

YLITORNION JALANKULUN JA PYÖRÄLIIKENTEEN KEHITTÄMISSUUNNITELMA

Loppuraportti 26.1.2022



RAMBOLL

Bright Ideas. Sustainable change.



Sisällysluettelo

Tiivistelmä

1. Visio ja tavoitteet jalankulun ja pyöräliikenteen kehittämiseen
2. Nykytila ja asukkaiden näkemyksiä kehittämisestä
3. Pyöräliikenteen pääverkko ja jalankulun ydinalueet
4. Toimenpideohjelma
5. Seuranta ja mittarit

Liitteet:

Liite 1: Asukaskyselyn tulokset

Liite 2: Nykytila-analyyseja

Liite 3: Valtionavustukset kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi



Tiivistelmä

Ylitornion jalankulun ja pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma on laatuaan ensimmäinen alueen kävelyä ja pyöräilyä koskeva kehittämissuunnitelma. Tarkastelun aikaikkuna ulottuu vuoteen 2030. Kehittämissuunnitelman tarve tunnistettiin kunnassa erityisesti kahdesta syystä: maastopyöräily on kasvattanut suosiotaan Ylitorniolla viime vuosina ja arkiliikkumisen liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja sujuvoittamiseksi on toivottu edistämiskeinoja.

Kunnan väestöpohjasta merkittävä osa on ikäihmisiä, joten jalankulun rooli ja sen aseman kehittäminen on pyöräilyn rinnalla tärkeää. Suunnitelmassa on painotettu vuorovaikutteisuutta suunnitteluratkaisujen suhteen ja työn yhteydessä on järjestetty niin asukaskysely, työpaja, äänestyksiä ohjausryhmässä sekä suunnittelukävely. Työssä muodostetut tavoitteet ja toimenpiteet nojaavatkin vahvasti työn aikana saatuihin palautteisiin ja yhdessä muodostettuihin näkemyksiin.

Ylitornion kunta asettaa tavoitteekseen lisätä jalankulkua ja pyöräilyä matkamäärissä mitattuna 30 % vuoteen 2030 mennessä. Kehittämissuunnitelmalla pyritään nostamaan jalankulun ja pyöräliikenteen arvostusta ja suosiota entisestään. Lisäksi tehtävänä on toimia ohjenuorana mm. liikkumisen motivoinnin, tiedottamisen, väylien toteuttamisen, kunnossapidon ja maankäytön suunnittelussa.

Ylitornion jalankulun ja pyöräliikenteen kantava visio on: **Turvallisesti, sujuvasti ja ympärivuotisesti kävellen ja pyöräillen koko elämän ajan. Ylitornio, Lapin pyöräilyn ja kävelyn helmi.**

Hankkeen ohjausryhmä:

- Jarmo Jaako, tekninen johtaja, Ylitornion kunta
 - Tommi Knuuti, kunnanvaltuuston jäsen, kiinteistöhoitaja, Ylitornion kunta
- Markku Montell, liikuntasihteeri, Ylitornion kunta
- Jussi Herttuala, liikunnanohjaaja, Ylitornion kunta
 - Mika Nevala, koulupsykologi, Ylitornion kunta
 - Jouni Vuontisjärvi, rehtori, Ylitornion kunta
 - Petri Niska, yhteyspäällikkö, Liikenneturva
- Tuija Kariniemi-Saukkoriipi, Loma-Vietonen Oy
 - Ari Jääskö, Aava Sky Village Oy
 - Heikki Alatulkkila, Karemajat Oy
 - Virpi Ansio, Traficom

Ylitornion kunnan jalankulun ja pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman laatiminen käynnistyi maaliskuussa 2021. Ohjausryhmä on kokoontunut työn aikana neljä kertaa virtuaalisesti Teams-yhteydellä sekä kerran suunnittelukävelyn merkeissä, yhdistäen kokous liikenneturvallisuustyöryhmän kokouksen kanssa limittäin. Työn konsulttina on toiminut Ramboll Finland Oy, josta työn tekemisestä vastasivat Kirsi Översti, Teemu Kinnunen sekä Reijo Vaarala.

1.

VISIO JA TAVOITTEET JALANKULUN JA PYÖRÄLIIKENTEN KEHITTÄMISEEN



Miksi edistää jalankulkua ja pyöräilyä?

Kävely ja pyöräily ovat sekä yhteiskunnan että yksilön näkökulmasta suotuisia liikennemuotoja.

Elinympäristön jalkakäytävät ja pyörätiet ovat paitsi liikennepaikkoja, myös keskeisiä liikuntapaikkoja. Toimintojen saatavuuden ja liikenneturvallisuuden kehittäminen jalan ja pyörällä edistää tasa-arvoa ja hyvinvointia kaikille. Erityisesti parannukset koetun turvallisuuden tunteen suhteen lisäävät lasten ja vanhusten liikkumismahdollisuuksia. Liikkumisolosuhteiden kehittäminen turvallisemmiksi vähentää myös liukastumis- ja kaatumistapaturmia sekä muita kävelyn ja pyöräilyn onnettomuuksia. Viihtyisään ympäristöön kiinnitetään usein enemmän huomiota kävelyn ja pyöräilyn lisääntyessä, mikä lisää kestävien liikkumismuotojen tukemisen positiivista kierrettä.

Henkilöautoliikenteen korvaaminen kävelyllä ja pyöräilyllä vähentää paitsi liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä, myös ilmanlaadun kannalta haitallisia päästöjä ja melua sekä lisää ympäristön viihtyisyyttä ja liikenteen turvallisuutta.

Hyvinvoinnin, terveyden, fyysisen toimintakyvyn ja kunnan edistäminen

Energia-, ympäristö- ja ilmastopoliittisten tavoitteiden edistäminen

Kansantaloudellisten säästöjen saavuttaminen

Liikennejärjestelmän toimivuus ja turvallisuus

Viihtyisän ja elinvoimaisen ympäristön luominen

Yhdenvertaisuuden ja tasa-arvon edistäminen

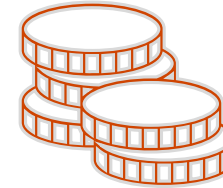


Liikkumattomuuden korkea hinta

Säännöllisellä liikunnalla on kauaskantoisia myönteisiä seurauksia niin yksilölle kuin yhteiskunnalle. Aktiivinen liikkuminen vähentää väestötasolla useiden kansansairauksien, kuten tyypin 2 diabeteksen, aivoverisuonisairauksista aiheutuneiden halvausten ja masennuksen riskiä. Terveyden kannalta liian vähäinen liikkuminen lisää kansansairauksien riskiä suomalaisessa väestössä 18–32 %. Liikkumattomuus on osaltaan yhteydessä yhteiskunnalle muodostuviin terveydenhuollon suoriin kustannuksiin sekä tuottavuuden menetyksestä aiheutuviin kustannuksiin, kuten sairauspoissaoloihin.

On arvioitu (Valtioneuvoston kanslia 2018), että **liikkumattomuuden vuotuiset kustannukset ja tuottavuuden menetykset ovat Suomessa 3,2–7,5 miljardia euroa**. Kokonaiskustannusten on arvioitu jakaantuvan seuraavasti:

Liikkumattomuuden aiheuttamat vuotuiset kustannukset Suomessa



Ylitornion asukkaiden liikkumattomuus aiheuttaa arviolta vuosittain noin **3 miljoonan euron** yhteiskuntataloudelliset tappiot.

Lähde: Vasankari T, Kolu P, toim. Liikkumattomuuden lasku kasvaa – vähäisen fyysisen aktiivisuuden ja heikon fyysisen kunnan yhteiskunnalliset kustannukset. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 31, 2018

Linjauksia

Pyöräliikenteen ja jalankulun rooli osana liikennejärjestelmää ja ihmisten arkea on viime vuosina noussut yhä keskeisempään asemaan.

Valtakunnallisena tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 39 prosentilla vuoteen 2030 verrattuna vuoden 2005 tasoon. Liikenteen osalta kestävyttä haetaan mm. sillä, että vähintään puolet uusista kävely- ja pyöräilymatkoista tulisi siirtymänä henkilöautomatkoista.

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämissuunnitelma tukee osaltaan niin kansainvälisten, valtakunnallisten kuin alueellistenkin tavoitteiden saavuttamista.



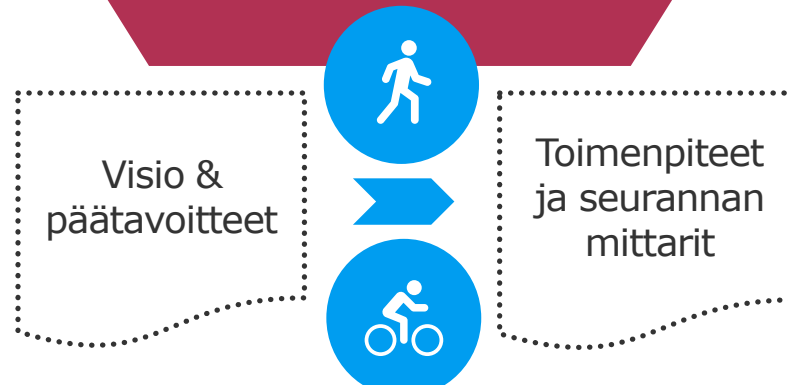
Jalankulun ja pyöräliikenteen edistämissuunnitelma toteuttaa myös viittä YK:n kestävän kehityksen tavoitteista.
YK:n kestävän kehityksen tavoiteohjelma Agenda 2030 tähtää kestävään kehitykseen, jossa otetaan ympäristö, talous ja ihminen tasavertaisesti huomioon.

Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelma
Fossiilittoman liikenteen tiekartta
12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, tavoitteet ja strategiset linjaukset
Tieliikennelaki

Kaikki liikennemuodot kattava liikenneturvallisuusstrategia
Kansainväliset ilmastopöytäkirjat
Kansallinen energia- ja ilmastostrategia
Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma

Lapin liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040
Lapin liikenneturvallisuussuunnitelma 2040

Ylitornion kuntastrategia
Ylitornion elinkeino-ohjelma
Ylitornion maankäyttö- ja elinvoimastrategia
Ylitornion hyvinvointikertomus
Ylitornion (ja Pellon) liikenneturvallisuussuunnitelma



Paikalliset tavoitteet ja asetetut visiot

Ylitornion kuntastrategia – Meän Väylä

Kuntastrategian vision mukaan Ylitornion kunta on tulevaisuuttaan ennakoiva ja strategisia valintoja tekevä. Yhteistyössä nähdään voimaa menestymisen, hyvinvoinnin ja sujuvan arjen saavuttamiseen.

Kuntastrategian arvot

Yrittävä

Luotettava

Innostava

Lapin liikennejärjestelmäsuunnitelma ja Lapin liikenneturvallisuussuunnitelma

Kenenkään ei tulisi kuolla tai loukkaantua vakavasti Lapin liikenteessä.

Arkipyöräilyn sekä kävelyn reittien laatutasoa on kehitettävä. Keskuksissa tulee toteuttaa palvelutasopuutteisiin vastaavia priorisoituja esteettömyys-, turvallisuus- ja yhteyksien jatkuvuustoimenpiteitä. Keskeisten yhteyksien talvikunnossapitoa tulee priorisoida.

Aluekeskuksissa ja muissa kuntakeskuksissa kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuus on vuonna 2040 yhteensä yli 30 %.

Ylitornion jalankulun ja pyöräliikenteen visio

Jalankulun ja pyöräliikenteen edistämistä ohjaava visio ja sitä tukevat tavoitteet on muodostettu hankkeen yhteydessä järjestetyn asukaskyselyn, tavoite- ja toimenpidetyöpajan sekä ohjausryhmätyöskentelyn kautta. Tavoitteena oli myös laatia kuntastrategioiden ja muiden kestävän liikkumisen kannalta olennaisten linjausten kanssa yhteensopiva visio.

VISIO



*"Turvallisesti, sujuvasti ja ympärivuotisesti kävellen ja pyöräillen koko elämän ajan.
Ylitornio, Lapin pyöräilyn ja kävelyn helmi."*

ERITYIS- TEEMAT



Turvallisuus

Arki-
liikkuminen

Vapaa-ajan
liikkuminen
ja matkailu

Asuin-
ympäristön
laatu

MÄÄRÄLLISET TAVOITTEET



Kävelyn ja
pyöräilyn
matkamäärät
kasvavat **30 %**
vuoteen **2030**

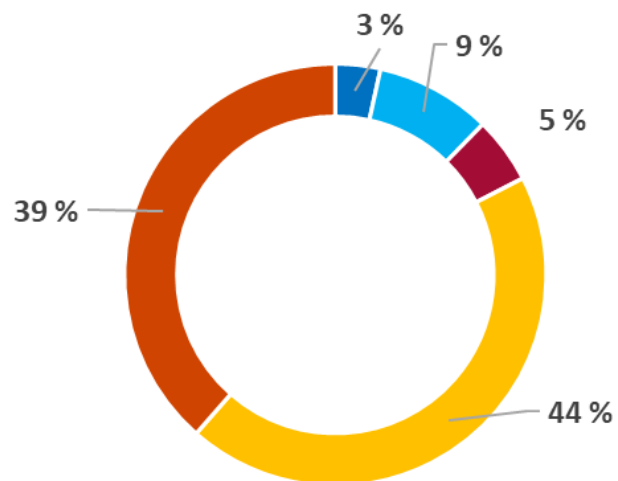
Nolla
jalankulku- ja
pyöräily-
onnettomuutta

2.

NYKYTILA JA ASUKKAIDEN NÄKEMYKSIÄ KEHITTÄMISESTÄ



Taustatietoa Ylitorniosta



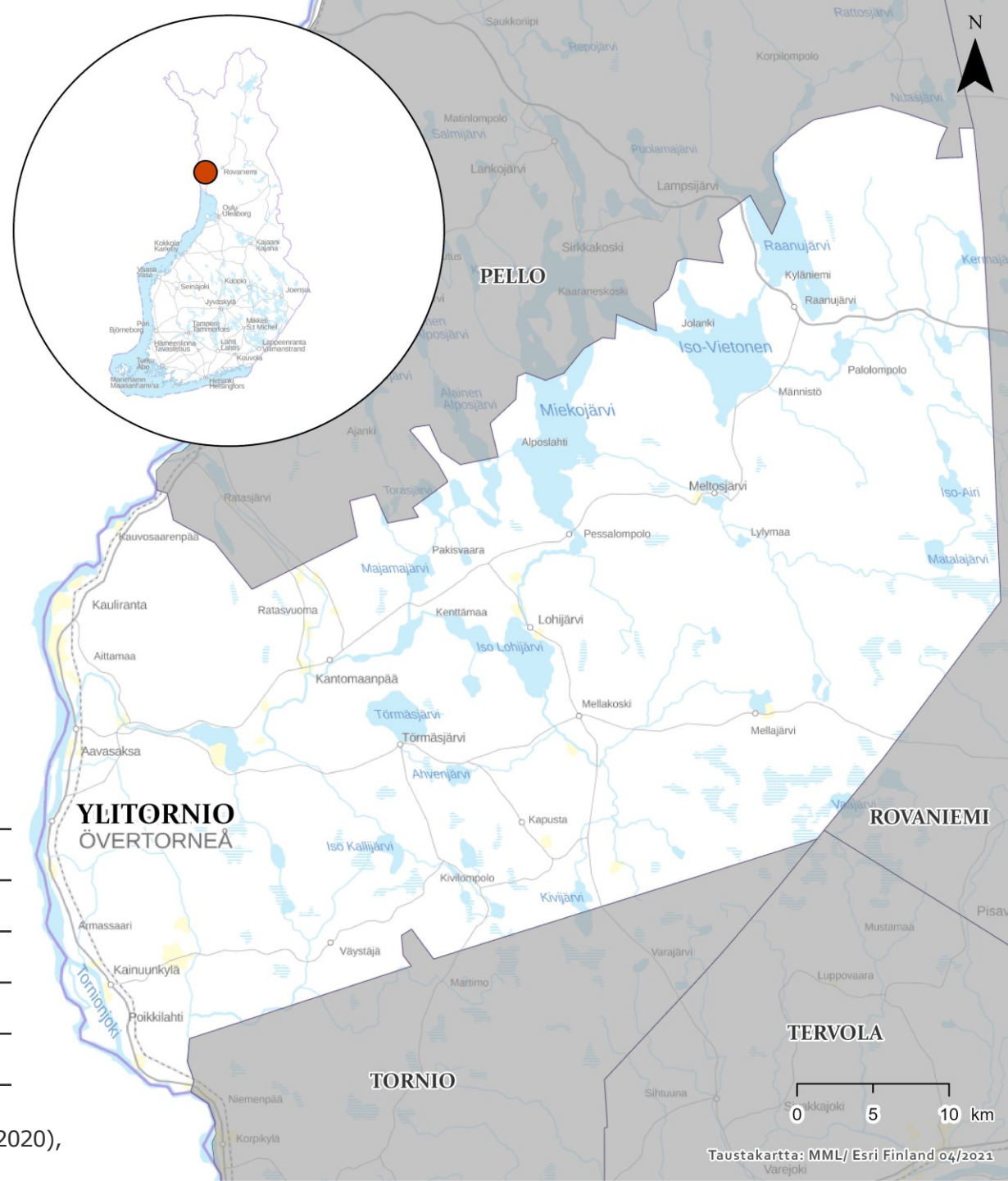
■ 0-6 v. ■ 7-17 v. ■ 18-24 v. ■ 25-64 v. ■ Yli 64-vuotias

VÄESTÖRAKENNE

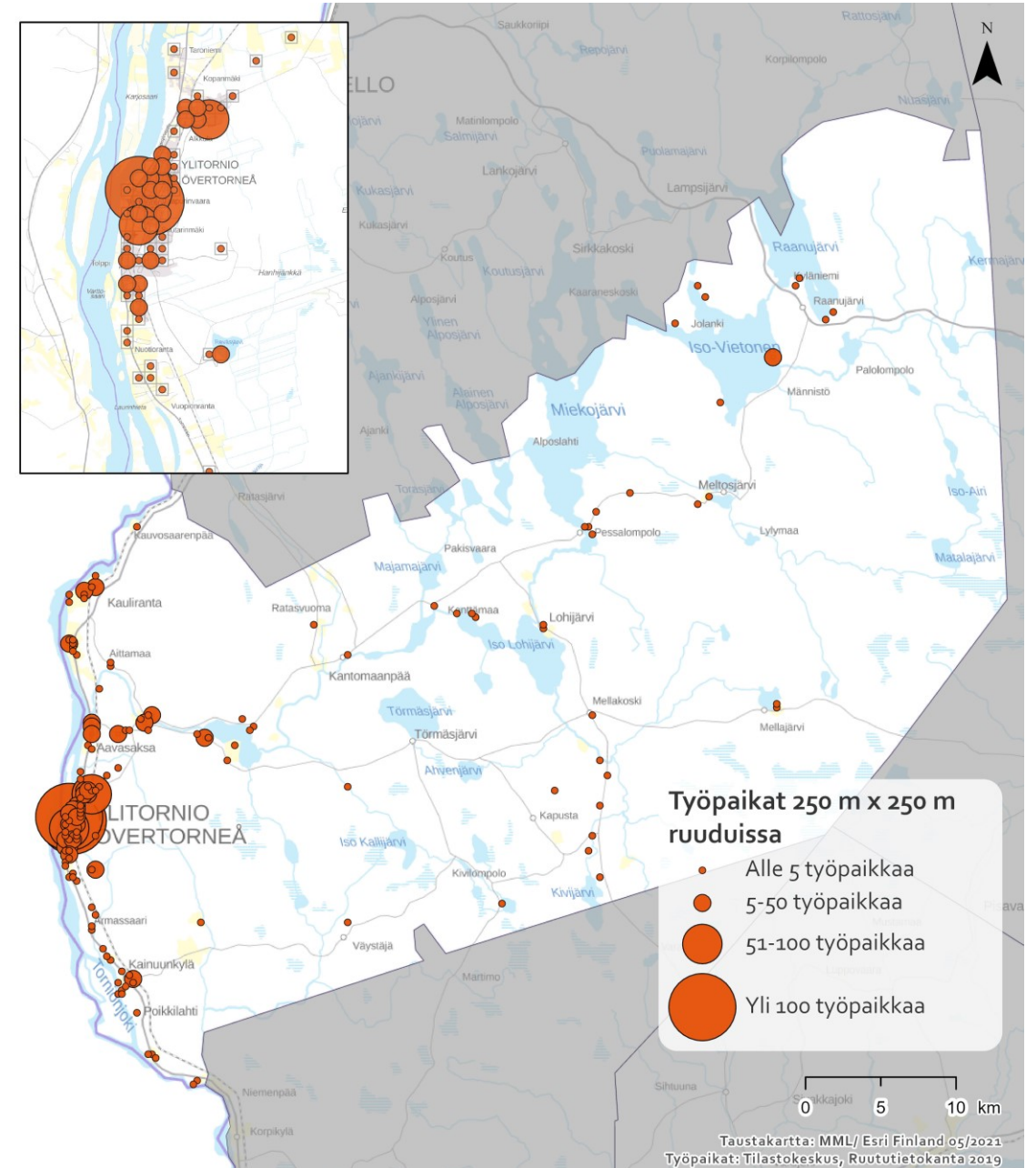
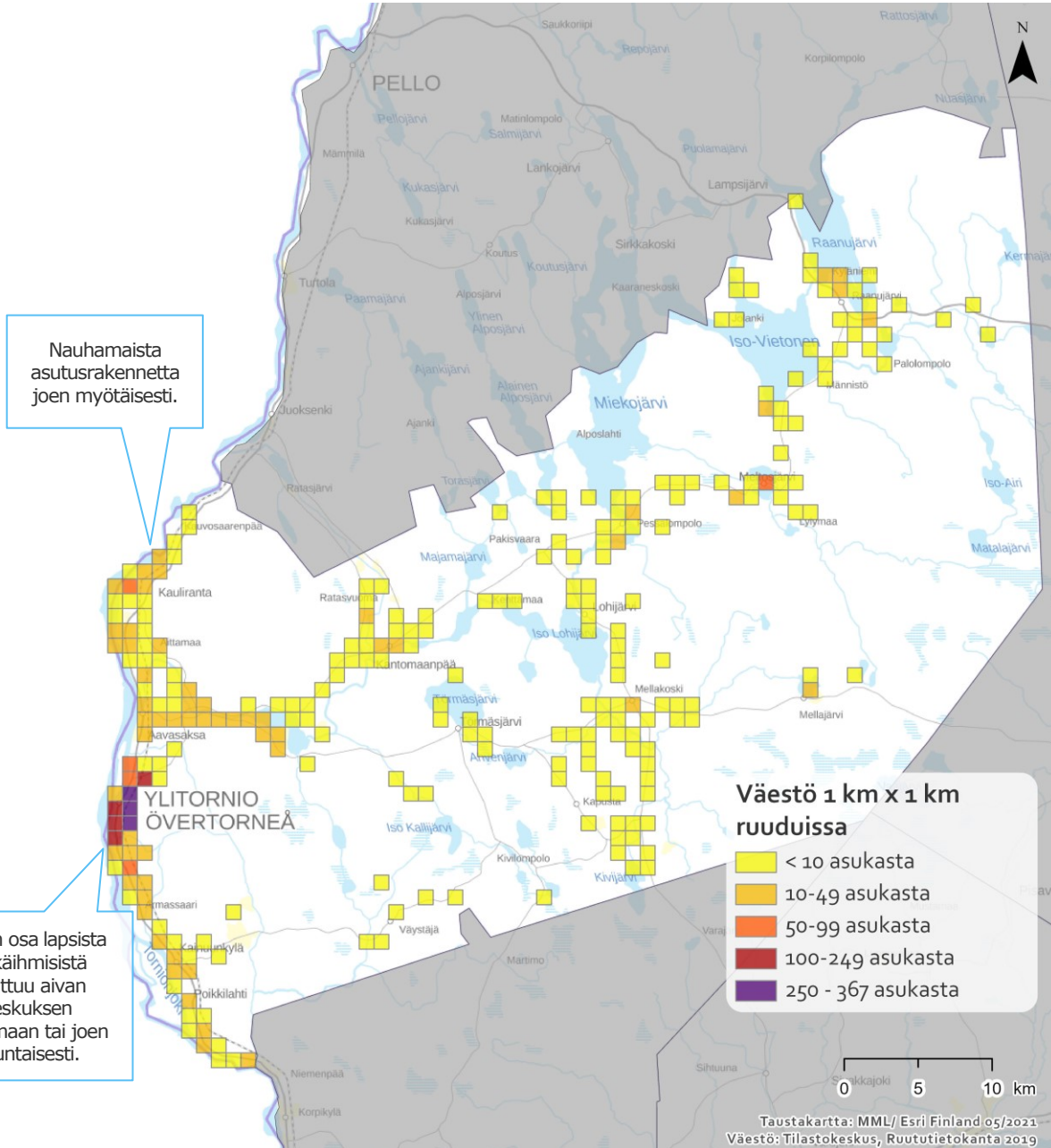
Lapset (0-6 v.)	134
Koululaiset (7-17 v.)	346
Nuoret (17-24 v.)	198
Työikäiset (25-65 v.)	1713
Ikäihmiset (Yli 65 v.)	1499

YLEISTILASTOTIETOA

Väestö	3890
Pinta-ala	2 212,7 km ²
Työpaikat	1 251
Alkutuotanto-	12 %
Jalostus-	18 %
Palvelutyöpaikat	64 %



Yhdyskuntarakenne



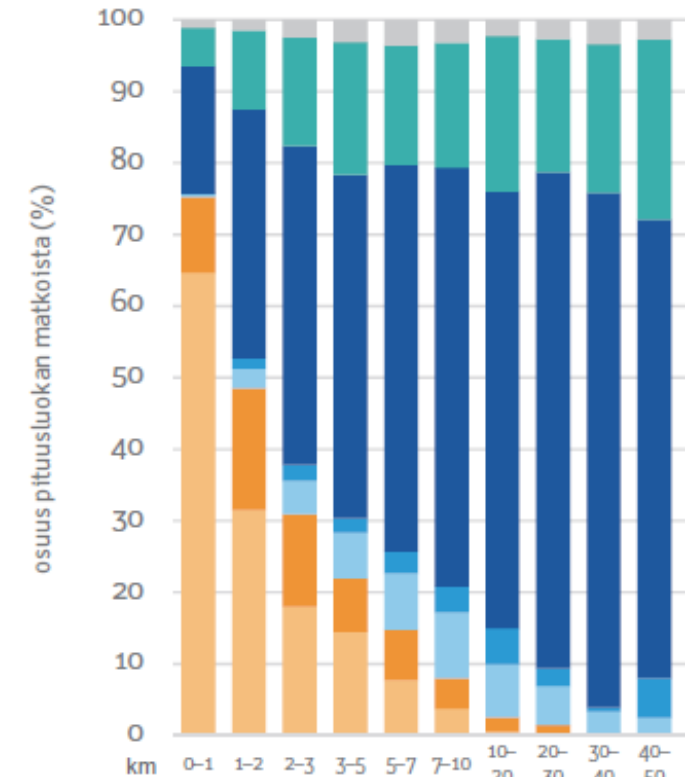
Tiedot liikkumisesta

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (HLT2016) mukaan koko Suomessa kävellen liikkumisen kulkutapaosuus oli 22 %, pyöräilyn vastaava luku 8 %.

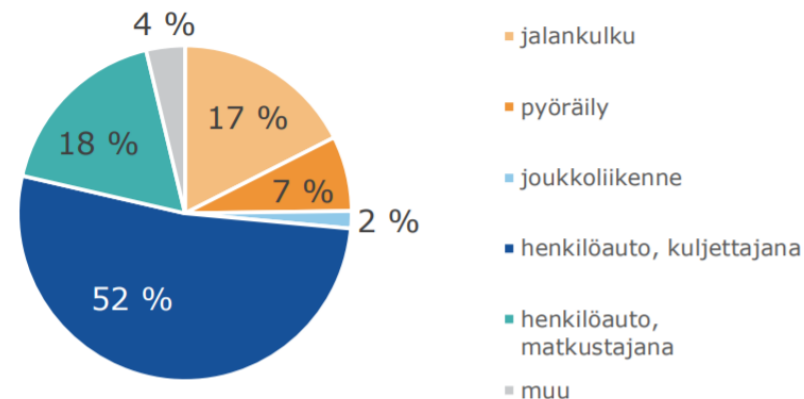
Jalankulun kulkutapaosuus oli Lapin maakunnassa vuonna 2016 mitattuna 17 % ja pyöräilyn 7 %. Lapissa tehdään hieman muuta Suomea vähemmän matkoja kävellen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä. Selittävinä tekijöinä ovat ennen kaikkea maan keskiarvoa alhaisempi taajama-aste ja pitkät etäisyydet.

Traficomien teettämän *Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään* -tutkimuksen mukaan Lapissa oltiin hieman Suomen keskiarvoa tyytymättömiä jalankulun olosuhteisiin. Tyytymättömiä oltiin talvikunnossapitoon, reittien yleiseen kuntoon sekä kävely-ympäristön viihtyvyyteen. Pyöräilyn osalta samassa tutkimuksessa maan keskiarvoa tyytyväisempiä Lapissa oltiin liikenteen sujuvuuteen sekä liikenneturvallisuuteen. Tyytymättömiä oltiin talvikunnossapitoon.

Kuva: Kulkutapaosuudet matkan pituuden mukaan kotimaassa.



Kuva: Kulkutavat Lapin maakunnassa (matkaluvusta johdetut)



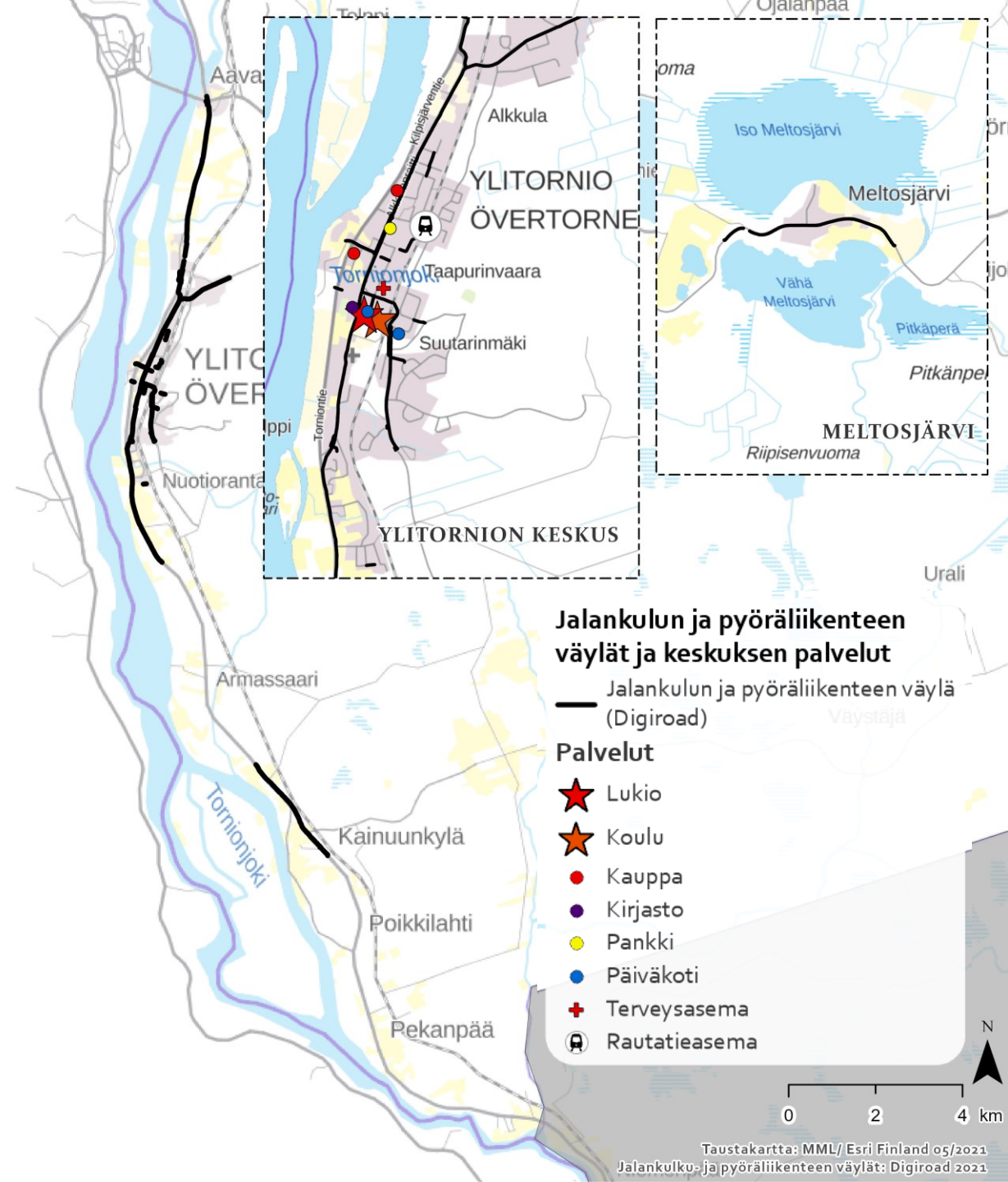
Lähteet: Liikennevirasto, Henkilöliikennetutkimus (HLT) 2016, Lapin liitto, Liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040, raporttiluonnos, Traficom, Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään - tutkimuksen tulokset 2019 taulukkomuodossa.

Jalankulun ja pyöräliikenteen väylät & keskeisimmät palvelut

Ylitorniolla erillisten päällystettyjen jalankulun ja pyöräliikenteen väylien **yhteispituus on noin 21 km.**

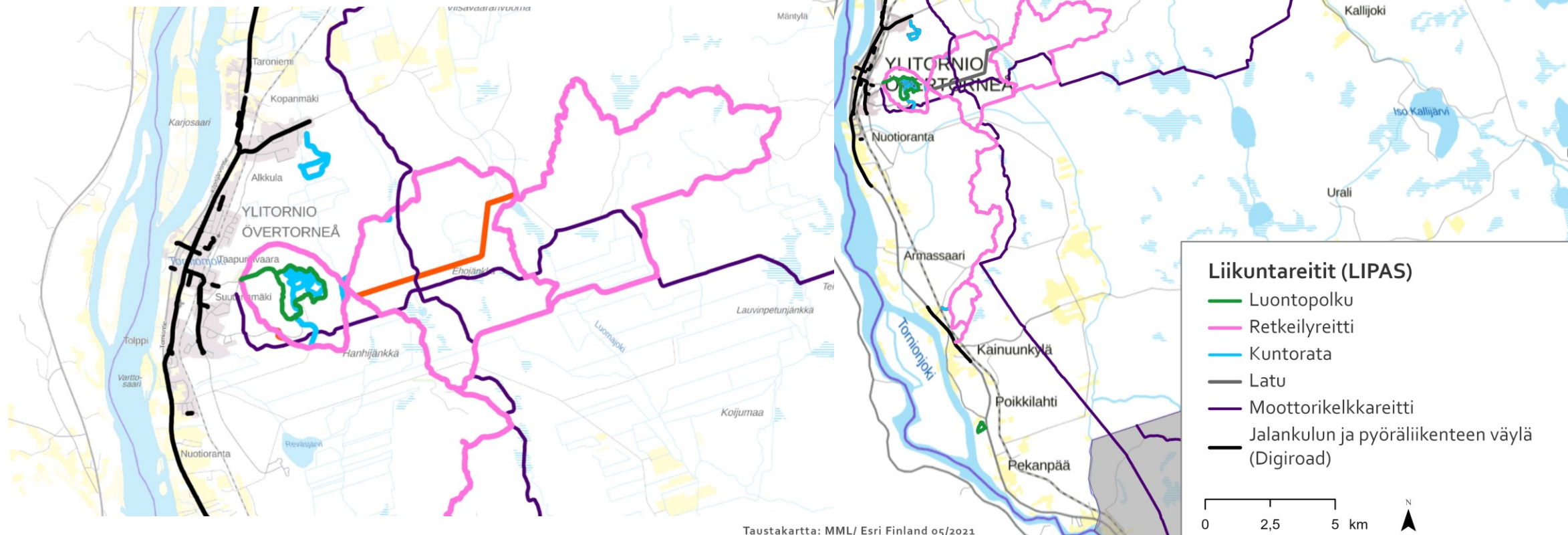
Käytännössä jalankulun ja pyöräliikenteen verkkoon kuuluvat kaikki liikkujien käyttämät väylät, joita ovat kadut ja tiet, yhdistetyt jalankulku- ja pyöräliikenteen väylät sekä vapaa-ajan reitit.

Suurin osa keskeisistä palveluista sijaitsee tiiviisti keskustaa-ajamassa. Joitakin yksityisiä palveluita löytyy myös kylistä. Ylitornion palvelutarjontaa täydentävät Matarengin (Övertorneå) kuntakeskuksen palvelut Torniojoen toisella puolella. Keskustassa sijaitsevan Ainiovaaran peruskoulun (luokat 1-9) lisäksi kunnan pohjoisosassa sijaitsee Kaulirannan peruskoulu (luokat 0-6), jolla on myös kaksi muuta toimipistettä Mellakoskella ja Raanujärvellä.



Arjen ja vapaa-ajan liikkumisyhteydet

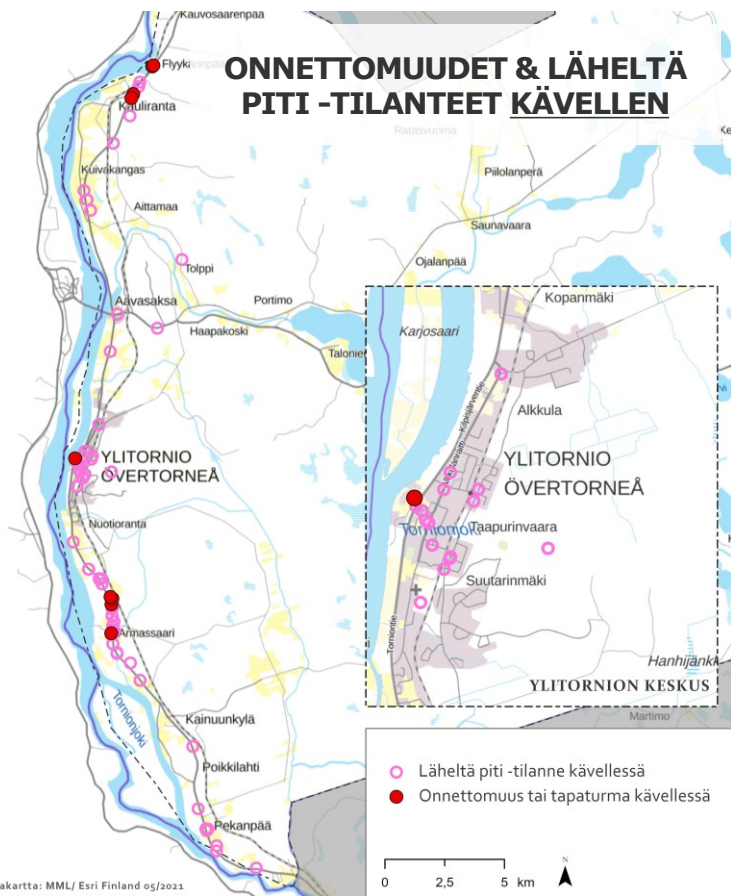
Kuten edellä kuvattiin, varsinaiset, erilliset jalankulun ja pyöräliikenteen väylät sijoittuvat tiiviisti keskuksen tuntumaan. Vapaa-ajan liikuntareitit mukaan luettuna tarjontaa kävellen ja pyöräillen liikkumiselle on huomattavasti laajemmalle alueelle, linkittyen niin Aavasaksan kuin Ainiovaaran matkialueille kuin kauemmaksikin. Erityisesti Ainiovaaran alue linkittyy erinomaisesti kunnan keskustaajaman tuntumaan.



Liikenneturvallisuus

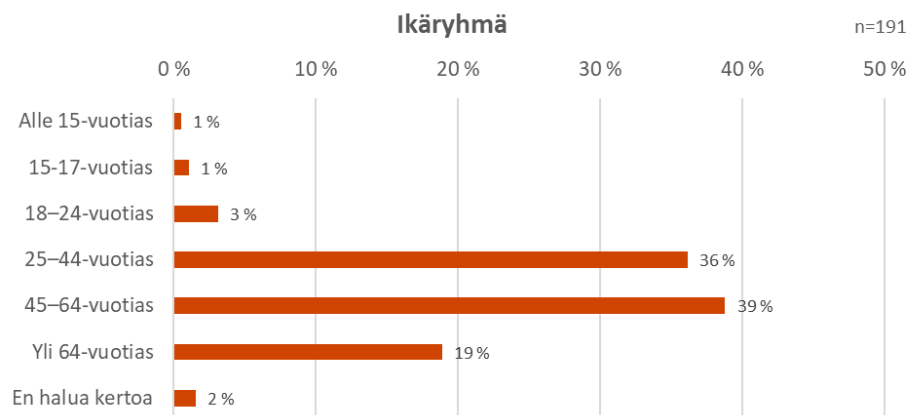
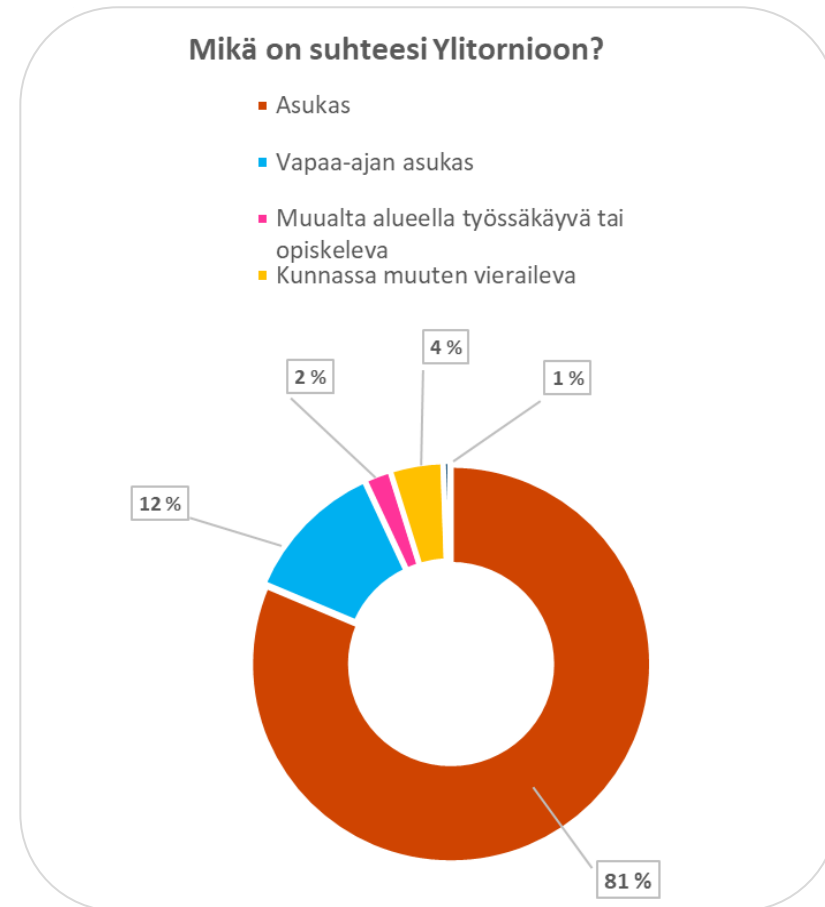
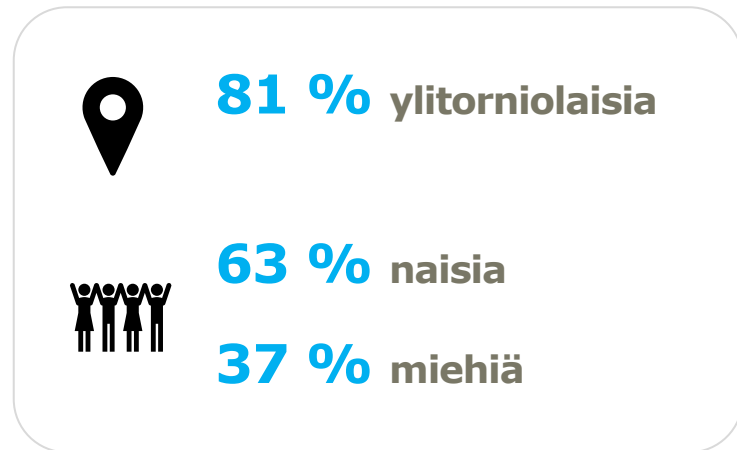
Viimeisimpien viiden vuoden aikana (2016-2020) Ylitorniolla ei ole poliisin tietoihin perustuvien tilastojen mukaan sattunut yhtään onnettomuutta jalankulkijoille tai polkupyöräilijöille. Liikenneonnettomuuksia tarkastellessa on huomioitava, että usein jalankulkijoiden tai pyöräilijöiden lieviä tai läheltä piti -onnettomuuksia ei raportoida, eivätkä ne siten näy tieliikenneonnettomuustilastoissa.

Asukkaille ja muille alueella liikkuville annettiin mahdollisuus ilmoittaa turvattomista paikoista ja läheltä piti -tilanteista liikenteessä asukaskyselyn yhteydessä (tulokset alla, tarkemmat kartat esitetty liitteessä 1). **Onnettomuuksia/tapaturmia tai läheltä piti -tilanteita pyöräillessä ja kävellessä oli ilmoitettu selkeästi eniten Armassaari-Nuotioranta välille valtatiellä 21.** Lisäksi keskustaaressa oli raportoitu erityisesti läheltä piti -tilanteita kävellessä, puolestaan pyöräillessä läheltä piti -tilanteita oli tapahtunut myös Aavasaksasta pohjoiseen valtatie 21 varressa.



Asukkaiden näkemyksiä

Osana Ylitornion kehittämissuunnitelmaa toteutettiin kaikille avoin **sähköinen kysely** jalankulun ja pyöräilyn olosuhteista ja keskeisimmistä kehittämistarpeista välisenä aikana. Kyselyssä oli mahdollista antaa palautetta myös kartalle. Yhteensä **192 henkilöä** vastasi kyselyyn, joista suurin osa oli ylitorniolaisia, mutta myös vapaa-ajan asukkaita tavoitettiin. Kartalle kohdistettuja vastauksia saatiin reilu 800 kpl.



Aukkaiden näkemyksiä

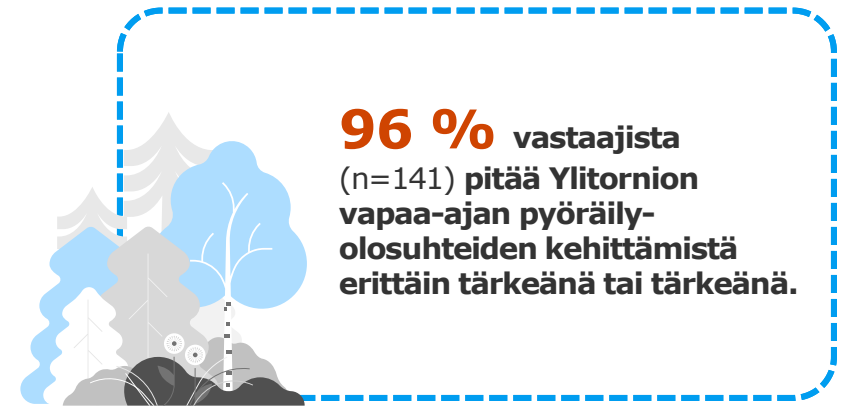
Mikä saisi kuntalaiset liikkumaan enemmän pyöräillen ja kävellen:
(suosituimmat vastaukset, monivalintakysymys)



- Turvallisemmat pyöräilyreitit (35 %)
- Pyöräilyväylien parempi kunto (15 %)
- Sujuvammat ja suoremmat pyöräilyreitit (10 %)
- Parempi talvikunnossapito (10 %)



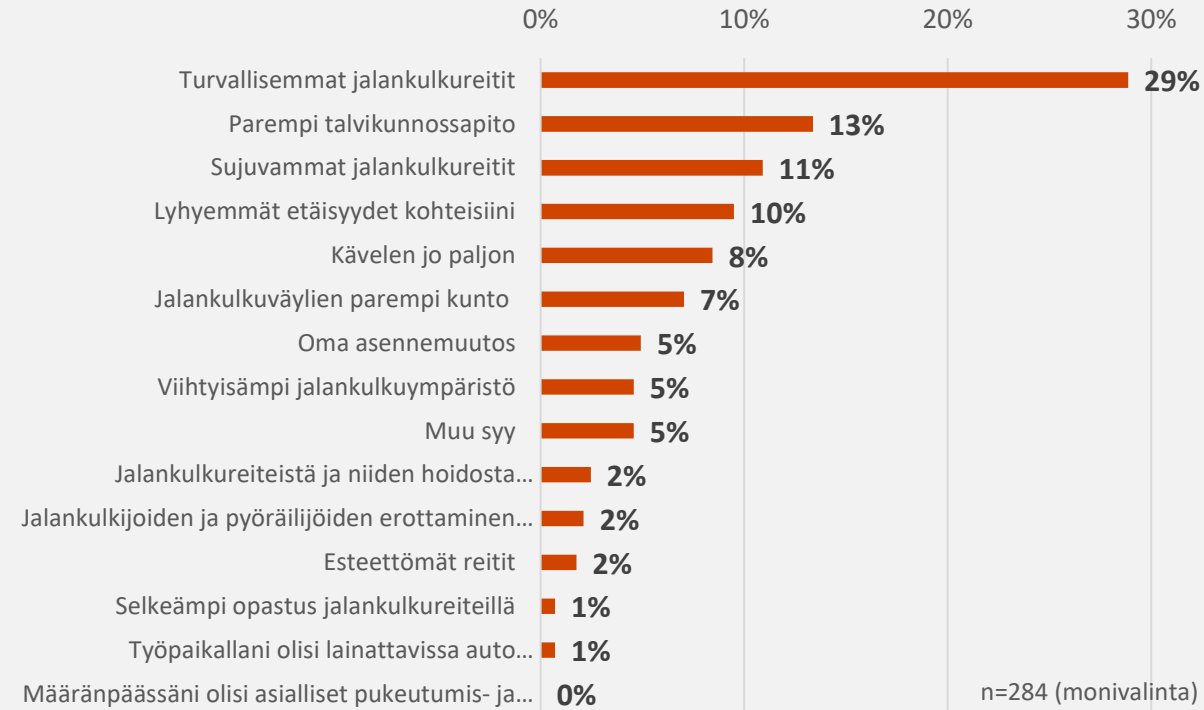
- Turvallisemmat jalankulkureitit (29 %)
- Parempi talvikunnossapito (13 %)
- Sujuvammat jalankulkureitit (11 %)
- Lyhyemmät etäisyydet kohteisiin (10 %)



Mikä saisi sinut liikkumaan enemmän pyöräillen esimerkiksi työ-, opiskelu-, koulu- tai asiointimatkoja Ylitorniolla?



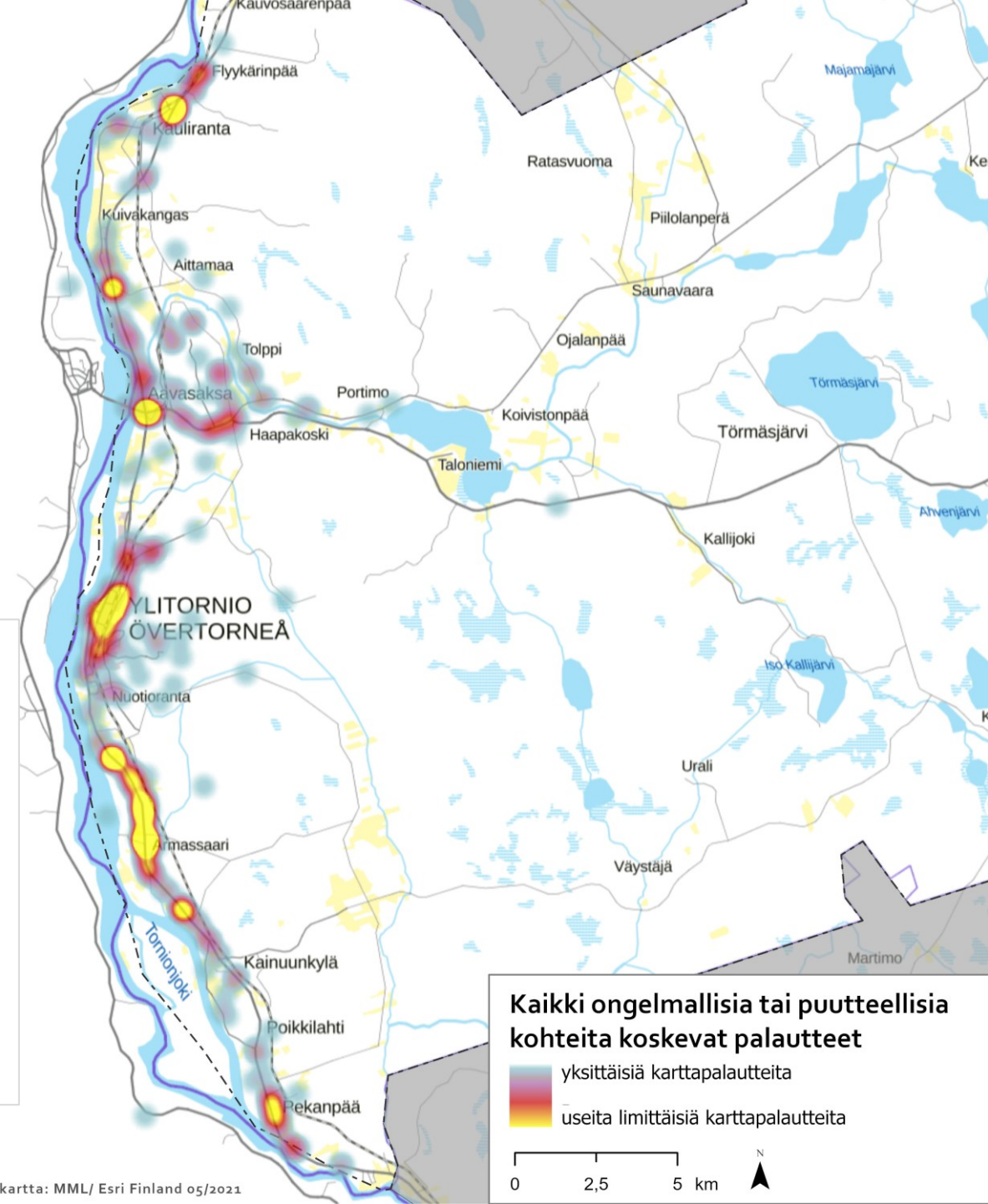
Mikä saisi sinut liikkumaan enemmän jalan esimerkiksi työ-, opiskelu-, koulu- tai asiointimatkoja Ylitorniolla?



Asukkaiden näkemyksiä

Kartalle kohdennetuissa vastauksissa korostuivat etenkin seuraavat teemat: pyöräily-/ jalankulkuyhteyden puuttuminen tai laatuun liittyvä ongelma. Turvattomia tai hankalia risteys- tai jollain muulla tavalla turvattomuutta aiheuttavia paikkoja myös merkittiin kohtalaisen paljon.

Useita limittäisiä karttapalautteita kohdistui etenkin keskustaajamaan (mm. radan alitustarve ja Ainiovaarantie), sekä vt 21 varrelle osuiksille Nuotioranta-Armassaari, Aavasaksa ja Kauliranta.



Havainnot maastokäynniltä 1/2



Asukaskyselyssä runsaasti karttapalautteita osakseen saanut valtatie 21 varsi Nuotioranta-Armassaari välillä. Pientareet ovat paikoitellen hyvin kapeita, lisäksi raskas liikenne aiheuttaa turvallisuuden tunnetta.



Ainiovaaran koululle ja päiväkodeille kulkeva jalankulun ja pyöräliikenteen yhteys Mellantien ja Parkkitien välissä. Huoltoajoa ei suunnittelukävelyn haastatteluiden mukaan välttämättä tarvittaisi tällä yhteydellä sallia, sillä se voidaan hoitaa muuta kautta.



Moottoriajoneuvoilla ajo on sallittua asioinnin ja koulukuljetusten muodossa Ainiovaaran koulun pihaan asti. Ympäristöä rauhoittaville saattoliikennejärjestelyille hieman kauemmas koulun sisäänkäynnistä olisi tarvetta.



Ylitornion asemapysäkki Asematien ja Asemapolun välissä. Rautatie halkoo kunnan keskustaajamaa ja sen yhteyteen sijoittuvaa Hylläkylän asutusalueita. Kunnalla onkin tavoitteissa rakentaa kohtaan alikulku, joka yhdistäisi alueet turvallisesti toisiinsa ja lyhentäisi kävely- ja pyöräily-yhteyksiä keskustaan.

Havainnot maastokäynniltä 2/2



Ainiovaaran koululta löytyy esimerkillisen hyviä runkolukittavia pyörätelineitä sekä säältä suojaa antavia katoksia (jotka on alun perin tarkoitettu oppilaiden sääsuojaksi). Alueella oli runsaasti nuorimpien pyöriä pysäköitynä.



Pyöräteline ja pyöriä Kaulirannan koululla. Kuvassa oleva rengasteline saattaa vahingoittaa pyörää, eikä se sen vuoksi ole suositeltavin malli pyöräpysäköintiä varten.

3.

PYÖRÄLIIKENTEEEN PÄÄVERKKO JA JALANKULUN YDINALUEET



Kaksi liikennemuotoa

Kävely ja pyöräliikenne on olennaista käsittää erillisiksi kulkutavoiksi, muun muassa siksi, että ne ovat nopeudeltaan ja luonteeltaan hyvin erilaisia. Ajoneuvolaissa polkupyörä on määritelty ajoneuvoksi, joten siinä suhteessa pyöräily on lähempänä autoilua kuin kävelyä. Siksi **kävelyä ja pyöräilyä on järkevää ja suositeltavaa käsitellä erillisinä kulkutapoina.**

Ominaista kävelyille



- 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 → kävely 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 → kulkeminen tyypillisesti paikasta A paikkaan B
- Tarve pysäköinnille
- Hyötyy tasaisuudesta ja suorista reiteistä → pysähtymistä ei suosita
- Lainsäädännössä pyörä on ajoneuvo → rinnastuu enemmän autoon kuin jalankulkijaan
- Rinnasteisia ovat mm. potkupyörät, sähköavusteiset polkupyörät ja sähköpotkulaudat
- Yleensä väistämisvelvollinen tien ylityskohdissa

Pyöräliikenteen verkkosuunnittelu

Pyöräliikenne

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

Infrastruktuurin parantaminen on erityisesti kehittämisen alkuvaiheessa tärkein ja vaikuttavin pyöräliikenteen edistämiskeino.

Pyöräliikenteen verkkosuunnittelun lähtökohdat ja tavoitteet

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

Pyöräliikenteen verkon suunnittelu toimii lähtökohtana toimivien pyöräilyolosuhteiden suunnittelulle ja toteutukselle. Tavoitteena on luoda edellytykset polkupyörän käytölle arkisena kulkuvälineenä sekä parantaa pyöräliikenteen asemaa aina maankäytön suunnittelusta toteutukseen ja väylien kunnossapitoon asti. Pyöräliikenteen pääverkon tehtävänä on kuvata ja jäsentää verkkohierarkian kautta pyöräliikenteen roolia tie- ja katuverkon eri osissa. Pääverkko asemoi pyöräliikennettä katuverkolla suhteessa muihin kulkumuotoihin.

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

Pyöräliikenteen suunnittelun muutoksia:

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



Pyöräliikenteen suunnittelun perusteet

Pyöräliikenteen verkkosuunnittelu

Pyöräliikenteen verkkosuunnittelun merkitystä ei voi koskaan korostaa liian paljon. **Pyöräliikenteen pääverkko on työkalu, joka ohjaa viisaiden liikennemuotojen kehittämistä maankäytön suunnittelusta toteutukseen ja väylien kunnossapitoon asti.**

Pyöräliikenteen hierarkkista luokittelua hyödynnetään muun muassa:

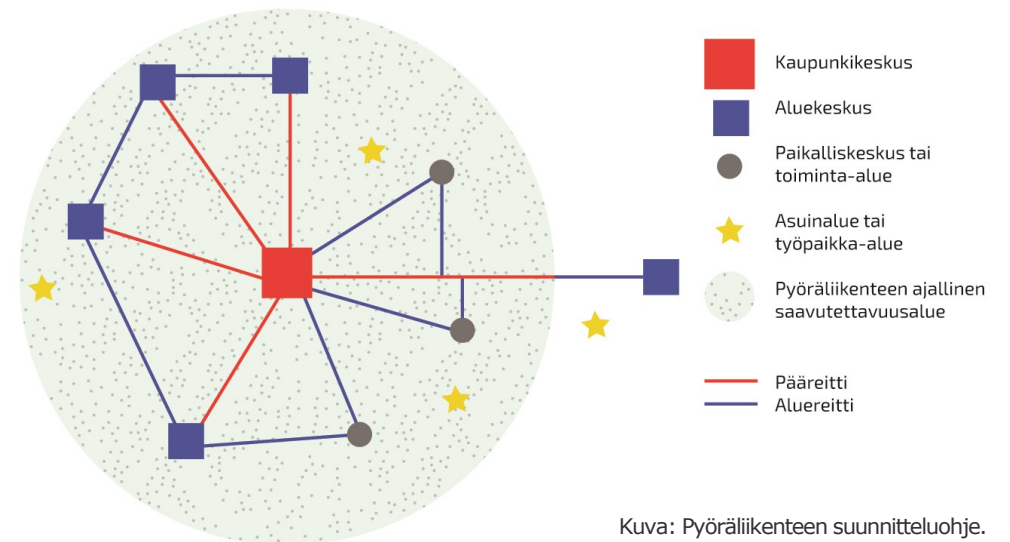
- väylien maankäytön suunnittelussa
- laatustandardien määrittelyssä
- hankkeiden priorisoinnissa
- väistämissäännöissä
- näkyvyydessä
- viitoituksessa
- kunnossapidossa.

Pyöräliikennettä synnyttävät kohteet

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

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

- Kaupunki- /kuntakeskus
- Aluekeskus
- Paikalliskeskus tai toimintoalue
- Asuinalue tai pieni työpaikka-alue



Kuva: Pyöräliikenteen suunnitteluohje.

Pyöräliikennettä synnyttävien kohteiden luokittelu

Esitys Ylitornion kunnan toiminnallisesta luokittelusta:

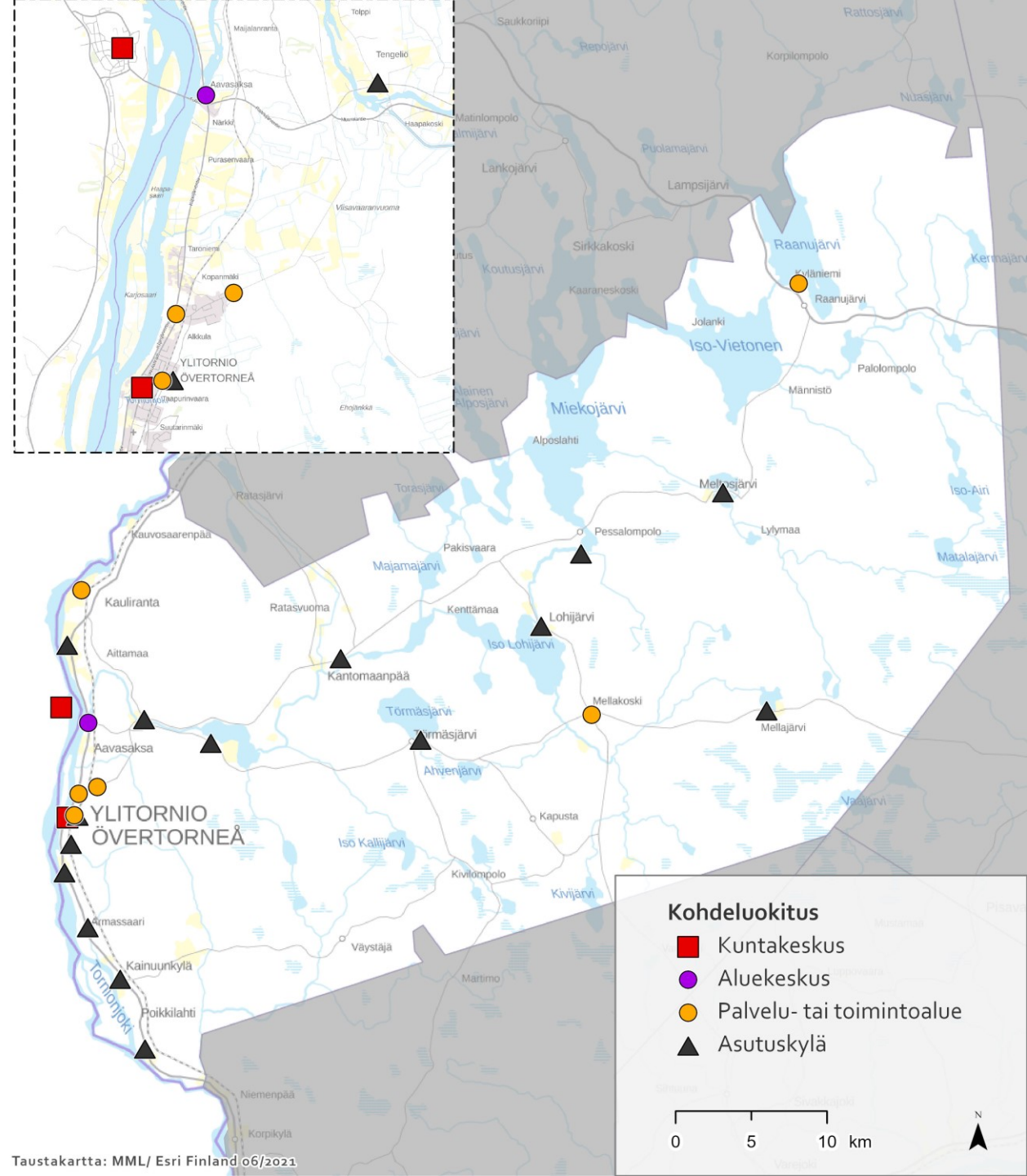
Kuntakeskus = Ylitornion keskus sekä **Matarenki:** hyvä palvelutarjonta, jossa paljon palveluja ja toimintoja

Aluekeskus: omaa useampia palveluita tai muita merkittäviä pyöräilyä synnyttäviä kohteita (Aavasaksa)

Palvelu- tai toimintoalue: rajalliset yksittäiset palvelut (Alkkula, Kopanmäki, rautatieasema, Kauliranta, Raanujärvi ja Mellakoski)

Asutuskylä: asutusta – ei palveluita (14 kylää/asutuskeskusta)

Kohdeluokituksen muodostamisessa hyödynnetty mm. Ylitornion kaava-aineistoja, tietoja Ylitornion kylistä sekä koontia kunnan keskeisimmistä palveluista.



Pyöräliikenteen verkon luokittelu Ylitorniolla

Pyöräliikenteen verkko muodostuu Ylitorniolla pää- ja aluereiteistä sekä merkittävistä paikallisreiteistä.

Pyöräliikenteen pääreitti yhdistää pyöräilyetäisyydellä olevat aluetasoiset keskukset kuntakeskukseen. Ylitornio ja Tornio jäävät toisistaan suhteellisen kauaksi arkipyöräilyn kannalta, joten yhteyttä Tornioon asti ei ole pyöräliikenteen tavoiteverkkokartassa esitetty.

Pyöräliikenteen pää- ja aluereitit sekä erityiset paikallisreitit muodostavat Ylitornion pyöräliikenteen pääverkon, joka yhdistää tärkeimpiä kohteita toisiinsa. Pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat verkon osat ovat laatustandardiltaan paikallisreittejä korkeampitasoisia.

- Pyöräliikenteen **pääreitti**: kahden kuntakeskuksen välinen yhteys on pääreitti (Ylitornio-Övertorneån Matarenki). Tälle yhteysvälille osuu Ylitornion tapauksessa myös aluekeskus.
- **Aluereitti** yhdistää palvelu- tai toimintoalueen aluekeskukseen tai näihin johtavaan pääreittiin. Kahden aluekeskuksen välinen yhteys on yleensä myös aluereitti. Pyöräliikenteen aluereitin laatuvaatimukset ovat korkeat, mutta yleensä hieman pääreittiä alhaisemmat. Aluereitissä on tärkeää yhtenäisyys, loogisuus ja jatkuvuus.

Paikallisreitit käsittävät kaikki muut pyöräliikenteelle sallitut yhteydet ja soveltuvat väylät, mutta niitä ei yleensä esitetä verkkokartassa. Ylitornion tapauksessa **merkittävimmät paikallisreitit** on nostettu kartalle.

Pyöräliikenteen pääverkko



Aluereittä esitetään kulkemaan Aavasaksalta Kaulirantaan, hyödyntäen valtatie vartta rauhallisempaa Rantatietä.

Matarenki-Aavasaksa pyöräliikenteen yhteyksien parantaminen – potentiaalia sekä arki- että vapaa-ajan liikkumisen lisäämiseen.

Kainuunkylä-Armassaari-kuntakeskus –välisen yhteyden nostamista aluereitiksi puoltavat liikenneturvallisuuserusteet sekä asukaskyselyn runsas palautemäärä puuttuvan yhteyden rakentamiseksi. Yhteyspuutteen korjaaminen hyödyttäisi kerralla useata asutuskylää.



Keskeisimmät kehittämiskohteet asukaskyselyn mukaan:

- Nuotioranta-Armassaari
- Ainiovaarantie (Hyllykylä)
- Aavasaksa-Kuivakangas



Pyöräliikenteen pääverkko

- Pääreitti, nykyinen
- Pääreitti, yhteystarve
- Aluereitti, nykyinen
- Aluereitti, yhteystarve
- Erytynen paikallisreitti

Kohdeluokitus

- Kuntakeskus
- Aluekeskus
- Palvelu- tai toimintoalue
- ▲ Asutuskylä

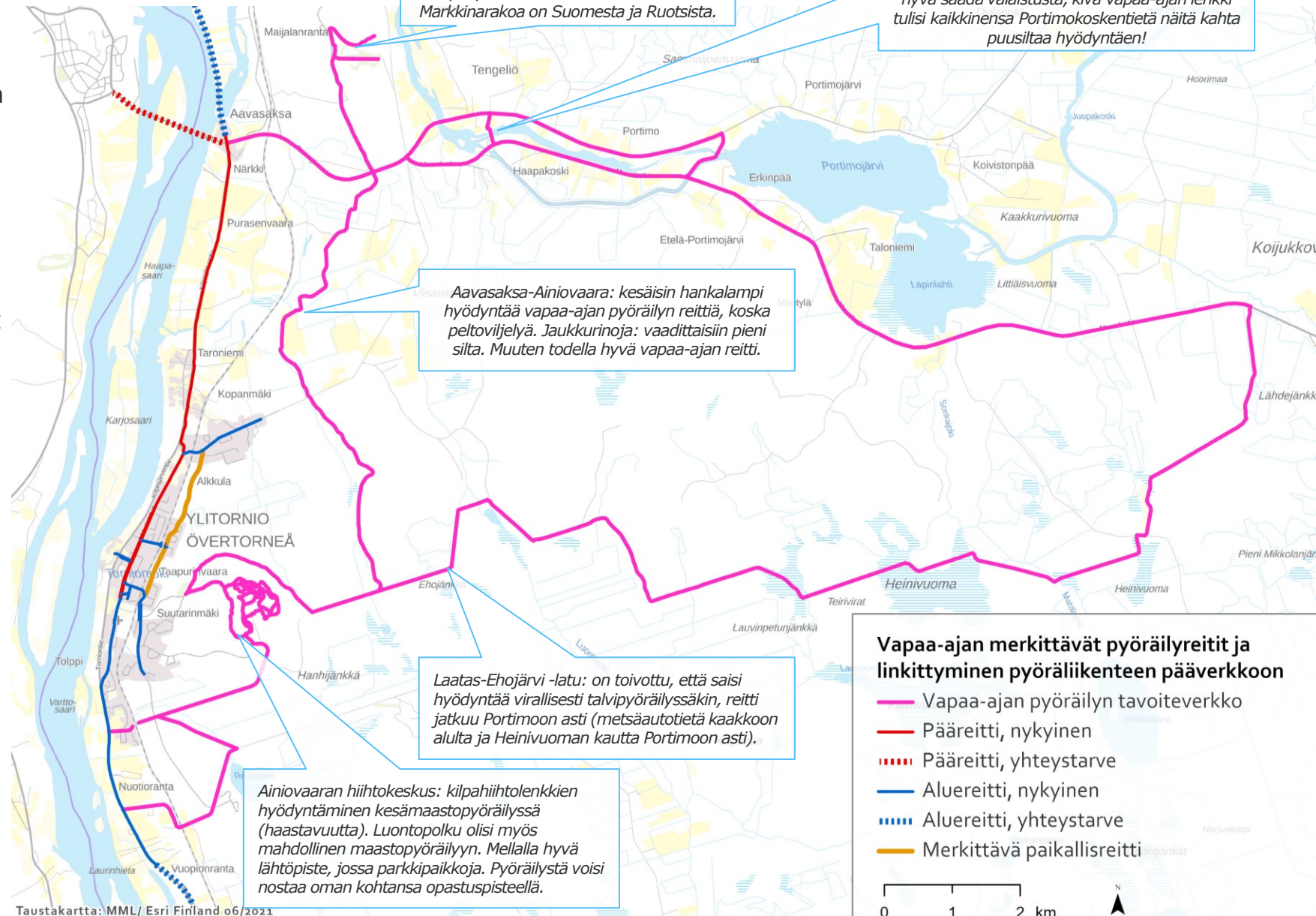
Vapaa-ajan pyöräilyn kehittäminen: keskuksen ympäristö

Vapaa-ajan pyöräilyn kannalta potentiaalisia, kehitettäviä yhteyksiä on koottu haastattelemalla ohjausryhmässä mukana olleita matkailuyrittäjiä ja aktiivipyöräilijöitä.

Erilaiset yhteydet huomioimalla (mukana mm. maanteitä, polkuja, joitakin soveltuvimpia latuyhteyksiä ym.) vapaa-ajan valikoidut liikuntareitit linkittyvät arjen erillisten jalankulku- ja pyöräliikenteen väyliin hyvin.

Vapaa-ajan pyöräilyä kannattaa kehittää erityisesti kuntakeskuksen ja matkailukeskusten välisillä alueilla, jotka ovat hyvin saavutettavissa.

Huom. Kartta on alustava esitys vapaa-ajan pyöräily-yhteyksien kehittämisestä. Kehittäminen vaatii syvemmän erillisselvityksen, jossa huomioidaan mm. herkkien luontoarvojen säilyminen reiteillä sekä muut kehittämismahdollisuuksiin vaikuttavat seikat.



Entisen voimalaitoksen kohdilta on puusilta Tengeliön, joka vaatisi kunnostusta, muuten hyvä jalankululle ja pyöräilylle, Tengeliön asutuskylää kuvaavan kolmion alapuolella on myös silta, näkyy ilmakuvassa, sille pätkälle olisi hyvä saada valaistusta, kiva vapaa-ajan lenkki tulisi kaikkienensa Portimokoskentietä näitä kahta puusiltaa hyödyntäen!

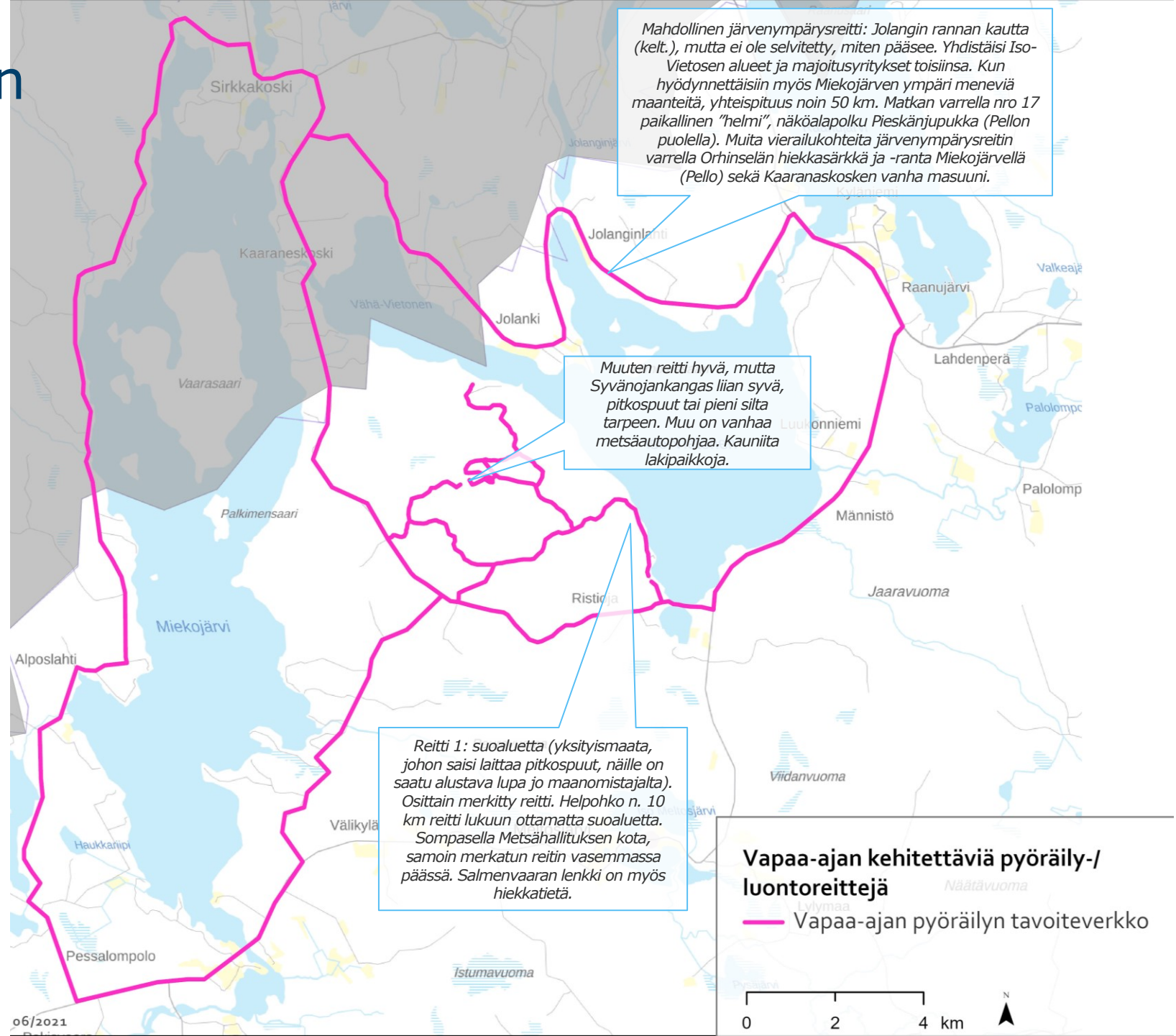
Vapaa-ajan pyöräilyn kehittäminen: järviolue

Matkailuyöpymisistä yli puolet sijoittuu Ylitornion järviolueelle.

Ylitornion kunnassa yöpymisiä oli vuonna 2020 yht. 16 000 kappaletta. Järviolueella toimii kolme matkailun palveluntarjoajaa, joissa yöpymisiä on laskettu viime vuonna yhteensä yli 10 000 (lähde: Tilastokeskus).

Edellä mainituista syistä järviolue on nostettu omaksi kehittämisen erikoisalueekseen. Osittain kuntarajat ylittäviä yhteyksiä ja paikallisen haastatellun matkailuyrittäjän huomioita on esitetty ohessa olevalla kartalla.

Huom. Kartta on alustava esitys vapaa-ajan pyöräily-yhteyksien kehittämisestä. Kehittäminen vaatii syvemmän erillisselvityksen, jossa huomioidaan mm. herkkien luontoarvojen säilyminen reiteillä.



Jalankulun edistämisestä

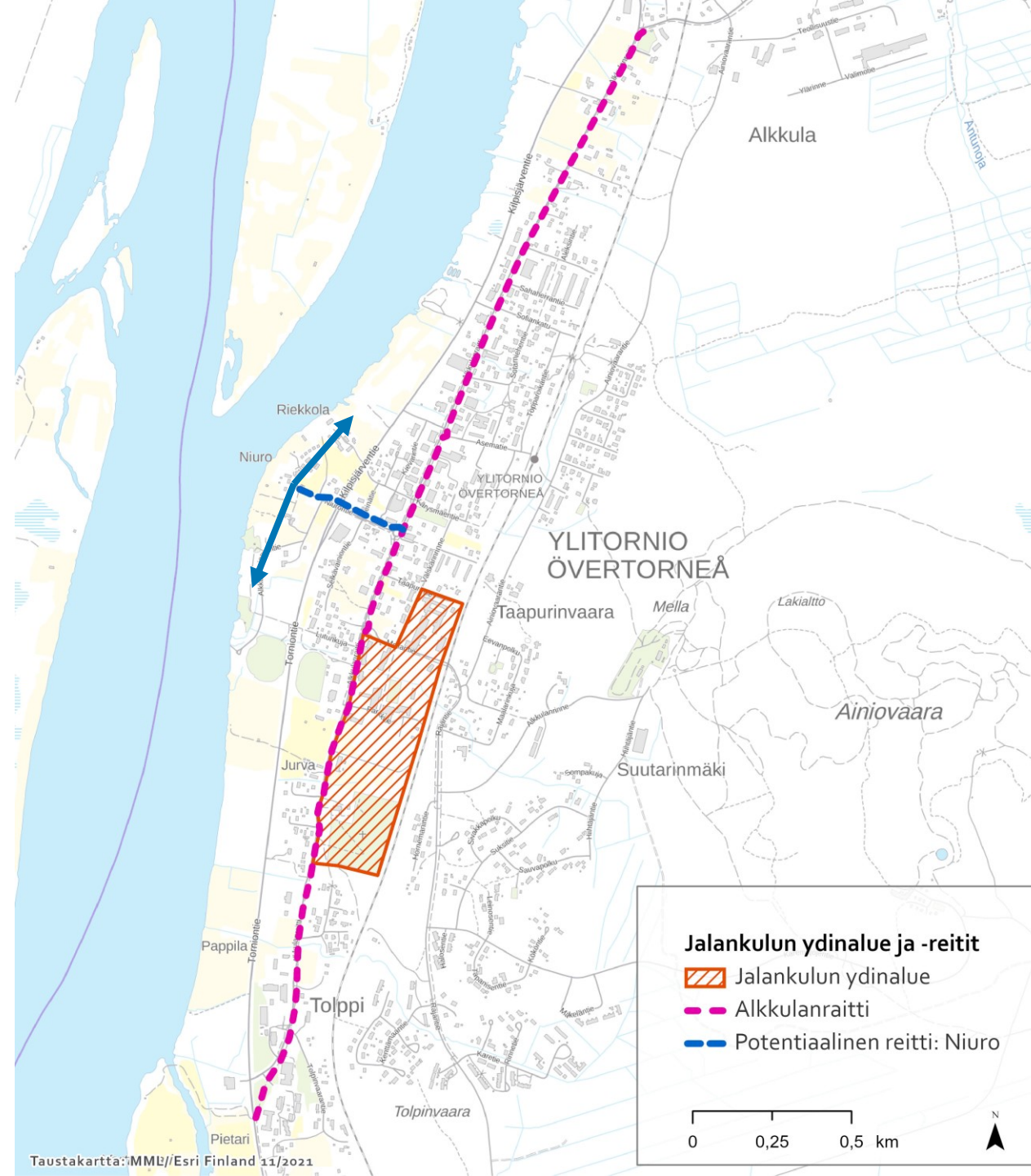
Lähes jokainen matka alkaa ja päättyy kävelleen.

Kävely liittyy usein kaikkiin kulkutapoihin ja käytännössä aina osa matkasta kuljetaan kävelleen. Jalankulkijoita löytyy kaikista ikäryhmistä. Jalankulkuystävällisessä ympäristössä korostuu ihmisen mittakaava ja eri aistiulottuvuuksien huomioiminen. Kävelymatkan täytyy olla hyödyllinen, turvallinen, mukava ja kiinnostava. Kävely-ystävällisessä ympäristössä otetaan huomioon seuraavat asiat:

- **Kävelyn mahdollistaminen ja saavutettavuus:** yhteydet, etäisyydet, infra, kunnossapito, esteettömyys
- **Turvallisuus ja terveys:** liikenneturvallisuus, koettu turvallisuus, hyvinvointi
- **Viihtyisyys:** tunnelma, estetiikka, oleskelu, houkuttelevuus

Jalankulun edistämiseksi määritetään jalankulkupainotteisia ydinalueita ja reittejä, joiden kehittäminen laadukasta ja virikkeellistä ympäristöä tarjoavaksi on tunnistettu erityisen hyödylliseksi, sillä kehittäminen palvelee monia. Näiden määritelyjen alueiden ja reittien kehittämisessä kiinnitetään huomiota erityisesti kävelyn olosuhteisiin ja esteettömyyteen.

Ylitorniolla jalankulun ydinalueiksi on tunnistettu koulu- ja terveyskeskuksen sekä hautausmaan lähiympäristö sekä koko Alkkulanraitti. Virkistykseen kannalta potentiaalinen uusi kohde, joka sai myös asukaskyselyssä toiveita kehittämisestä, on keskustaan hyvin kytkeytyvä Niuron ranta-alue, jolla on myös matkailullista arvoa. Alue vaatii kuitenkin maanomistajuskysymysten selvittämistä kehittyäkseen.



4.

TOIMENPIDEOHJELMA



Toimenpidekokonaisuus A: Maankäyttö, infrastruktuuri ja olosuhteet

Pyöräliikenteen pääverkon kehittäminen

Keskuksen kävely-ympäristön kehittäminen

Tehostettu talvikunnossapito

Liikenteen rauhoittaminen

Riittävä valaistus

Toimenpidekokonaisuus B: Motivointi ja asenteisiin vaikuttaminen

Kunta toimii esimerkkinä muille työnantajille

Tietoiskut, tempaukset ja viestintä

Vuosikello kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimista

Vapaa-ajan pyöräilyn ja kävelyn kehittäminen

Toimenpidekokonaisuus C: Sitoutuminen ja resursointi

Rahoituskanavien aktiivinen hyödyntäminen

Poikkihallinnolliset kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimenpiteet

Riittävä budjetointi kävelyn ja pyöräilyyn

TOIMENPIDEKOKONAISUUDET

Vision ja tavoitteiden jalkauttamiseksi on laadittu toimenpideohjelma, jossa esitetään tarpeelliset ja merkittävimmät toimenpiteet asetettujen tavoitteiden toteuttamiseksi.

Toimenpiteet nojautuvat vahvasti sidosryhmätyöskentelyyn, kuten asukaskyselyn ja toimenpidetyöpajan tuloksiin.

Toimenpideohjelma on jaettu kolmeen osioon tärkeimmiksi tunnistettujen painopistekokonaisuuksien pohjalta.

a. Pyöräliikenteen pääverkon kehittäminen

Pyöräliikenteen pääverkkoa kehitetään systemaattisesti kohti tavoitetilaa. Pyöräliikenteen pääverkon kehittäminen parantaa osaltaan myös kävelyn olosuhteita esimerkiksi opastuksen, valaistuksen ja kunnossapidon parannuksien sekä liikenteen rauhoittamistoimien myötä.

Kehittämistoimenpiteet:

- Varmistetaan pyöräliikenteen sujuvuus ydinkeskustan alueella. Pyöräliikenteen pääverkon risteävät sivusuunnat ovat väistämisvelvollisia. Tarkistetaan pyöräliikenteen pääverkon väistämisvelvollisuudet sivusuunnista.
- Viitoitetaan ja opastetaan pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat väylät kokonaisuudessaan laadukkaasti, yhdenmukaisesti ja näkyvästi. Hyvin toteutettu pyöräliikenteen viitoitus on näkyvä pyöräliikenteen edistämisen imagotekijä.
- Valaistetaan kaikki pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat väylät. Valaistuksella lisätään viihtyisyyttä, liikenneturvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta. Valaistuksen tulee olla tasainen, eikä se saa aiheuttaa häikäisyä.
- Kaikki pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat väylät ovat talvikunnossapidossa laadukkaimmalla tasolla (*talvikunnossapitoa kuvattu tarkemmin myöhemmin*).



a. Pyöräliikenteen tavoitteelliset väylätyypit

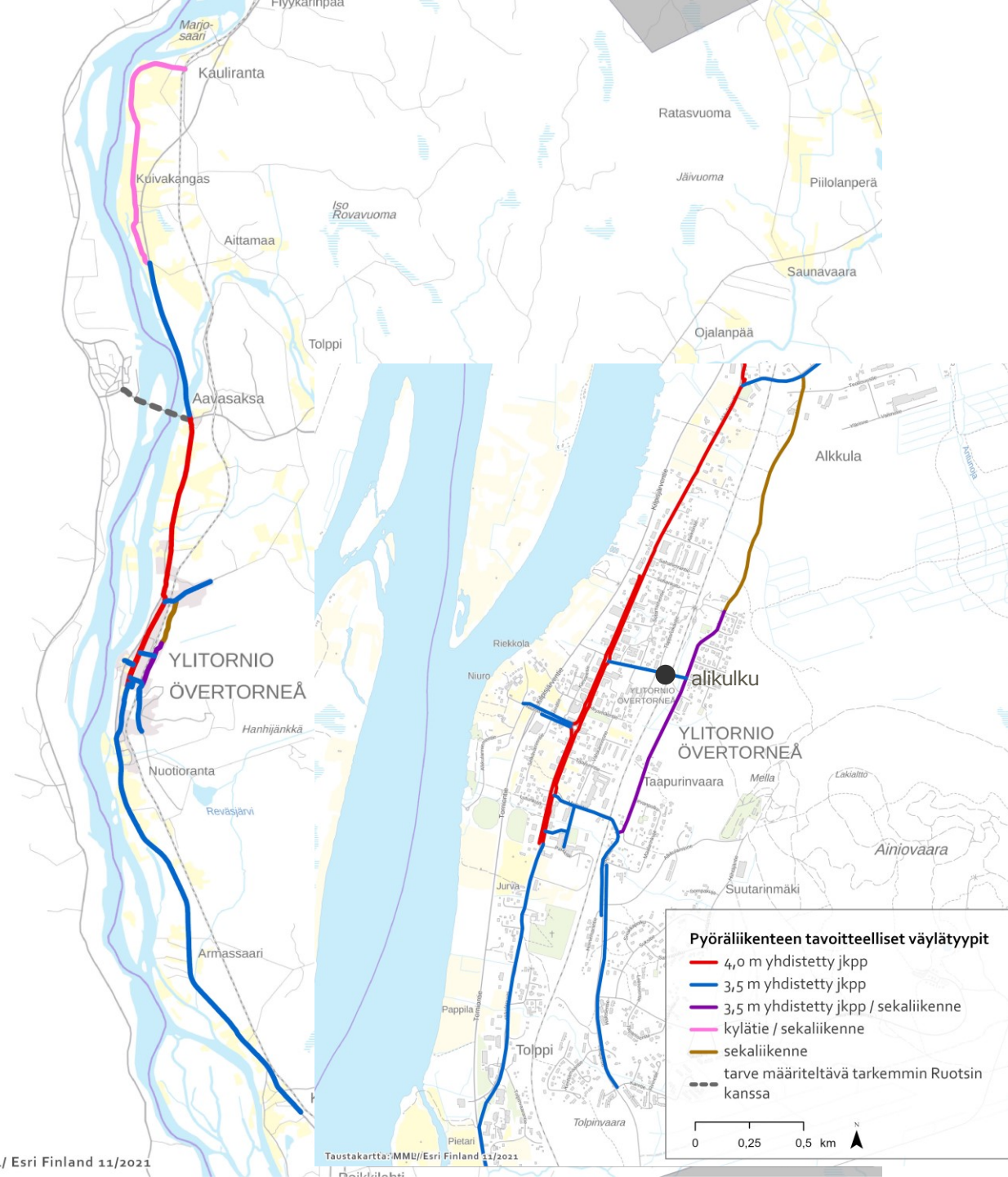
Oheisissa kartoissa on esitetty tavoitteelliset väylätyypit Ylitornion kunnan pyöräliikenteen pääverkolle.

Esitetyt yhdistetyt jalankulun ja pyöräliikenteen väylät ovat pääosin olemassa olevia väyliä. Näiden lisäksi liikenneympäristöä suositellaan rauhoitettavan mm. alentamalla nopeusrajoitusta taajama-alueella ja asuinalueilla **30 km/h**.

Merkittävimmiksi infran parannustoimenpiteiksi listatut kohteet ovat Nuotioranta-Armassaari välisen puuttuvan jkpp-yhteyden rakentaminen 3,5 m yhdistettynä jalankulun ja pyöräliikenteen väylänä sekä **Asemapolku-Asematie** jalankulun ja pyöräliikenteen väylän ja alikulun toteuttaminen (alikulun leveys vähintään 4,5 m). Keskeisimmät perustelut edellä mainittujen yhteyksien toteuttamiselle/parantamiselle ovat liikenneturvallisuuden ja koetun turvallisuuden koheneminen.

Muita tavoitteellisia väylätyyppejä ovat 3,5 m leveä yhdistetty jkpp-väylä / sekaliikenneväylä Ainiovaarantiellä (välillä Mellantie-Kanapolku) ja siitä pohjoiseen sekaliikenneväylänä. Aavasaksa-Rantakyläntie yhteys esitetään toteutettavaksi 3,5 m yhdistettynä jkpp-väylänä. Rantakyläntie soveltuu hyvin joko kylätieksi tai sekaliikenneväyläksi.

[*Väylätyyppien tarkemmat selitykset ja kuvaukset löytyvät valtakunnallisesta Pyöräliikenteen suunnittelu -ohjeesta.](#)



a. Tehostettu talvikunnossapito

Talvikunnossapidon parantamisen on todettu olevan erittäin kustannustehokas kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpide. Asukaskyselyssä talvikunnossapidon laadun parantaminen mainittiin yhdeksi tärkeimmistä kehittämistoimenpiteistä.

Kehittämistoimenpiteet:

- Tarkistetaan asetettuja laatuvaatimuksia kunnossapidolle. Luodaan talvikunnossapidolle luokitus, jossa kaikki pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat väylät kuuluvat laadullisesti korkeimpaan luokkaan.
- Otetaan huomioon myös riittävät lumitilat. Ei kasata näköesteitä etenkin risteysalueille tai niiden läheisyyteen. Esim. terveystieteiden keskuksen läheisyydessä tällaista on havaittu asukaskyselyyn pohjautuen.
- Talvikunnossapidon laatua sekä sitä koskevia palautteita seurataan. Talvikunnossapidon asiakastytyväisyys ja sen mittaaminen voidaan liittää myös osaksi urakkasopimusten laatuvaatimuksia, jotta tavoiteltaviin laatuvaatimuksiin päästään paremmin.



a. Kävelyn ydinalueiden kehittäminen

Erityisesti kävelyn ydinalueiksi tunnistetuilla alueilla eli koulukeskuksen, terveyskeskuksen ja hautausmaan lähiympäristöissä sekä Alkkulanraitilla panostetaan viihtyisyyteen, mukavuuteen, turvallisuuteen ja loogisuuteen.

Kehittämistoimenpiteet:

- Levähdyspenkkejä asetetaan säännöllisin välimatkoin ja ympärivuotisesti saataville Alkkulanraitin varrelle. Levähdyspaikkojen suositeltava etäisyys toisistaan on esteettömyyden erikoistasolla 50 m ja perustasolla enintään 250 m. Kulttuuristen kohteiden tarinaa hyödynnetään ja niistä viestitään maastossa.
- Kehitetään valaistusta. Valaistusta tehostamalla voidaan vaikuttaa mm. risteyksien liikenneturvallisuuteen ja asukkaiden kokemaan turvallisuuden tunteeseen.
- Selvitetään mahdollisuuksia laajentaa viihtyisää kävelyn ydinaluetta esim. Niuron ranta-alueelle.



a. Liikenteen rauhoittaminen

Rauhoitetaan liikkumisympäristöä laskemalla ajoneuvoliikenteen nopeuksia keskustaajamassa ja asuinalueilla lähelle pyöräliikenteen nopeutta. Ajoneuvoliikenteen nopeustaso vaikuttaa keskeisesti liikenneonnettomuuksiin ja niiden vakavuuteen erityisesti kävelijöiden ja pyöräilijöiden näkökulmista.

Lisäksi koulukeskuksen turvallisiin liikennejärjestelyihin kiinnitetään erityistä huomiota. Koulumatkojen suurin turvallisuusriski on autoliikenne, yleisimmin saattoliikenne koulun lähialueella. Autoliikenteeltä rauhoitettu koulun piha-alue on turvallisuus- ja ilmastoteko.

Kehittämistoimenpiteet:

- Nopeusrajoituksen alentaminen keskustaajamassa ja taajaman asuinalueilla. Suositeltava nopeusrajoitus 30 km/h.
- Kiinnitetään erikoishuomiota Parkkitien turvallisten liikennejärjestelyjen varmistamiseen. Toimivassa saattoliikennejärjestelyssä autoilla ei ajeta koulun pihaan saakka, vaan erilliselle alueelle, jossa autoa ei tarvitse pysäköidä tai peruuttaa. Lisäksi täytyy varmistaa, että saattoliikennepaikalta on turvallinen kävely-yhteys koulun pihalle. Aktiivisen kulkemisen kannalta parasta olisi, jos saattoliikennepaikka sijaitsi jonkin matkan päässä (esimerkiksi 500 metriä) koulun pihasta.

Saattoliikennepaikat ja muut liikennejärjestelyt koulujen läheisyydessä tulee miettiä yhteistyössä kaavoituksen, liikennesuunnittelun, tilapalveluiden ja sivistystoimen kanssa, jolloin eri näkökulmat tulevat huomioitua. Suurin parannus saattoliikenteen turvallisuuden kehittämiseen on toki itse autolla kyyditsemisen vähentäminen.

Lähde ja hyviä vinkkejä:

[Saattoliikenne ja pysäköinti koulujen alueella \(Fiksustikouluun.fi\)](https://www.fiksustikouluun.fi)



b. Kunta toimii esimerkkinä muille työnantajille

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen vaatii fyysisten olosuhteiden parannustoimenpiteiden lisäksi ihmisten asenteisiin ja taitoihin vaikuttamista sekä elinikäistä liikennekasvatusta.

Kehittämistoimenpiteet:

- Osoitetaan kunnan teoilla, että kävelyä ja pyöräilyä halutaan tukea ja ne nähdään tasavertaisena kulkumuotona auton rinnalla. Esimerkiksi työsuhdepyöräetuuden käyttöönotto olisi varsin konkreettinen osoitus tällaisesta.
- Kunnan työntekijät voivat ottaa osaa esim. valtakunnalliseen *pyöräile töihin* -päivään tai pitää vähintään kerran vuodessa *jätä auto kotiin* -päivää. Tempauksista viestitään näkyvästi ja positiivisesti esim. paikallislehdissä ja sosiaalisessa mediassa.
- Pohditaan mahdollisuuksia järjestää paikallisia liikkumisen ohjauksen pilotteja. Esimerkiksi kunnantalolta voisi olla lainattavissa laatikko-, riksa- tai sähköpyörä.
- Parannetaan pyöräpysäköinti- ja sosiaalityöjä tukemaan kävelyä ja pyöräilyä. Luodaan erilaisia kannustimia (esim. ilmainen aamiainen töihin kävelijöille ja pyöräilijöille)



Valtakunnallisen Pyöräilyviikon teemapäiviä.

Kuva: Pyöräilykuntien verkosto

b. Tietoiskut, tempaukset ja viestintä

Motivoinnissa ja asenteisiin vaikuttamisessa olennaista on säännöllinen, kohdennettu viestintä.

Kehittämistoimenpiteet:

- Kävelyille ja pyöräilylle oma sivunsa Ylitornion kunnan nettisivuille, joilla on koottuna ajantasaista tietoa temasta.
- Tietoiskuja / kuukauden kysymyksiä kävelystä, pyöräilystä ja liikenneturvallisuudesta eri liikkuja- ja ikäprofiileille kohdentaen. Hyödynnettäviä kanavia esim. kunnan Instagram, Facebook, vanhus- ja vammaisneuvoston kokoukset, lautakuntien kokoukset ym.
- Valtakunnallisiin liikkumistempauksiin osallistuminen (kuva tapahtumien vuosikellosta oikealla).
- Tuetaan niin nuorten kuin ikäihmisten Kunta mukaan Pyöräliiton valtakunnalliseen [Pyörällä kaiken ikää](#) -ohjelmaan, jossa vapaaehtoiset "Pyöräluotsit" kuljettavat palvelutalojen ja kotihoidon asukkaita riksapyörillä

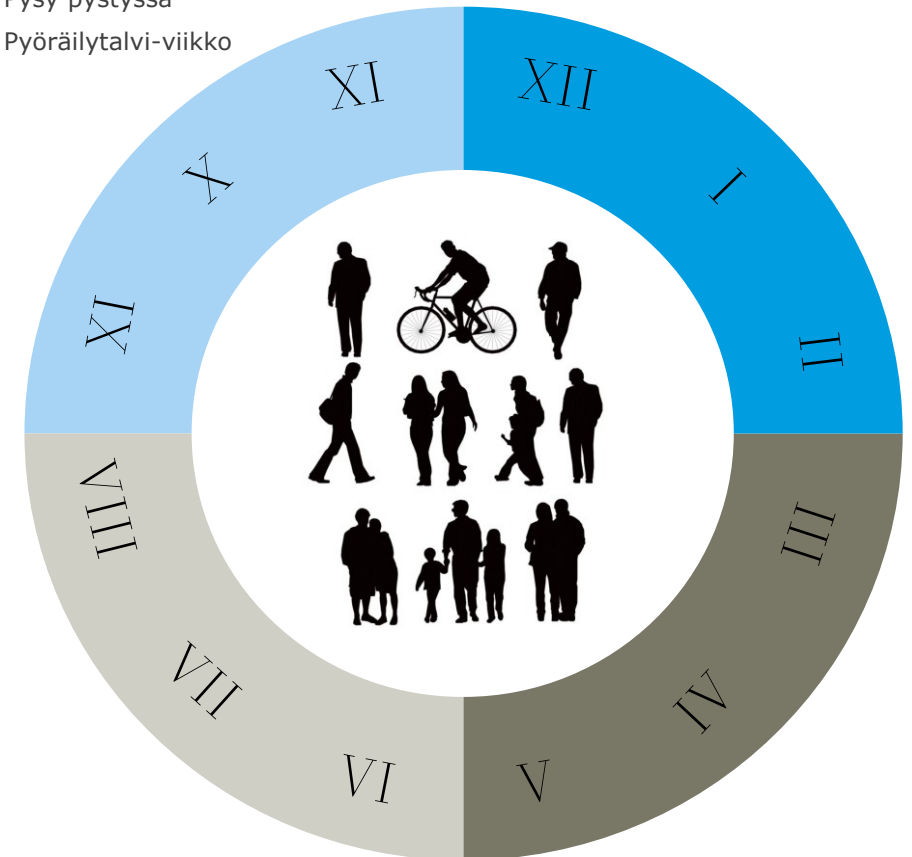
Vinkki: [Pyöräilyvuosi.fi -sivustolta](#) löytyy hyviä neuvoja tapahtumien ja viestinnän suunnitteluun!

Syksy ja alkutalvi

- Liikkujan viikko
- Liikenneturvallisuusviikko
- Heijastinpäivä 1.10.
- Tapaturmapäivä
- Pysy pystyssä
- Pyöräilytalvi-viikko

Sydäntalvi

- Talvikilometrikisa
- Kansainvälinen pyöräile töihin ja kouluun -päivä



Loppukesä

- Suomen luonnon päivä
- Tunnissa maailman ympäri - kävelytapahtuma

Kevät

- Valtakunnallinen pyöräilyviikko
- Kilometrikisa
- Vuoden Pyöräilijän valinta ja julkistaminen toukokuussa

b. Vapaa-ajan pyöräilyn ja kävelyn edistäminen

Vapaa-ajan pyöräilyn ja kävelyn kehittämisessä liikkeelle lähtö ei välttämättä maksa paljoa, vaan pieniltäkin vaikuttavat kehittämistoimet voivat osoittautua varsin merkittäviksi.

Toimenpide-ehdotuksia:

Erialaisten vapaa-ajan pyöräilijä- ja kävelijäprofiilien tunnistaminen
→ kehittämistoimenpiteiden painotus tarpeiden mukaan

Arki- ja vapaa-ajan reittien saumattomampi yhdistäminen

Paikallisten yritysten kannustaminen hakemaan valtakunnallista [Tervetuloa pyöräilijä -tunnusta](#)

Opastamisen parantaminen kotoa kohteisiin, muutama selkeä lähtöpiste reiteille

Yhteistyön ja vastuunjaon hiominen eri toimijoiden kesken (esim. yhteistyöpaja)

Alueen keskitetty markkinointi: informaatio mm. reiteistä ja palveluista yhden sivuston taakse (esim. Outdoor Active)

Viestiminen, miten reiteillä tulee toimia vastuullisesti

Digitaalisten palveluiden lisäksi selkeä kartta, jossa esitettyinä reitit ja palvelut.

Reittien tarinallistaminen (esim. äänisovellus, QR-koodit maastossa)

Herkkien luontokohteiden suojele mahdollisia uusia reittejä suunniteltaessa

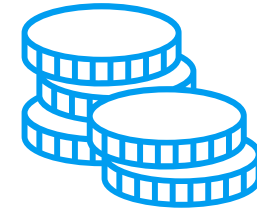


c. Rahoituskanavien aktiivinen hyödyntäminen sekä riittävä budjetointi

Oleellinen toimenpide on riittävän rahoituksen osoittaminen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen sekä erilaisten rahoituskanavien aktiivinen hyödyntäminen. Rahoituksen ohella myös riittävien henkilöresurssien kohdentaminen on tärkeää. Edistämistyön aktivointiin voi olla myös perusteltua hankkia ulkopuolista ostopalvelua, jos nykyiset henkilöresurssit eivät tue riittävän hyvin asioiden valmistelua.

Kehittämistoimenpiteet:

- Talousarvioon sisällytetään oma rahoitusosuus pyöräliikenteen ja jalankulun edistämiseksi (infrastruktuurin parantaminen). Tavoitetasona on **20 %** liikenneväylille kohdistetusta määrärahasta, jota myös YK suosittelee.
- Niin infrastruktuuriin kuin liikkumisen ohjaukseen liittyvien erilaisten toimenpiteiden rahoituksessa hyödynnetään mahdollisimman tehokkaasti myös muita kanavia, kuten Traficomien valtionavustusten vuosittaisia hankehakuja (kts. liite 3).
- Nimetään kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä ja seuraamisesta vastaava ryhmä, joka kokoontuu säännöllisesti.



Konkreettiset infran kehittämiskohteet ja alustavia kustannusarvioita

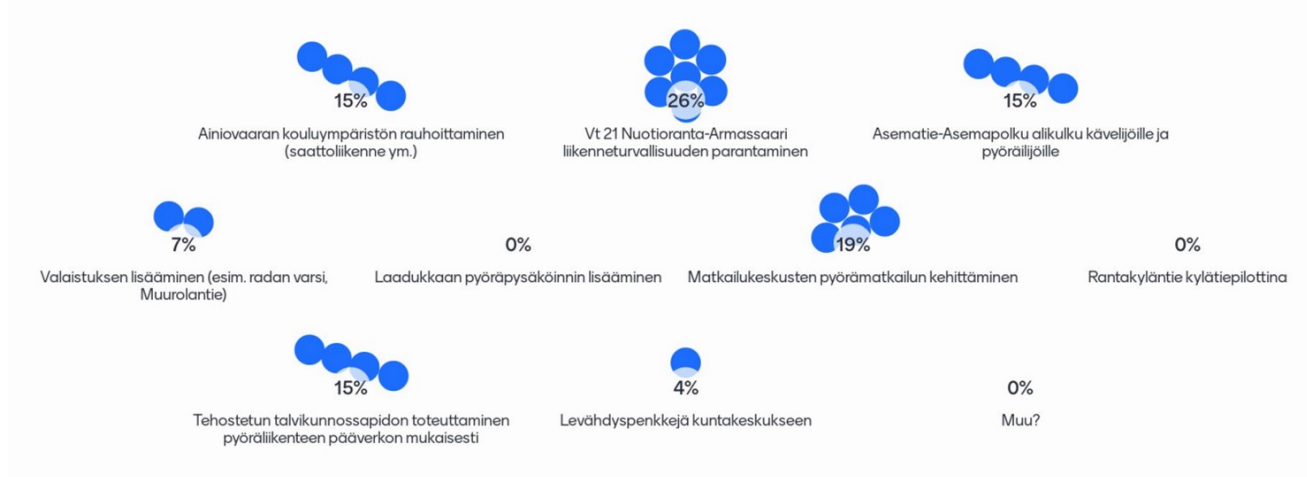
Osana kehittämissuunnitelmaa toteutetussa työpajassa tärkeimmiksi infrastruktuurin kehittämiskohteiksi äänestettiin seuraavat kohteet/teemat (*oheinen kuva tuloksista*):

- Vt 21 Nuotioranta-Armassaari liikenneturvallisuuden parantaminen
- Matkailukeskusten pyörämatkailun kehittäminen
- Asematie-Asemapolku alikulku kävelijöille ja pyöräilijöille
- Ainiovaaran kouluympäristön rauhoittaminen
- Tehostetun talvikunnossapidon toteuttaminen pyöräliikenteen pääverkon mukaisesti.

Niille kohteille, joille se oli jo mahdollista tehdä, on arvioitu alustavat kustannukset, jotka on esitetty alla.

Mikä/ Mitkä konkreettiset infran kehittämiskohteet ovat mielestäsi tärkeimmät toteuttaa vuoteen 2030 mennessä?

Mentimeter



Kohde	Pituus (m)	Toimenpide	Arvioitu kustannus
Nuotioranta-Armassaari (vt 21 varsi)	5300	Erillisen 3,5 m leveän jalankulun ja pyöräliikenteen väylän rakentaminen	1 855 000,00 €
Asematie-Asemapolku alikulku	18	Alikulku kävelijöille ja pyöräilijöille (leveys vähintään 4,5 m)	325 000,00 €
Asematie-Asemapolku jkpp-väylä	370	Erillisen 3,5 m leveän jalankulun ja pyöräliikenteen väylän rakentaminen	130 000,00 €

5.

SEURANTA JA MITTARIT



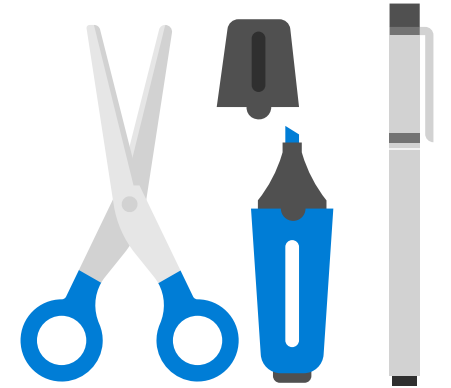
Seuranta ja mittarit

Jalankulun ja pyöräilyn edistämiseen tarvitaan **pysyvä ja poikkihallinnollinen yhteistyöryhmä**, joka koordinoi ja laittaa liikkeelle kehittämissuunnitelman toimia. Yhteistyöryhmä vastaa toimenpiteiden säännöllisestä seurannasta sekä koordinoinnista/toteutumisesta.

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistyön aloittaminen ja jatkoaskeleet:

- Ylitornion jalankulun ja pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma viedään kunnanvaltuuston hyväksyttäväksi. Ohjelman hyväksyntä sitouttaa niin virkahenkilöitä kuin luottamushenkilöitäkin asetettuihin strategisiin tavoitteisiin.
- **Edistämistyötä koordinoi kunnan liikenneturvallisuustyöryhmä.** Työryhmän toimenkuvaa laajennetaan jalankulun ja pyöräliikenteen edistämiseen ja kokousten asialistalle lisätään oma, säännöllinen kohta jalankululle ja pyöräliikenteelle. Työryhmän kokousten määrää / vuosi tai yksittäisiin kokouksiin varattua aikaa on suositeltavaa kasvattaa, jotta asia saa arvoisensa ajan ja edistämistyötä ehditään aidosti suunnitella ja kommunikoida.
- Edistämisyhmä seuraa toimenpiteiden toteuttamista ja niiden vaikuttavuutta säännöllisesti. Kävelylle ja pyöräilylle tehdään **vuosittainen toimintasuunnitelma**, johon poimitaan kehittämissuunnitelmasta soveltuvimmat, joiden edistämiseen keskitytään kerrallaan. Osa edistämistoimenpiteistä on jatkuvia, osa puolestaan kertaluonteisia ja varsin keveitäkin toteuttaa.
- Seuranta toteutetaan mm. seuraavin tavoin:
 - Toimenpiteiden toteutuminen
 - Kävely- ja pyöräilymäärien kehittyminen (laskentojen toteutus)
 - Tyytyväisyys kävely- ja pyöräilyolosuhteisiin (kyselytutkimus)
 - Kävelijöille ja pyöräilijöille tapahtuvien liikennetapaturmien määrä ja vakavuus (avoimet tilastot)

Poliittisesti hyväksytty kehittämissuunnitelma mahdollistaa myös Traficomien jakaman kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman mukaisen valtionavustuksen hakemista (liite 3).



LIITE 1

ASUKASKYSELYN TULOKSET

TAUSTAA KYSELYSTÄ

- Jotta liikkumisen kehittämiseksi saadaan paras tietopohja, **osana kehittämistyötä toteutettiin kaikille avoin sähköinen kysely kävelystä ja pyöräilystä**. Sen kautta saatiin asukkaiden ja alueella liikkuvien kokemuksia, näkemyksiä ja mielipiteitä aiheeseen liittyen.
- Kyselyssä oli omat osionsa sekä jalankululle että pyöräilylle. Kysely jakautui seuraaviin osioihin:
 - Vastaajan taustatiedot
 - Karttapalauteosio
 - Pyöräilyosio
 - Jalankulkuosio
 - Avoin palaute
- **Kyselystä tiedotettiin Ylitornion kunnan verkkosivuilla**. Kyselystä viestittiin myös suoraan Wilmassa sekä jaettiin se tietoon eläkeläisjärjestöille.
- Kysely oli auki 29.4.–16.5.2021.

Karttaosio 1/2

Voit merkitä kartalle pyöräilyyn ja jalankulkuun liittyviä ongelmia, puutteita tai muuta palautetta.

Tarkenna ensin karttaa riittävän lähelle haluamaasi kohdetta, että saat sijoitettua palautteen mahdollisimman tarkasti.

Valitse alta sopiva palauteluokka ja kerro avautuvaan kommenttikenttään lisätietoja siitä. Voit jättää useamman karttamerkinnän. Kysely jatkuu karttamerkintöjen jälkeen.

Pyöräily-yhteys puuttuu

Jalankulku-yhteys puuttuu

Laatuun liittyvä ongelma (esim. päällyste, kunnossapito)

Turvaton tienylitys / hankala risteys

Jollain muulla tavalla turvattomuuden tunnetta aiheuttava paikka (esim. puutteellinen valaistus)

Pyöräpysäköinti puuttuu tai on heikkolaatuinen

Opastuksen ja viitoituksen puutteet

Esteettömyyteen liittyvä ongelma

Tarve rauhoittaa tai vähentää autoliikennettä

Muu ongelma, mikä?

VASTAAJIEN TAUSTATIEDOT



Yhteensä **192** vastausta



81 % ylitorniolaisia

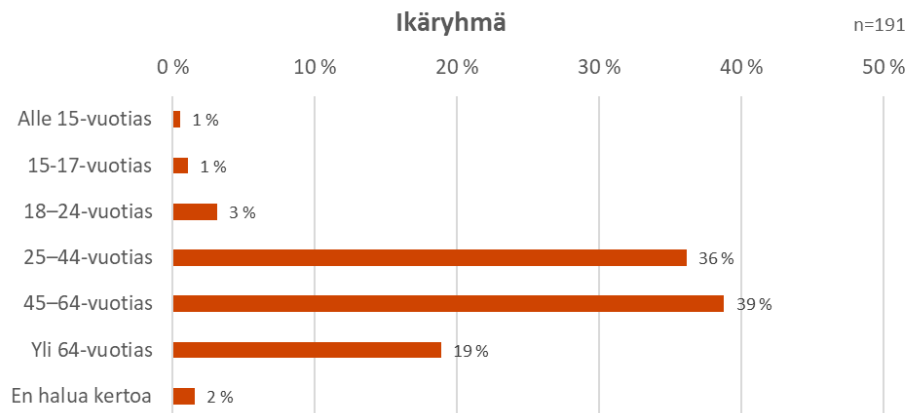


63 % naisia

37 % miehiä

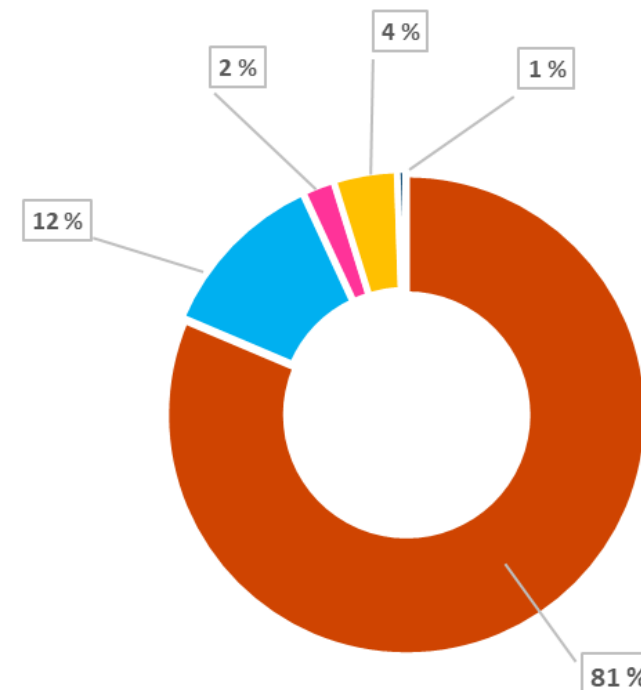


805 kpl
kartalle
kohdistettua
palautetta

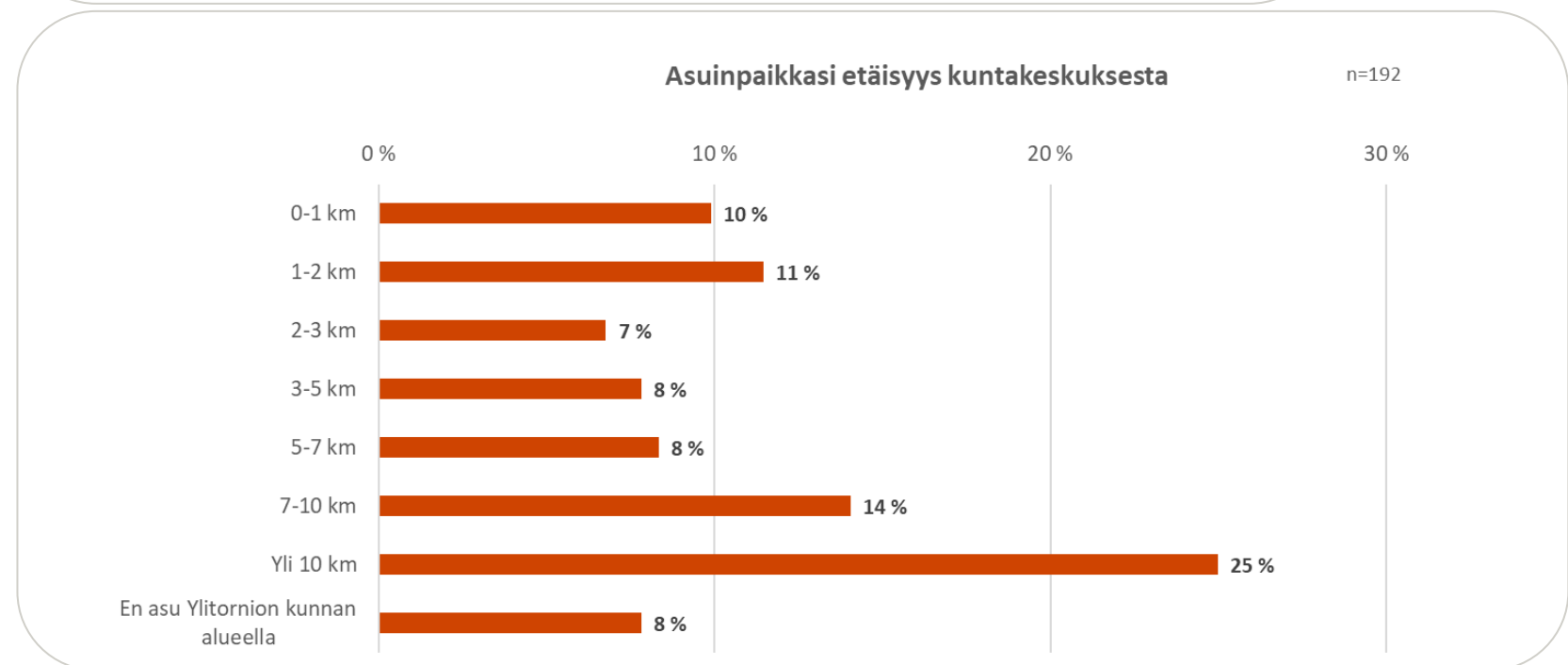
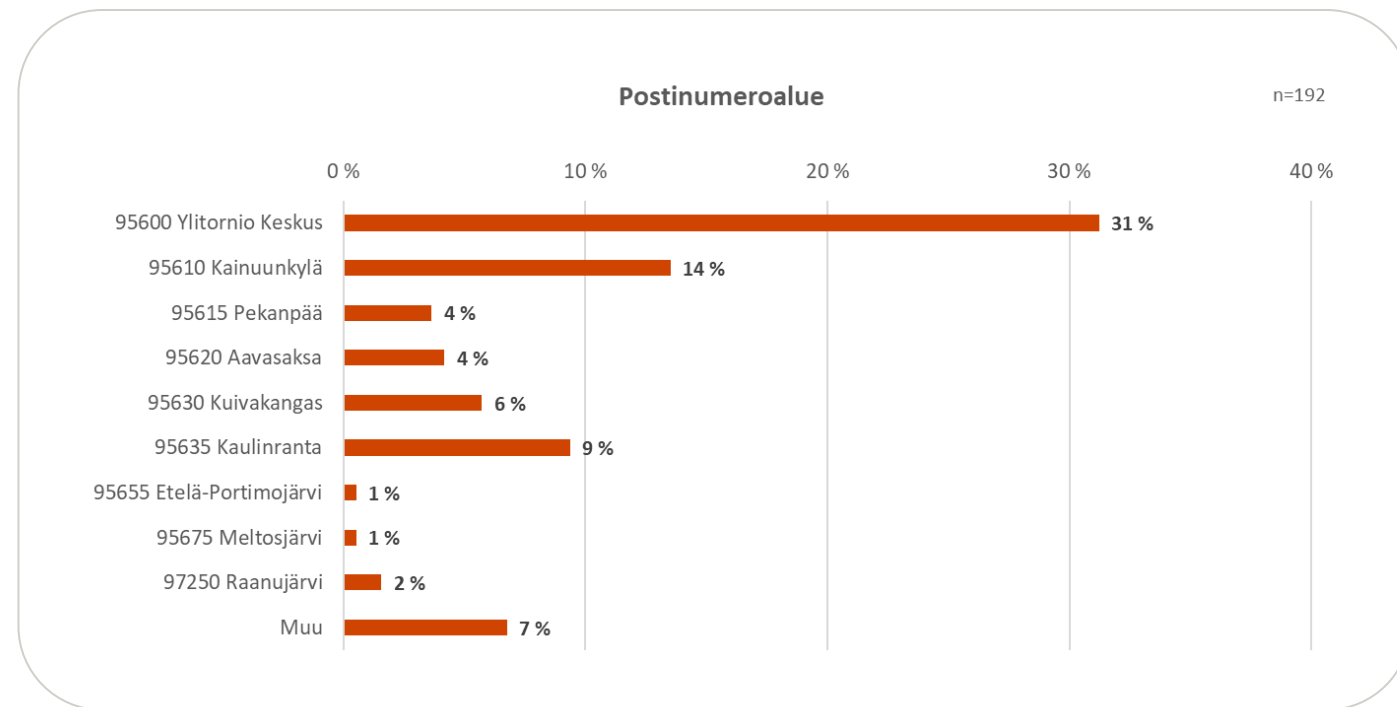


Mikä on suhteesi Ylitornioon?

- Asukas
- Vapaa-ajan asukas
- Muualta alueella työssäkäyvä tai opiskeleva
- Kunnassa muuten vieraileva

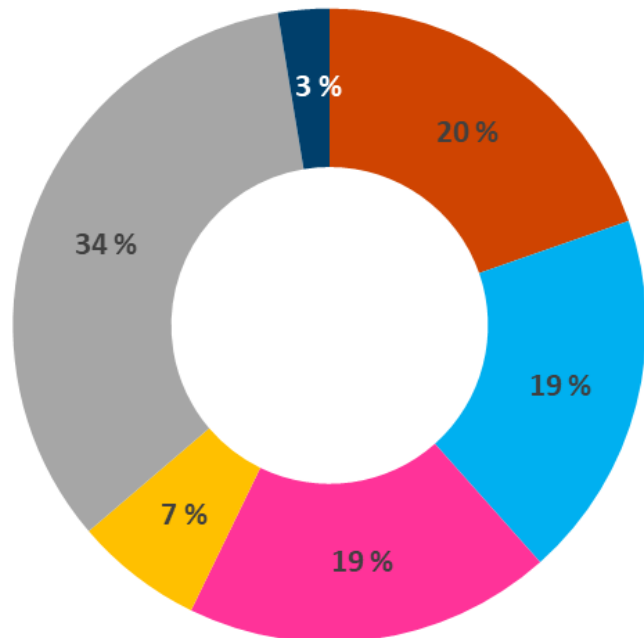


VASTAAJIEN SIJOITTUMINEN



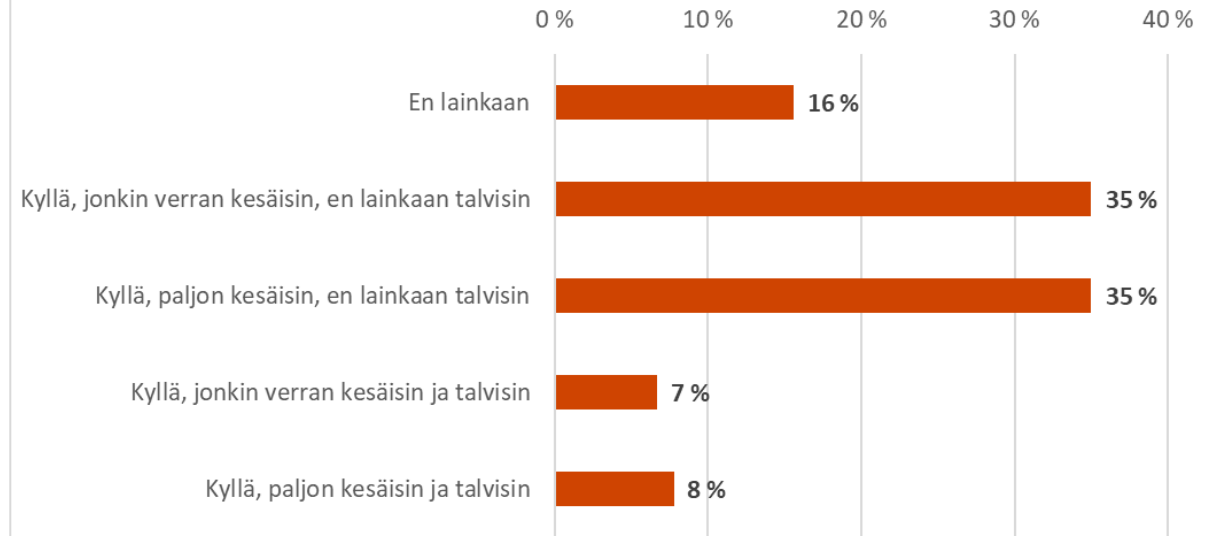
PYÖRÄILYOSIO

Polkupyörän omistus

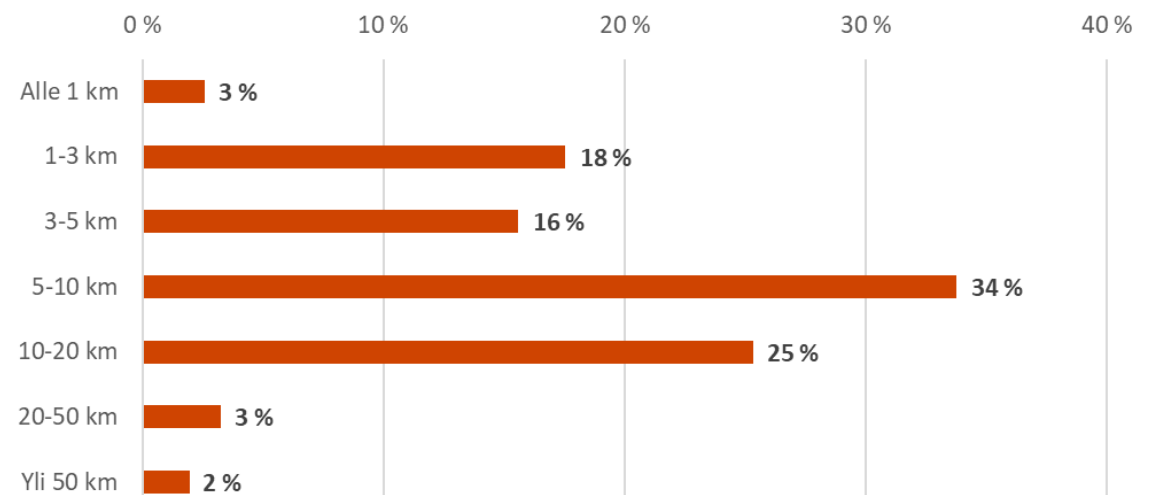


- Omistan kaupunki-/hybridipyörän
- Omistan maantie- /gravel- /cyclocrosspyörän
- Omistan maastopyörän / fatbiken
- Omistan sähköavusteisen pyörän
- Omistan muunlaisen pyörän
- En omista polkupyörää

Liikutko pyörällä työ-, opiskelu-, koulu- tai asiointimatkojasi? n=180



Mikä on yleisimmin kulkemasi yhdensuuntaisen matkan pituus (esim. työ-, opiskelu- tai koulumatka)? n=154



PYÖRÄILYOSIO

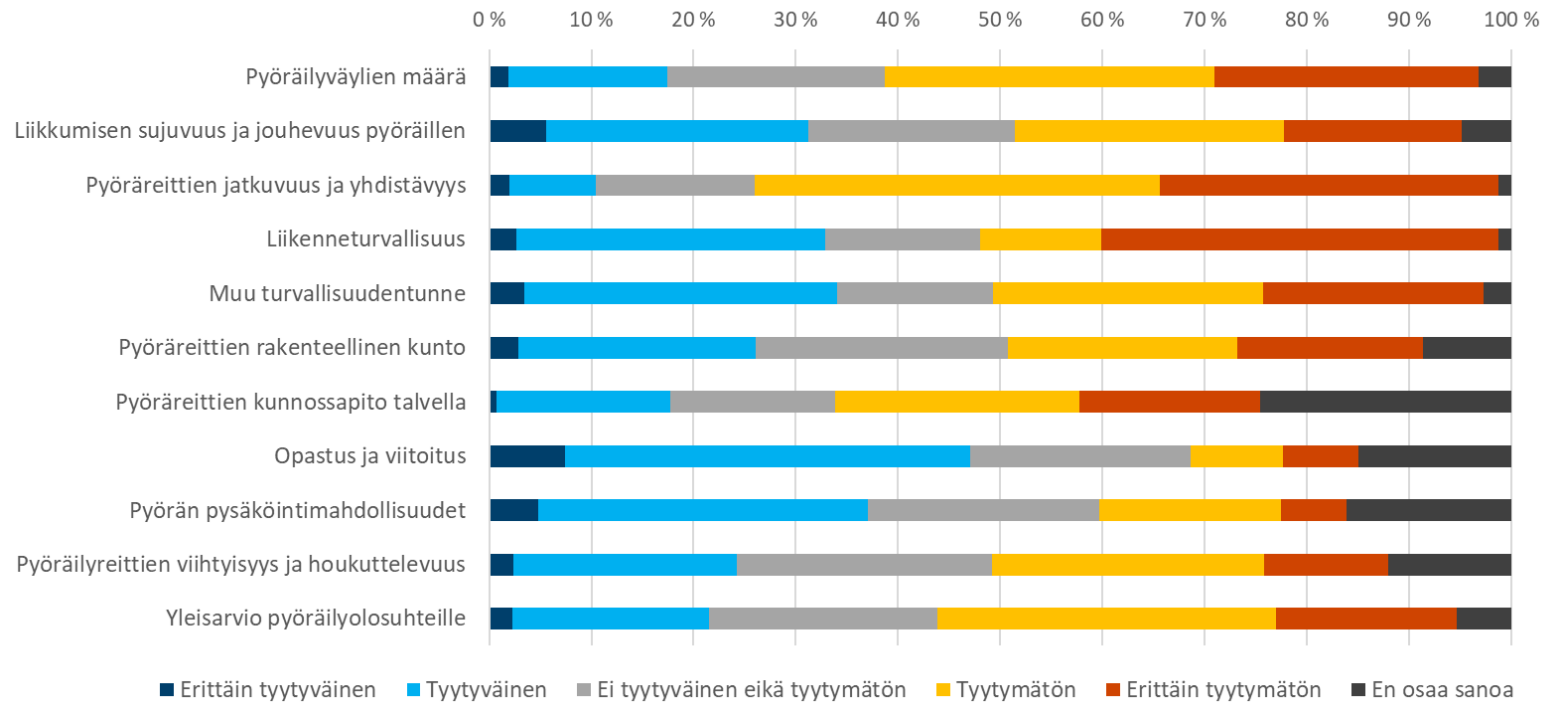
Mikä saisi sinut liikkumaan enemmän pyöräillen esimerkiksi työ-, opiskelu-, koulu- tai asiointimatkoja Ylitorniolla? Valitse enintään kolme tärkeintä asiaa.

n=311 (monivalinta)

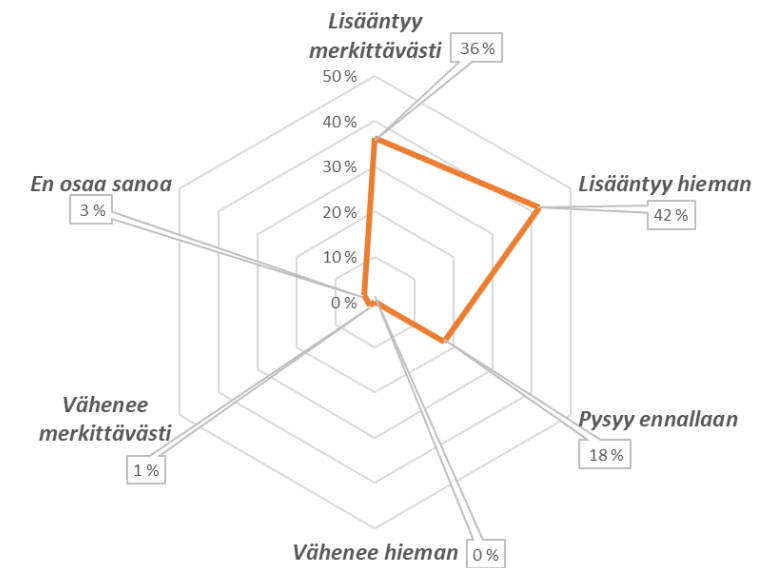


PYÖRÄILYOSIO

Kuinka tyytyväinen olet pyöräilyolosuhteisiin Ylitorniolla?

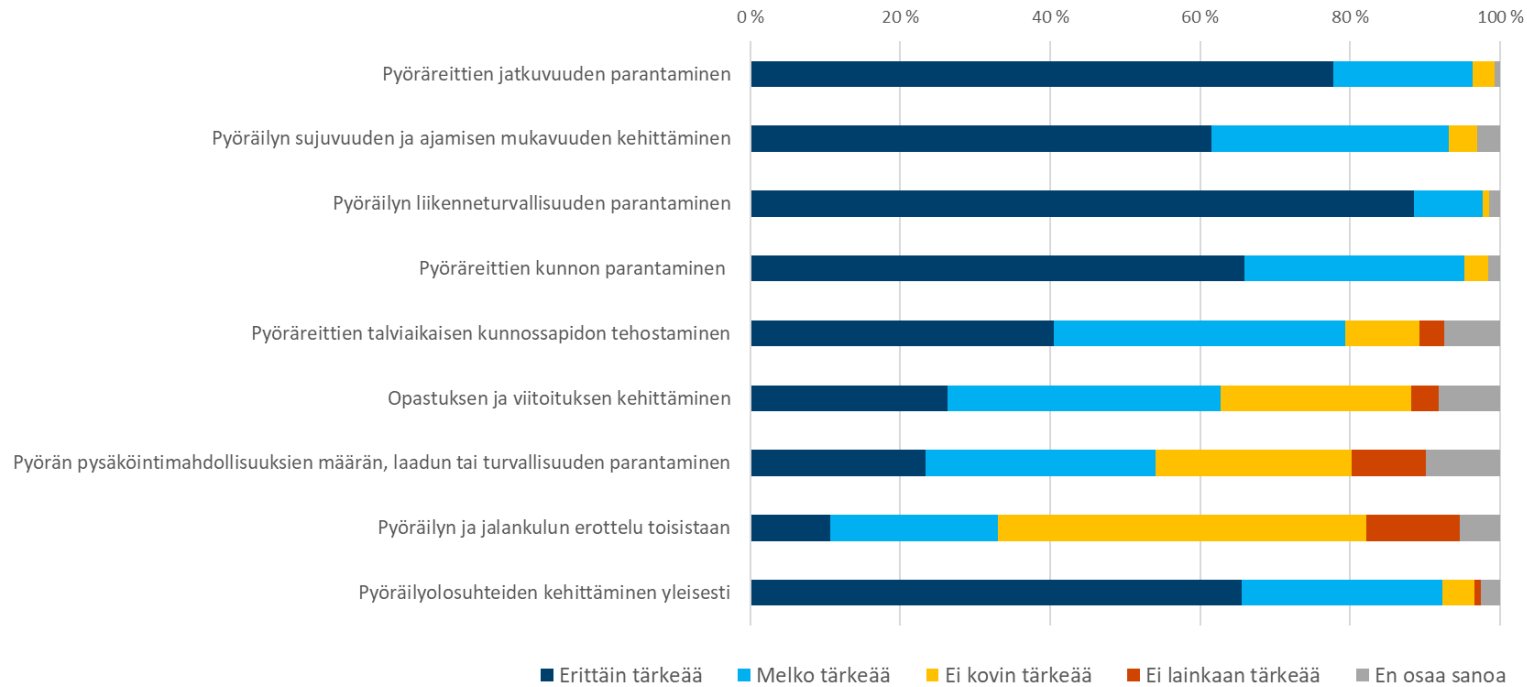


Mikä on oma arviosi pyöräillen liikkumisestasi tulevaisuudessa?

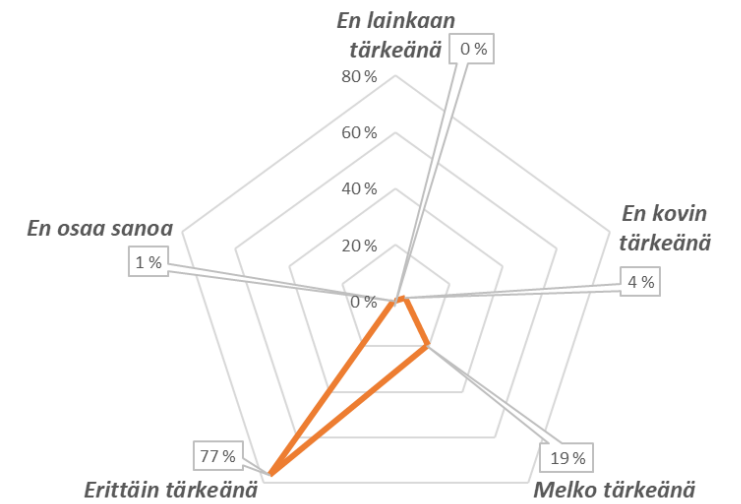


PYÖRÄILYOSIO

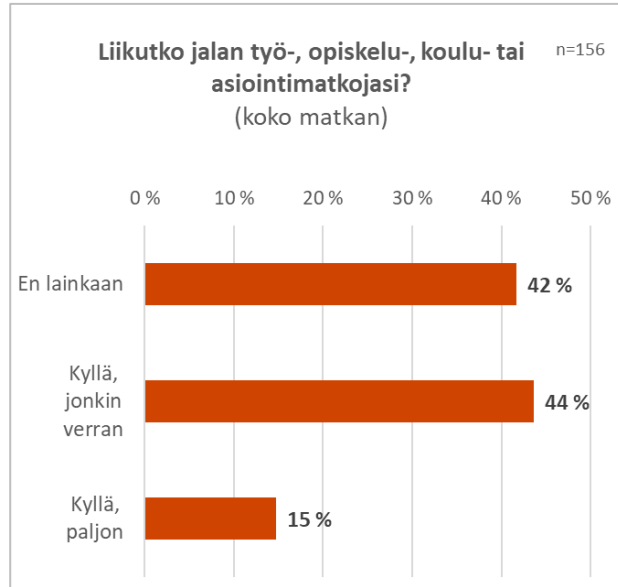
Kuinka tärkeänä pidät seuraavia asioita?



Kuinka tärkeänä pidät Ylitornion vapaa-ajan pyöräilyolosuhteiden kehittämistä?

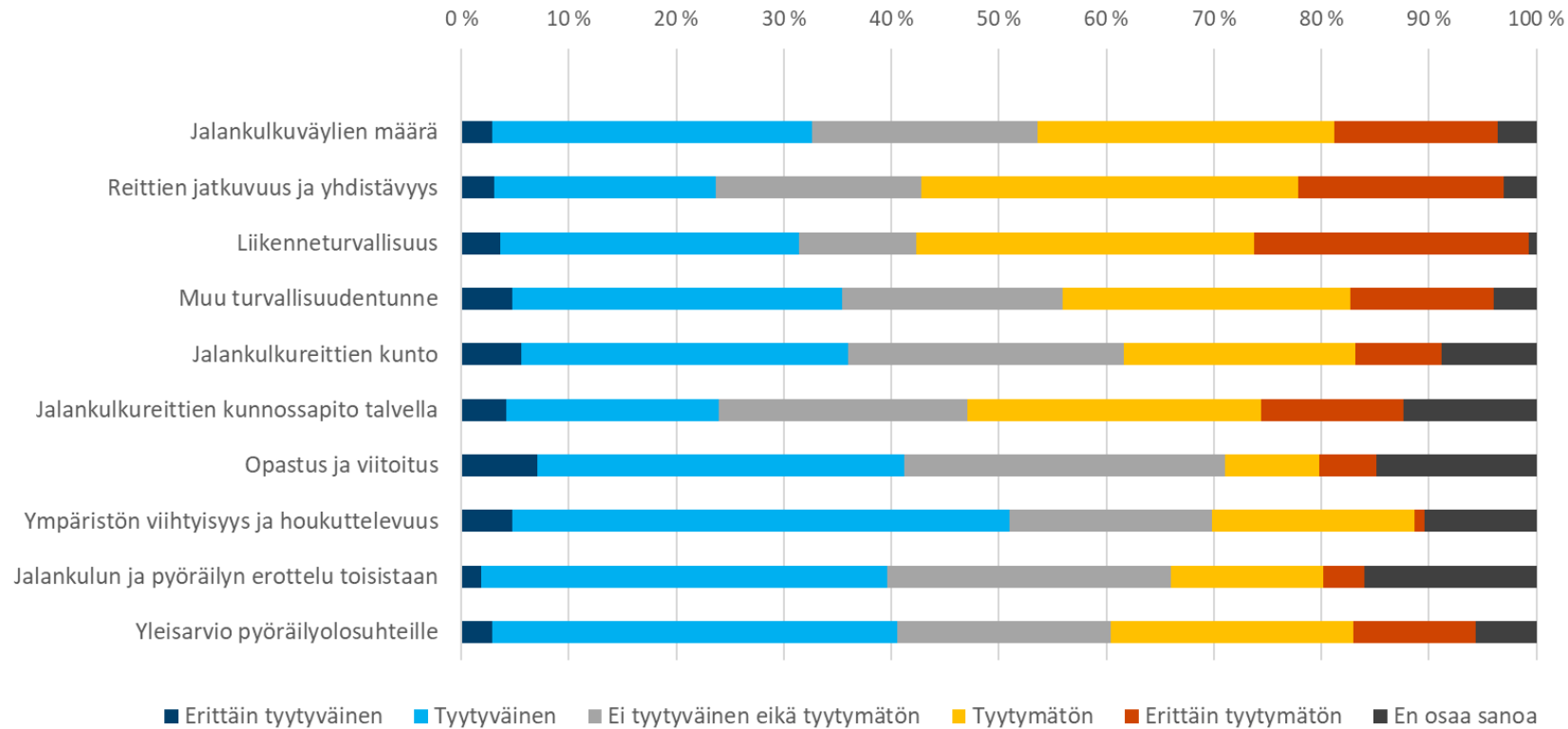


JALANKULKUOSIO



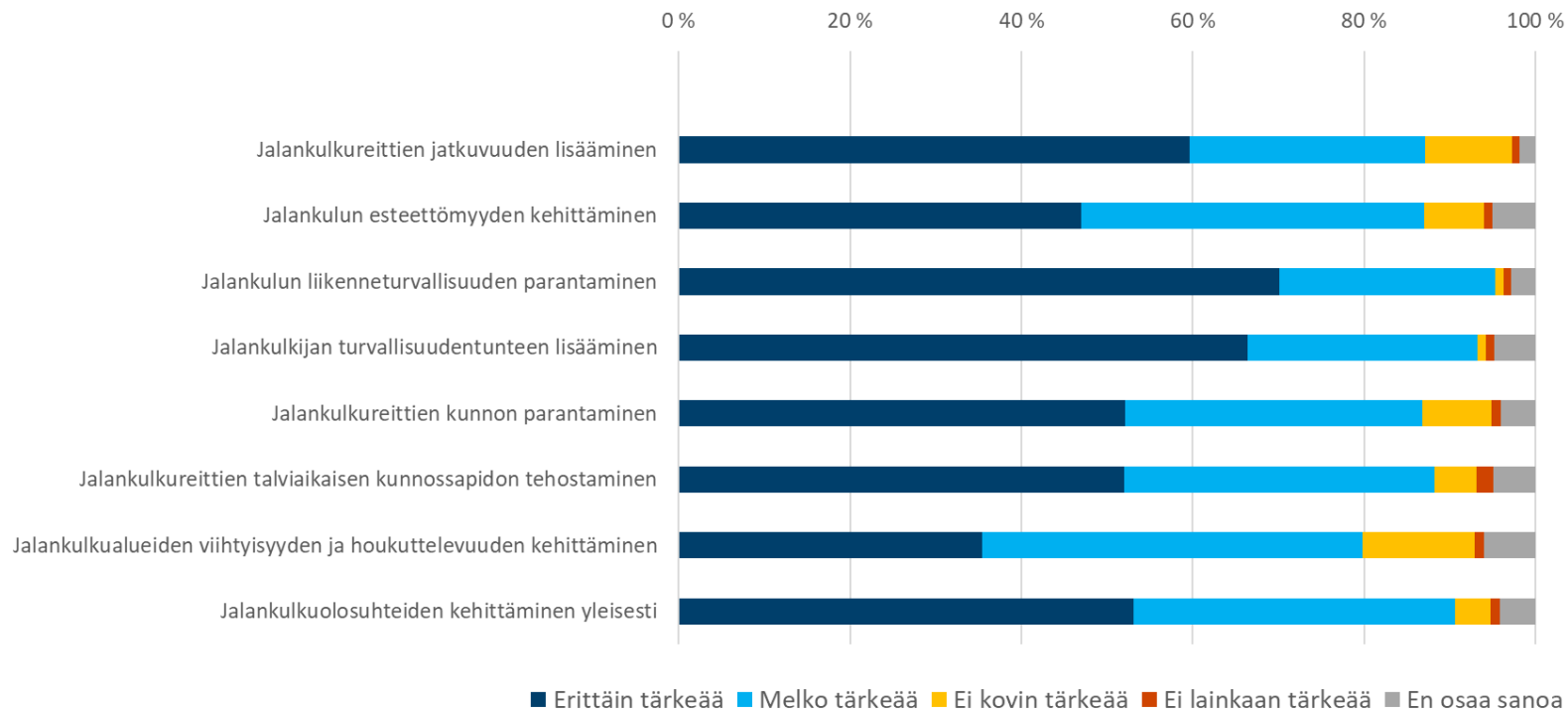
JALANKULKUOSIO

Kuinka tyytyväinen olet jalankulkuolosuhteisiin Ylitorniolla?

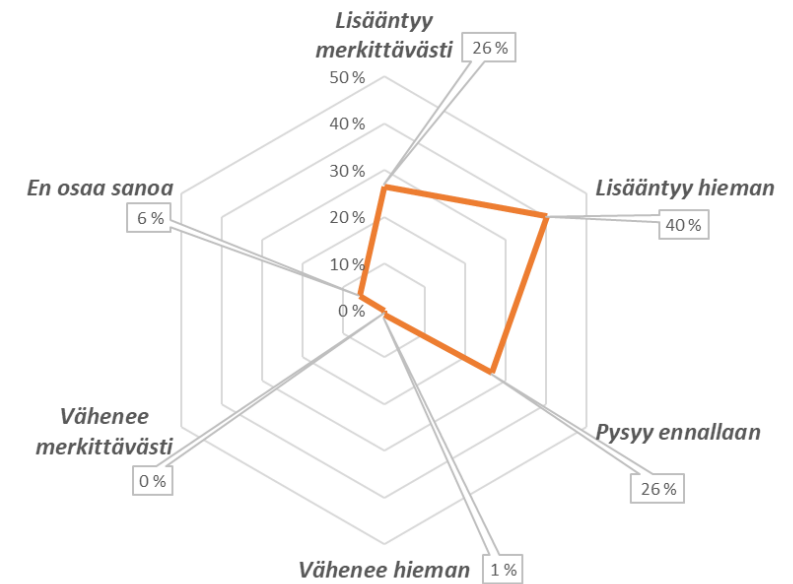


JALANKULKUOSIO

Kuinka tärkeänä pidät seuraavia asioita?



Mikä on oma arviiosi kävellessäsi tulevaisuudessa?

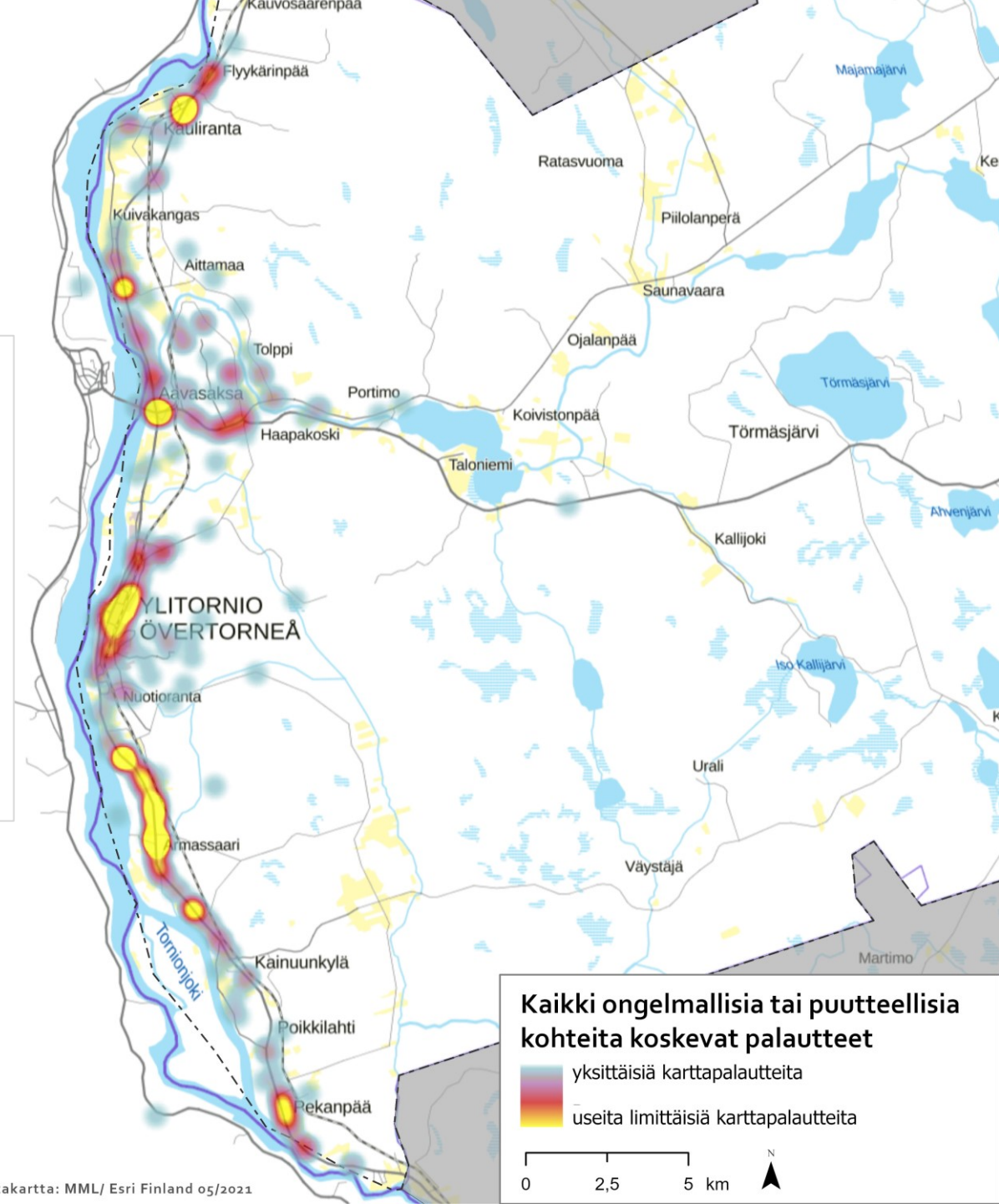


KARTTAPALAUTTEET: ONGELMAT / PUUTTEET

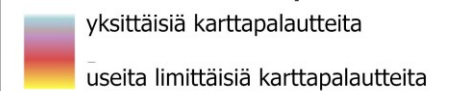
Karttapalautteet: kävelyn ja pyöräilyyn liittyvät ongelmat /puutteet



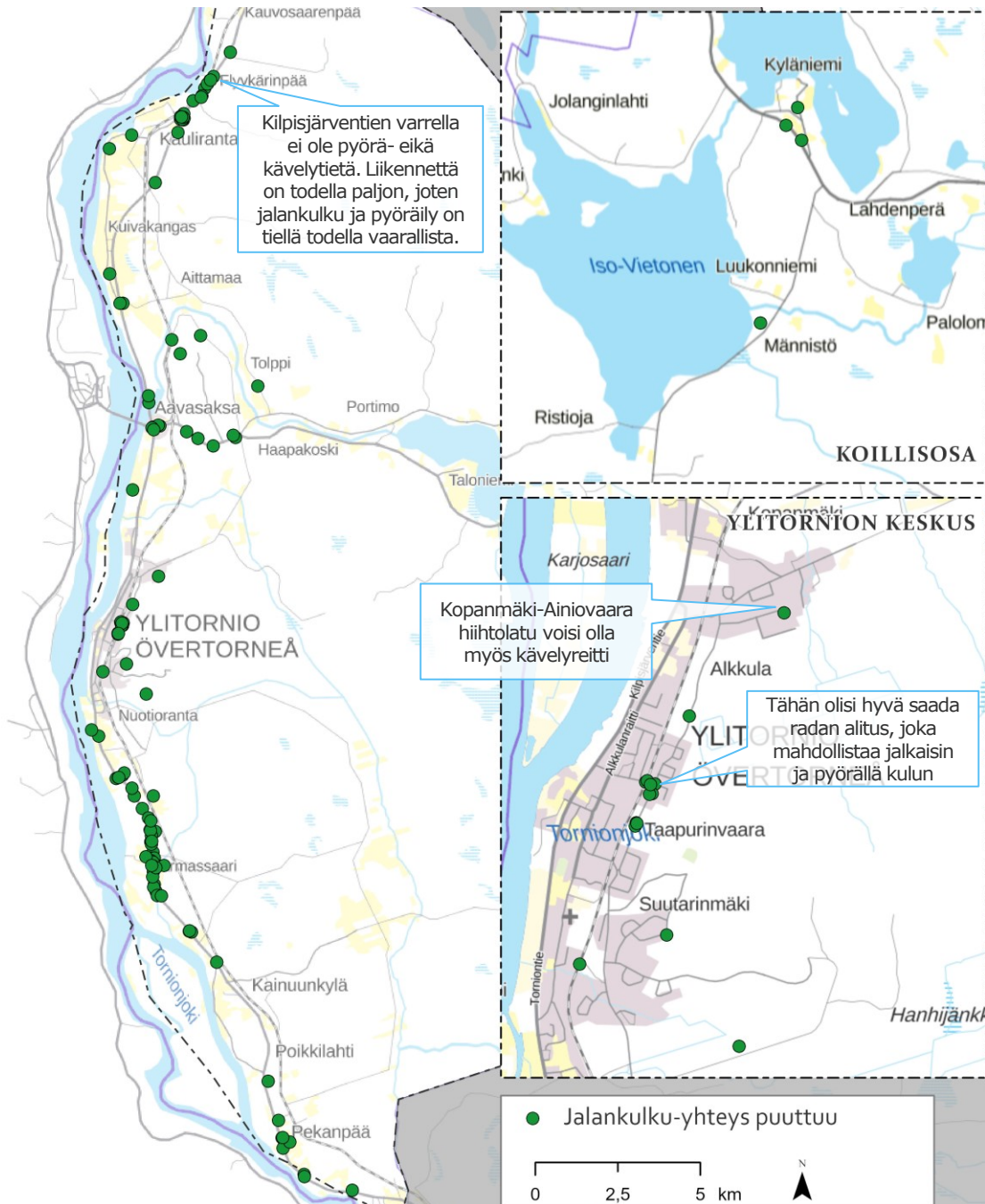
- Pyöräily- ja jalankulkuyhteyksien puutteita raportoitu eniten kartalle. Teemoittaisten palautteiden tarkemmat karttakoosteet esitetty seuraavilla dioilla!



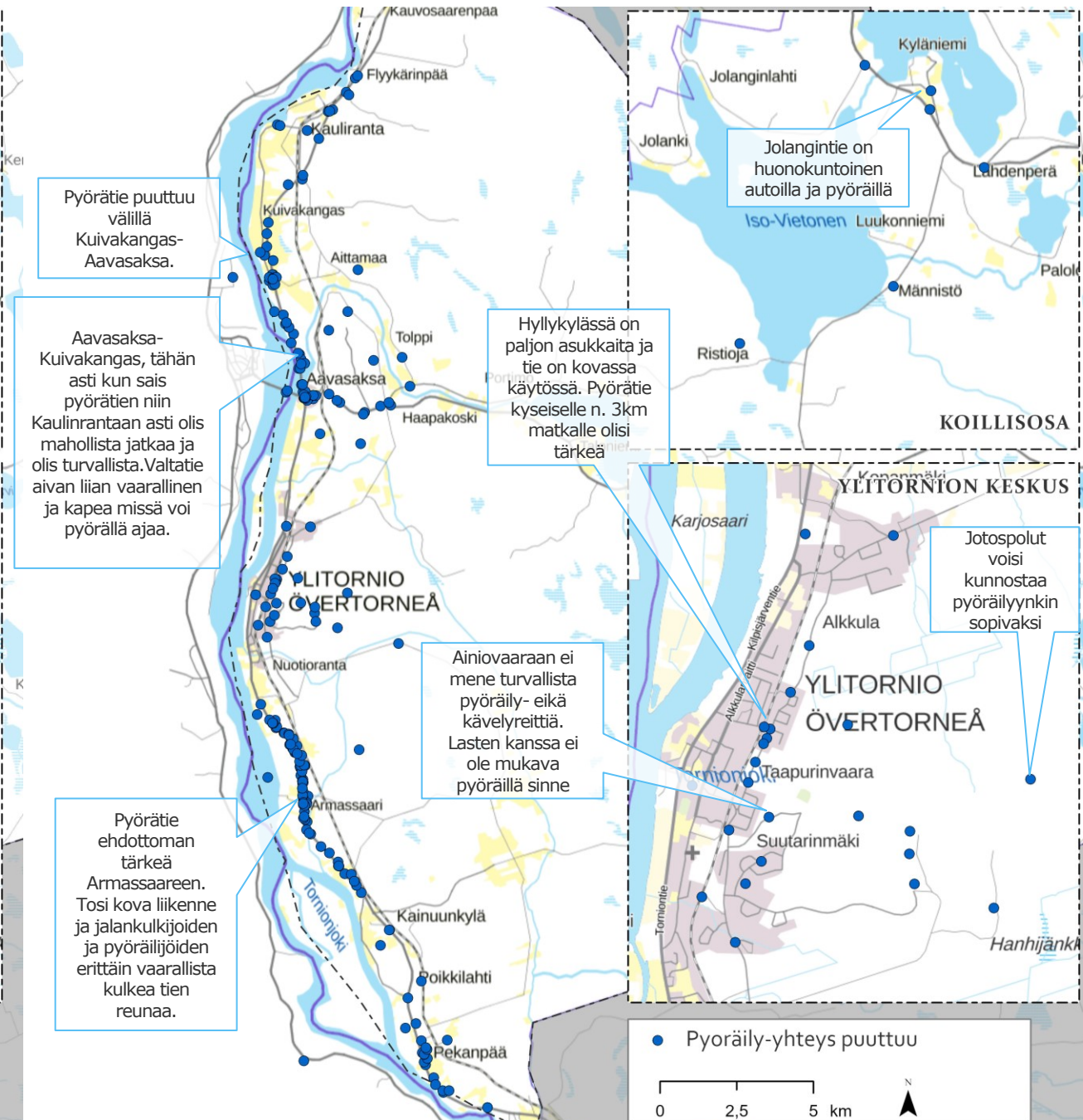
Kaikki ongelmallisia tai puutteellisia kohteita koskevat palautteet



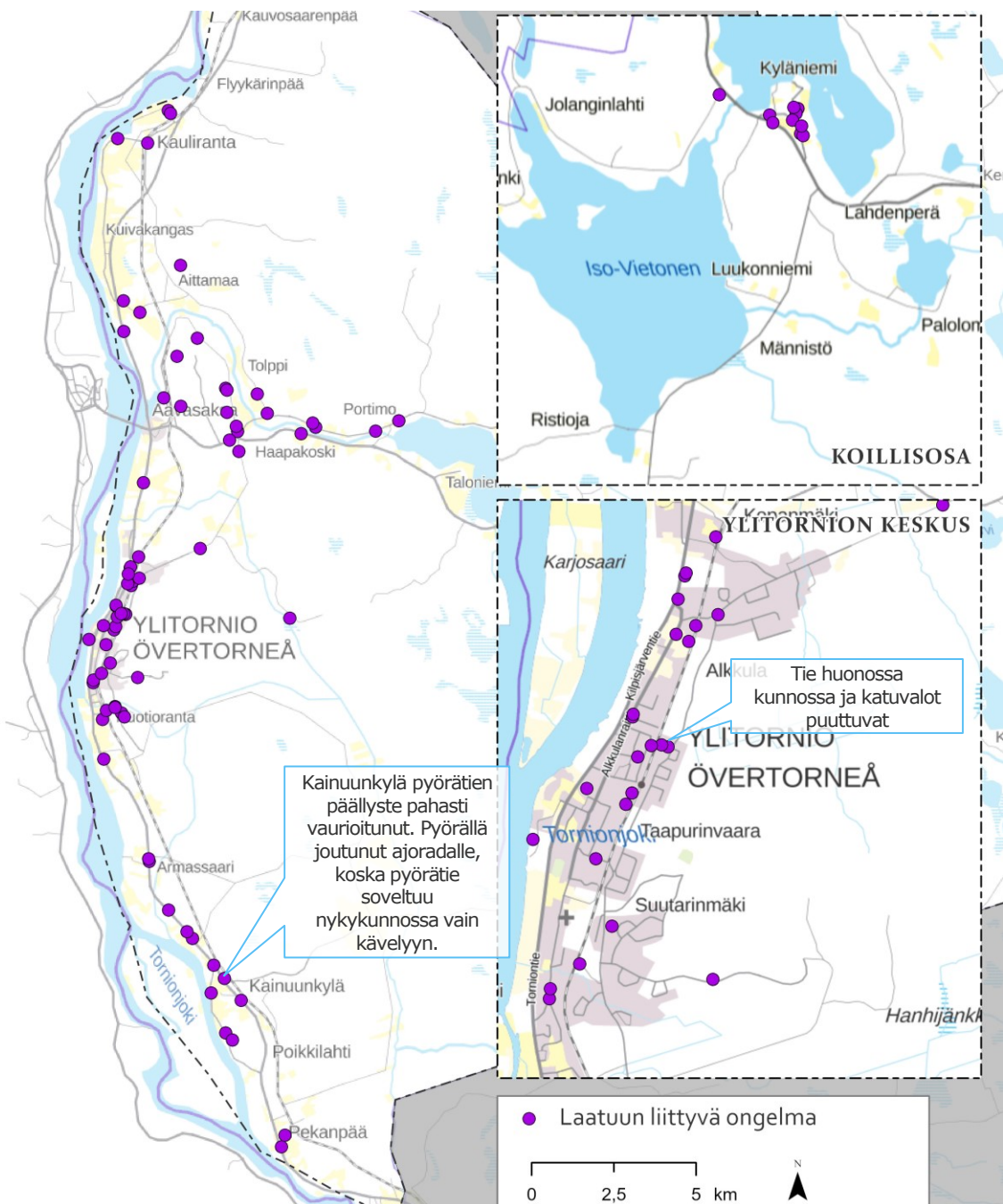
KÄVELY-YHTEYS PUUTTUU



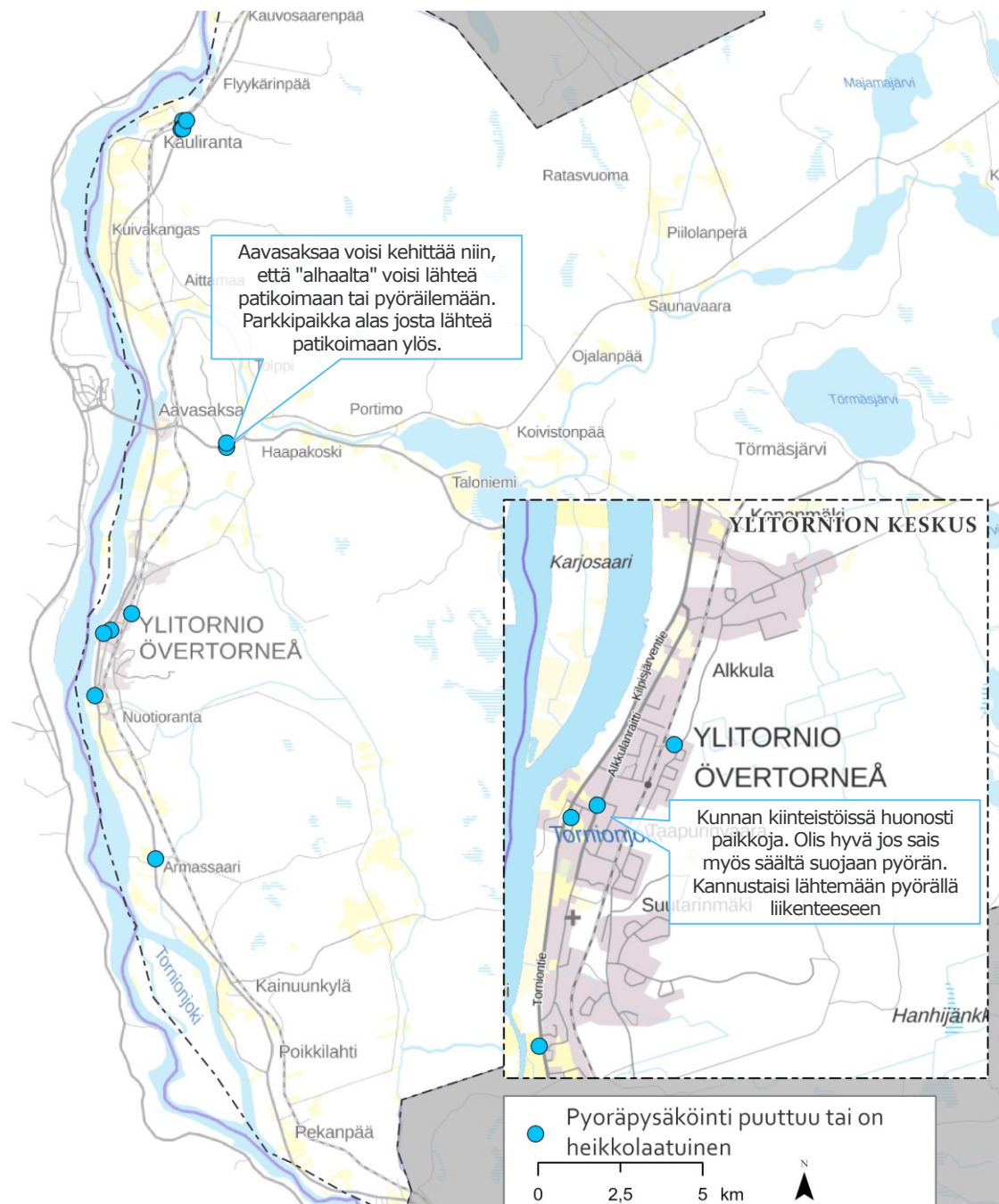
PYÖRÄILY-YHTEYS PUUTTUU



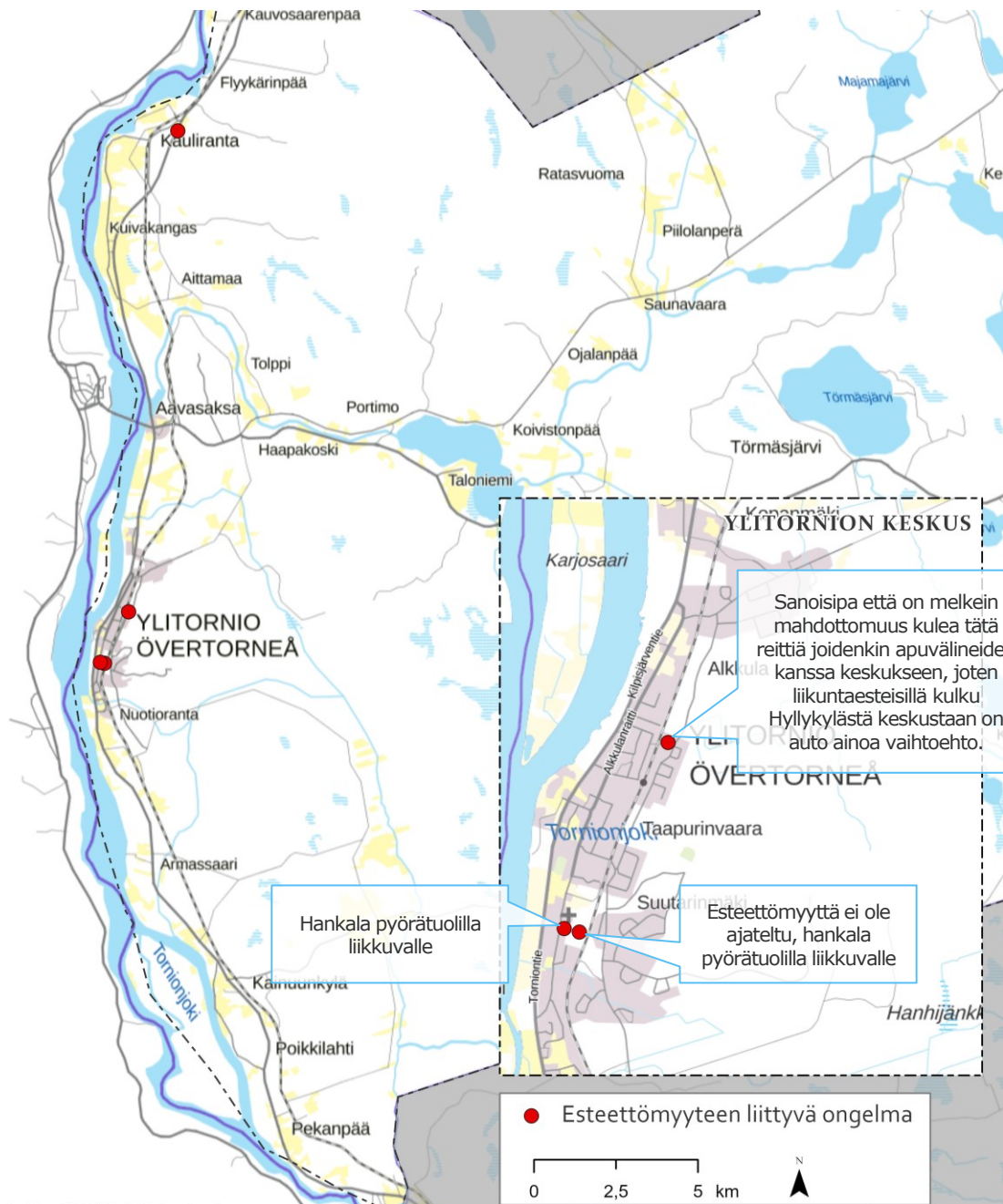
LAATUUN LIITTYVÄ ONGELMA



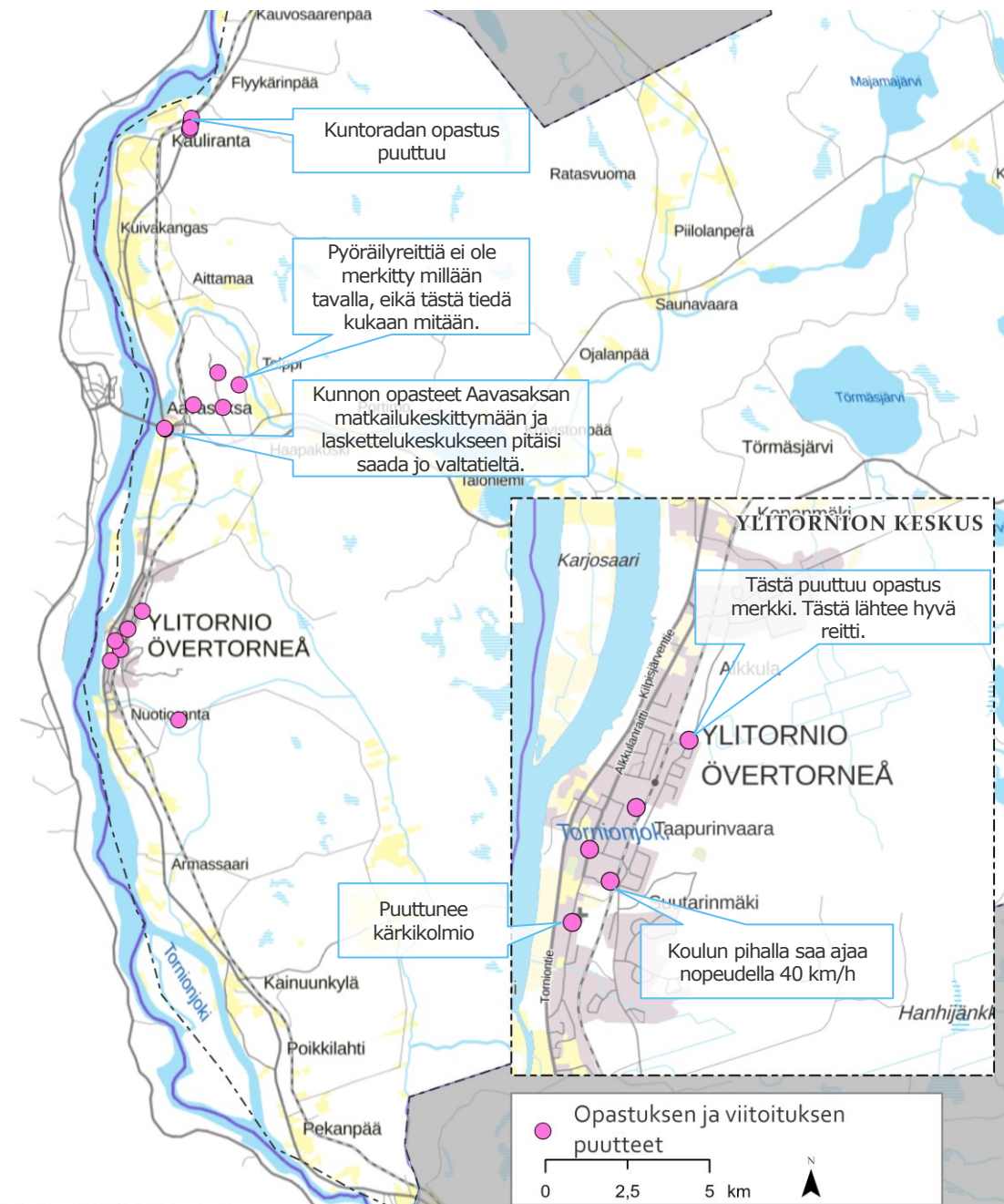
PYÖRÄPYSÄKÖINTI



ESTEETTÖMYYTEEN LIITTYVÄ ONGELMA

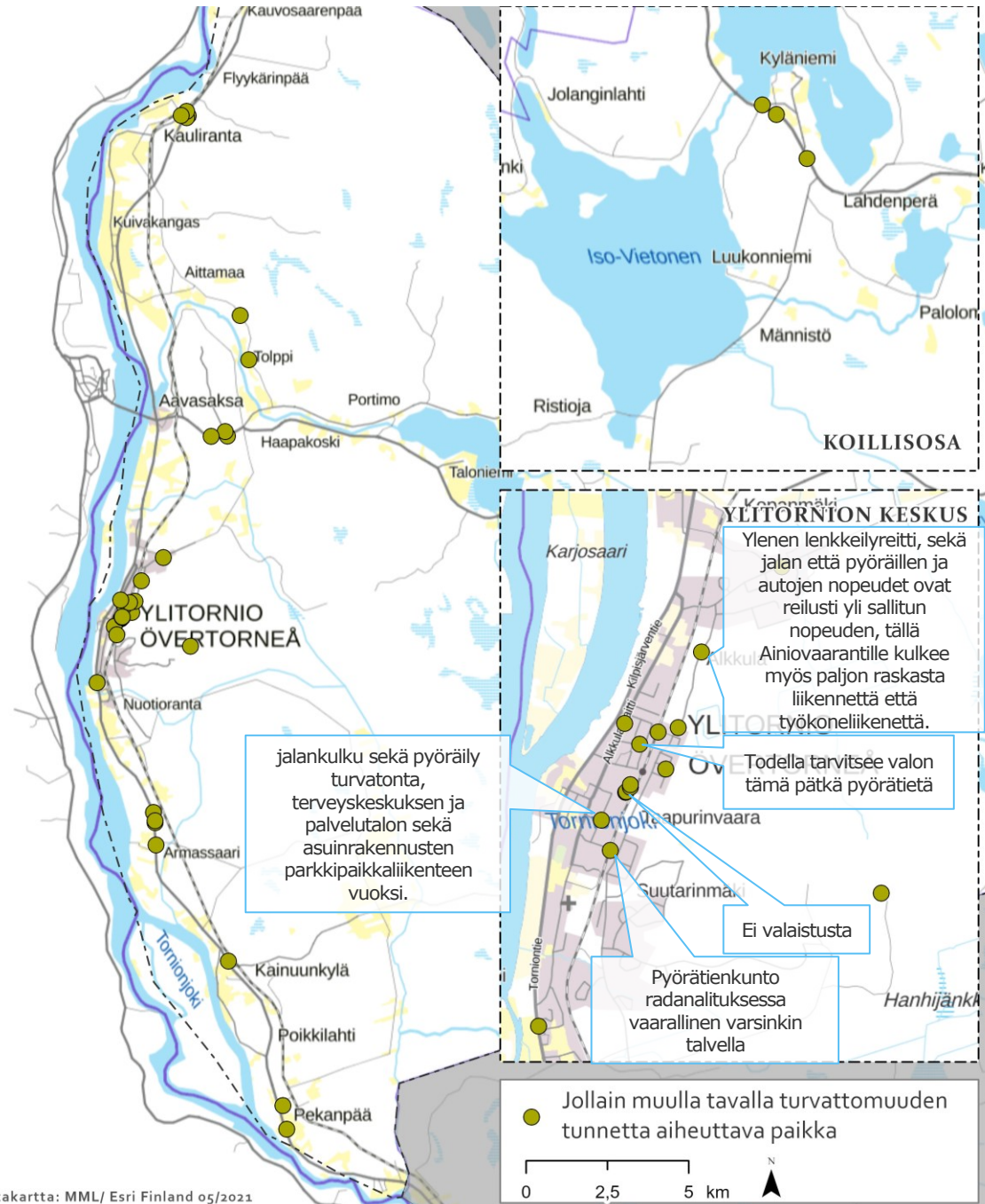


OPASTUS JA VIITOITUS

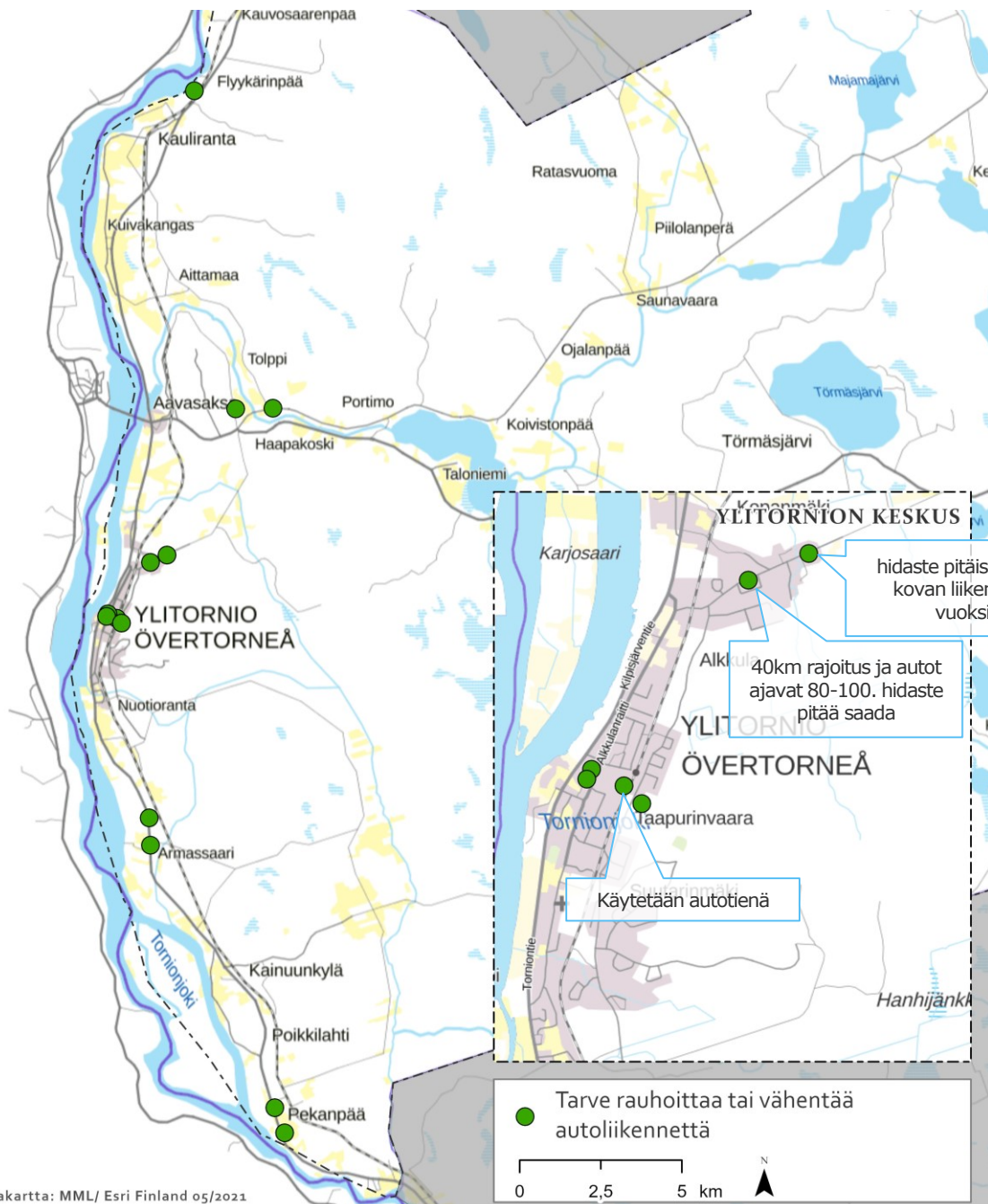


TURVATON TIENYLITYS / HANKALA RISTEYS

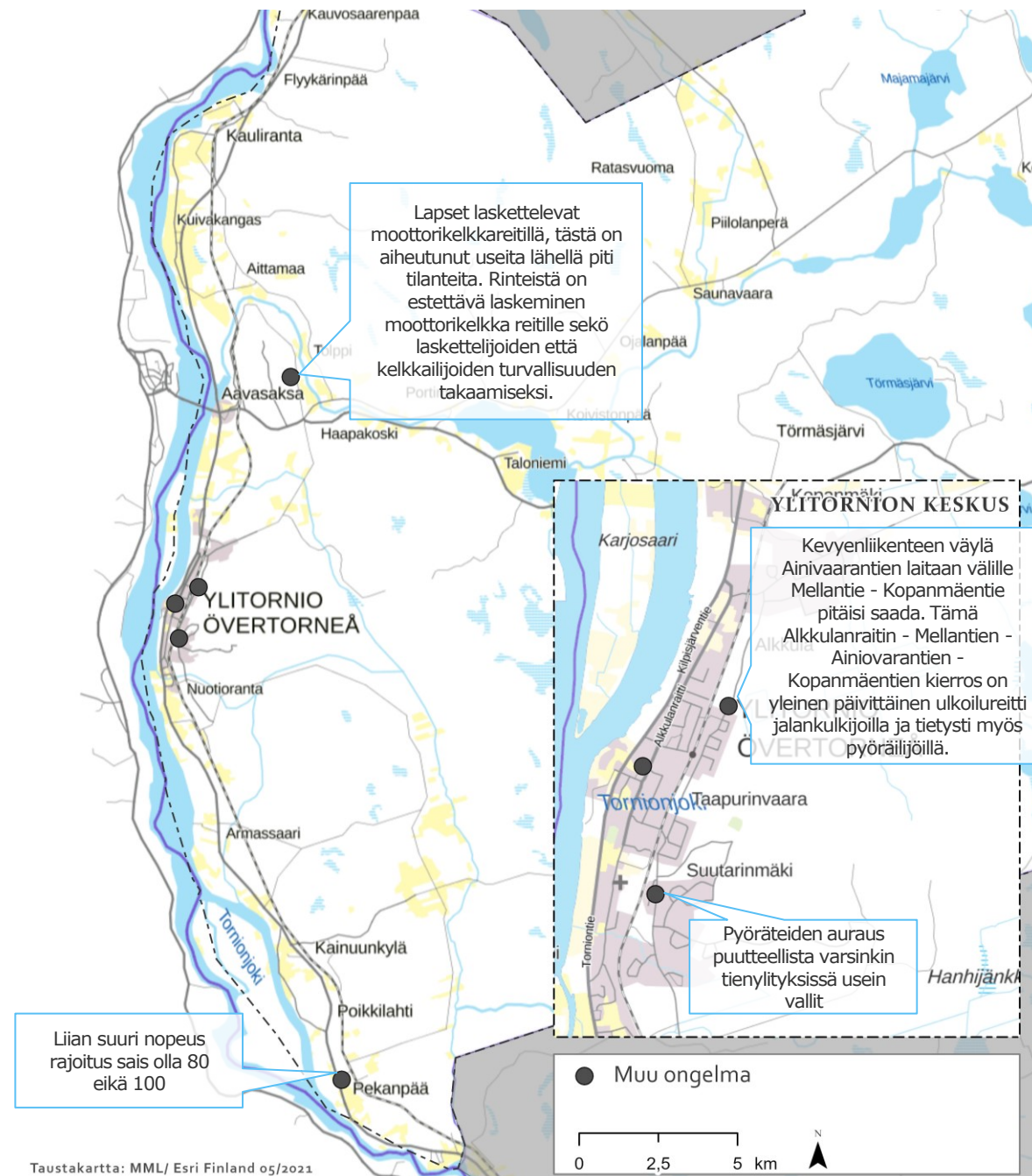
TURVATTOMUUDEN TUNNE



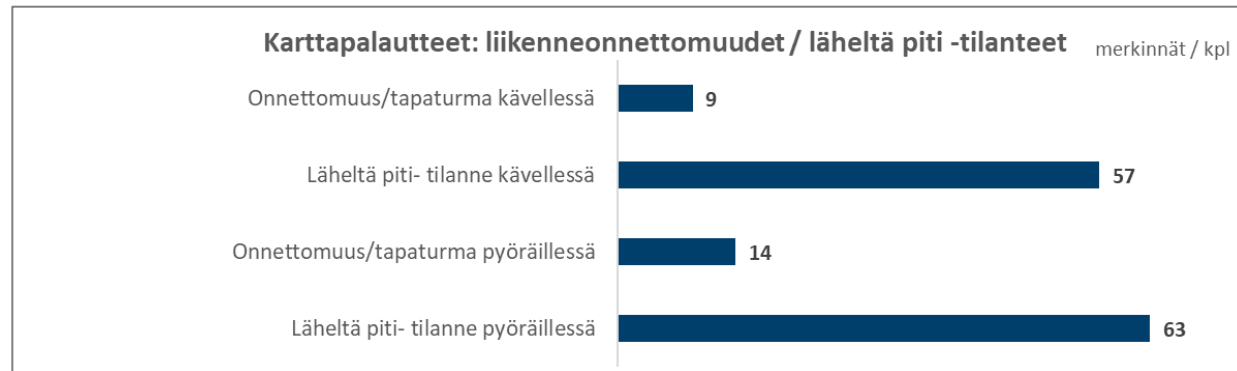
TARVE RAUHOITTA A LIKKNETTÄ



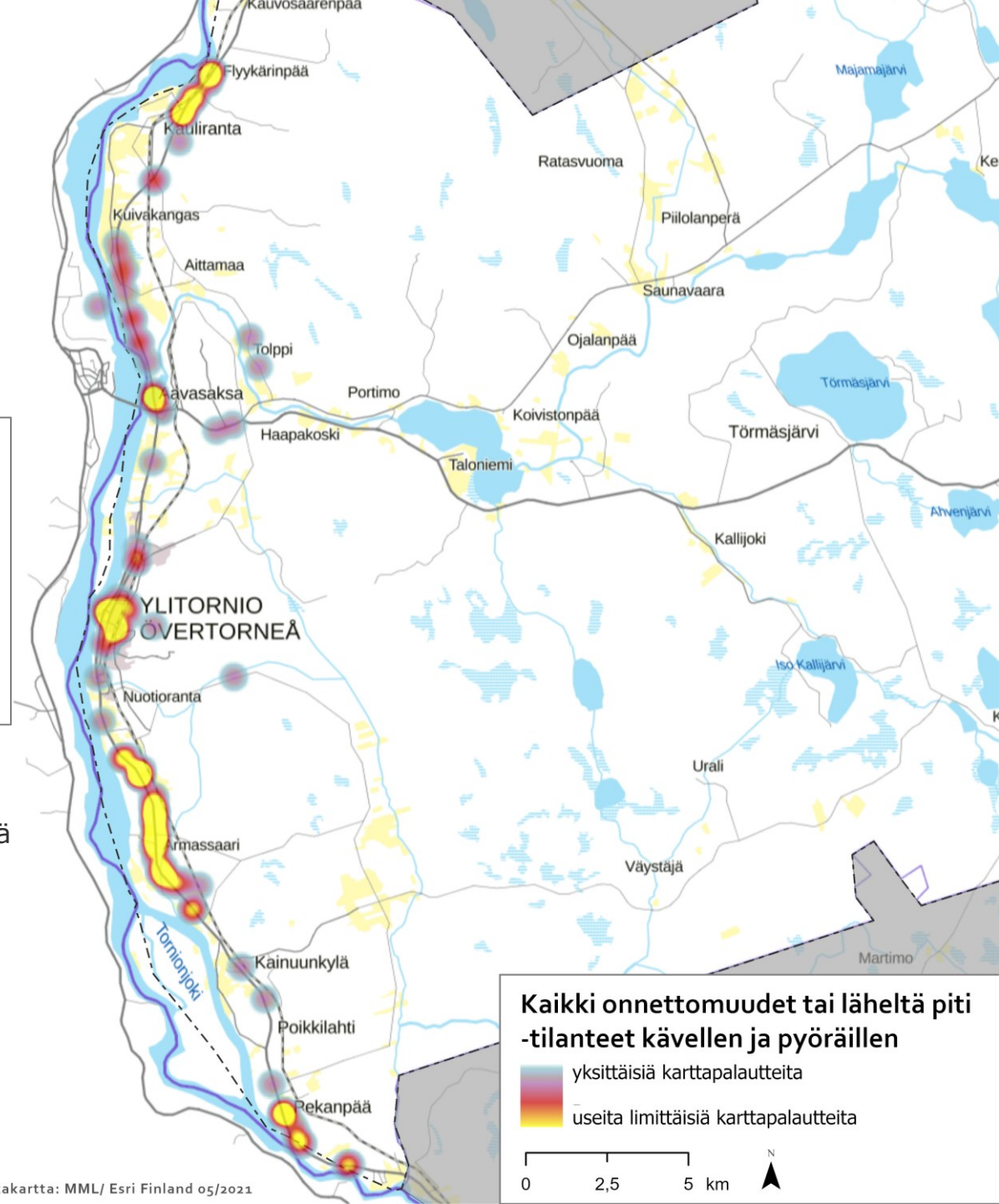
MUU ONGELMA



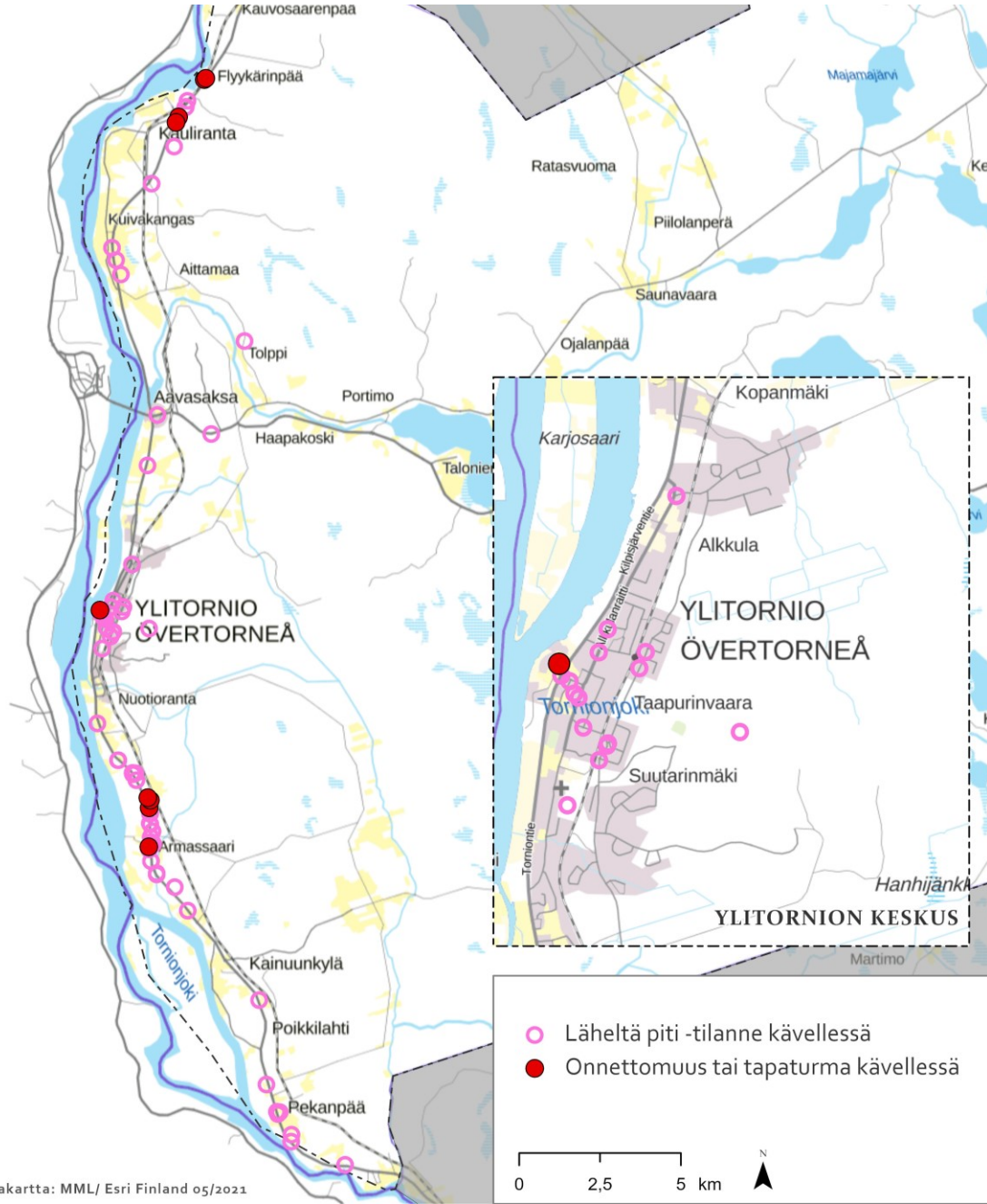
KARTTAPALAUTTEET: ONNETTOMUUDET JA LÄHELTÄ PITI -TILANTEET



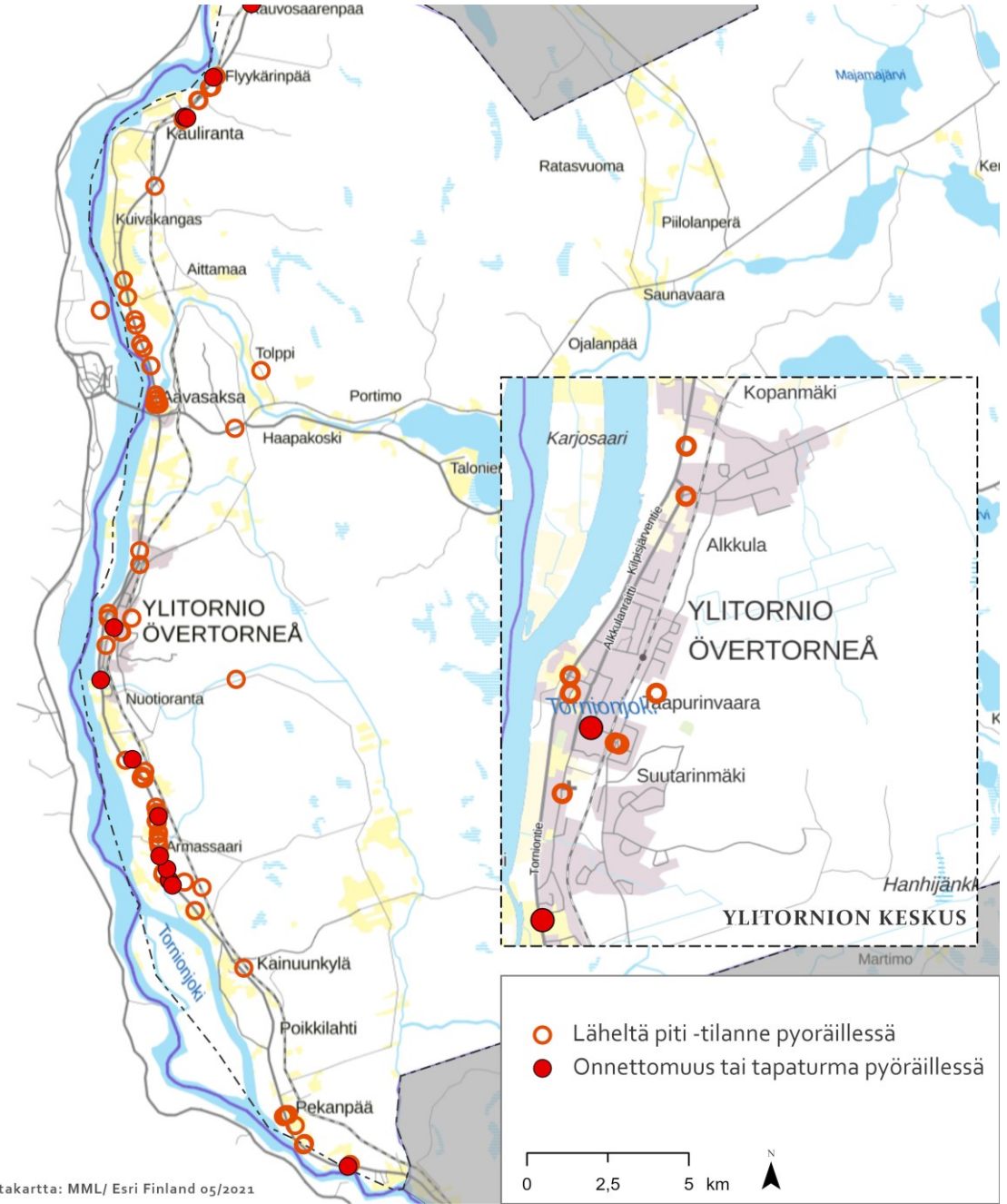
- Vastaajat raportoivat eniten sattuneita läheltä piti -tilanteita liikenteessä kartalle.
- Liikenneturvallisuuden kannalta eniten palautteita saaneina alueina korostuvat etenkin Ylitornion keskustaajama, Nuotioranta-Armassaari (vt 21) sekä Kauliranta.
- Teemottaisten palautteiden tarkemmat karttakoosteet esitetty seuraavalla dialla!



ÖNNETTOMUUDET & LÄHELÄÄ PITI - TILANTEET KÄVELLEEN



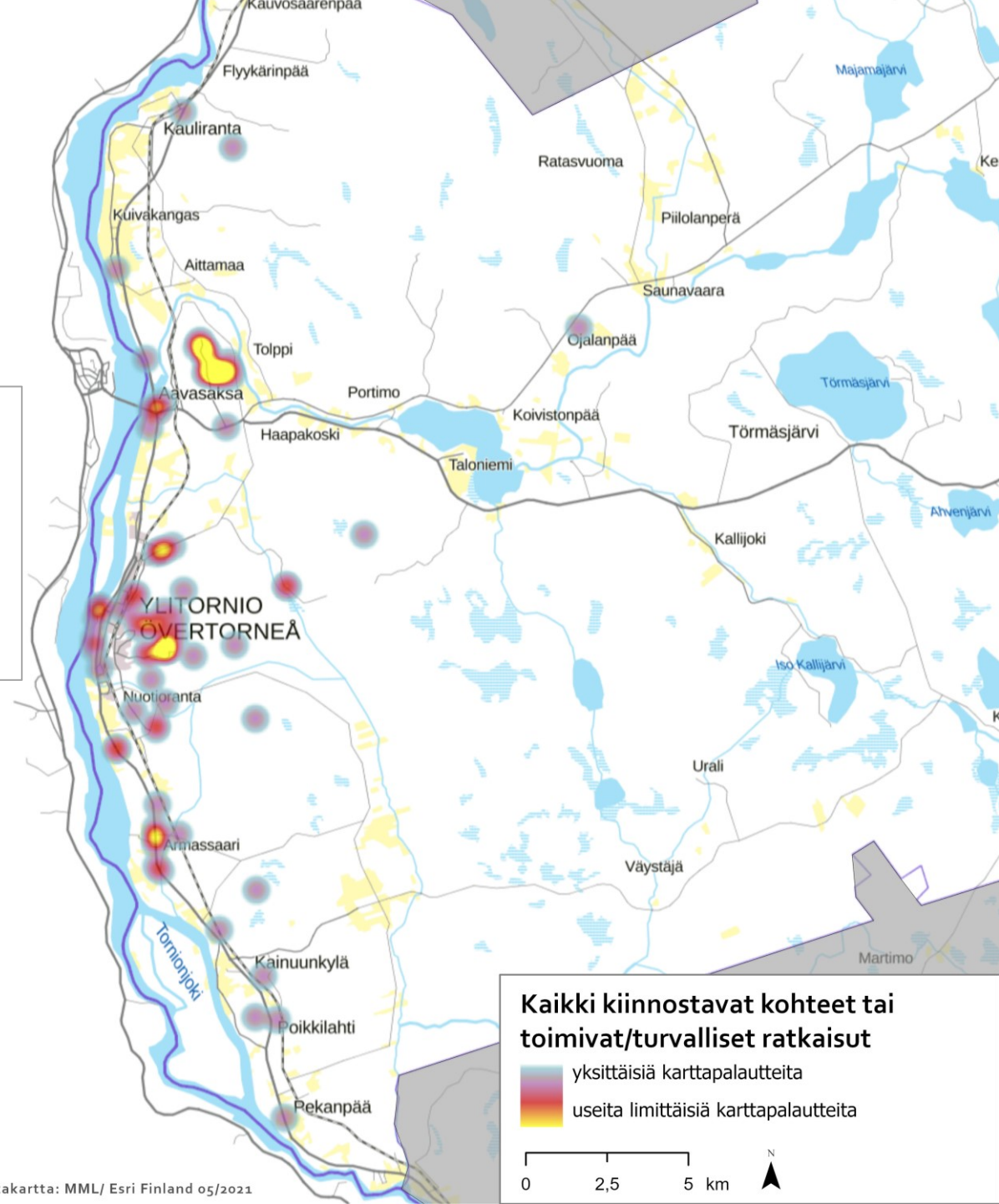
ÖNNETTOMUUDET & LÄHELÄÄ PITI - TILANTEET PYÖRÄILLEEN



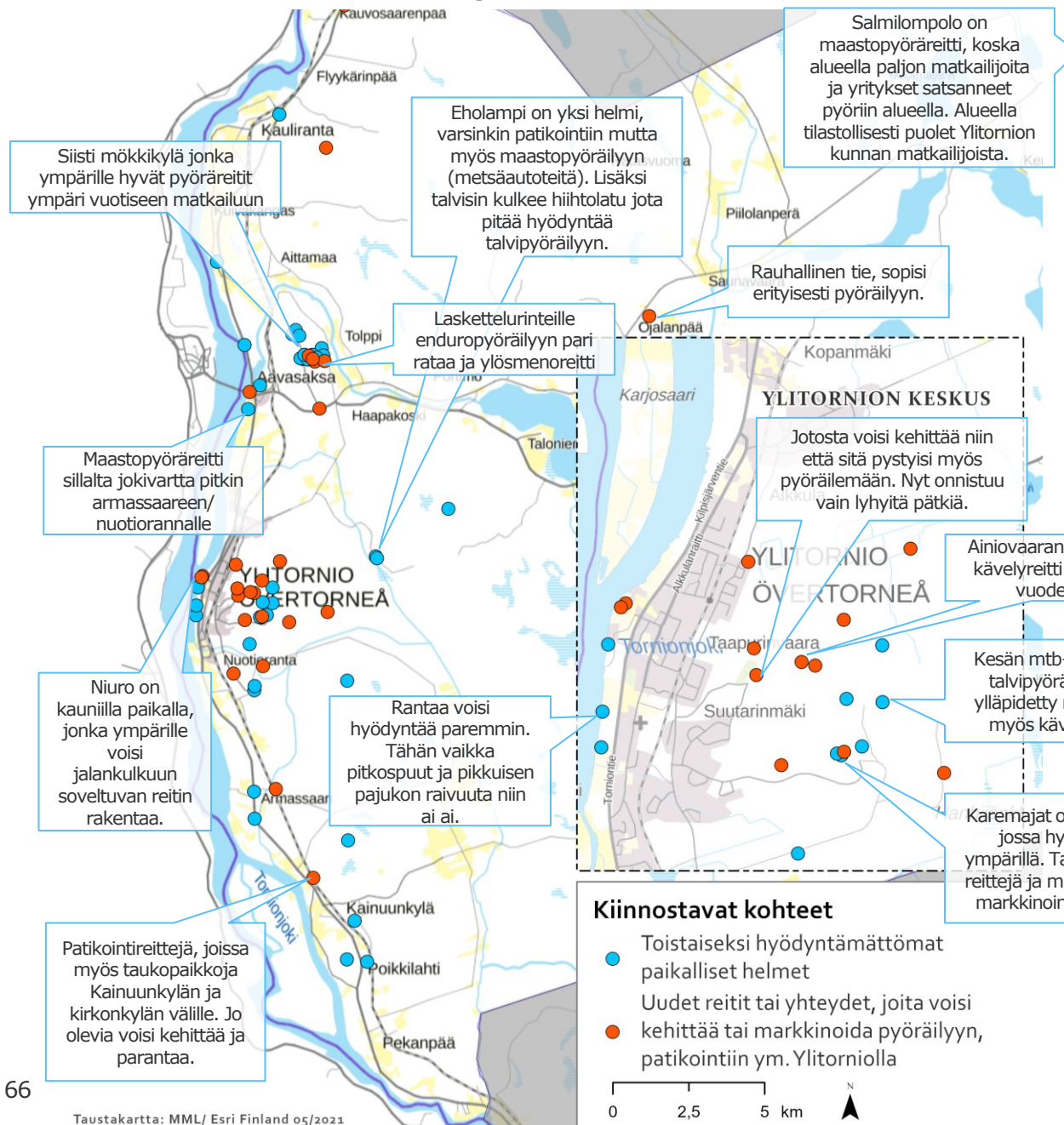
KARTTAPALAUTTEET: KIINNOSTAVAT KOHTEET & TOIMIVAT RATKAISUT



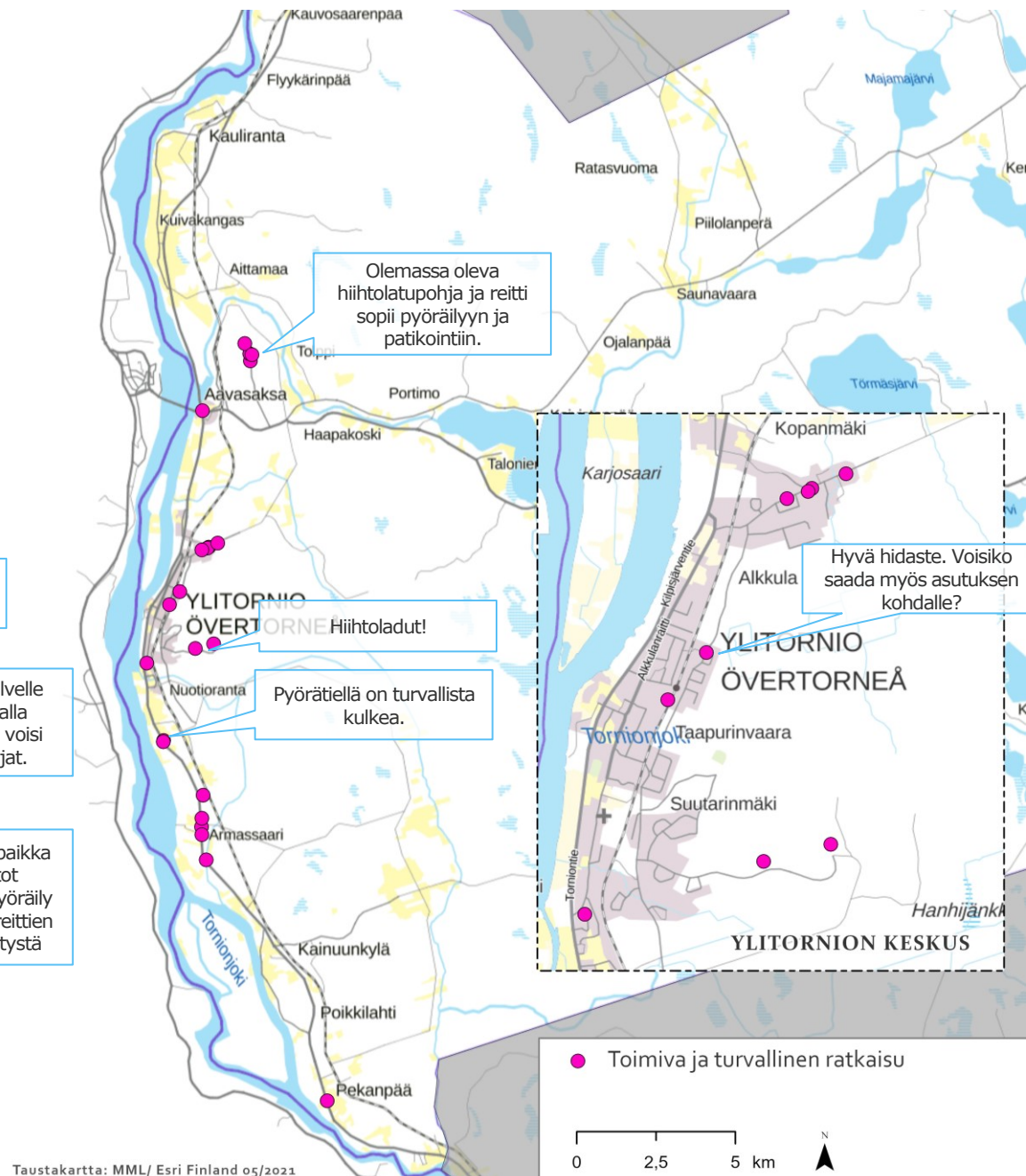
- Vastaajat raportoivat eniten toistaiseksi hyödyntämättömiä paikallisia helmiä.
- Teemoittaisten palautteiden tarkemmat karttakoosteet esitetty seuraavilla dioilla!



PAIKALLISET HELMET & UUDET MARKKINOITAVAT/KEHITETTÄVÄT KOHTEET



TOIMIVAT & TURVALLISET RATKAISUT



KYSELYN AVOIMET PALAUTTEET

Eniten esille nousseita teemoja:

- Asukaskyselyn vastaajat ovat avoimessa palautteessa nostaneet esille erityisiä yhteystarpeita, jotka heidän mielestään vaativat kehittämistoimenpiteitä.
- **Väyläpuutteita on mainittu toistuvasti valtatie 21 varrella**, etenkin Nuotioranta-Armassaari sekä Aavasaksa-Kuivakangas-Kauliranta -välillä. Kapeista pientareista ja raskaasta liikenteestä aiheutuvan turvattomuuden koetaan rajoittavan niin aikuisten kuin lastenkin liikkumista.
- Vapaa-ajan liikkumisen kehittämiseksi toivotaan maastopyöräilyn ja patikointiyhteyksien kehittämistä ja esim. olemassa olevien metsäautoteiden hyödyntämistä.
- Yhteyksien parantamisen lisäksi reiteistä entistä parempi informointi on asia, jolle asetetaan arvoa. Usea vastaajista näkee potentiaalia erityisesti vapaa-ajan pyöräilyssä.

Yhteyspuutteet & kehittämiskohteet:

- **Aavasaksa-Kuivakangas**
- **Nuotioranta-Armassaari**
- **Kainuunkylä-Pekanpää**
- Ainiovaarantie (Hyllykylä)
- Tolpinmäki



AVOIMET PALAUTTEET: SUORIA POIMINTOJA

Arkikävely ja -pyöräily:

- *Miten saisi autoilijat noudattamaan nopeusrajoituksia! Välskärinrinteen varrella näkee hurjaa vauhtia ajavia. Voisi vaikka laittaa hidasteita.*
- *Armassaareen pyörätie. Lapsilla, sekä aikuisilla turvallisempi lenkkeillä. Liikunta lisääntyisi enempi. Ei tarvitsisi lapsia kuskata autolla.*
- *Kaulinrannassa lapsiperheitä/vanhuksia pyörätie puuttuu, kova rekkaliikenne, ja loma aikoina pohjoiseen menevät lomailijat.*
- *Aavasaksa-Kuivakangas -kevyen liikenteen rakentaminen olisi erittäin tärkeä asia. Kylissä on paljon eläkeläisiä ja koululaisia, joille pyörällä liikkuminen mahdollistaisi omaa autotonta kulkemista ja kohottaisi kansanterveyttä.*
- *Työsuhdepolkupyörät kiitos.*

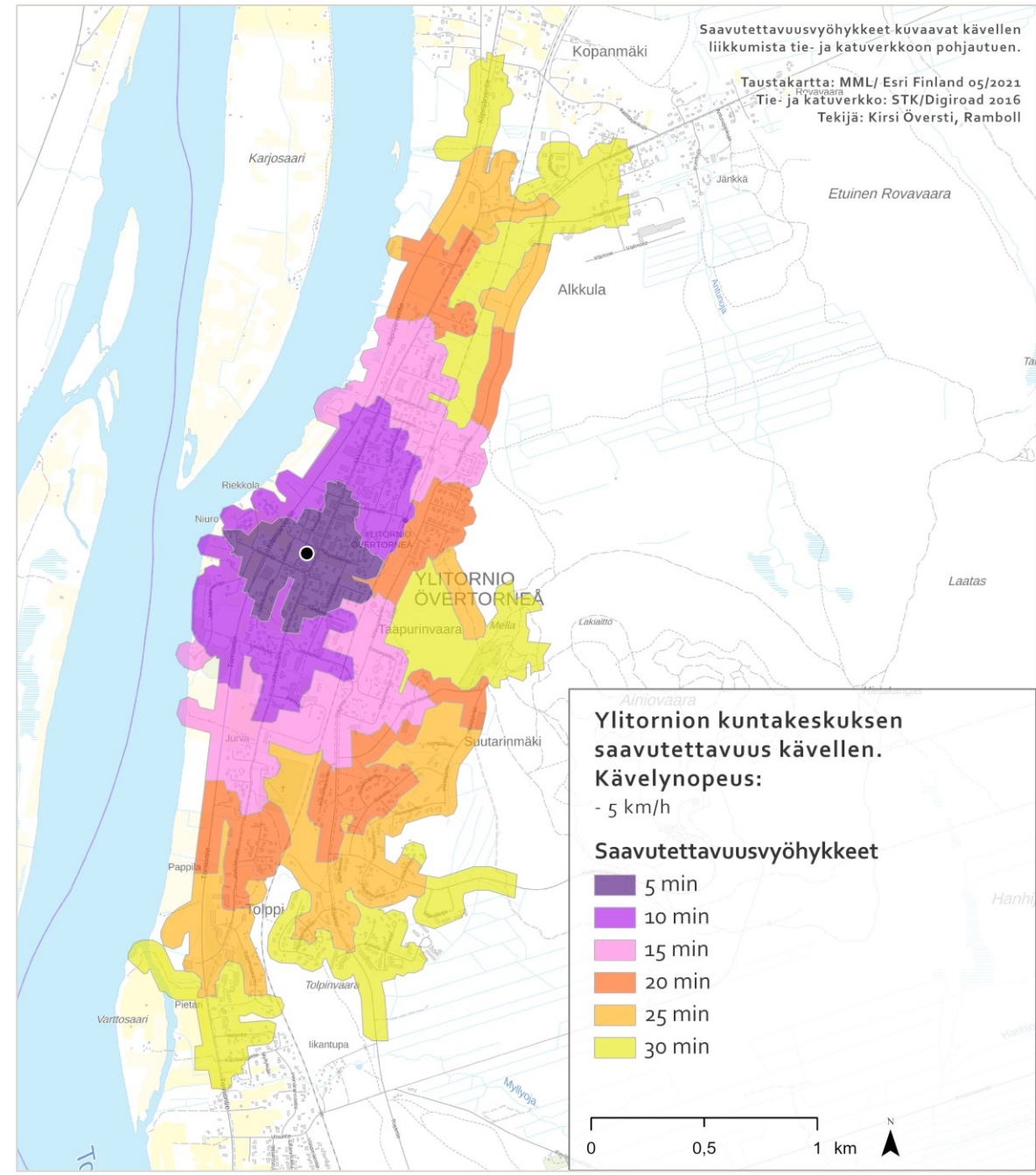
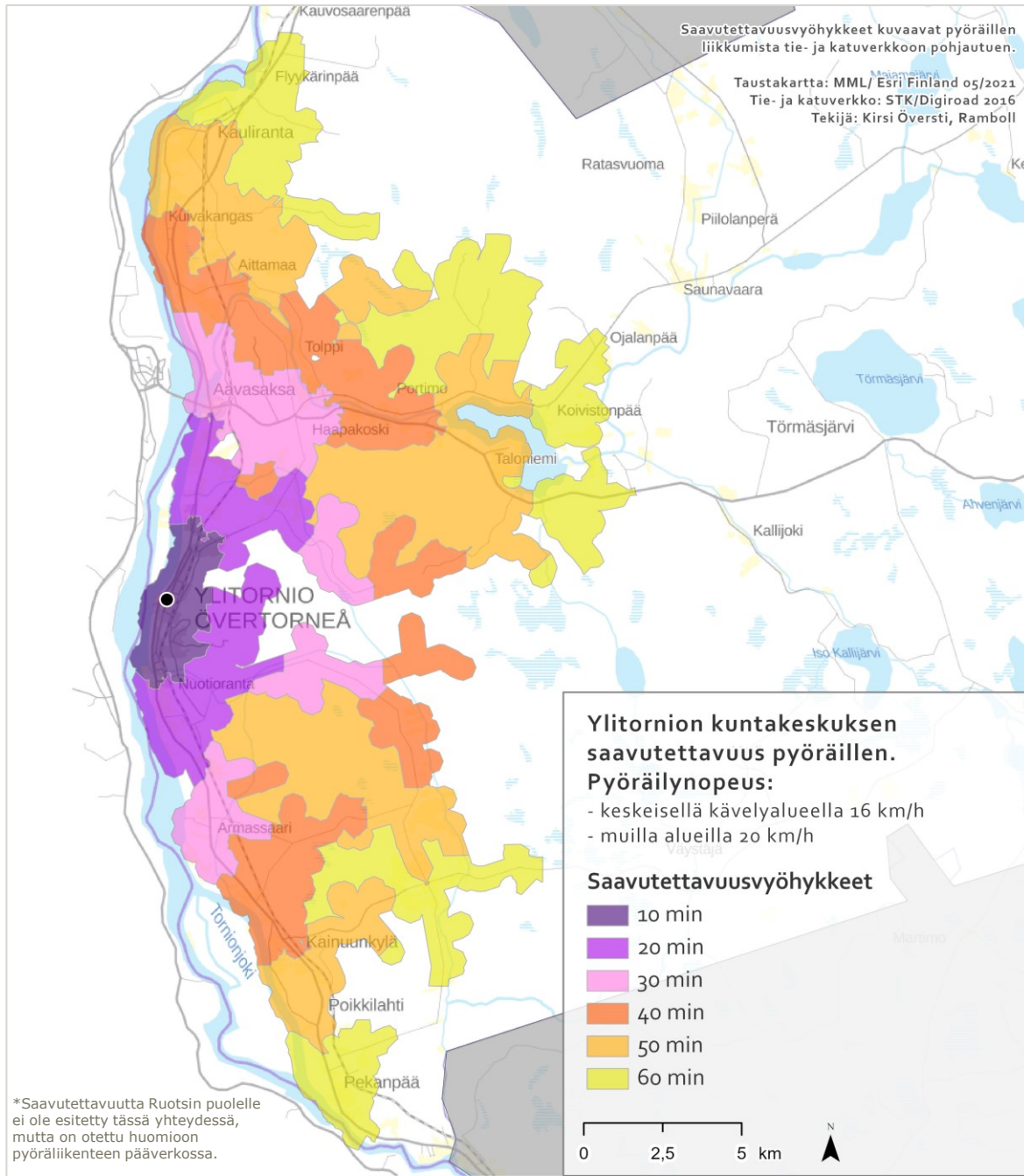
Vapaa-ajan kävely ja pyöräily:

- *Hirveän kova toive olisi saada tietoa kaikista Ylitornion hienoista patikointi ja pyöräilyreiteistä, niiden haastavuuksista, pituuksista ja pyöräsoveltuvuuksista, sekä niiden varrella olevista palveluista. Ihan tunturilapin malliin!*
- *Aavasaksa toimisi monipuolisena pyöräilykeskuksena trail, enduro ja downhillpyöräilyyn. Korkeusero ja jo valmiina oleva hiihtohissi palvelisi downhillpyöräilyn tarpeita. Maaston muokkaaminen kyseiseen käyttöön onnistuisi varsin pienellä panostuksella. Maailmalta löytyy paljon esimerkkejä tuon kokoluokan keskuksista joissa pyöräily on mennyt laskettelun ohi tuottavuudessa moninkertaisesti. Kalustoa vaadittaviin töihin löytyy paikallisesti ja Aavasaksa maisemineen olisi helppo markkinoida uudistuneena pyöräilykeskuksena.*
- *Pyöräily on valtavassa kasvussa koko Euroopassa. Tarttukaa siihen mahdollisuuteen minkä se antaa Ylitorniolle uutena tulonlähteenä. Maastonmuodot ovat otolliset monenlaiseen harrastuspyöräilyyn. Siinä liikkuu tällä hetkellä suuria summia rahaa ja sillä saataisiin kokonaan uutta työtä kuntaan.*

LIITE 2

NYKYTILA-ANALYYSSEJA

PYÖRÄLIIKENTEEEN JA JALANKULUN SAAVUTETTAVUUSANALYYSIT



LIITE 3

VALTIONAVUSTUKSET KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISEKSI

VALTIONAVUSTUKSET KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISEKSI

Liikkumisen ohjauksen valtionavustus

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on jakanut vuosittain valtionavustusta liikkumisen ohjauksen hankkeille. Vuoden 2021 haussa kävelyn ja pyöräilyn edistämishelmiin jaettiin valtionavustuksia yhteensä 530 000 euroa 22 eri hankkeelle. Muut kestävän liikkumisen hankkeet (26 kpl) saivat valtionavustusta yhteensä 891 000 euroa.

Vuoden 2022 haku avautui syyskuussa 2021 ja valtionavustuksia jaetaan yhteensä noin 1,25 miljoonaa euroa. Valtionavustushakemuksia toivottiin erityisesti seuraavista teemoista: 1) Kestävät matkaketjut, 2) Työpaikkojen liikkumisen ohjaus sekä 3) Kestävän liikkumisen kokonaisvaltaiset suunnitelmat.

Tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämisen valtionavustus

Traficom on jakanut valtionavustuksia tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämiseen. Vuoden 2021 haku avautui syyskuussa 2021. Haun teemoina olivat lasten ja nuorten liikenneturvallisuus sekä ikäihmisten liikkumisen, reittien ja palvelukohteiden ympäristöjen liikenneturvallisuus. Haussa jaetaan hankeavustusta kunnille, kuntayhtymille ja voittoa tavoittelemattomille yhteisöille yhteensä noin 200 000 euroa.

Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustus

Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustuksen jakaminen on osa vuonna 2018 julkaistun Kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman toteutusta. Vuonna 2020 investointiohjelman kautta jaettiin kunnille valtionavustusta yhteensä 31,5 miljoonaa euroa. Avustusta myönnettiin infrastruktuurin, kuten väylien, niiden varusteiden, pyöräpysäköinnin yms. rakentamiseen tai parantamiseen. Määräraha alkusyksystä 2021 päättyneessä valtionavustushaussa oli 28,5 miljoonaa euroa.

Kuntien lähivirkistysalueiden kunnostus- ja kehittämisavustus

Uudenmaan ELY-keskuksen järjestämässä haussa jaettiin vuonna 2020 10 miljoonaa euroa kuntien lähivirkistysalueiden kunnostukseen ja kehittämiseen. Haku on kohdennettu kaikille kunnille. Yksittäisten kuntien ja kuntayhtymien lisäksi kuntia kannustetaan myös muodostamaan alueellisia konsortioita yhteisten hankkeiden suunnitteluun.

Haun ensisijaisena tavoitteena on luoda laadukkaita sekä helposti saavutettavia lähivirkistysalueita ja sitä kautta edistää kansalaisten ulkoilumahdollisuuksia lähiluonnossa. Avustettaviin hankkeisiin voi sisältyä esimerkiksi olemassa olevien reittien ja rakenteiden kunnostamista, uusien lähireittien ja niiden palvelurakenteiden, kuten taukopaikkojen, lintutornien, huussien yms. rakentamista, reittien maastoon merkitsemistä ja opasteiden laatimista.