



UUSIKAUPUNKI

RAMBOLL

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma

#UkiLiikkuu oikeenlaisella kemialla - kävellen ja pyöräillen kohti kunnon kasvua!

Loppuraporttiluonnos 28.1.2022

Sisältö

Esipuhe

Tiivistelmä

1. [Johdanto – miksi edistää aktiivista liikkumista?](#)
2. [Nykytila ja kehittämistarpeet](#)
3. [Visio ja kehittämislinjaukset](#)
4. [Tavoitteista teoksi toimenpideohjelmalla](#)

Liitteet:

1. Toimenpideohjelma tiivistettynä
2. Asukaskyselyn tulokset
3. Rehtori- ja varhaiskasvatuksen johtajakyselyiden tulokset
4. Liikennelaskentaraaportti
5. Terveysvaikutusten arviointiraportti (HEAT-laskelma)
6. Elinikäisen liikennekasvatuksen toimintamalleja ja toimia



Esipuhe

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on viime vuosina noussut yhä tärkeämmäksi keinoksi hillitä ilmastomuutosta ja kohentaa kansanterveyttä. Kävely ja pyöräily ovat meluttomia ja saasteettomia liikkumistapoja, ja niihin perustuvat yhdyskunnat koetaan myös sosiaalisesti turvallisiksi, viihtyisiksi ja tasa-arvoisiksi. Lihasvoimin tapahtuva liikkuminen tukee myös keskustojen elävöitymistä ja lähipalveluiden käyttöä.

Pyöräilykuntien verkostoon kuuluva Uusikaupunki on HINKU-kuntana sitoutunut päästöjen vähennyksiin. Käsillä oleva Uudenkaupungin ensimmäinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma nojaa niin valtakunnallisiin kuin alueellisiin strategisiin tavoitteisiin – samalla se tukee kaupunkistrategian, arkkitehtuuripoliittisen ohjelman, Hyte-työn ja #UkiLiikkuu-ohjelman toteutuksia.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma määrittelee kehittämisen tavoitetilan sekä tukijalkoja toteuttavat toimet ja toimintamallit, joilla jalankulun ja pyöräliikenteen asema ja suosio voi uusikaupunkilaisten arkiliikumisessa nousta merkittävästi nykyisestä.

Ohjelman hyväksyttävyyden ja kuntalain 22 § mukaisten osallistumismahdollisuuksien varmistamiseksi työ on toteutettu vuorovaikutteisesti niin asukkaiden kuin luottamushenkilöiden kanssa, minkä lisäksi kehittämistarpeita ja toimenpiteitä on käsitelty poikkihallinnollisesti.

Työn valmistumisen myötä Uudellakaupungilla on myös aiempaa paremmat lähtökohdat hakea valtiolta kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin kehittämiskohteisiin investointitukea.

Työn ohjausryhmänä on toiminut poikkihallinnollinen Kestävän ja turvallisen liikkumisen laajennettu työryhmä. Hankkeen koordinoinnista on vastannut suunnittelija Henriikka Lohtaja. Konsultteina edistämishjelman valmistelussa ovat toimineet Ramboll Finland Oy, Linea Konsultit Oy ja Valonia.

Edistämishjelman laadinta aloitettiin helmikuussa 2021 ja se valmistui tammikuussa 2022. Työn laadintaan on saatu Traficomien liikkumisen ohjauksen valtionavustusta.

Tiivistelmä

Terveyden edistämisen ja ilmastonmuutoksen hillinnän kannalta suomalaiset liikkuvat liian vähän lihasvoimalla ja liian paljon moottoroituja liikennevälineitä käyttäen. Uudellekaupungille on laadittu ensimmäinen kävelyn ja pyöräilyn kehittämistä linjaava edistämishjelma, jonka tavoitevuosi on 2030.

Ohjelma on valmisteltu ja toteutettu vuorovaikutteisesti asukkaiden ja luottamushenkilöiden kanssa. Työn loppuvaiheessa 12.11-12.12.2021 toteutettiin asukaskysely, jonka tarkoitus oli kartoittaa asukkaiden kokemuksia pyöräilyn ja jalankulun olosuhteista ja kehittämistarpeista. Kyselyyn vastasi 800 henkilöä tavoittaen etenkin 25–64-vuotiaita asukkaita. Kyselyllä saatiin yli 1600 karttamerkintää liikenneympäristön koetusta nykytilasta.

Kyselyn perusteella nykyisten kävely- ja pyöräreittien laadun ja hoidon parantaminen ja uusien reittien toteuttaminen koetaan tärkeiksi kehittämiskohteiksi. Huolen aiheena erityisesti kävelyn ja pyöräilyn koettu turvattomuus nousee esiin.

Kuntaorganisaation päätöksentekijöille ja viranhaltijoille suunnatun vuoropuhelun myötä ohjelman tukijaloiksi valittiin **1)** arkiliikunnan arvostuksen kasvattaminen

2) Turvallinen, esteetön ja viihtyisä liikkumisympäristö ympäri vuoden ja **3)** Sitoutuminen ja yhteistyö tukevat ohjelman toteutusta ja seuranta

Määrälliseksi tavoitteeksi asetettiin valtakunnallisen tavoitteen mukainen kävelyn ja pyöräilyn matkamääriä lisääminen 30 % vuoteen 2030 mennessä. Samanaikaisesti tavoitellaan liikenneturvallisuuden paranemista. Tavoitteet ovat kunnianhimoiset, ja vaativat toteutukseen edistämishjelmaan kirjattujen toimenpiteiden määrätietoista toteuttamista. Ohjelmaan on kirjattu yhteensä 12 toimenpidekokonaisuutta, jotka sisältävät yksityiskohtaisempia toimia ja toimintamallia.

Ohjelman jalkauttamiseksi tarvitaan sitoutumista ja resursseja. Edistämistyötä koordinoivat pääasiassa Uudenkaupungin liikenneturvallisuusryhmä ja hyte-ryhmä mm. toimenpiteiden ja toiminnan vuosikellon kautta.

Edistämishjelman seuranta käsittää toimenpiteiden seurannan ohella toiminnan ja vaikuttavuuden seurannan. Ohjelman toteutustilannetta ja aikaan saatua kehityskulkua on tarpeen arvioida perusteellisemmin noin vuonna 2026, jolloin toimenpideohjelman sisältöä on tarpeen tarkastella uudellaan ja tehdä tarvittaessa päivityksiä.

1. Johdanto – miksi edistää aktiivista arkiliikkumista?

Strategiset lähtökohdat

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen pohjautuu vahvasti valtakunnallisiin ilmastotavoitteisiin. Ekologisen kestävyysden lisäksi liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen turvallisuus, tasa-arvoisuus ja resurssitehokkuus ovat tärkeitä suunnittelun lähtökohtia. Eri ohjaustoimilla tavoitellaan merkittävää siirtymää henkilöautoliikenteen matkoista kestäviin kulkutapoihin.

Kansalaisten liikkumattomuudesta aiheutuu Suomessa vuosittain miljardiluokan kulut ja tuottavuuden menetykset. Poikkihallinnollisen hyvinvointityön tavoitteena on luoda omaehtoisen liikkumisen mahdollisuuksia kaikille kaupunkilaisille.

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

Varsinais-Suomen liikennestrategia 2035+ sekä Vakka-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma - liikennestrategia 2025 tavoitteina on mm. vähentää päästöjä sekä kasvattaa kestävien kulkutapojen ja kulkutapaosuuksien suosiota niin kaupunkialueilla kuin taajamissa. Strategioissa painotetaan myös maankäytön suunnittelun merkitystä jalan ja pyörällä helposti saavutettavien arjen toimintojen säilymisessä ja kehittämisessä.

Linkittyminen kaupungin strategioihin ja ohjelmiin

#Uki20300 – Oikeenlaista kemiaa kaupunkistrategia (KV 5.2.2018) korostaa uusikaupunkilaista asukasnäkökulmaa ja yhteisöllisyyttä. Sen päämääriä ovat hallittu kasvu, hyvä elämä ja kehittyvä yhteistyö. Strategiaa tukevat ja konkretisoivat myös arkkitehtipoliittinen ohjelma (Apoli) ja HYTE-ohjelma.

Uudenkaupungin strategia



Uudenkaupungin strategia "Oikeenlaista kemiaa" korostaa uusikaupunkilaista asukasnäkökulmaa ja yhteisöllisyyttä.

Arkkitehtipoliittinen ohjelma



Vuonna 2020 valmistunut Apoli sisältää tavoitteita kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi.

HYTE-ohjelma



Valmistella olevan poikkihallinnollisen HYTE-ohjelman yksi teemoista on liikkumisen edistäminen ja liikenneturvallisuus.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma täydentää osaltaan liikkumisen teemaa.

Alle on koottu voimassa olevasta kaupunkistrategiasta poimintoja, jotka suoraan tai välillisesti linkittyvät kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Kaupunkistrategia päivittyy vuoden 2022 aikana.

Kaupunkistrategia

Tavoite	Teemat	Strategian jalkautus mm.
Hallittu kasvu	Vetovoimainen kaupunki ja imago	Sujuvat liikenne- ja joukkoliikenneyhteydet
	Kestävä kehitys	Matkailun kehittämisohjelma
Hyvä elämä	Monipuoliset palvelut	Keskustan kehittämissuunnitelman laatiminen ja toteuttaminen
	Kaventuneet hyvinvointierot	Hyvinvointiohjelman toteuttaminen (sisältää Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman laadinnan)
	Viihtyisä kaupunki	

Liikuntaohjelma keskeinen tukijalka

Osana Uudenkaupungin laaja-alaista hyvinvointityötä on perustettu liikkumisen edistämisen työryhmä #UkiLiikkuu. UkiLiikkuu - Uudenkaupungin liikuntaohjelma 2025 (KV 19.4.2021 § 22) tarkoituksena on mahdollistaa uusikaupunkilaisille aktiivisempi arki liikkumisen ja liikunnan avulla. Liikuntaohjelma konkretisoi Uudenkaupungin strategiaa #UKI20300 monipuolisten palveluiden, viihtyisän kaupungin, kaventuneiden hyvinvointierojen, kotoutumisen, ympäristön, osallistamisen sekä yhteistyön osalta. Liikuntaohjelmassa on määritetty ns. keihäänkärjet, jotka on nähty keskeisiksi panostuskohteiksi ja ratkaisumalleiksi:

1. Matalan kynnyksen toiminnan mahdollistaminen elämänkaaren kaikissa vaiheissa

- Sopivia olosuhderatkaisuja: lähellä kotia, turvallisia ja innostavia sekä helppokäyttöisiä olosuhteita.
- Monipuolisia, lähellä kotia olevia liikunnanohjaus- ym. palveluita.

2. Viestinnän ja markkinoinnin tehostaminen

- Liikunnan edistämisen viestintä- ja markkinointisuunnitelman valmistaminen yhdessä eri toimijoiden kanssa

3. Osallistamisen ja yhteisen tekemisen vahvistaminen

- Yhteinen oppimisprosessi yhteistyön ja verkostotyön kehittämiseksi. Oppimisprosessi ei ole irrallinen osa muusta, vaan sisältyy yhteistyön käytännön vahvistamiseen eri toimenpiteissä.

Tavoitetila 2025

Lisätään liikettä

Kaikenikäisillä asukkailla on mahdollisuus omatoimiseen liikkumiseen turvallisessa ja houkuttelevassa ympäristössä sekä mahdollisuus monipuolisiin ja innostaviin liikuntapalveluihin.

Kaupungin yhteinen viestintä ja markkinointi varmistaa eri ikäisten asukkaiden tiedon saatavuuden liikuntaolosuhteista ja -palveluista.

Yhteistyöstä yhteisiin tavoitteisiin ja tekemiseen
Liikuntaohjelmaa on jalkautettu yhdessä eri toimijoiden kanssa.

Yhteinen tekeminen on luonut yhteisöllisyyttä ja vahvistanut eri toimijoiden omaa toimintaa.

Yhteistyötä on vahvistettu sekä toiminnallisesti että rakenteellisesti: Poikkihallinnollinen yhteistyö ja eri toimijoiden (seurat ja muut yhdistykset, yritykset, oppilaitokset, srk, jne. ja kaupunki) yhteistyö.

Liikennejärjestelmän kehittämislinjaukset

Uudenkaupungin liikennejärjestelmän kehittämistä ohjaavat mm. Uudenkaupungin kaupunkistrategiaan ja arkkitehtipoliittiseen ohjelmaan kirjatut periaatteet vetovoimaisesta, viihtyisästä, kestävästä, turvallisesta, terveellisestä ja toimivasta kaupungista, joka yhdistää ihmisiä ja rakennetaan yhdessä. Liikennejärjestelmän kehittämisen periaatteet voidaan tiivistää seuraavasti:

KESTÄVÄ

- Ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävä liikennejärjestelmä, joka on vähäpäästöinen ja ympäristöönsä sopeutuva, palvelee tasapuolisesti kaikkia asukasryhmiä ja luo kestävät edellytykset seudun kehitykselle ja elinvoimalle.

TOIMIVA

- Liikennejärjestelmä tarjoaa toimivat yhteydet sekä henkilö- että tavaraliikenteelle ja joka toteutetaan kaupungin eri osissa ja eri reiteillä tarkoituksenmukaisia kulkutapoja priorisoiden.

VETOVOIMAINEN

- Liikennejärjestelmä tukee asukkaiden ja yritysten kannalta viihtyisän, houkuttelevan ja ajan hammasta kestävästä kaupunkiympäristön rakentumista.

TURVALLINEN JA TERVEELLINEN

- Kaikille asukasryhmille ja kulkutavoille turvallinen liikennejärjestelmä tarjoaa hyvät mahdollisuudet arkimatkojen kulkemiseen terveellisesti omin lihasvoimin.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMISTAVOITTEET

- 1 Keskustassa ja asuntoalueilla ykkösprioriteettina on jalankulun turvallisuus ja ympäristön viihtyisyys, muun ajoneuvoliikenteen järjestelyt toteutetaan sen ehdoilla.
- 2 Pyöräliikenteelle tarjotaan koko kaupunkialueen kattavat turvalliset ja sujuvat reitit, jotka tekevät pyörästä helpon ja houkuttelevan valinnan asukkaiden arkimatkoilla. Kulkijamääriltään vilkkaimpia samoin kuin erityisesti pitempimatkaista, nopeavauhtista työmatkapyöräilyä palvelevia yhteyksiä on perusteltua kehittää laatu- ja hoitotasoltaan korkealuokkaisina reitteinä.
- 3 Tavaraliikenteen ja pitempimatkaisen liikenteen päävirrat ohjataan tarkoituksenmukaisille ja ympäristöhäiriöt minimoiville reiteille, joiden kehittämisessä priorisoidaan turvallisuus ja raskaan liikenteen jouheva kulku.
- 4 Muualla autoliikenteen järjestelyt toteutetaan turvallisesti ja laadukkaasti ympäröivän kaupunkiympäristön ja haavoittuvampien tienkäyttäjien ehdoilla.
- 5 Linja-autoasema, tärkeimmät pysäkit ja paikallisjunaseisakkeet toimivat sujuvien matkaketjujen solmupisteinä.

Liikenneturvallisuustyö

[Vakka-Suomen seudun kuntien](#)

[liikenneturvallisuussuunnitelmat](#) valmistuivat vuonna

2015. Liikenneturvallisuussuunnitelmissa asetetaan tiukat tavoitteet vakavien liikenneonnettomuuksien määrän vähentämiseksi vuoteen 2025 mennessä.

Toimenpiteet on ryhmitelty kuuden painopistealueen alle:

- Liikenneturvallisuustyön perusta kuntoon
- Riskikäyttäytymisen vähentäminen
- Eroon onnettomuuskasaamista
- Nuorten liikenneturvallisuuden parantaminen
- Iäkkäiden liikenneturvallisuuden parantaminen
- Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden parantaminen taajamissa

Vuonna 2020 Uudessakaupungissa (ja Laitilassa) pilotoitiin liikenneturvallisuuskoordinaattorimallia ja se on saanut myös jatkoa vuosille 2021-2023. Koordinaattorihankkeen myötä kaupunkiin perustettiin poikkihallinnollinen liikenneturvallisuustyöryhmä (2020), joka vuonna 2021 sai nimekseen KETULI-ryhmä (Kestävän ja turvallisen liikkumisen työryhmä).

Työryhmän kokoontuu vuosittain 3-4 kertaa ja sen tavoitteena on suunnitella ja koordinoita kaupungin alueella tehtävää liikenneturvallisuustyötä (ml. kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ja mikroliikkuminen). Työryhmä on myös tärkeä foorumi kaupungin sisäisessä sekä kaupungin ja sidosryhmien välisessä tiedonvaihdoissa. Vuonna 2022 tavoitteena on kehittää työryhmän kokousten teemoittelua sekä parantaa työryhmän toiminnan kytkentää liikenneturvallisuussuunnitelmaan ja kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaan.

Asiantuntijapalveluna hankittavan (ELY, kaupunki) liikenneturvallisuuskoordinaattorin tehtävänä on avustaa ja tukea KETULI-ryhmää ja eri toimialoja käytännön liikenneturvallisuustyössä (kokoontumiset, toiminnan ideointi, tilastojen ja toiminnan seuranta, ajankohtaisten asioiden ja hyvien käytäntöjen esille tuominen jne.).

Aktiivisen liikkumisen tärkeys

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen pohjautuu vahvasti valtakunnallisiin ilmastotavoitteisiin. Tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 39 prosentilla vuoteen 2030 verrattuna vuoden 2005 tasoon nähden. Henkilöautoliikenteen matkoista tavoitellaan merkittävää siirtymää kestäviin kulkutapoihin eri ohjaustoimilla.

Liikkumattomuus on WHO:n mukaan jo neljänneksi suurin itsenäinen kuoleman riskitekijä ja lasten liikkumattomuudella voi olla erityisen vakavat seuraukset. Uudeksi uhkatekijäksi on noussut nykyisen länsimaisen kulttuurin peruskulmakivi eli pitkäkestoinen, yhtäjaksoinen paikallaanolo istuen. Tämä koskee kaikkia sosioekonomisesta asemasta tai muistakaan tekijöistä riippumatta; suomalaiset viettävät noin kolme neljäsosaa valveillaoloajastaan liikkumatta

Säännöllisellä liikkunnalla, kuten kävelemällä kouluun tai pyöräilemällä työpaikalle, on kauaskantoisia myönteisiä seurauksia niin yksilölle kuin yhteiskunnalle. Väestön liikkumattomuus on niin kansantaloudellinen kuin yksilöiden hyvinvointiin liittyvä merkittävä haaste. Terveysten kannalta liian vähäinen liikkuminen lisää kansansairauksien riskiä suomalaisessa väestössä 18–32 %. Liikunnan yhdistäminen arkirutiineihin on helpoin tapa liikkua terveyden kannalta riittävästi.

Liikkuminen kävellen ja pyöräillen edistää terveyttä. Liikkuminen mahdollistaa myös sosiaalista vuorovaikutusta ja elävät kaupunkitilat lisäävät turvallisuuden tunnetta ja luonnollista valvontaa.

Kävelyn ja pyöräilyn hyödyt

Pyöräily ja kävely ovat lihasvoimin eli aktiivista liikkumista, jolla on merkittäviä hyötyjä niin yksilölle kuin yhteiskunnalle:



Edullisuus

Kävely ja pyöräily ovat edullisia kulkumuotoja niin liikkujalle itselleen kuin yhteiskunnalle. Ne edistävät liikkumisen tasa-arvoa ja tasapuolisia liikkumismahdollisuuksia, kunhan liikkumisolosuhteet ovat kunnossa.



Ekologisuus

Kävely ja pyöräily säästävät ympäristöä. Saasteettomina ja meluttomina kulkumuotoina ne eivät kuluta uusiutumattomia luonnonvaroja. Kävelyn ja pyöräiliikenteen suosiminen keskustoissa tuo merkittäviä positiivisia vaikutuksia liike-elämälle ja koko kaupungin imagoille.



Terveellisyys

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



Turvallisuus

Kestävään liikkumisen perustuvat yhdyskunnat koetaan turvallisemmiksi ja viihtyisämmiksi kuin yksityisautoiluun perustuvat yhdyskunnat. Kävelyn ja pyöräilyn yleistymisen edellytyksenä on turvallinen ja eri kulkumuodot huomioiva liikkumisympäristö. Myös autoilijat osaavat huomioida suojattomammat liikkujat, kun jalankulun ja pyöräiliikenteen järjestelyt suunnitellaan hyvin.



Kaupunkiympäristön viihtyisyys

Kävely ja pyöräily ovat tilatehokkaita, ja ne tutkitusti parantavat asumisen laatua ja tyytyväisyyttä elinympäristöön.

Taloudellinen faktapohja

Liikkumattomuudesta iso lasku yhteiskunnalle

Valtioneuvoston kanslia (2018) on arvioinut, että liikkumattomuuden vuotuiset kustannukset ja tuottavuuden menetykset ovat Suomessa yhteensä 3,2–7,5 miljardia euroa. Kansansairauksien kustannuksista 80–90 % muodostuu työikäisen väestön tuottavuuden joko väliaikaisesta (sairauspoissaolot) tai pysyvästä (työkyvyttömyyseläkkeet ja ennenaikaiset kuolemat) menetyksestä. Kustannuksista noin 10–20 prosenttia aiheutuu kansansairauksien perus- ja erikois-sairaanhoidosta ja lääkityksestä.



Uudenkaupungin asukkaiden liikkumattomuus aiheuttaa yhteiskunnalle vuosittain **11 miljoonan euron** kustannukset.



Uudessakaupungissa kävelyn ja pyöräilyn määrän lisääntyminen 30 % merkitsisi lähes **1,4 miljoonan euron** vuotuisia hyötyjä ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä.
(WHO: Health Economic Assessment Tool)

Liikenneturvattomuus

Vuosina 2016–2020 Uudessakaupungissa tapahtui yhteensä 16 Poliisin tietoon tullutta onnettomuutta, jossa osallisena oli jalankulkija tai pyöräilijä. (Tilastokeskus 2021). Yhteensä liikenteessä loukkaantuneita oli samalta ajalta 116. Virallisen tilaston kattavuus vakavien onnettomuuksien osalta on sataprosenttinen. Loukkaantumisten kohdalla tilaston kattavuus on vain 20–30 %. Yksittäisonnettomuuksissa polkupyöräilijöistä vain noin 10 % on tilastoitu. Jalankulkijoiden liukastumisia ja kaatumisia ei lasketa mukaan tieliikenteen onnettomuustilastoihin. Kävelylle ja pyöräilylle turvallisemmat liikkumisympäristöt ohjaavat muillakin tavoilla liikkuvia turvallisuuksuushakuisempaan liikennekäyttäytymiseen.



Uudenkaupungin liikenteessä loukkaantuneista ihmisistä aiheutuu yhteiskunnalle kustannuksia (Väyläviraston ohjeita 40/2020) **8,6 milj. euroa** vuodessa.



Kuntien maksettavaksi onnettomuuskustannuksista kohdistuu noin 10–15 % mm. pelastus-, terveys- ja sosiaalitoimen menoina (Valmixa 2006). Liikenneloukkaantumiset aiheuttavat Uudellekaupungille keskimäärin **1,3–1,7 milj. euron** kustannukset vuodessa.

2. Nykytila ja kehittämistarpeet



Liikkumistottumukset ja potentiaali

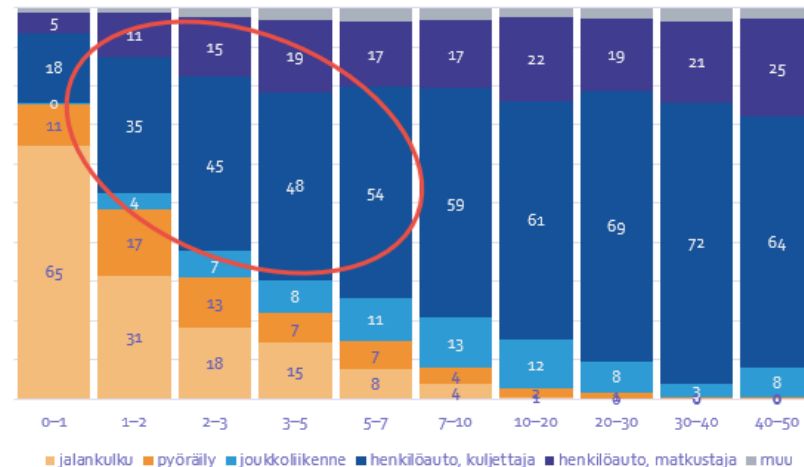
Uudenkaupungin asukkaiden liikkumistottumuksia ja kulkutapojen käyttöä ei ole tutkittu tilastollisesti. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen tuloksista voidaan kuitenkin johtaa suuntaa antavia arvioita kulkutapojen käytöstä arjen matkoilla.

Traficomin tutkimusaineiston (2016) mukaan suomalaiset tekevät päivittäin 2,7 matkaa ja liikkuvat näillä matkoillaan 41 kilometriä. Matkaluvusta jalankulun osuus on 22 % ja pyöräliikenteen 8 %, mutta matkasuoritteesta (km) olennaisesti pienempi. Uudenkaupungin taajamat lukeutuvat kaupunki-maaseutu –luokituksessa maaseudun paikalliskeskuskuksiin, joissa jalankulun osuus matkoista on 20 % ja pyöräilyn 10 %.

Suomen Ympäristökeskus puolestaan on arvioinut valtakunnallisen liikennetutkimusaineiston pohjalta kulkutapojen käyttöä erilaisilla aluetyypeillä (Päivittäisen liikkumisen tunnusluvut ja hiilidioksidipäästöt kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteen vyöhykkeillä, raportti 10/2019). Tarkastelun alueluokituksessa Uusikaupunki lukeutuu maaseudun yli 5000 asukkaan taajamiin, joissa keskusta-alueilla jalankulun osuus on 32 % ja pyöräilyn 7 % matkoista. Muissa taajamissa jalankulun osuus 15 % ja pyöräilyn 12 %.

Henkilöautoliikenteen osuus kasvaa olennaisesti matkan pituuden kasvaessa. Kuitenkin varsin lyhyitä matkoja tehdään paljon autolla. Esimerkiksi noin puolet alle 2 km mittaisista matkoista tehdään jo autolla, vaikka ne etäisyyden puolesta olisivat hyvin taitettavissa omin lihasvoimin. Potentiaalia pyöräliikenteen osuuden kasvuun on erityisesti alle viiden kilometrin matkoilla.

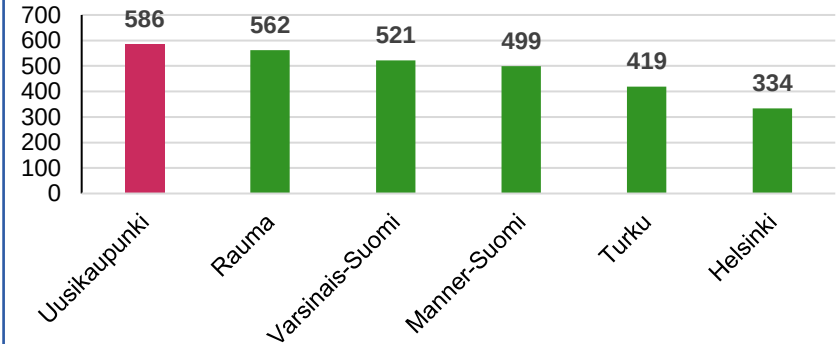
Kuva. Kulkutapaosuudet matkan pituuden mukaan (HLT 2016).



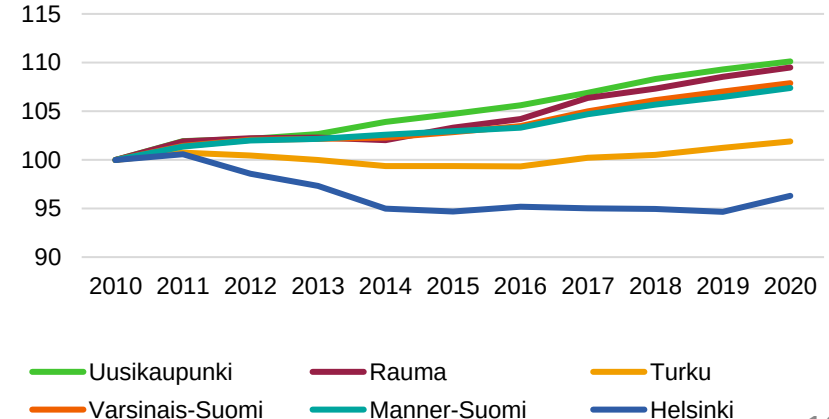
Autonomistus

- **Arjen matkoilla kulkutavan valintaan vaikuttavat keskeisesti** matka-aika, matkan sujuvuus ja kustannukset. Autonomistus tai auton käytön mahdollisuus ovat keskeisiä liikkumistottumuksia määrittäviä tekijöitä päivittäisessä liikkumisessa. Tilastollisissa tutkimuksissa auton omistuksen tärkeimpänä selittäjänä pidetään kotitalouden tuloja. Toinen keskeinen auton omistusta selittävä tekijä on kotitalouden jäsenten määrä ja ikä sekä kolmantena asuinalueen yhdyskuntarakenne.
- **Liikennekäytössä olevien henkilöautojen tiheys** on Uudessakaupungissa hieman suurempi kuin muualla maakunnassa ja Suomessa. Vuodesta 2011 liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrä on lisääntynyt tasaisesti koko Manner-Suomessa. Uudessakaupungissa vuonna 2020 autoja oli 6 % enemmän kuin vuonna 2010. Kestävien kulkutapojen käytön kannalta kehitystrendi on jossain määrin huolestuttava. Toisaalta viime vuosina erityisesti tiiviimmillä kaupunkiseuduilla on alkanut tulla viitteitä siitä, että auton ja ajokortin omistusta koskevat trendit saattavat olla taittumassa.

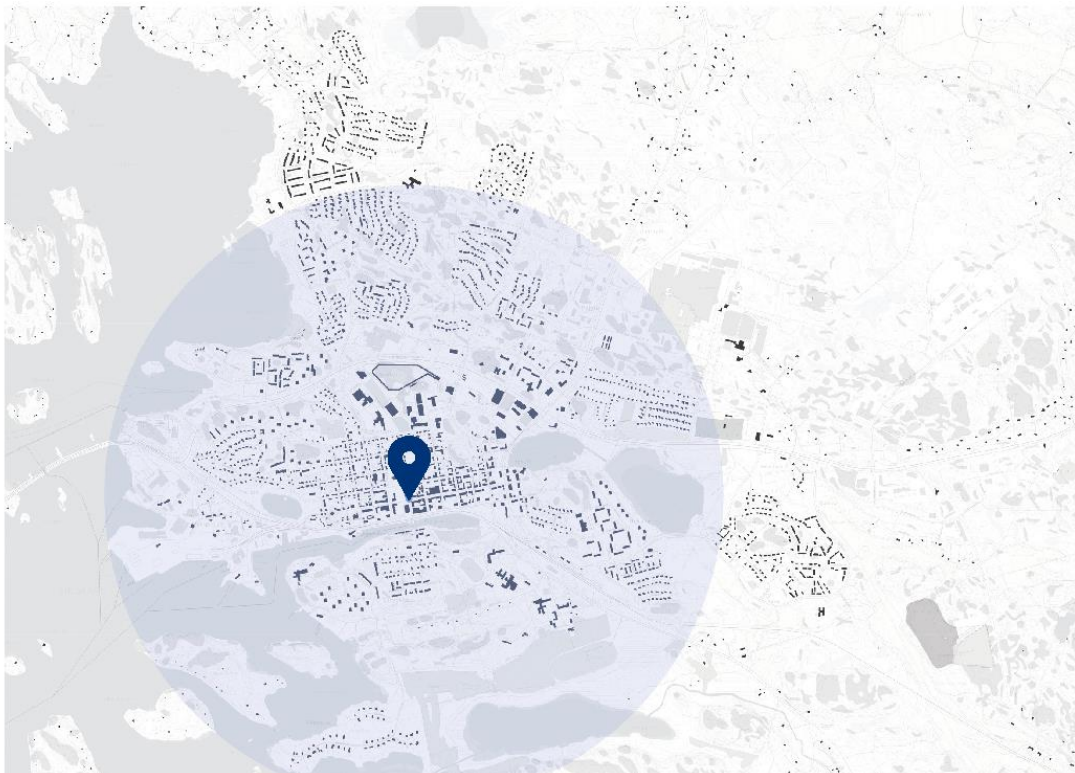
Henkilöautotiheys (autoa / 1000 asukasta) vuonna 2019
valikoiduilla alueilla



Henkilöautotiheyden (autoa / 1000 asukasta) kehityksen
vertailu vuosina 2011-2019. Vertailu alueittain vuoden 2011
tilanteeseen



Yhdyskuntarakenne



Kahden kilometrin säteellä kaupungin keskustasta asuu puolet koko kaupungin väestöstä.

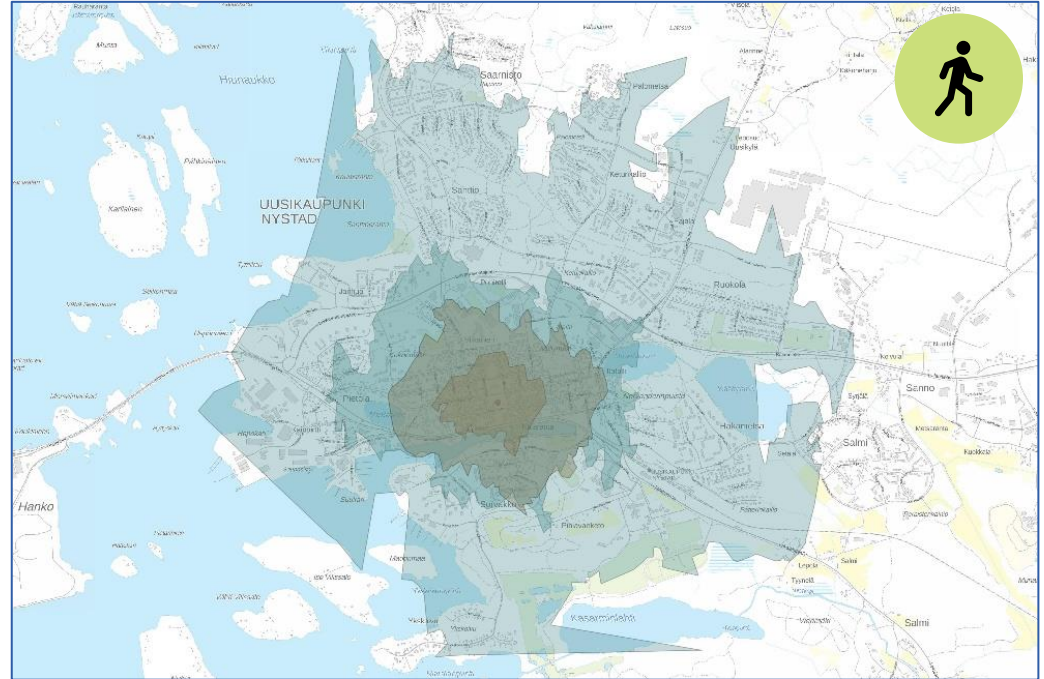
- **Vieraskielisistä** kuntalaisista 70 % asuu alle 2 kilometrin säteellä hankealueesta.
- Kaikista **kuntaan muuttaneista** viiden viimeisen vuoden tarkastelujaksolla, yli 60 % sijoittui asumaan alle 2 kilometrin säteelle hankealueesta kuntaan muuton yhteydessä.
- Yli 80-vuotiaat hakeutuvat keskusta asumaan, etenkin jos asuvat yksin. **Yksin asuvista yli 80-vuotiaista 43 % asuu alle kilometrin säteellä hankealueesta.**



- **Uudenkaupungin keskustaajama on yhdyskuntarakenteelta hyvin käveltävä ja pyöräiltävä kaupunki, jossa etäisyydet ovat verrattain lyhyet.**
- **Uudessakaupungissa on nykyisin 74 km jalankulku- ja pyöräilyväyliä.**

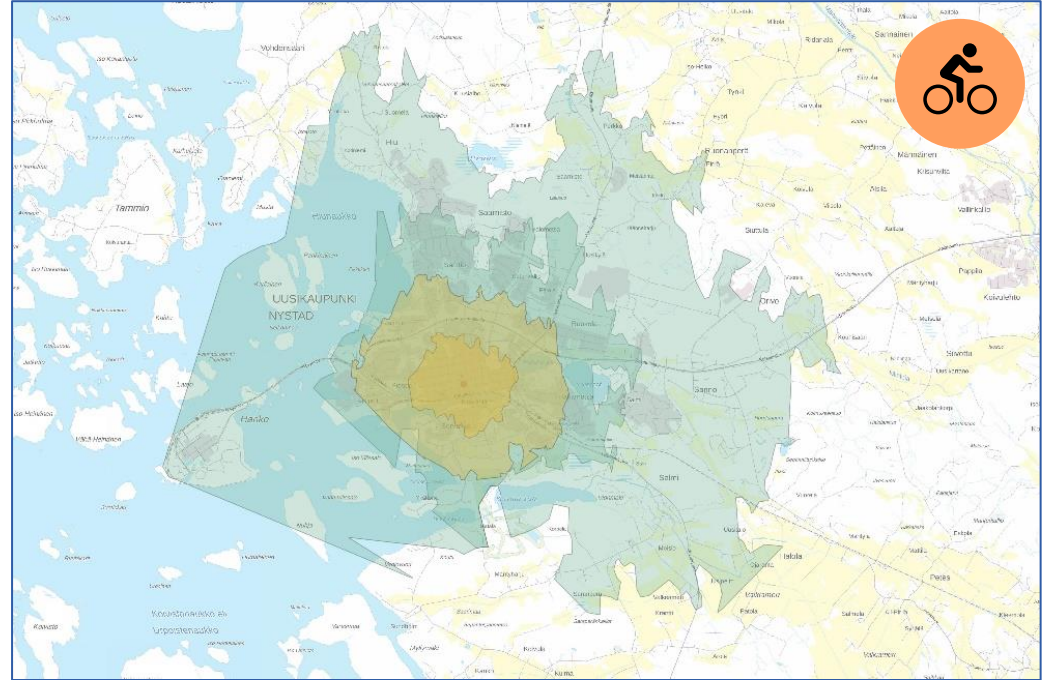
Saavutettavuus jalan

- **5 minuutin** kävelymatkan etäisyydellä keskustasta asuu 7 % Uudenkaupungin väestöstä.
- **10 minuutin** kävelymatkan etäisyydellä keskustasta asuu 15 % Uudenkaupungin väestöstä.
- **15 minuutin** kävelymatkan etäisyydellä keskustasta asuu 28 % Uudenkaupungin väestöstä.
- **20 minuutin** kävelymatkan etäisyydellä keskustasta asuu 40 % Uudenkaupungin väestöstä.



Saavutettavuus pyöräillen

- **5 minuutin** pyöräilymatkan etäisyydellä keskustasta asuu 21 % Uudenkaupungin väestöstä.
- **10 minuutin** pyöräilymatkan etäisyydellä keskustasta asuu 55 % Uudenkaupungin väestöstä.
- **15 minuutin** pyöräilymatkan etäisyydellä keskustasta asuu 65 % Uudenkaupungin väestöstä.
- **20 minuutin** pyöräilymatkan etäisyydellä keskustasta asuu 67 % Uudenkaupungin väestöstä.



Liikennelaskennat

Mittauskohde		Pyörät		Pyörien osuus	Kävelijät	Autot		Raskas liikenne
		Arkisin	Kaikki viikonpäivät			Arkisin	Kaikki viikonpäivät	
2019	Vakka-Suomenkatu / S-marketin kohta (9/2019)	410	360	4 %	-	11 000	10 000	7,5 %
	Koulupolku / Jäähallin kohta (9/2019)				-			
	Pohjoistullitie (9/2019)	160	130	5 %	-	3 200	2 900	2,8 %
2021	Honkatie (9/2021)	300	250		-	-	-	-
	Kalannintie, järven puoli (9/2021)	340	300		-	-	-	-
	Hiuntie (9/2021)	300	250	7 %	-	4 100	3 900	
	Vakka-Suomenkatu / S-marketin kohta (9/2021)	330	300	3 %	-	10 400	9 500	6,5 %
	Fyma-liikennekameramittaukset Alisellakadulla, Sepänkatu-Koulukatu puoliväli (8/2021)	-	-		12 355	17 330	25 095	-

Kävely ja pyöräily – kaksi erilaista kulkutapaa

Useimmissa suunnitelmissa on jo luovuttu termeistä ”kevyt liikenne” tai ”kevyen liikenteen väylä”. Kävelyä ja pyöräilyä on järkevää pitää ja käsitellä lähtökohtaisesti erillisinä kulkutapoina, koska ne poikkeavat merkittävästi toisistaan ja monilta osin. Tämä on otettu huomioon mm. tieliikennelain uudistuksen lähtökohdissa. Myös suunnitteluohjeistus (mm. pyöräliikenteen suunnitteluohje, Väyläviraston ohjeita 18/2021) ottaa kulkutapojen tarpeet ja vaatimukset huomioon.

Ominaista kävelylle



- Nopeus hidas
- Matkat yleensä hyvin lyhyitä
- Poukkoilevaa liikettä väylän puolelta toiselle, oleskelua, viipyilyä ja paikallaan olemista
- Liike voi olla edestakaista
- Hyötyy viihtyisästä ja turvallisesta ympäristöstä
- Kävely on osa lähes kaikkia matkoja
- Kävely on yksi jalankulun muoto, ja rinnastuu mm. pyörätuolilla, rollaattorin kanssa ja potkulaudalla kulkeviin
- Kävely kaipaa turvattuja tienylityksiä (suojatiet) ja esteettömiä ratkaisuja

Ominaista pyöräilylle



- Kohtalainen nopeus
- Matkat voivat olla melko pitkiä
- Suoraviivainen liike (tyypillisesti paikasta A paikkaan B)
- Tarve pysäköinnille
- Hyötyy tasaisuudesta ja suorista reiteistä, eikä pysähtymistä suosita
- Lainsäädännössä pyörä on ajoneuvo, joka rinnastuu enemmän hitaasti liikkuvaan autoon kuin jalankulkijaan
- Rinnasteisia ovat mm. potkupyörät, sähköavusteiset polkupyörät ja sähköpotkulaudat
- Yleensä väistämisvelvollinen tien ylityskohdissa

Asukaskysely

- **Osana Uudenkaupungin kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmaa** toteutettiin asukaskysely, jolla pyrittiin kartoittamaan Uudenkaupungin kävelyn ja pyöräilyn nykytilaa ja olosuhteita. Kysely oli auki 12.11.-12.12. ja se tavoitti yli 800 kävijää, joista yli 600 vastasi kyselyyn. Kysely rakentui kysymyksistä, joilla kartoitettiin esim. vastaajien liikkumistottumuksia ja pääasiallisia kulkutapoja. Näiden lisäksi kyselyssä oli karttaosiot, joiden avulla palautetta pystyi antamaan suoraan kartalle nykytilasta sekä kävelyn ja pyöräilyn tavoiteverkoista. Karttaosioihin saatiin kaikkineen yli 1600 vastausta.
- **Enemmistö kyselyyn vastanneista oli** Uudenkaupungin asukkaita, mutta vastauksia saatiin myös esimerkiksi alueella työssäkäyviltä sekä lähikuntien asukkaita. Vastanneista kaksi kolmasosaa oli naisia, ja isoin vastaajaryhmä oli työikäiset. Tärkeimmiksi kehityskohteiksi kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseksi koettiin erilaiset nykytilan parannukset, kuten reittien kunnon ja kunnossapidon, liikenneturvallisuuden ja koetun turvallisuuden sekä haja-asutusalueiden pyöräilyolosuhteiden parantaminen.
- **Auto osoittautui arkimatkojen pääasialliseksi kulkutavaksi.** Kävely ja pyöräily ovat vastauksissa kärjessä heti autoilun jälkeen. Arkimatkojen kulkutavan muutos autoilusta kävelyyn ja pyöräilyyn on toivottava kehityssuunta, joka lisäisi asukkaiden terveyttä sekä alueiden turvallisuutta ja viihtyvyyttä autoilun vähentyessä. Vastaajat kokivat kävellen ja pyöräillen tehtyjen arkimatkojensa lisääntyvän, jos panostettaisiin nykyistä enemmän reittien kuntoon ja kunnossapitoon sekä valaistukseen. Myös oman asennemuutoksen ja ajanhallinnan rooli on merkittävä liikkumistottumusten muutosten kannalta.
- **Karttapalautteina saatuja vastauksia** voidaan hyödyntää tarkemmin, kun suunnitellaan liikenneympäristön kehittämistä. Palautetta kerättiin niin negatiivisista kokemuksista kuin positiivisistakin asioista ja paikoista. Raportin liitteestä 2 voi käydä katsomassa tarkempia tuloksia.

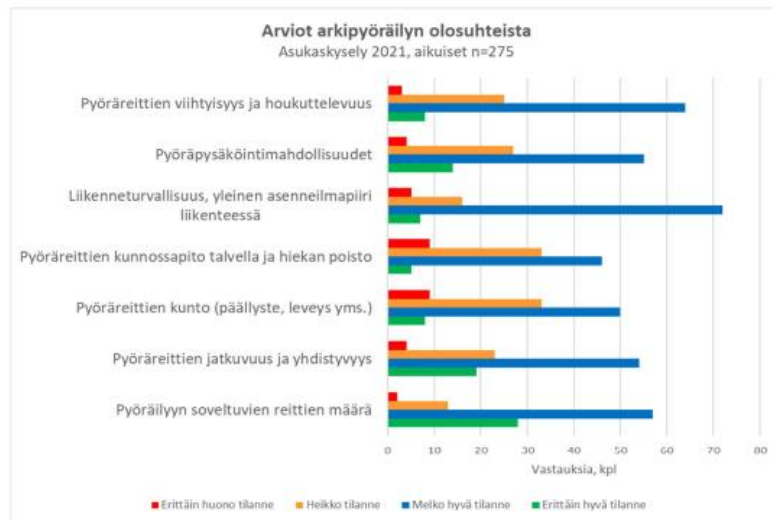
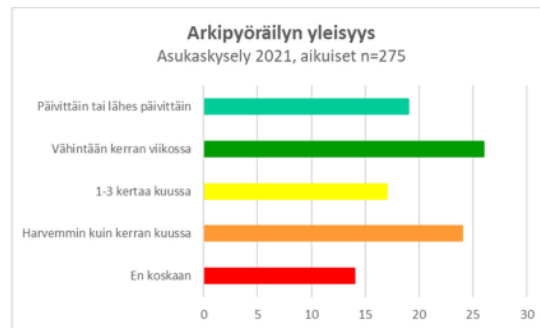
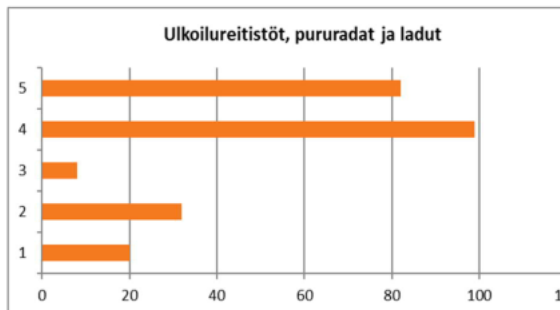
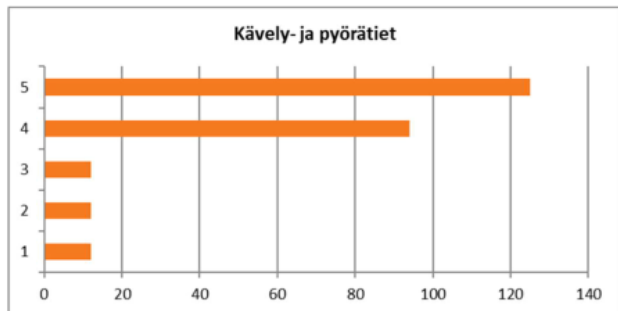
Liikuntapaikkaolosuhteet

Liikuntapaikkojen olosuhdekysely toteutettiin alkuvuodesta 2021.

- Jalankulku- ja pyöräväylästä on käytetty liikuntapaikka Uudessakaupungissa.
- Vastauksissa on nähtävillä samansuuntaisia havaintoja kuin arkiliikunnasta kartoittaneessa asukaskyselyssä. Esimerkiksi arkipyöräilyn olosuhteissa (oik. ylhäällä) heikkouksiksi koetaan pyöräreittien kunto, jatkuvuus ja kunnossapito.

Liikuntakyselyissä selvinnyttä

Kuinka paljon käytät seuraavia kohteita liikumiseesi?



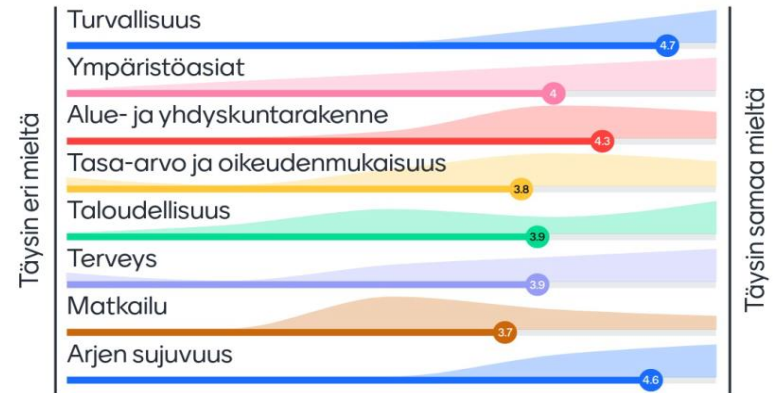
Päättäjille suunnattu keskustelutilaisuus

Edistämishjelman valmisteluun liittyen päättäjille toteutettiin työpaja, jonka tarkoituksena oli löytää keskustellen yhteinen tahtotila kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimista. Keskiviikkona 3.11. klo 17–19 pidettiin osallistava keskustelutilaisuus kuntaorganisaation päätöksentekijöille ja viranhaltijoille tavoitteiden ja toimenpidetarpeiden kartoittamiseksi. Tilaisuutta pohjustettiin ennakotehtävällä, johon vastasi kutsutuista 26.

Keskustelutilaisuuteen osallistui 12 henkilöä, joista 8 on kaupungin luottamushenkilöitä. Ennakotehtävät ja työpajatyöskentely tarkensivat tavoitealueita ja niiden alle kirjattavia toimenpiteitä.

Työpajassa tarkasteltiin ja priorisoitiin tavoitteita ja toimenpidetarpeita eri teemojen näkökulmasta. Tavoitealuekohtaisesti käyty keskustelu painottui turvallisuuteen, esteettömyyteen ja virkistysalueihin tai -reitteihin. Toimenpidetarpeita tarkasteltiin erikseen kävelyn ja pyöräiliikenteen osalta. Osallistujien puheenvuoroissa nostettiin useita kohdennettuja toimenpidetarpeita.

Mihin Uudenkaupungin kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämisuunnitelman tavoitteissa tulisi mielestänne keskittyä?



Kuva: Työpajan ennakotehtävän vastauksista.

Muu hankkeen aikainen vuorovaikutus

Työn valmisteluvaiheessa järjestettiin kaupungin viranhaltijoille kaksi työpajaa, joista alla on tiivistetysti esitetty työpajatehtävät ja käsitellyt aihealueet. Lisäksi kaupungin eri yksöt ovat useissa eri yhteyksissä käsitelleet tavoitteita ja toimenpiteitä.

Työpaja 26.5.2021 (fasilitaattorina Valonia)

POHDITTAVAKSI

Valitkaa 3 – 5 toimenpidekokonaisuutta ja pohtikaa seuraavia asioita:

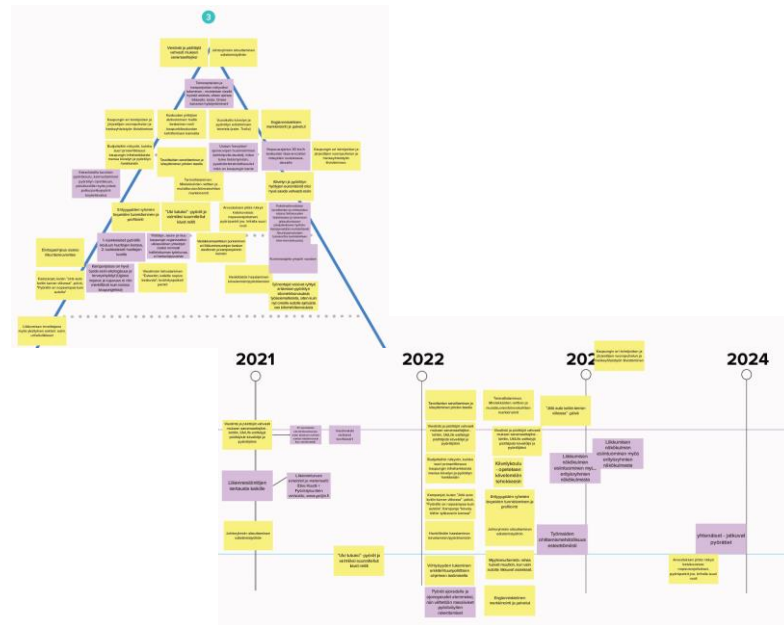
Jotta tämä toimenpidekokonaisuus saavutettaisiin

- mitä pitäisi tapahtua?
- Mitä esteitä/hidasteita yksittäisen toimenpiteen / toimenpidekokonaisuuden toteutumiselle mahdollisesti on ja miten niitä voi purkaa?
- Onko jotain helppoja ratkaisuja, joilla saataisiin edistettyä asiaa heti?
- Mitkä ovat tärkeimpiä toimenpiteitä toimenpidekokonaisuuden saavuttamiseksi?
- Keitä tarvitaan mukaan ohjelman tekovaiheessa tiettyyn toimenpiteeseen eli ketkä ovat sidosryhmiä?
- Mitkä organisaatiot tai henkilöt ovat ns. kriittisiä tekijöitä, jotta toimenpide voi toteutua?



Työpaja 26.8.2021 (fasilitaattorina Ramboll Finland Oy)

Työskentelyssä priorisoitiin tavoitteita ja niitä tukevia toimia.



3. Visio ja kehittämislinjaukset

*"Iloisia tunnelmia
kesäkuun kutoselta."*

[Takaisin sisällysluetteloon →](#)

VISIO

Uudellakaupungilla on mainiot edellytykset lihasvoimin tapahtuvaan liikkumiseen lyhyiden etäisyyksien ansiosta. Kaupunkistrategia, liikuntaohjelma ja hyte-työ tukevat aktiivisen liikkumisen ja asukkaiden hyvinvoinnin lisäämistä. Lisäksi kävelyn ja pyöräliikenteen laadukasta ja kokonaisvaltaista edistämistä tukevat mm. liikenneturvallisuustyö ja Varsinais-Suomen liikennejärjestelmä-suunnitelma.

Visio ilmentää sitä, että aktiiviset kulkutavat halutaan selkeään kasvuun, ja samalla parannetaan asukkaiden terveyttä ja hyvinvointia. Visiolla voidaan viestiä valitusta suunnasta niin työntekijöille kuin asukkaille.

**#UkiLiikkuu oikeenlaisella kemialla –
kävellen ja pyöräillen kohti kunnon kasvua!**



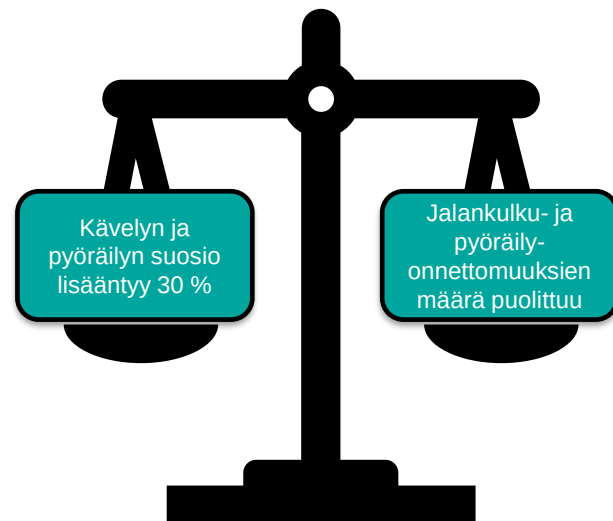
Määrälliset tavoitteet vuoteen 2030 mennessä

Edistämishjelman määrällisiksi tavoitteeksi esitetään valtakunnallisen linjauksen (LVM 2018) mukaista kävelyn ja pyöräliikenteen määrän kasvua 30 % vuoteen 2030 mennessä. Tavoite on kunnianhimoinen, mutta se on saavutettavissa toteuttamalla määrätietoisesti ohjelmassa kuvattuja toimia.

Matkamäärien kasvun lisäksi kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden tulee parantua, jotta kasvu voidaan saavuttaa kestävästi. Tämä edellyttää toimenpiteitä erityisesti liikennejärjestelyihin ja kestävän ja turvallisen liikkumiskulttuurin muovaamiseen.

Tavoitteiden seuraamiseksi valittiin seuraavat mittarit:

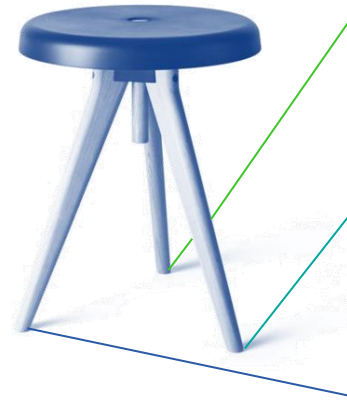
- Laskentapisteissä mitattu kävelyn ja pyöräliikenteen keskimääräinen vuosikasvu on 3 % v. 2021–2030.
- Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet (Tilastokeskus).
Virallisen tieliikenteen onnettomuustilastoinnin puutteiden takia liikenneturvallisuuden seurannassa hyödynnetään lisäksi THL:n ja TVK:n tilastoja.



Ohjelman tukijalat

Ohjelmalle on valittu tukijalat, jotka ilmentävät yhtäältä työn strategisia tavoitteita ja toisaalta ohjelmaan kirjattuja toimenpidetyyppejä. Tukijalkoja toteuttavat toimenpiteet nojaavat asenteisiin, arvostuksiin ja liikkumistottumuksiin vaikuttamiseen, infran ja olosuhteiden parantamiseen ja toimenpideohjelman toteutuksen edellytyksiin.

Tukijalat on valittu niin, että ne tukevat toisiaan mahdollisimman hyvin ja parantavat edistämishjelman vaikuttavuutta. Tulosten saamiseksi tulee toteuttaa systemaattisesti ja monipuolisesti jokaisen painopisteen alle kirjattuja toimenpiteitä. Esimerkiksi olosuhteiden kehittämiseen tulee aina liittää viestintää. Toisaalta pelkkä motivointi ei riitä, jos liikkumisolosuhteet eivät houkuttele kävelemään ja pyöräilemään. Kahta edellä kuvattua tukijalkaa ”liimaa” yhteen tavoitteiden mukainen sitoutuminen, yhteistyö ja resursointi.



Arkiliikunnan arvostuksen kasvattaminen

Turvallinen, esteetön ja viihtyisä **liikkumisympäristö** ympäri vuoden

Sitoutumisella, yhteistyöllä ja resursoinnilla tuetaan ohjelman toteutusta ja seurantaa

Arkiliikunnan arvostuksen kasvattaminen

Kaikenikäisillä asukkailla on mahdollisuus ja halu omatoimiseen aktiiviseen arkiliikkumiseen turvallisessa ja houkuttelevassa ympäristössä sekä mahdollisuus monipuolisiin ja innostaviin liikuntapalveluihin. Asukkaita kannustetaan valitsemaan jalankulku tai pyöräily aina kun mahdollista.

Kohderyhmäkeskeisissä ja erityisryhmien näkökulmat huomioon ottavissa toimissa vaikutetaan arvostuksiin ja asenteisiin monipuolisesti neuvonnalla, motivoinnilla, kannustuksella, kasvatuksella ja viestinnällä.

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

Tavoitealue nojaa vahvasti liikuntaohjelmaan, jossa toimenpide-ehdotukset on jaettu viiteen kokonaisuuteen: lasten liikkuminen, nuorten liikkuminen, työikäisten liikkuminen, ikääntyvien liikkuminen ja näitä tukevat muut toimet.

Kaupungin yhteinen viestintä ja markkinointi varmistavat eri ikäisten asukkaiden tiedon saatavuuden liikuntaolosuhteista ja -palveluista.

Turvallinen, toimiva ja viihtyisä liikkumisympäristö ympäri vuoden

Turvallinen, esteetön, viihtyisä ja käytettävä infrastruktuuri eli tiet, kadut, torit ja viheryhteydet muodostava keskeisen edellytyksen kävely- ja pyöräliikenteen matkoille. Liikenneympäristön tulee mahdollistaa, mutta myös houkutella tekemään arjen matkoja jalan ja pyörällä.

Eri kulkutavoin liikkuminen koetaan turvalliseksi. Liikkumisen turvallisuus on perusedellytys kestävien kulkutapojen valinnalle. Turvallisuuden tunne on subjektiivinen, yksilöittäin vaihteleva kokemus.

Liikkuminen on esteetöntä ja arki sujuu ympärivuotisesti kävellen ja pyöräillen. Jalankulun ja pyöräliikenteen reitit ovat suoria ja hyvin hoidettuja mahdollistaen arkitarpeiden helpon hoitamisen.

Kävelyä ja pyöräilyä on järkevää pitää ja käsitellä suunnittelussa ja toteutuksissa lähtökohtaisesti erillisinä kulkutapoina. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen kannalta on tunnistetaan kulkutapojen erilaiset tarpeet, jotka ohjaavat toimenpiteiden suunnittelua ja infran kehittämistoimia.

Viihtyisä elinympäristö rentouttaa ja luo arvoa elämään. Kaupunkiympäristössä liikkuvien, näkyvien ja kuuluvien ihmisten määrästä ja kohtaamisista saadaan hyvinvointia ja terveyden kohotusta.

Sitoutuminen ja yhteistyö tukevat ohjelman toteutusta sekä seurantaa

Ohjelman toteuttaminen edellyttää organisoitua yhteistyötä. Edistämishjelmassa on esitetty toimenpiteille toteutuksen alustava tavoiteaikataulu ja vastuutaho. Ohjelmassa esitetyt toimet ja niiden ohjelmointi tähtäävät tavoitteen mukaiseen huomattavaan jalankulun ja pyöräliikenteen kasvuun.

Tavoitteen saavuttaminen edellyttää useita yhtäaikaista toimenpiteitä ja osin myös lisää henkilöresursseja tai nykyisten resurssien osittaista uudelleensuuntausta, jotta toimenpiteitä voidaan toteuttaa kunnianhimoisia tavoitteita vastaavasti.

Toimenpiteiden toteutuksen kannalta on olennaista kytkeä toimenpiteet osaksi kaupungin eri toimialoilla vuosittain laadittavia toimintasuunnitelmia, ja viedä tarvittavat budjettiehdotukset kaupungin talousarvioehdotukseen. Toimenpiteiden seuranta voidaan sisällyttää soveltuvin osin kaupungilla vuosittain laadittaviin muihin seurantaraportteihin kuten hyvinvointikertomukseen.

Ohjelman toteutusta ja seurantaa koordinoi kunnan liikenneturvallisuustyöryhmä. Ryhmästä viedään edelleen asioita tarkoituksenmukaisille toimialoille. Toimialoja pidetään tietoisina myös toimenpiteistä, jotka vaativat työn johtamista tai muutoksia resursseissa.

Ohjelman toteutuksen viimeisenä vaiheena on päivittää edistämishjelma jälleen vuonna 2026. Päivitystyön yhteydessä toimia voidaan kohdentaa yhä tarkemmin seurannan ja sen hetkisen tilanteen mukaisesti.

Kävelyn tarpeet

Kävely on yksi jalankulun muoto, jonka kehittämisessä on tärkeä tunnistaa laajasti jalankulun tarpeet ja tarpeiden hierarkia. Esimerkiksi autoliikenteeseen nähden jalankulkija on liikenneympäristön laadun ja virikkeellisyyden suhteen herkkä ja tarvitseva.

Liikkumisympäristöltä vaaditaan mahdollisuutta valita kävely liikkumismuotona. Mahdollisuudet vaihtelevat subjektiivisesti ihmisestä toiseen riippuen fyysisistä liikkumisrajoitteista (mm. ympäristön esteellisyys) ja henkisistä rajoitteista (mm. turvattomuuden tunne). Toimivassa kävely-ympäristössä lähtökohtana on heikoimpien osapuolten tarpeiden tyydyttäminen. Jalan voidaan saavuttaa erilaisia palveluita ja kohteita, kun etäisyydet pysyvät riittävän lyhyinä ja liikkumisympäristö tukee käveltävyyttä.

Yksikään alue ei pärjää elinvoimaisena ja vetovoimaisena vain arkielämän perustarpeita tyydyttämällä. Uniikkeja kohtaamisia, muistoja ja elämyksiä tarjoavat liikkumis- ja oleskeluympäristöt vastaavat yksilöiden elämän merkityksellisyys tarpeeseen ja saavat liikkujat jäämään kohteeseen ja tulemaan paikalle yhä uudestaan.



JALANKULUN TARVEHIERARKIA

Kävelyn suunnitteluperiaatteet

Jalankulun hyödyllisyys

Ympäristössä on toimintoja, joita voi saavuttaa helpoiten jalan

Maankäytön ja liikenteen integroidulla suunnittelulla huolehditaan kaupunkirakenteen monimuotoisuudesta ja riittävästä tiiveydestä

Jalankulun turvallisuus

Ympäristö on kaikille sosiaalisesti ja liikenteellisesti turvallista

Reiteille ja alueille on jalankululle kohdistettu valaistus.

Reiteillä on hyvä näkyvyys ympärille ja väylät ovat leveitä.

Ajoneuvoliikenne on eroteltu jalankulusta ja ajoneuvoliikenteen nopeudet ovat risteyksissä turvallisen alhaiset.

Jalankulun helppous ja mukavuus

Ympäristö mahdollistaa jäsennellyn, sujuvan ja suoran etenemisen

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

Reittien varrella on paikkoja levähtämiseen.

Pensaat, puut ja muu kasvillisuus viilentävät ja piristävät ympäristöä.

Jalankulun kiinnostavuus

Ympäristö tarjoaa virikkeitä, vaihtelua ja yksityiskohtia

Julkisivut ovat mielenkiintoisia ja reiteillä on viihtyisiä näkymiä.

Reittien ja oleskelualueiden päällysteet ovat laadukkaita.

Jalankulun merkityksellisyys

Ympäristö tarjoaa puitteet kohtaamisille ja viipymiselle

Ihmisille merkityksellisyyttä elämään tuo usein perhe, kaverit, muut sosiaaliset tilanteet ja erilaiset elämykset.

Jalankulku on ihmisen luonnollisin liikkumisen muoto.

Jalankulkuympäristö mahdollistaa merkityksellisten tapahtumien toteutumisen.

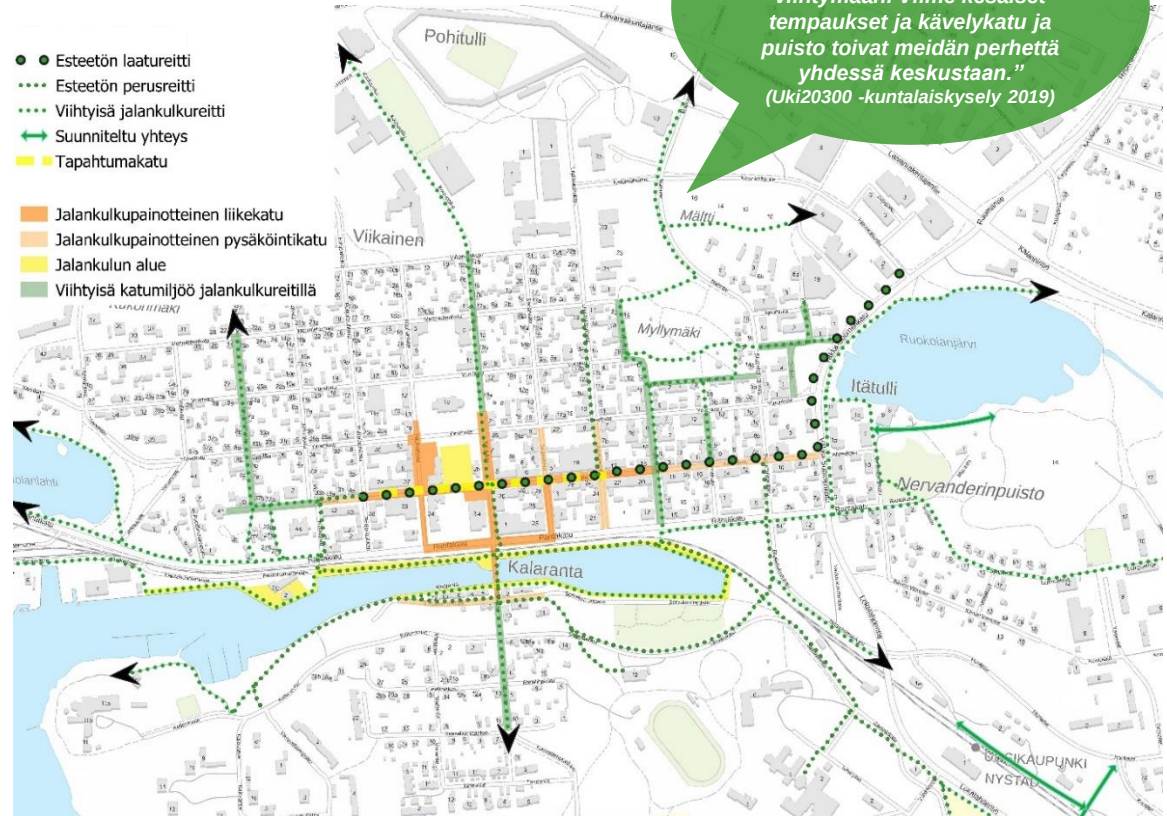
Jalankulun tavoiteverkko

KÄVELY-YMPÄRISTÖN PARANTAMINEN

Uudenkaupungin keskustan osayleiskaavan liikennetarkastelussa jalankulun kehittämistarpeiksi on tunnistettu:

- **Ydinkeskustan katu ympäristöjen parantaminen**, erityisesti Alisenkadun kehittäminen viihtyisänä jalankulkupainotteisena kauppakatuna.
- **Alisenkadun ja torin ympäristön muodostaman liikekeskustan yhdistäminen** Kaupunginlahden ranta-alueiden kanssa laajemmaksi viihtyisäksi jalankulkukeskustaksi mm. Rantakadun ja rantaan johtavien katujen katu ympäristöjä parantamalla ja Rantakadun varren uudisrakennuksilla
- Ydinkeskustan, Vakka-Suomenkadun varren ja Ketunkallion **liikkeiden ja palvelujen kytkeminen paremmin toisiinsa kohentamalla** keskustasta Ketunkalliolle Alisenkadun itäosaa ja Vakka-Suomenkatua pitkin johtavan **jalankulkureitin viihtyisyyttä**.

Jalankulun alueille esitetään tasot, jotka määrittelevät jalankulku ympäristön laatuominaisuuksia.



Pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet

VERKKOSUUNNITTELUN TAVOITE

Toimivien pyöräilyolosuhteiden suunnittelun kulmakivi on pyöräliikenteen verkon suunnittelu. Tavoite on luoda edellytykset polkupyörän käytölle arkisena kulkuvälineenä ja parantaa jalankulun ja pyöräliikenteen asemaa katujen ja kaupunkitilojen suunnittelussa.

Pyöräliikenteen tavoiteverkko kuvaa ja jäsentää

pyöräliikenteen roolia kaupungin tie- ja katuverkon eri osissa ja suhteessa muihin kulkumuotoihin. Se linjaa keskeiset pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet erilaisissa liikkumisympäristöissä, ja antaa suosituksia tavoitteellisista pyöräliikenteen järjestelyistä.

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.

PYÖRÄLIIKENTEEN SUUNNITTELUFILOSOFIA PÄHKINÄNKUORESSA

Lähtökohtaisesti kaupungin jokainen osoite tulee olla vaivatta saavutettavissa pyörällä. Polkupyörällä tulee voida turvallisesti ja sujuvasti saavuttaa kaupungin kaikki kohteet kuten kodit, koulut, työpaikat, päiväkodit ja palvelut.

Tavoite ei kuitenkaan ole rakentaa pyöräteitä, vaan kehittää pyöräilyolosuhteita ja parantaa liikenneturvallisuutta kokonaisvaltaisesti sekä sovittaa pyöräliikennettä ja muuta liikennettä yhteen koko katuverkon laajuudessa. Vaihtoehtoina on katukohtaisesti sopeuttaa pyöräliikennettä muuhun liikenteeseen (esim. erillisellä pyörätiellä) tai sopeuttaa muuta liikennettä pyöräilyyn (liikenteen rauhoittaminen).

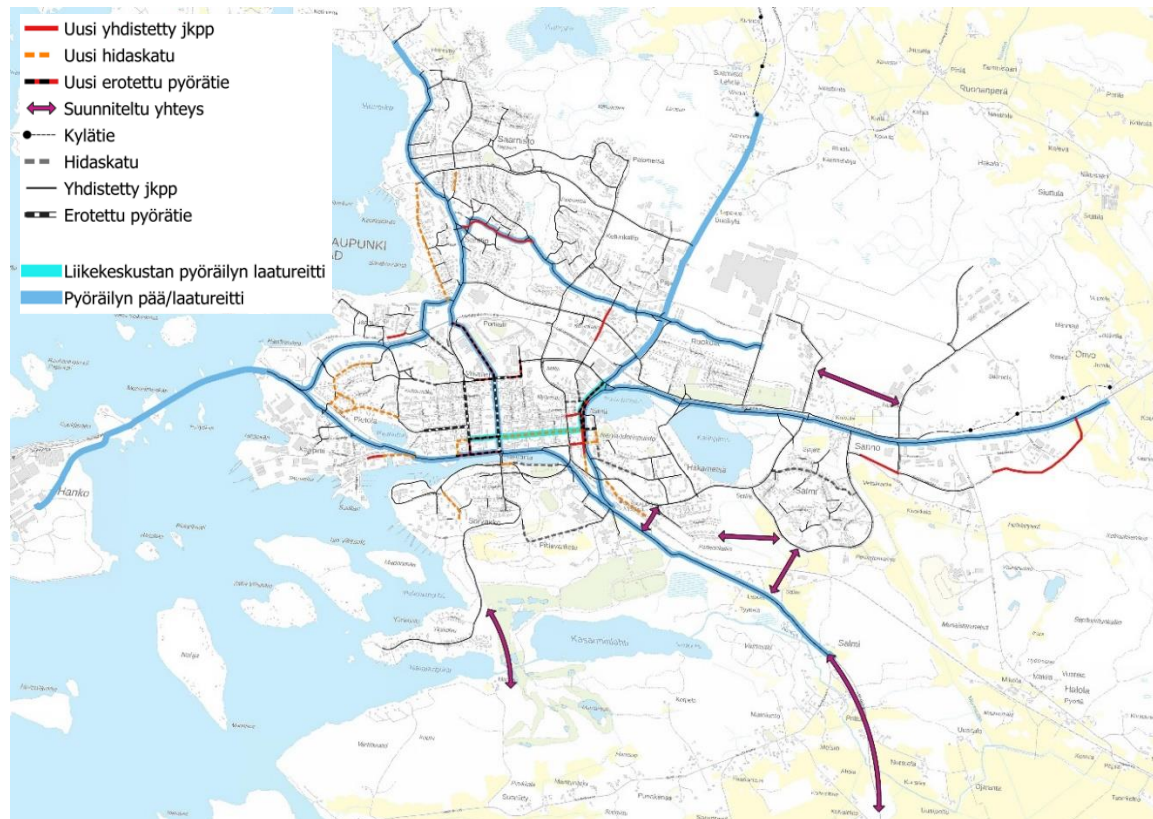
Pyöräliikenteen tavoiteverkko

LAATUTASON PARANTAMINEN

Kulkijamääriltään vilkkaimpia samoin kuin erityisesti pitempimatkaista, nopeavauhtista työmatkapyöräilyä palvelevia yhteyksiä on perusteltu kehittää laatu- ja hoitotasoltaan korkealuokkaisina reitteinä. Käytännössä se tarkoittaa mm. hyvää yhtenäistä talvihoitotasoa, leveämpiä väyliä osuuksilla, joilla kulkijoita on paljon sekä pyöräilyn ja jalankulun erottelua siellä, missä molempia on runsaasti.

Tällaisiksi laatureiteiksi on esitetty:

- Keskustan reitti
- Kaupunginlahden reitti
- Santtion reitti
- Hangonsaaren reitti
- Kalannin reitti
- Pyhärannan–Lokalahden reitti



4. Tavoitteista teoiksi toimenpideohjelmalla

Toimenpideohjelman sisältö

Toimenpideohjelma muodostuu tukijalkoja toteuttavista 12 toimenpide-kokonaisuudesta, joista kunkin alle on kirjattu monia yksityiskohtaisia toimia, toimintamalleja, aihioita ja ideoita.

Edistämishojelman toimenpiteet on muodostettu siten, että ne tukevat kulkutapaosuuden kasvutavoitetta ja onnettomuuksien vähenemätavoitetta. Lisäksi kehittämislinjaukset ovat ohjanneet ja rajanneet toimenpidevalikoimaa ja painotuksia.

Kehittämislinjausten ja toimenpiteiden määrityksessä on hyödynnetty nykytila-analyysin, asukaskyselyn, työn ohjausryhmälle ja kaupungin luottamushenkilöille ja sidosryhmille suunnatun työpajatyöskentelyn tuloksia sekä asiantuntija-arviota.

Edistämishojelmassa on esitetty toimenpide-kokonaisuuksia ja toimintamalleja, joilla kävelyn ja pyöräilyn asemaa ja suosiota voidaan merkittävästi parantaa. Liitteessä 1 on esitetty tarkemmin esimerkkejä toimista, joita jo toteutetaan tai on tarpeellista edistää ohjelman jalkautuksessa.

ARKILIIKUNNAN ARVOSTUKSEN KASVATTAMINEN

(sisältää liikunnan ohjauksen, kasvatuksen, viestinnän ja markkinoinnin toimenpiteitä)

- Viestintä ja kampanjat kannustavat aktiivisen liikunnan myönteiseen ilmapiiriin
- Elinikäisen liikennekasvatuksen toimintamalli vauvasta senioreihin
- Lasten ja nuorten koulu- ja harrastusmatkat omatoimisesti lihasvoimin
- Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen työpaikoilla
- Monipuoliset vapaa-ajan aktiivisen liikunnan mahdollisuudet

TURVALLINEN, TOIMIVA JA VIIHTYISÄ LIIKKUMISYMPÄRISTÖ YMPÄRI VUODEN

(sisältää pääosin infran ja olosuhteiden kehittämistoimia)

- Esteettömän ja viihtyisän kävelypainotteisen keskustan toteuttaminen
- Pyöräliikenteen tavoiteverkon toteuttaminen
- Laadukas väylien hoito ja ylläpito kesät talvet
- Pyöräliikenteen palvelut kuntoon

SITOUTUMINEN JA YHTEISTYÖ TUKEVAT OHJELMAN TOTEUTUSTA JA SEURANTAA

(sisältää pääosin yhteistyöhön, organisoituihin, seurantaan ja resursointiin liittyviä toimia)

- Osaaminen, yhteistyö ja resursointi
- Aktiivinen ja ideoiva vuoropuhelu asukkaiden, yrittäjien ja yhdistysten kanssa
- Systemaattinen seuranta ja tuloksista viestiminen

Ohjelman jalkautus ja resursointi

Edistämishjelmassa esitetyt toimet tähtäävät tavoitteen mukaiseen jalankulun ja pyöräliikenteen kestävään kasvuun. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää useita yhtäaikaista toimenpiteitä ja osin myös lisää henkilöresursseja tai nykyisten resurssien osittaista uudelleensuuntausta, jotta toimenpiteitä voidaan toteuttaa kunnianhimoisia tavoitteita vastaavasti. Toimenpideohjelmassa on esitetty toimenpiteille toteutuksen alustava tavoiteaikataulu ja vastuutaho.

Toimenpiteiden toteutuksen kannalta on olennaista kytkeä toimenpiteet osaksi kaupungin eri toimialoilla vuosittain laadittavia toimintasuunnitelmia, ja viedä tarvittavat budjettiehdotukset kaupungin talousarvioehdotukseen. Toimenpiteiden seuranta voidaan sisällyttää soveltuvin osin kaupungilla vuosittain laadittaviin muihin seurantaraportteihin kuten hyvinvointikertomukseen.

Ohjelman toteutusta ja seurantaa koordinoi liikenneturvallisuustyöryhmä (ns. KETULI-ryhmä). Ryhmästä viedään edelleen asioita tarkoituksenmukaisille toimialoille. Toimialoja pidetään tietoisina myös toimenpiteistä, jotka vaativat työn johtamista tai muutoksia resursseissa. Toinen toimien jalkautuksen kannalta keskeinen foorumi on hyte-ryhmä.

Pyöräliikenteelle ja kävelylle on asetettu kasvutavoite, jolloin näiden budjetin tulee olla kasvusuuntainen ja investointeihin riittävä. YK suosittaa, että moottoroimattomiin liikennemuotoihin käytettäisiin 20 % kaikista liikennebudjeteista (UN Environment 2016). Euroopan pyöräilyjärjestö ECF:n mukaan kaupungeissa, joissa pyöräliikenteen kulkutapaosuus on 10–20 % ja sitä halutaan kasvattaa, tarvitaan kasvu-uran saavuttamiseen 15–25 €/as/v rahoitustaso. Se tarkoittaa Uudessakaupungissa noin 230 000–375 000 euron panostuksia vuosittain. Viimeisen viiden vuoden aikana kaupunki on investoinut osana kaupunkikehittämistä keskimäärin 600 000 €/v kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamiseen.

Liikuntaohjelman tavoin myös tässä ohjelmassa on todettu nykyiseksi haasteeksi viestintäresurssien puute. Ehdotuksena tarjotaan vuotuista viestintäbudjettia. Työn aikana on nähty tarve virallistaa KETULI-ryhmän asema, ja antaa tarvittava mandaatti toteuttaa ja koordinoida viestintä- ja markkinointibudjetin kohdentamista vuosittain. Toimenpiteiden edistämiseksi tarvitaan myös toimialakohtaista koordinointia ja resursointia.

Seurantakokonaisuus

Ohjelmassa määritetyn tavoitteellisen toimenpideohjelman toteutumista ja aikaan saatuja vaikutuksia tulee seurata systemaattisesti, jotta nähdään edetäänkö vaadittavalla muutosnopeudella asetettuja tavoitteita kohti.

Toimenpideohjelman toteutustilannetta on tarpeen arvioida vuosittain. Sisällön ja painotusten laajempi päivitystarve on ajankohtaista noin vuonna 2026. Päivitystyön yhteydessä toimia voidaan kohdentaa yhä tarkemmin seurannan ja sen hetkisen tilanteen mukaisesti.

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

Ohjelman toteutuksen seuranta ja mittarit tulevat näkyviin hyvinvointikertomuksessa tärkeimmiltä osin. Tarkempi kävelyn ja pyöräilyn vuosikohtainen koontiraportti (josta hyvinvointikertomukseen päätyy osa) on oma raporttinsa, jonka koostamisesta vastaa kaupunkisuunnittelu. Seurantaraportti suositellaan vietävän tiedoksi ohjelmasta päättäneelle lautakunnalle. Lisäksi raportoinnin valmistuessa pyöräliikenteen ja kävelyn seurannan tuloksista suositellaan viestimään aktiivisesti erityisesti asukkaiden suuntaan.

Toimenpiteiden seuranta

Toimenpiteiden seurannassa arvioidaan, miten laaditut toimenpide-ehdotukset on aloitettu ja miten toteutus ovat edenneet. Seurantaan riittää yksinkertainen toimenpidetaulukko ja tieto siitä, onko toimenpide aloitettu ja edennyt aikataulussa. Jos toimenpide on viivästynyt, päivitetään aikataulu vastaamaan parasta käsitystä toimenpiteen toteutusajankohdasta. Kiireellisten hankkeiden ja investointiohjelman toteutumista on tarpeen seurata yksityiskohtaisemmin, ja esittää vuosittain hanke- tai kohdekohtainen tilannekuva.

Toiminnan seuranta

Talousarvioon suositetaan otettavaksi käyttöön oma momentti aktiivisten kulkumuotojen hankkeille niin käyttötalouteen kuin investointeihin. Toiminnan osalta keskeistä onkin seurata kaupungin talousarvioehdotuksen mukaista budjettia pyöräliikenteen ja kävelyn investointeihin. Käyttötalouden ja investointien seurannan lisäksi toiminnan määrää kuvaaviksi avainmittareiksi voidaan määrittää esimerkiksi pyöräliikenteen tavoiteverkon laatutason mukainen laajuus (km), laadukkaan pyöräpysäköinnin määrä yleisillä alueilla (paikkaa) ja priorisoidun talvihoitoreittien laajuus (km).

Vaikuttavuuden avainmittarit

Edistämishjelmassa asetettujen määrällisten tavoitteiden seuranta nojaa seuraaviin mittareihin:

- **Kulkutapaosuuksien** kehittymistä seurataan osana valtakunnallista henkilöliikennetutkimusta, joka toistetaan noin viiden vuoden välein.
- **Pyöräliikenteen ja kävelyn määriä** liikenneverkolla on tarpeen seurata vuosittain osana liikennelaskentoja, jotta saadaan jatkuvaa tietoa toimenpiteiden vaikutuksista kävelyn ja pyöräilyn suosioon.
- **Asukkaiden tyytyväisyyttä** kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin ja koettuun turvallisuuteen on hyödyllistä selvittää esimerkiksi kahden vuoden välein tehtävillä asukasbarometreilla.
- **Liikenneturvallisuustyön** osana seurataan ja analysoidaan vuosittain onnettomuustilastoja.



Ohjelman toteutuksen seuranta ja avainmittarit viedään soveltuvin osiin hyvinvointikertomukseen.



UUSIKAUPUNKI

Liitemateriaali

1. [Toimenpideohjelma tiivistettynä](#)
2. [Asukaskyselyn tulokset](#)
3. [Rehtori- ja varhaiskasvatuksen johtajakyselyiden tulokset](#)
4. [Liikennelaskentaraaportti](#)
5. [Terveysvaikutusten arviointiraportti](#)
6. [Elinikäisen liikennekasvatuksen toimintamalleja ja toimia](#)



UUSIKAUPUNKI

Liite 1. Toimenpideohjelma tiivistettynä

Toimenpidekokonaisuudet

1. ARKILIIKUNNAN ARVOSTUKSEN KASVATTAMINEN

(sisältää liikkumisen ohjauksen, kasvatuksen, viestinnän ja markkinoinnin toimenpiteitä)

- **Viestintä ja kampanjat** kannustavat aktiivisen liikkumisen myönteiseen ilmapiiriin
- **Elinikäisen liikennekasvatuksen** toimintamalli vauvasta senioreihin
- **Lasten ja nuorten koulu- ja harrastusmatkat** omatoimisesti lihasvoimin
- Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen **työpaikoilla**
- Monipuoliset **vapaa-ajan** aktiivisen liikkumisen mahdollisuudet

2. TURVALLINEN, TOIMIVA JA VIIHTYISÄ LIKKUMISYMPÄRISTÖ YMPÄRI VUODEN

(sisältää pääosin infran ja olosuhteiden kehittämistoimia)

- Esteettömän ja viihtyisän **kävelypainotteisen keskustan** toteuttaminen
- Pyöräliikenteen **tavoiteverkon** toteuttaminen
- Laadukas väylien **hoito ja ylläpito** kesät talvet
- **Pyöräliikenteen palvelut** kuntoon

3. SITOUTUMINEN JA YHTEISTYÖ TUKEVAT OHJELMAN TOTEUTUSTA JA SEURANTAA

(sisältää pääosin yhteistyöhön, organisointiin, seurantaan ja resursointiin liittyviä toimia)

- **Osaaminen, yhteistyö ja resursointi**
- Aktiivinen ja ideoiva **vuoropuhelu** asukkaiden, yrittäjien ja yhdistysten kanssa
- Systemaattinen **seuranta** ja tuloksista **viestiminen**

Liikuntaohjelman toimenpide-ehdotukset on jaettu viiteen kokonaisuuteen:

- Lasten liikkuminen.
- Nuorten liikkuminen.
- Työikäisten liikkuminen.
- Ikääntyvien liikkuminen.
- Näitä tukevat muut toimenpide-ehdotuksiin.

1. ARKILIIKUNNAN ARVOSTUKSEN KASVATTAMINEN

1.1 Viestintä ja kampanjat kannustavat aktiivisen liikkumisen myönteiseen ilmapiiriin

Teemat sopivat hyvin Ketuli-ryhmään pohdittavaksi.

- Viestinnän ja markkinoinnin tehostaminen (Liikuntaohjelman 2025 keihäänkärki #2)
- Pyöräilyn brändäys ja näkyvyyden lisääntyminen: 5000 euron vuotuinen viestintä- ja markkinointibudjetti
- Näkyvät ja toistuvat kampanjat ja haasteet: Jätä auto kotiin kerran viikossa -päivä, Valtakunnalliset teemat ja haasteet (Pyöräilyviikko, Kilometrikisa), Liikennesääntöjen kertaus –tietoiskut, Pyöräsuunnistus, patsasmetsästys, museokävelyt
- Liikkuva aikuinen –ohjelmasta hyviä vinkkejä viestintään
- Kävelykoulu – opetetaan kävelemään tehokkaasti
- Kestävän ja turvallisen liikkumisen tietopaketti uusille uusikaupunkilaisille (vastamuuttaneille)
- Pelillistäminen: Crowdchupa-mobiilipeli pyöriteiden kunnon kartoittamiseen (nuoret)
- Koululaiset osallistuvat liikennelaskentoihin, tulosten käsittelyyn ja niistä tulee tehtävä soveltuvaan oppiaineeseen
- Tarinallistaminen: Mielekkäiden reittien ja paikkojen markkinointi, genius points, Esite, mistä katujen nimet ovat saaneet alkunsa ja niiden ympärille jokin tarina, sovellukset nähtävyyksiin (lisätietoa QR-koodit), markkinointia ja palvelua myös englanniksi
- Kaupunki tiedottaa aktiivisesti (UkiLife, some)

KETULI-ryhmä
Hyvinvointi- ja vapaa-aikapalvelut
Liikenneturva

1.2 Elinikäisen liikennekasvatuksen toimintamalli vauvasta senioreihin

Teemat sopivat hyvin Ketuli-ryhmään pohdittavaksi.

- Erillinen liitemateriaali (mm. toimenpiteitä seuraaville kohderyhmille: neuvolat, varhaiskasvatus, perusopetus, kouluterveys, nuoriso- ja liikunta / vapaa-aika, työikäiset/työpaikat/työterveys/työsuojelu, seniorit, tekninen toimi, ELY-keskus)
 - Hyvinvointi- ja vapaa-aikapalvelut
 - Seura- ja yhdistyskoordinaattori
 - Kasvun ja oppimisen palvelut
 - Sosiaali- ja terveysterveystpalvelut

KETULI-ryhmä

Hyvinvointi- ja vapaa-aikapalvelu
Seura- ja yhdistyskoordinaattori
Kasvun ja oppimisen palvelut
Sosiaali- ja terveysterveystpalvelut

1.3 Lasten ja nuorten koulu- ja harrastusmatkat omatoimisesti lihasvoimin kuljettaviksi

Teemat sopivat hyvin Ketuli-ryhmään pohdittavaksi.

- Koululaisten käyttämien reittien tunnistaminen
- Kouluympäristöjen vaaranpaikkakartoitukset
- Koulumatkaliikkumisen seuranta (rehtorikysely, kysely vanhemmille ja kuvaustehtävä koululaisille)
- Kävelen ja pyörällä tai sähköavusteisella polkupyörällä kouluun mahdollisimman suuren osan vuodesta. 1-luokkalaiset pyörällä kouluun huoltajan kanssa, 2-luokkalaiset huoltajan luvalla
- ”Tarpeettoman” saattoliikenteen vähentäminen
- Liikkuva koulu, kävelevät ja pyöräilevät koulu- ja harrastusbussit
- Liikutaan lasten kanssa jalan ja pyörällä ja opetellaan liikenneasioita
- Lapset harjoittelevat pyöräilyä päiväkodin pihassa
- Välitetään huoltajille liikenneturvallisuuden lyhytviestejä, joilla kannustetaan kestävään ja turvalliseen liikkumiseen
- Heijastinliivit on käytössä lapsilla ja henkilöstöllä

KETULI-ryhmä
Kasvun ja oppimisen palvelut
Seura- ja yhdistyskoordinaattori

1.4 Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen työpaikoilla

Teemat sopivat hyvin Ketuli-ryhmään pohdittavaksi, mutta pääpaino hyte-ryhmällä.

- Henkilöstön haastaminen kävelemään ja/tai pyöräilemään työ- ja työasiamatkoja
- Taloudelliset kannustimet (esim. kilometrikorvaus) työasiamatkoista pyörällä
- Työsuhdepyöräetuuden hyödyntäminen
- Sähköavusteiset tavarapyörät käyttöön
- Hankitaan vuosittain laadukkaita pyöräpysäköintikatoksia eri yksiköiden tarvekartoituksen perusteella
- Kävelykokoukset
- Haasteet:
 - Työntekijöiden työpäivän aikana tapahtuvan aktiivisen liikkumisen lisääntyminen
 - Vuosikellon teko kaikille hallintokunnille, sisäinen viestintä
 - Pyöräilyn Kilometrikisa, Kävelyn Kilometrikisa

Hallinto- ja elinvoimapalvelut
Hyvinvointi- ja vapaa-aikapalvelut
KETULI-ryhmä

1.5 Monipuoliset vapaa-ajan aktiivisen liikkumisen mahdollisuudet

Teemat sopivat hyvin Ketuli-ryhmään pohdittavaksi.

- Ikääntyvien kannustaminen omaehtoiseen liikkumiseen
 - Esim. Voimaa Vanhuuteen -sivuston vinkeillä
 - Ikä- ja muistiystävälliset kulkureitit
 - Kaupunki toimii alustana/tukijana/promootorina Kunnossa kaiken ikää -vertaistuen koulutuksen kanssa
- Reitti- ja kohdetiedot, markkinointi/esitteet, Reittikartta
 - Pyöräretkireitit, maastopyöräreitit
 - Esteettömät lähiliikuntareitit
 - Pump trackit
 - Kaupunginosapyöräilyt
 - Ukin ympäripyöräily
- Jalankulkukampanjat: kävely ja hiihto
- Pyörämatkailumahdollisuudet

KETULI-ryhmä
Hyvinvointi- ja vapaa-aikapalvelut
Hallinto- ja elinvoimapaalvelut

2. TURVALLINEN, TOIMIVA JA VIIHTYISÄ LIIKKUMISYMPÄRISTÖ YMPÄRI VUODEN

2.1 Esteettömän ja viihtyisän kävelypainotteisen keskustan toteuttaminen

- Viihtyisyyden tukeminen arkkitehtipoliittisen ohjelman toteutuksella
- Esteetön, kaikille sopiva keskusta
 - Katuvalaistus
 - Penkit ja levähdyspaikat
 - Katuvihreä
 - Autoliikenteen rauhoittaminen (30 km/h ruutukaavakeskustassa)
 - Keskustan pysäköintipolitiikka
 - Jalankulun ja pyöräliikenteen erottelu keskustassa (pyöräilystä vapaat väylät)
 - Esteetön reitti Sakunkulmalta kauppatorille reittiä Vakka-Suomenkatu- Alinenkatu
- Uusien mikroliikkumismuotojen (sähköpotkulaudat) huomiointi katutilojen käyttäjinä
- Kävelyn ja pyöräliikenteen priorisointi keskustan liikennejärjestelyissä

Ketuli-ryhmä voisi toimia tässä teemassa keskustelu-/palautefoorumina mutta suunnittelu/ideointi muualla.

Kaupunkisuunnittelu
Tekniset ja ympäristöpalvelut
Hallinto- ja elinvoimapaalvelut

2.2 Pyöräliikenteen tavoiteverkon toteuttaminen

- Valtakunnallisen pyöräliikenteen suunnitteluohjeen käyttöönotto ja soveltaminen suunnittelun lähtökohtana
- Pienten teemaparannusten tunnistaminen
 - Reunakivet
 - Ajogeometria
 - Risteysjärjestelyt
- Haja-asutusalueiden järjestelyt
 - Uudet väylät
 - Kylätiet
- Autoliikenteen rauhoittaminen asuinalueilla
- Tavoiteverkon hankkeistus ja priorisointiohjelma investointien perustaksi
 - Hankkeistuksen myötä mahdollista hakea Traficommin infran investointitukea
- Investointiohjelma
- Nopeusrajoitukset ja liikenteen rauhoittaminen
- Opastus/viitoitus

Ketuli-ryhmä voisi toimia tässä teemassa keskustelu-/palautefoorumina mutta suunnittelu/ideointi muualla.

Kaupunkisuunnittelu
Tekniset ja ympäristöpalvelut
ELY-keskus

2.3 Laadukas väylien hoito ja ylläpito kesät talvet

- Ympärivuotisen kunnossapidon suunnitelma:
 - Tehostetaan laatuväylillä esim. hiekanpoiston toteutumista keväisin, neulaset ja lehdet pois, auraustehokkuus, -kellonajat
- Pyöräteiden kuntokartoitus ja korjausohjelma
 - Crowdchupa-mobiilipeli pyöräteiden kunnon kartoittamiseen (nuoret)
- Tehostetun talvihoidon reitit
- Työmaiden sujuvat ja esteettömät ohitusmahdollisuudet

Ketuli-ryhmä voisi toimia tässä teemassa keskustelu-/palautefoorumina mutta suunnittelu/ideointi muualla.

2.4 Pyöräliikenteen palvelut kuntoon

- Kaupunkituristipyörät / Uki tutuksi –pyörät
- Pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma ja rakentamissuunnitelmat
 - Julkisten palveluiden pyöräpysäköinti
 - Keskustan asiointikohteet
- Pyöräpysäköinti kiinteistöissä (esim. alkaen kaupungin omistamista kiinteistöistä)
 - Ohjeistus ja neuvonta
- Maankäytön suunnittelu ja rakennusluvat
 - Kaavamääräykset ja pyöräpysäköintinormit
 - Rakennusjärjestys
 - Rakennusvalvonta
 - Keskustan osayleiskaava-alueen hyväksytyjen tavoiteverkkojen toteuttaminen

Ketuli-ryhmä voisi toimia tässä teemassa keskustelu-/palautefoorumina mutta suunnittelu/ideointi muualla.

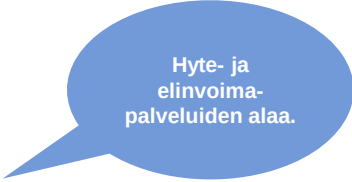
3. SITOUTUMINEN JA YHTEISTYÖ TUKEVAT OHJELMAN TOTEUTUSTA JA SEURANTAA

3.1 Osaaminen, yhteistyö ja resursointi

- Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen taloudelliset hyödyt näkyväksi
- Ajantasainen tieto suunnittelussa ja päätöksenteossa
- Edistämishjelman hyväksyminen (kaupunginvaltuusto)
- Kaupungin johto on sitoutunut ohjelman toteuttamiseen ja ulkoiseen viestintään (johtoryhmä ja toimialat)
 - Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisbudjetti (käyttötalous ja investoinnit)
 - UkiLife esittelyjä päättäjistä ja toimialajohtajista kävelijöinä ja pyöräilijöinä
- Vuosikello kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimista
- Kaupunki toimii esimerkkinä muille työnantajille kävely- ja pyöräilymyönteisyydessä

Tässä varmaan
Ketuli-ryhmällä rooli
mm. vuosikellon
ideoinnissa, ja
ylipäänsä asioista
keskustelemissa.

3.2 Aktiivinen ja ideoiva vuoropuhelu asukkaiden, yrittäjien ja yhdistysten kanssa

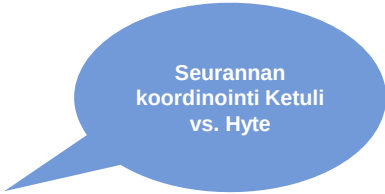


Hyte- ja elinvoima- palveluiden alaa.

- Kaupungin eri toimijoiden välisen vuoropuhelun ja hankeyhteistyön tiivistäminen
- Keskustan yrittäjien aktivointi ja kannustaminen
 - Haastekilpailu pyöräilevistä asiakkaista/työntekijöistä
- Yhteinen tempaus/kampanja autotehtaan kanssa
- Urheiluliikkeet mukaan
- ”Hyvinvointitori”
- Kerrataan liikennesäännöt, kunkin kulkumuodon vastuut ja oikeudet, tilannenopeuden merkitys ym.
 - Liikenneturvallisuuskasvatus oppilaitoksissa ja varhaiskasvatuksessa
 - Liikenneturvallisuuden ”tietoiskut”
 - Maahanmuuttajataustaisten asukkaiden informointi liikennesäännöistä ja aktiivisten kulkutapojen myönteisistä vaikutuksista
 - Erityisryhmien, kuten vammaisten liikennetaitojen vahvistaminen
 - Ikääntyneiden liikennetaitojen parantaminen
- Myyttien murtaminen: keskustassa ratkaisee autotiheyden sijaan lompakkotiheys, liikevaihtoa tuovat muutkin kuin vain autolla saapuvat

Hyvinvointi- ja vapaa-aikapalvelut
KETULI-ryhmä
Elinvoimapalvelut

3.3 Systemaattinen seuranta ja tuloksista viestiminen



Seurannan
koordinointi Ketuli
vs. Hyte

- Seurantakokonaisuus
 - Edistämishjelman toimenpiteiden toteutumisen seuranta
 - Toimenpiteiden vaikuttavuuden seuranta
 - Toiminnan seuranta
- Seurannan tuloksista vuosittain
 - Raportointi johtoryhmälle
 - Viestintä asukkaille
 - Liikuntapalveluiden tulokortti
- Edistämishjelman toimenpideohjelman arviointi ja päivittäminen noin vuonna 2026



UUSIKAUPUNKI

Liite 2. Asukaskyselyn tulokset

Taustaa

Asukaskyselyllä kartoitettiin asukkaiden kokemuksia sekä näkemyksiä kävelystä sekä pyöräilystä. Kysely toteutettiin Maptionnaire-alustalla. Kyselyssä hyödynnettiin tavallisten kysymystyyppien lisäksi myös karttapohjaista kysymystyyppiä. Karttatyökalu mahdollistaa tarkemman palautteen annon suoraan kartalle.

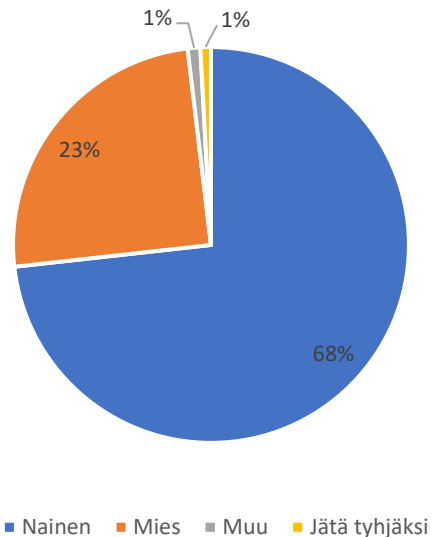
Kysely oli auki 12.11-12.12.2021 ja se tavoitti yli 800 kävijää. Kaikista kävijöistä yli 600 henkilöä vastasi kyselyyn. Karttaosuuksissa vastaajia oli vuorostaan yli 300 ja vastauksia saatiin yli 1600 kappaletta.

Tiivistelmä

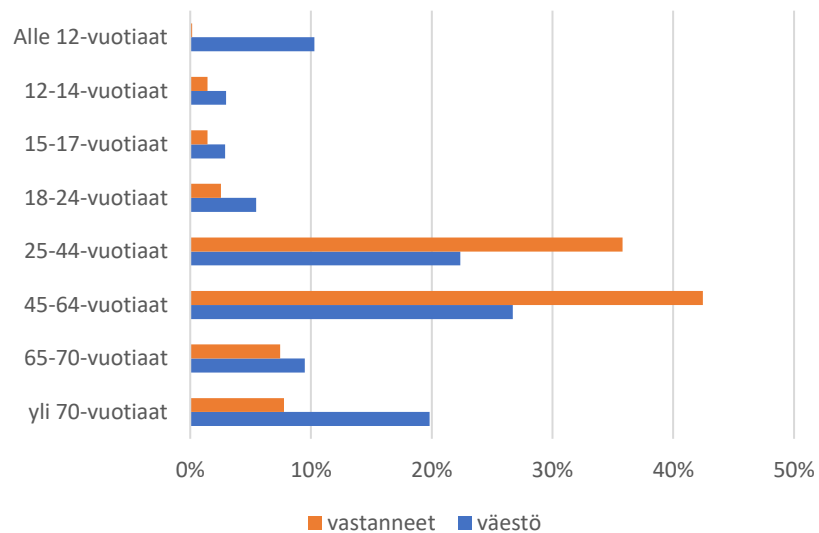
- Enemmistö kyselyyn vastanneista oli Uudenkaupungin asukkaita, mutta vastauksia saatiin myös esimerkiksi alueella työssäkäyviltä sekä lähikuntien asukkaita. Vastanneista kolmannes oli naisia ja isoin vastaajaryhmä oli työikäiset. Tärkeimmiksi kehityskohteiksi kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseksi koettiin erilaiset nykytilan parannukset, kuten reittien kunnon ja kunnossapidon, liikenneturvallisuuden ja koetun turvallisuuden sekä haja-asutusalueiden pyöräilyolosuhteiden parantaminen.
- Auto osoittautui arkimatkojen pääasialliseksi kulkutavaksi. Kävely ja pyöräily ovat vastauksissa kärjessä heti autoilun jälkeen. Arkimatkojen kulkutavan muutos autoilusta kävelyyn ja pyöräilyyn olisi toivottava kehityssuunta, sillä se lisäisi asukkaiden terveyttä sekä alueiden turvallisuutta ja viihtyvyyttä autoilun vähentyessä. Vastaajat kokivat kävellen ja pyöräillen tehtyjen arkimatkojensa lisääntyvän, mikäli reittien kuntoon ja kunnossapitoon sekä valaistukseen panostettaisiin. Myös oman asennemuutoksen ja ajanhallinnan rooli on merkittävä tekijä eri kulkutapoihin liittyvässä muutoksessa.
- Karttapalautteina saatuja vastauksia voidaan hyödyntää tarkemmin, kun suunnitellaan liikenneympäristön kehittämistä. Palautetta kerättiin niin negatiivisista kokemuksista kuin positiivisistakin asioista ja paikoista. Raportin liitteestä X voi käydä katsomassa tarkempia tuloksia.

Vastaajien taustoja 1/2

Sukupuolijakauma (n=583)

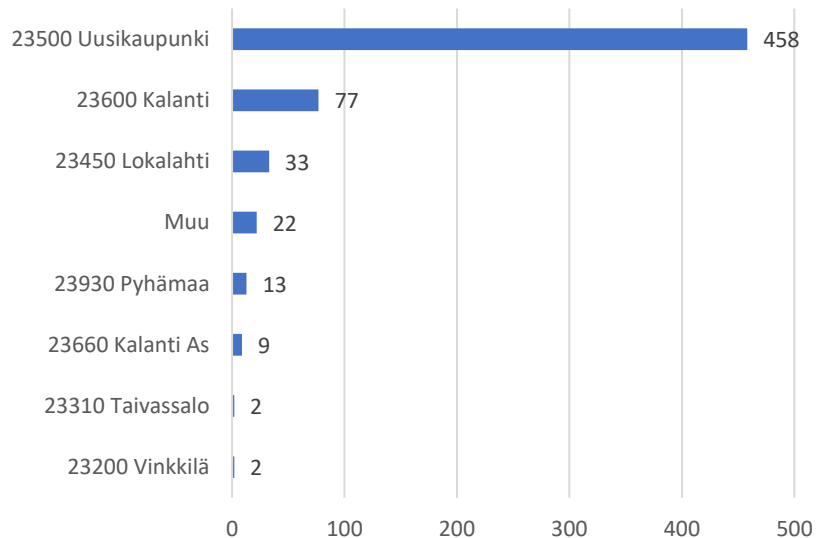


Ikärakenne (n=583)

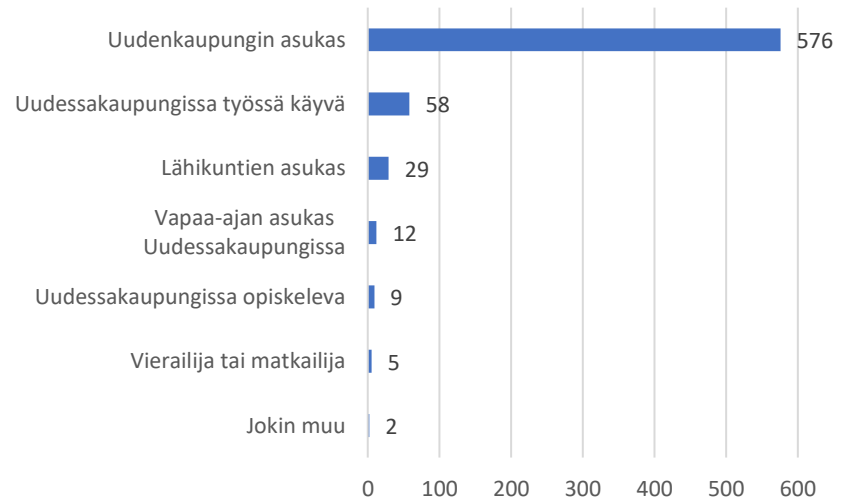


Vastaajien taustoja 2/2

Vastaajat postinumeroalueittain (n=616)

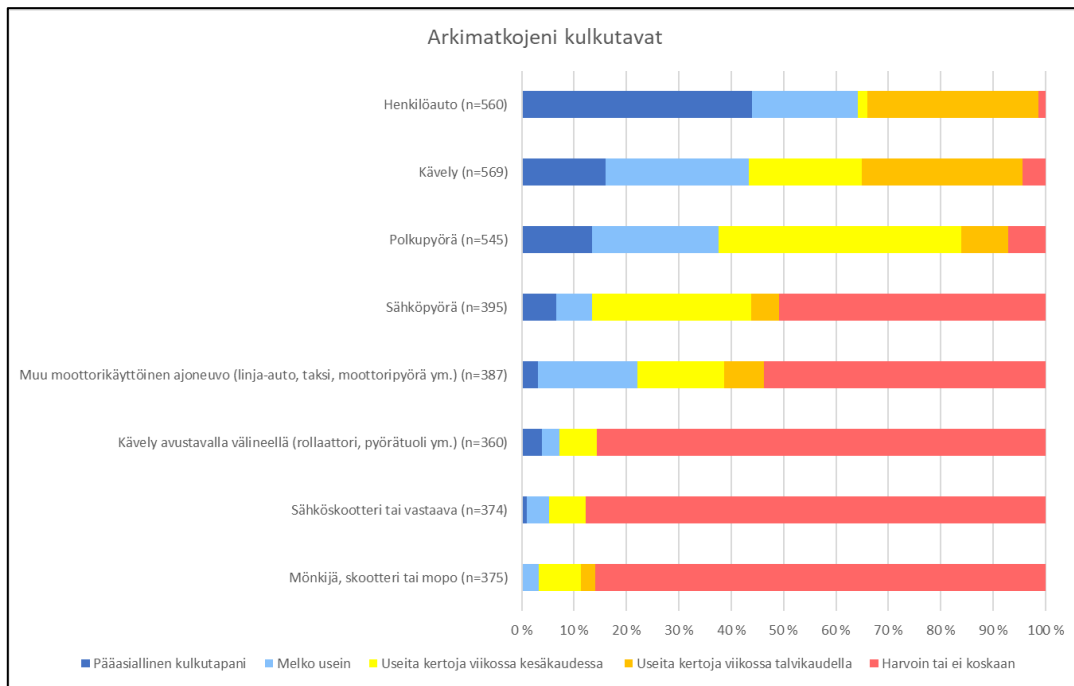


Mikä/mitkä kuvastaa vastaajaa parhaiten?
(n=691)



Arkimatkojen kulkutavat

- Vastaajat kulkevat arkimatkoihin pääasiassa autolla sekä kävellen.





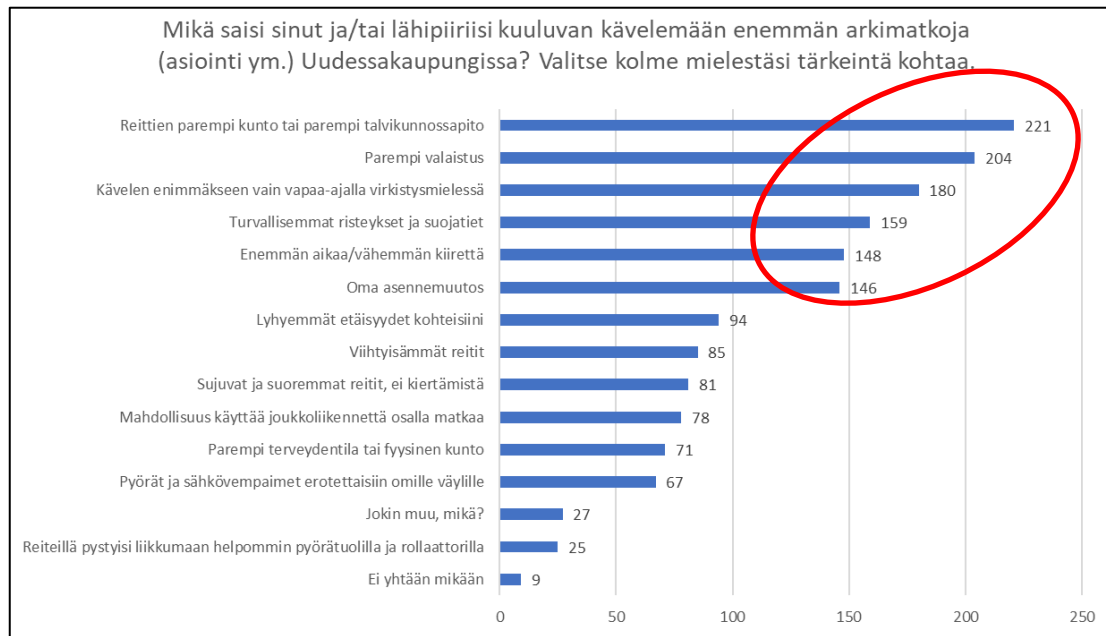
Kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisen tärkeimmät tavoitteet

- Vastaajat pitävät kävelyä ja pyöräliikennettä kehittämisen tärkeimpinä tavoitteina nykyisten reittien kunnon ja kunnossapidon sekä liikenneturvallisuuden ja koetun turvallisuuden parantamista.
- Vastaajat toivoisivat edistämistyön olevan kaupungin kärkitavoitteita.
- Avoimissa vastauksissa korostuivat valaistuksen uusiminen/parantaminen ja talvikunnossapidon puute.
- Toiveissa ovat myös nykyaikaisemmat pyörätelineet ja pyörävarkauksiin puuttuminen.



Kävelleen tehtyjen arkimatkojen lisääminen

- Suosituimmat keinot lisätä kävelleen tehtyjä arkimatkoja olisivat reittien parempi kunto tai parempi kunnossapito sekä parempi valaistus.
- Vastaajat kertovat kävelevänsä enemmänkin virkistysmielessä, kuin arkimatkoja tehdessään.
- Muita suosittuja keinoja olivat risteyksien ja suojateiden turvallisuuden lisääminen sekä oman asenteen muuttaminen ja kiireen onnistunut vähentäminen.



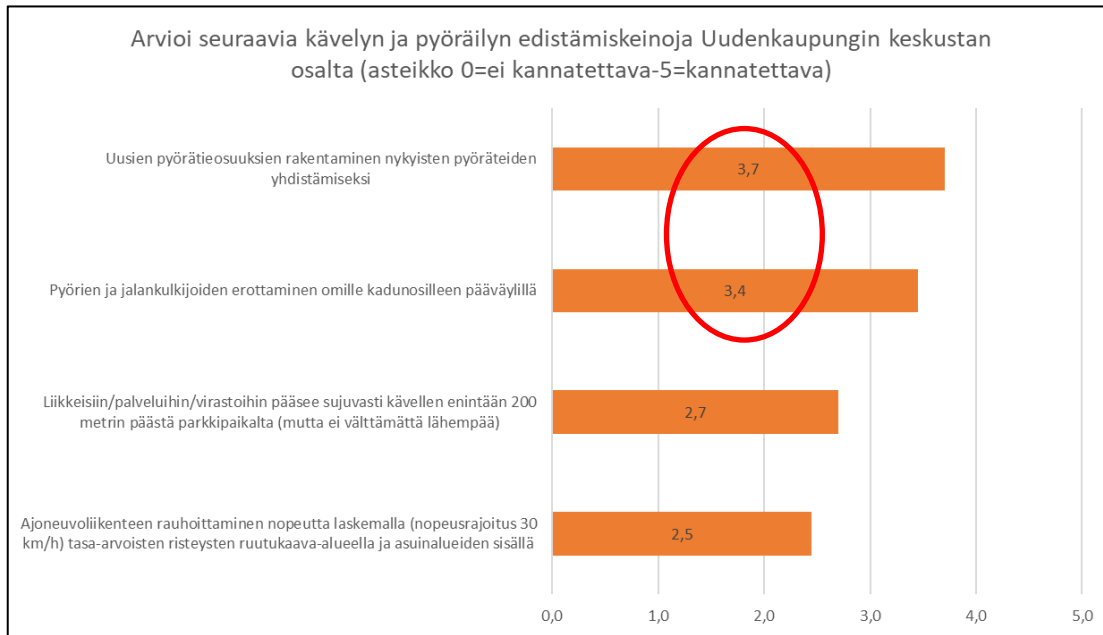
Pyöräillen tehtyjen arkimatkojen lisääminen

- Suosituimmat keinot lisätä pyöräillen tehtyjä arkimatkoja olisivat reittien parempi talvi- ja muu kunnossapito sekä turvallisemmat pyöräilyreitit.
- Avoimissa vastauksissa korostuivat eri keskittymien väliset joko puuttuvat tai huonokuntoiset pyörätiet sekä olosuhteiden, kuten valaistuksen merkitys pyöräilyn miellyttävyyteen.





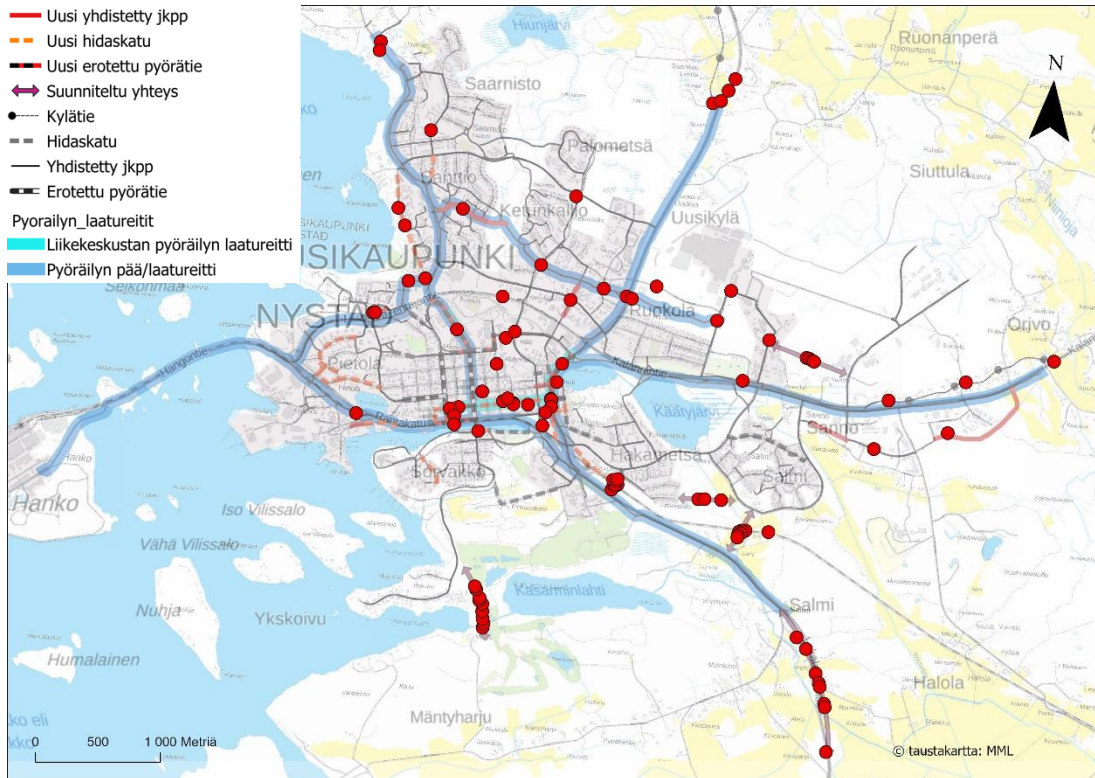
Kävelyn ja pyöräilyn edistämiskeinot





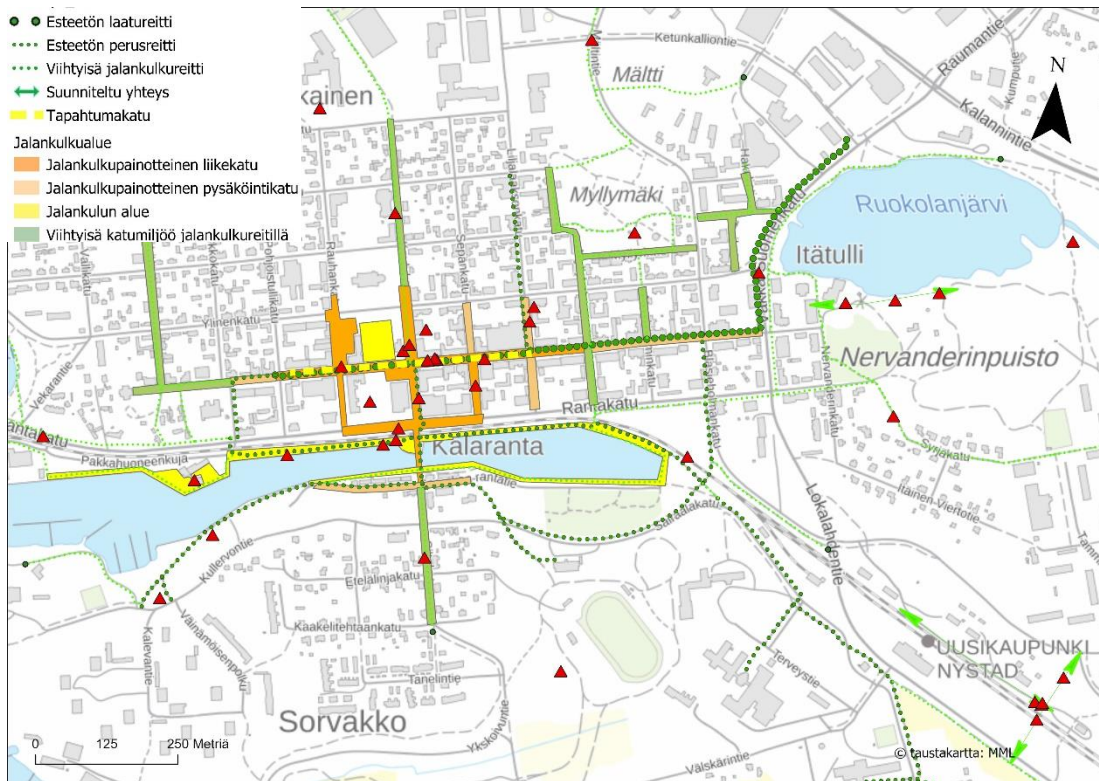
Huomiot ja mielipiteet pyöräilyn tavoiteverkolle

- Pyöräilyn tavoiteverkko keräsi lähes sata kommenttia. Eniten palautetta keräsivät suunnitellut yhteydet.
- Palaute oli pääasiassa positiivista, osa oli liikenneympäristöön liittyviä huomioita tai puutteita
- Osassa palautteissa toivottiin uuden reitin sijaan yhteyden jäävän ennalleen tai jopa luonnontilaiseksi.



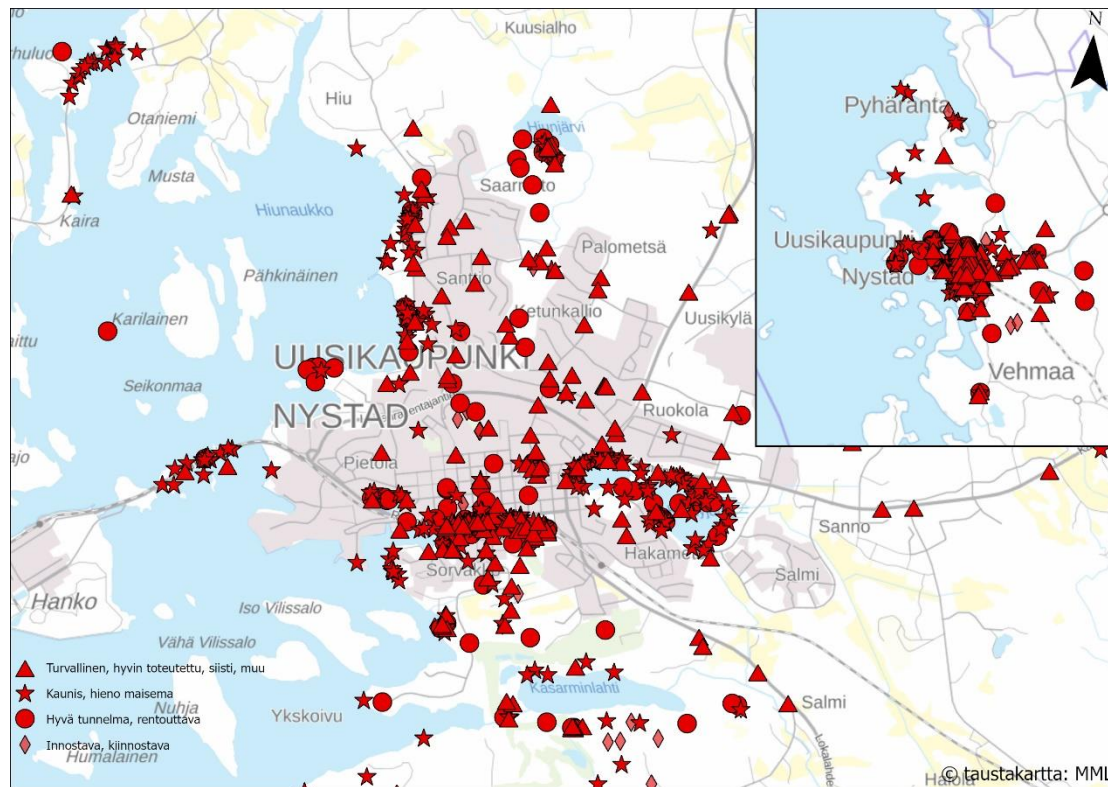
Huomiot ja mielipiteet kävelyn tavoiteverkolle

- Kävelyn tavoiteverkon palaute hajaantui eri puolille tavoiteverkkoa. Keskustan kävelypainotteisuus keräsi hyvää palautetta.
- Kuten pyöräilynkin tavoiteverkkopalautteessa, niin kävelynkin osalta suunnitellut yhteydet keräsivät positiivista palautetta.
- Osa palautteesta koski korkeita ajonopeuksia ja talvikunnossapidon toiveita.



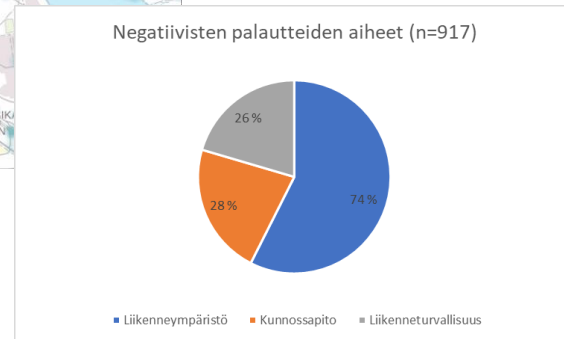
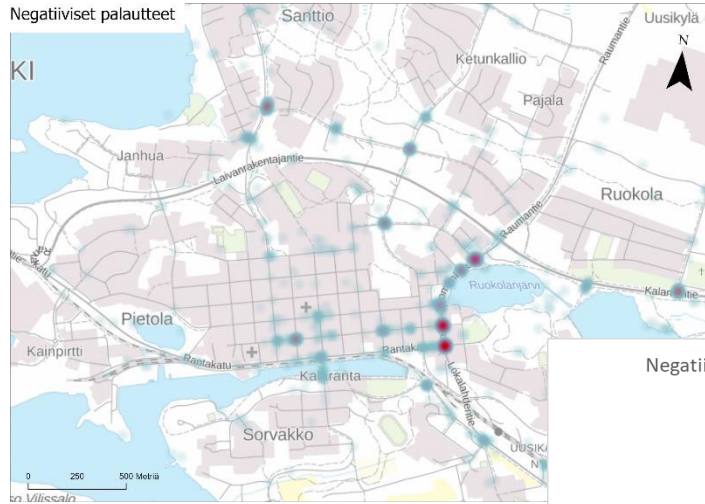
Karttapalautteet – positiiviset

- Positiivisia palautteita kerääntyi 625 kappaletta.
- Palaute luonnollisesti keskittyy keskustan alueelle ja erityisesti vesistöjen ääreen.
- Pikkukartasta on nähtävillä, että palautetta saatiin eri puolille Uuttakaupunkia.



Karttapalautteet – negatiiviset

- Negatiivisia palautteita kerääntyi 917 kappaletta.
- Heat map –kartasta voidaan nähdä, mihin palautetta on eniten kerääntynyt. Mitä tiheämpi palautemäärä, sitä punaisempi alue on.
- Ympyrädiagrammista voidaan nähdä karkeasti miten negatiiviset palautteet jakautuvat eri osa-alueille.





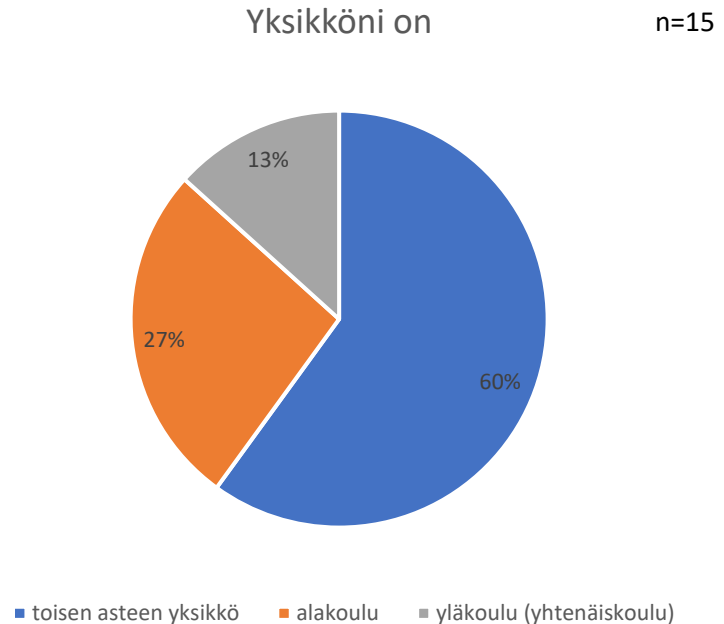
UUSIKAUPUNKI

Liite 3. Rehtori- ja varhaiskasvatuksen johtajakyselyiden tulokset

Rehtorikysely

Mistä yksiköistä kyselyyn saatiin vastauksia?

Vastauksia saatiin eniten toisen asteen yksiköistä. Vastaajista n. neljäs vastaajista olivat alakoulujen rehtoreita/opettajia.



Koulukuljetukset

Koulukuljetuksiin oikeutetut oppilaat kouluittain:

- Hakametsän koulu: 21 oppilasta, joista 18 kulkee koulukuljetuksella
- Pyhämaan koulu: 9 oppilasta, joista kaikki kulkee koulukuljetuksella
- Saarniston koulu: 14 oppilasta, joista kaikki kulkee koulukuljetuksella
- Uudenkaupungin yhtenäiskoulu:
 - 22 alakoulun oppilasta, joista kaikki kulkee koulukuljetuksella
 - 92 yläkoulun oppilasta, joista kaikki kulkee koulukuljetuksella
- Kalannin koulu:
 - 165 yläkoulun oppilasta, joista kaikki kulkee koulukuljetuksella

Mistä päin ja millä kulkuvälineillä toisen asteen koulun oppilaat saapuvat kouluihin?

Koulujen oppilaista..

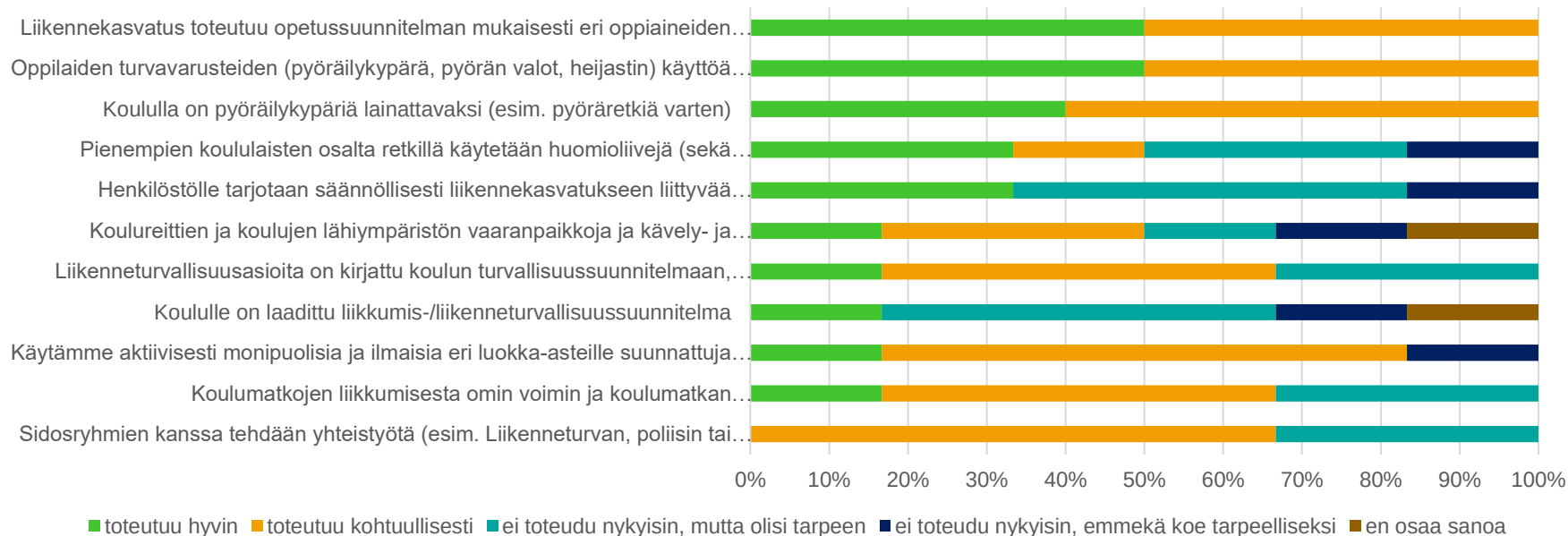
- n. 43 % saapuu keskustan alueelta
- n. 22 % saapuu Laitilasta, Pyhärannasta, Taivassalosta tai Vehmaalta
- n. 22 % saapuu Kalannista, Pyhämaasta tai Lokalahdelta
- n. 12 % saapuu muualta

Koulujen oppilaista..

- n. 41 % kulkee kouluun linja-autolla
- n. 46 % kulkee kouluun kevyelle moottorikäyttöisellä ajoneuvolla

Liikenneturvallisuustyön toimintamallit

Liikenneturvallisuustyön toimintamallien toteutuminen kouluissa luokilla 1-9 (n=6)



Minkälaisia tapahtumia, tempauksia tai kampanjoita koulussanne on toteutettu viime vuosina?

- Koulun kävely- ja pyöräretket lähiympäristöön
- Heijastintempaukset/-ratsiat
- Pyöräilykypärä-/pyörävalotarkkailut/-ratsiat
- Valtakunnalliseen liikenneturvallisuusviikkoon osallistuminen
- Taitoajoradat
- Pyörien katsastukset/huolto
- Kävelevät ja pyöräilevät koulubussit (yhdessä kuljettu koulumatka)
- Suojatiepäivystykset koulujen alussa

Millaisia liikenteeseen (koulumatkaan, retkiin ym.) liittyviä ohjeistuksia tai -sääntöjä teillä on käytössä?

- Opettajat käyvät oppilaiden kanssa läpi yleisiä ohjeita ja tieliikennesääntöjä. Kypäräsuositus. Koulupäivän aikana oppilailla oltava pyöräilykypärä pyörällä kuljettaessa.
- Liikuttaessa tulee noudattaa liikennesääntöjä. Toisen asteen opiskelijat siirtyvät opetuspisteisiin haluamallaan tavalla itse. Retkistä tehdään riskikartoitus.
- Heijastinsuositus
- Opiskelijoiden pysäköintipaikat on määritelty.
- Odota, että liikkuva auto pysähtyy, tien ylityksen sääntö, tarkkaile liikennettä, istu kuljetuksen aikana, käytä turvavyötä, yleisesti hyvät tavat

Minkälaisia kestäväään liikkumiseen ja liikenneturvallisuuteen liittyviä tapahtumia, kampanjoita tai tempauksia koulussanne on järjestetty viime vuosina?

- Olemme tehneet kuntayhtymätasoisien suunnitelman hiilineutraalisuuden tavoittelemisesta. Tähän osana kuuluu myös kuntayhtymän käyttämän ajoneuvokaluston hankinta ja kaluston uusiutuminen.
- Liikuntapäiviä

Miten olette ohjeistaneet pyörällä kouluun saapumisen alakoululaisten osalta?

- Suositus on että ekaluokkalainen ei pyöräilisi kouluun vielä syyslukukaudella.
- Noudatetaan liikennesääntöjä
- Ohjeistus tulla kouluun mahdollisimman paljon pyöräteitä käyttäen. Pyörien säilytys koulun alueella pyörätelineissä tai niiden läheisyydessä. Koulun pihalla ei sallita pyöräilyä koulupäivän aikana.
- Koulupyöräillessä olemme tutustuneet liikennesääntöihin. Kylällä myös muut aikuiset puuttuvat pyöräilijöiden liikkumiseen, mikäli havaitaan puutteita liikennekäyttäytymisessä.

Opintoihin integroitu toiminta

- **Kuinka monta kertaa vuodessa opintoihin integroitua, kävelyä sisältävää toimintaa on suunniteltu toteutettavaksi?**
 - Vähintään 2 x kuukaudessa/luokka.
 - 12
 - Jokaisella luokalla keskimäärin kerran viikossa pois lukien liikuntatunnit
 - Kerran viikossa ryhmittäin.
 - En osaa vastata. Liikumme kävellen kaikkiin lähellä oleviin paikkoihin. Pururata on koulun vieressä, ja sitä käytetään todella paljon. Pururadan kehikkoon on rakennettu täysväyläinen frisbee golf -rata, joka myöskin ahkerassa käytössä. Alkusyksystä kävelemme usein Telakanrannan uimarannalle pelaamaan ja leikkimään. Sadepäivinä emme kävele, mikäli ei ole sovittua menoa johonkin. Silloin puolen tunnin välitunti pidetään liikuntahallissa.
- **Entä pyöräilyä sisältävää toimintaa?**
 - Pois lukien talvikuukaudet kaikkiin tapahtumiin, jotka ovat koulun ulkopuolella joko kävellään tai pyöräillään. n. 2 x kk.
 - 8
 - 1 pyöräreissu ryhmää kohden lukuvuodessa
 - 1-2 kertaa lukuvuodessa ryhmää kohden.
 - Syksyllä pyöräillään välituntisin niin pitkälle kuin kelit sallivat. Teemme myös pyöräretkiä lähimaastossa liikuntatunneilla.
 - 2-5 kertaa vuoden aikana

Millaisia liikenteeseen (koulumatkaan, retkiin ym.) liittyviä ohjeistuksia tai -sääntöjä teillä on käytössä?

- Opettajat käyvät oppilaiden kanssa läpi yleisiä ohjeita ja tieliikennesääntöjä. Kypäräsuositus. Koulupäivän aikana oppilailla oltava pyöräilykypärä pyörällä kuljettaessa.
- Liikuttaessa tulee noudattaa liikennesääntöjä. Toisen asteen opiskelijat siirtyvät opetuspisteisiin haluamallaan tavalla itse. Retkistä tehdään riskikartoitus.
- Heijastinsuositus
- Opiskelijoiden pysäköintipaikat on määritelty.
- Odota, että liikkuva auto pysähtyy, tien ylityksen sääntö, tarkkaile liikennettä, istu kuljetuksen aikana, käytä turvavyötä, yleisesti hyvät tavat

Opettajien ja oppilaiden käyttöön tarkoitetut polkupyörät sekä niiden pysäköintimahdollisuudet

Oppilaiden ja opettajien käyttöön varatut polkupyörät:

- Hakametsä, oppilaille ja opettajille yhteiset 7 polkupyörää
- Uudenkaupungin yhtenäiskoulu, oppilaille 20 polkupyörää, opettajille ei yhtään
- Kalanti, ei pyöriä oppilaille eikä opettajille
- Pyhämaa, oppilailla 8 pyörää, opettajille ei yhtään

Vastausten mukaan pyöräpysäköintimahdollisuuksia löytyy eri kouluilta. Pääosin pysäköinti on tavallinen pyöräteline, joskus teline on katettu. Yhtenäiskoulu on muuttamassa uusiin tiloihin, joihin on suunniteltu pyöräpysäköintitilat. Palautteessa kaivataan myös sähköpyörän latausmahdollisuutta.

Varhaiskasvatuksen johtajakysely

Liikenteessä liikkuminen sekä kävelyä ja pyöräilyä sisältävä toiminta

Millaisia liikenteeseen ja yhteiseen liikkumiseen liittyviä ohjeistuksia tai sääntöjä teillä on käytössä?

- Päiväkotien ulkopuolella liikutaan turvaliveissä, pareittain ja niin, että jonoa johtaa ja jonon perää pitää kasvatushenkilö. Mukana pidetään ensiapulaukkuja sekä ryhmän puhelinta mukana, jotta huoltajiin voidaan olla tarvittaessa yhteydessä.
- Päiväkodin ulkopuolella liikuttaessa noudatetaan liikennesääntöjä sekä tutkitaan liikennemerkkejä. Liikutaan rauhassa, pienemmät käyttää kävelynauhaa jonossa ja mukana on rattaat.
- Retkistä laaditaan turvallisuussuunnitelmat.
- Pyöräillessä käytetään aina kypärää ja pyörillä lähdetään liikenteeseen vasta kun perustaidot ovat hallussa.

Kuinka monta kertaa vuodessa kävelyä sisältävää toimintaa (esim. retket puistoihin) on suunniteltu toteutettavaksi?

- 20-30 kertaa, 52 kertaa, joka viikko
- Metsäretkiä, retkiä puistoon tai urheilukentälle tehdään vähintään kerran kuussa per ryhmä
- Ryhmät kävelevät lähimetsään lähes viikottain ja käyvät silloin tällöin kirjastossa
- Noin kerran viikossa ympäri vuoden

Kuinka monta kertaa vuodessa pyöräilyä sisältävää toimintaa (esim. taitoradat) on suunniteltu toteutettavaksi?

- Suunniteltua toimintaa 2-3 kertaa vuodessa
- Eskarilaisilla on pyöräilyviikko tai viikon mittainen pyöräkoulu keväisin
- Lapset käyttävät potkupyöriä/pyöriä pihalla ulkoillessaan lähes päivittäin

Päiväkotien valmiudet

Onko päiväkodilla lasten käyttöön varattuja pyöriä ja/tai potkupyöriä. Jos on, kuinka monta?

- Kelien salliessa päivittäisessä käytössä 5 potkupyörää.
- Kolme potkupyörää ja yksi poljettava, johon mahtuu matkustaja kyytiin
- Ei yhtään, piha on liian pehmeä pyöräilyyn
- Päiväkodissamme on potkupyöriä ja potkulautoja vapaassa käytössä ulkoilun aikana.
- Yksi tasapainopyörä, kaksi kahden istuttavaa polkupyörää sekä potkulautoja
- Pihalla käytettäviä kolmipyöriä ja potkupyöriä n. 5 kappaletta ja osin ne ovat huono kuntoisia

Onko päiväkodilla käytettävissään lasten turvalliseen kuljettamiseen soveltuvaa pyörää?

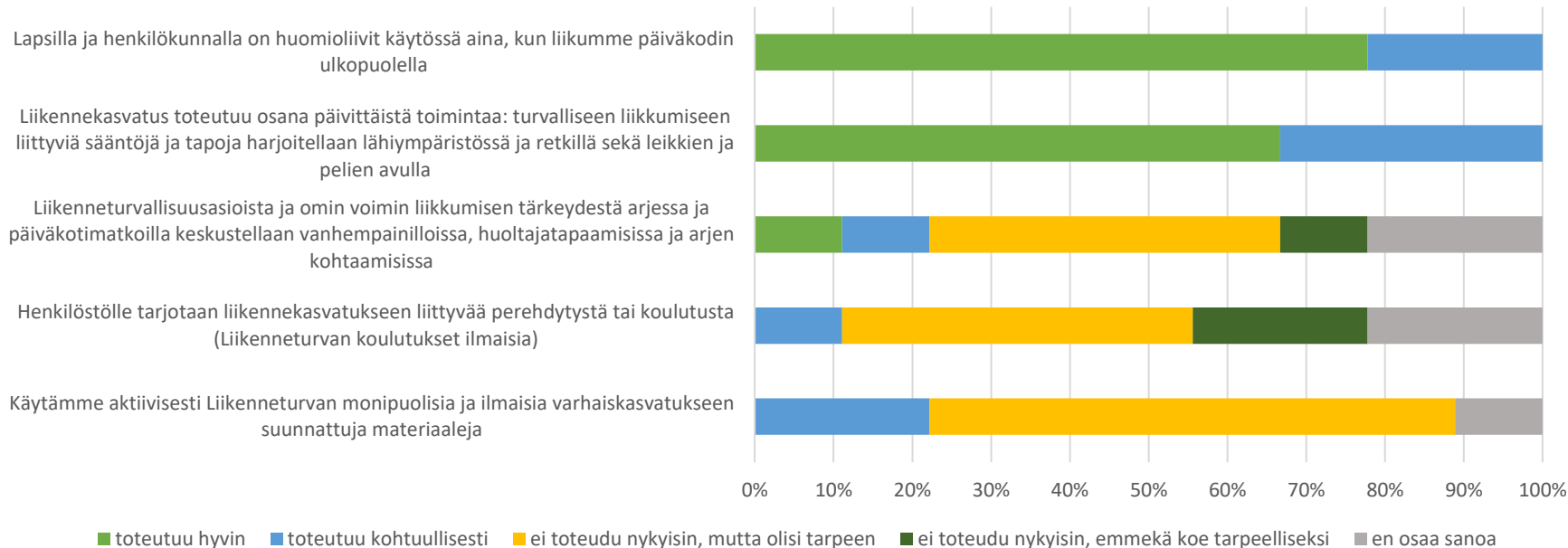
- Yhdelläkään vastanneella päiväkodilla ei ole kuvailtua pyörää.

Onko henkilökunnan pyörille laadukasta pysäköinti- ja/tai säilytyspaikkaa?

- Päiväkotien henkilöstöllä on käytössään lähinnä irtonaisia pyörätelineitä, mutta laadukkaita, katettuja pyöräpysäköintipaikkoja ei ole lukuun ottamatta yhtä päiväkotia.

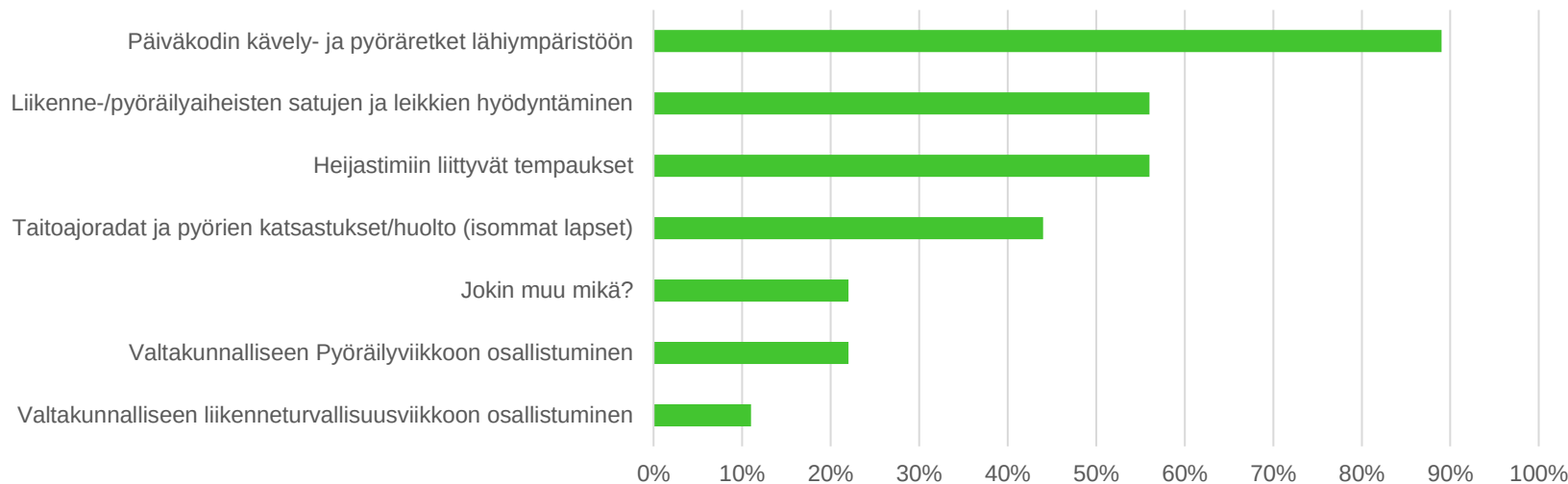
Toimintamallit

Arvioikaa seuraavien liikenneturvallisuuustyön toimintamallien toteutumista
päiväkodissanne (n=9)



Tapahtumat, tempaukset ja kampanjat

Minkälaisia tapahtumia, tempauksia tai kampanjoita päiväkodissanne on toteutettu viime vuosina? (n=9)

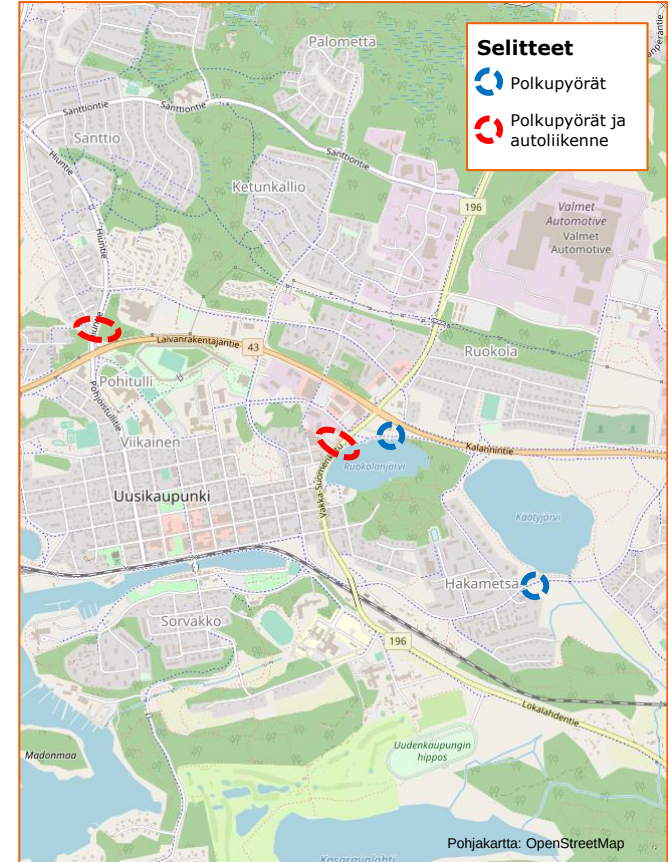


The background image shows a harbor scene at dusk or dawn. The water is calm, reflecting the sky and the lights from the buildings and boats. On the left, there are some buildings and a small boat. On the right, there is a wooden pier or dock with some structures. The overall color palette is dark blue and purple, with some warm lights from the buildings and boats.

Liite 4. Liikennelaskentarataportti

Liikennelaskennat

- Liikennelaskennat suoritettiin tutkaan perustuvilla ViaCount2-liikennelaskentalaitteilla
 - Laskentalaitteilla voidaan mitata ajoneuvoliikennettä (jalankulkijoita laitteilla ei voi laskea luotettavasti)
- Laskennat suoritettiin aikavälillä 14-29.9.2021
 - Hiuntien auto- ja pyöräliikenne, Kalannintien sekä Honkatien pyöräliikenne 14-21.9.2021
 - Vakka-Suomenkadun auto- ja pyöräliikenne 21-29.9.2021
- Tulostuloksissa on esitetty laskentalaitteiden vuorokausidata (tunnin jaksoissa), keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) sekä keskimääräinen arkivuorokausiliikenne (KAVL)
- Laskentalaitteiden raakadata löytyy erillisistä excel-tilukoista.

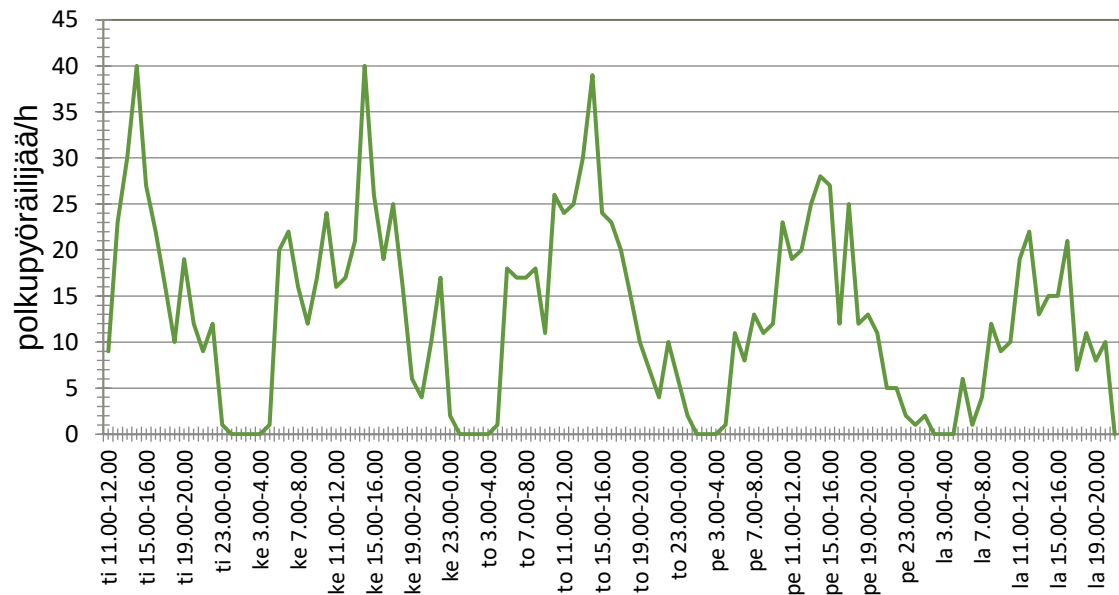


Kalannintie Pyöräilijät

- KVL 300
- KAVL 340
- Mittausjakso ti 14.9. – ti 21.9.2021 (laitteeseen törmäty)

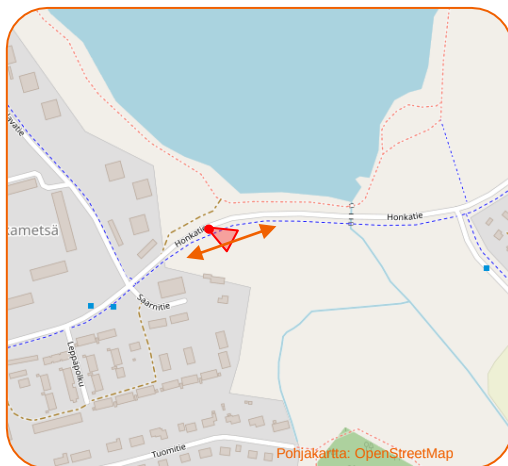


Vuorokausikuvaaja

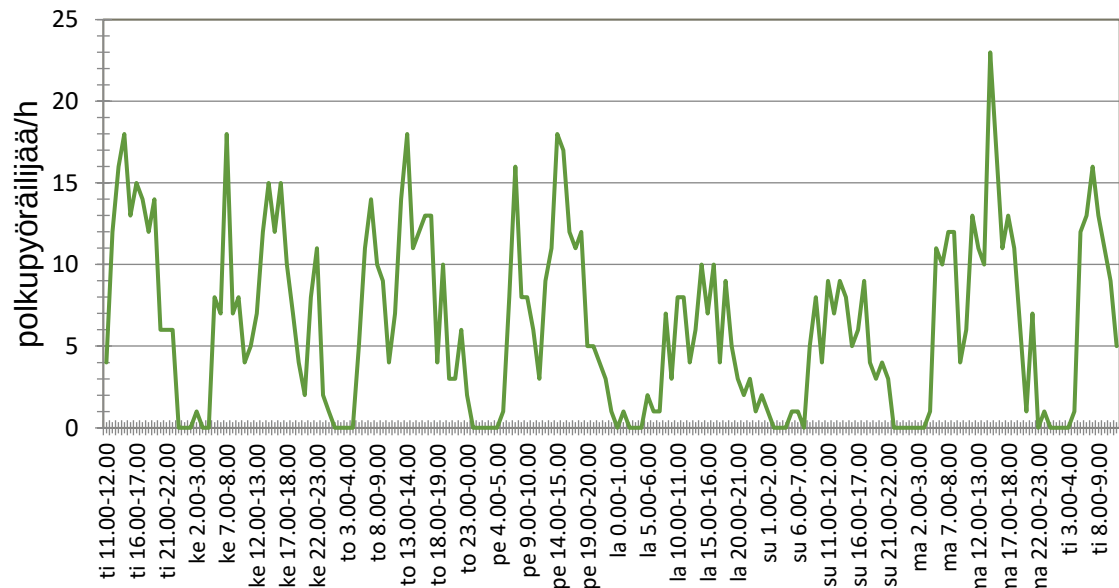


Honkatie Pyöräliikenne

- KVL 150
- KAVL 180
- Mittausjakso ti 14.9. – ti 21.9.2021



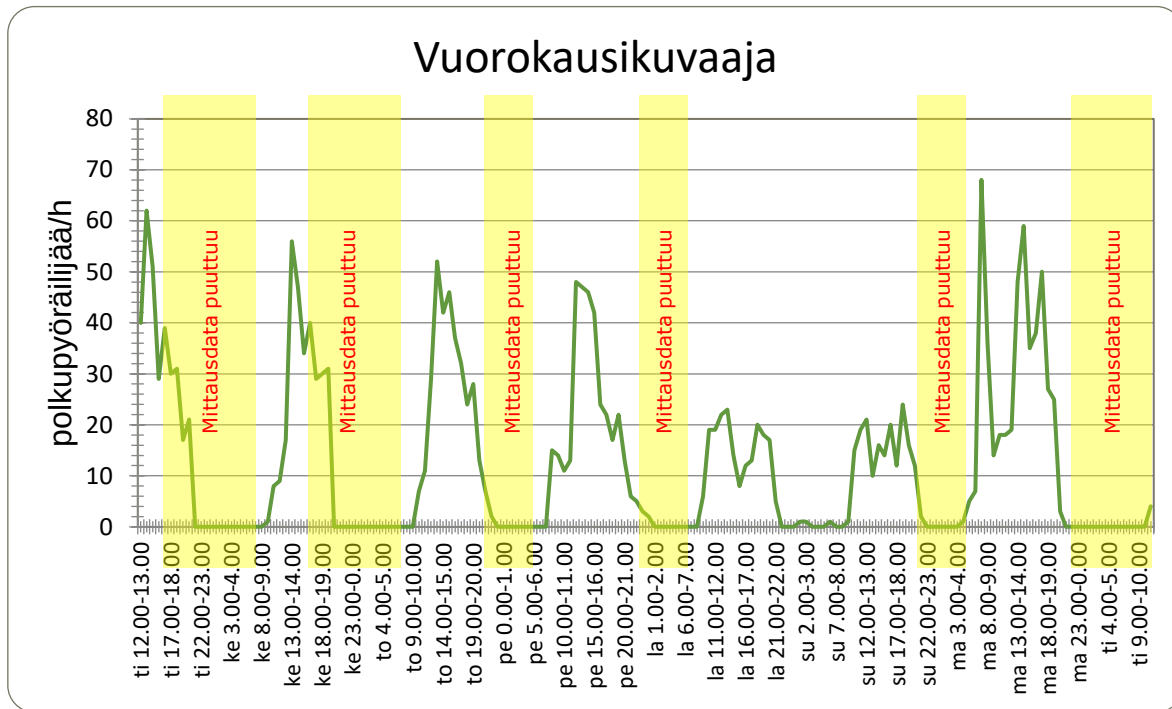
Vuorokausikuvaaja



Hiuntie pyöräliikenne

- Laskentatieto vajaa laitevian vuoksi

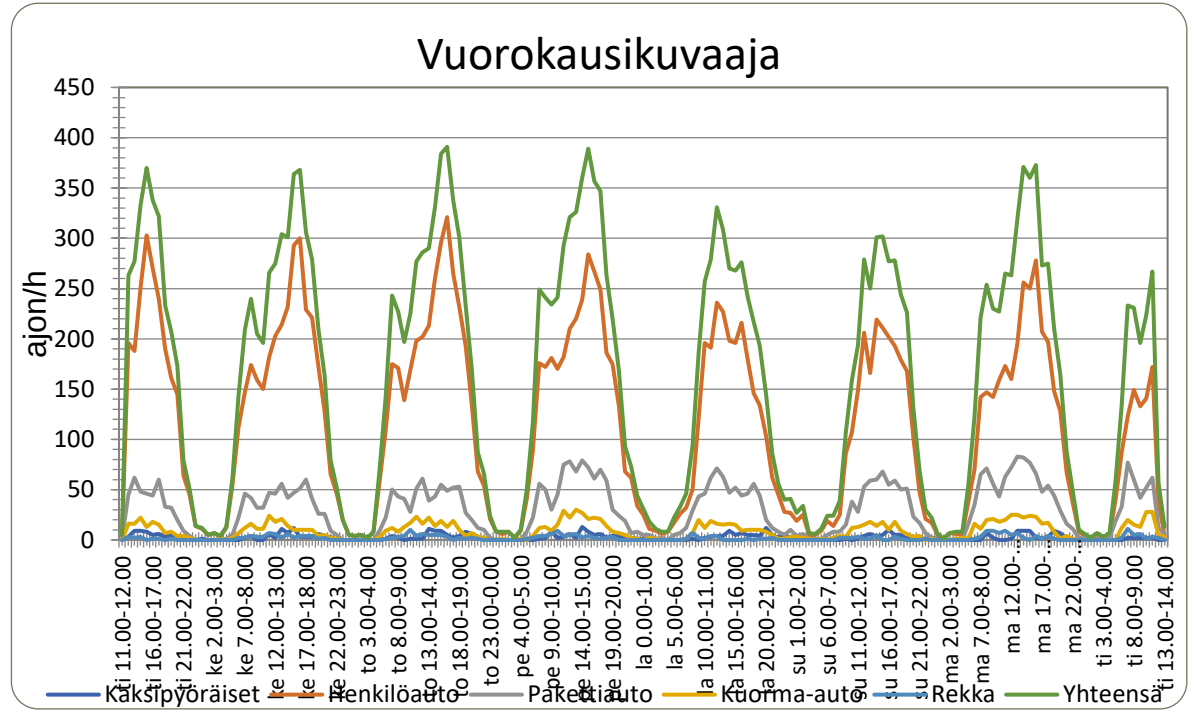
- KVL 250*
- KAVL 300*
- Mittausjakso ti 14.9. – ti 21.9.2021



*) KVL ja KAVL liikennemäärät kalibroitu 2019 vuoden laskentadatan avulla (Koulupolku pyöräliikenne).
Laskentalaitteen vuoksi yön ja aamupäivien mittausdata puuttuu.

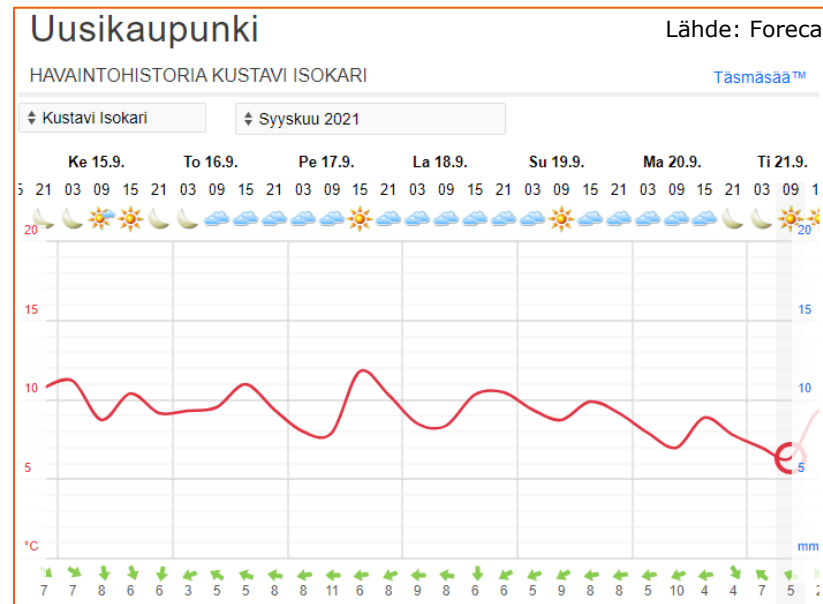
Hiuntie Autoliikenne

- KVL 3 900
- KAVL 4 100
- Mittausjakso ti 14.9. – ti 21.9.2021



Hiuntien, Honkatien ja Kalannintien analyysi

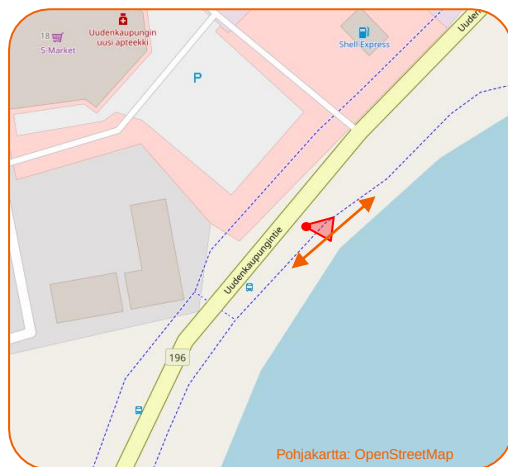
- Hiuntien, Honkatien ja Kalannintien liikennelaskentojen aikaan ei ollut sateisia päiviä, jotka olisivat vaikuttaneet laskentatulokseen
- Laitevian vuoksi Hiuntien pyöräliikenteen mittaustulos oli vajaa (laskettu vain iltapäivän liikenne)
 - Keskimääräiset liikennemäärät kalibroitiin vuoden 2019 Koulupolun liikennelaskentojen perusteella (38 % liikenteestä klo 21:00-12:00 välillä ja 62 % liikenteestä klo 12:00-21:00 välillä)
 - Vuoden 2019 Koulupolun ja vuoden 2021 Hiuntien pyöräliikennemäärä on yhtenevä (KVL 300 ja KAVL 250)



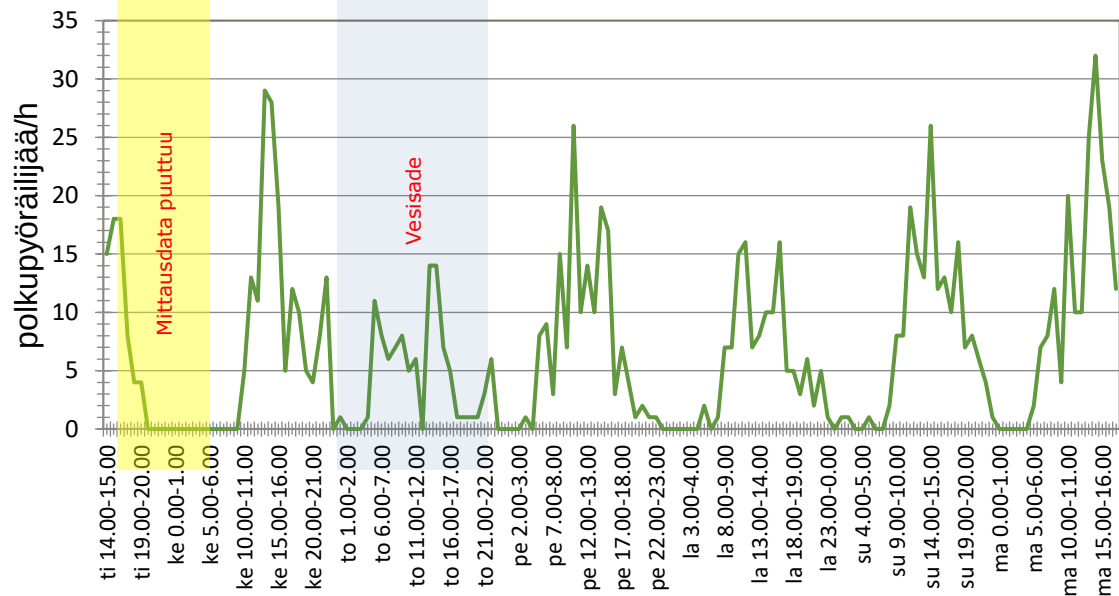
Vakka-Suomenkatu

Pyöräliikenne (itäinen järven puoli)

- KVL 150
- KAVL 170
- Mittausjakso ti 21.9. – ke 29.9.2021 (akku loppunut kesken, häiriöitä laitteessa)



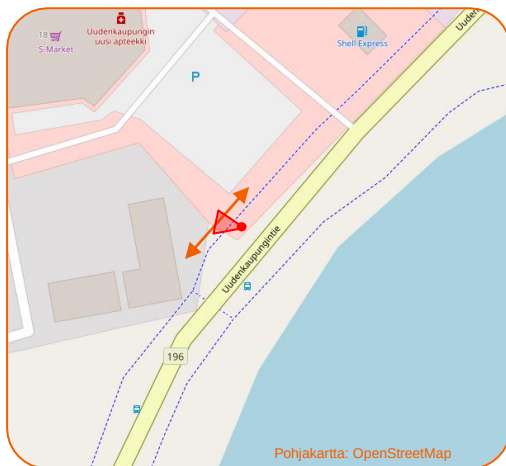
Vuorokausikuvaaja (itäinen puoli)



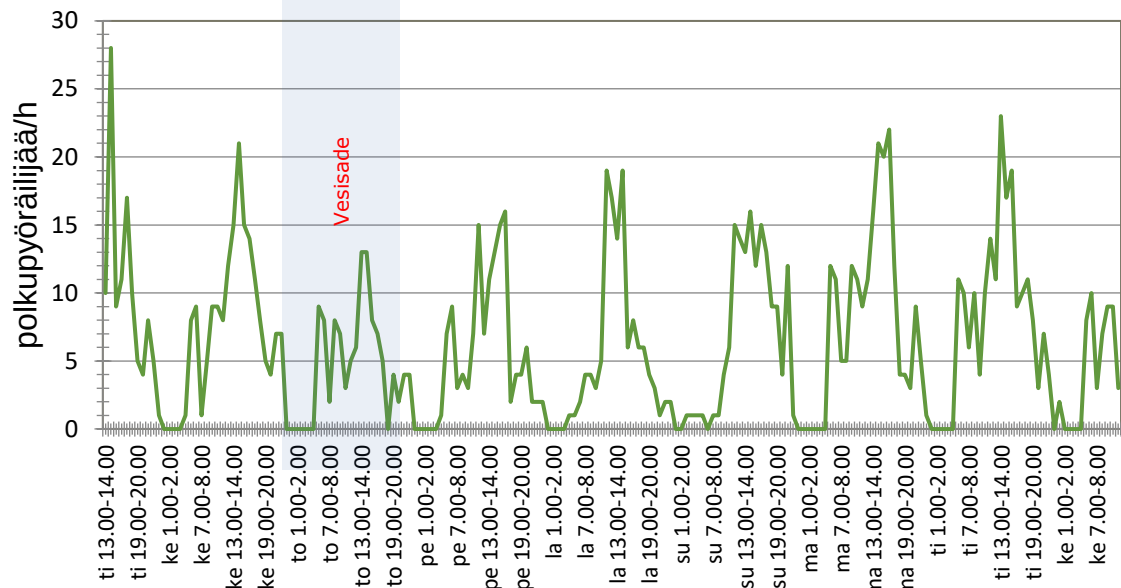
Vakka-Suomenkatu

Pyöräliikenne (Läntinen S-Marketin puoli)

- KVL 150
- KAVL 160
- Mittausjakso ti 21.9. –
ke 29.9.2021



Vuorokausikuvaaja (läntinen puoli)



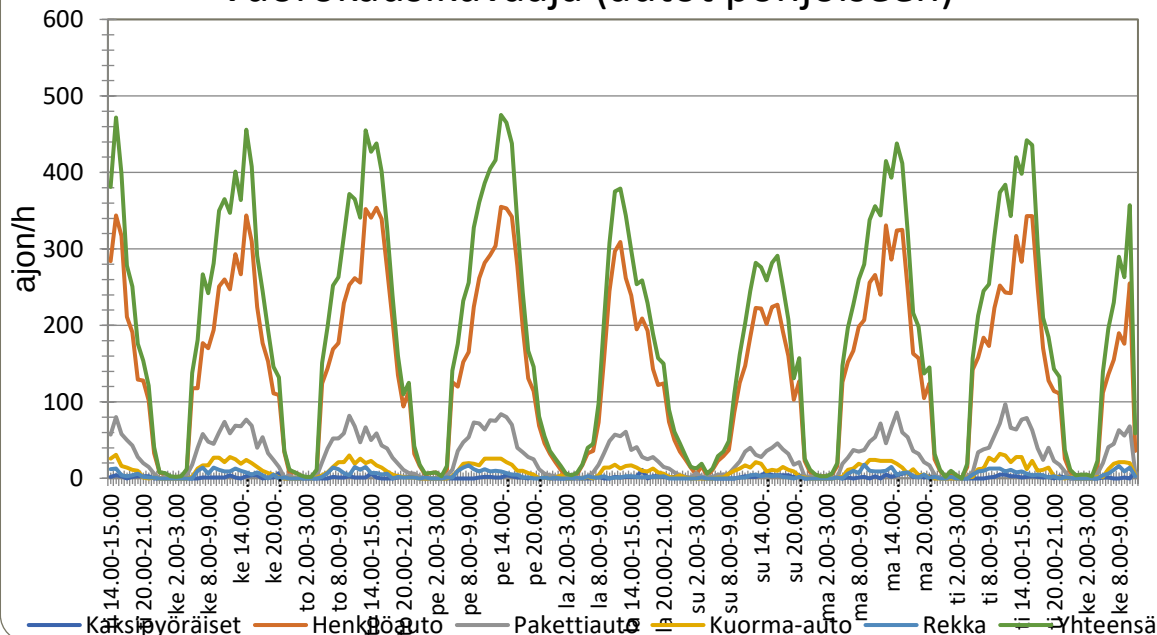
Vakka-Suomenkatu

Autoliikenne Pohjoiseen

- KVL 4500
- KAVL 5000
- Raskaan liikenteen osuus 7 %
- Mittausjakso ti 21.9. – ke 29.9.2021



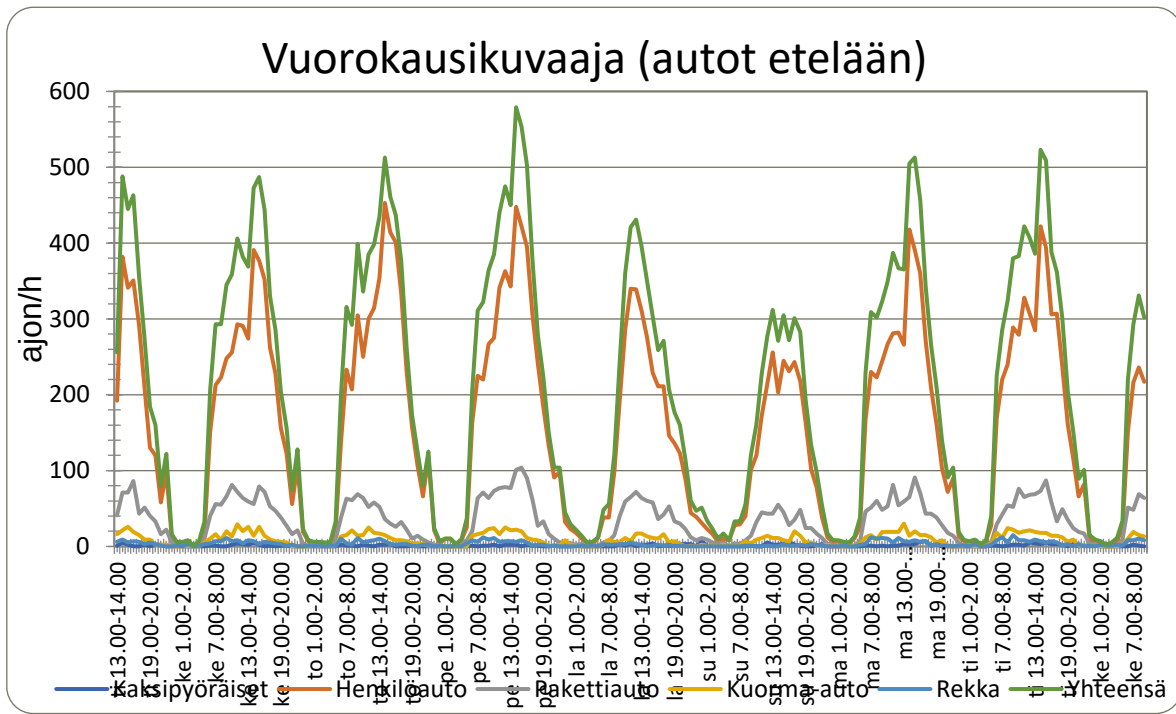
Vuorokausikuvaaja (autot pohjoiseen)



Vakka-Suomenkatu

Autoliikenne etelään

- KVL 5000
- KAVL 5400
- Raskaan liikenteen osuus 6 %
- Mittausjakso ti 21.9. – ke 29.9.2021

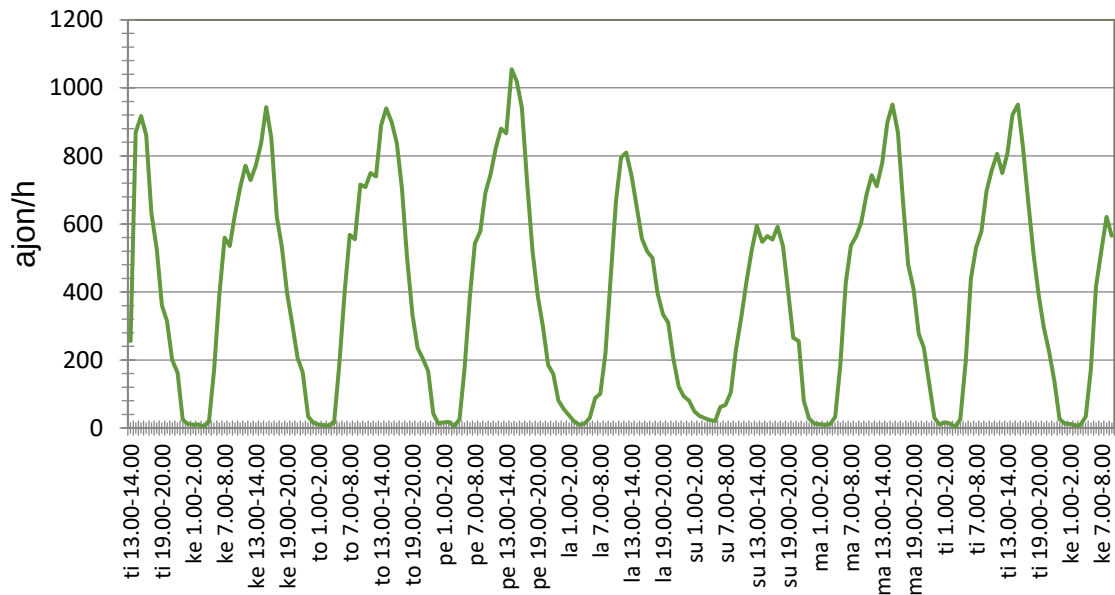


Vakka-Suomenkatu autoliikenne yhteensä

- KVL 9 500
- KAVL 10 400
- Raskaan liikenteen osuus 6,5 %
- Mittausjakso ti 21.9. – ke 29.9.2021



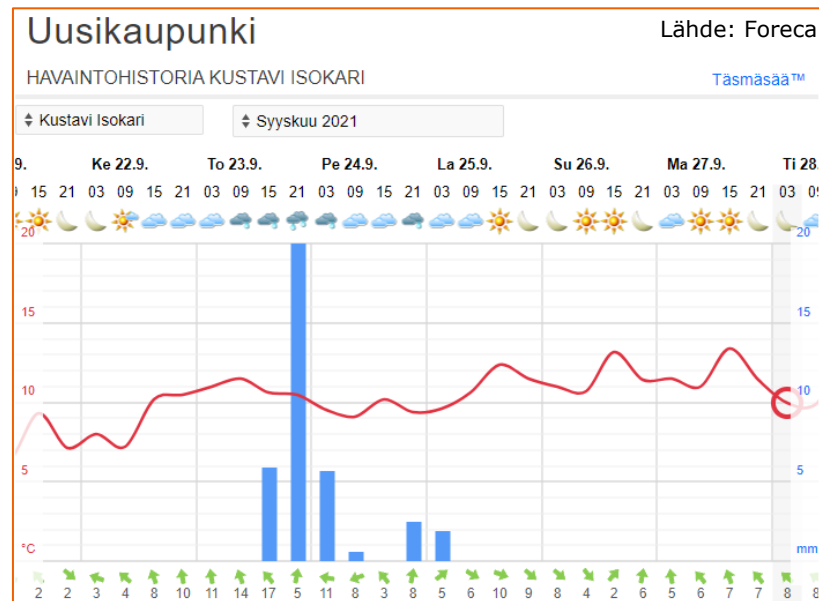
Vuorokausikuvaaja (autot yhteensä)



Vakka-Suomenkadun vertailu

- Vakka-Suomenkadulle on toteutettu liikennelaskennat myös vuonna 2019.
- Vertailu aikaisempiin laskentoihin osoittaa, että Vakaa-Suomenkadun liikennemäärät ovat laskeneet
 - - 5,4 % autoliikenne
 - - 19,5 % pyöräliikenne
- Liikennemäärien laskun perusteena oletetaan olevan vallitseva Korona-pandemiatilanne. Myös säätila ja päiväkohtainen liikennemäärien satunnaisuus vaikuttavat tulokseen (pieni otanta, 1 viikko)
- Vuonna 2019 liikenteellinen huippu on ollut perjantaina klo 15-16 (1099 ajon/h) ja vuonna 2021 perjantaina klo 14-15 (1054 ajon/h)
- Torstain 23.9.2021 vesisade vähensi merkittävästi pyöräliikenteen määrää, mutta ei vaikuttanut autoliikenteen määriin

Pvm	KAVL 2019	KAVL 2021	Muutos
Pyöräliikenne (itäpuoli)	220	170	- 50 (- 22,7 %)
Pyöräliikenne (länsipuoli)	190	160	- 30 (- 15,8 %)
Autoliikenne	11 000	10 400	- 600 (- 5,4 %)

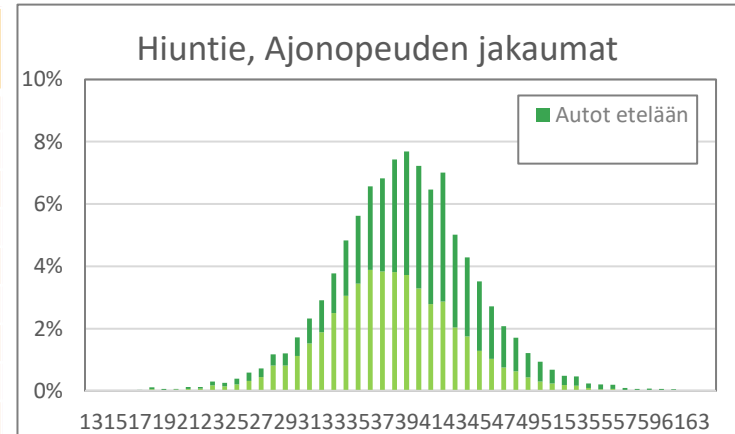
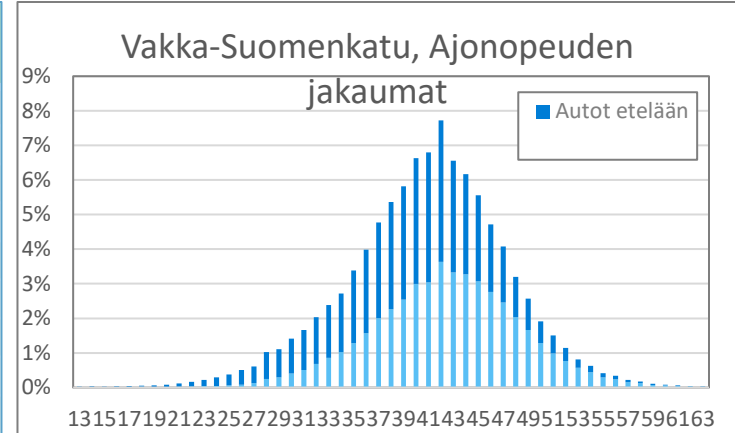


Ajonopeudet

- Vakka-Suomenkadulla noin 55 % autoliikenteestä ajoi ylinopeutta (laskentalaitteen suuntaa antava arvio, nopeusrajoitus 40 km/h)
 - Pohjoisen ajosuuntaan ajonopeudet ovat olleen etelän ajosuuntaa hieman korkeammat → etelään ajettaessa osa ajoneuvoista vasta kiihdyttää saavuttaessa S-marketin liittymästä ja osa ajoneuvoista ennakkoi/väistää suojatietä ylittäviä jalankulkijoita
- Hiunttiellä noin 35 – 40 % autoliikenteestä ajoi ylinopeutta (laskentalaitteen suuntaa antava arvio, nopeusrajoitus 40 km/h)
 - Alamäkeen (autot etelään) ajetaan keskimäärin lujempaa, kuin ylämäkeen ja kohti valo-ohjattua liittymää (autot pohjoiseen)

Nopeus	Ajoneuvot yhteensä
< 20 km/h	325 (0,4 %)
21-30 km/h	4359 (5,8 %)
31-40 km/h	28913 (38,7 %)
41-50 km/h	36785 (49,3 %)
51-60 km/h	4054 (5,5 %)
61-70 km/h	179 (0,2 %)
71-80 km/h	11 (~0 %)
81-90 km/h	6 (~0 %)
> 90 km/h	2 (~0 %)

Nopeus	Ajoneuvot yhteensä
< 20 km/h	100 (0,3 %)
21-30 km/h	1829 (6,6 %)
31-40 km/h	15226 (55,2 %)
41-50 km/h	9639 (34,9 %)
51-60 km/h	717 (2,6 %)
61-70 km/h	61 (0,2 %)
71-80 km/h	9 (~0 %)
81-90 km/h	2 (~0 %)
> 90 km/h	2 (~0 %)



Yhteenvedo ja havainnot

- Vakka-Suomenkadun laskentojen perusteella liikennemäärät ovat hieman laskeneet vuoteen 2019 verrattuna (autoliikenne noin 5 % ja pyöräliikenne noin 20 %)
 - Liikennemäärän laskua selittää vallitseva korona-pandemia, sekä laskentajakson pituus ja päiväkohtainen satunnaisuus
- Laskenta-aineistojen perusteella on havaittavissa, että aamupäivien liikenne on Uudessa kaupungissa merkittävästi vähäisempää, kuin iltapäivän liikenne (2019 ja 2021)
 - Tavallisesti vuorokausikuvaajissa näkyvät aamuhuipputunnin terävät kysyntäpiikit puuttuvat autoliikenteen osalta
- Vesisade alentaa merkittävästi pyöräliikenteen määrää, mutta sillä ei ole vaikutusta autoliikenteen määriin.

Sijainti	KVL	KAVL
Kalannintie, pyöräliikenne	300	340
Honkatie, pyöräliikenne	150	180
Hiuntie, pyöräliikenne	250	300
Hiuntie, autoliikenne	3 900	4 100
Vakka-Suomenkatu, autoliikenne (yhteensä)	9 500	10 400
Vakka-Suomenkatu, pyöräliikenne (itäpuoli)	150	170
Vakka-Suomenkatu, pyöräliikenne (länsipuoli)	150	160

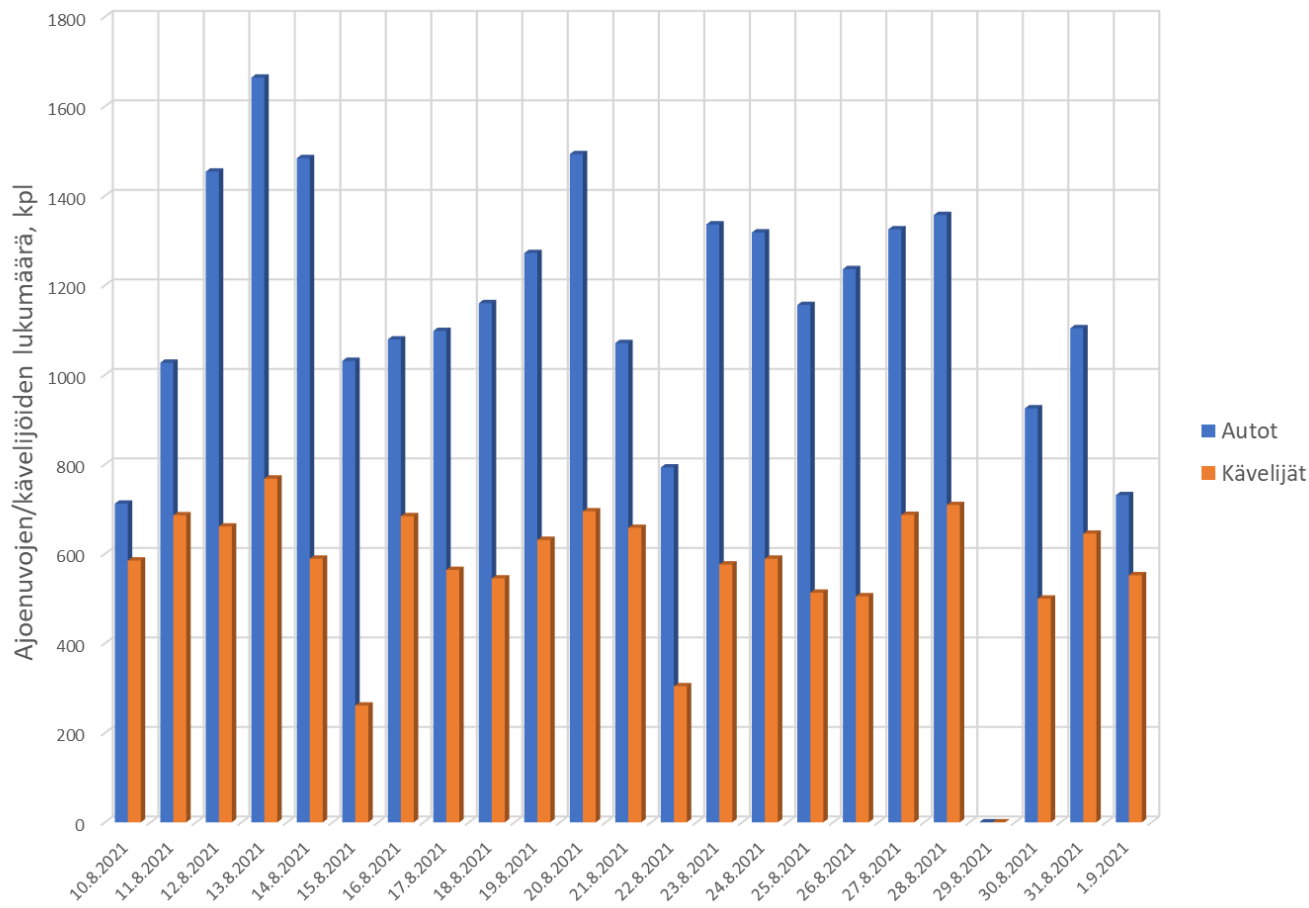
Ydinkeskustan pääkadun liikennelaskenta

- Alinenkatu välillä Sepänkatu-Koulukatu (torin viereinen kortteli)
- Testikäyttö hahmontunnistus-tekнологiaan perustuvasta liikennemittauksesta elokuulta 2021 (ennen työmaan alkamista)



Hahmontunnistukseen pohjautuva mittaus

- Uudessakaupungissa on **pilotoitu videosuoratoistosta hahmontunnistusteknologiaa keskustan liikennemittaukseen**.
- Tavoitteena on jalostaa kerättävästä datasta elävyyttä kuvaava indeksi, joka auttaa kaupungin kehityksen ja strategian toteutumisen seurannassa. Teknologia on Fyma OÜ:n tekoälyyn perustuvaa hahmoanalyysia, jonka tunnistustarkkuus on 92 % tai enemmän. Kyseessä on start-up ja teknologiaa kehitetään jatkuvasti ja sitä hiotaan käytettäessä Uudenkaupungin elävyyden ja liikennemäärien selvittämisen työkaluksi.
- Alinenkatu on ollut pääasiassa työmaana laskenta-ajan. Elo-syyskuun (myös myöhemmin) pientä epävarmuutta pyöräilijöiden tunnistamisessa. Pyöräilijöitä ei ole alkuvaiheessa mukana. Mittaukset on huomioitu ajalta 10.8.-1.9.2021 ennen työmaan alkua. Myös työmaanaikaista mittausta tehdään, mutta ne eivät ole kävelyn ja pyöräilyn pohjatietojen kannalta valideja.
- Jalankulkijoista on otettu sekä etelä- että pohjoisreunan jkpp-reiitit huomioon. Yksi henkilö voi näkyä laskurissa useamman kerran, esim. mentyään liikkeeseen ja tultuaan sieltä ulos. Kulkusuuntia on yhteensä 4, jalkakäytävät Alisenkadun molemmin puolin (itä-länsi ja länsi-itä) ja taulukossa esitetään näiden yhteenlaskettu summa. Jalankulkijoiden lukemassa mukana kaikki jalankulkijat, myös autosta nousseet/siihen palanneet henkilöt. Pyörätuolit ja pyörän taluttajat tulkitaan kukin yhdeksi henkilöksi. Lastenvaunut työntäjiineen tulkitaan yhdeksi jalankulkijaksi.
- Alisenkadun mittauksista ennen työmaan alkamista voidaan mittausjakson lyhyiden vuoksi tehdä ainoastaan alustavia havaintoja. Selvästi on havaittavissa, että Alinenkatu on ensisijaisesti autojen valtakunta. Jokainen mittausvälille pysäköinyt auto näkyy mittauksissa yhden kerran (auto tunnistetaan samaksi, koska se ei poistu kuvasta), mutta jalankulkijat poistuvat ajoittain kuvasta liikkeen sisään ja rekisteröityvät uutena kävelijänä tullessaan ulos. Autoista nousseet/palanneet henkilöt kirjautuvat myös jalankulkijoina. Mittauksissa keskimääräinen kävelijän ja autoilijan suhdeluku oli mittausjaksolla 0,51 eli autoja oli karkeasti puolet enemmän, vaikka jalankulkijoihin kirjautuu todellista enemmän henkilöitä. Uudenkaupungin keskusta on selvästi autokeskusta.
- Mittaustulosten graafinen esitys löytyy seuraavalta sivulta.





UUSIKAUPUNKI

Liite 5. Terveysvaikutusten arviointiraportti



UUSIKAUPUNKI

HEAT-työkalu

- WHO:n kehittämä HEAT-työkalu (Health Economic Assessment Tool) on menetelmä, jolla voidaan laskea kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisen yhteiskuntataloudellinen arvo.
- HEAT-menetelmän perusta on aktiivisen liikkumisen tuomien terveyshyötyjen taloudellinen arviointi aikuisikäisellä väestöllä kokonaiskuolleisuuden kautta.
- Vuonna 2009 julkaistu verkkopohjainen laskuri (www.heatwalkingcycling.org/) perustuu monitieteellisen asiantuntijaryhmän kokoamaan ja vertailemiin kuolleisuuslukuihin ja ihmishengen tilastollisiin arvoihin.
 - Vuonna 2017 työkaluun on lisätty fyysisen aktiivisuuden rinnalle onnettomuus-riskin, CO₂ –päästöjen ja ilmansaasteiden taloudellisen säästön arviointi kulkumuotomuutosten myötä.

Laskenta vastaa kysymykseen

”Kuinka suuri rahallinen hyöty terveysvaikutuksista saadaan kuolleisuuden vähenemisen kautta, jos esimerkiksi pyöräilymatkat lisääntyvät 30 prosentilla vuodesta 2020 vuoteen 2030 mennessä?”

Työkalun käyttökohteita ja laskennan tuloksia voidaan soveltaa esimerkiksi:

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



Työkalun rajaukset

- Tarkoitettu tavanomaiseen ja säännölliseen käyttäytymiseen kohdistuvan vaikutuksen arvioimiseen väestötasolla. Arvioitavaan kohderyhmään kuuluvat **aikuiset** (pyöräilyn osalta 20-64 ja kävelyn osalta 20-74-vuotiaat). Pyöräiliikenteen ikäjakauman yläikärajan taustalla on tutkimustulokset siitä, että *pyöräilyn on todettu olevan vahvasti sidoksissa työmatkapyöräilyyn ja eläkkeelle jäämisen jälkeen pyöräilytottumukset yleensä muuttuvat*. Lapset, ammattiurheilijat ja työssään paljon pyöräilevät eivät sovellu arviointikohteeksi.
- HEAT-laskenta ottaa huomioon vain aktiivisen liikkumisen määrän lisääntymisen aiheuttamat muutokset kuolleisuuteen, mutta *ei esimerkiksi sairauspoissaolojen tai ennen aikaisten eläköitymisen vähenemisen vaikutuksia*. Laskentamenetelmä ei myöskään huomioi elämänlaatuun liittyviä 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. Pyöräilyn osalta raja-arvo on 45 % (kävelyn osalta 30 %), minkä jälkeen riskin pieneneminen ei ole enää merkittävää.
 - Menetelmässä suhteellinen kuolleisuuden ja liikunnan välinen riski on 0,9 kun säännöllinen pyöräilyn määrä on 100 minuuttia viikossa. Tämän verran pyöräilevillä on siis 10 % pienempi todennäköisyys kuolla ennen aikaisesti verrattuna ei-pyöräileviin henkilöihin. Viikossa 200 minuuttia pyöräilevien henkilöiden todennäköisyys kuolla mistä tahansa syystä on tällöin 20 % pienempi verrattuna ei-pyöräileviin henkilöihin.



Yhteenvedo laskelman lähtötiedoista

Kulkumuoto	Ikäluokka	Populaation koko	Kuolleisuus /100 000 as.	Ihmishengen tilastollinen arvo	Diskonttauskorko
Kävely	20–74	10 696	521.7	2,56 M€	3,5 %
Pyöräily	20–64	8 145	260.3	2,56 M€	3,5 %

▪ Lähteet:

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

Tie- ja rautatieliikenteen
hankearvioinnin yksikköarvot
2018, Väylävirasto 2020

Tie- ja rautatieliikenteen
hankearvioinnin yksikköarvot
2018, Väylävirasto 2020

Kulkumuoto km/asukas/vrk	Lähtötilanne	Tavoite 2030 (30 % kasvu)
Kävely	0.80	1.04
Pyöräily	0.37	0.48

▪ Lähde:

HLT2016 Turun seutu



Tulokset

Kulkumuoto	Ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemä (hlö)		Laskennallinen hyöty	
	Vuodessa	Vuoteen 2030 mennessä	Vuodessa	Vuoteen 2030 mennessä (sis. 3,5% diskonttaus)
Kävely	0.48	4.3	1.23 M €	8.22 M €
Pyöräily	0.045	0.41	116 000 €	844 000 €

- **Kävelyn** määrän lisääntymien kulkutapatavoitteen mukaiseksi yli 1.2 M €:n vuotuisia hyötyjä. Vuoteen 2030 mennessä hyöty olisi yli 8.2 M €.
- **Pyöräilyn** osalta taas kulkutapatavoitteen saavuttaminen merkitsisi yli 100 000€:n suuruisia vuotuisia hyötyjä ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä. Vuoteen 2030 mennessä hyöty olisi lähes 850 000 €.
- **Yhteensä** kävelyn ja pyöräilyn kasvaminen asetettujen kulkumuototavoitteiden mukaan toisi siis vuosittain lähes 1.35 M €:n suuruiset hyödyt aikuisten 20-74 vuotiaiden ikäluokassa fyysisen aktiivisuuden lisäyksen tuomien terveyshyötyjen myötä.



UUSIKAUPUNKI

Huomioita

- Tulosten perusteella kulkutapojen muutos asetettujen tavoitteiden mukaiseksi pyöräilyä suosivaksi toisi merkittäviä säästöjä fyysisen aktiivisuuden lisääntymisen kautta vuosittain jo pelkästään työikäisen ikäluokan ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä.
- Koska laskentamenetelmä ei huomioi esimerkiksi sairastavuudessa tapahtuvia muutoksia lisääntyneen liikkumisen myötä eikä ennenaikaisen eläköitymisen vähenemistä, kulkumuotojakauman muutoksen tuomat säästöt voivat olla todellisuudessa esitettyä merkittävästikin mittavammat.
- HEAT-laskenta olisi tehtävissä myös liikenneonnettomuuksien ja päästöjen osalta. Niiden vaikutus on kokemusperäisesti verrattain vähäinen verrattuna fyysisen aktiivisuuden tuottamiin hyötyihin.
- Laskentatyökalua käytettäessä tulee huomioida, että HEAT-menetelmä ei sellaisenaan ota huomioon onnettomuusriskin muutoksia kulkutapojen käytön muutosten myötä (ns. Safety In Numbers -ilmiö) eikä ajoneuvoteknologian kehitystä.





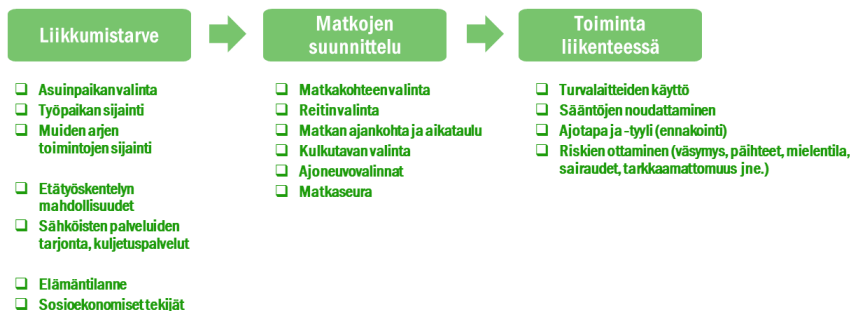
UUSIKAUPUNKI

Liite 6. Elinikäisen liikennekasvatuksen toimintamalleja ja toimia

Kyse on nykyisen toiminnan tarkastelusta ja uusien vaihtoehtojen puntaroinnista

- Liikkuminen paikasta toiseen kuuluu normaaliin arkielämään ja eripituisia matkoja kertyy päivässä useita: kuljemme kouluun, töihin, päiväkotiin, kauppaan, kaverin luokse ja harrastuksiin.
- Vuoden aikana teemme keskimäärin tuhat matkaa ja niiden yhteydessä teemme lukuisia liikkumiseen liittyviä valintoja ja päätöksiä: mitä reittiä kuljemme, mihin aikaan matkustamme, millä välineellä liikkumme, toimimmeko ennakoiden, millainen on ajotapamme, noudatammeko liikennesääntöjä ja käytämmekö turvalaitteita.
- Viisaasti voi liikkua kaikilla kulkutavoilla ja suurimmalla osalla ihmisistä olisi jo nykytilanteessa mahdollisuus hienosäätää liikkumistottumuksiaan kestävimmiksi ja turvallisemmaksi.

Missä asun? Liikunko? Minne liikun? Milloin liikun? Mitä reittiä kuljen? Minkä kulkutavan valitsen? Onko kulkupelini kunnossa? Olenko itse ajokunnossa? Miten toimin liikenteessä eri kulkutavoilla liikkuessani? Käytänkö turvalaitteita? jne. jne.



Liikkumisen ohjaus, liikennekasvatus ja viestintä on saumaton kokonaisuus

- Liikkumisen ohjaus (motivointi), liikennekasvatus (tiedot ja taidot, asenteet) ja viestintä (yleinen asenneilmapiiri) ovat tärkeä osa kävelyn ja pyöräilyn edistämistyötä.
- Ihmisiä on yhtäältä kannustettava ja motivoitava lisäämään omin voimin tapahtuvaa liikkumista edes osalla arjen matkoistaan. Suurimmalle osalle tämä olisi etäisyyksien ja yhteyksien puolesta jo nyt mahdollista.
- Toisaalta tarvitaan turvallisen liikkumisen perustietoihin ja -taitoihin liittyvää kasvatusta ja viestintää.
- Laajemmalle yleisölle kohdennetun viestinnän ja kampanjoinnin keinoin herätellään ihmisiä ajattelemaan ja keskustelemaan aiheesta, lisätään tietoisuutta tärkeistä teemoista ja vaikutetaan yleiseen mielipiteeseen.



Kuva: Ramboll Finland C

Elinikäisen liikennekasvatuksen osapuolet

- Elinikäisellä liikennekasvatuksella ihmisille luodaan perusvalmiudet – tiedot, taidot ja motiivit – tehdä vastuullisia liikkumisvalintoja sekä huolehtia omasta ja muiden turvallisuudesta.
- Liikennekasvatus ja liikkumisen ohjaus koostuu perusasioiden opettelusta ja tiedostamisesta (ajotaidot, säännöt, turvalliset toimintamallit jne.) ja omin voimin liikkumiseen kannustamisesta ja motivoimisesta (hyötynäkökohdat, mahdollisuudet).
- Kaupungissa elinikäinen liikennekasvatus konkretisoituu eri palvelualueilla (mm. neuvoloiden, päiväkotien, koulujen ja oppilaitosten, opiskelijaterveyshuollon, nuorisotoimen, sosiaalityön (esim. päihitteet), vanhustyön ja työsuojelun) tehtävän työn kautta.
- Myös kolmannen sektorin toimijoilla on keskeinen rooli vastuullisten ja turvallisten liikkumisvalintojen luomisessa.



Liikunnallisen elämäntavan oppiminen saa alkunsa perheen päivittäisistä rutiineista ja liikkumistottumuksista.

Esimerkkejä eri toimijoiden mahdollisuuksista

Teema	Esimerkkejä toimintamalleista
Neuvolat	Keskustelut huoltajan kanssa: huoltajan rooli esimerkkinä ja kasvattajana (mm. kypärän käyttö), pyörän selkään pienestä pitäen (potkupyörät), lapsen turvallinen kuljettaminen pyörällä (valmista aineistoa)
Varhaiskasvatus	- Keskustelut huoltajan kanssa: kannustaminen omin voimin liikkumiseen päiväkotimatkoilla ja perheen arjessa, yhdessä liikenteessä liikkuminen jalan ja pyöräillen - Opettajat: pyöräilykasvatukseen ja liikennekasvatukseen yleisemmin liittyvä koulutus (Liikenneturva, Pyöräliitto) - Päiväkodin kävely- ja pyöräretket lähiympäristöön (viskarit ja eskarit), jalankulkijan ja pyöräilijän liikennemerkit ja säännöt, liikenne-/pyöräilyaiheiset sadut, pyörien ja potkupyörien hankinta päiväkoteihin, pyöräilyleikkejä ja taitoajoroja perusarjessa, pyörien kunnostus/katsastus, pyöräilyn turvavarusteisiin tutustuminen, heijastintempaukset
Koulut	- Keskustelut huoltajan kanssa: kannustaminen omin voimin liikkumiseen koulumatkoilla ja perheen arjessa, kävelevät ja pyöräilevät koulubussit - Opettajat: pyöräilykasvatukseen ja liikennekasvatukseen yleisemmin liittyvä koulutus (Liikenneturva, Pyöräliitto), koulun lähiympäristön ja koulumatkojen pyöräilyolosuhteiden kartoitus/seuranta (yhteistyössä) - Perustaitojen opettelu luokka-asteittain ikäryhmään sopivalla tavalla: ajotaidot, liikennesääntötuntemus, vuorovaikutustaidot, turvavarusteiden käyttö ja turvallisuusmyönteiset asenteet, ymmärrys itsestä liikkujana, heijastintempaukset - Fillarilla.fi käyttöönotto 3.-6. lk, pyöräilyajokortit/-merkit, pyöräilyleikkejä, taitoajoroja, pyörien katsastukset/huolto, pyöräilyretket, liikenneharjoitukset koulun lähiympäristössä ja retkillä, heijastintempaukset/-ratsiat, pyöräilykypäräkampanjat, kypärä-/pyörävalotarkkailut, koulumatkojen kulkemisen pyöräilymyönteiset pelisäännöt, haastekisat saatto liikenteen vähentämiseksi - Valtakunnalliset teemapäivät ja kampanjat: Autoliiton Fillarimestari, Kävelen ja pyörällä kouluun päivä, Koulujen kilometrikisat, Liikenneturvallisuusviikko (turvallisesti kävelen ja pyöräillen)

Teema	Käytössä olevia toimintamalleja
Kouluterveydenhoito	Keskustelut huoltajan kanssa laajojen tarkastusten yhteydessä: huoltajan rooli esimerkkinä ja kasvattajana (mm. kypärän käyttö, omin voimin liikkuminen perheen arjessa), koulumatkojen kulkeminen omin voimin, vanhempien kannustaminen autottomaan saattoliikenteeseen
Nuoriso- ja liikunta (vapaa-aika)	- Teemaillat nuorisotalolla, Amazing race pyöräilytapahtumat, geokätköilyä tai kuvasuunnistusta kävellen ja pyöräillen, opastetut teemapyöräretket, kypäräntuunauspäivä, kuva-/videokilpailut pyöräilyyn liittyvästä teemasta, pyöränhuoltopajat, pyöräparkin tuunaaminen nuorisotiloihin, pyöräntuunautapahtumat, pyörällä harrastuksiin teeman osalta yhteistyö seurojen kanssa (pyöräilevä harrastebussi), heijastintempaukset - Valtakunnalliset teemapäivät ja kampanjat, liikunnan edistämiseen liittyvät teemapäivät ja kampanjat (esim. Unelmien liikuntapäivä)
Työikäiset Työpaikat Työterveys Työsuojelu	- Tiedotus ja motivointi (kävely-/pyöräilytapahtumat virkistyspäivien yhteydessä): tietoiskut hyödyistä tai turvallisuusasioista, sähköpyöräesittelyt, työmatkapyöräilijän varusteet, pyörien turvamerkintä, pyörän kunnon perustarkistus, pyöränhuoltokoulutus, kaupunkiajokoulutus, pyöräilyergonomian vinkkejä, liukastumistapaturmiin liittyvä info - Työpaikan pyöräpysäköinti, sosiaalitulat, yhteiskäyttöpyörät asiointiin, työsuohdepyörät, huoltovälineiden hankkiminen, kilometrikorvaukset autoilun tapaan, pyörähuoltoon oikeuttavat palvelusopimukset tai alennukset, pyöräilymyönteinen työpaikka -sertifikaatin hankinta - Valtakunnalliset teemapäivät ja kampanjat (sopii kannustamiseen, motivointiin, kokeiluihin): Pyöräilyviikko, Pyörällä töihin päivä, Kilometrikisat, Askel-kampanjat, Liikkujan viikko, Energiansäästöviikko, Tapaturmapäivä jne.
Seniorit	Teematilaisuudet jalankulusta ja pyöräilystä ja niiden turvallisuudesta, eriteemaiset kampanjat, senioripyöräilijöiden koulutukset, ohjatut pyöräretket, Pyörällä kaiken ikää -kampanja (iäkkäiden ulkoilu riksapyöriä hyödyntäen), Vie vanhus ulos -kampanja, Ikäihmisten ulkoilupäivä (pyöräilyteemalla)

Teema	Käytössä olevia toimintamalleja
Tekninen toimi, ELY-keskus	• Tietoiskut pyöräily säännöistä ja pyöräilyreiteistä, tietoiskut kiinteistöille kunnossapidosta (liukkaudentorjunnasta) ja esim. pyöräpysäköinnistä, pyöräilyyn liittyvä infopaketti uusille asukkaille • Pyöräilykarttojen ja muun pyöräilyyn (infraan ja palveluihin) liittyvän informaation ylläpito (pyöräpysäköintipaikat, liityntäpyöräily, huoltopisteet jne.) • Esteettömyyskävelyt-/kartoitukset, pyöräilyolosuhteita koskevan palautteen keruu, kriittisen pyöräretken tai pyöräparaatin järjestäminen, pyöräilyagenttien hyödyntäminen väylien laatuongelmien kartoituksessa
Muita (monen toimijan yhteisiä)	• Jalankulku-/pyöräilyaiheisten tiedotteiden tai artikkeleiden julkaiseminen paikallismediassa • Pyöräilyn edistämisen kunniainintojen jakaminen, vuoden pyöräilijän valinta, jne. • Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen liittyvät seminaarit ja keskustelutilaisuudet • Vaikuttajille kävely-/pyöräilyaiheinen työpaja/seminaari ja tutustumisretki liikenneolosuhteisiin • Pyöränhuolto- ja pyöräntuunaustapahtumat/-kurssit • Pyöräilykirpputorin tai huutokaupan järjestäminen; vanhat pyörät ja varusteet kiertoon • Paikallisen pyöräilytapahtuman järjestäminen; esitellään ja myydään pyöriä, varusteita ja vaatteita, esitellään erilaisia pyöräurheilulajeja, alueen pyöräretkimahdollisuuksia, kilpailuita, jne.)

Huom! Paikalliset järjestöt, yhdistykset ja seurat ovat myös erittäin keskeisiä toimijoita kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen liittyvässä kasvatuksessa ja viestinnässä. Toimintamallit ovat pitkälti edellä esitettyjä, mutta ajateltuna kunkin toimijan lähtökohdista ja toiminnan luonteesta käsin.



UUSIKAUPUNKI

RAMBOLL

Uusikaupunki.fi