevat tätä erinomaisesti – niissä yhdistyvät ekologisuus, hyvinvointi ja elämyksellinen luontokokemus. Lihaskivillä liikkua pyöräily on päästötöntä.

Pyörämatkailun yleistymisen merkitsee samanaikaisesti sitä, että matkailijoiden odotukset ja vaatimustaso kasvavat ja kilpailu pyörämatkailun euroista kiristyy.

<b>1</b> Pyörämatkailu on matkailun vahvimmin kasvavia alueita	<b>Pyörämatkailun kasvu 2019:</b> <b>5,5 %</b>	<b>Lyhyiden pyörämatkojen kasvu:</b> <b>27 %</b> arkipäivinä <b>11 %</b> viikonloppuina
<b>2</b> Pyörämatkailijoiden odotukset kasvavat	<b>29 %</b> käyttää sähköpyörää (vuonna 2018: 23 %)	<b>7 %</b> vuokraa pyörän (vuonna 2018: 5 %)
<b>3</b> Kilpailu pyörämatkailijoista lisääntyy	<b>72 %</b> suunnistaa ensijaisesti reittiopasteiden avulla	<b>66 €</b> on pyörämatkailijan päivämäärä (muilla turisteilla 55 €)

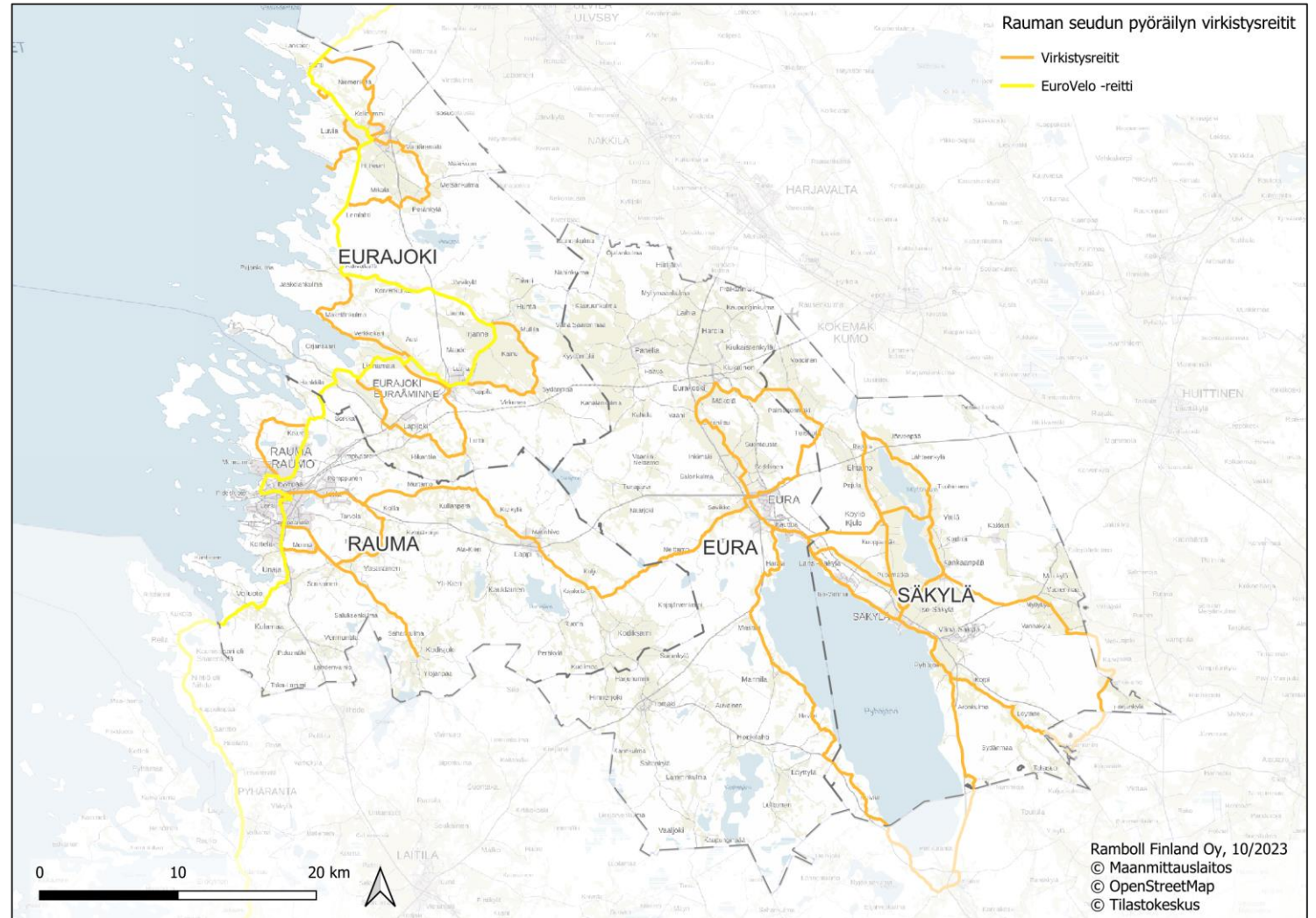
Lähteet: *Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020, ADFC-Radreiseanalyse 2020.*

# RAUMAN SEUDUN PYÖRÄMATKAILUSSA ON POTENTIAALIA

Pyörämatkailussa on valtavasti potentiaalia Rauman seudulla. Satakunnasta löytyy monenlaisten maisemien reittejä sekä yhden että useamman päivän pyöräretkille meri- ja järvimaisemissa sekä historiallisten nähtävyyksien ja kulttuuriperinnön parissa. Esimerkkeinä Vanhan Rauman sydäimestä lähtevä puutaloalueiden läpi kulkeva lyhyt, päiväretkeksi sopiva pyöräreitti sekä Eurasta lähtevä ja Pyhäjärven ympäri sekä Säskylän ja kylien halki kulkeva pyörämatkailureitti ”Tour de Pyhäjärvi”.

Pyhäjärvisetu tarjoaa pyörämatkailijoille ja vapaa-ajan pyöräilijöille myös useita muita eri mittaisia pyöräreittejä, joista on koottu tiedot [www.visitpyhajarseutu.fi](http://www.visitpyhajarseutu.fi)-verkkosivustolle. Kuten viereinen kartta osoittaa, seudulla on jo valtavasti vapaa-ajan pyöräilyyn sopivia reittejä. Satakunnan rannikolla kulkee myös kansainvälinen **EuroVelo 10 -pyörämatkailureitti**, joka houkuttelee seudulle suomalaisten lisäksi kansainvälisiä pyörämatkailijoita.

Pyörämatkailussa on kuitenkin myös kehitettävää, sillä niin kotimaisten kuin kansainvälistenkin matkailijoiden laatuvaatimukset kasvavat jatkuvasti ja kilpailu pyörämatkailijoista on kasvussa useiden kohteiden kehittäessään pyöräilypalveluita. Pelkät maisemat eivät enää riitä, vaan niiden lisäksi matkailijat kaipaavat sopivia ja selkeitä reittejä sekä kattavia oheispalveluita. Myös informaatio on tärkeä osa matkaa ja reitit tulisi olla helposti löydettävissä niin etukäteen kuin maastossa. Jatkossa seudulla jatketaan keskeisten pyörämatkailukohteiden ja -palveluiden tunnistamista vielä tarkemmin.



# PYÖRÄVERKON JA OPASTUKSEN KEHITTÄMINEN EDISTÄÄ MYÖS PYÖRÄMATKAILUA

Pyörämatkailua ja vapaa-ajan pyöräilyä Rauman seudulla edistävät pyöräverkon toimenpiteet, joilla pyöräreittejä saadaan lisää, olemassa olevien väylien kuntoa parannettua ja reittiopastus kuntoon sekä verkkoon että maastoon. Tämän lisäksi pyörämatkailussa on kehitettävää muun muassa pyöräpysäköinnin, matkaketjujen ja seudullisen sekä kuntakohtaisen markkinoinnin osalta. Pyörämatkailun tulisi palvella myös kuntien vakituisten ja kesäasukkaiden vapaa-ajan ja virkistykseen tarpeita.

Asukaskyselyssä kävi ilmi, että keskeisimpiä pyöräpysäköinnin ongelmia seudulla ovat runkolukittavien pyörätelineiden puute tai yleisestikin pyöräpysäköinnin puute. Pyöräpysäköinnin laadun ja määrän nostaminen onkin yksi tapa parantaa matkaketjua niin pyörällä matkustavalle turistille kuin asukkaillekin. Pyöräpysäköinnin laadukkaat järjestelyt ovat myös keino toivottaa pyörämatkailijat tervetulleiksi kohteeseen. Matkaketjua voidaan vahvistaa lisäksi parantamalla pyörän kuljetusmahdollisuuksia busseissa ja järjestämällä riittävä määrä laadukasta pyöräpysäköintiä liityntäpysäköintialueille. Tämän lisäksi kaikkien seudun kuntien toimenpideohjelmassa on mainittu sähköpyörän latauspistetarpeiden selvitys erityisesti keskeisten palvelu- ja matkailukohteiden yhteydessä.

Pyöräilyn monipuolisuutta, myös matkailun näkökulmasta, tukee eri pyöräilymuotojen parempi huomioiminen. Jo olemassa olevista sekä uusista pyöräreiteistä voidaan myös viestiä entistä paremmin jokaisessa kunnassa sekä seudullisesti. Pyörämatkailun potentiaalinn tunnistamiseksi ja markkinoinnin vahvistamiseksi on toimenpideohjelmassa esitetty pyörämatkailun markkinoinnin edistämistä seudullisesti ja riittävän informaation saannin varmistamista jokaisen kunnan omalla verkkosivulla sekä yhteisillä pyörämatkailun sivuilla (esimerkiksi [visitpyhajarviseutu.fi](http://visitpyhajarviseutu.fi) ja [bikeland.fi](http://bikeland.fi)).

Pyöräilypalvelujen kehittämiseksi voidaan kunnissa aloittaa [Tervetuloa pyöräilijä –tunnuksen](#) ja sen kriteerien markkinointi alueen yrityksille, jotta mahdollisimman moni seudun yritys toivottaisi pyörämatkailijat tervetulleiksi kehittämällä palveluaan pyöräilijöille ystävälliseksi.



Kuva: Rauman kaupunki

## 6. KESTÄVÄT MATKAKETJUT

# 6.1 MATKAKETJUT JA JOUKKOLIIKENNE

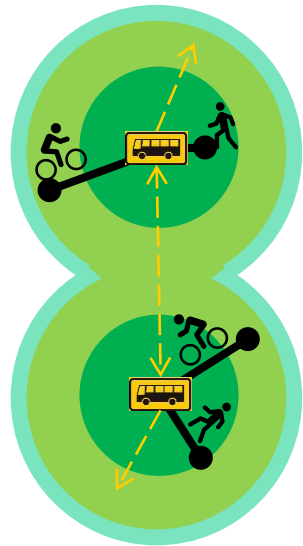


Kuva: Rauman kaupunki

# KESTÄVÄT MATKAKETJUT KOOSTUVAT USEAMMASTA KULKUTAVASTA

**Matkaketjuajattelussa ihmisten liikkuminen nähdään kokonaisvaltaisena useammasta kulkutavasta muodostuvana ketjuna, jollaista ihmisten liikkuminen tosiasiallisesti on.** Matkaketjut ovat yhden matkan eri osavaiheista lähtöpisteestä määränpään muodostuvia kokonaisuuksia, joissa käytetään useampaa kuin yhtä kulkutapaa. Käytännössä jokaisella matkalla kulkutapoja on aina yhtä useampi, sillä myös esimerkiksi auto- ja pyörämatkat edellyttävät ensin siirtymistä pysäköintipaikalle.

Esimerkiksi joukkoliikenneperustaisilla matkoilla matkaketjuajattelu laajentaa pysäkkien saavutettavuusvyöhykkeitä, jos kävelyn lisäksi pyörä tai vaikkapa sähköpotkulaudat mahdollistetaan ja nähdään tapoina siirtyä pysäkillä.



*Pysäkki*



*Käyttäjän näkökulmasta  
hyväksyttävä liityntämatka jalan*



*Käyttäjän näkökulmasta  
hyväksyttävä liityntämatka pyörällä*

**Kestävä matkaketju muodostuu kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhdistelmästä. Myös yhteiskäyttöiset liikkumispalvelut, kuten sähköpotkulaudat, ovat osa matkaketjuja.** Kulkumuotoa vaihdetaan solmupisteissä, joita ovat esimerkiksi pyöräpysäköinnit, joukkoliikennepysäkit ja asemat.

Matkaketju muodostuu matkan suunnittelusta, alkumatkasta, runkomatkasta ja loppumatkasta. Matkaketjut sisältävät varsinaisen liikkumispalvelun lisäksi asemat ja pysäkit, lipunmyynnin sekä informaation ennen matkaa ja sen aikana.

→ Suunnittelu

- Matkan suunnittelu ennen matkaa.

→ Alkumatka

- Siirtyminen pysäkillä, asemalla tai pyöräillessä pyöräpysäköintiin.

→ Runkomatka

- Matkustus joukkoliikennevälineessä tai muulla matkan pääasiallisella kulkutavalla. Voi sisältää myös vaihdon joukkoliikennevälineiden välillä.

→ Loppumatka

- Siirtyminen pysäkillä, asemalla tai pyöräpysäköinnistä määränpään.

# MATKAKETJUN KEHITTÄMINEN VAIKUTTAA MYÖS KESTÄVYYS- JA HIILINEUTRAALISUUSTAVOITTEISIIN

Matkaketjuajattelu ja matkaketjujen kehittäminen hyödyttävät monia liikkumisen osapuolia. **Kestävien kulkumuotojen yhdistämisen helpottaminen edistää niiden käyttöä, kasvattaa niiden kulkutapaosuutta ja vähentää liikenteen aiheuttamia kasvihuonepäästöjä.** Matkaketjuajattelulla on näin ollen mahdollista vaikuttaa kaupunkiseudun kestävyys- ja hiilineutraalisuustavoitteisiin.

**Matkustajille matkaketjut tuovat lisää vaihtoehtoja liikkumiseen ja vähentävät henkilöautoriippuvuutta.** Matkojen ajattelu useista kulkutavoista muodostuvina kokonaisuuksina parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä muun muassa laajentamalla saavutettavuutta. Matkaketjut tehostavat liikennejärjestelmää hyödyntämällä liikennepalveluita ja -infrastruktuuria monipuolisesti.

**Matkaketjuja voidaan sujuvoittaa vaikuttamalla matkaketjun eri osavaiheisiin.** Koko matkaketju on kokonaisuutena helppo toteuttaa, kun osavaiheet toimivat hyvin yhteen. Kehittää voidaan matkan suunnittelua, siirtymistä asemalle, pysäkillä tai pyöräpysäköintiin, matkustusta joukkoliikennevälineessä tai muulla kulkutavalla, mahdollisia vaihtoja ja matkoja päätepysäkillä tai pysäköinnistä kohteeseen

**Matkaketjun toteuttamisen edellytys on yhteyden olemassaolo ja mahdollisuus käyttää erilaisia kulkumuotoja.** Tämän jälkeen matkaketjuissa oleellisia asioita ovat helppous ja sujuvuus. **Matkaketjun tulisikin onnistua ilman stressiä ja hankaluuksia** kilpailukykyisessä matka-ajassa, jotta se on houkutteleva vaihtoehto.

TEEMA	KEHITTÄMISEN TAVAT
<b>Solmupisteiden eli kulkuvälineestä toiseen vaihtopaikkojen (pysäkit, asemat, pysäköintipaikat) infrastruktuurin kehittäminen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Kulkumuotojen sijoittaminen toistensa lähelle: lyhyt kävelyaika ja -etäisyys, selkeä orientoitavuus</li><li>- Pyörien ja autojen liityntäpysäköinnin kehittäminen: sijainti, määrä, laatu, turvallisuus ja helppokäyttöisyys</li><li>- Mukavuuden ja turvallisuuden kehittäminen: säänsuoja, istumapaikka, valaistus, siisteys, turvallinen sosiaalinen ympäristö</li><li>- Esteettömyyden kehittäminen: helppokulkuisuus, riittävästi tilaa, ei korkeuseroja</li><li>- Kunnossapidon kehittäminen</li></ul>
<b>Liikkumispalveluiden kehittäminen ja monipuolistaminen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Joukkoliikennesuunnittelu: reittiverkosto, vuorovälit, aikataulujen yhteensopivuus ja luotettavuus</li><li>- Jaettujen liikkumispalvelujen tarjonta: kaupunkipyörät, sähköpotkulaudat, taksit, kimppakyydit</li><li>- Jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien kehittäminen</li><li>- Liikkumispalvelujen luotettavuuden parantaminen: häiriöherkkyyden minimointi</li></ul>
<b>Lippu- ja informaatiojärjestelmien kehittäminen ja hyödyntäminen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Lipputuotteiden ja myyntipisteiden kehittäminen: tarkoitukseen sopiva lippu yhdestä paikasta helposti koko matkaketjulle</li><li>- Hinnoittelu: matkaketjun hinta kilpailukykyinen oman auton käytölle</li><li>- Informaation kehittäminen: koko matkaketjusta saatavilla selkeä informaatio yhdestä paikasta sekä informaatiota saatavilla solmupisteissä ja joukkoliikennevälineissä</li></ul>
<b>Viestinnällä ja markkinoinnilla tietoisuuden lisääminen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Kuntalaisten tietoisuuden lisääminen kulkumuotojen yhdistelyn mahdollisuuksista</li><li>- Mielikuvamainonta: helppous, halpuus ja ympäristöystävällisyys</li><li>- Viestintä elämäntilanteiden muutosvaiheissa: opiskelu, muutto, lasten syntymä tai kouluun meno, eläköityminen, työpaikan vaihto...</li></ul>

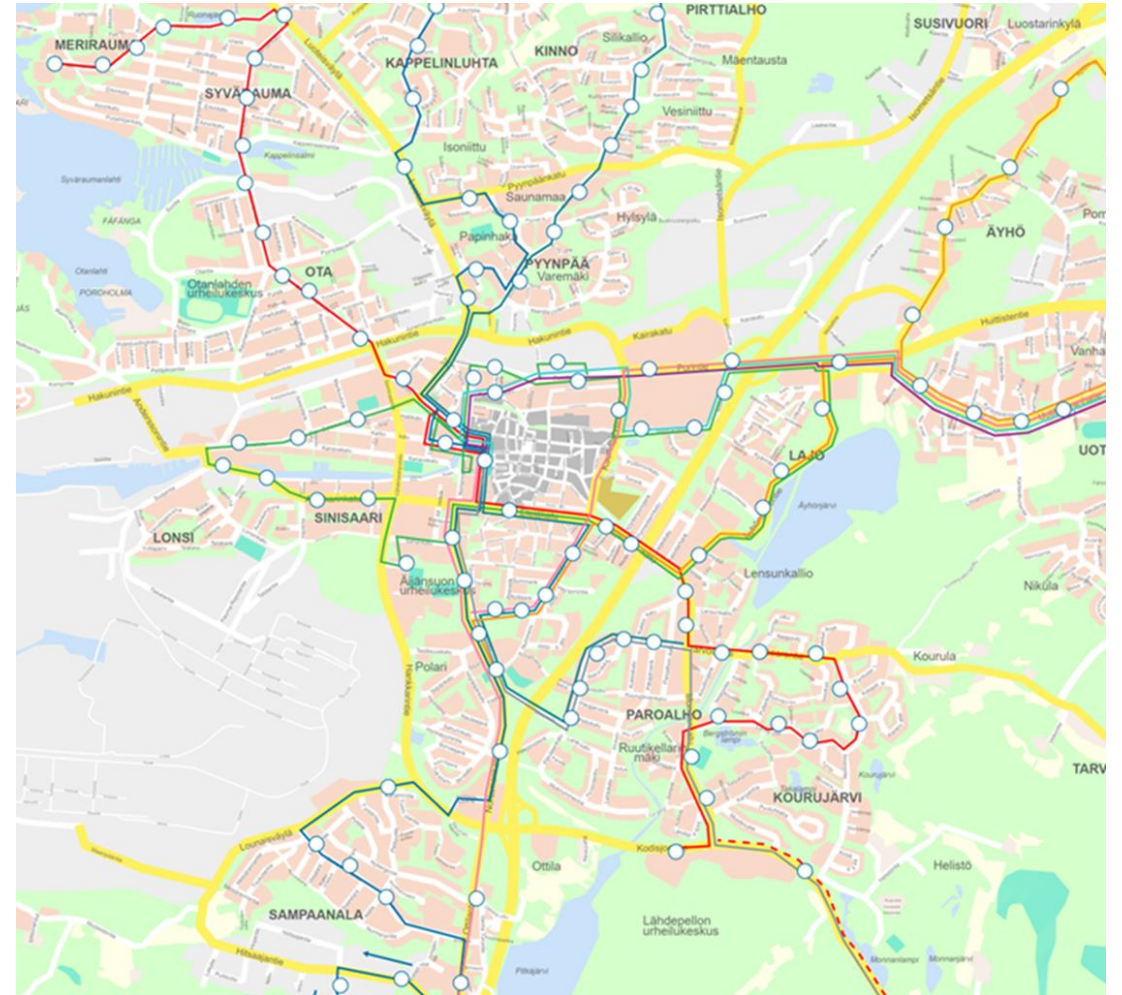
# JOUKKOLIIKENNE ON OSA KESTÄVIÄ MATKAKETJUJA

Kestävien matkaketjujen mahdollistamisessa ja kehittämisessä sekä kestävä liikumisen edistämässä joukkoliikenteellä on merkittävä rooli.

**Rauman seudulla joukkoliikenteestä vastaa useita toimijoita.** Rauman kaupunki vastaa toimivaltaisena viranomaisena joukkoliikenteestä Rauman kaupungin alueella (Rauman Gyyt) eli suunnittelee ja tilaa kaupungin sisäistä joukkoliikennettä. Joukkoliikenne onkin seudulla kattavinta Raumalla. Varsinais-Suomen ELY-keskus on toimivaltainen viranomaisena Euran, Eurajoen ja Säskylän kunnissa ja vastaa seudun kuntien välisen liikenteen hankinnasta. Lisäksi alueella liikennöi markkinaehtoista kaukoliikennettä pääasiassa Onnibussin liikennöimänä jokaiseen pääsuuntaan. Rauman kaupunki sekä Euran, Eurajoen ja Säskylän kunnat hankkivat lisäksi koulukuljetuksia.

Rauman Gyyt -liikenteessä on käytössä omat lipputuotteet, joita uudistettiin vuoden 2023 alussa. ELY-keskuksen liikenne on seutuliiikennettä, jossa on käytössä Seutu+-liput. Seutu+ kelpaa maksutapana myös Gyyt-liikenteessä. Lipputuotevalikoimassa on kerta-, kausi- ja sarjalippuja.

Raumalla paikallisliikenteen solmupiste on Savilankadulla kauppakeskus Potkurin edustalla, Vanhan Rauman länsilaidalla. Seutu- ja kaukoliikenne pysähtyy väliaikaisella linja-autoasemalla Harmaidenveljestenkadulla. Muissa kunnissa solmupisteitä ovat kuntien ja taajamien keskukset. Osa seutu- ja kaukoliikenteestä ei pysähdy esimerkiksi Luvian ja Lapin taajamissa, vaan ohittaa taajamat valtatie pitkin.



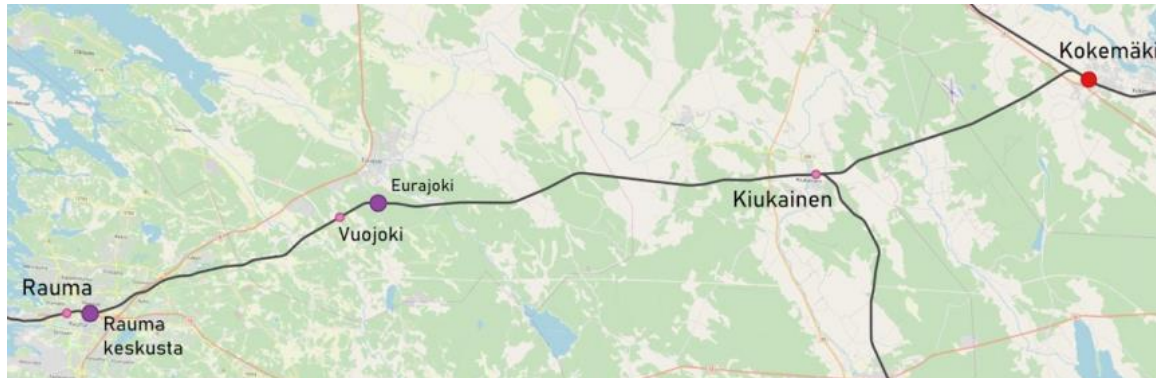
Kuva: Rauman kaupunki

# JOUKKOLIIKENNETTÄ KEHITETÄÄN SATAKUNNASSA

**Raumalla joukkoliikennettä uudistettiin vuoden 2023 alussa, jolloin otettiin käyttöön uusi linjasto, brändi ja lipputuotteet.** Uudistus tehtiin Rauman laatiman joukkoliikenteen kehittämisselvityksen pohjalta. Selvityksessä on asetettu toimenpiteitä liikenteen määrällisen palvelutason ja linjaston lisäksi liittyen lippu- ja maksujärjestelmään, matkustajainformaatioon ja viestintään, kalustoon, katu- ja pysäkki-infrastruktuuriin, solmupisteisiin ja kutsujoukkoliikenteeseen. Osa toimenpiteistä on jo toteutettu.

**Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on asetettu koko seutua koskevia joukkoliikenteen kehittämistavoitteita,** joita ovat paikallis- ja seutuliikenteiden palvelutason mukaisesta liikenteestä huolehtiminen, ajantasaisen matkustajainformaation kehittäminen sekä joukkoliikenteen toteutustapojen tarkastelut.

Rauman seudulla ei kulje tällä hetkellä henkilöjunaliikennettä, vaikka tavaraliikenteen käytössä on ratayhteys. **Henkilöjunaliikenteen uudelleenkäynnistämisestä on laadittu selvityksiä,** ja liikenne on asetettu tavoitteeksi Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Seisakkeet tulisivat sijaitsemaan Raumalla, Eurajoen Vuojoella ja Euran Kiukaisissa.



Kuva: Proxion. (2020), Liikennöintiselvitys. Rauma-Kokemäki-Tampere.

**Määrällisesti joukkoliikenteessä tavoitellaan vuosille 2023–2028 valtaosassa Rauman keskustaajama-alueita palvelutasoluokkaa I, joka mahdollistaa lähes aikatauluvapaan matkustamisen.** Kaaron, Sorkan, Uotilan ja Lapin alueilta tarjotaan palvelutasoluokkaa II, joka mahdollistaa arkisin työ-, opiskelu- ja vapaa-ajanmatkojen yhteydet sekä lauantaisin työ- ja asiointimatkat yhteydet. Työ-, koulu- ja opiskeluyhteydet keskustaan tarjotaan Unajasta, Vermuntilasta, Monnasta, Varaisista, Kodisjoelta ja Kodiksamista.

Varsinais-Suomen ELY-keskus on määrittänyt palvelutasotavoitteet eri yhteysväleille vuosiksi 2021–2025:

	Palvelutasoluokka	Palvelutasoluokan määrittelmä
<b>Rauma-(Olkiluoto) Eurajoki-Luvia-Pori</b>	IV	Liikkumisvaihtoehto päivittäisiin kohteisiin: hyvät arjen yhteydet
<b>Rauma-Laitila-Turku</b>	V	Säännöllisiä yhteyksiä arkipäivisin: turvataan arjen liikkumistarpeita
<b>Rauma-Eura-Säkylä</b> <b>Rauma-Uusikaupunki-Turku</b>	VI	Koulu- ja asiointiyhteyksiä sekä yleisimpiä opiskelu- ja työmatkayhteyksiä
<b>Eura-Harjavalta</b>	VII	Koulu- ja asiointiyhteyksiä sekä välttämättömimmät opiskelu- ja työmatkayhteydet

# MATKAKETJUN SOLMUPISTEISTÄ LIIKKUMISHUBEJA

**Mobility hub** eli liikkumishubi tai -keskus on sekä liikenteen että palveluiden solmupiste, joka perustuu liikkumispalveluiden yhteen sovittamiseen keskeisillä alueilla. Matkaketjujen solmupisteitä voidaan kehittää liikkumishubien periaatteiden mukaisesti. Liikkumishubeilla on usein erilaisten liikkumistapojen palveluita, kuten joukkoliikenteen vaihtopysäkki, kaupunkipyöräasema ja yhteiskäyttöautojen pysäköintiä, posti- tai pakettiautomaatti sekä muita palveluita. Liikkumishubiin liittyvät myös laadukkaat odotustilat, pop up-palvelut, penkit, katokset ja terassit.

Liikkumishubit voidaan jakaa niiden sijainnin mukaan ainakin kolmeen erilaiseen tyyppiin:

- **Perustason hubi:** hiljaisen tai rakentamattoman alueen hubi, jossa yksi tärkeä rakennusosana on joukkoliikenteen runko-yhteys, esimerkiksi kaukoliikenteen bussipysäkki tai rautatieasema. Tähän voidaan kytkeä muita palveluita, kuten esteetön pysäkkiympäristö, pyörätelineitä tai katos penkeillä.
- **Palvelukeskus:** asutuskeskuksen tärkeä joukkoliikennepysäkki, jonka ympärillä on perustason lisäksi esimerkiksi kaupunkipyöräasema, sähköpotkulautoja ja peruspalveluita kuten kioski, lähikauppa tai pakettiautomaatti.
- **Kaupunkikeskus:** kaupungin ydinkeskustan erittäin tärkeä pysäkkiympäristö, johon kytkeytyvät kaupungin tärkeimmät palvelukeskittymät. Palvelukeskuksen palvelutason lisäksi kaupunkikeskustason hubi sisältää esimerkiksi sähkökäyttöisiä yhteiskäyttöautoja, kattavan paikallisen ja pitkämatkaisen joukkoliikenteen tarjonnan, laadukkaat odotustilat erilaisilla palveluilla tai vaikkapa etätyötiloja, ravintoloita tai liikkumisen tukipalveluita.

Liikkumishubi voi olla myös verkostomainen alue, jossa on useita solmupisteitä. Tällöin on oleellista opastaa käyttäjää löytämään hubin eri osat mahdollisimman helposti.

## • Esimerkkejä perustason hubeista voisivat olla:

- valtateiden varsien keskeiset pysäkit
- Säkylässä keskusta-alueen keskeisin pysäkki

## • Esimerkkejä palvelukeskus-hubeista voisivat olla:

- Euran linja-autoasema
- Eurajoen Kauppatorin pysäkkien ympäristö
- Raumalla asuinalueiden keskeisimpien pysäkkien ympäristöt

## • Esimerkkejä kaupunkikeskus-hubeista voisivat olla:

- Rauman tuleva kaukoliikenneterminaali uuden kauppakeskuksen yhteydessä ja sen paikallisliikennepysäkit
- Rauman paikallisliikenteen solmupiste Savilankadulla.
- Nämä muodostavat lisäksi yhdessä mahdollisen rautatieaseman kanssa verkostomaisen solmupistealueen kaupungin keskustassa.

## 6.2 PYÖRÄ- PYSÄKÖINTI



# PYÖRÄPYSÄKÖINNIN KOLME PERIAATETTA

**Pyöräpysäköinnin parantaminen on yksi tärkeimmistä ja samalla edullisimmista ja nopeimmista keinoista edistää kestäviä matkaketjuja Rauman seudulla.** Pyöräpysäköinnin edistämisen periaatteet perustuvat vahvasti olemassa oleviin ja hyväksi tunnistettuihin linjauksiin, joita on esitetty tarkemmin muun muassa seuraavissa töissä:

- [Pyöräliikenteen suunnittelu](#) (Väylävirasto 2020)
- [Pyöräpysäköinnin suunnitteluohje](#) (Helsingin kaupunki 2016)
- [Bicycle Parking Manual](#) (Tanskan pyöräilyjärjestö 2008).

Pyöräliikenteessä jokainen matka alkaa pysäköinnistä ja päättyy pysäköintiin. **Laadukkaasti suunniteltu pyöräpysäköintijärjestely on keskeisessä asemassa pyöräliikenteen määrän kasvattamisessa, pyörävarkauksien ehkäisyssä ja kestävien matkaketjujen kehittämisessä.**

Hyvin järjestetty pyöräpysäköinti parhaimmillaan synnyttää käytön kysyntää. Erityisesti joukkoliikenteen pysäkeillä ja terminaaleissa hyvin järjestetty pyöräpysäköinti lisää sekä pyöräliikenteen että joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Tämän lisäksi hyvin järjestetyllä pyöräpysäköinnillä voidaan tukea oikeanlaista liikennekäyttämistä, kun pyöräilijää ei ”pakoteta” tai ohjata esimerkiksi jalkakäytävälle.

## 1. Lähellä kohdetta

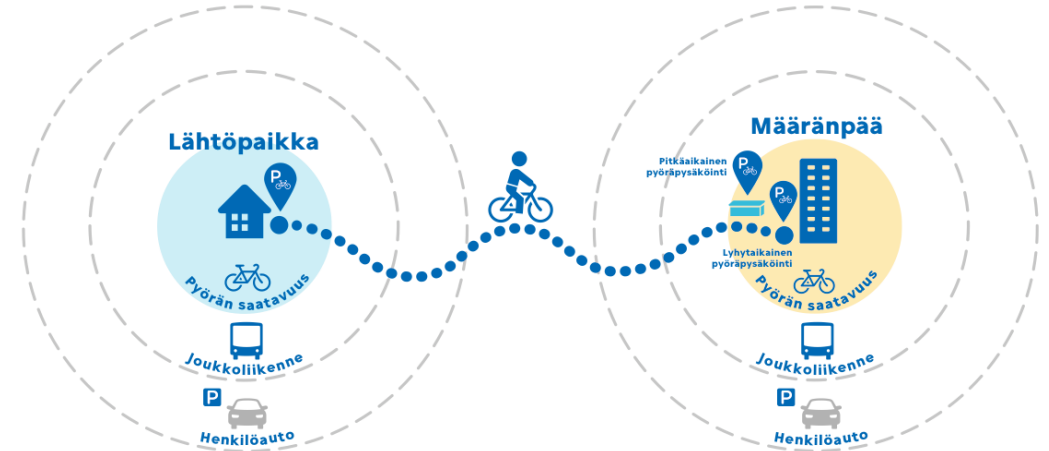
Pyöräpysäköinti sijaitsee mahdollisimman lähellä kohdetta. Pyörällä on mahdollista päästä lähemmäs määränpäättä kuin autolla tai joukkoliikenteellä. Tästä voidaan hieman poiketa pitkäaikaisen pysäköinnin tai säilytyksen osalta, mikäli se on korkealaatuista ja houkuttelevaa.

## 2. Oikeassa paikassa

Pyöräpysäköinti sijaitsee tulosuunnasta katsottuna ennen kohdetta. Tällöin pyörällä ei tarvitse ensin ohittaa kohdetta ja sen jälkeen kävellä takaisinpäin. Pysäköintialue on luontevasti löydettävissä matkalla kohteeseen.

## 3. Helposti käytettävä

Pyöräpysäköinti on helposti ja vaivattomasti käytettävää. Pyöräpysäköintikalusteet tukevat pyöriä eivätkä aiheuta niihin vaurioita. Pysäköinti ehkäisee pyörävarkauksia ja pyörän pysäköiminen tuntuu turvalliselta mihin kellonaikaan tahansa.

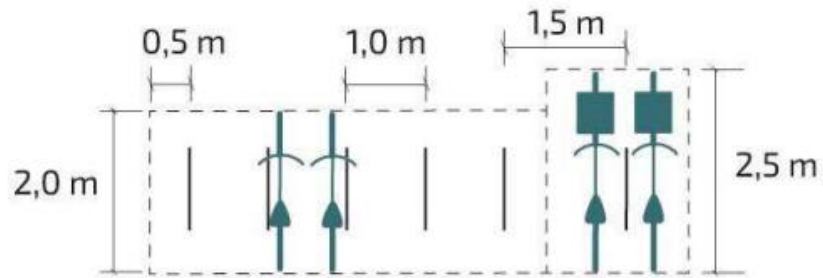


Kuva: Helsingin pyöräpysäköinnin suunnitteluohje

# PYÖRÄPYSÄKÖINNIN LAATU VAIKUTTAA KÄYTTÖÖN

Laatutasolla on merkittävä vaikutus pyöräpysäköinnin käytettävyyteen ja luotettavuuteen, ja siten myös kestävien matkaketjujen tekemisen aitoon mahdollisuuteen. Korkeaan laatutasoon vaikuttaa paitsi riittävä tila, myös pyöräpysäköinnin järjestämiseen käytettyjen rakenteiden ja ympäristön laadukkuus, siisteys, turvallisuus ja hyvä kunnossapito. Turvallisuudella tarkoitetaan sekä ihmisen sosiaalista turvallisuudentunnetta (valaistu, muita ihmisiä) että pyörän turvallisuutta (varkauksien ja ilkivallan ehkäisy).

Ohessa on esitetty muutamia laatua parantavia tekijöitä. Alla taas on kuvattu pyöräpysäköinnin tilantarvetta, joka on syytä huomioida pyörätelineiden sujuvan käytettävyyden varmistamiseksi.



Kuva 179 Pyöräpysäköinnin tilantarve kohtisuorassa pysäköinnissä. Erikoispyörät sijoitetaan tarvittaessa pysäköintirivin pätyyn.

## PYÖRÄTELINEET



- Helppo-käyttöisyys
- Ei riko pyörää
- Runkolukitus
- Helppo kunnossapito
- Sopivuus kaupunkikuvaan
- Jatkettavissa tai katettavissa tarpeen tullen
- Kestävät materiaalit

## KATOKSET JA VARASTOT



- Suojaa sateelta ja lumelta
- Ei kerää vettä sisään
- Helppo kunnossapito
- Siisteys
- Valoisuus
- Riittävän väljä mitoitus
- Isoissa katoksissa tai varastoissa lisäksi:
  - Pyörän löytäminen
  - Koettu turvallisuus
  - Valaistus

## VALAISTUS



- Luo aitoa ja koettua turvallisuutta
- Käyttömukavuus
- Lisää käyttöaikaa
- Kaupunkikuva
- Automaatiikka ja LED-tekniikka tuovat säästöjä

## LISÄVARUSTUS



- Luo positiivista ilmapiiriä
- Pieniä, mutta hyödyllisiä lisäpalveluita
- Helppous
- Huoltovarmuus
- Ilkivallan kesto
- Esimerkkejä:
  - Pyöränpumppu
  - Sähköpyörän latauspiste
  - Huoltopiste
  - Pesupaikka

# PYÖRÄPYSÄKÖINTIKOhteet RAUMAN SEUDULLA

Ohjelmassa on tunnistettu alustavasti seuraavia pyöräpysäköinnin kehittämiskohteita, joilla on merkittävä rooli keskeisten alueiden saavutettavuuden lisäämiseksi tai kestävien matkaketjujen mahdollistamiseksi. Pyöräpysäköintitarpeiden selvittäminen ja tarkentaminen on mukana kuntien toimenpideohjelmissa.

## Kuntien keskeisimpiä pyöräpysäköintikohteita:

Kunta	Pyöräpysäköintikohteet
Rauma	<ul style="list-style-type: none"><li>Vanhan Rauman sisääntuloreitit</li><li>Tarvontori</li></ul>
Eura	<ul style="list-style-type: none"><li>Satakunnankatu (Euran keskusta)</li><li>Ruukinpuisto</li></ul>
Eurajoki	<ul style="list-style-type: none"><li>Vt 8 ympäristö uusi kauppakeskus</li><li>Yhteiskoulu ja lukio</li></ul>
Säkylä	<ul style="list-style-type: none"><li>Säkylän uusi liikealue</li><li>Koulukeskus</li></ul>

## Pyörien liityntäpysäköintikohteet

Kunta	Pyörien liityntäpysäköintikohteet
Rauma	<ul style="list-style-type: none"><li>Rauman linja-autoasema (40 paikkaa)</li><li>Savilankadun solmupiste (20 paikkaa)</li><li>Lappi Myllykuja (10 paikkaa)</li><li>Lappi vt12 Hinnerjoentien risteys / Eurajoentien risteys (10 paikkaa)</li><li>Merirauma, Kappelinluhta, Uotilan koulu, Monnan hautausmaa, Unaja (8-tien varsi) (10 paikkaa / pysäkki)</li></ul>
Eura	<ul style="list-style-type: none"><li>Euran linjaliikenteen pysähtymispaikka Liiketiellä (10 paikkaa)</li></ul>
Eurajoki	<ul style="list-style-type: none"><li>Kauppatien varren pysäkit (10 paikkaa)</li><li>Luvia 8-tien varrella St I:n pysäkit (10 paikkaa)</li><li>Luvian kirkko (10 paikkaa)</li></ul>
Säkylä	<ul style="list-style-type: none"><li>Säkylän keskusta-alueen keskeisin julkisen liikenteen pysäkki (10 paikkaa)</li></ul>

**Pyöräpaikkatarve on arvioitu alustavasti, ja se tulee arvioida tarkemmin jatkosuunnittelussa.** Yleisesti paikkamääriä mitoitetaan 1 paikka / 10 nousijaa aamuruuhkassa.

Myös henkilöjunaliikenteen mahdollinen uudelleenkäynnistyminen Rauma-Kokemäki-radalla tulee huomioida pyöräpysäköinnin suunnittelussa. Seisakkeille tulee suunnitella riittävä määrä laadukasta pyöräpysäköintiä. Myös henkilöautojen liityntäpysäköinnille on potentiaalia.

# 7. TOIMENPIDEOHJELMA

# KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISEEN OSUUS KUNNAN BUDJETISTA

YK suosittelee investoimaan **kuntien liikennesektorin budjetista vähintään 20 prosenttia kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen**. Seurannan kannalta kävelyyn ja pyöräilyyn kohdistettavien menoerien kirjanpito olisi suositeltavaa olla esillä esimerkiksi kuntien tilinpäätöksissä.

**Rauman seudun kunnissa kävelyä ja pyöräliikennettä edistäviä väyliä ja muuta infraa parantavia ja lisääviä toimenpiteitä toteutetaan usein osana suurempia kokonaisuuksia, jolloin kävelyn ja pyöräilyn menoerät voi olla haastavaa erotella kokonaisuudesta.**

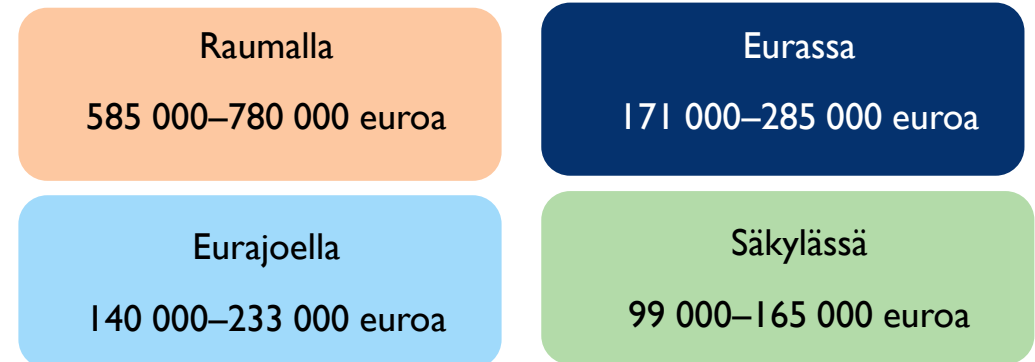
Kuntien talousarvioissa ei ole toistaiseksi järjestelmällisesti eritelty kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen varattuja menoeriä omina riveinään, vaan ne sisältyvät muihin toimenpiteisiin. Kunnissa on kuitenkin toteutettu viime vuosina jalankulun ja pyöräilyn väylien hankkeita, joita talousarvioista ja tilinpäätöksistä löytyy sellaisenaan. Niissä on varattu myös vuosittain esimerkiksi kaavateiden päällystykseseen ja peruskorjaukseen resursseja, joita mahdollisesti käytetään myös kävelyn ja pyöräilyn väyliin.

Seurannan helpottamiseksi **suositellaan, että Rauman seudun kunnissa kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseksi tehtäviä investointeja ja käyttötalouden menoeriä seurattaisiin järjestelmällisesti** joko kirjanpidossa tai erillisenä seurantana.

Euroopan pyöräilijöiden liiton (ECF) mukaan kaupunkien, jotka tavoittelevat pyöräliikenteen kasvattamista, tulisi **investoida vuosittain pyöräliikenteeseen 15-25 euroa/asukas**. Tällä voidaan saavuttaa 10-25 prosentin kulkumuoto-osuus.

10 euroa/asukas on riittävä taso ylläpitämään tällä tasolla olevaa kulkumuoto-osuutta. Investoinnilla tarkoitetaan tässä yhteydessä kaikkia pyöräilyä edistäviä infrastruktuurin parannustoimia ja pyöräilyn muuta edistämistä.

Kulkumuoto-osuutta kasvattava rahoitus pyöräilyn edistämiseen tarkoittaisi kunnissa yhteensä vuodessa:



Lähteet:

<https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/17030/globalOutlookOnWalkingAndCycling.pdf?sequence=1&isAllowed=>  
[https://ecf.com/sites/ecf.com/files/EUCS\\_full\\_doc\\_small\\_file.pdf](https://ecf.com/sites/ecf.com/files/EUCS_full_doc_small_file.pdf)

# TOIMENPIDEOHJELMAN RAKENNE

Edistämishojelman selkäranka on konkreettinen toimenpideohjelma, jossa esitetään tarpeelliset ja merkittävimmät toimenpiteet ohjelman tavoitteiden toteuttamiseksi.

**Toimenpideohjelma on jaettu neljään pääosioon,** jotka on kuvattu alla. Toimenpiteet esitetään erikseen kullekin seudun kunnalle. Ennen kuntakohtaisia toimenpiteitä on esitetty jokaisen kunnan osalta infrastruktuuriin liittyvät kärkitoimenpiteet ja seudun yhteiset toimenpiteet.

Toimenpiteiden toteutus on pääasiassa kaupunkivetoista ja Varsinais-Suomen ELY-keskus osallistuu toimenpiteiden toteutukseen käytettävissä olevien resurssien puitteissa.



## Maankäyttö ja palveluverkko

Maankäytön tiivistämisellä, täydennysrakentamisella ja lähipalveluiden varmistamisella luodaan edellytykset kävelylle ja pyöräilylle.



## Infrastruktuuri ja olosuhteet

Infran laadukkailla kävelyn ja pyöräilyn ratkaisuilla varmistetaan turvalliset ja sujuvat yhteydet.



## Asenteet ja liikkumistottumukset

Asukkaita kannustetaan valitsemaan kävely tai pyöräily aina kun mahdollista. Kampanjoinnin, tiedon lisäämisen ja yleisen ilmapiirin merkitys on suuri ja erityisen vaikuttavaa on lasten ja nuorten liikennekasvatus.



## Rahoitus ja resurssit

Ohjelman toteuttaminen vaatii aika- ja raharesursseja. Tehokkainta on nimetyt rahoituksen osoittaminen toimenpiteille niin investointi- kuin käyttötalouspuolella sekä vähintään osa-aikaisen henkilöresurssin nimeäminen ohjelman jalkauttamiseksi.



Infrastruktuuri ja  
olosuhteet

Infran laadukkailla  
kävelyn ja pyöräilyn  
ratkaisuilla  
varmistetaan turvalliset  
ja sujuvat yhteydet.

# KÄRKITOIMENPITEET

## EURA

- **Pyöräpysäköinnin lisääminen**
- **Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteys Kt 43 Laitilantie välillä Myllyjojanlahti-Honkilahdentie**
- **Yksittäiset kohteet katuverkolla pyöräliikenteen turvallisuuden parantamiseksi**

## EURAJOKI

- **Pyöräpysäköinnin kehittäminen uuden liikekeskuksen ja vt 8:n lähelle**
- **Keskustan kehittäminen**
- **Yhdystien/Porintien liittymän parantaminen**

## RAUMA

- **Pyöräpysäköinnin kehittäminen (uusien rakentaminen ja vanhojen parantaminen)**
- **Opastuksen kehittäminen**
- **Pyöräliikenteen väyläparannukset**
  - pyöräkadut: Sahanpolku, Alfredinkatu
  - Nortamonkatun pp
  - Kanalinrannan pp
  - Syväraumankadun yksisuuntaiset pyöräliikenteen väylät tavoitteena 2030
- **Rauman keskustan huipputasoin kävelyalueen laajentaminen**
- **Yksittäisiä vaarallisia suojatieylityksiä ja pieniä reittiparannuksia**

## SÄKYLÄ

- **Jalankulun ja pyöräliikenteen väylien rakentaminen**
  - **Köyliöntie välillä Huhdintie-Säkyläntie (ELY-keskus)**
  - **Kuninkaanlähteentie välillä Kankaanpään kylä-Säkyläntie (ELY-keskus)**
  - **Turuntie välillä Huovinrinteentie-Säkyläntie (ELY-keskus)**
  - **Murronlähteentie välillä Karhusuontie-Köyliöntie (ELY-keskus)**
- **Joukkoliikenteen pysäkkikatosten tarpeen kartoitus ja lisääminen tarpeen mukaan (ELY-keskus/kunta)**
- **Sivarintien/Säkyläntien risteyksen turvallisuuden parantaminen (ELY-keskus/kunta)**

# SEUDUN YHTEISET TOIMENPITEET

TOIMENPIDE	AIKATAULU	VASTUUTAHO
Yhdistetään <b>kestävän liikkumisen kehittämisen teemat</b> seudun liikennejärjestelmätyöhön ja poikkihallinnolliseen liikennejärjestelmätyöryhmään.	2024 alkaen (jatkuvaa)	Liikennejärjestelmätyöryhmät
Pyritään toteuttamaan aktiivisesti <b>viestinnän yhteistyötä</b> kestävän liikkumisen edistämiseksi.	2024 alkaen (jatkuvaa)	Kaikki toimialat, kuntien viestintä, liikennejärjestelmätyöryhmä
Toteutetaan <b>edistämishjelman seuranta</b> seudun liikennejärjestelmätyöryhmässä sekä kuntien liikenneturvallisuusryhmien koordinaattorin toimesta.	2024-2030	Liikenneturvallisuustyöryhmät, liikennejärjestelmätyöryhmä
Edistetään <b>koulujen ja päiväkotien</b> liikenneympäristöjä (kehitetään esimerkiksi pyöräpysäköintiä, liikenneturvallisuutta).	2024-2030	Kuntien tekninen toimi
Pyritään kehittämään seudullista <b>kestävän liikkumisen tietopohjaa</b> . Kootaan kestävästä liikkumisesta saatavilla olevaa tietoa yhteen paikkaan, joka tarkentuu työn alkaessa. Avoimien tiedonlähteiden lisäksi tietoa voidaan kerätä esimerkiksi liikennemittauksilla. Liikkumiskäyttäytymistä ja tyytyväisyyttä olosuhteisiin seurataan asukkaille suunnatuilla kyselyillä ja tutkimuksilla.	2024-2030	Kaikki toimialat (vastuutaho tarkentuu kehitystyön käynnistyessä)
Jatketaan keskeisten pyörämatkailukohteiden tunnistamista ja kehittämistä seudulla. Markkinoidaan <b>pyörämatkailua</b> seudullisesti ja varmistetaan riittävän informaation saanti jokaisen kunnan verkkosivuilla sekä yhteisillä pyörämatkailun verkkosivuilla.	2024-2030	Matkailupalvelut, viestintä
Jaetaan kunnissa yrityksille tietoa <b>"Tervetuloa pyöräilijä"-tunnuksen</b> käyttöön otosta, jotta mahdollisimman moni seudun yritys huomioisi pyöräilyn edellytykset omassa liiketoiminnassaan, tutustuisi tunnuksen saamisen kriteereihin ja ottaisi tunnuksen käyttöön.	2024-2028	Matkailupalvelut, sivistystoimiala
Pyritään <b>kehittämään joukkoliikenteen tarjontaa</b> joukkoliikenteen käytön ja kestävien matkaketjujen houkuttelevuuden edistämiseksi.	2024-2030	Varsinais-Suomen ELY-keskus

EURAJOKI



Maankäyttö ja palveluverkko

Maankäytön tiivistämisellä, täydennysrakentamisella ja lähipalveluiden varmistamisella luodaan edellytykset kävelyille ja pyöräilylle.

# TOIMENPITEET

## MAANKÄYTTÖ JA PALVELUVERKKO

TOIMENPIDE	AIKATAULU	VASTUUTAHO
 <p><b>Pyöräiliikenteen tavoiteverkko</b> asetetaan osaksi kaavoituksen ja liikennesuunnittelun lähtökohtia, jotta pyöräiliikenteen tavoitetila tulee sisällytetyksi kaikkiin uusiin suunnitelmiin. Liikennetarkoituksissa huomioidaan kävelyn ja pyöräiliikenteen laatuvaatimukset.</p>	2024 alkaen (jatkuva)	Kunnanjohtaja/hallinto, Varsinais-Suomen ELY-keskus
   <p>Huomioidaan <b>kävelyn, pyöräiliikenteen ja joukkoliikenteen edellytykset</b> maankäyttöä ja palveluverkkoa suunniteltaessa ja kehittäessä. Pyritään arvioimaan vaikutukset jalankulkuun ja pyöräiliikenteeseen kaavamuutosten, palveluverkon ja liikennesuunnitelmien laadinnan osana.</p>	2024 alkaen (jatkuva)	Kunnanjohtaja/hallinto
  <p><b>Kävelyn ja pyöräiliikenteen reittien suunnittelu</b> toteutetaan jalankulun suunnitteluohjeen (Väylävirasto 2022) ja pyöräiliikenteen suunnitteluohjeen (Väylävirasto 2020) mukaisin periaattein tai niitä soveltaen. Nykyisten reittien jatkuvuutta ja sujuvuutta pyritään edistämään.</p>	2024 alkaen (jatkuva)	Tekninen toimiala ja Varsinais-Suomen ELY-keskus
  <p>Selvitetään <b>pyöräpysäköinnin</b> tarpeet mm. keskeisissä palvelukohteissa, joukkoliikennepysäkeillä ja kouluilla, ja laaditaan tämän pohjalta tarvittaessa kohteisiin toteuttamissuunnitelmat. Pohditaan tarvetta pyöräpysäköintinormin laatimiselle, jossa kaavoitukseen esitetään maankäytön toiminnoille riittävä paikkamäärä ja laatuvaatimukset.</p>	2024 – 2030	Tekninen toimiala
 <p><b>Kartoitetaan tarvetta sähköpyörän latauspisteille</b> keskeisten palvelu- tai matkailukohteiden yhteyteen.</p>	2024 – 2026	Tekninen toimiala

Toimenpide tukee erityisesti:



kävelyä



pyöräilyä



kestäviä matkaketjuja



Infrastruktuuri ja olosuhteet

Infran laadukkailla kävelyn ja pyöräilyn ratkaisulla varmistetaan turvalliset ja sujuvat yhteydet.

# TOIMENPITEET

## INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

### 1/2



Asemakaavan mukaiset katualueet on kartoitettu ja kuntoluokitettu aiemmin kunnossapitoselvityksessä. **Tunnistetaan olosuhteiden parannustarpeet** asetettuihin tavoitteisiin nähden ja toteutetaan **jalankulun ja pyöräiliikenteen väylien** parantamistoimenpiteitä ohjelmoinnin mukaisesti. On mahdollista hyödyntää ja hakea infrastruktuurin investointitukia.

2024 – 2030

Tekninen toimiala ja Varsinais-Suomen ELY-keskus



Kartoitetaan onnettomuustietojen ja tehtyjen asukaskyselyiden pohjalta todetut **vaaranpaikat**, ja kartoitetaan suojateiden turvallisuus. Kartoitus tehdään kunnan liikenneturvallisuuksuunnitelman yhteydessä.

2024 – 2030

Tekninen toimiala ja Varsinais-Suomen ELY-keskus



Kunnossapidon vaatimukset tarkistetaan **kunnossapidon** urakkakausien taitteessa. Samassa yhteydessä käydään läpi pyöräiliikenteen tavoiteverkon ja jalankulun ydinalueiden luokitukset.

2025

Tekninen toimiala ja Varsinais-Suomen ELY-keskus



Kehitetään keskeisten kävely-ympäristöjen, oleskelualueiden ja palvelukeskittymien **varustelua, viihtyisyyttä ja kiinnostavuutta** esimerkiksi katuvihreällä, istutuksilla, kalusteilla ja huolehtimalla siisteydestä.

2023 alkaen (jatkuva)

Tekninen toimiala



Kehitetään vapaa-ajan **viher-, ulkoilu-, virkistys- ja retkeilyreittejä**. Toteutetaan tarvittaessa uusia reittejä ja luontopolkuja, parannetaan reittien viitoitusta ja viestitään aktiivisesti.

2023 alkaen (jatkuva)

Hyvinvointipalvelut, tekninen toimiala



Edistetään jalankulun **esteettömyyttä** huomioiden laaditut esteettömyyskartoitukset. Toteutetaan tarvittaessa täydentäviä kartoituksia. Lisätään tarvittaessa penkkejä reittien varrelle.

2024

Tekninen toimiala



Kartoitetaan **joukkoliikennepysäkkien** katokset ja olosuhteet tarvittaessa nousijamäärien kehityksen perusteella. Kehitetään tarvittaessa pysäkkien laadukkuutta, turvallisuutta ja esteettömyyttä sekä pyöräpysäköintiä.

2024 – 2030

Tekninen toimiala ja Varsinais-Suomen ELY-keskus



#### Asenteet ja liikkumistottumukset

Asukkaita kannustetaan valitsemaan kävely tai pyöräily aina kun mahdollista. Kampanjoinnin, tiedon lisäämisen ja yleisen ilmapiirin merkitys on suuri ja erityisen vaikuttavaa on lasten ja nuorten liikennekasvatus.

# TOIMENPITEET

## ASENTEET JA LIKKUMISTOTTUMUKSET

TOIMENPIDE	AIKATAULU	VASTUUTAHO
 <p>Kehitetään kävelyn ja pyöräliikenteen <b>informaatiota</b>. Selvitetään sähköisten karttatietopalvelujen kehittämistä ja kehitetään vapaa-ajan pyöräilyn ja pyörämatkailun mahdollisuuksien viestintää kuntien nettisivuilla ja sosiaalisessa mediassa.</p>	2024 alkaen	Sivistystoimiala, hallinto
 <p>Jatketaan kävelyn ja pyöräilyn tukemista aktiivisen viestinnän lisäksi <b>tapahtumilla, kampanjoilla ja tempauksilla</b>. Osallistutaan valtakunnallisiin teemaviikkoihin ja kilpailuihin (mm. liikkujan viikko, pyöräilyviikko ja kilometrikisa), ja pidetään viestinnässä esillä terveystietoa.</p>	2023 alkaen (jatkuva)	Sivistystoimiala, hallinto
<p>Edistetään <b>liikennesääntöjen</b> tuntemusta aktiivisella viestinnällä ja liikennekasvatuksella.</p>	2024 alkaen (jatkuva)	Sivistystoimiala
 <p>Hyödynnetään mahdollisuuksien mukaan <b>erilaisia avustumahdollisuuksia</b> erilaisten kävelyä, pyöräilyä ja kestäviä matkaketjuja edistävien toimenpiteiden toteuttamiseen sekä esimerkiksi kampanjoihin, hankkeisiin ja kokeiluihin.</p>	2023 – 2030	Tekninen toimiala, sivistystoimiala
<p>Huomioidaan ohjelman toimenpiteet ja kestävä liikuminen viestintä kunnan markkinointisuunnitelmassa.</p>	2024 – 2030	Hallinto



#### Rahoitus ja resurssit

Ohjelman toteuttaminen vaatii aika- ja raharesursseja. Tehokkainta on nimetyt rahoituksen osoittaminen toimenpiteille niin investointi- kuin käyttötalouksella, sekä vähintään osa-aikaisen henkilöresurssin nimeäminen ohjelman jalkauttamiseksi.

# TOIMENPITEET

## RAHOITUS JA RESURSSIT

TOIMENPIDE	AIKATAULU	VASTUUTAHO
<b>Hyväksytään edistämishjelma</b> poliittisesti ja tiedotetaan valmistuneesta ohjelmasta.	2024	Kaikki toimialat
Talousarvioissa pyritään osoittamaan korvamerkitty <b>investointitaso</b> kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseksi.	2025 – 2030	Kaikki toimialat
<b>Käyttötaloudesta</b> toteutetaan jalkauttavien toimenpiteiden toteutusta (sis. mm. viestintämateriaaleja, kampanjatarvikkeita).	2023 – 2030	Kaikki toimialat
Ohjelman edistymistä <b>seurataan</b> vuosittain ja edistymisestä raportoidaan säännöllisesti.	2024 – 2030	Kaikki toimialat



EURA




Maankäyttö ja palveluverkko

Maankäytön tiivistämisellä, täydennysrakentamisella ja lähipalveluiden varmistamisella luodaan edellytykset kävelylle ja pyöräilylle.

# TOIMENPITEET

## MAANKÄYTTÖ JA PALVELUVERKKO

TOIMENPIDE	AIKATAULU	VASTUUTAHO
 <b>Pyöräliikenteen tavoiteverkko</b> asetetaan osaksi kaavoituksen ja liikennesuunnittelun lähtökohtia, jotta pyöräliikenteen tavoitetila tulee sisällytetyksi kaikkiin uusiin suunnitelmiin. Liikennratkaisuissa huomioidaan kävelyn ja pyöräliikenteen laatuvaatimukset.	2024 alkaen (jatkuvaa)	Tekniset palvelut
   Huomioidaan <b>kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen edellytykset</b> maankäyttöä ja palveluverkkoa suunniteltaessa ja kehittäessä. Pyritään arvioimaan vaikutukset jalankulkuun ja pyöräliikenteeseen kaavamuuostosten, palveluverkon ja liikennesuunnitelmien laadinnan osana.	2024 alkaen (jatkuvaa)	Tekniset palvelut
  <b>Kävelyn ja pyöräliikenteen reittien suunnittelu</b> toteutetaan jalankulun suunnitteluohjeen (Väylävirasto 2022) ja pyöräliikenteen suunnitteluohjeen (Väylävirasto 2020) mukaisin periaattein tai niitä soveltaen. Nykyisten reittien jatkuvuutta ja sujuvuutta pyritään edistämään.	2024 alkaen (jatkuvaa)	Tekniset palvelut ja Varsinais-Suomen ELY-keskus
  Selvitetään <b>pyöräpysäköinnin</b> tarpeet mm. keskeisissä palvelukohteissa, joukkoliikennepysäkeillä ja kouluilla, ja laaditaan tämän pohjalta tarvittaessa kohteisiin toteuttamissuunnitelmat. Pohditaan tarvetta pyöräpysäköintinormin laatimiselle, jossa kaavoitukseen esitetään maankäytön toiminnoille riittävä paikkamäärä ja laatuvaatimukset.	2025	Tekniset palvelut
 <b>Kartoitetaan tarvetta sähköpyörän latauspisteille</b> keskeisten palvelu- tai matkailukohteiden yhteyteen.	2024	Tekninen toimiala

Toimenpide tukee erityisesti:



kävelyä



pyöräilyä



kestäviä matkaketjuja



Infrastruktuuri ja olosuhteet

Infran laadukkailla kävelyn ja pyöräilyn ratkaisuilla varmistetaan turvalliset ja sujuvat yhteydet.

# TOIMENPITEET

## INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

### 1/2

TOIMENPIDE	AIKATAULU	VASTUUTAHO
 Inventoidaan <b>pyöräliikenteen pääreitit</b> : tunnistetaan olosuhteiden parannustarpeet asetettuihin tavoitteisiin nähden. Hyödynnetään ja haetaan tarvittaessa infrastruktuurin investointitukia. Pyritään hankkeistamaan pyöräliikenteen tavoiteverkon kehittämiskohteet huomioiden katusaneeraukset ja muut tiedossa olevat kehittämissuunnitelmat.	2024 – 2030	Tekniset palvelut ja Varsinais-Suomen ELY-keskus
 Tarkistetaan taajama-alueiden sekä jalankulun ydinalueiden <b>nopeusrajoitukset</b> ja alennetaan niitä tarpeen mukaan liikenneturvallisuuden parantamiseksi.	2024-2026	Tekniset palvelut
  Inventoidaan <b>jalankulun ja pyöräliikenteen väylien kunto</b> ja ohjelmoidaan tarvittaessa parantamistoimenpiteet.	2024 – 2030	Tekniset palvelut ja Varsinais-Suomen ELY-keskus
  Kartoitetaan onnettomuustietojen ja asukaskyselyiden pohjalta todetut <b>vaaranpaikat</b> , ja kartoitetaan suojaiteiden turvallisuus. Kartointu tehdään kunnan liikenneturvallisuussuunnitelman yhteydessä.	2024 – 2030	Tekniset palvelut ja Varsinais-Suomen ELY-keskus
  Pyritään tehostamaan <b>kunnossapitoa</b> tarkistamalla pyöräliikenteen tavoiteverkon ja jalankulun ydinalueiden priorisoitavat luokitukset. Panostetaan kävely- ja pyöräilyväylien talvikunnossapitoon.	2024 – 2030	Tekniset palvelut ja Varsinais-Suomen ELY-keskus
 Suunnitellaan ja kehitetään kohde kerrallaan keskeisten kävely-ympäristöjen, oleskelualueiden ja palvelukeskittymien <b>varustelua, viihtyisyyttä ja kiinnostavuutta</b> . Huomioidaan esteettömyys, ja lisätään esimerkiksi penkkejä keskustan alueelle.	2023 alkaen (jatkuva)	Tekniset palvelut
  Laaditaan kävelyn ja pyöräliikenteen <b>viitoituksen ja opastamisen suunnitelma</b> , joka noudattaa suunnitteluohjeita ja jota toteutetaan rakennussuunnittelun kautta reittikohtaisesti.	2024 – 2030	Tekniset palvelut ja Varsinais-Suomen ELY-keskus









Infrastruktuuri ja  
olosuhteet

Infran laadukkailla  
kävelyn ja pyöräilyn  
ratkaisuilla  
varmistetaan turvalliset  
ja sujuvat yhteydet.

# TOIMENPITEET

## INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

### 2/2

TOIMENPIDE	AIKATAULU	VASTUUTAHO
  Kehitetään vapaa-ajan <b>viher-, ulkoilu-, virkistys- ja retkeilyreittejä</b> . Toteutetaan uusia reittejä/luontopolkuja ja parannetaan viitoitusta.	2024 – 2030	Viestintä ja muut
  Jatketaan <b>valaistuksen</b> uusimista koko kunnan alueella.	2023 alkaen (jatkuvaa)	Tekniset palvelut
  Pyritään kartoittamaan <b>virkistys-/yhdystreitin</b> rakentamisen mahdollisuudet Eurajoen vartta pitkin välille Eura-Kauttua. Suunnitellaan kävelytie jokirantaan.	2024 – 2030	Tekniset palvelut



#### Asenteet ja liikkumistottumukset

Asukkaita kannustetaan valitsemaan kävely tai pyöräily aina kun mahdollista.

Kampanjoinnin, tiedon lisäämisen ja yleisen ilmapiirin merkitys on suuri ja erityisen vaikuttavaa on lasten ja nuorten liikennekasvatus.

# TOIMENPITEET

## ASENTEET JA LIKKUMISTOTTUMUKSET

TOIMENPIDE	AIKATAULU	VASTUUTAHO
 <p>Kehitetään kävelyn ja pyöräliikenteen <b>informaatiota</b>. Reittien lisäämistä palvelutietovarantoon jatketaan. Kehitetään vapaa-ajan pyöräilyn ja pyörämatkailun mahdollisuuksien viestintää kuntien nettisivuilla ja sosiaalisessa mediassa erityisesti liittyen Pyhäjärvisseudun pyöräilyreitteihin. Sisällytetään kestävä liikunnan teemat vuotuisiin viestintäsuunnitelmiin/vuosikelloihin.</p>	2024 – 2030	Sivistyspalvelut
 <p>Kävelyä ja pyöräilyä tuetaan <b> tapahtumilla, kampanjoilla ja tempauksilla</b> eri ikä- ja liikkujaryhmille. Osallistutaan valtakunnallisiin teemaviikkoihin ja kilpailuihin (mm. liikkujan viikko, pyöräilyviikko ja kilometrikisa). Tuetaan seuroja ja yhdistyksiä tapahtumien järjestämisessä.</p>	2024 alkaen (jatkuva)	Sivistyspalvelut
<p>Edistetään <b>liikennesääntöjen</b> tuntemusta aktiivisella viestinnällä ja liikennekasvatuksella.</p>	2024 alkaen (jatkuva)	Sivistyspalvelut
 <p>Hyödynnetään <b>erilaisia avustumahdollisuuksia</b> erilaisten kävelyä, pyöräilyä ja kestäviä matkaketjuja edistävien toimenpiteiden toteuttamiseen sekä esimerkiksi kampanjoihin, hankkeisiin ja kokeiluihin.</p>	2024 – 2030	Tekniset palvelut, sivistyspalvelut
 <p>Kytetään arkimatkojen kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen <b>terveysnäkökulmiin</b>, ja viestitään liikunnan hyödyistä.</p>	2024 – 2030	Sivistyspalvelut



#### Rahoitus ja resurssit

Ohjelman toteuttaminen vaatii aika- ja raharesursseja. Tehokkainta on nimetyt rahoituksen osoittaminen toimenpiteille niin investointi- kuin käyttötalouksella, sekä vähintään osa-aikaisen henkilöresussin nimeäminen ohjelman jalkauttamiseksi.

# TOIMENPITEET

## RAHOITUS JA RESURSSIT

TOIMENPIDE	AIKATAULU	VASTUUTAHO
<b>Hyväksytään edistämishjelma</b> poliittisesti ja tiedotetaan valmistuneesta ohjelmasta.	2023/2024	Kaikki toimialat
Talousarvioissa pyritään osoittamaan korvamerkitty <b>investointitaso</b> kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseksi.	2025 – 2030	Tekniset palvelut
<b>Käyttötaloudesta</b> varataan erillinen raha pienempien ohjelmaa jalkauttavien toimenpiteiden toteutukseen (sis. mm. viestintämateriaaleja, kampanjatarvikkeita).	2025 – 2030	Kaikki toimialat
Ohjelman edistymistä <b>seurataan</b> vuosittain ja edistymisestä raportoidaan säännöllisesti.	2024 – 2030	Kaikki toimialat



RAUMA



Maankäyttö ja palveluverkko

Maankäytön tiivistämisellä, täydennysrakentamisella ja lähipalveluiden varmistamisella luodaan edellytykset kävelyille ja pyöräilylle.

# TOIMENPITEET

## MAANKÄYTTÖ JA PALVELUVERKKO

TOIMENPIDE	AIKATAULU	VASTUUTAHO
 <p><b>Pyöräliikenteen tavoiteverkko</b> asetetaan osaksi kaavoituksen ja liikennesuunnittelun lähtökohtia, jotta pyöräliikenteen tavoitetila tulee sisällytetyksi kaikkiin uusiin suunnitelmiin. Liikennematkaisuissa huomioidaan kävelyn ja pyöräliikenteen laatuvaatimukset.</p>	2024 alkaen (jatkuvaa)	Tekninen toimiala
   <p>Huomioidaan <b>kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen edellytykset</b> maankäyttöä ja palveluverkkoa suunniteltaessa ja kehittäessä. Arvioidaan vaikutukset jalankulkuun ja pyöräliikenteeseen kaavamuutosten, palveluverkon ja liikennesuunnitelmien laadinnan osana.</p>	2024 alkaen (jatkuvaa)	Tekninen toimiala
  <p><b>Kävelyn ja pyöräliikenteen reittien suunnittelu</b> toteutetaan jalankulun suunnitteluohjeen (Väylävirasto 2022) ja pyöräliikenteen suunnitteluohjeen (Väylävirasto 2020) mukaisin periaattein tai niitä soveltaen. Nykyisten reittien jatkuvuutta ja sujuvuutta pyritään edistämään.</p>	2024 alkaen (jatkuvaa)	Tekninen toimiala ja Varsinais-Suomen ELY-keskus
 <p>Laaditaan <b>pyöräpysäköintinormi</b>, jossa esitetään kaavoitukseen maankäytön toiminnoille riittävä paikkamäärä ja laatuvaatimukset.</p>	2024	Tekninen toimiala
 <p>Laaditaan tarvittaessa kaupunkipyöräpalvelun toteutettavuusselvitys.</p>	2025 – 2026	Tekninen toimiala
 <p>Toteutetaan <b>Rauman joukkoliikenteen kehittämiselvityksen toimenpiteitä</b>, joilla edistetään joukkoliikenteen käyttöä ja matkaketjujen houkuttelevuutta. Toimenpiteitä on esitetty muun muassa lippu- ja maksujärjestelmään, matkustajainformaatioon ja pysäkki-infrastruktuuriin. Uuden linja-autoasema järjestelyjen yhteydessä huomioidaan erityisesti matkaketjujen toimivuus.</p>	2023 alkaen (jatkuvaa)	Tekninen toimiala

Toimenpide tukee erityisesti:



kävelyä



pyöräilyä



kestäviä matkaketjuja



Infrastruktuuri ja  
olosuhteet

Infran laadukkailla  
kävelyn ja pyöräilyn  
ratkaisuilla  
varmistetaan turvalliset  
ja sujuvat yhteydet.

# TOIMENPITEET

## INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

### 1/2

TOIMENPIDE	AIKATAULU	VASTUUTAHO
 <p>Inventoidaan <b>pyöräliikenteen pääreitit</b>: tunnistetaan olosuhteiden parannustarpeet asetettuihin tavoitteisiin nähden. Hyödynnetään ja haetaan aktiivisesti kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin investointitukia. Hankkeistetaan pyöräliikenteen tavoiteverkon kehittämiskohteet huomioiden katusaneeraukset ja muut tiedossa olevat kehittämissuunnitelmat.</p>	2024 alkaen (jatkuvaa)	Tekninen toimiala ja Varsinais-Suomen ELY-keskus
 <p>Laaditaan <b>pyöräpysäköinnin yleisten alueiden suunnitelma</b>, jossa selvitetään pyöräpysäköinnin puutteita. Suunnitelmassa huomioidaan sekä määrälliset että laadulliset puutteet ja määritellään toteutettavat pysäköintiratkaisut.</p>	2024 – 2030	Tekninen toimiala
  <p>Kartoitetaan onnettomuustietojen ja asukaskyselyiden pohjalta todetut <b>vaaranpaikat</b> sekä suojaiteiden turvallisuus. Uusitaan tarvittaessa suojatiekysely. Kartoitus tehdään kunnan liikenneturvallisuussuunnitelman yhteydessä.</p>	2023 – 2030	Tekninen toimiala ja Varsinais-Suomen ELY-keskus
  <p>Pyritään tehostamaan <b>kunnossapitoa</b> tarkistamalla pyöräliikenteen tavoiteverkon ja jalankulun ydinalueiden priorisoitavat luokitukset. Huomioidaan rajapinnat kaupungin ja ELY-keskuksen väylien välillä. Panostetaan kävely- ja pyöräilyväylien talvikunnossapitoon.</p>	2024 – 2030	Tekninen toimiala ja Varsinais-Suomen ELY-keskus
  <p>Laaditaan kävelyn ja pyöräliikenteen <b>viitoituksen ja opastamisen yleissuunnitelma</b>, joka noudattaa suunnitteluohjeita ja jota toteutetaan rakennussuunnittelun kautta reittikohtaisesti.</p>	2025 – 2030	Tekninen toimiala ja Varsinais-Suomen ELY-keskus
  <p>Kehitetään vapaa-ajan <b>viher-, ulkoilu-, maisema-, virkistys- ja retkeilyreittejä</b>. Toteutetaan tarvittaessa uusia reittejä ja luontopolkuja sekä parannetaan reittien viitoitusta. Tehdään olemassa olevat reitit näkyviksi.</p>	2023 – 2030	Sivistystoimiala, tekninen toimiala



Infrastruktuuri ja  
olosuhteet

Infran laadukkailla  
kävelyn ja pyöräilyn  
ratkaisulla  
varmistetaan turvalliset  
ja sujuvat yhteydet.

# TOIMENPITEET

## INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

### 2/2

TOIMENPIDE	AIKATAULU	VASTUUTAHO
 <p>Kehitetään keskeisten kävely-ympäristöjen, oleskelualueiden ja palvelukeskittymien <b>varustelua, viihtyisyyttä ja kiinnostavuutta</b> esimerkiksi katuvihreällä, istutuksilla, kalusteilla, katutaiteella ja huolehtimalla siisteydestä.</p>	2023 alkaen (jatkuvaa)	Tekninen toimiala
 <p>Tarkistetaan kävelyn ja pyöräiliikenteen reittien <b>valaistus</b> kohdekohtaisesti muiden toimenpiteiden yhteydessä ja tehdään tarvittavat parantamistoimenpiteet.</p>	2023 – 2030	Tekninen toimiala
 <p>Parannetaan jalankulun <b>esteettömyyttä</b> huomioiden laaditut esteettömyyskartoitukset. Toteutetaan tarvittaessa täydentäviä kartoituksia. Penkkien lisäämiseksi kaupungissa on penkkiohjelma, jossa vuosittain lisätään penkkejä saapuneiden toiveiden ja tarpeiden perusteella.</p>	2023 alkaen (jatkuvaa)	Tekninen toimiala
 <p>Kartoitetaan <b>joukkoliikennepysäkkien</b> katokset ja muut pysäkkipalvelut. Kehitetään tarvittaessa pysäkkien laadukkuutta, turvallisuutta ja esteettömyyttä. Panostetaan erityisesti käytetyimpiin pysäkkeihin ja merkittäviin vaihtopysäkkeihin, joita on tunnistettu kehittämisselvityksessä laatupysäkeiksi. Laatupysäkeillä huomioidaan erityisesti korkea laatutaso muun muassa liityntäpysäköinnillä ja aikataulunäytöillä.</p>	2024 – 2030	Tekninen toimiala ja Varsinais-Suomen ELY-keskus



#### Asenteet ja liikkumistottumukset

Asukkaita kannustetaan valitsemaan kävely tai pyöräily aina kun mahdollista.

Kampanjoinnin, tiedon lisäämisen ja yleisen ilmapiirin merkitys on suuri ja erityisen vaikuttavaa on lasten ja nuorten liikennekasvatus.

# TOIMENPITEET

## ASENTEET JA LIKKUMISTOTTUMUKSET

TOIMENPIDE	AIKATAULU	VASTUUTAHO
Määritetään <b>elinikäisen liikennekasvatuksen</b> toimintamalli vuosikellona osana kaupungin liikenneturvallisuustyötä. Määrityksen yhteydessä tunnistetaan nykyiset ja jatkettavat toimintamallit sekä kuvataan uudet toimintamallit kohderyhmittäin.	2024 – 2030	Liikenneturvallisuustyöryhmä
Kehitetään kävelyn ja pyöräliikenteen <b>informaatiota</b> ja viestitään sekä arkimatkojen että vapaa-ajan kävely- ja pyöräilyreiteistä ja pyörämatkailusta. Sisällytetään kestäväen liikkumisen teemat vuotuisiin viestintäsuunnitelmiin ja vuosikelloihin.	2024 – 2030	Tekninen toimiala, sivistystoimiala, konsernipalvelut, viestintä
Kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä tuetaan aktiivisen viestinnän lisäksi <b>tapahtumilla, kampanjoilla ja tempauksilla</b> , joihin kannustetaan ja tuetaan myös sidosryhmiä. Osallistutaan valtakunnallisiin teemaviikkoihin ja kilpailuihin (muun muassa liikkujan viikko, pyöräilyviikko, kilometrikisa, haastepyöräily ja vuodenaikojen liike-kampanja).	2023 alkaen (jatkuvaa)	Tekninen toimiala, sivistystoimiala, konsernipalvelut, viestintä, yhteistyökumppanit
Edistetään <b>liikennesääntöjen</b> tuntemusta aktiivisella viestinnällä ja liikennekasvatuksella. Liikenneturvallisuustyöryhmän jäsenet ottavat liikennesääntöihin ja –turvallisuuteen liittyviä asioita esille kukin tahollaan.	2024 alkaen (jatkuvaa)	Tekninen toimiala, sivistystoimiala, liikenneturvallisuustyöryhmä, viestintä
Kytetään arkimatkojen kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen <b>terveysnäkökulmiin</b> , ja viestitään liikkumisen hyödyistä. Tuetaan sidosryhmiä, kuten työpaikkoja, yrityksiä ja harrastusseuroja viestinnässä ja kampanjoinnissa.	2023 alkaen (jatkuvaa)	Sivistystoimiala, konsernipalvelut, yhteistyökumppanit, viestintä, hyvinvointialue
Hyödynnetään ja haetaan <b>liikkumisen ohjauksen valtionavustuksia ja muita tukia</b> erilaisten kävelyä, pyöräilyä ja kestäviä matkaketjuja edistävien kampanjoiden, hankkeiden ja kokeiluiden toteuttamiseen.	2023 – 2030	Tekninen toimiala, sivistystoimiala





#### Rahoitus ja resurssit

Ohjelman toteuttaminen vaatii aika- ja raharesursseja. Tehokkainta on nimetyt rahoituksen osoittaminen toimenpiteille niin investointi- kuin käyttötalouspuolella, sekä vähintään osa-aikaisen henkilöressusin nimeäminen ohjelman jalkauttamiseksi.

# TOIMENPITEET

## RAHOITUS JA RESURSSIT

TOIMENPIDE	AIKATAULU	VASTUUTAHO
<b>Hyväksytään edistämishjelma</b> poliittisesti ja tiedotetaan valmistuneesta ohjelmasta.	2023/2024	Kaikki toimialat
Talousarvioissa osoitetaan korvamerkitty <b>investointitaso</b> kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseksi. Kävelyn ja pyöräilyn väyliä parannetaan myös peruskunnostusohjelman rahoituksella.	2025 – 2030	Tekniset palvelut
<b>Käyttötaloudesta</b> varataan erillinen raha pienempien ohjelmaa jalkauttavien toimenpiteiden toteutukseen (sisältäen esimerkiksi viestintämateriaaleja ja kampanjatarvikkeita).	2025 – 2030	Kaikki toimialat
Ohjelman edistymistä <b>seurataan</b> vuosittain ja edistymisestä raportoidaan säännöllisesti.	2024 – 2030	Kaikki toimialat
Hyödynnetään <b>osallistuvaa budjetointia</b> silloin, kun sitä kautta etenee kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteisiin liittyviä pieniä toimenpiteitä. Toimenpiteen edellytyksenä on osallistuvan budjetoinnin toimintatavan jatkuminen.	2024 – 2030	Kaikki toimialat
Hyödynnetään kestävän liikkumisen edistämiseksi henkilöressusina kaupungin <b>kestävän kehityksen koordinaattoria</b> .	2024 – 2030	Kaupunkikehitys



SÄKYLÄ





Infrastruktuuri ja  
olosuhteet

Infran laadukkailla  
kävelyn ja pyöräilyn  
ratkaisuilla  
varmistetaan turvalliset  
ja sujuvat yhteydet.

# TOIMENPITEET

## INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

### 1/2

TOIMENPIDE	AIKATAULU	VASTUUTAHO
 Inventoidaan <b>pyöräliikenteen pääreitit</b> : tunnistetaan olosuhteiden parannustarpeet asetettuihin tavoitteisiin nähden. Pyritään hankkeistamaan pyöräliikenteen tavoiteverkon kehittämiskohteet huomioiden katusaneeraukset ja muut tiedossa olevat kehittämissuunnitelmat.	2024 – 2030	Tekninen toimiala ja Varsinais-Suomen ELY-keskus
 Tarkastellaan väylien <b>nopeusrajoituksia</b> ja alennetaan niitä tarvittaessa esimerkiksi aloitteiden perusteella.	2024 – 2030	Tekninen toimiala
 <b>Kehitetään pyöräpysäköintiä</b> . Kartoitetaan nykyisten pyörätelineiden laatu ja kunto, ja lisätään tarvittaessa pyöräpysäköintiä esim. kunnan julkiset rakennusten yhteyteen.	2024 – 2030	Tekninen toimiala
  Kartoitetaan tunnistetut <b>vaaranpaikat</b> ja pyritään kehittämään niiden turvallisuutta. Säskylässä vaaranpaikaksi on tunnistettu esimerkiksi Sivarin- ja Säskylänteiden risteys ja muut tien 204 ylityskohdat. Kartoitus tehdään kunnan liikenneturvallisuussuunnitelman yhteydessä.	2024 – 2030	Tekninen toimiala ja Varsinais-Suomen ELY-keskus
  Pyritään tehostamaan <b>kunnossapitoa</b> tarkistamalla pyöräliikenteen tavoiteverkon ja jalankulun ydinalueiden priorisoitavat luokitukset. Panostetaan kävely- ja pyöräilyväylien talvikunnossapitoon. Huomioidaan erityisesti liikkumisen apuvälineitä käyttävien tarpeet.	2024 (jatkuva)	Tekninen toimiala ja Varsinais-Suomen ELY-keskus



Infrastruktuuri ja  
olosuhteet

Infran laadukkailla  
kävelyn ja pyöräilyn  
ratkaisuilla  
varmistetaan turvalliset  
ja sujuvat yhteydet.

# TOIMENPITEET

## INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

### 2/2



TOIMENPIDE	AIKATAULU	VASTUUTAHO
Kehitetään vapaa-ajan <b>viher-, ulkoilu-, virkistys- ja retkeilyreittejä</b> . Parannetaan ulkoilureittien opastamista, ja tarkistetaan muut kävelyn ja pyöräiliikenteen väylien viitoitustarpeet.	2023 alkaen (jatkuvaa)	Sivistystoimiala, tekninen toimiala
Jatketaan kunnan katuverkoston pääreittien <b>valaistuksen</b> vuosittaisia uusimisia. Kehitetään mahdollisuuksien mukaan ulkoilualueiden ja retkeilyreittien valaistusta.	2023 alkaen (jatkuvaa)	Tekninen toimiala
Toteutetaan <b>esteettömyys</b> kartoitus yhteistyössä kunnan ja ELY-keskuksen kanssa julkisille keskeisille katu- ja tiealueille sekä kävelyalueille. Parannetaan jalankulun esteettömyyttä ja lisätään tarvittaessa penkkejä keskustan alueelle.	2024 – 2030	Tekninen toimiala ja Varsinais-Suomen ELY-keskus
Kartoitetaan <b>linja-autopysäkkien katosten tarve</b> sekä julkisen liikenteen että koulukuljetusten käytössä olevilta pysäkeiltä. Kehitetään tarvittaessa pysäkkien laadukkuutta, turvallisuutta ja esteettömyyttä.	2024 – 2030	Tekninen toimiala ja Varsinais-Suomen ELY-keskus



#### Asenteet ja liikkumistottumukset

Asukkaita kannustetaan valitsemaan kävely tai pyöräily aina kun mahdollista.

Kampanjoinnin, tiedon lisäämisen ja yleisen ilmapiirin merkitys on suuri ja erityisen vaikuttavaa on lasten ja nuorten liikennekasvatus.

# TOIMENPITEET

## ASENTEET JA LIKKUMISTOTTUMUKSET

TOIMENPIDE	AIKATAULU	VASTUUTAHO
 <p>Kehitetään kävelyn ja pyöräliikenteen <b>informaatiota</b>. Hyödynnetään visitpyhajarviseutu.fi -sisältöjä pyörämatkailun markkinoinnissa. Kehitetään vapaa-ajan pyöräilyn ja pyörämatkailun mahdollisuuksien viestintää kunnan nettisivuilla ja sosiaalisessa mediassa.</p>	2024 – 2030	Sivistystoimiala, viestintä
 <p>Kävelyä ja pyöräilyä tuetaan aktiivisen viestinnän lisäksi <b>tapahtumilla, kampanjoilla ja tempauksilla</b>. Osallistutaan valtakunnallisiin teemaviikkoihin ja kilpailuihin (mm. liikkujan viikko, pyöräilyviikko ja kilometrikisa).</p>	2023 – 2030	Sivistystoimiala, viestintä
<p>Edistetään <b>liikennesääntöjen</b> tuntemusta aktiivisella viestinnällä ja liikennekasvatuksella.</p>	2024 alkaen (jatkuva)	Sivistystoimiala
 <p>Hyödynnetään <b>erilaisia avustumahdollisuuksia</b> erilaisten kävelyä, pyöräilyä ja kestäviä matkaketjuja edistävien toimenpiteiden toteuttamiseen sekä esimerkiksi kampanjoihin, hankkeisiin ja kokeiluihin.</p>	2024 – 2030	Tekninen toimiala, sivistystoimiala
 <p>Kytetään arkimatkojen kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen <b>terveysnäkökulmiin</b>, ja viestitään liikkumisen hyödyistä.</p>	2023 – 2030	Sivistystoimiala



#### Rahoitus ja resurssit

Ohjelman toteuttaminen vaatii aika- ja raharesursseja. Tehokkainta on nimetyt rahoituksen osoittaminen toimenpiteille niin investointi- kuin käyttötalouksella, sekä vähintään osa-aikaisen henkilöresurssin nimeäminen ohjelman jalkauttamiseksi.

# TOIMENPITEET

## RAHOITUS JA RESURSSIT

TOIMENPIDE	AIKATAULU	VASTUUTAHO
<b>Hyväksytään edistämishjelma</b> poliittisesti ja tiedotetaan valmistuneesta ohjelmasta.	2024	Kaikki toimialat
Talousarvioissa pyritään osoittamaan korvamerkitty <b>investointitaso</b> kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseksi.	2025 – 2030	Tekninen toimiala
<b>Käyttötaloudesta</b> varataan erillinen raha vapaa-ajan reittien kunnossapitoon ja pienempien ohjelmaa jalkauttavien toimenpiteiden toteutukseen (sis. mm. viestintämateriaaleja, kampanjatarvikkeita).	2023 – 2030	Kaikki toimialat
Ohjelman edistymistä <b>seurataan</b> vuosittain liikenneturvallisuustyöryhmässä.	2024 – 2030	Kaikki toimialat



## 8. TOTEUTUS JA SEURANTA

# OHJELMAN TOTEUTUMINEN ON SEN TÄRKEIN TAVOITE

**Ohjelman toteutuminen on sen tärkeimpiä tavoitteita.** Seudulliseen ohjelmaan kytkeytyy riski siitä, ettei ohjelmaa koeta minkään organisaation omaksi. Kunnat ja Varsinais-Suomen ELY-keskus vastaavat omista toimenpiteistään, jotka on listattu toimenpideohjelmaan, mutta **yhteisesti edistettävät toimenpiteet vaativat seudullista organisointia ja yhteistä vastuista sopimista.**

Työn organisoinnista ja vastuista sopiminen seudun kuntien ja muiden toimijoiden kesken on yksi kriittisimmistä tehtävistä, joita kunnilla on ohjelman toteutumisen varmistamiseksi. Lähtökohtaisesti **työn organisointi ja seuranta vastuutetaan seudun liikennejärjestelmätyöryhmän sekä seudun kuntien liikenneturvallisuustyöryhmille**, joissa seurataan ohjelman toteutumista ja vastuutetaan muun muassa seudun yhteisten toimenpiteiden toteuttamista. Työryhmien jäseniä ovat jo seudulla ne oleelliset tahot, jotka edistävät myös kävelyn, pyöräilyn ja kestävien matkaketjujen edistämishojelman toteutumista.

Kävelyn, pyöräilyn ja kestävien matkaketjujen edistämishojelman seuranta lisää liikenneturvallisuustyöryhmien sekä liikennejärjestelmätyöryhmän kokouksien asialistoille, jolloin toteutumisen seuranta ja vastuutus toteutuu luontaisesti kokousten yhteydessä. Kokouksissa kertyy tilannekuvaa ohjelman tavoitteiden ja toimenpiteiden edistymisen tilanteesta, joka kootaan yhteenvedoksi. Kuntien on mahdollista vielä yhteenvedot sekä kävelyn, pyöräilyn ja kestävien matkaketjujen edistämishojelman että liikenneturvallisuusasioiden osalta tiedoksi kuntapäätäjille.

## Organisoinnin päätavoitteita ovat:

- Ohjelman esillä pitäminen kunnissa
- Luottamushenkilöille, viranhaltijoille, työntekijöille ja asukkaille tiedottaminen ohjelman tavoitteista
- Seudun yhteisten toimenpiteiden priorisointi ja edistäminen vuosittain
- Seudullisten väylätoimenpiteiden edistäminen kuntien talousarviokäsittelyihin
- Edunvalvonta ja yhteistyö Varsinais-Suomen ELY-keskuksen, Väyläviraston ja Satakuntaliiton kanssa
- Erilaisten selvitysten ja toimeksiantojen edistäminen sekä tarvittavien rahoitusten hakeminen
- Ohjelman toteutumisen ja siitä seuraavien vaikutusten seuranta ja niiden raportointi edelleen luottamushenkilöille tai johtoryhmille
- Asukkaille tiedottaminen ja erilaisten yhteisten liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden toteuttaminen

# TAVOITTEIDEN JA TOIMENPITEIDEN SEURANTA

**Seuranta on olennainen osa kokonaisvaltaista kestävästä liikkumisesta edistämistä,** jotta nähdään edetäänkö kohti asetettuja tavoitteita. Seurannalla osoitetaan saavutettuja parannuksia sekä perustellaan varojen käyttöä ja rahoitustason muutostarpeita.

**Seurantakokonaisuus** jakautuu toimenpiteiden toteutumisen sekä ohjelman vaikuttavuuden seurantaan. Seuraavalle sivulle on koottu ehdotus **seurannan avainmittareiksi**. Avainmittareita suositellaan sisällytettäväksi osaksi kaupungin ja kuntien tulostavoitteiden seurantaa.

## Toimenpiteiden seuranta:

Toimenpiteiden seurannassa arvioidaan, miten hyvin ohjelmassa esitetyt toimenpiteet ovat edenneet ja miten erilaisia toimintamalleja on saatu otettua käyttöön. **Toimenpiteiden seuranta tulee tehdä vuositasolla** samalla, kun raportoidaan ohjelman etenemisestä ja suunnitellaan tulevan vuoden toiminnan suunnittelua. Toimenpiteiden seurannan vastuu on kunnilla, mutta seudullinen työryhmä tai koordinaattori voi huolehtia toimenpiteiden seurannan edistämisestä: Rauman seudulla toimenpiteiden seurannasta vastaavat lähtökohtaisesti seudun liikennejärjestelmätyöryhmä ja seudun kuntien liikenneturvallisuustyöryhmät. Toimenpiteiden seuranta tarkennetaan ryhmissä ja laaditaan tarvittaessa toimenpiteiden seurantamittareita.

## Tavoitteiden seuranta:

**Tavoitteiden seurannalla arvioidaan ohjelman vaikuttavuutta** eli toteutettujen toimenpiteiden vaikutuksia ohjelmalle asetettuihin tavoitteisiin. Kaikkien tavoitteiden toteutumista ei voida helposti seurata, minkä vuoksi mittaristossa on keskitytty niihin asioihin, joita voidaan mitata.



# SEURANTAMITTARISTO

Tavoitteiden toteutumisen seuranta voidaan arvioida esimerkiksi seuraavilla mittareilla:

Tavoite	Mittarit	Lähde	Nykytaso	Tavoite 2030
Kävelyn ja pyöräilyn matkamääriä nostetaan 30 %	Jalan ja pyörällä tehtyjen matkojen määrät (vuoden kokonaismäärä erikseen määritellyissä laskentapisteissä)	Konelaskentapisteet	Nykytila laskettava (kunnittain + seudun keskiarvo)	Nykytila + 30 % (keskimäärin)
Kestävän liikkumisen investointien määrä	Jalankulun, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen investoinnit (% tai €/as/v)	Kuntien talousarviot	–	30 €/as/v (yht. 2,0 milj. €/v)
Pää- ja alueverkon laadukkaaksi arvioitu osuus	Inventoidaan olemassa oleva verkko ja arvioidaan sen osalta, täyttääkö se esitetyt laatuvaatimukset (%)	Inventointiaineisto	Nykytila arvioitava	Pääverkko: 80 % Alueverkko: 60 %
Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuus kasvaa 30 %	Kävelyn ja pyöräilyn yhteen laskettu kulkutapaosuus Rauman seudun sisäisistä matkoista (%)	Henkilöliikennetutkimus, Traficom tai arvio liikennemallin avulla	Rauma: 22 % Eura: 21 % Eurajoki: 16 % Säkylä: 19 %	Rauma: 28 % Eura: 28 % Eurajoki: 22 % Säkylä: 25 %
Joukkoliikennematkojen määrä seudun sisällä ja seudulta ulospäin	Rauman paikallisliikennematkojen määrä  ELY-keskuksen myytyjen lippujen määrä seudun sisällä  Mikäli junaliikenne käynnistyy, nousujen määrä asemittain (Rauma, Vuojoki, Kiukainen)	Rauman kaupunki  Varsinais-Suomen ELY-keskus  VR	Rauma: n. 110 000 matkustajaa/v  ELY-keskus: nykytila arvioitava  Henkilöjunaliikennettä ei ole vielä	Nykytila + 30 %  Nykytila +30 %  140-300 000 matkaa/v (Proxionin arvio)
Seudun palvelujen saavutettavuus kävelen ja pyörällä	Enintään kilometrin etäisyydellä alakoulusta asuvien oppilaiden osuus (% asukasluvusta)  Enintään kilometrin etäisyydellä päivittäistavarakaupasta asuvan väestön osuus (% asukasluvusta)	YKR / Liiteri-palvelu (YM)	44,2 %  51,8 %	Pysyy vähintään ennallaan tai kasvaa hieman
Liikenteen hiilidioksidipäästöjen puolittaminen	Tieliikenteen hiilidioksidipäästöt kunnissa (kt CO <sub>2</sub> -evk/v)	SYKE ( <a href="https://paastot.hiilineutraalisuomi.fi/">https://paastot.hiilineutraalisuomi.fi/</a> )	Rauma: 57,8 kt Eura: 27,6 kt Eurajoki: 19,3 kt Säkylä: 20,4 kt	Rauma: 28,9 kt Eura: 13,8 kt Eurajoki: 9,7 kt Säkylä: 10,2 kt

## *Liikkuva ja luonnikas Rauman seutu*

*- Viihtyisää ja turvallista liikkumista kävellen ja pyöräillen -*





# RAUMAN SEUDUN KÄVELYN, PYÖRÄILYN JA KESTÄVIEN MATKAKETJUN EDISTÄMISOHJELMA

Liiteaineisto



# LIITTEET

1. Nykytila-analyysi
2. Asukaskyselyn tulokset
3. HEAT-analyysi
4. LIVCY –elävyyssanalyysi



# NYKYTILA-ANALYYSI

# VALTAKUNNALLISET TAVOITTEET JA LINJAUKSET

- Kansainväliset ilmastopöytäkirjat (2020)
  - Suomen tavoitteena on vähentää kasvihuonepäästöjä 39 prosentilla vuoteen 2030 verrattuna vuoden 2005 tasoon.
- [Fossiilittoman liikenteen tiekartta \(2021\)](#)
  - Suunnitelman tavoitteena on puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon, ja tehdä liikenteestä kokonaan fossiilitonta vuoteen 2045 mennessä.
  - ”Fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteena on, että henkilöautojen suoritteiden eli henkilöautoilla ajettujen kilometrien määrä ei enää kasva 2020-luvulla.” Tämä voisi tarkoittaa noin 10 % kasvua kunkin kestävästi liikennemuodon suoritteissa vuonna 2030.
  - ”Kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välisessä liikenteessä on määrätietoisesti siirryttävä kohti kestävästi liikkumisen järjestelmää.”
- [Kansallinen energia- ja ilmastostrategia \(2022\)](#)
  - Tavoitteena ”täyttää EU:n vuoden 2030 ilmastotavoitteet ja saavuttaa ilmastolain mukaiset tavoitteet kasvihuonekaasujen vähentämisestä 60 prosentilla vuoteen 2030 ja vuotta 2035 koskevan hiilineutraaliustavoitteen”.
- [Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelma \(2018\)](#)
  - ”Tavoitteena on lisätä sekä kävely- että pyörämatkojen määrää 30 prosentilla vuoteen 2030 mennessä (nykytilaan verrattuna).”
  - ”Vuonna 2030 kävelyn ja pyöräilyn yhteinen kulkutapaosuus nousee nykyisestä noin 30 prosentista vähintään 25-38 prosenttiin.”
  - ”Tavoitteena on, että vähintään puolet uusista kävely- ja pyöräilymatkoista tulisi siirtymänä henkilöautomatkoista.”
- [12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma \(2021\)](#)
  - ”Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat – erityisesti kaupunkiseuduilla.”
  - ”Liikenneverkkoa laajennetaan vain, jos siten edistetään kestäviä rakenteita.”
  - ”Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn ja muiden kestävien liikkumismuotojen osuus kasvaa ja liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät edistäen ilmastotavoitteen saavuttamista.”
  - ”Työmatkaliikenne tapahtuu kaupungeissa, työssäkäyntialueilla ja kaupunkiseutujen välillä pääasiassa kestävästi kulkutavoilla.”
  - ”Kävelen ja pyöräillen tehdyt matkat ovat merkittävästi korvanneet henkilöautolla tehtyjä matkoja erityisesti kaupunkiseuduilla.”
- [Hyvinvoinnin, terveyden ja turvallisuuden edistäminen 2030 – Toimeenpanosuunnitelma \(2021\)](#)
  - ”Hyvä arkiympäristö kannustaa fyysiseen aktiivisuuteen ja antaa yhdenvertaiset mahdollisuudet liikkumiseen ja lähiluonnosta sekä kulttuuriympäristöstä nauttimiseen.”
  - ”Kunnat mahdollistavat työ-, opiskelu- ja koulumatkat sekä lähipalvelujen käytön kävelen, pyöräillen ja yhdistämällä niihin pidempiä matkoja joukkoliikenteellä.”
- [Kaikki liikennemuodot kattava liikenneturvallisuusstrategia \(2022\)](#)
  - ”Liikenneturvallisuutta edistää se, että liikenneverkko houkuttelee turvallisten liikennemuotojen käyttöön.”
  - ”Liikennejärjestelmä on saavutettava ja tasa-arvoinen eri käyttäjärhyhmille.”

# ALUEELLISET TAVOITTEET JA LINJAUKSET

- [Länsi-Suomen yhteinen liikennestrategia \(2020\)](#)
  - ”Kävely ja pyöräily miellyttävässä ympäristössä on lyhyiden matkojen ratkaisu. Pitemmällä matkoilla hyvä joukkoliikennepalvelu liityntäpysäköintiin yhdistettynä vapauttaa hyödyntämään matkaan kuuluvan ajan.”
  - ”Erityisesti suuremmissa kaupungeissa tulee pohdittavaksi autoille varattujen alueiden vaihtoehtoisia käyttöjä. Millaisin toimin niitä voitaisiin saada kävelyn ja pyöräilyn käyttöön?”
  - ”Matkaketjujen toimivuus on työvoiman liikkuvuuden kulmakivi.” ”Matkaketjujen on toimittava saumattomasti ovelta ovelle.”
  - ”Pyöräilystä ja päästöttömistä ajoneuvoista kehitetään vetovoimaiset vaihtoehdot.”
- [Satakunta-strategia \(2021\)](#)
  - ”Päätavoitteena on, että Satakunta on sujuvan arjen ja laadukkaan ympäristön maakunta, jossa huolehditaan asukkaiden hyvinvoinnista ja turvallisuudesta.”
  - ”Tavoitteena on varmistaa sujuvan arjen edellytykset Satakunnassa. Arjen sujuvuuden varmistaminen edellyttää palvelujen saatavuudesta ja toimivuudesta huolehtimista, toimivaa infrastruktuuria ja sekä sujuvia yhteyksiä joka puolella maakunnassa.”
  - ”Tavoitteena on vähentää liikenteen päästöjä panostamalla kestävämpiin kulkumuotoihin, vähäpäästöisempiin polttoaineisiin ja digitaaliseen saavutettavuuteen.”
- [Satakunnan maakuntakaava \(2011\)](#)
  - ”Yhdyskuntarakennetta kehitetään siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa ja mahdollisuuksien mukaan asuinalueiden läheisyydessä siten, että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen. Liikenneturvallisuutta sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parannetaan.”
  - ”Erityisesti kaupunkiseuduilla on varmistettava henkilöautoliikenteen tarvetta vähentävä sekä joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä edistävä liikennejärjestelmä.”
  - ”Alueidenkäytössä on varattava riittävät alueet jalankulun ja pyöräilyn verkostojen varten sekä edistettävä verkostojen jatkuvuutta, turvallisuutta ja laatua.”
- [Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma \(2022\)](#)
  - ”Kestävät liikkumis- ja kuljetusmuodot ja käyttövoimat ovat kustannustehokkaita ja vetovoimaisia. Maankäyttöratkaisut tukevat kestävästä liikennejärjestelmästä.”
  - ”Työpaikkojen, palvelujen sekä matkailu- ja luontokohteiden saavutettavuutta parannetaan kestäväillä matkaketjuilla ja kehittämällä kävely- ja pyöräilyreitit.”
  - ”Kaupunkiseuduilla ja taajamissa parannetaan erityisesti kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita, turvallisuutta ja houkuttelevuutta.”
- ”Edistetään arkiliikkumista terveellisesti omin lihasvoimin.”
- ”Parannetaan kaupunkien ja taajamien jalankulkuympäristöjen viihtyisyyttä, turvallisuutta ja esteettömyyttä.”
- ”Toteutetaan kaupunkiseuduille ja taajamiin laadukkaat pyöräilyn pääreitit parantamalla nykyisiä väylä ja poistamalla yhteyspuutteet.”
- ”Jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden ja turvallisuuden parantaminen taajamien ulkopuolelle.”
- [Rauman seudun kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmat \(2016\)](#)
  - Visio: ”Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikkuminen koetaan turvalliseksi.”
  - Toimenpiteinä mm. ”pyöräilyn pääreittien määrittely ja kuntoon laittaminen, kävely- ja pyöräteiden kunnan seuranta ja korjaustoimenpiteiden ohjelmointi, taajama-alueiden yhteyspuutteiden korjaaminen, suojateiden kohtien korotukset, kavennukset, keskisaarekkeet, havaittavuuden parantaminen”
  - Painopistealueina koulumatkojen turvallisuus, nuorten liikkumisen turvallisuus, työliikenteen turvallisuus, ikäihmisten turvalliset liikkumismahdollisuudet ja kävelyn ja pyöräilyn edistäminen.
- Varsinais-Suomen ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelma (2023)
  - Suunnitelman laatiminen on parhaillaan käynnissä.

# RAUMAN TAVOITTEET JA LINJAUKSET

- [Rauman kaupunkistrategia 2022-2030](#)
  - ”Vahva ja vaikuttava – luanikas ja lumoava”
  - ”Vahva ja vaikuttava Rauma on hyvinvoiva ja elinvoimainen. Vahvan talouden mahdollistamana rakennamme laadukkaita palveluita, kestävästä infrastruktuurista ja sujuvaa arkea.” ”Luanikas ja lumoava Rauma tarjoaa erinomaisen vierailijakokemuksen.”
  - ”Raumalla on asioita, jotka saavat asukkaat, yritykset ja yhteisöt viihtymään ja jäämään.”
  - ”Raumalla arki on sujuvaa ja palvelut helposti saatavilla.” ”Luomme kestävä kehityksen toimintakulttuurin yhdessä osallistaen.” ”Aktivoimme raumalaisia pitämään huolta itsestään.”
- [Rauman kävelyn edistämisstrategia \(2020\)](#)
  - Visio: ”Kävellen enemmän. Rauman aistiminen kävellen on paikallinen ylpeyden aihe. Jalan kaupungin helmet ovat löydettävissä ja tarjolla kaikille. Kaupunki kehittyy käveltävän kokoisena ja raumalainen tuntee kävelyn. Vilkas katuelämä ja jalan liikkuvat ihmiset nähdään elintärkeänä palvelutarjonnan, matkailijoiden ja asukkaiden houkuttelevuuden sekä paikallisten hyvinvoinnin lähtökohtana.”
  - Tavoiteteemat: ”Tiedon lisääminen ja asenteisiin vaikuttaminen”, ”fyysisen ympäristön kehittäminen” ja ”turvallisuudesta kohti viihtyisyyttä ja virikkeellisyyttä”
  - Kävely-ympäristöt on jaettu kolmeen vyöhykkeeseen, joille on asetettu laatukriteerit. Lisäksi on luotu tavoitekävelyverkko.

- [Rauman pyöräilyverkon kehittäminen \(2016\)](#)
  - Selvitetty pyöräilyverkon kehittämistarpeet sekä laadittu pyöräilyverkko-suunnitelma ja annettu toimenpidesuosituksia.
  - Suunnitelmassa ei aseteta numeerisia tavoitteita pyöräilymäärien kasvattamiseksi.
- Muita kävelyä, pyöräliikennettä ja matkaketjuja edistäviä selvityksiä:
  - [Kävelystrategian jalkauttaminen vanhassa Raumassa \(2021\)](#): Vanhan Rauman asemakaavan laatimisen taustaselvitys, jossa selvitetty ihmisten liikkumista Vanhan Rauman alueella ja tutkittu kävelyliikenteen merkitystä alueen elinvoimalle.
  - [Uuden tieliikennelain mahdollistamien ratkaisuiden soveltaminen Raumalla \(2021\)](#): uudenlaisten ratkaisujen kokeilu neljässä kohteessa, joissa yhdistyy tavoite liikenneturvallisuuden ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiselle
  - [Rauman joukkoliikenteen kehittämisselvitys \(2022\)](#): selvitys pohjustaa reitti- ja aikataulusuunnittelua sekä paikallisliikenteen hankintaa. Määritetty määrälliset palvelutasotavoitteet ja annettu suosituksia laadullisen palvelutason kehittämiseksi.
  - [Liikennöintiselvitys: Rauma-Kokemäki.Tampere \(2020\)](#): tuotettu ja päivitetty aineistoa, jonka avulla Rauman henkilöjunaliikenteen uudelleenkäynnistäminen olisi mahdollista.

Rauma on Hinku-verkoston jäsen:  
tavoitteena 80 % päästövähennys  
vuoteen 2030 mennessä vuoden 2007  
tasosta.

## Yleiset periaatteet Raumalla kävely-ympäristön kehittämiseksi:

- Ajoratojen mitoitus nopeustason mukaisesti (väylägeometria, kaarresäteet, ajoradan leveys, kohtaamismitoituseriaatteen, hidasteet yms. toimenpiteet)
- Mittakaava jalankulkijamäärän ja kadun tyypin mukaan tarkentuva (kasvillisuus, penkit yms.)
- Turvalliset risteämiset ajoneuvo-liikenteen kanssa, yhtäjaksoinen ylitysmatka enintään 7 metriä
- Suojatie on reitin jatkeena, ei ylimääräisiä puolenvaihtoja
- Liikennevalo-ohjaus suosii jalankulkijaa
- Esteettömyyden huomioiminen tärkeimmillä reiteillä ja kohteissa
- Huomioidaan kulttuuriympäristön arvot

# EURAN TAVOITTEET JA LINJAUKSET

- [Euran kuntastrategia 2022](#)
  - ”Teemme asioita sydämellä euralaisten hyvinvoinnin vahvistamiseksi. Olemme ylpeitä euralaisuudesta.”
  - Elinvoimaiset palvelut, elinvoimainen yrityselaämä, elinvoimainen ihminen, elinvoimainen ympäristö ja elinvoimaa viestintätyöllä
    - ”Kannustamme euralaisia ottamaan vastuuta hyvinvoinnistaan ja elinvoimastaan.”
    - ”Panostamme joukkoliikennetyhteyksien parantamiseen.”
    - ”Kehitämme kuntaa kestävyden ja energiatehokkuuden näkökulmasta.”
- [Euran kunnan ympäristöohjelma 2022-2026](#)
  - Visio 2030: ”Eura on elinvoimainen ja se tunnetaan hyvin hoidetuista ympäristöasioistaan.”
  - Strateginen tavoite: ”Eura toimii ympäristövastuullisesti, vähentää kasvihuonepäästöjään vuoteen 2035 mennessä.”
- [Pyhjärvisuuden ulkoilureittien kehittämissuunnitelma \(2022\)](#)
  - ”Pyhjärvisuuden kunnissa Eurassa ja Säkylässä on nykyisin runsaasti ulkoilureittejä (kävely-, pyöräily- ja retkeilyreitit), joiden taso, saavutettavuus sekä viestintä vaihtelevat niiden vastuutahosta riippuen.”
  - Nykyisten ja potentiaalisten uusien ulkoilureittien ja –kohteiden tunnistaminen ja kehittämistoimenpiteiden asettaminen.

# EURAJOEN TAVOITTEET JA LINJAUKSET

- [Eurajoen kuntastrategia 2023-26](#)
  - Visio: ”Eurajoki on valoisan tulevaisuuden koti, jossa asukkaat viihtyvät ja yritykset menestyvät.”
  - Strategiset tavoitteet: Vetovoimainen, toimiva, hyvinvoiva ja kestävä kehityksen Eurajoki
    - ”Tarjoamme sujuvan arjen ja kannustamme aktiiviseen elämään.”
    - ”Kehitämme kestävä kehityksen mukaisia liikkumismuotoja.”
- [Eurajoen hyvinvointisuunnitelma 2022-2026](#)
  - Painopistealueena ”Turvalliset, terveelliset ja liikkumista edistävät arkiympäristöt. Terveellisiä elämäntapoja mahdollistava ja tukeva arkiympäristö.”
  - Toimenpiteinä mm. ”Päästöjen vähentäminen ja kestävien kulkumuotojen käyttöön kannustaminen”, ”esteettömyyden huomioiminen” ja ”kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelman laatiminen”.

Eurajoki on Hinku-verkoston jäsen:  
tavoitteena 80 % päästövähennys  
vuoteen 2030 mennessä vuoden 2007  
tasosta.

# SÄKYLÄN TAVOITTEET JA LINJAUKSET

- [Säkylän kuntastrategia 2022-2030](#)
  - Visio: ”Rohkea ja kestävä Säkyli. Aloitteellinen, turvallinen ja vastuullinen. Elinkeinoelämää houkuttava, kasvava ja itsenäinen kunta.”
  - ”Edistämme luonnon ja asuinympäristön kestävää käyttöä.”
  - ”Edistämme houkuttelevaa ja turvallista asuinympäristöä aktiivisilla, toimintaympäristön muutokset huomioivilla kaavoituksen ja infran ratkaisuilla.”
  - ”Turvaamme joukkoliikenteen sujuvuutta ja maanteiden kuntoa yhteistyössä valtion toimijoiden kanssa. Vaikutamme joukkoliikenteen säilymiseen ja laajentumiseen paikallisesti ja seudullisesti.”
- [Pyhjärvisseudun ulkoilureittien kehittämissuunnitelma \(2022\)](#)
  - ”Pyhjärvisseudun kunnissa Eurassa ja Säkylässä on nykyisin runsaasti ulkoilureittejä (kävely-, pyöräily- ja retkeilyreitit), joiden taso, saavutettavuus sekä viestintä vaihtelevat niiden vastuutahosta riippuen.”
  - Nykyisten ja potentiaalisten uusien ulkoilureittien ja –kohteiden tunnistaminen ja kehittämistoimenpiteiden asettaminen.



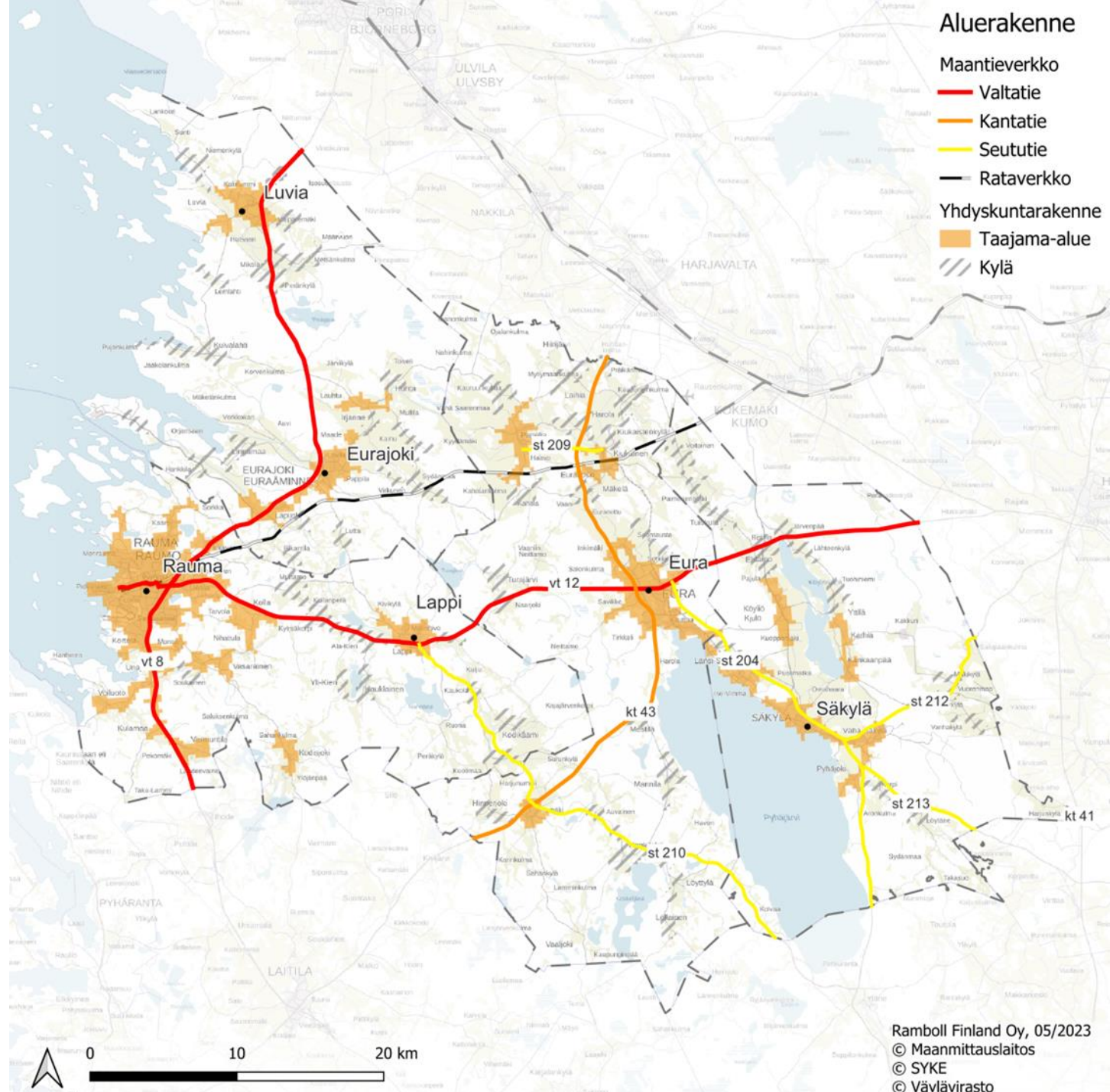
Kuva: Ramboll

# ALUERAKENNE

Rauman seutuun kuuluu neljä kuntaa: Rauma, Eurajoki, Eura ja Säskylä. Kuntien alueella on kuusi keskeistä taajamaa, sekä lisäksi suuri määrä maankäytöltään kyliksi lukeutuvia alueita. Seudun suurimmat taajamat ovat Rauma, Loppi, Eurajoki, Luvia, Eura ja Säskylä.

Liikkumisen näkökulmasta seudun päätieverkko muodostaa runkoyhteydet alueen sisällä sekä seudun ulkopuolelle. Aluetta halkovat valtatiöt 8 ja 12 sekä kantatie 43. Valta- ja kantateiden varsille sijoittuu myös valtaosa alueen taajamista. Lisäksi päätieverkkoa täydentävät seututiet, jotka palvelevat Säkylän taajaman lisäksi alueen kyliä.

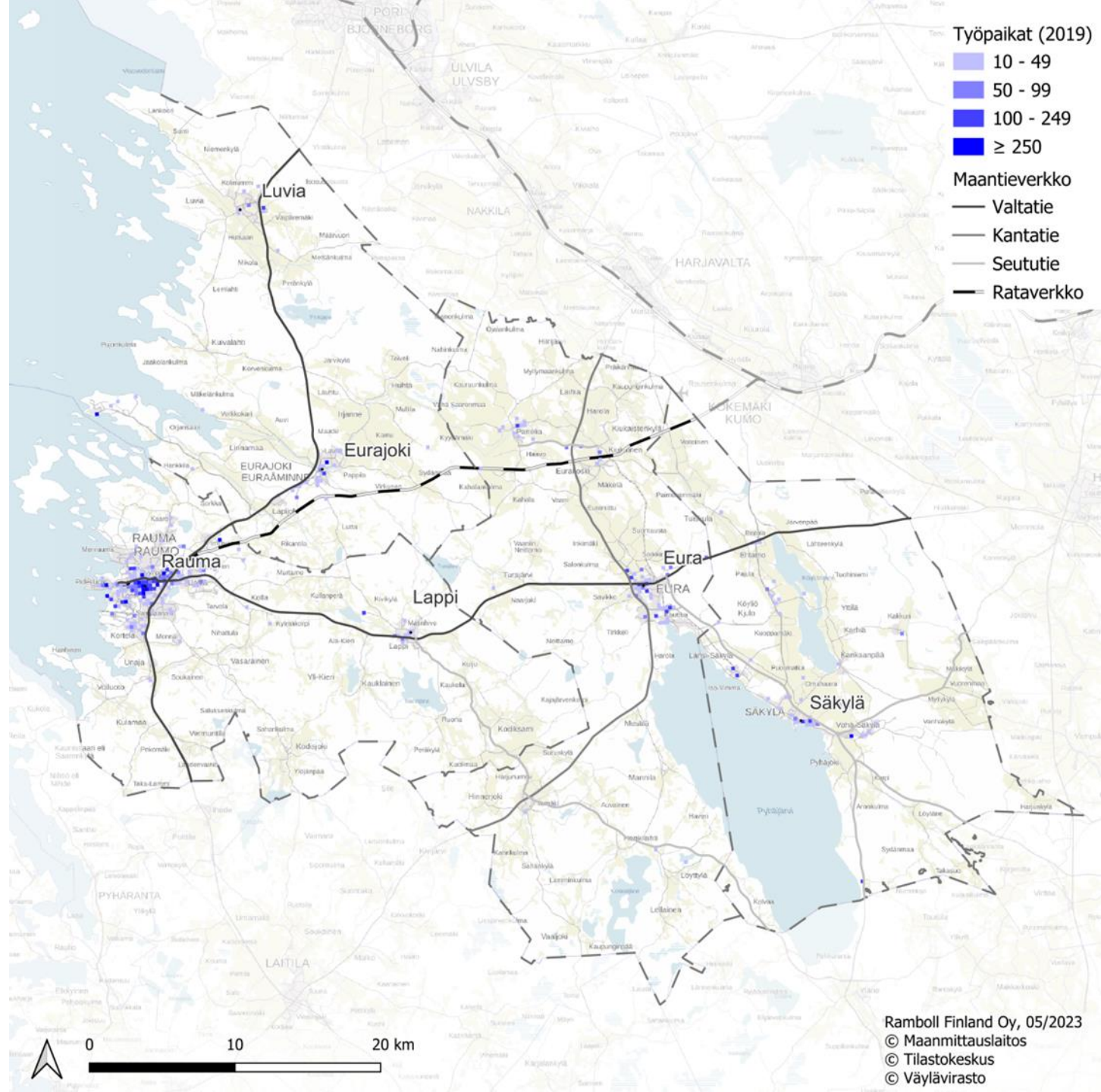
Rataverkko ei palvele Rauman seudulla henkilöliikennettä.



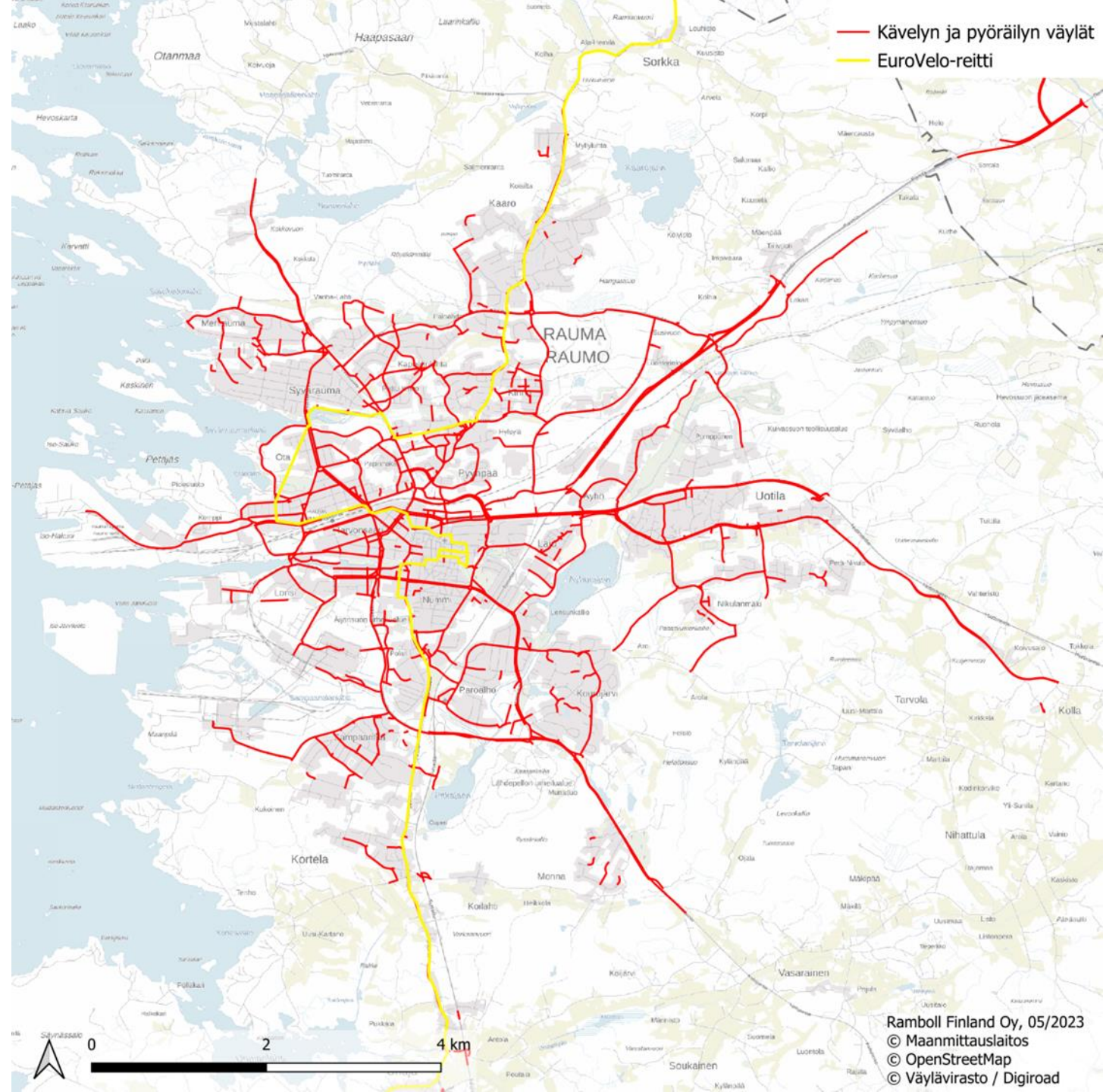
# TYÖPAIKAT

Suurimmat työpaikkojen tihentymät keskittyvät väestön tapaan seudun kuuteen suurimpaan taajamaan, mutta myös muutama muihin keskittymiin. Maanteiden ja radan varteen.

Kartalla on kuvattu työpaikkojen sijoittuminen tilastoruutujen avulla (esitetty vain ruudut, joissa yli 10 työpaikkaa). Tilastotieto kuvaa vuotta 2019.



# JALANKULUN JA PYÖRÄLIIKENTEEN REITIT RAUMALLA





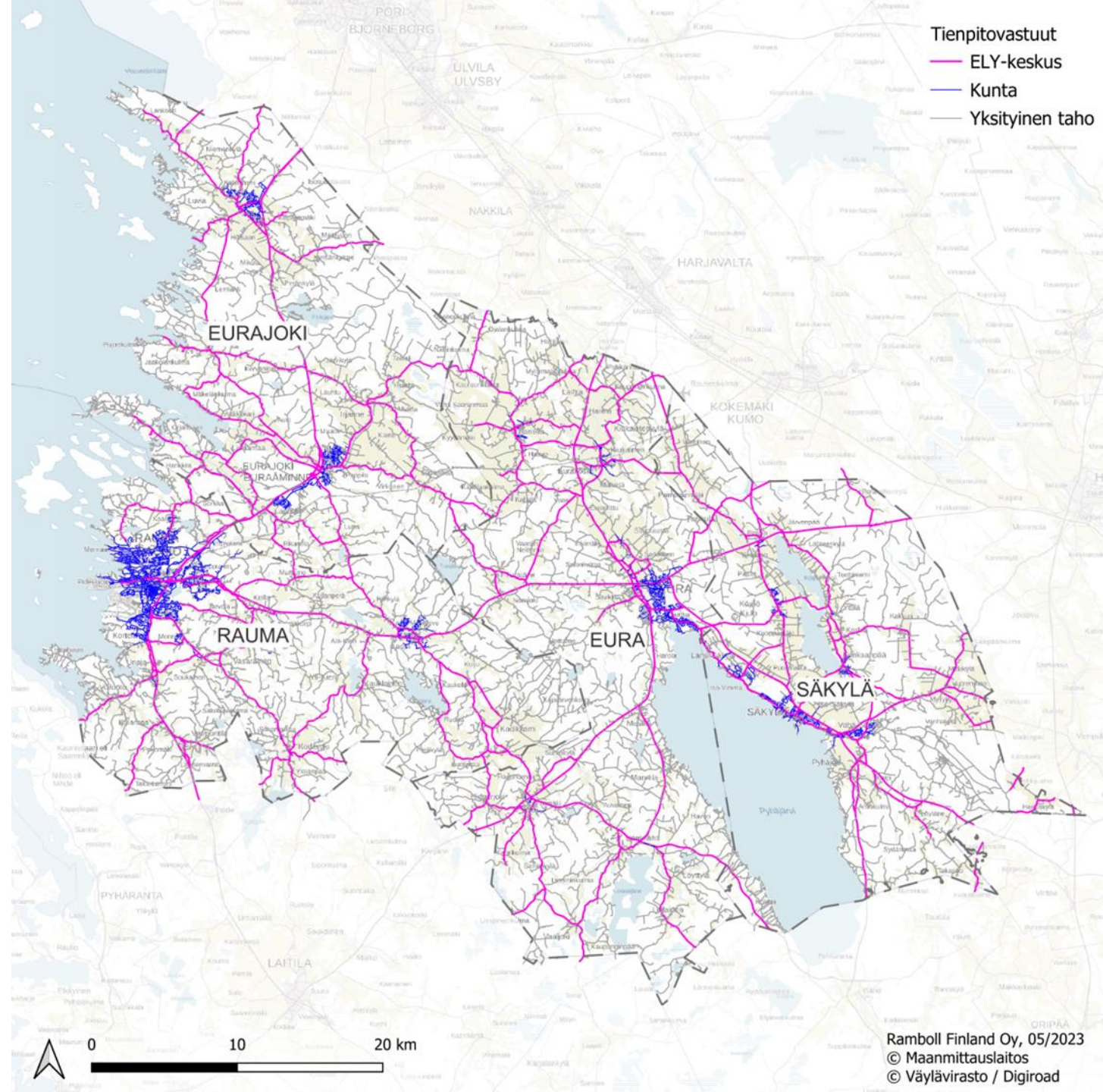
# TIENPITOVASTUUT

Kartalla on havainnollistettu seudun tie- ja katuverkon vastuutahot Digiroad-aineistoon pohjautuen.

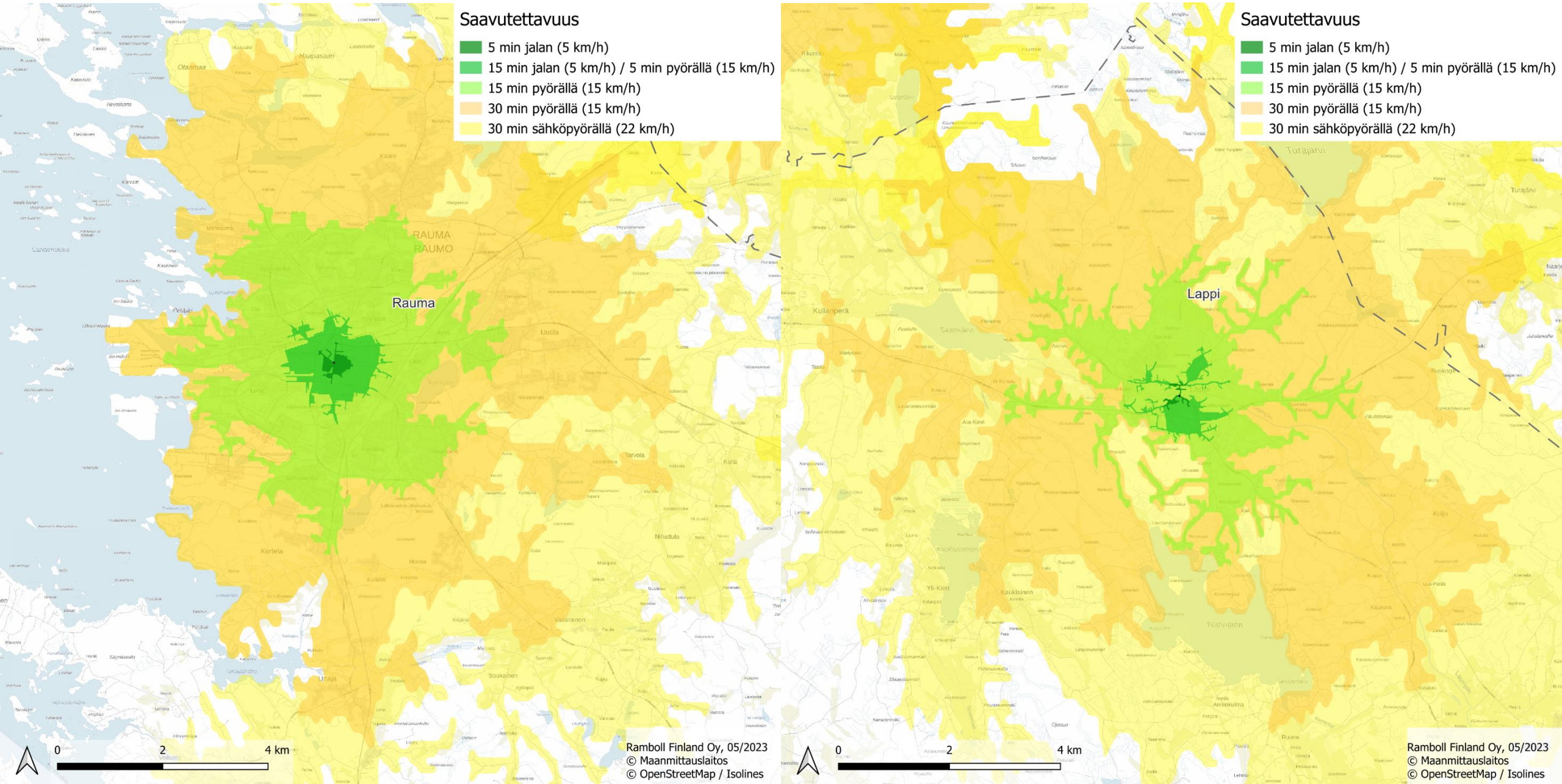
Kuntien tienpitovastuulla olevat väylät sijoittuvat taajamiin ja muutamia kyliin. Neljän kunnan vastuulla olevan väyläverkon yhteispituus on noin 490 km. Varsinais-Suomen ELY-keskuksen kunnossapitämiä väyliä on kaksinkertainen määrä katuverkkoon nähden (noin 1 030 km). Lisäksi tie- ja katoverkkoa täydentävät lukuisat yksityistiet.

Vastuut kunnittain (verkon pituus):

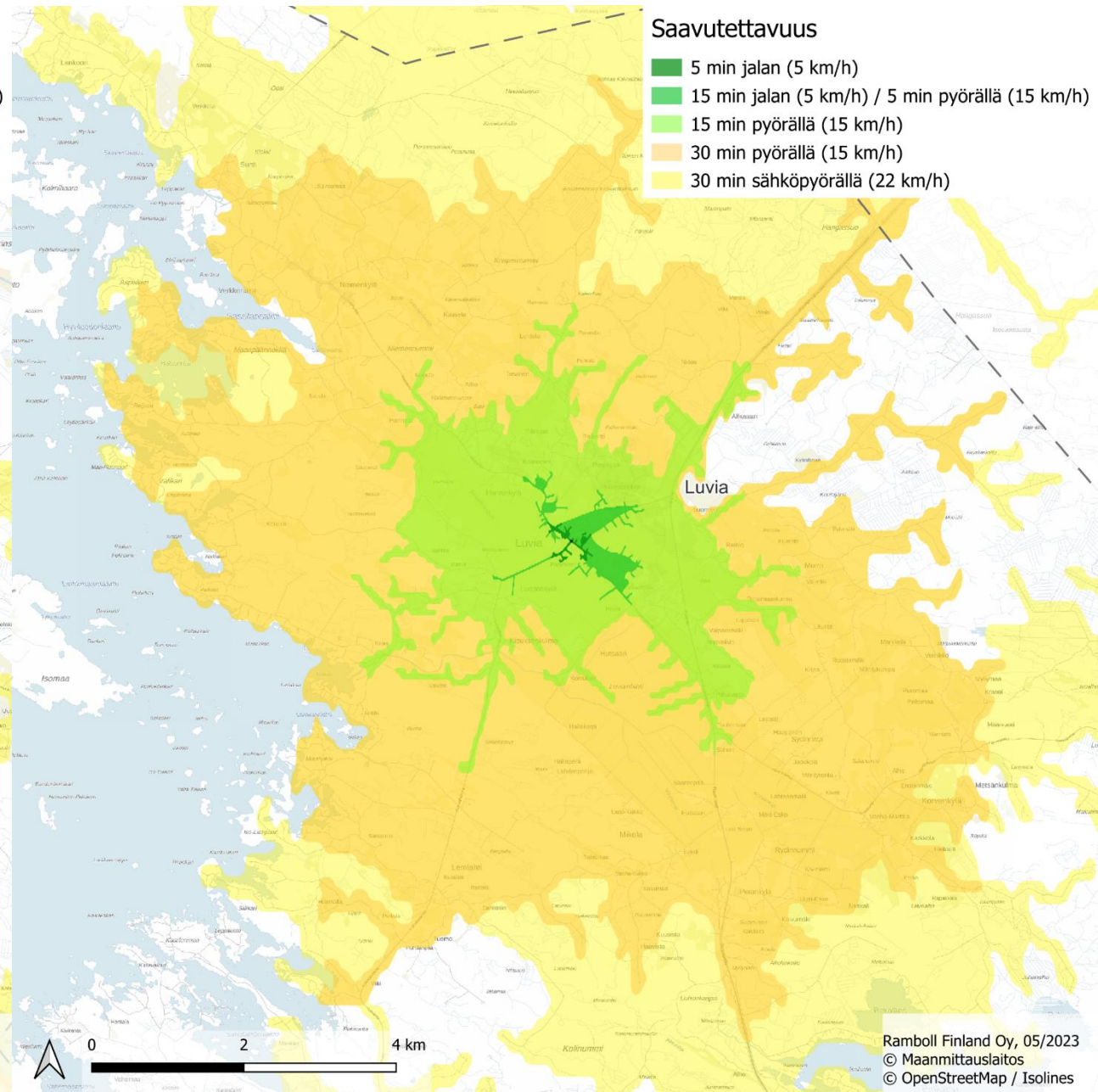
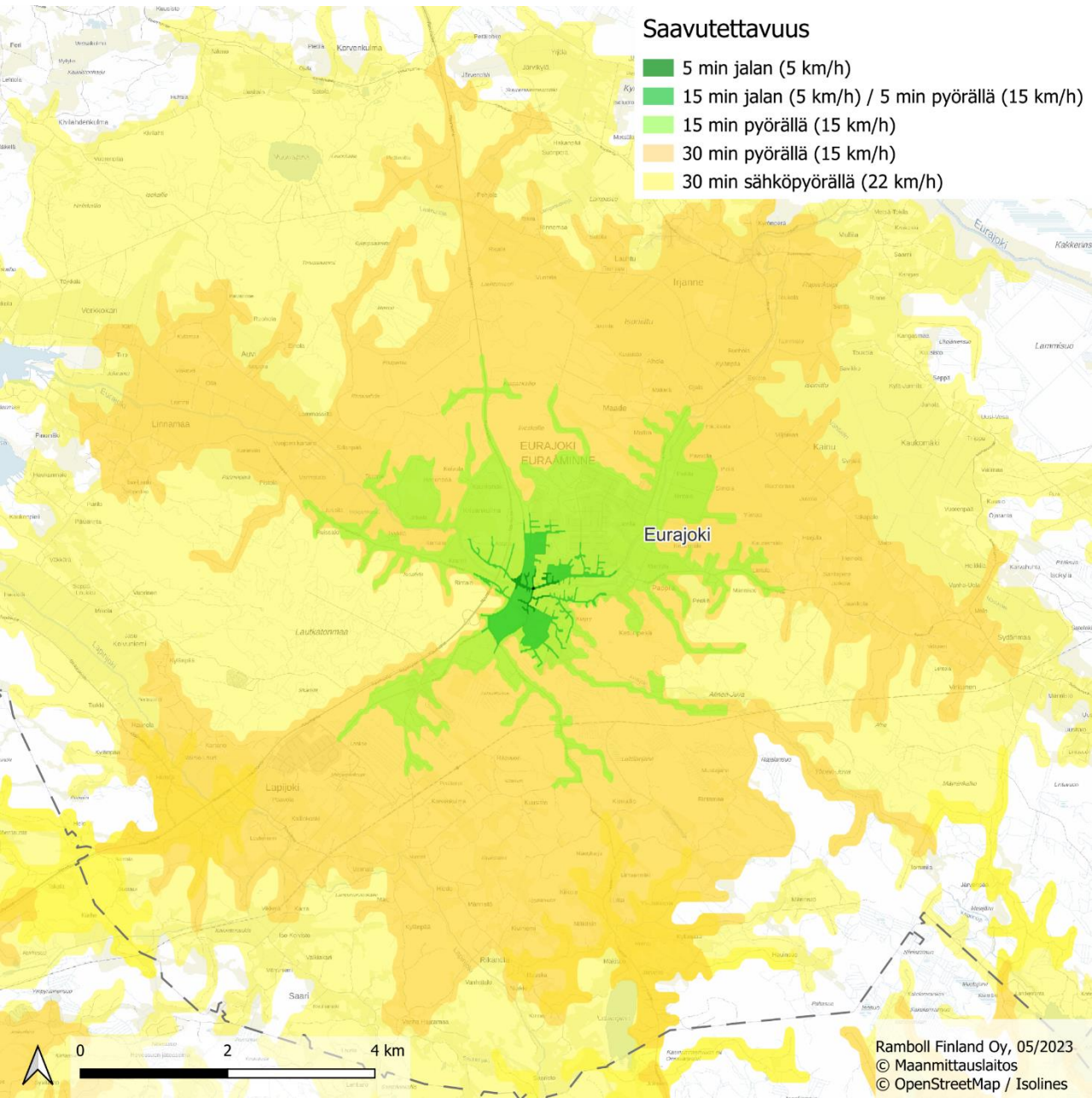
- Rauma 277 km
- Eurajoki 70 km
- Eura 80 km
- Säkyä 62 km



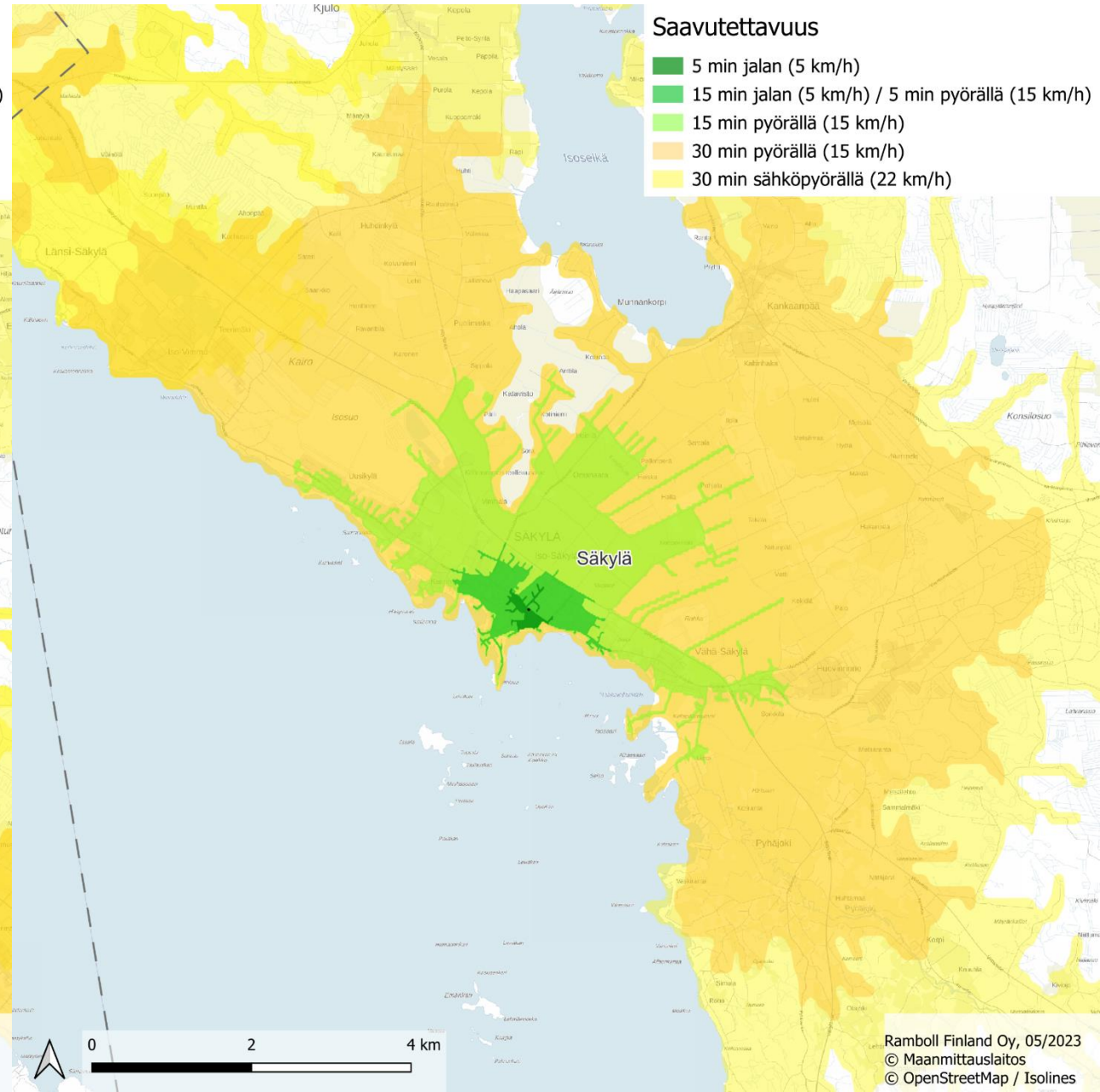
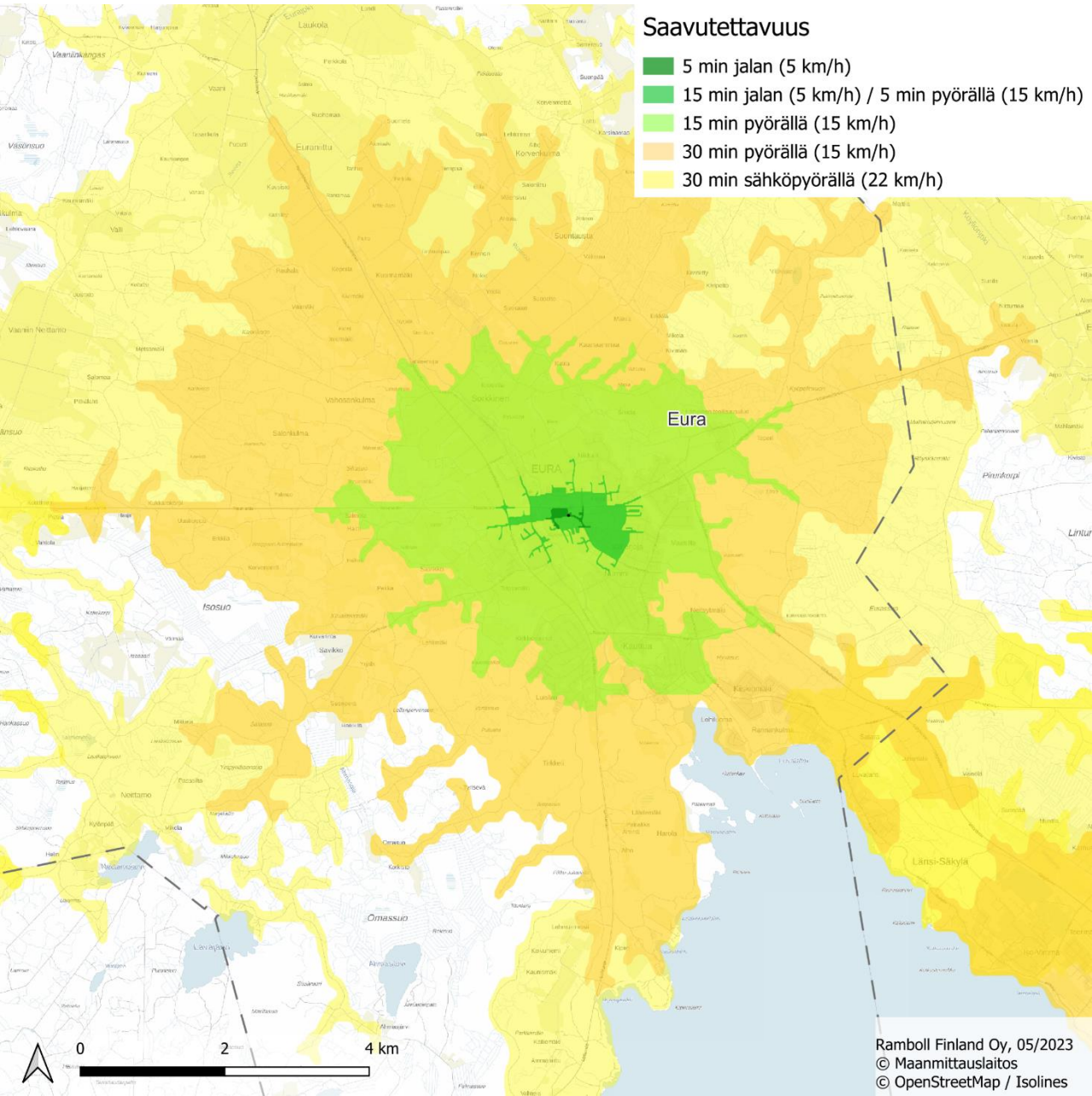
# SAAVUTETTAVUUSVYÖHYKKEET RAUMALLA



# SAAVUTETTAVUUSVYÖHYKKEET EURAJOELLA



# SAAVUTETTAVUUSVYÖHYKKEET EURASSA JA SÄKYLÄSSÄ



# KÄVELY- JA PYÖRÄILYONNETTOMUUDET

Lähde: [Tilastokeskuksen tieliikenneonnettomuustilasto](#)

Taulukoihin kirjatut luvut tarkoittavat jalankulkijoita ja pyöräilijöitä, jotka ovat loukkaantuneet tai kuolleet tieliikenneonnettomuuksissa, eivät onnettomuuksien määrää.

## Rauma

		2018	2019	2020	2021	2022	Yhteensä
<b>Katuverkko</b>	Kuolleet	0	0	1	0	0	1
	Vakavasti loukkaantuneet	2	1	2	2	0	7
	Lievästi loukkaantuneet	8	8	7	5	3	31
<b>Tieverkko (sis. yksityistiet)</b>	Kuolleet	0	0	0	0	0	0
	Vakavasti loukkaantuneet	0	0	0	0	0	0
	Lievästi loukkaantuneet	0	2	0	0	6	8
<b>Kustannus</b>		<b>3 626 448 €</b>	<b>2 430 270 €</b>	<b>6 542 662 €</b>	<b>3 317 925 €</b>	<b>925 569 €</b>	<b>16 842 874 €</b>

## Eura

		2018	2019	2020	2021	2022	Yhteensä
<b>Katuverkko</b>	Kuolleet	0	0	0	0	0	0
	Vakavasti loukkaantuneet	0	0	0	0	0	0
	Lievästi loukkaantuneet	1	1	0	1	0	3
<b>Tieverkko (sis. yksityistiet)</b>	Kuolleet	0	0	2	0	0	2
	Vakavasti loukkaantuneet	0	0	0	0	0	0
	Lievästi loukkaantuneet	2	0	2	0	0	4
<b>Kustannus</b>		<b>308 523 €</b>	<b>102 841 €</b>	<b>6 243 792 €</b>	<b>102 841 €</b>	<b>0 €</b>	<b>6 757 997 €</b>

## Eurajoki

		2018	2019	2020	2021	2022	Yhteensä
<b>Katuverkko</b>	Kuolleet	0	0	0	0	0	0
	Vakavasti loukkaantuneet	0	0	0	0	0	0
	Lievästi loukkaantuneet	0	0	0	0	0	0
<b>Tieverkko (sis. yksityistiet)</b>	Kuolleet	0	2	0	0	0	2
	Vakavasti loukkaantuneet	0	1	0	0	0	1
	Lievästi loukkaantuneet	0	0	2	2	2	6
<b>Kustannus</b>		<b>0 €</b>	<b>7 439 970 €</b>	<b>205 682 €</b>	<b>205 682 €</b>	<b>205 682 €</b>	<b>8 057 016 €</b>

## Säkylä

		2018	2019	2020	2021	2022	Yhteensä
<b>Katuverkko</b>	Kuolleet	1	0	0	0	0	1
	Vakavasti loukkaantuneet	0	0	0	0	0	0
	Lievästi loukkaantuneet	2	0	0	0	0	2
<b>Tieverkko (sis. yksityistiet)</b>	Kuolleet	2	0	0	2	0	4
	Vakavasti loukkaantuneet	0	0	0	0	0	0
	Lievästi loukkaantuneet	0	0	2	0	2	4
<b>Kustannus</b>		<b>9 262 847 €</b>	<b>0 €</b>	<b>205 682 €</b>	<b>6 038 110 €</b>	<b>205 682 €</b>	<b>15 712 321 €</b>

# ASUKASKYSELYN TULOKSET

# VASTAAJIEN TAUSTATIEDOT



Kyselyyn vastasi yhteensä **873** henkilöä.



Vastaajista 40 % on 25–44 vuotiaita.



**47 %** eli lähes puolet asuu tai liikkuu eniten Raumalla. Muissa kunnissa (Eura, Eurajoki ja Säkyli) asuu tai liikkuu kussakin **18 %** vastaajista.

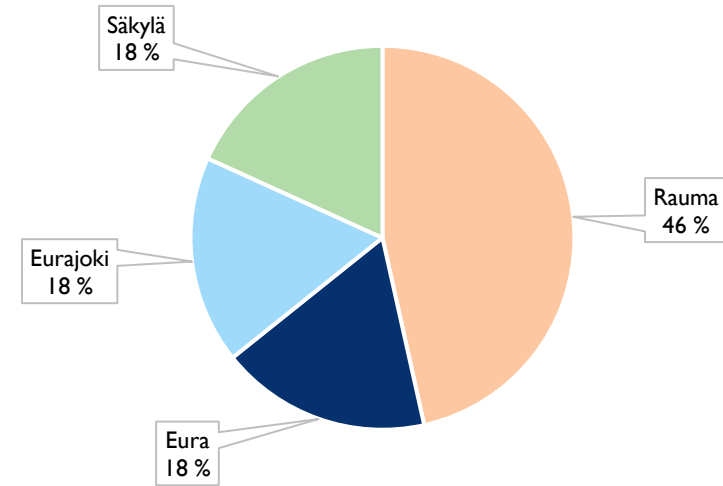


Kartalle merkittiin yhteensä **2630** palautetta.

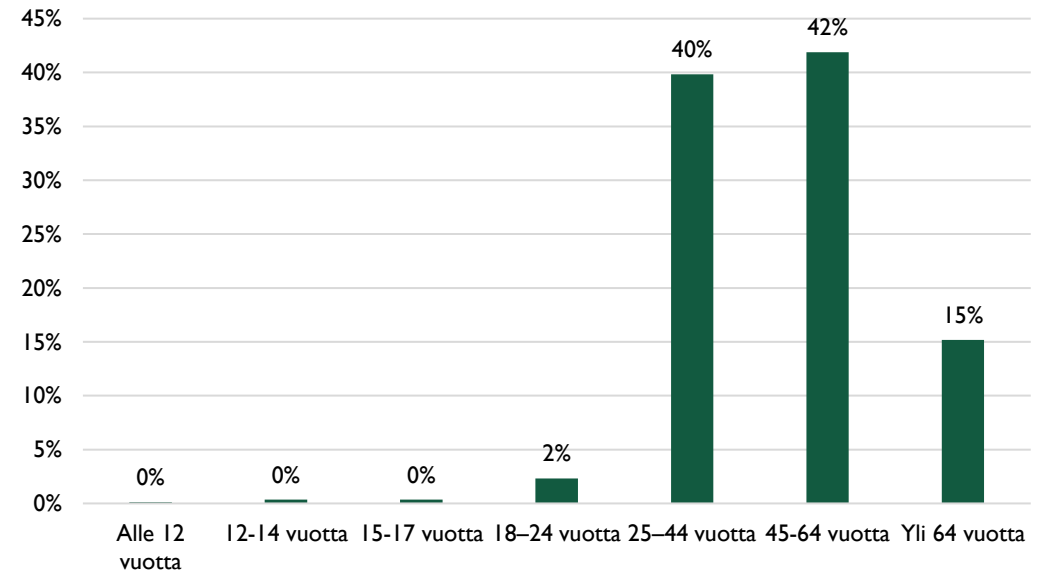


Asukaskysely oli auki **17.-30.4.2023**. Kyselystä tiedotettiin kaikkien kuntien viestintäkanavissa.

Asuinkunta tai kunta, jonka alueella vastaaja asuu tai liikkuu eniten (n=873)



Vastaajan ikä (n=869)



# KULKUTAVAT



**Henkilöauto** on selvästi suosituin kulkutapa Rauman seudulla, sillä vastaajista lähes 60 % kertoo käyttävänsä autoa päivittäin tai lähes päivittäin. Muutamia kertoja kuukaudessa tai sitä harvemmin autoa käyttäviä on n. 15 %.



Yli 60 % vastaajista **pyöräilee** vähintään kerran viikossa.



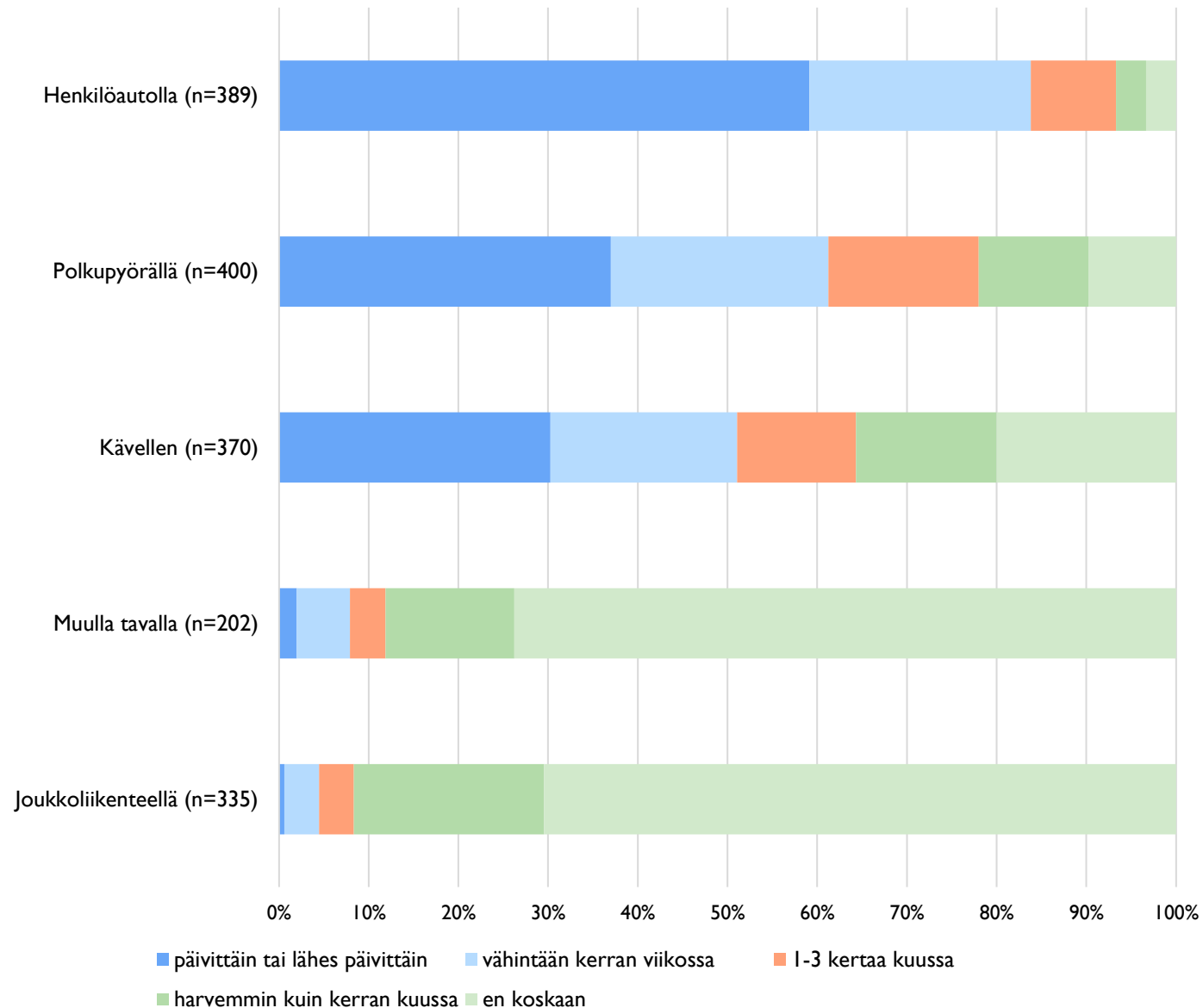
Noin puolet vastaajista taittaa arjen matkoja **kävellen** vähintään kerran viikossa ja kolmasosa päivittäin tai lähes päivittäin.



**Joukkoliikenteen** käyttö on Rauman seudulla melko vähäistä, sillä ainoastaan 5 % vastaajista käyttää joukkoliikennettä vähintään kerran viikossa tai useammin. Yli 2/3 ei käytä joukkoliikennettä koskaan.

Muita kulkutapoja käyttää n. 25 % edes joskus.

Kuinka usein kuljet arjen matkojasi (esimerkiksi töihin, kouluun tai kauppaan) seuraavilla kulkutavoilla?



# TYTYTYVÄISYYS OLOSUHTEISIIN



**Kävelyn** olosuhteisiin ollaan Rauman seudulla pääsääntöisesti tyytyväisiä, sillä 78 % vastaajista kertoi olevansa joko melko tai erittäin tyytyväinen.



**Pyöräliikenteen** olosuhteisiin ollaan tyytymättömpiä, sillä alle puolet kokee olevansa erittäin tai melko tyytyväinen ja 37 % erittäin tai melko tyytymätön.

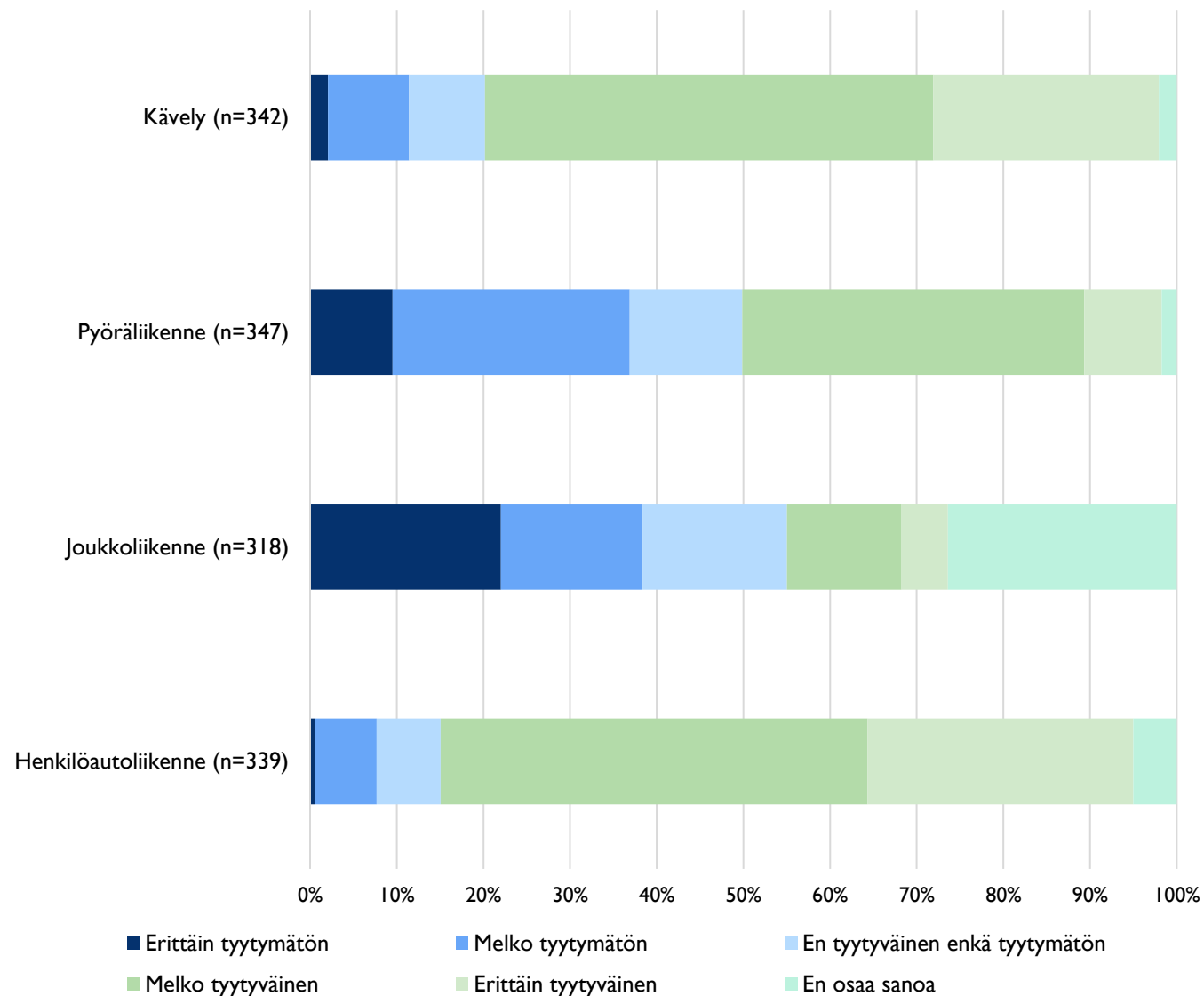


38 % on tyytymättömiä **joukkoliikenteen** olosuhteisiin. (Joukkoliikenteen olosuhteisiin ei osannut ottaa kantaa n. neljäsosa johtuen todennäköisesti joukkoliikenteen vähäisestä käytöstä.)



**Henkilöautoliikenteen** olosuhteisiin ollaan pääosin tyytyväisiä, sillä 80 % kertoo olevansa joko melko tai erittäin tyytyväinen.

Kuinka tyytyväinen olet seuraavien kulkutapojen olosuhteisiin omassa kunnassasi?



# JALANKULKU 1/2

**Noin puolet vastaajista** kulkee kävellen arjen matkoja vähintään kerran viikossa.

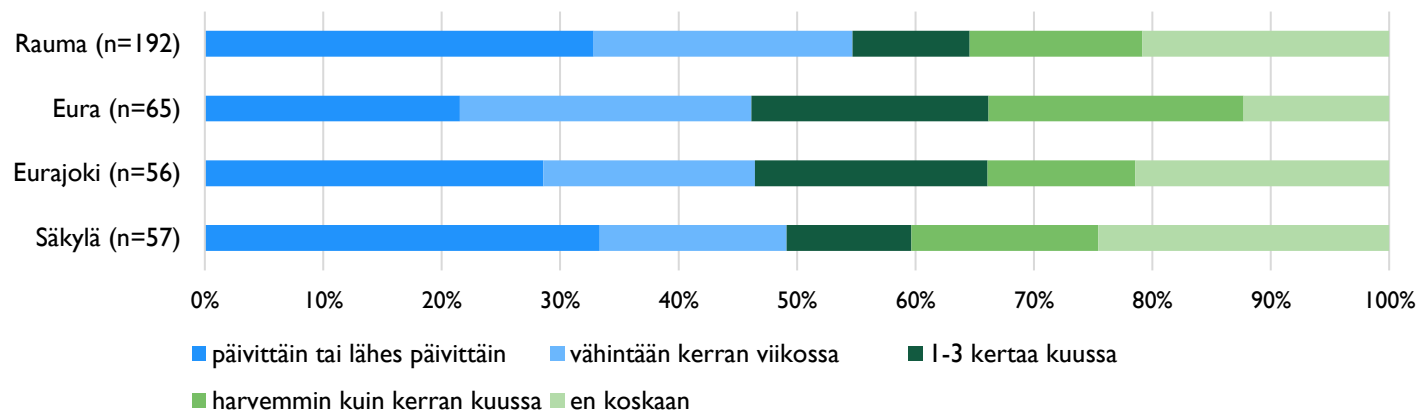
Aktiivisia päivittäin kävelijöitä on Raumalla ja Säkylässä **33 %**, Eurajoella **29 %** ja Eurassa **22 %**.

Eniten arjen matkoja kävellään Raumalla, jossa n. **55 %** kävelee vähintään kerran viikossa arkimatkojaan.

Kävellen liikkumaan kannustavat selvästi eniten ulkoilu ja virkistys (**86 %** vastaajista) sekä tieto siitä, että kävelyllä on myönteisiä terveysvaikutuksia (**76 %** vastaajista). Lisäksi kävelemään houkuttelevat käytännölliset syyt: **39 %** kokee kävelyn käteväksi ja **36 %** edulliseksi tavaksi liikkua.

Useat vastaajat mainitsivat avoimissa vastauksissa koiran ulkoilutuksen olevan syy liikkua kävellen. Avoimissa vastauksissa tarkennettiin myös, että kesäisin pyöräilevät kulkevat talvisin kävellen.

Kuinka usein kuljet arjen matkojasi (esimerkiksi töihin, kouluun tai kauppaan) kävellen?



Mikä saa sinut nykyisin liikkumaan kävellen?



# JALANKULKU 2/2

Jalankulun edistämiseksi merkittävimmäksi keinoksi nähdään **talvikunnossapidon** kehittäminen niin, että kävely on turvallista ja sujuvaa ympäri vuoden (35 % vastaajista).

Myös kävelyreittien **viihtyisyyden ja turvallisuuden** kehittäminen lisääisi Rauman seudun asukkaiden jalankulkua. Turvallisuuteen liittyen jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden erottaminen toisistaan nähdään tärkeäksi.

Neljäsosa vastaajista näkee myös **omalla asennemuutoksella** olevan vaikutusta, jotta kulkutavaksi tulisi valittua kävely arjen matkoilla.

Avoimissa vastauksissa moni vastaaja mainitsi pitkien etäisyyksien olevan kävelyn esteinä esimerkiksi kotoa töihin tai kauppaan. Usea vastaaja koki myös, ettei kävelyyn ole aikaa, ja muut tavat ovat arjessa nopeampia.

## Mikä saisi sinut liikkumaan nykyistä enemmän kävellen arjen matkojasi Rauman seudulla?



# PYÖRÄLIIKENNE 1/2

Pyöräilevien asukkaiden määrä vaihtelee kunnittain. Vähintään kerran viikossa pyöräilee Raumalla **63 %**, Eurassa **70 %**, Eurajoella **59 %** ja Säkylässä **50 %**.

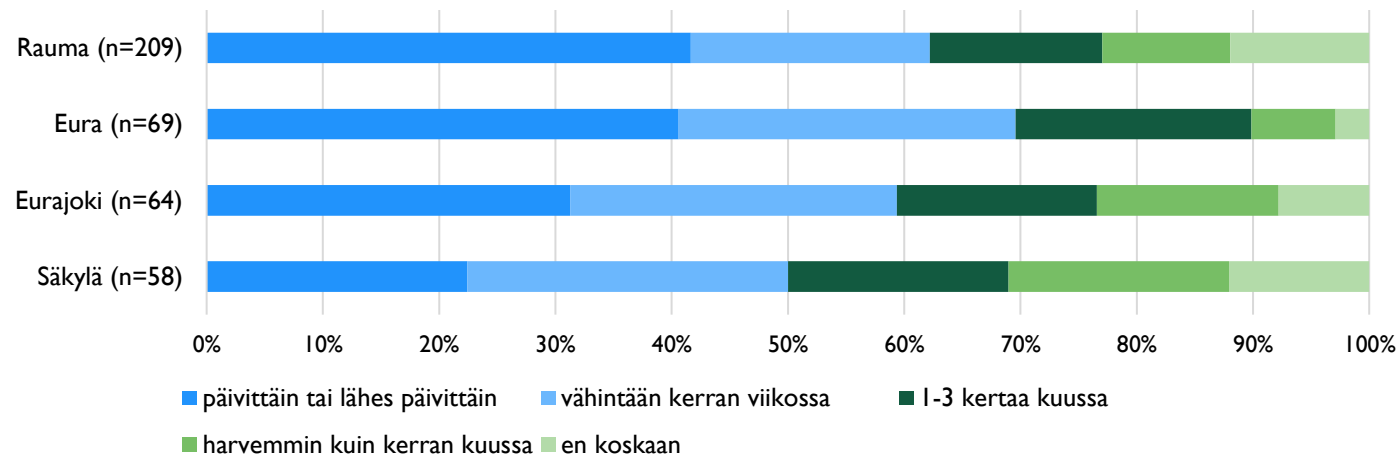
Aktiivisia päivittäin pyöräilijöitä on Raumalla ja Eurassa reilut **40 %**, Eurajoella **31 %** ja Säkylässä **22 %**.

Eniten arjen matkoja pyöräillään Eurassa.

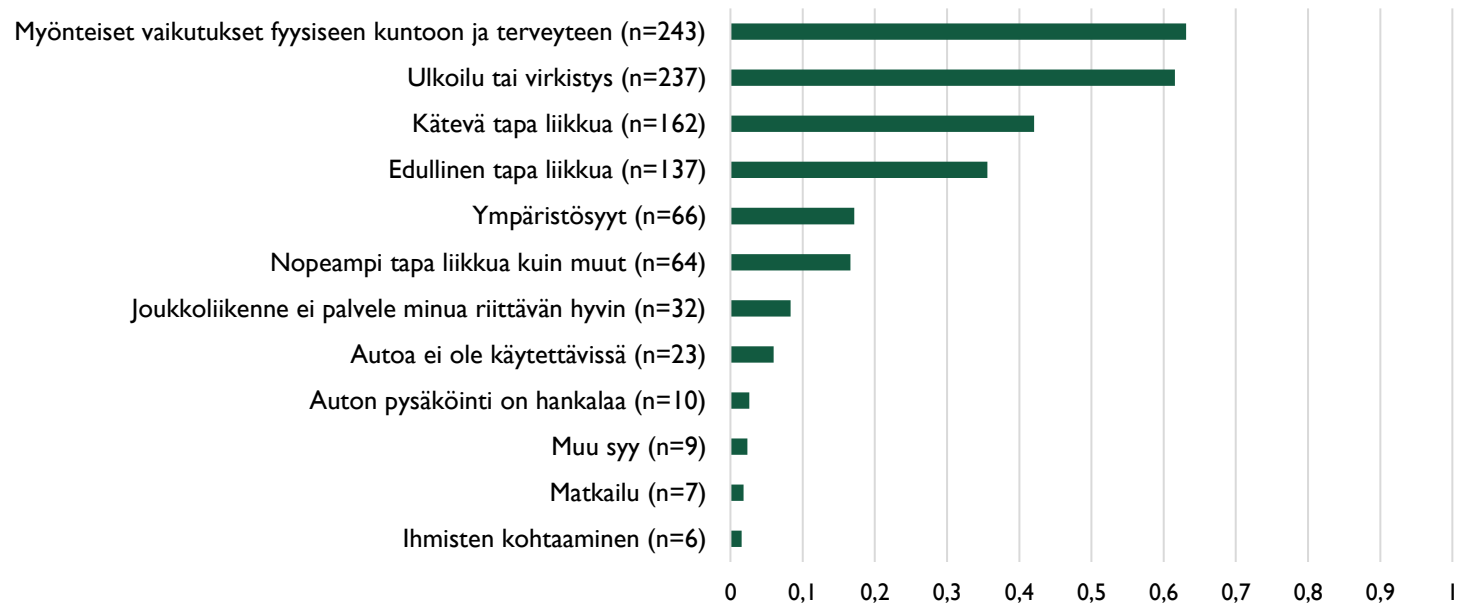
Pyöräillen liikkumaan kannustavat selvästi eniten myönteiset terveysvaikutukset (**63 %** vastaajista) sekä ulkoilu ja virkistys (**62 %** vastaajista). Toisaalta **42 %** kokee pyöräilyn käteväksi ja **36 %** edulliseksi tavaksi liikkua. Pyöräily nähdään myös nopeana tapana liikkua paikasta toiseen.

Avoimissa vastauksissa kerrottiin muun muassa, että pyöräily tulee valittua kauniilla säällä ja silloin, jos kuljettavana on sen verran tavaroita, että niiden kuljettaminen kävellen olisi hankalaa.

## Kuinka usein kuljet arjen matkojasi (esimerkiksi töihin, kouluun tai kauppaan) pyöräillen?



## Mikä saa sinut nykyisin liikkumaan pyöräillen?



# PYÖRÄLIKENNE 2/2

Lähdes puolet vastaajista kertoo, että pyöräilyreittien **turvallisuuden ja sujuvuuden** parantamisen myötä he voisivat valita pyöräilyn nykyistä useammin arjen matkojen kulkutavaksi.

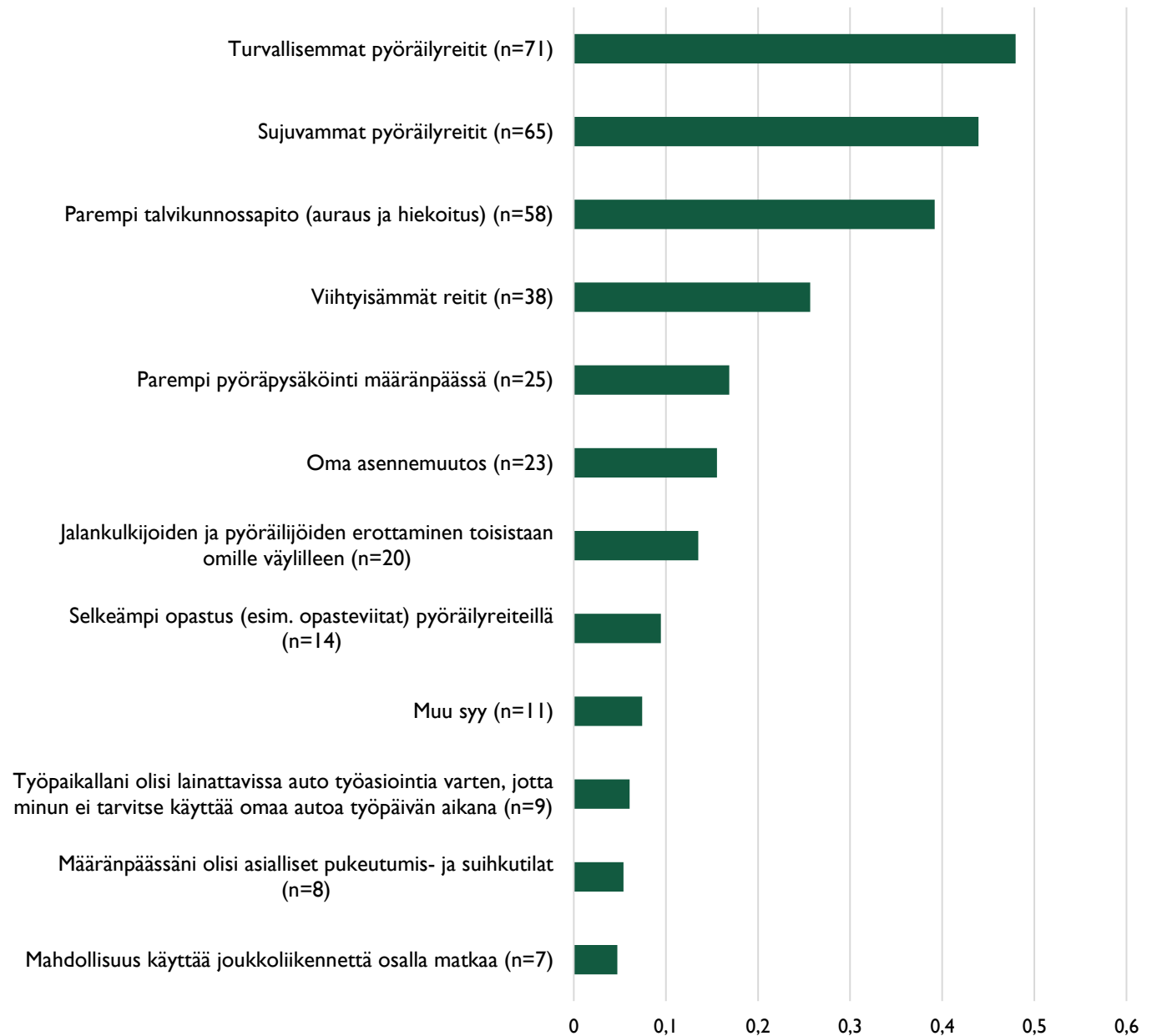
Myös parempi **talvikunnossapito** nähdään merkittäväksi, ja sillä onkin oleellinen vaikutus pyöräilymahdollisuuksiin ympärivuotisesti (n. 39 %).

Reittien **viihtyisyys** nähdään myös tärkeänä kehittämiskohteenä, joka kannustaisi pyöräilemään.

Kävelystä poiketen pyöräillessä pyörä on tarve saada määränpäässä säilytykseen, mistä syystä **pyöräpysäköinnin** kehittäminen nousee merkittäväksi pyöräilyn mahdollistajaksi.

Avoimissa vastauksissa nostettiin esille erityisesti väylien turvattomuutta pyöräilyä estävänä tekijänä. Lisäksi on mainittu, että pyöräilyä tulisi enemmän, jos ei tarvitsisi kuljettaa lapsia tai ylipäättään omistaisi pyörän. Vastauksissa mainittiin myös talvikunnossapidon edistymiskarttapalvelu, joka voisi rohkaista pyöräilemään talvella.

Mikä saisi sinut liikkumaan nykyistä enemmän pyöräillen arjen matkojasi Rauman seudulla? Voit valita enintään kolme tärkeintä syytä.



# KESTÄVÄN LIKKUMISEN EDISTÄMINEN

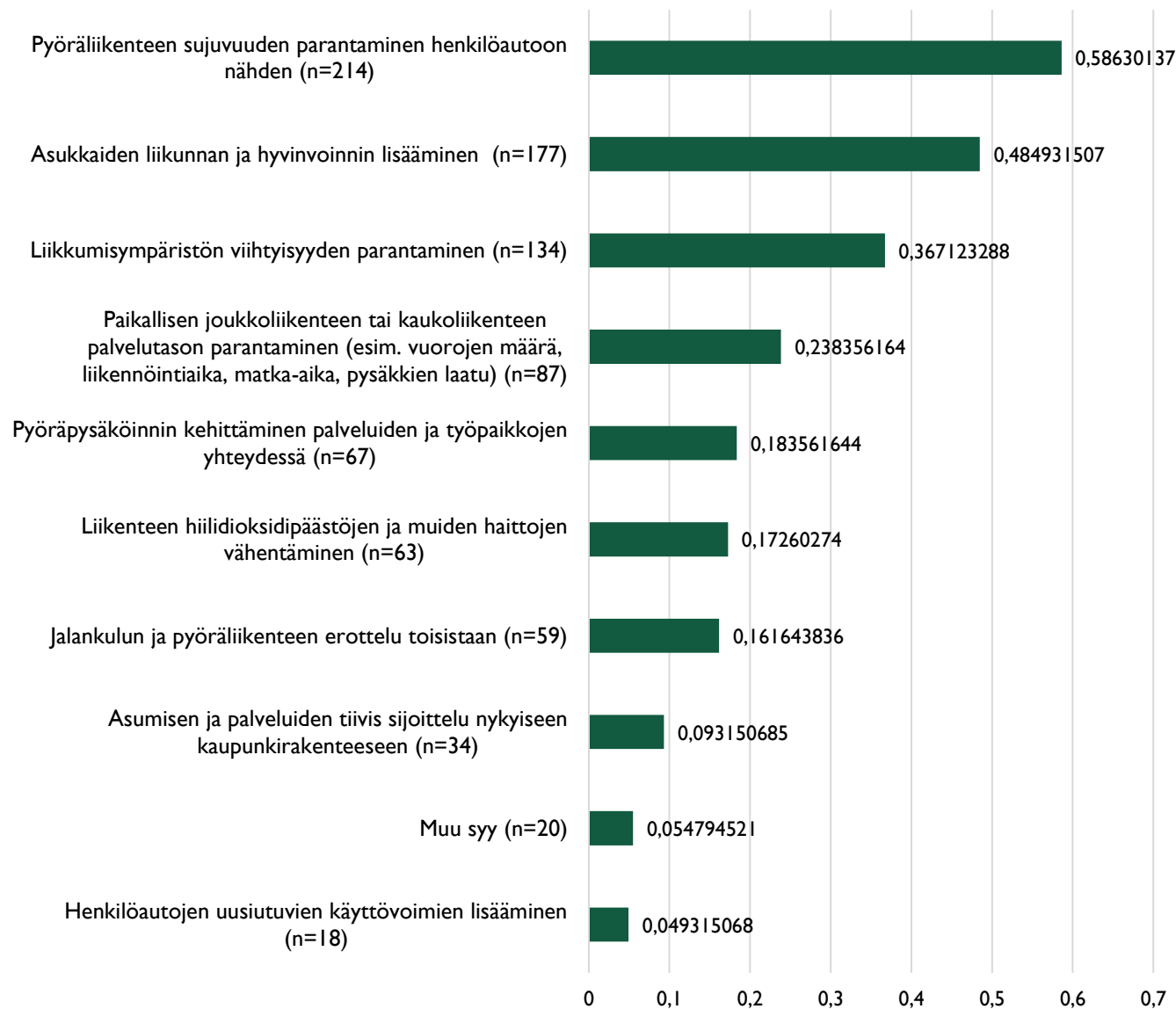
Rauman seudun asukkaat kokevat, että kestävän liikkumisen edistämiseksi tulisi Rauman seudulla erityisesti

- parantaa pyöräliikenteen sujuvuutta (59 % vastaajista),
- parantaa liikkumisympäristön viihtyisyyttä (37 %) ja
- parantaa paikallis- ja kaukoliikenteen palvelutasoa (24 %).

Tärkeimpänä tavoitteena kestävän liikkumisen edistämässä pidetään asukkaiden liikunnan ja hyvinvoinnin lisäämistä (48 %). Myös liikenteen päästöjen ja muiden haittojen vähentäminen nähdään tärkeänä (17 %).

Muina kestävän liikkumisen kehittämiskohteina vastauksissa mainittiin esimerkiksi turvallisuuteen, väylien kuntoon ja väylien määrään liittyvät tekijät. Myös liikkumisasenteisiin tulisi pyrkiä vaikuttamaan ja parantaa mm. esteettömyyttä.

Mitkä ovat mielestäsi tärkeimpiä teemoja tai tavoitteita kestävän liikkumisen edistämiseksi Rauman seudulla? Voit valita enintään kolme vaihtoehtoa.



# AVOIMESSA PALAUTTEESSA ESILLE NOUSSEET ASIAT

Kyselyn avoimessa palautteessa vastaajat ovat nostaneet esille esimerkiksi yksittäisiä paikkoja tai väyliä, jotka vaatisivat kehittämistoimenpiteitä. Väyläpuutteissa suurimpana syynä väylien tarpeelle kerrottiin nykyisten järjestelyjen turvattomuus joko kävely- ja pyöräilyväylien puutteen tai huonokuntoisuuden vuoksi. Avoimissa vastauksissa myös korostettiin esimerkiksi talvikunnossapidon merkitystä sekä asenteisiin vaikuttamista.

## Väyläpuutteet

- Sydänmaantie (Eurajoki)
- Vt12 (Rauma/Eura)
- Kaukomäentie (Eurajoki)
- E8-tie Vermuntila-Kulamaa/Unaja (Rauma)
- Koilahdentie (Rauma)
- Kt43 Mestilä-Myllyjojanlahti (Eura)
- Kodisjoentie (Rauma)
- Nortamonkatu (Rauma)

## Huonokuntoiset väylät

- Kirkkotie (Eurajoki)
- Säskylä-Köyliön alue (Säskylä)

## Ulkoilu ja virkistys

- Maastopyöräreittien merkitseminen
- 7-järven ulkoilureittien merkitseminen
- Opastetut pyöräilyreitit

## Pysäköinti

- Pyöräpysäköintien laadun ja turvallisuuden parantaminen
- Rauman linja-autoaseman pyöräpysäköinnin parantaminen
- Rauman keskustan autopysäköinnin muuttaminen maksulliseksi / maanalainen pysäköinti

## Muut

- Kaupunkipyöräjärjestelmän hankinta
- Esteettömyyden kehittäminen (esim. levähdyspaikat)
- Liikennesäännöistä viestiminen
- Autolla liikkumisen rajoittaminen Vanhalla Raumalla
- Työmatkapyöräilyn tukeminen työpaikoilla
- Panostus kävelyn ja pyöräliikenteen suunnitteluun
- Pikavuoropysäkki Vermuntilaan 8-tien risteykseen
- Kävelyn ja pyöräliikenteen suunnitteluun panostaminen samaan tapaan kuin autoilun



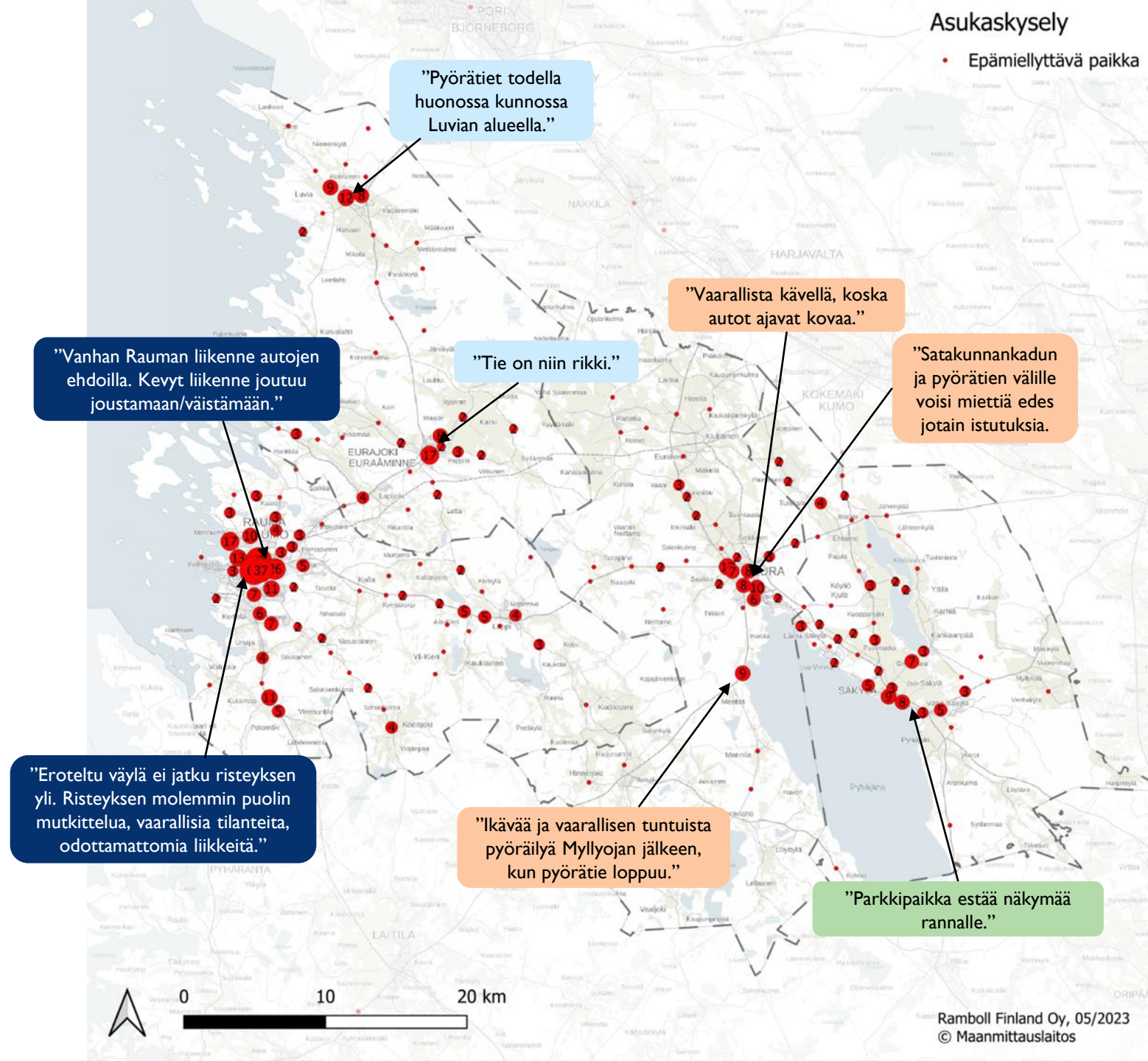
# EPÄMIELLYTTÄVÄT PAIKAT

Karttavastauksissa korostuu paikkoja, jotka vastaajat kokevat kävellessä ja pyöräillessä epämiellyttäviksi. Merkintöjä on yhteensä 668 kpl.

Epämiellyttäviksi paikat koetaan kuntakeskuksissa erityisesti useiden samaa tilaa käyttävien kulkumuotojen aiheuttamien konfliktien, runsaan liikenteen, epäselvien järjestelyjen ja vaarallisten risteysten takia.

Taajamien välisten teiden varrelta puuttuu kävely- ja pyöräilyteitä/-kaistoja, jolloin kävely ja pyöräily ajoratojen pientareilla koetaan turvattomaksi.

Epäsiisteys ja väylien/ympäristön huono kunto koetaan epämiellyttävyyttä ja turvattomuutta lisääviksi tekijöiksi. Viihtyisyyden parantamiseksi ehdotetaan turvallisuuden kehittämisen lisäksi esimerkiksi istutuksia ja ”hukatilojen” käyttöönottoa.



# PUUTTUVAT VÄYLÄT

Oheisessa kartassa on esitetty asukaskyselyssä esille nousseet väyläpuutteet. Merkintöjä on 286 kpl. Kartalle merkityissä puutteissa näkyvät myös muissa vastauksissa mainitut yhteystarpeet.

Vastauksissa toivotaan loogisuutta ja turvallisuutta taajamien ja keskuksien kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin.

Pyöräilijöille ja jalankululle toivotaan erillisiä, turvallisia väyliä:

## Rauma

- Vt12 Lappi-Rauma
- Nortamonkatu
- Vt8/Turuntie välillä Vermuntila-Unaja
- Koilahdentie
- Kodisjoentie

## Eura

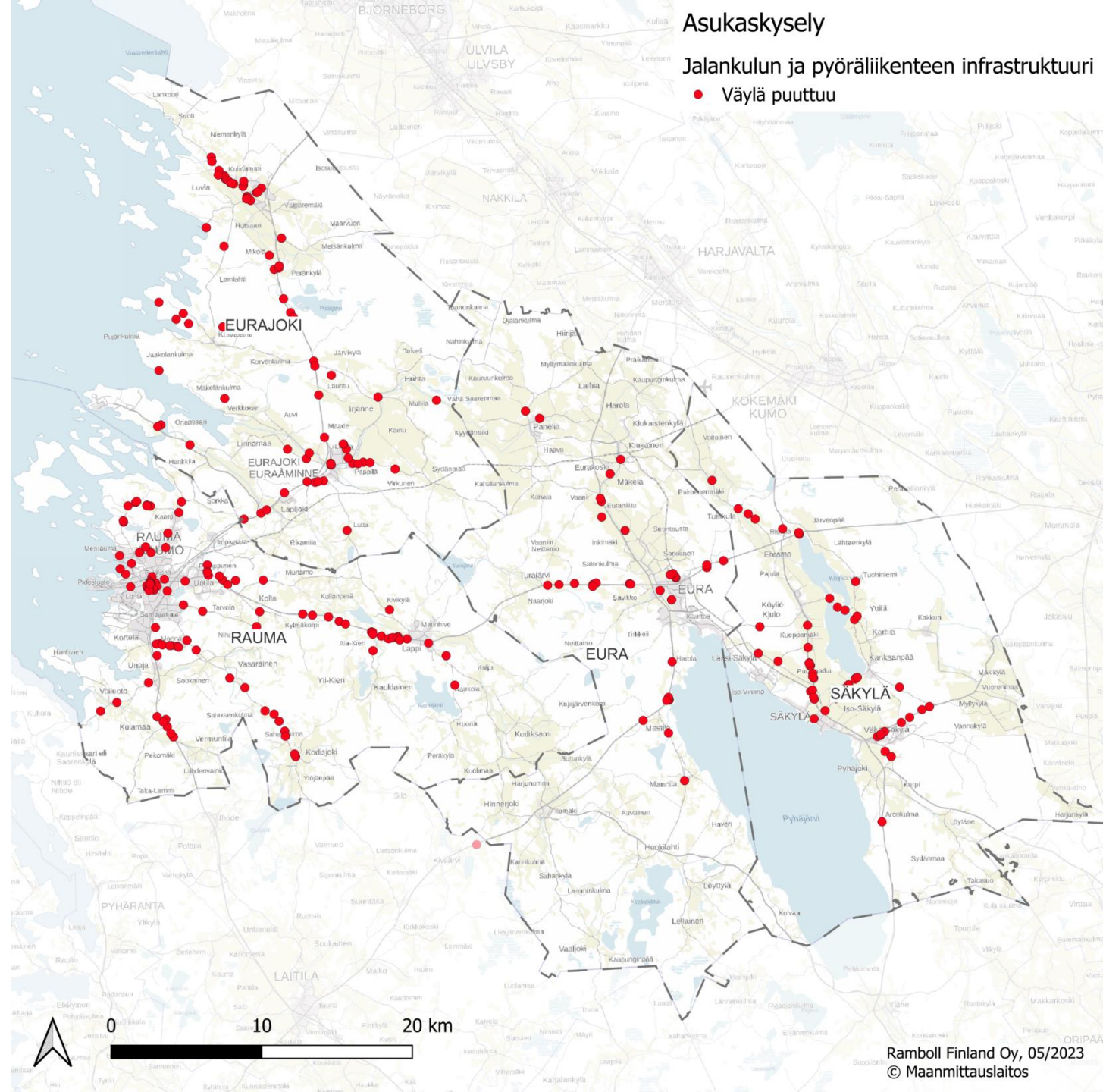
- Vt12 Rauman ja Huittisten suuntiin
- Harjavalantatie Eura-Kiukainen
- Kt43 Myllyjojanlahti-Mestilä

## Eurajoki

- Sydänmaantie välillä Eurajoki-Sydänmaa
- Niementie
- Vt8 Eurajoki-Luvia

## Säkylä

- Köyliöntie
- Kankaanlähteentie
- Vuorenmaantie

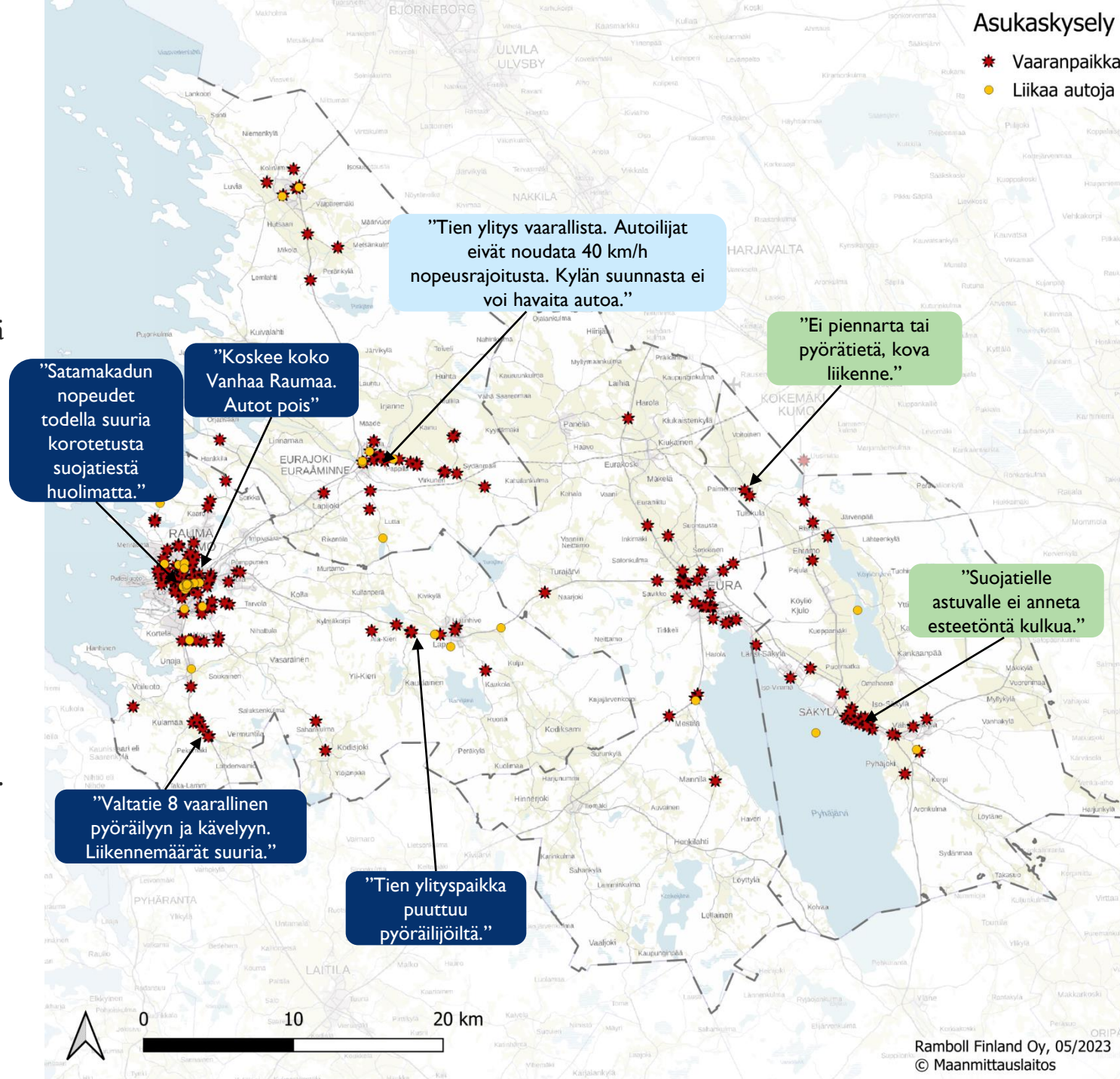


# VAARANPAIKAT JA AUTOLIIKENTEEN VÄHENNYSTARPEET

Vastaajat ovat tunnistanet useita vaarallisia paikkoja (248 merkintää) ja paikkoja, joissa on tarve vähentää autoliikennettä (43 merkintää).

Vaaranpaikat kohdistuvat pääsääntöisesti alueille, joissa on paljon liikennettä. Taajamissa vaaranpaikkoja muodostuu erilaisten liikenneympäristöjen yksityiskohtaisten ominaisuuksien myötä kohtiin, joissa esimerkiksi näkyvyys on huono, ajonopeudet korkeita, tienylitykset vaarallisia, erilliset pyöräilyn väylät puuttuvat tai kunnossapito on puutteellista. Muualla teiden varsilla vaaranpaikat muodostuvat, kun kävelylle ja pyöräilylle ei ole osoitettu erillisiä väyliä tai tienylitykset ovat vaarallisia.

Autoliikenteen vähennystarvetta on merkitty erityisesti Vanhaan Raumaan, josta toivotaan kokonaan autotonta aluetta. Autoja koetaan olevan liikaa myös paikoissa, joissa autolla kulkevat eivät huomioi jalankulkijoita.



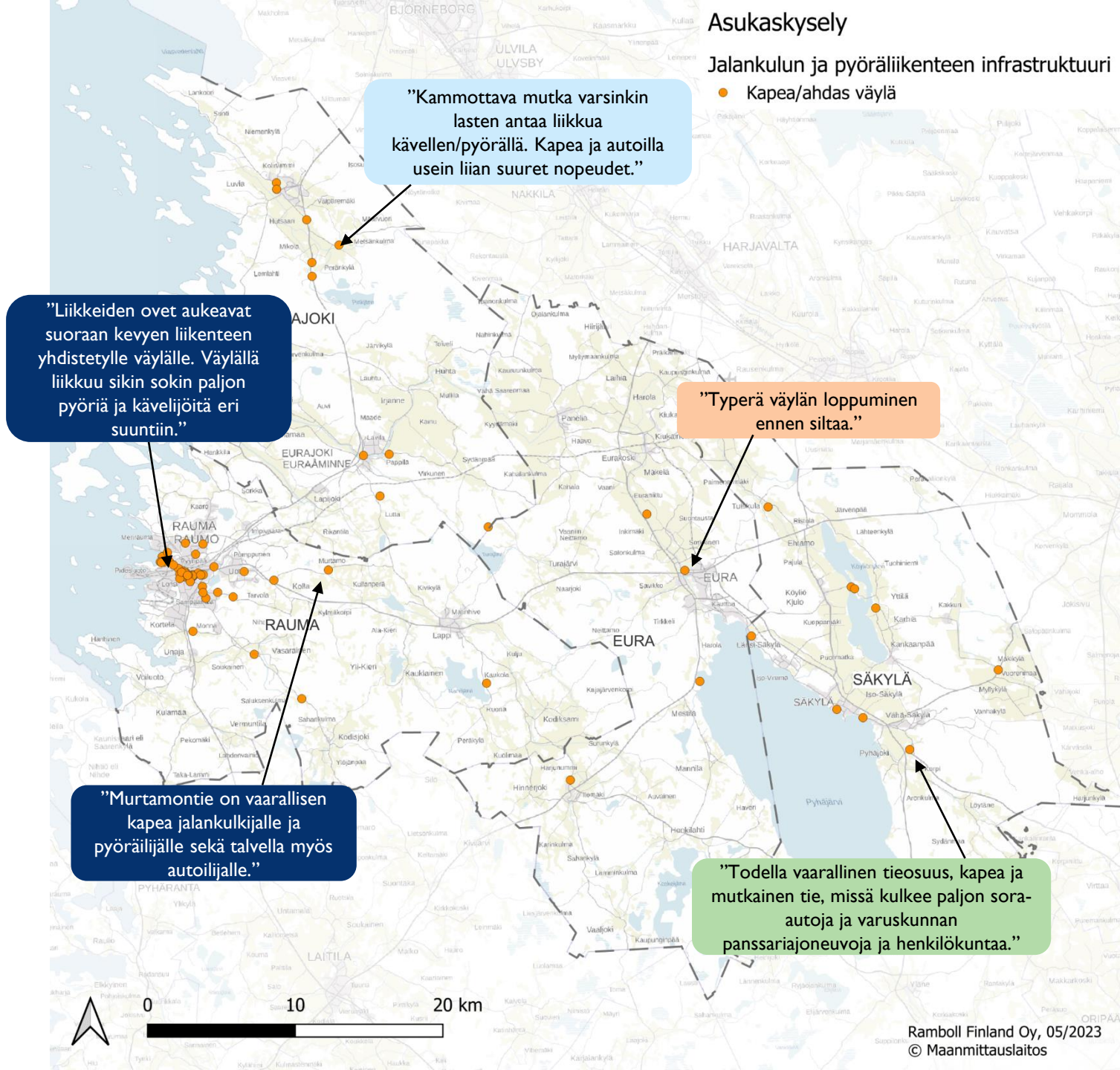
# KAPEAT/AHTAAT VÄYLÄT

Oheisessa kartassa on kuvattu paikat, joissa vastaajat ovat tunnistanee kapeita tai ahtaita väyliä. Merkintöjä on 76 kpl.

Vastaajat ovat merkinneet kartalle kohteita, joissa pyöräillessä ja kävellessä tilaa ei ole riittävästi muun liikenteen seassa johtuen väylän kapeudesta, runsaasta ajoneuvoliikenteestä tai näiden yhdistelmästä. Paikoin myös nopeusrajoitusten mainitaan olevan turhan korkeita olosuhteisiin nähden.

Kapeiksi ja ahtaiksi paikoiksi koetaan myös tiukat mutkat tai muut tilanteet, joissa muodostuu näkemäesteitä joko autoilijalle tai pyöräilijälle.

Rauman keskustan kaduilla on runsaasti merkintöjä. Esimerkiksi Vanhan Rauman alue, Nortamontie ja Steniuksenkatu koetaan ahtaiksi pyöräillessä.



## Asukaskysely

### Jalankulun ja pyöräliikenteen infrastruktuuri

- Kapea/ahtas väylä

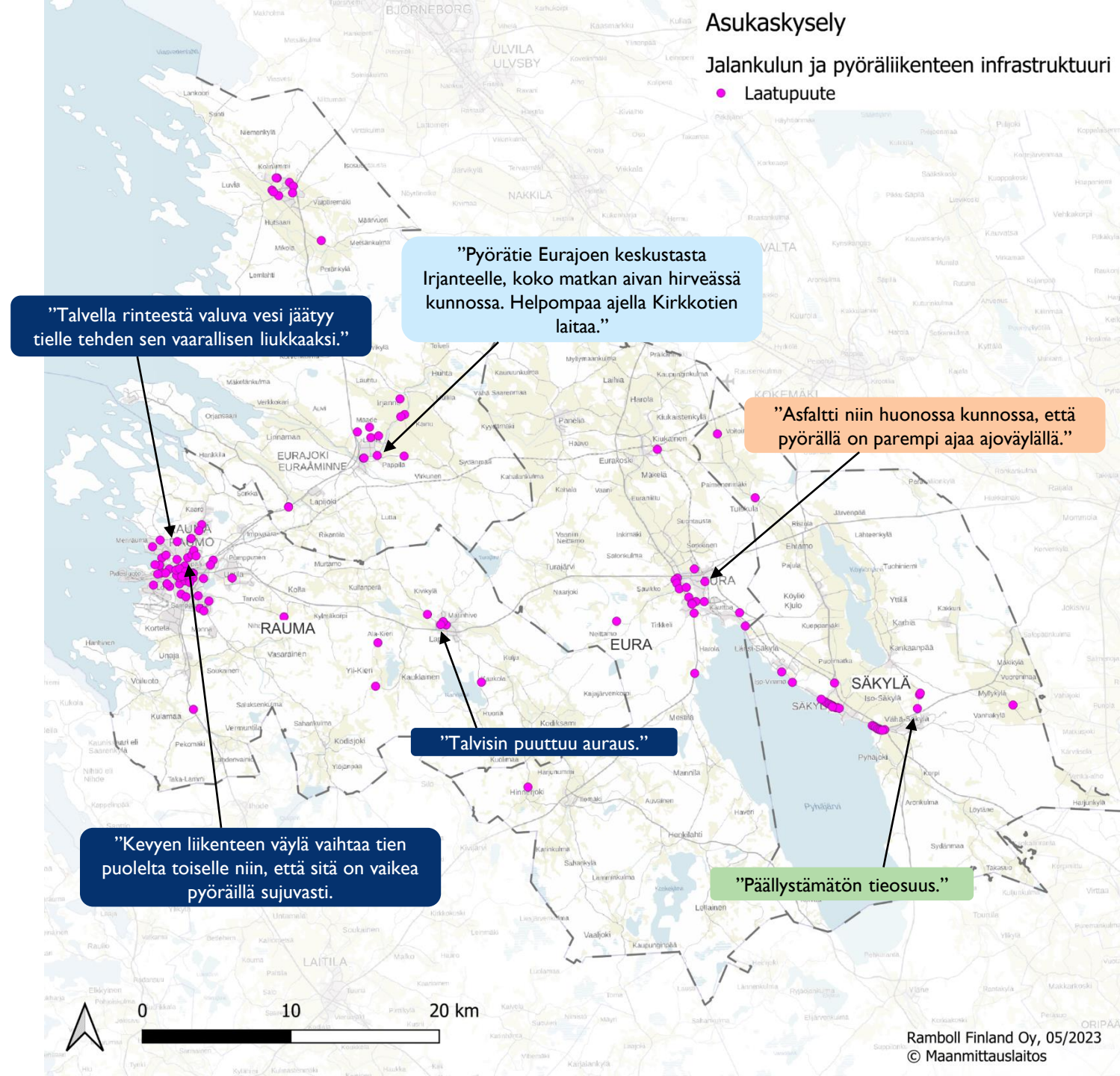
# LAATUPUUTE

Vastaajat ovat merkinneet kartalle 138 laatupuutetta.

Selvä enemmistö merkityistä laatupuutteista liittyy tien huonoon kuntoon. Pyöräteillä mainitaan olevan kuoppia ja niiden pinta huonokuntoista laajalti sekä taajamissa että niiden ulkopuolella.

Lisäksi merkinnät liittyvät talvikunnossapidon puutteisiin, valaistukseen ja päällystämättömiin tieosuuksiin. Erityisesti Rauman keskusta-alueelle on merkitty myös kohteita, joissa pyöräilyväylät eivät jatku loogisesti ja sujuvasti.

Eurajoen taajaman pohjoispuolen luontopoluilla ja muuallakin päällystämättömillä osuuksilla mainitaan säästä aiheutuvista ongelmista, erityisesti kosteudesta. Paikoin haastetta aiheuttavat myös mm. hulevesien kerääntyminen ja talviaikaan jäätyminen.



"Talvella rinteestä valuva vesi jäätyy tielle tehden sen vaarallisen liukkaaksi."

"Pyörätie Eurajoen keskustasta Irjanteelle, koko matkan aivan hirveässä kunnossa. Helpompaa ajella Kirkkotien laitaa."

"Asfaltti niin huonossa kunnossa, että pyörällä on parempi ajaa ajoväylällä."

"Talvisin puuttuu auraus."

"Keuyen liikenteen väylä vaihtaa tien puolelta toiselle niin, että sitä on vaikea pyöräillä sujuvasti."

"Päällystämätön tieosuus."

# TOIVEET PYÖRÄPYSÄKÖINNISTÄ

Vastaajat ovat merkinneet kartalle kohteita, joissa pyöräpysäköintiä olisi tarpeen lisätä tai joissa pysäköintijärjestelyissä on puutteita. Merkintöjä on 33 kpl.

Pyöräpysäköintiä toivotaan erityisesti Rauman ja Euran keskusta-alueille palveluiden yhteyteen. Vastauksissa painotetaan, että pyöräpysäköintipaikkojen tulisi olla runkolukittavia, mieluusti katettuja ja mahdollistaa myös erityyppisten pyörien lukitseminen telineisiin.

## Rauma

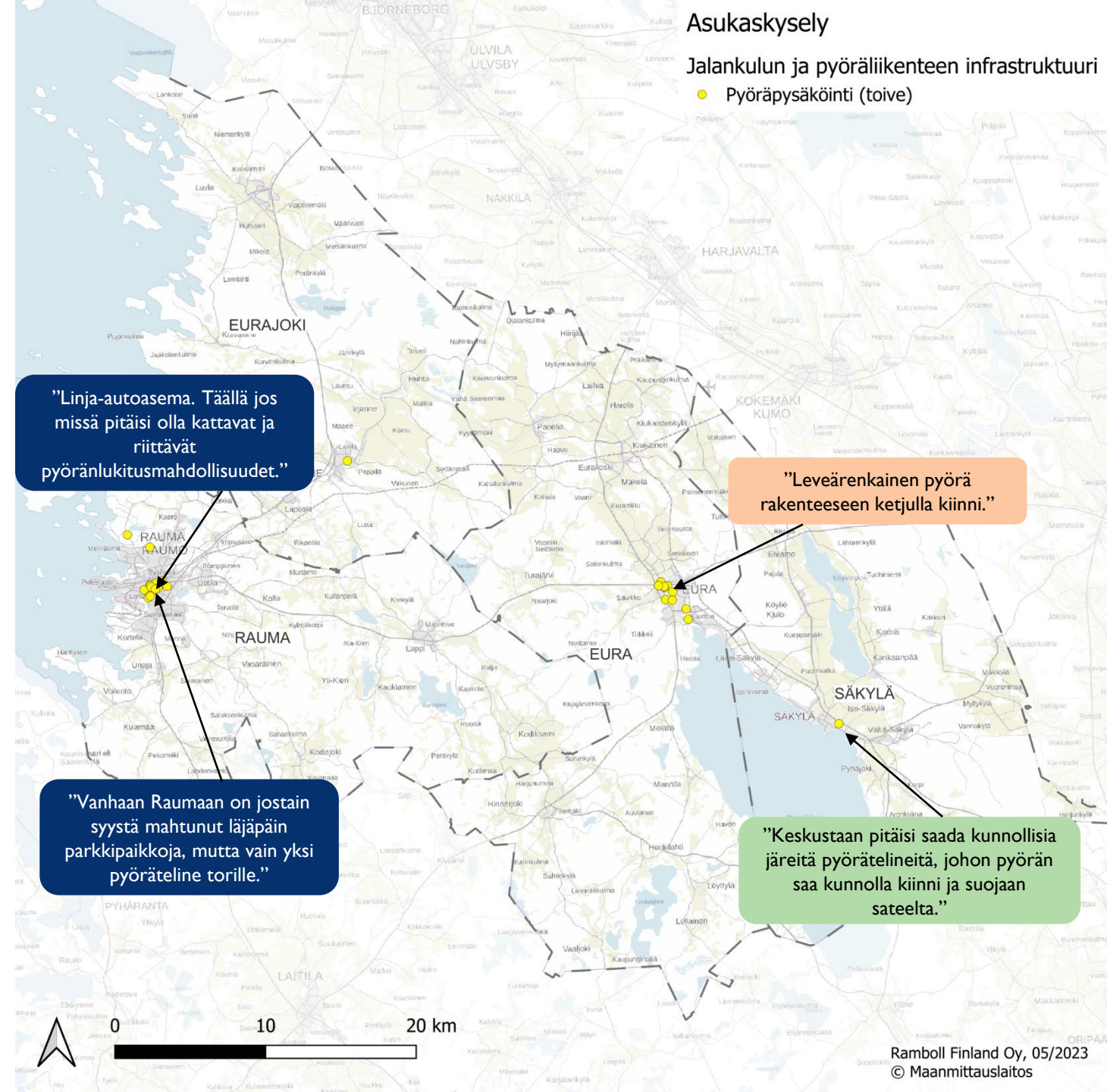
- Linja-autoasema
- Vanha Rauma
- Prisma
- Terveyskeskus/sairaala
- Keskuspuisto
- Kaupungintalo

## Eura

- Satakunnankatu

## Säkylä

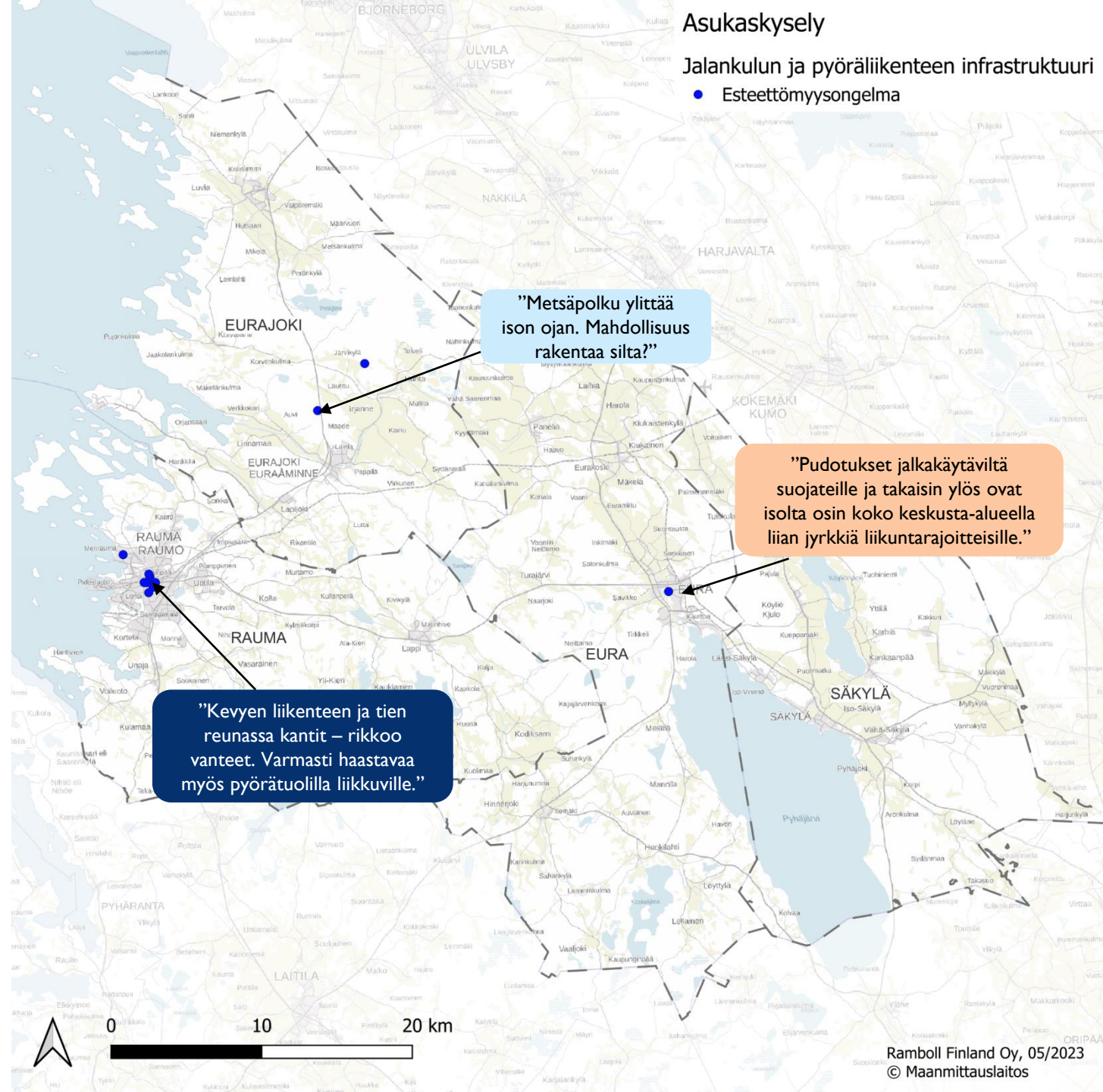
- Keskusta-alueen keskeisin julkisen liikenteen pysäkki



# ESTEETTÖMYYS- PUUTTEET

Vastaajat ovat tunnistanee 13 esteettömyyspuutetta. Suurin osa merkinnöistä sijaitsee Rauman keskusta-alueella. Muualle esteettömyyspuutteita on merkitty niukasti.

Merkinnät liittyvät pitkälti katujen päällystemateriaaleihin ja reunakiviin. Rauman keskusta-alueella käytetyt luonnonkivipäällysteet koetaan epämiellyttävänä pyöräillessä mm. Valtakadulla, ja alueella on jyrkkiä reunakiviä mm. Citymarketin ja Prisman edustalla. Myös Eurassa reunakivet ovat paikoin liian korkeita.

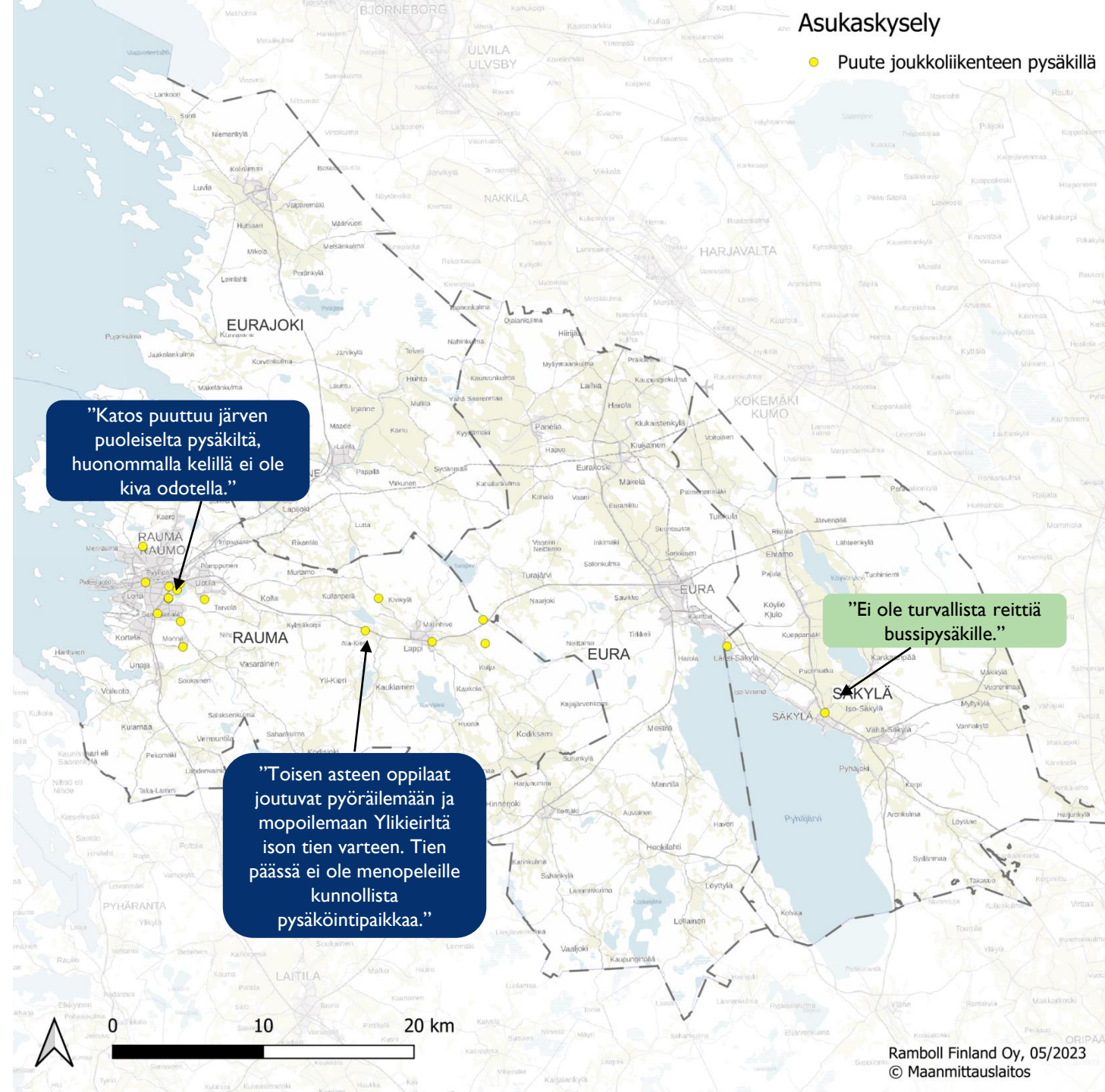


# PUUTTEET JOUKKOLIIKENNEPYSÄKEI LLÄ

Vastaajat ovat merkinneet kartalle 18 puutetta joukkoliikennepysäkeillä.

Merkinnät liittyvät pääasiassa katosten ja muiden pysäkkivarusteiden puuttumiseen. Merkintöjä on myös koskien pysäkkien kunnossapitoa ja niille johtavia reittejä.

Raumalla on mainittu, että Nikulassa ei ole bussipysäkkejä ja linjastouudistuksen myötä Isoarontien loppupään asukkaat ovat jääneet ilman paikallisliikenteen käyttömahdollisuutta.

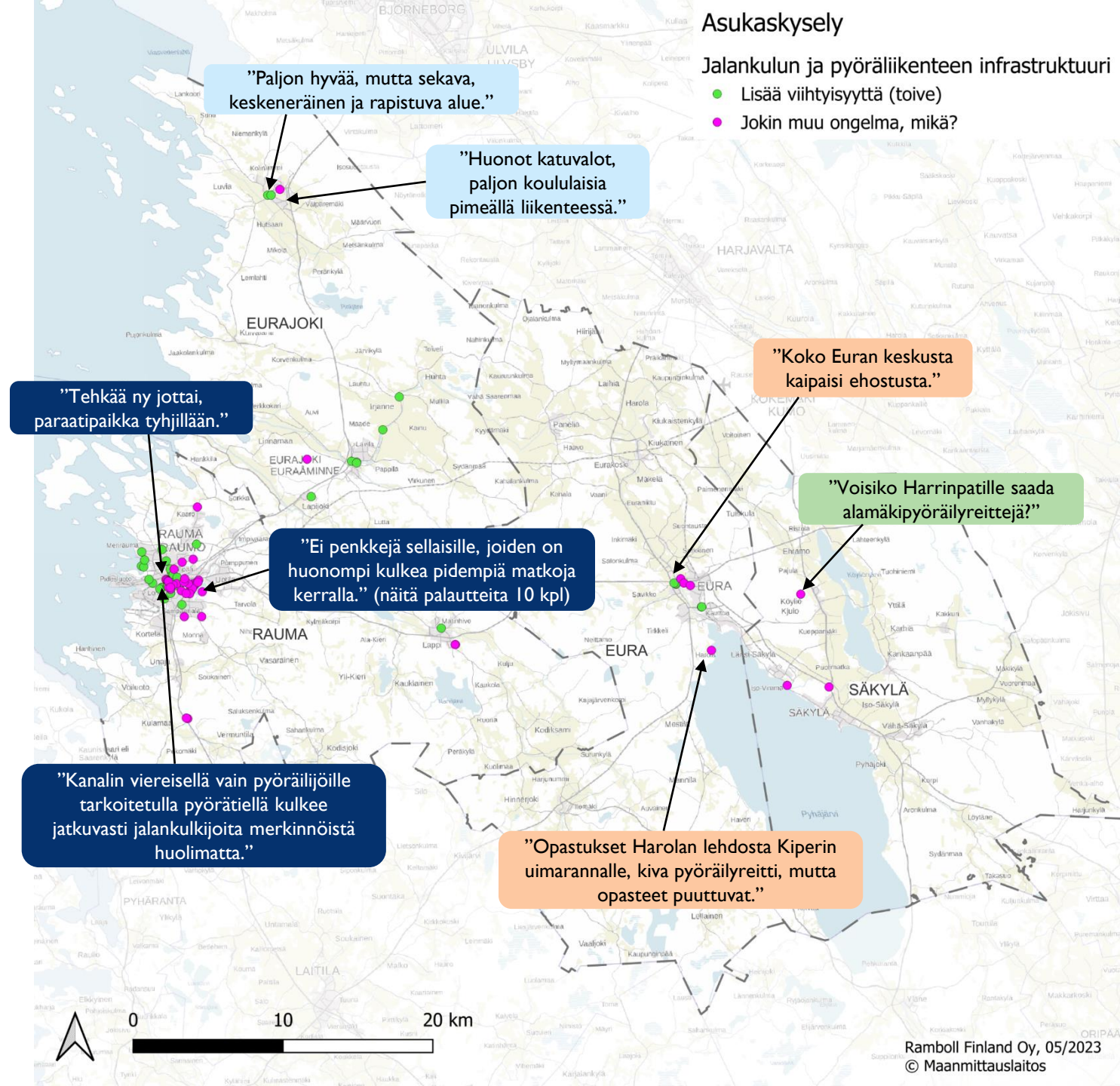


# LISÄÄ VIIHTYISYYTTÄ TAI MUU PUUTE

Vastaajat ovat merkinneet kartalle kohteita, joissa viihtyisyyttä voisi lisätä (45 merkintää) tai joissa on muita puutteita (46 merkintää).

Viihtyisyyden lisäämiseksi ehdotetaan erityisesti pensaita, puita ja istutuksia kävely- ja pyöräilyväylien varsille. Lisäksi toivotaan mm. penkkejä ja leikkipuistoja. Viihtyisyyden lisäämisen toiveet kohdistuvat erityisesti epäsiisteihin sekä tyhjiksi koettuihin vajaalla käytöllä oleviin tiloihin.

Muut puutteet liittyvät valaistukseen, tienpinnan kuntoon, reitteihin ja hulevesien hallintaan. Lisäksi vastauksissa annetaan moitteita liikennesääntöjen noudattamisesta (mm. nopeusrajoitukset ja kävely väärillä väylillä) ja annetaan ehdotuksia opastuksesta.



## Asukaskysely

### Jalankulun ja pyöräliikenteen infrastruktuuri

- Lisää viihtyisyyttä (toive)
- Jokin muu ongelma, mikä?

# HEAT-ANALYYSI

# HEAT-LASKENTA

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

## Laskenta vastaa kysymykseen

- ”Kuinka suuri rahallinen hyöty terveysvaikutuksista saadaan kuolleisuuden vähenemisen kautta, jos kävely- ja pyöräilymatkat lisääntyvät 30 % :lla vuodesta 2023 vuoteen 2030 mennessä?”

## Työkalun rajaukset:

- Tarkoitettu tavanomaiseen ja säännölliseen käyttäytymiseen kohdistuvan vaikutuksen arvioimiseen väestötasolla
- Arvioitavaan kohderyhmään kuuluvat aikuiset (pyöräily: 20-64-vuotiaat, kävely: 20-74-vuotiaat)
- HEAT-laskenta ottaa huomioon vain liikunnan määrän lisääntymisen aiheuttamat muutokset kuolleisuuteen, mutta ei esimerkiksi sairauspoissaolojen tai ennenaikaisen eläköitymisen vähenemisen vaikutuksia.
- Laskentatyökalu olettaa pyöräilyn olevan lineaarisessa suhteessa kuolleisuuteen eli aktiivisen liikkumisen määrän kasvaessa myös mahdollisuus kuolla mistä tahansa syystä vähenee samassa suhteessa tiettyihin raja-arvoihin saakka.

# LASKELMAN LÄHTÖTIEDOT



HLT 2016 matkamäärät kävelylle ja pyöräilylle, lähtökohtana vuosi 2023 ja vertailuajankohtana vuosi 2030. Kasvutavoite 30 %.

	<b>Kävely</b> (km/as/vrk) Lähtökohta	<b>Kävely</b> (km/as/vrk) Tavoite	<b>Pyöräily</b> (km/as/vrk) Lähtökohta	<b>Pyöräily</b> (km/as/vrk) Tavoite
<b>Rauma</b>	0,27	0,35	0,75	0,98
<b>Eura</b>	0,25	0,33	0,80	1,04
<b>Eurajoki</b>	0,16	0,21	0,46	0,6
<b>Säkylä</b>	0,24	0,31	0,81	1,1



Ihmishengen tilastollinen arvo: 3 019 055 €

Lähde: Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2018



Populaatio ja kuolleisuus: Kuolleisuus laskettu 5 vuoden keskiarvona.

Lähde: Tilastokeskus.



# RAUMA

Kulkumuoto	Ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemä (hlö)		Laskennallinen hyöty	
	Vuodessa	Vuoteen 2030	Vuodessa	Vuoteen 2030 (sis. 3,5 % diskonttaus)
Pyöräily	0,27	1,9	810 000 €	4 820 000 €
Kävely	0,41	2,9	1 250 000 €	7 440 000 €

**Pyöräilyn** määrän kasvaminen 30 % tavoitteen mukaisesti merkitsisi vuoteen 2030 mennessä:

→ Vajaan miljoonan euron suuruisia vuotuisia hyötyjä ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä. Vuoteen 2030 mennessä hyöty olisi lähes 5 miljoonaa euroa.

**Kävelyn** osalta 30 % kasvutavoitteen saavuttaminen merkitsisi:

→ 1,25 miljoonan euron vuotuisia hyötyjä ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä. Vuoteen 2030 mennessä hyöty olisi n. 7,5 miljoonaa euroa.

**Yhteensä** säästöt kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisestä olisivat siis 2 060 000 euroa vuodessa.

# EURA

Kulkumuoto	Ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemä (hlö)		Laskennallinen hyöty	
	Vuodessa	Vuoteen 2030	Vuodessa	Vuoteen 2030 (sis. 3,5 % diskonttaus)
Pyöräily	0,096	0,7	289 000 €	1 720 000 €
Kävely	0,14	1,0	438 000 €	2 600 000 €

**Pyöräilyn** määrän kasvaminen 30 % tavoitteen mukaisesti merkitsisi vuoteen 2030 mennessä:

→ Lähes 300 000 euron suuruisia vuotuisia hyötyjä ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä. Vuoteen 2030 mennessä hyöty olisi 1,7 miljoonaa euroa.

**Kävelyn** osalta 30 % kasvutavoitteen saavuttaminen merkitsisi:

→ Vajaan puolen miljoonan euron vuotuisia hyötyjä ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä. Vuoteen 2030 mennessä hyöty olisi 2,6 miljoonaa euroa.

**Yhteensä** säästöt kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisestä olisivat siis 727 000 euroa vuodessa.

# EURAJOKI

Kulkumuoto	Ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemä (hlö)		Laskennallinen hyöty	
	Vuodessa	Vuoteen 2030	Vuodessa	Vuoteen 2030 (sis. 3,5 % diskonttaus)
Pyöräily	0,032	0,22	96 500 €	574 000 €
Kävely	0,061	0,43	185 000 €	1 100 000 €

**Pyöräilyn** määrän kasvaminen 30 % tavoitteen mukaisesti merkitsisi vuoteen 2030 mennessä:

→ Vajaan 100 000 euron suuruisia vuotuisia hyötyjä ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä. Vuoteen 2030 mennessä hyöty olisi yli puoli miljoonaa euroa.

**Kävelyn** osalta 30 % kasvutavoitteen saavuttaminen merkitsisi:

→ Yli vajaan 200 000 euron vuotuisia hyötyjä ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä. Vuoteen 2030 mennessä hyöty olisi 1,1 miljoonaa euroa.

**Yhteensä** säästöt kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisestä olisivat siis 281 500 euroa vuodessa.

# SÄKYLÄ

Kulkumuoto	Ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemä (hlö)		Laskennallinen hyöty	
	Vuodessa	Vuoteen 2030	Vuodessa	Vuoteen 2030 (sis. 3,5 % diskonttaus)
Pyöräily	0,062	0,43	186 000 €	1 100 000 €
Kävely	0,082	0,57	247 000 €	1 470 000 €

**Pyöräilyn** määrän kasvaminen 30 % tavoitteen mukaisesti merkitsisi vuoteen 2030 mennessä:

→ Noin 186 000 euron suuruisia vuotuisia hyötyjä ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä. Vuoteen 2030 mennessä hyöty olisi 1,1 miljoonaa euroa.

**Kävelyn** osalta 30 % kasvutavoitteen saavuttaminen merkitsisi:

→ Noin 250 000 euron vuotuisia hyötyjä ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä. Vuoteen 2030 mennessä hyöty olisi noin 1,5 miljoonaa euroa.

**Yhteensä** säästöt kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisestä olisivat siis 433 000 euroa vuodessa.

# LIVCY-ELÄVYYYSANALYYSI

# LIVCY BY RAMBOLL - ELÄVYYSSANALYYSI

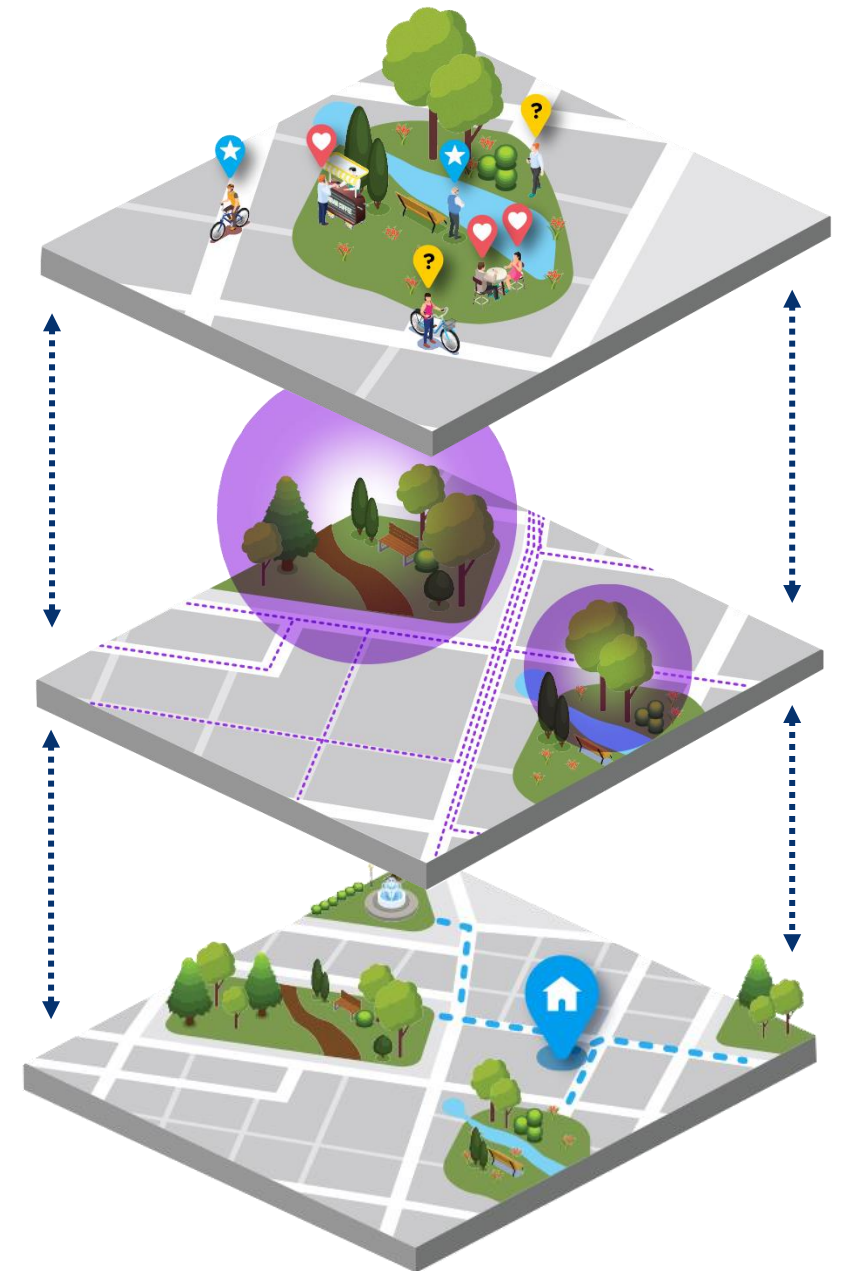
Rauman seudun erilaisten palveluiden merkittävyyttä, monipuolisuutta ja alueiden käveltävyyttä on arvioitu hyödyntämällä Rambollin kehittämää **LIVCY-elävyyssanalyysiä**. Analyysin pohjana on paikkatietoaineisto, johon on koottu lukuisista avoimista tietokannoista tietoa kaupallisten ja julkisten palveluiden, joukkoliikenteen pysäkkien, urheilu- ja liikuntapalveluiden, viheralueiden sekä kulttuuripalveluiden sijainnista.

Aineistoa on painotettu niiden merkittävyydellä keskimääräisen arkiliikkumistarpeen kannalta sekä alueella sijaitsevan väestömäärän mukaan.

Näin muodostuva **LIVCY-kokonaisindeksi** kuvaa alueen palveluiden monimuotoisuutta ja saavutettavuutta kävellessä.

**Livcy auttaa löytämään alueen vahvuudet ja vetovoimatekijät sekä tunnistamaan kehityskohteet.**

Tieto palveluiden saavutettavuudesta helpottaa kaupungeja ja kuntia ymmärtämään monipuolisesti eri alueidensa tarpeita. Livcy:n tuloksista päätöksentekijät, suunnittelijat ja sijoitusyhtiöt saavat työnsä tueksi helposti omaksuttavan indeksin kaupunkialueen elävyydestä.



# LIVCY-TARKASTELU:

## ARJEN PALVELUIDEN KESTÄVÄ SAAVUTETTAVUUS

LIVCY-tarkastelussa keskiössä on alueen elävyys ja sujuva arki asukkaiden näkökulmasta. Tarkastelussa alue saa indeksiluvun 0-100 kuvaten, miten hyvin erilaiset arjen palvelut ovat saavutettavissa kävellen (läheisyys ja monipuolisuus). Mitä monipuolisemmin lähistöltä löytyy palveluita, sitä enemmän ympäristö aktivoi käyttämään palveluita kestäväillä liikkumismuodoilla edistään asukkaiden terveyttä sekä alueen kokonaiselinoimaa.

Etäisyydet on pisteytetty (0-100) niin, että mitä lähempänä palvelu sijaitsee, sitä enemmän pisteitä. Nolla pistettä saa, jos etäisyys on yli 3 km.

Palvelut on painotettu arvioitun käyntiuseuden perusteella → saadaan yksi kokonaissaavutettavuutta kuvaava indeksiluku 0-100 ruudulle.

Indeksiluku	Selite
0	Heikko - palvelut eivät ole kävellen saavutettavissa
25	Tyydyttävä - lähes kaikki palvelut ovat pitkän kävelymatkan (25 min) tai pyörällä saavutettavissa
50	Kohtalainen - lähes kaikki palvelut ovat alle 20 min kävelymatkan etäisyydellä
70	Hyvä - lähes kaikki palvelut ovat alle 15 min kävelymatkan etäisyydellä
85	Erinomainen - lähes kaikki palvelut ovat alle 10 min kävelymatkan etäisyydellä
95	Huippu - lähes kaikki palvelut ovat alle 5 min kävelymatkan etäisyydellä

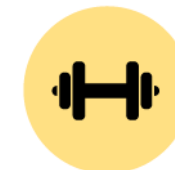
## SAAVUTETTAVUUS, etäisyys lähimpään, min



## SEKOITTUNEISUUS JA TIHEYS (INTENSITEETTI), lkm 15 min matkan sisällä



LIVCY yleisindeksi



# LIVCY-TARKASTELUN PALVELUKATEGORIAT



## Kauppa ja palvelut

### Kauppa ja palvelut

- Apteekki
- Päivittäistavara-kauppa
- Laajan valikoiman päivittäistavara-kauppa (hyper- tai supermarket)
- Ravintola / kahvila
- Erikoiskauppa



## Koulutus- ja terveyspalvelut

### Koulutus- ja terveyspalvelut

- Peruskoulu
- Lukio
- Päiväkoti
- Terveyskeskus / -asema



## Liikenne ja liikkuminen

### Liikenne ja liikkuminen

- Julkisen liikenteen pysäkki
- Hyvän palvelutason pysäkki (vähintään kolme lähtöä tunnissa)



## Viheralueet

### Viheralueet

- Rakennetut viher- ja virkistysalueet
- Virkistys- ja kuntoilureitit
- Leikkipaikat



## Liikuntapalvelut

### Liikuntapalvelut

- Kuntokeskukset
- Pallokentät
- Lähiliikuntapaikat
- Uimapaikat ja -hallit



## Kulttuuri

### Kulttuuri

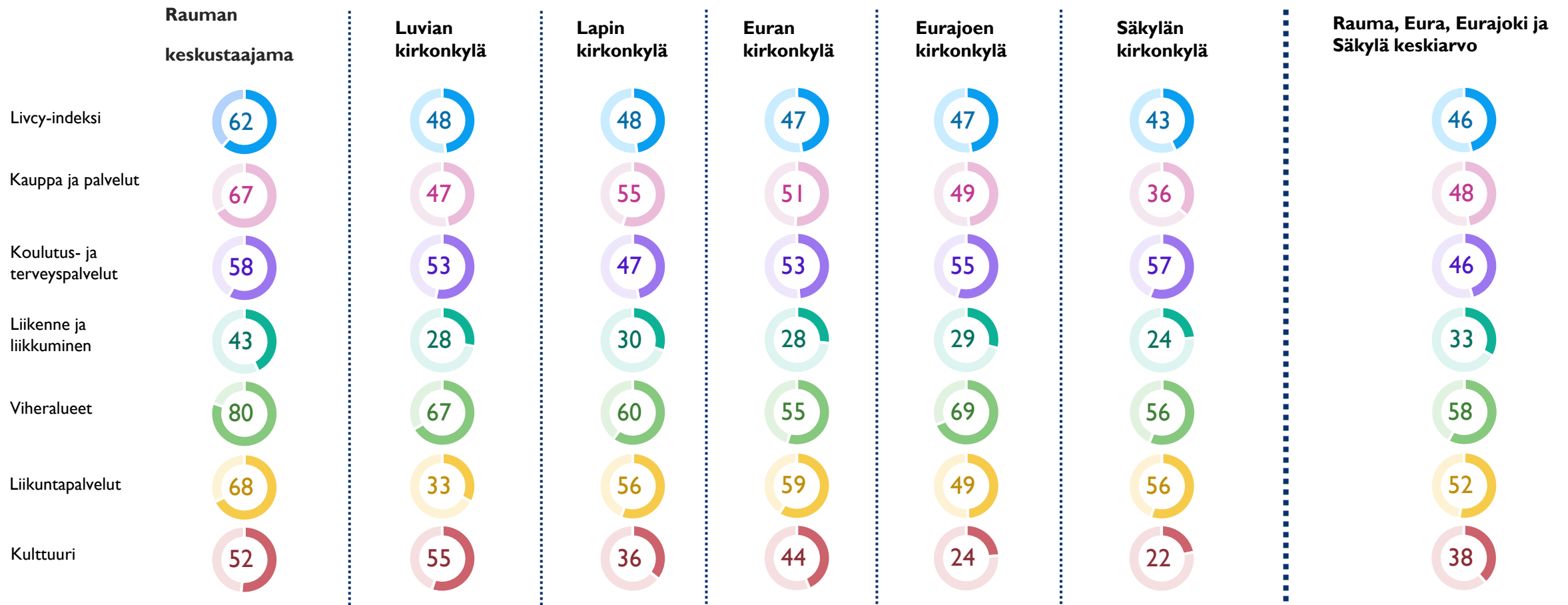
- Kirjasto
- Muu kulttuuripalvelu (teatteri, elokuva, museo, konsertti)

Rauman seutua tarkasteltiin erilaisten palvelukategorioiden kautta, joita hyödynnetään Rambollin kehittämässä LIVCY-tarkastelukehikossa. Yllä luetellut palvelut ovat tällä hetkellä LIVCY:n saavutettavuuslaskelmissa käytettävät toiminnot.

# LIVCY KOKONAISINDEKSI

## (TAAJAMAKOHTAISESTI)

LIVCY-elävyyssindeksi on ns. yhdistelmäindeksi, joka laskee yhteen kaikkien kuuden elävyysskategorian pisteet. Indeksii kuvaa alueen elävyyttä pistevälillä 0-100 ja huomioi elävyyden kannalta keskeisiä muuttujia. Indeksii laskee elävyyden kokonaispistemäärää huomioiden elävyysskategorioiden saavutettavuutta kävellen ja intensiteettiä eli palvelutiheyttä ja monipuolisuutta suhteessa alueen asukasmäärään.

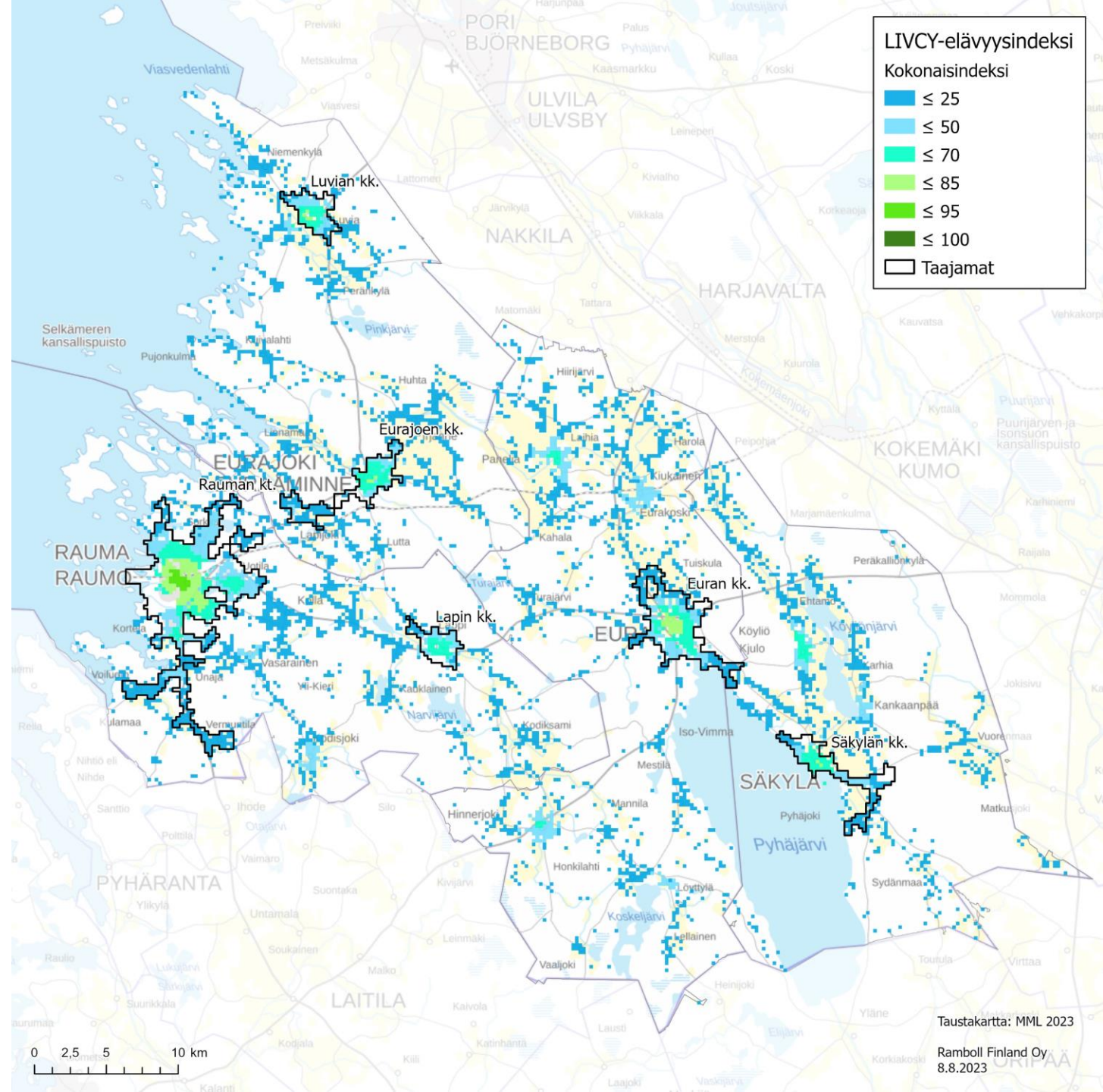


# LIVCY KOKONAISINDEKSI

Rauman seudun taajamista **Rauman keskustaajama** saa **LIVCY-analysissa korkeimman kokonaisindeksiluvun (62)** eli elävyys alueella on kohtalaisella tasolla. Tällöin lähes kaikki palvelut ovat alle 20 minuutin kävelymatkan etäisyydellä.

**Muissa alueen taajamissa elävyysindeksi on tyydyttävällä tasolla**, eli osa palveluista on saavutettavissa lähinnä pitkän kävelymatkan (25 min) tai pyöräilymatkan päässä tai autolla.

Kartalla näkyvät ruututasolla analyysitiedot alueilla, joilla on myös väestöä. Keskukset erottuvat selkeästi hyvinä pisteinä palveluiden saavutettavuuden suhteen. **Rauman keskustan ympärillä LIVCY-indeksi levittäytyy laajemmalle alueelle selvästi parempina tuloksina.**



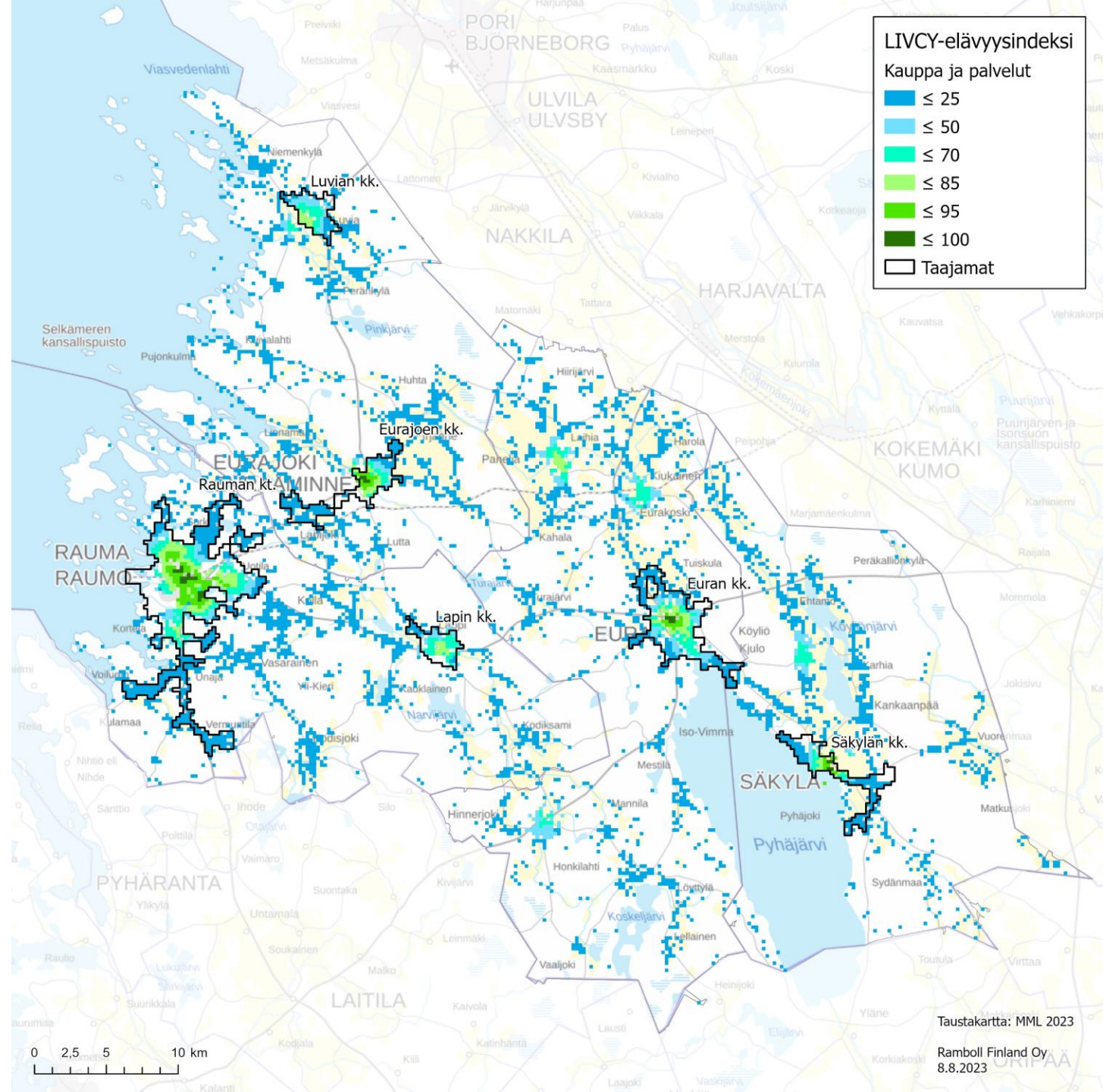
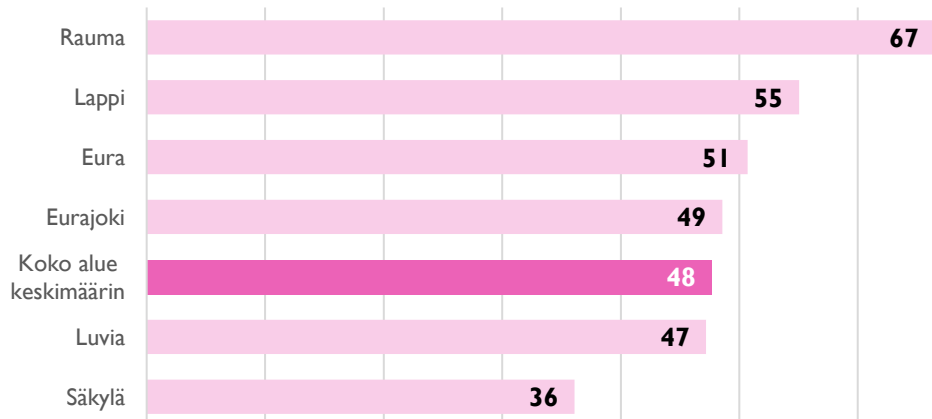


# LIVCY: KAUPPA JA PALVELUT

LIVCY mittaa alueen kaupallisia palveluita päivittäistavarakauppojen, apteekkien, ravintoloiden, kahviloiden ja baarien sekä erikoistavarakauppojen ja -palveluiden osalta.

**Elävyyden kannalta olennaista on palveluiden saavutettavuus,** joka mitataan kävelyetäisyytenä minuutteina lähimpään palveluun tiedossa olevaa tieverkostoa pitkin. Lisäksi mitataan palveluiden tiheyttä, sillä alueen elävyys kasvaa, mitä monimuotoisempia palveluita siellä sijaitsee.

**Seudun Taajamissa elävyyssindeksi painotettuna kauppaan ja palveluihin vaihtelee suuresti.** Rauman keskustaajama erottuu suurimmilla pisteillä (67 p), jolloin lähes kaikki palvelut ovat 15 minuutin kävelymatkan etäisyydellä. Rauman keskustassa kaupan palvelut ovat jopa



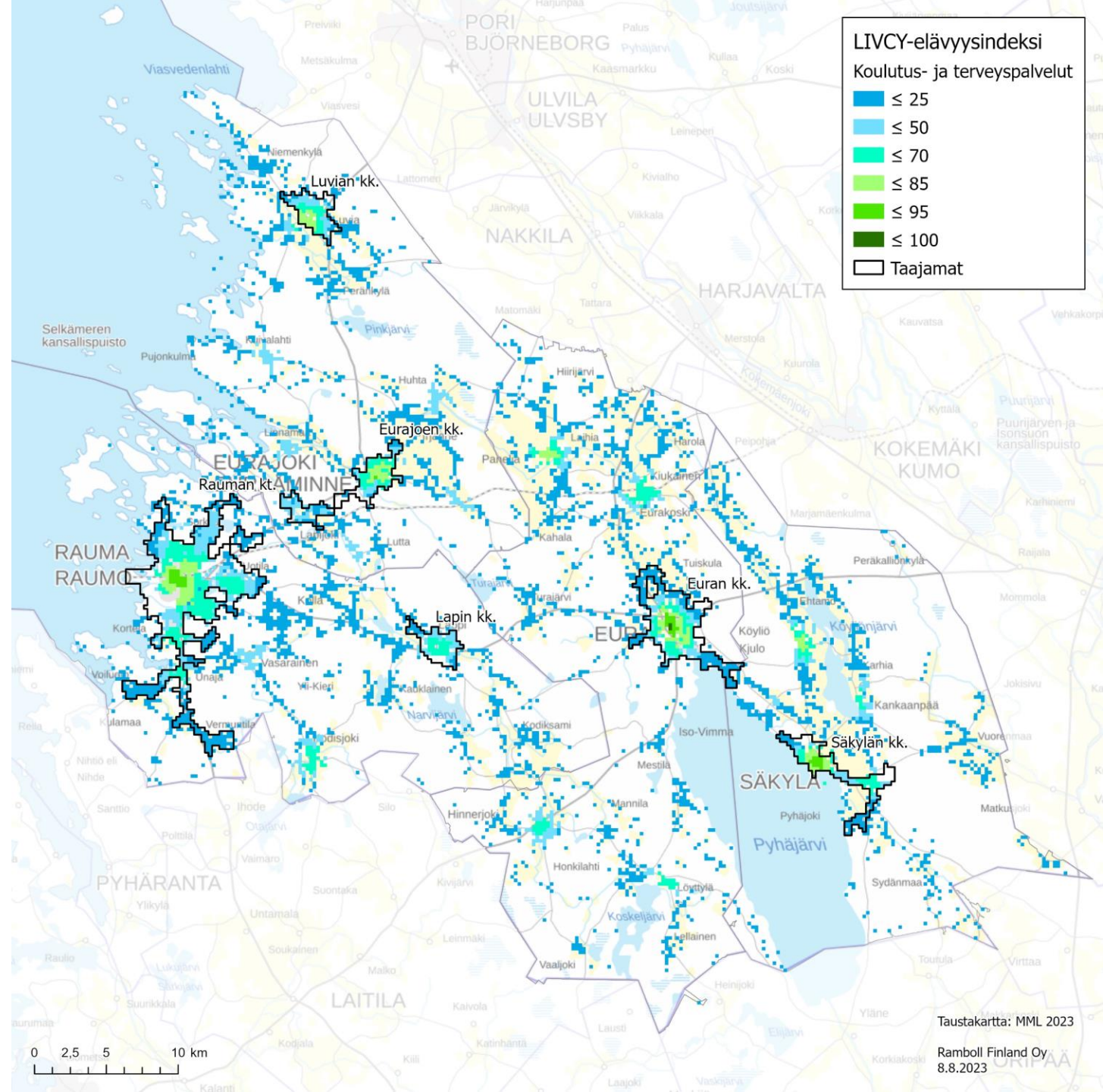
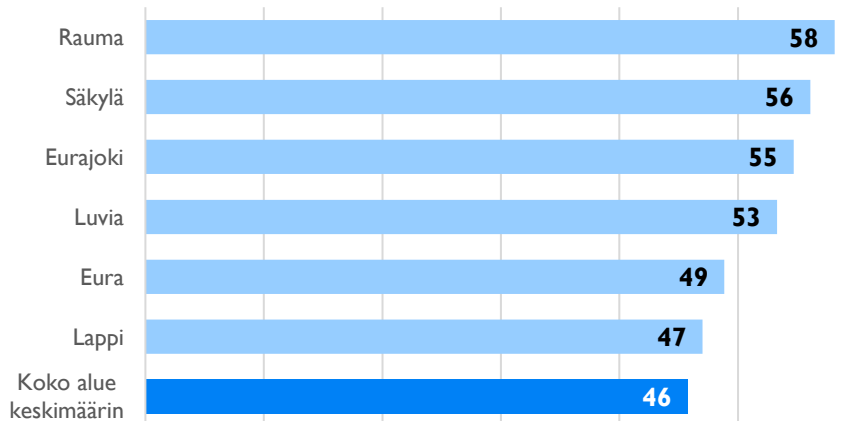


# LIVCY: KOULUTUS- JA TERVEYSPALVELUT

LIVCY mittaa alueen koulutus- ja terveyspalveluita kunnallisen ja yksityisen puolen päiväkotien, peruskoulujen, lukioden ja julkisen terveydenhuollon osalta. **Elävyyden kannalta olennaista on palveluiden saavutettavuus**, joka mitataan kävelyetäisyytenä minuutteina lähimpään palveluun tiedossa olevaa tieverkostoa pitkin. Lisäksi mitataan palveluiden tiheyttä, sillä alueen elävyys kasvaa, mitä monimuotoisempia palveluita siellä sijaitsee.

Seudun taajamissa elävyysindeksi painotettuna koulutus- ja terveyspalveluihin Rauman keskustaajama saa parhaat pisteet (58 p), jolloin lähes kaikki palvelut ovat alle 20 minuutin kävelymatkan etäisyydellä.

Kartassa näkyy, että **koulutus- ja terveyspalvelut nostaa näkyviin myös pienempiä keskuksia ja niillä sijaitsevia palveluita.**



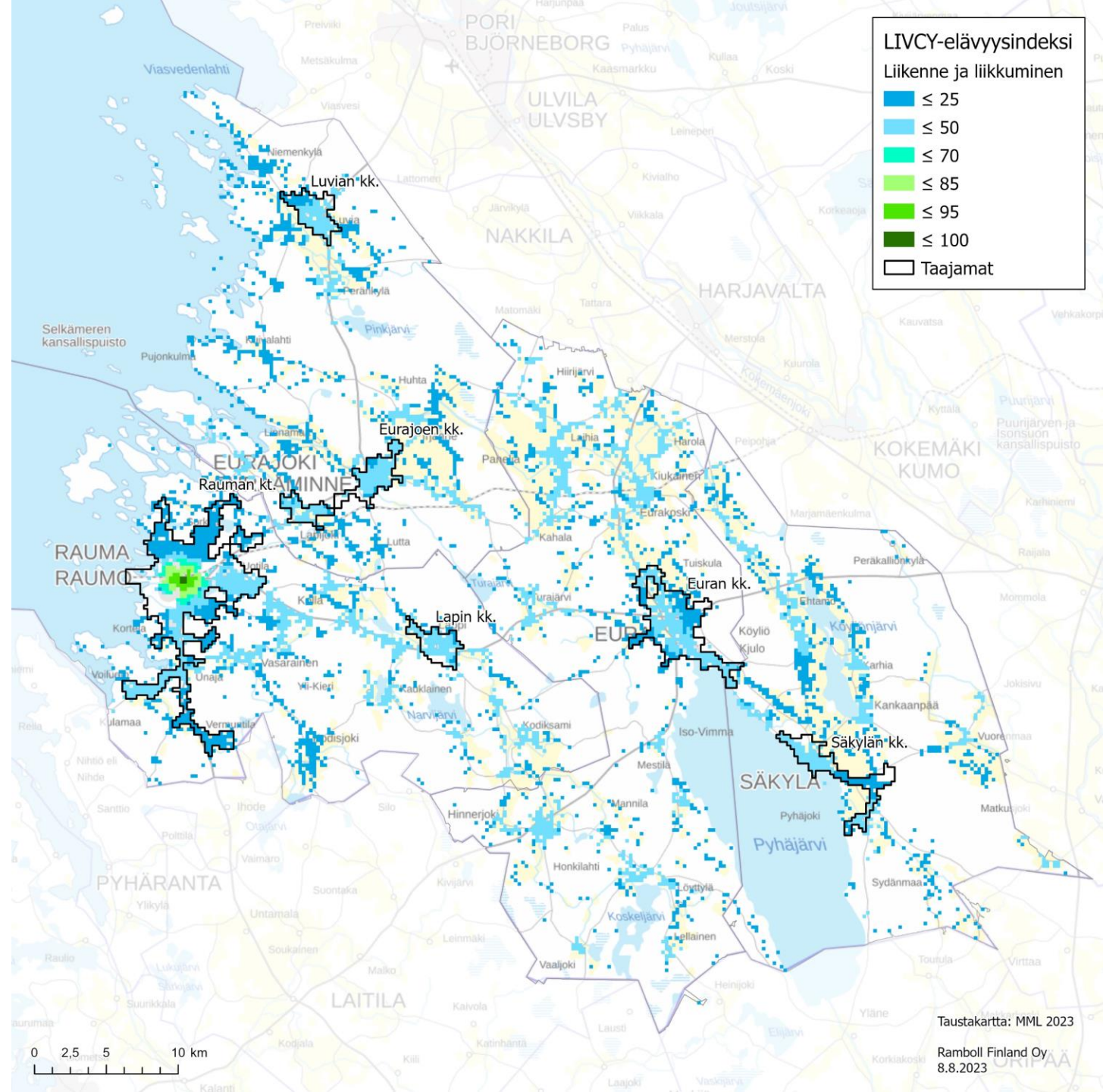
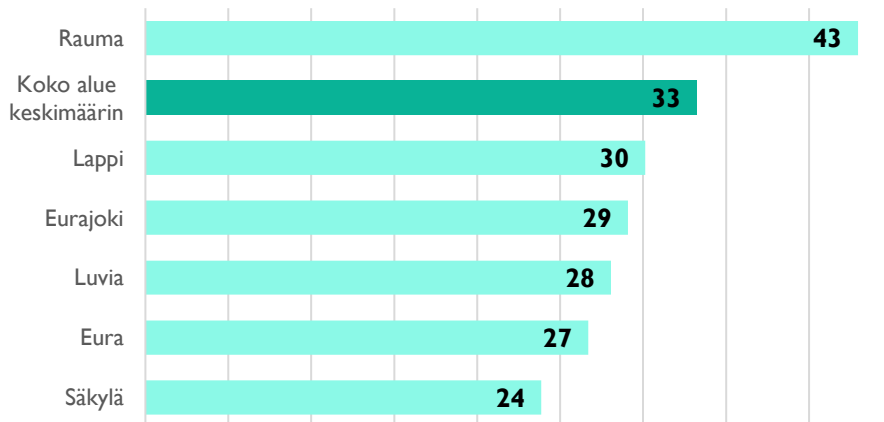


# LIVCY: LIIKENNE JA LIIKKUMINEN

LIVCY mittaa alueen liikennettä ja liikkumista joukkoliikenteen palveluiden osalta. Tällöin huomioidaan alueella olevien joukkoliikenteen pysäkkien sekä erikseen hyvän palvelutason pysäkkien (yli 3 lähtöä arkena klo 7-19) saavutettavuus ja määrä.

**Seudun taajamissa elävyysindeksi painotettuna liikenteeseen ja liikkumiseen kaikkien taajamien pisteet jäävät melko alhaisiksi**, jolloin lähes kaikki palvelut ovat pitkän kävelymatkan tai pyörämatkan päässä.

Rauman keskustaajama (43 p.) erottuu selkeästi muista taajamista ja koko alueen keskiarvosta, mutta senkään pisteet eivät kaupungin keskustaa lukuun ottamatta nouse yli 50:n.



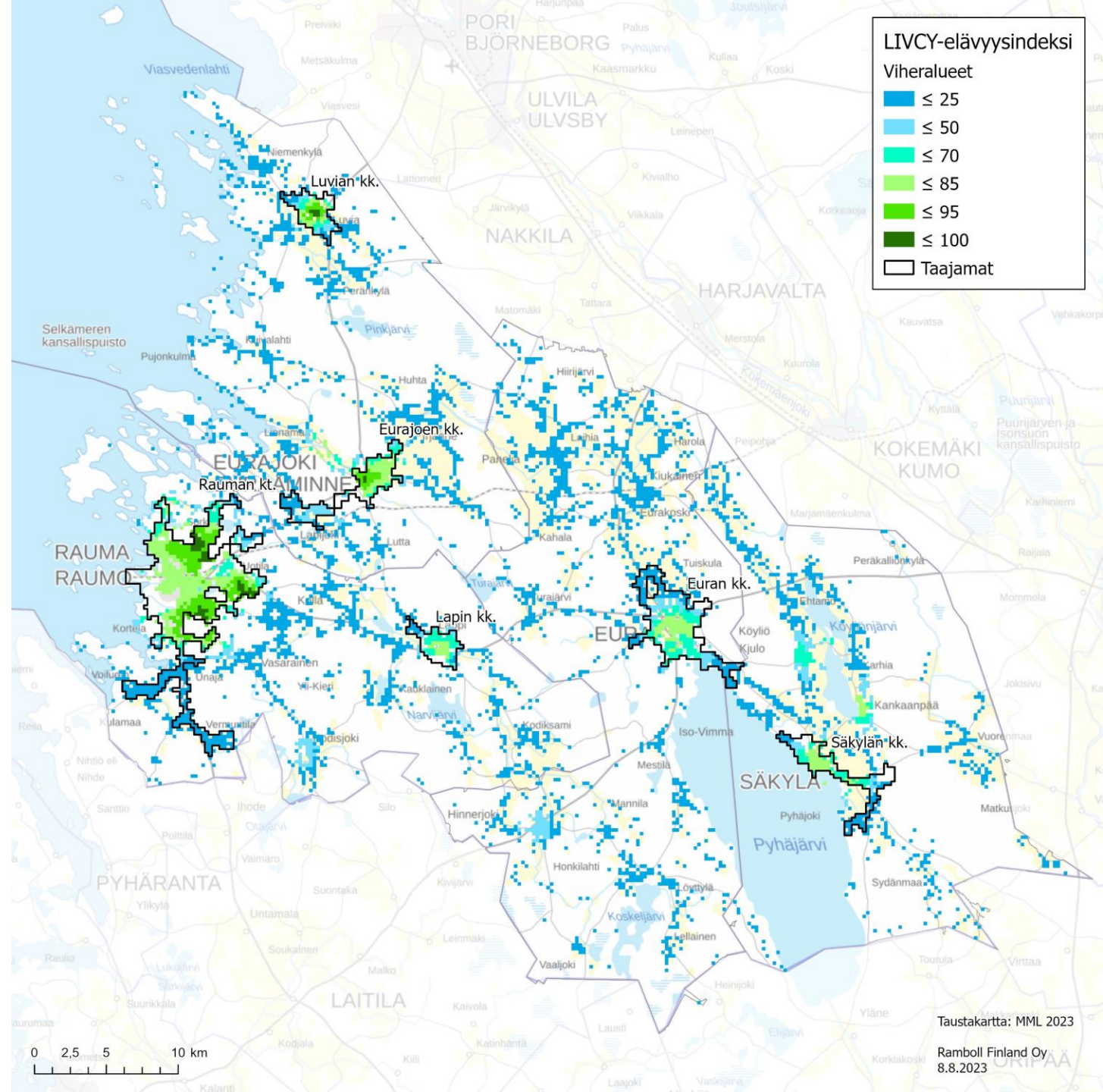
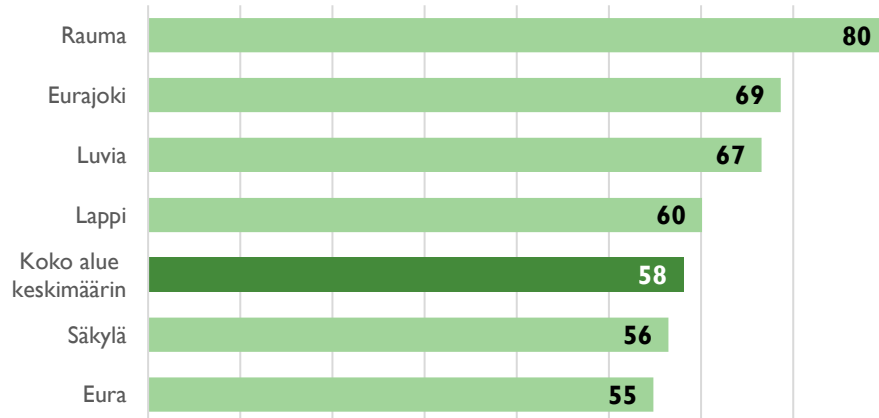


# LIVCY: VIHERALUEET

LIVCY mittaa alueen viheralueita puistojen, virkistysreittien ja leikkikenttien saavutettavuutta ja määrää. Mittariin eivät sisälly metsä- tai vesistöalueet.

Seudun taajamissa elävyyssindeksi painotettuna rakennettuihin viheralueisiin **Rauman keskustaajama saa parhaimmat pisteet (80 p)**, jolloin lähes kaikki viherpalvelut ovat alle 15 minuutin kävelymatkan etäisyydellä.

**Pienemmissä taajamissa ja taajama-alueiden ulkopuolella heikommat pisteet selittyvät osin sillä, että rakennettujen viheralueiden sijaan niissä on enemmän metsiä ja muita luonnontilaisia viheralueita.**

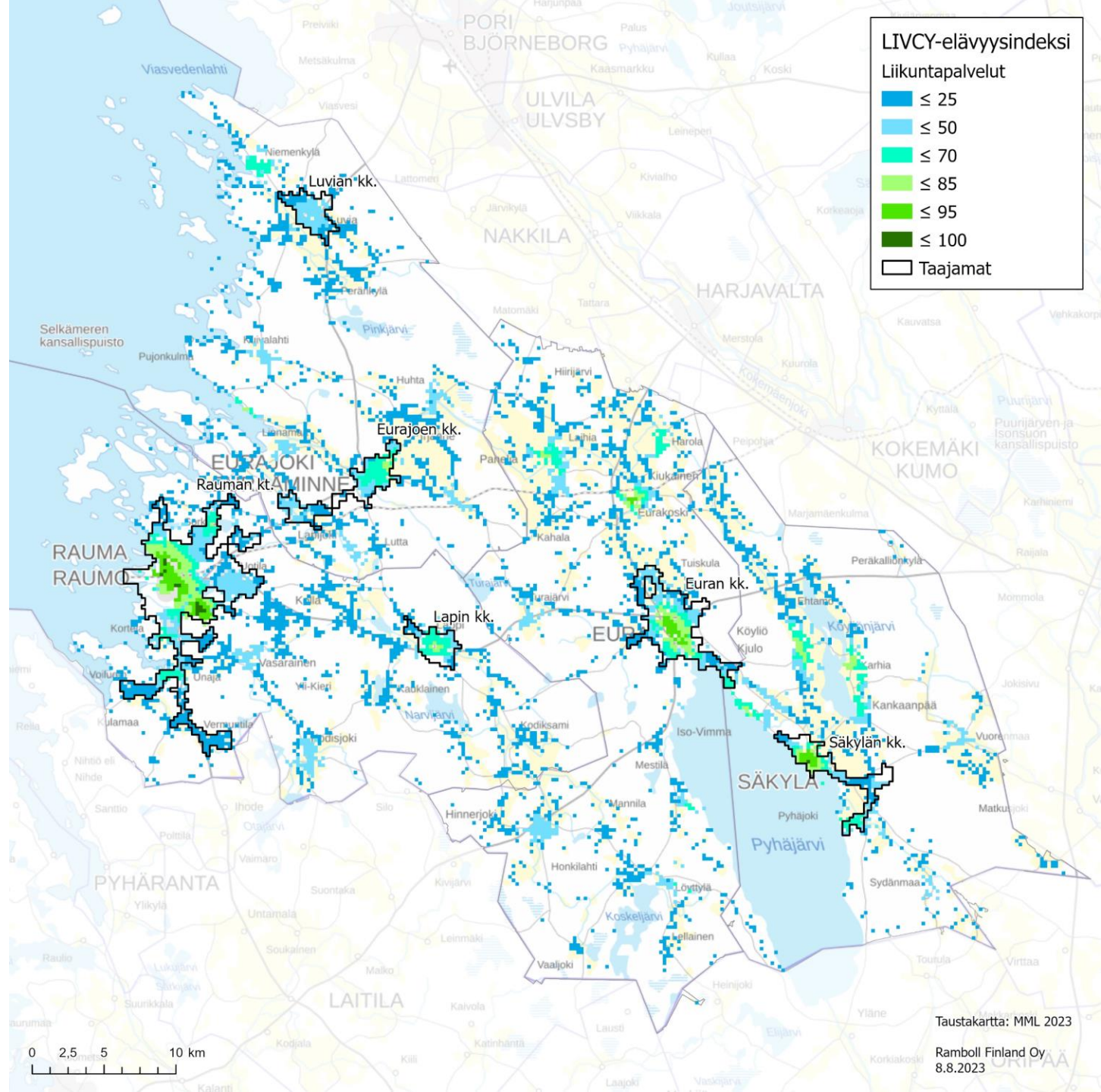
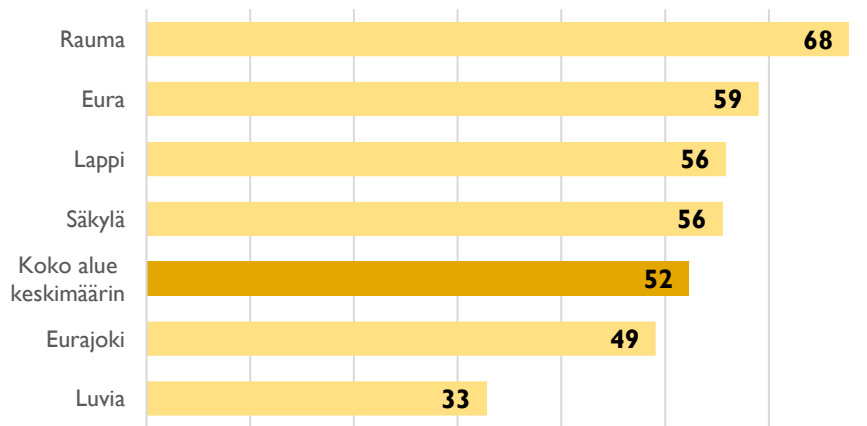




# LIVCY: LIIKUNTAPALVELUT

LIVCY mittaa alueen liikuntapalveluita kuntosalien ja –keskuksien, lähiliikuntapaikkojen, liikuntahallien, pallokenttien sekä uimapaikkojen osalta. **Mittarissa huomioidaan palveluiden ja paikkojen saavutettavuus (kävelyaika minuutteina) sekä palveluiden monipuolisuus alueella.**

Seudun taajamissa elävyyssindeksi painotettuna liikuntapalveluihin Rauman keskustaajama saa parhaimmat pisteet (68 p), jolloin lähes kaikki liikuntapalvelut ovat alle 20 minuutin kävelymatkan etäisyydellä. Muut taajamat saavat Luvian kirkonkylää lukuun ottamatta suhteellisen tasaiset pistemäärät.

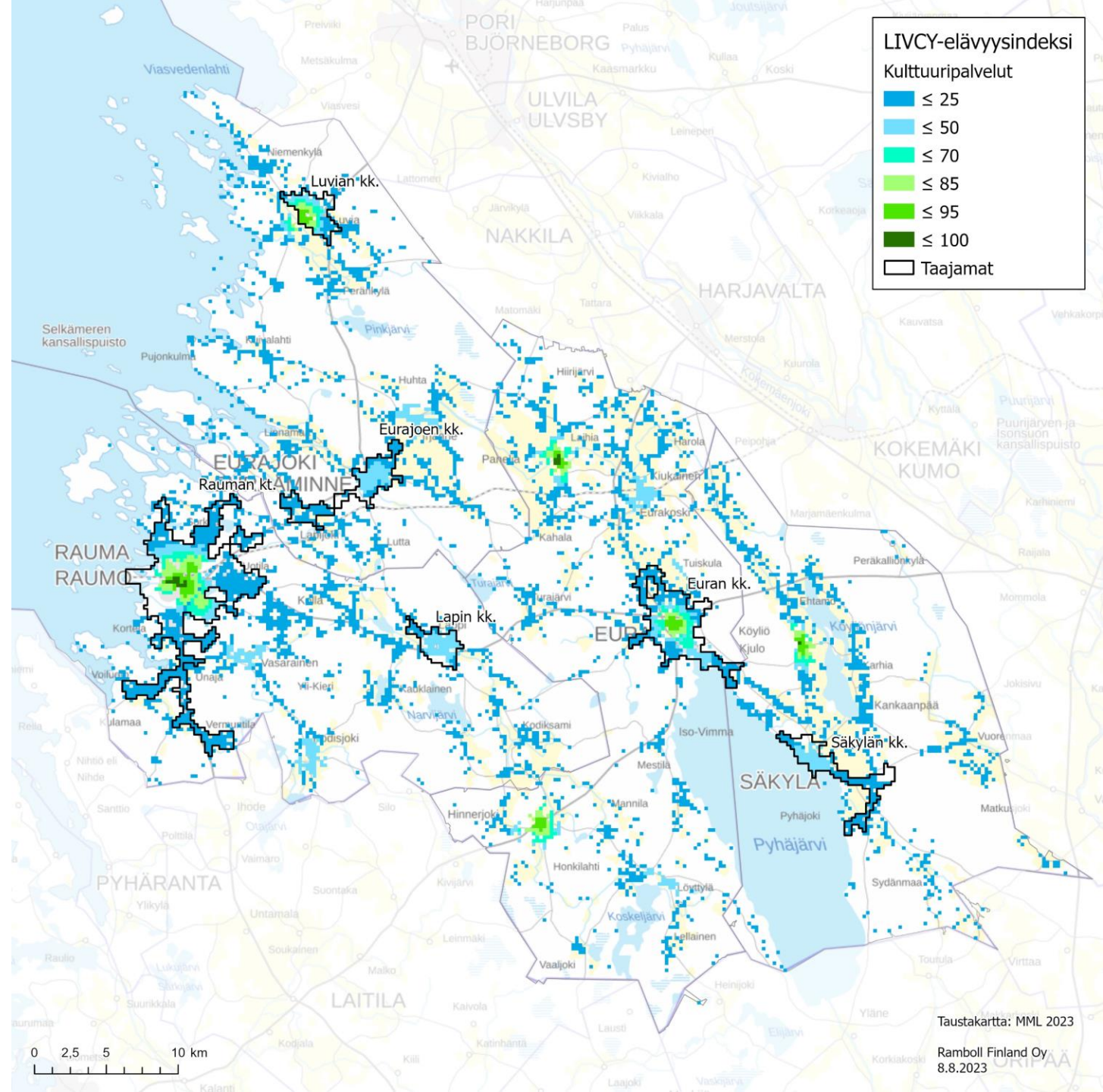
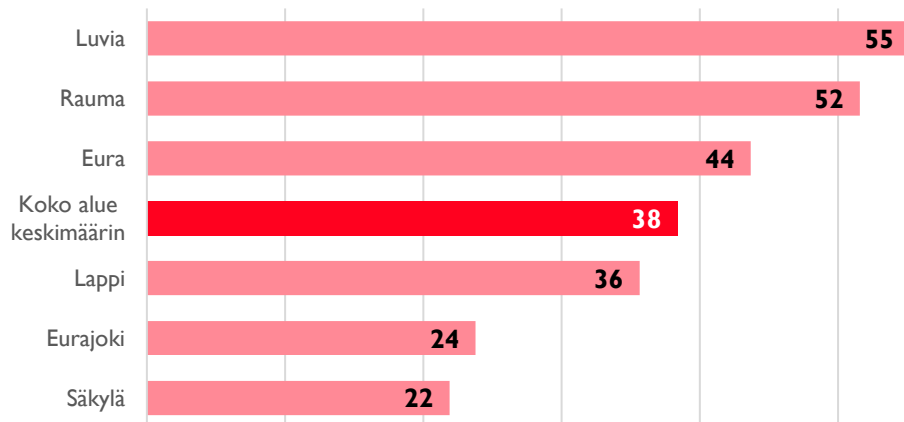




# LIVCY: KULTTUURIPALVELUT

LIVCY mittaa kulttuuria esittävän taiteen (teatterit, elokuvateatterit), museoiden ja gallerioiden sekä kirjastojen osalta. **Mittarissa tarkastellaan kulttuuripalveluiden saavutettavuutta (matka- aika kävellen minuutteina) sekä palveluiden monipuolisuutta alueella.**

Seudun taajamissa elävyyssindeksi kulttuuripalveluihin painotettuna **Luvian kirkonkylä ja Rauman keskustaajama saavat kohtalaiset pisteet (55 ja 52 p)**, jolloin lähes kaikki palvelut ovat alle 20 minuutin kävelymatkan päässä. **Muissa taajamissa kulttuuripalveluita on vähemmän ja vaihtelevammin.**



# PYÖRÄLIIKENNE LIVCY-KOKONAISINDEKSI

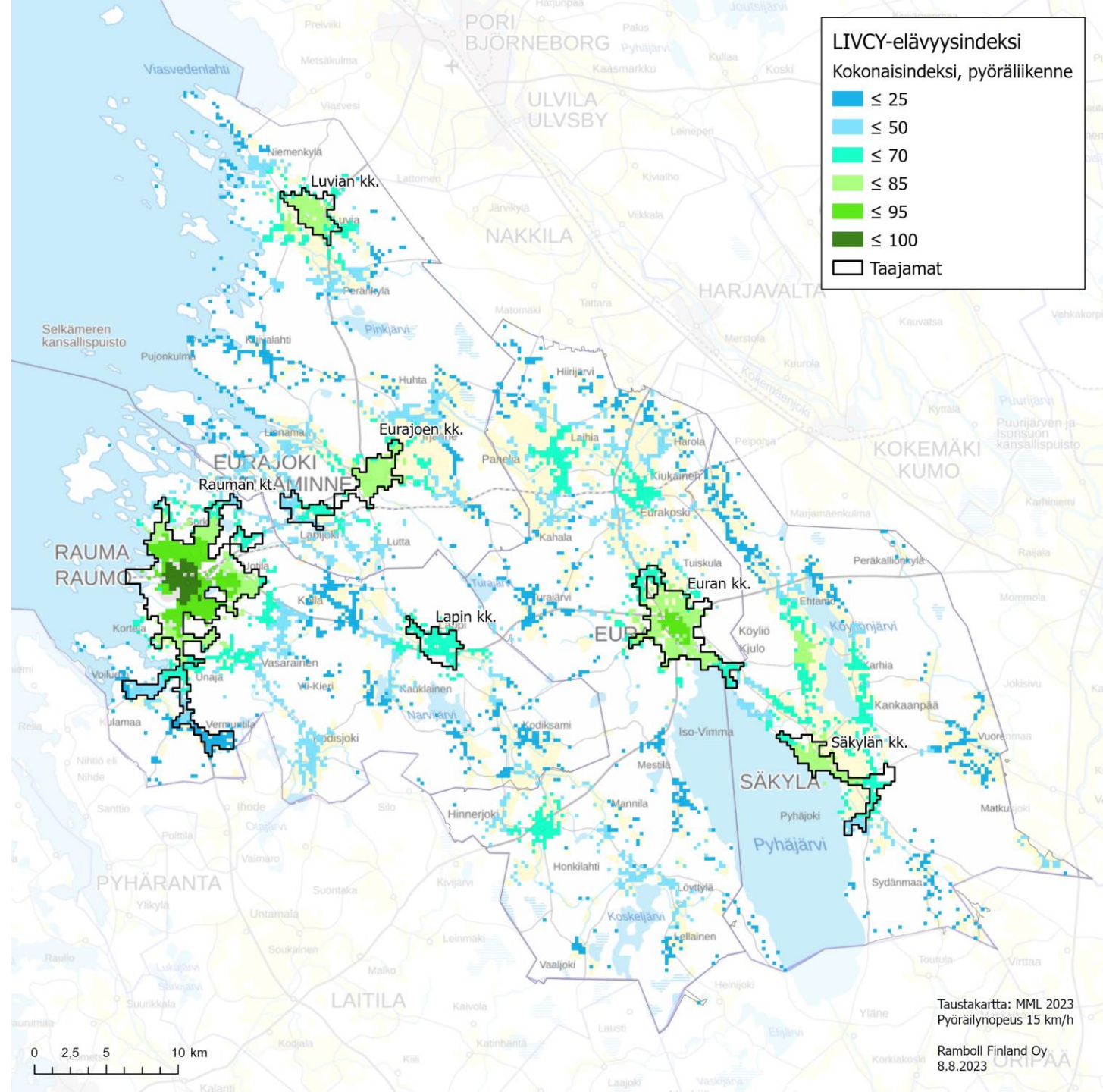


Pyöräliikenteen LIVCY-indeksi on laskettu keskimääräisellä 15 km/h pyöräilynopeudella.

Rauman seudun taajamista **Rauman keskustaajama** saa LIVCY-analyysissa korkeimman kokonaisindeksiluvun (90) eli elävyys alueella on erinomaisella tasolla. Tällöin lähes kaikki palvelut ovat alle 10 minuutin pyöräilymatkan etäisyydellä.

**Euran, Luvian, Eurajoen ja Säskylän kirkonkylissä elävyysindeksi on hyvällä tasolla**, eli lähes kaikki palvelut ovat alle 15 minuutin pyöräilymatkan päässä. Raumalla Lapin kirkonkylässä elävyysindeksi on kohtalaisella tasolla, eli suurin osa palveluista on alle 20 minuutin pyöräilymatkan päässä.

Kartalla näkyvät ruututasolla analyysitiedot alueilla, joilla on myös väestöä. Keskukset erottuvat selkeästi hyvinä pisteinä palveluiden saavutettavuuden suhteen. **Rauman keskustan ympärillä LIVCY-indeksi levittäytyy laajemmalle alueelle selvästi parempina tuloksina.**

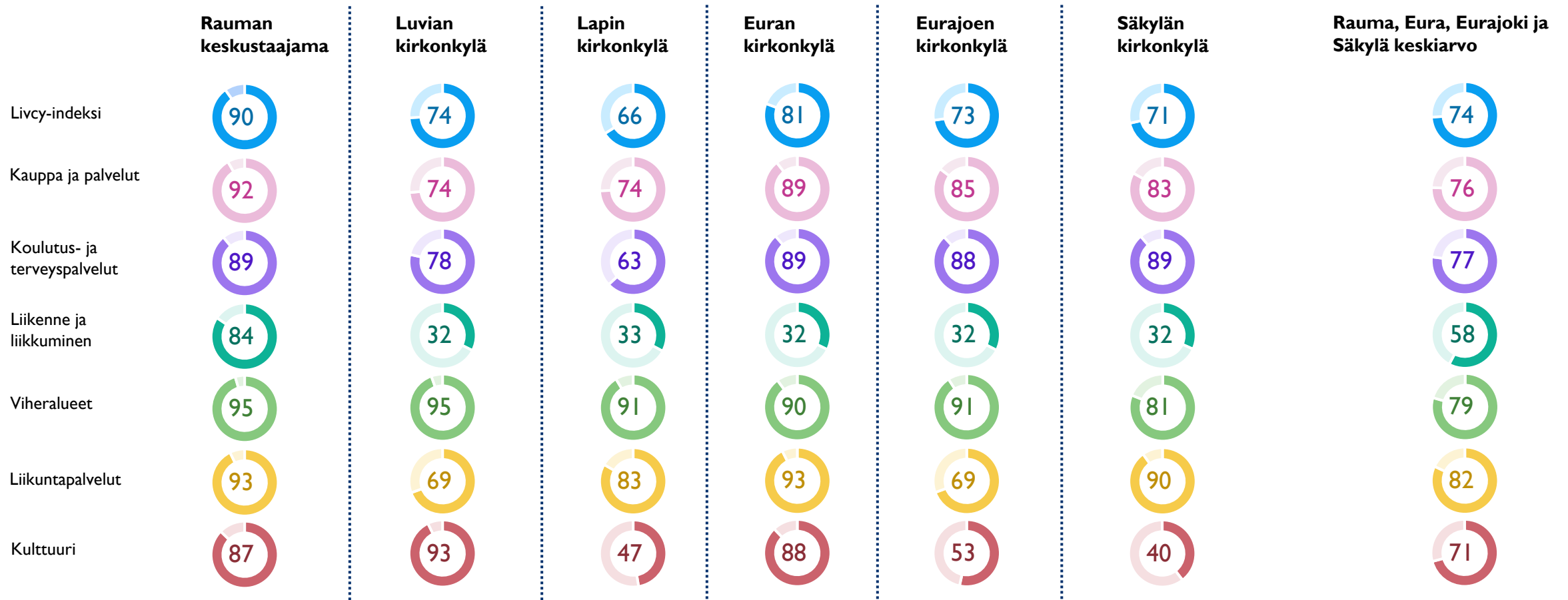


# PYÖRÄLIIKENNE



## LIVCY KOKONAISINDEKSI (TAAJAMAKOHTAISESTI)

LIVCY-elävyyssindeksi on ns. yhdistelmäindeksi, joka laskee yhteen kaikkien kuuden elävyyssategorian pisteet. Indeksii kuvaa alueen elävyyttä pistevälillä 0-100 ja huomioi elävyyden kannalta keskeisiä muuttujia. Indeksii laskee elävyyden kokonaispistemäärää huomioiden elävyyss-kategorioiden saavutettavuutta kävellen ja intensiteettiä eli palvelutiheyttä ja monipuolisuutta suhteessa alueen asukasmäärään.

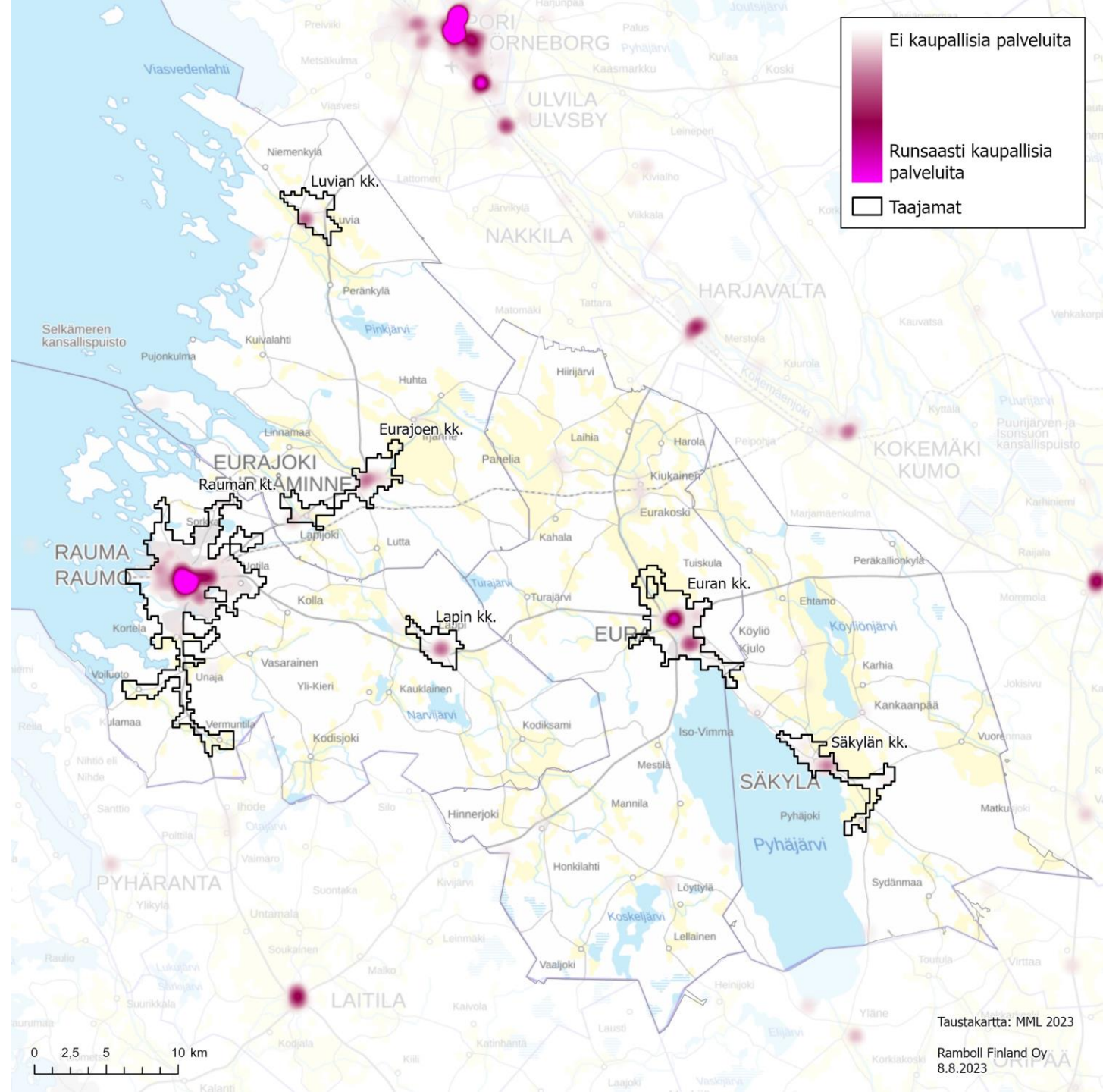




# Heat Map: Kauppa ja palvelut

Kartalla on esitetty selvitysalueen kaupallisten palveluiden keskittymät päivittäistavara-kauppojen, apteekkien, ravintoloiden, kahviloiden ja baarien sekä erikoistavara-kauppojen ja -palveluiden osalta.

Kartalla korostuvat keskukset, joissa on runsaasti eri palveluita lähellä toisiaan. Yksittäiset palvelupisteet eivät näy kartalla.

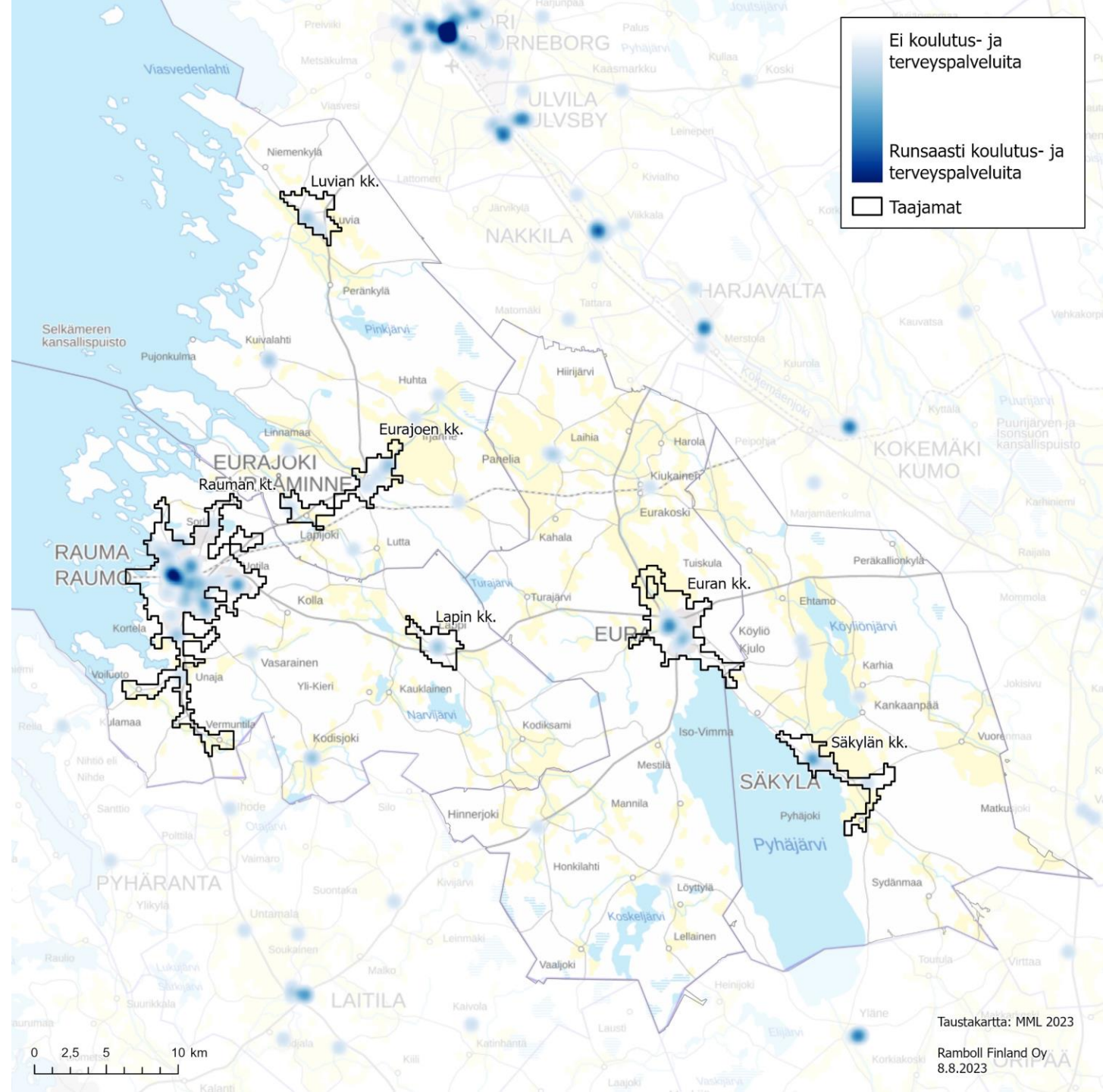




# HEAT MAP: KOULUTUS- JA TERVEYSPALVELUT

Kartalla on esitetty selvitysalueen koulutus- ja terveyspalveluiden keskittymät kunnallisen ja yksityisen puolen päiväkotien, peruskoulujen, lukioiden ja julkisen terveydenhuollon osalta.

Kartalla korostuvat kesukset, joissa on runsaasti eri palveluita lähellä toisiaan. Yksittäiset palvelupisteet eivät näy kartalla.

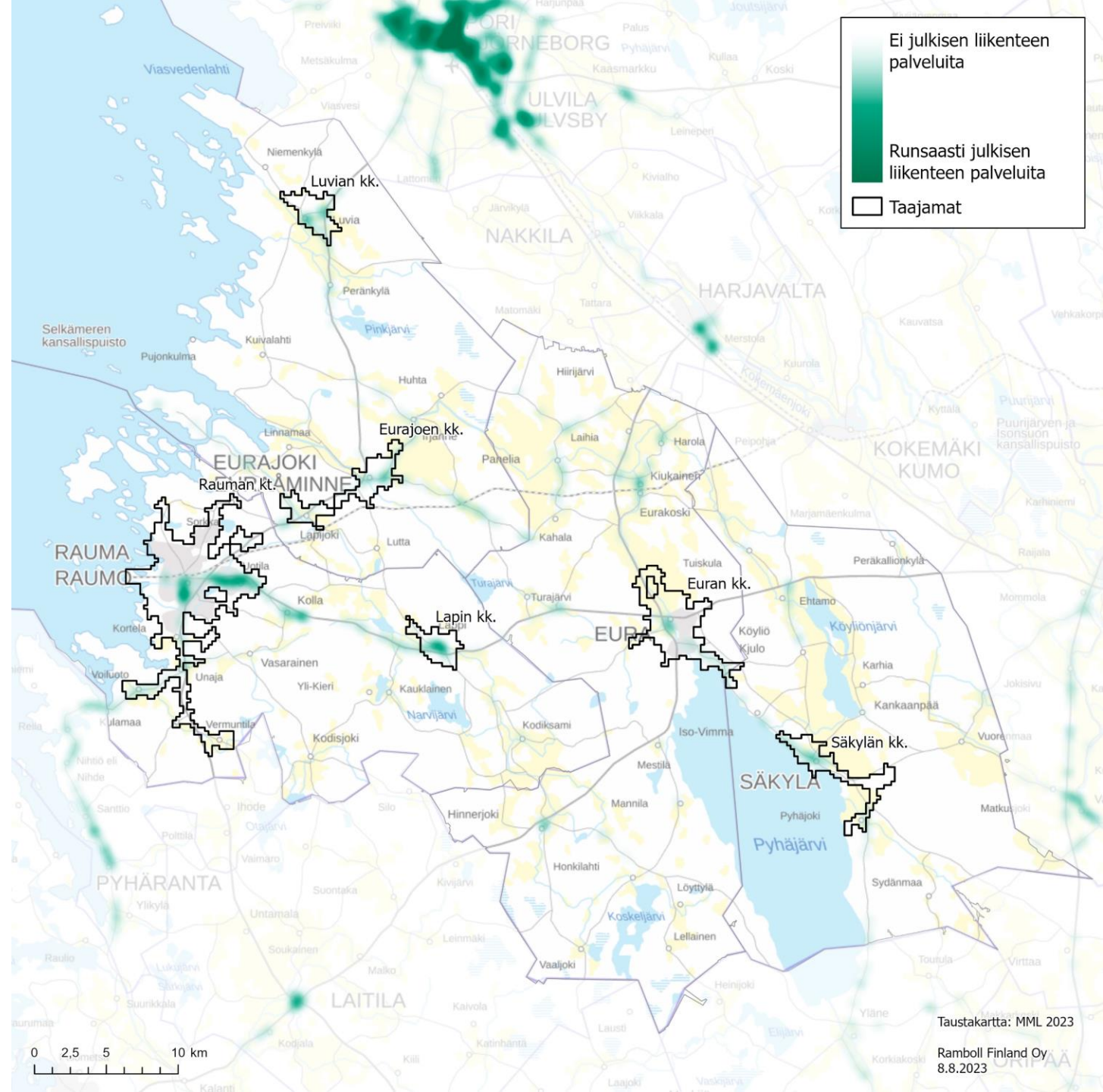




# HEAT MAP: LIIKENNE JA LIIKKUMINEN

Kartalla on esitetty selvitysalueen joukkoliikenteen pysäkkien sekä erikseen hyvän palvelutason pysäkkien (yli 3 lähtöä arkena klo 7-19) keskittymät.

**Kartalla korostuvat keskuksat ja isoimpien teiden varret, joissa on runsaasti pysäkkejä lähellä toisiaan. Yksittäiset palvelupisteet eivät näy kartalla.**

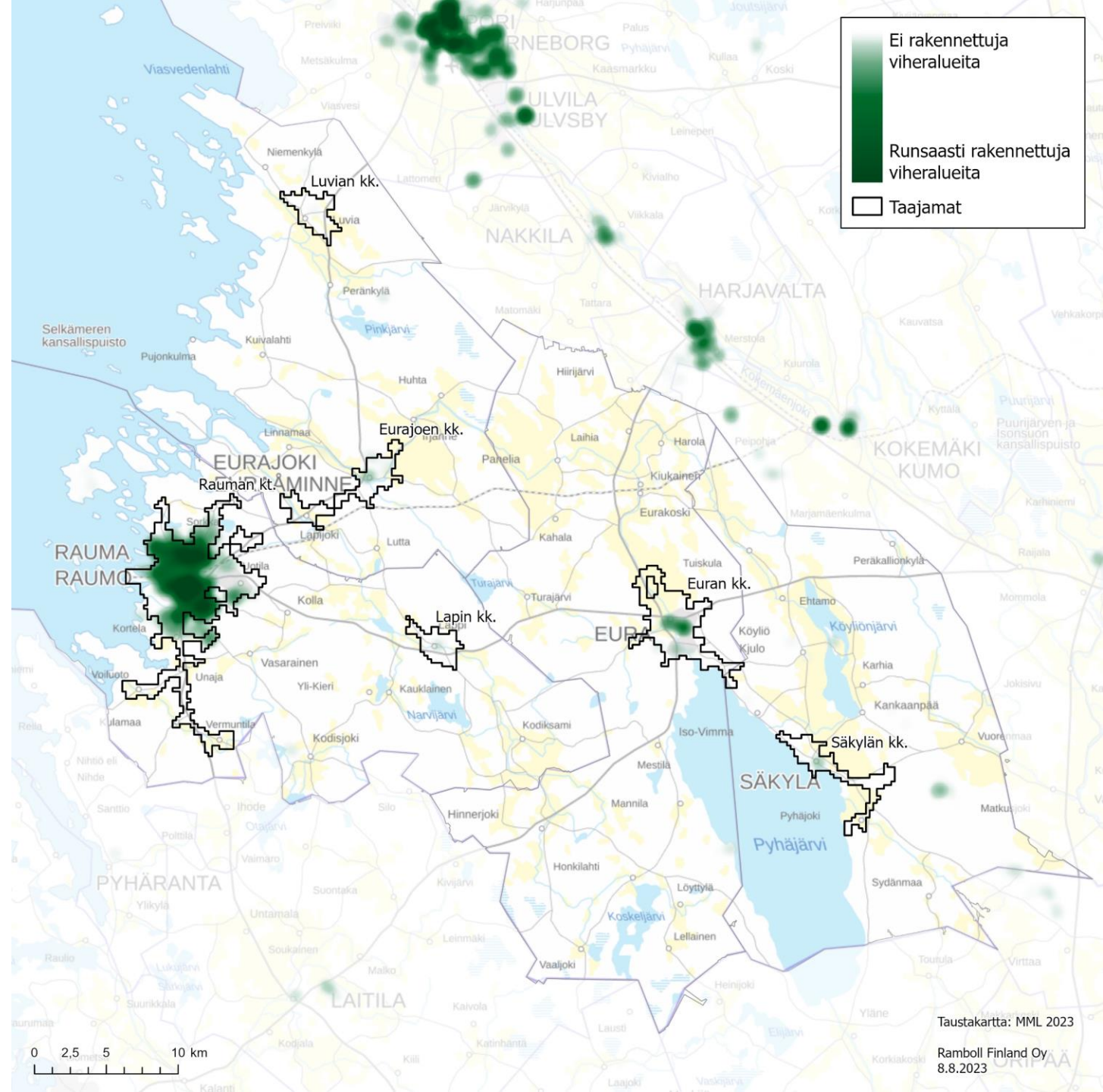




# HEAT MAP: VIHERALUEET

Kartalla on esitetty selvitysalueen rakennetut viheralueiden keskittymät puistojen, virkistysreittien ja leikkikenttien osalta. Mittariin eivät sisälly metsä- tai vesistöalueet.

Kartalla korostuvat kesukset, joissa on runsaasti rakennettuja viheralueita ja leikkikenttiä lähellä toisiaan. Yksittäiset palvelupisteet eivät näy kartalla.





# HEAT MAP: LIIKUNTAPALVELUT

Kartalla on esitetty selvitysalueen liikuntapalveluiden keskittymät kuntosalien ja –keskusten, lähiliikuntapaikkojen, liikuntahallien, pallokenttien sekä uimapaikkojen osalta.

Kartalla korostuvat keskukset, joissa on runsaasti eri palveluita lähellä toisiaan. Yksittäiset palvelupisteet eivät näy kartalla.

