



RAUMAN SEUDUN KÄVELYN, PYÖRÄILYN JA KESTÄVIEN MATKAKETJUN EDISTÄMISOHJELMA

Raportti 2023



ESIPUHE

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

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

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

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

SISÄLTÖ

Esipuhe

Tiivistelmä

1. Edistämistyön lähtökohdat

2. Katsaus nykytilaan

3. Kohti yhteistä tavoitetilaa

4. Kävely

4.1 Kävelyalueiden suunnittelu

4.2 Rauman seudun kävelyalueet

5. Pyöräliikenne

5.1 Pyöräliikenteen tavoiteverkko

5.2 Pyörämatkailu

6. Kestävät matkaketjut

6.1 Matkaketjut ja joukkoliikenne

6.2 Pyöräpysäköinti

7. Toimenpideohjelma

8. Toteutus ja seuranta

9. Loppusanat

Liiteaineisto



Kuva: xx

TIIVISTELMÄ

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

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

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

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

Raportin kuvat ovat Ramboll Finlandin ellei toisin mainita.

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

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

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

I. EDISTÄMISTYÖN LÄHTÖKOHDAT

TAVOITTEET JA LINJAUKSET OHJAAVAT EDISTÄMISTYÖTÄ

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

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

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

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

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



KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMINEN ON RESURSSIVIISAUTTA

Edullisuus

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

Ekologisuus

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

Terveellisyys

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

Turvallisuus

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

Viihtyisä ja houkutteleva kaupunki

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

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

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

Hyvinvoinnin, terveyden,
fyysisen toimintakyvyn ja
kunnan edistäminen

Energia-, ympäristö- ja
ilmastopoliittisten
tavoitteiden edistäminen

Kansantaloudellisten
säästöjen saavuttaminen

Liikennejärjestelmän
toimivuus ja turvallisuus

Viihtyisän ja elinvoimaisen
ympäristön luominen

Yhdenvertaisuuden ja tasa-
arvon edistäminen

Lähde: Kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelma:

https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/160720/LVM_5_2018.pdf

LIKKUMATTOMUUDEN KUSTANNUKSET OVAT SUURET

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

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

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

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

Liikkumattomuuden kustannukset vuosittain Suomessa



UKK-instituutti

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

Kuva: UKK-instituutti

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

Merkittävin kustannus aiheutuu **tuloverojen menetyksistä.**

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

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

LIIKENNEONNETTOMUUKSISTA AIHEUTUU MERKITTÄVIÄ KUSTANNUKSIA

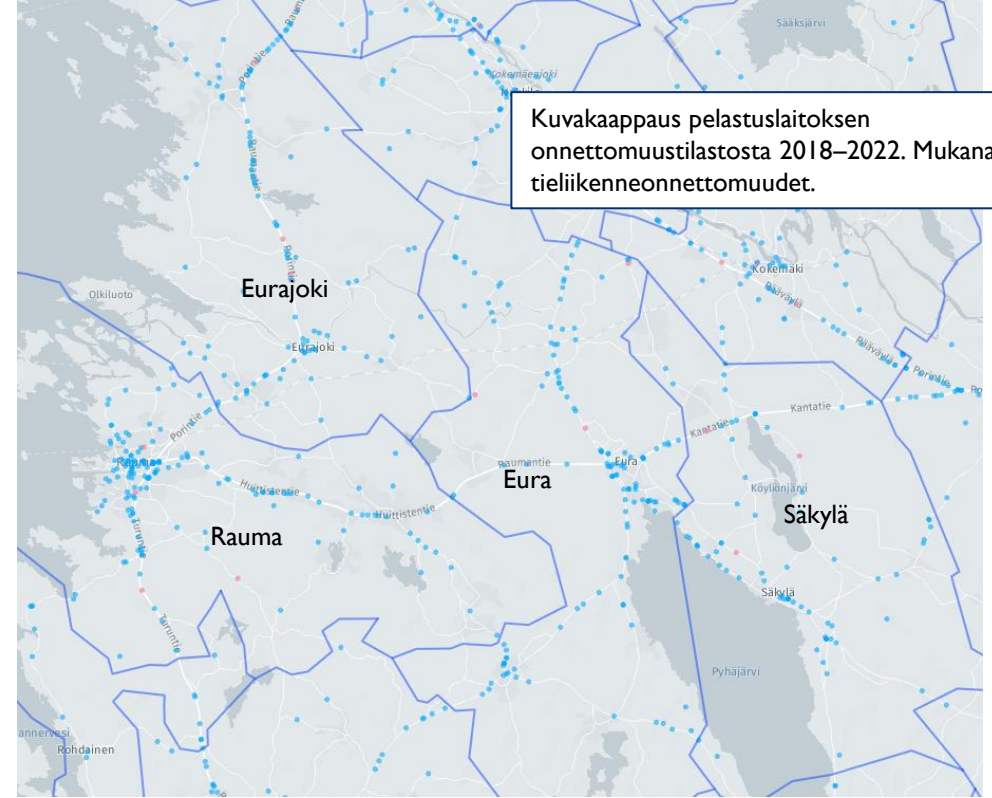
Rauman seudulla on viimeisen viiden vuoden aikana loukkaantunut yhteensä 66 ja kuollut yhteensä 8 jalankulkijaa tai pyöräilijää tieliikenneonnettomuuksissa.

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

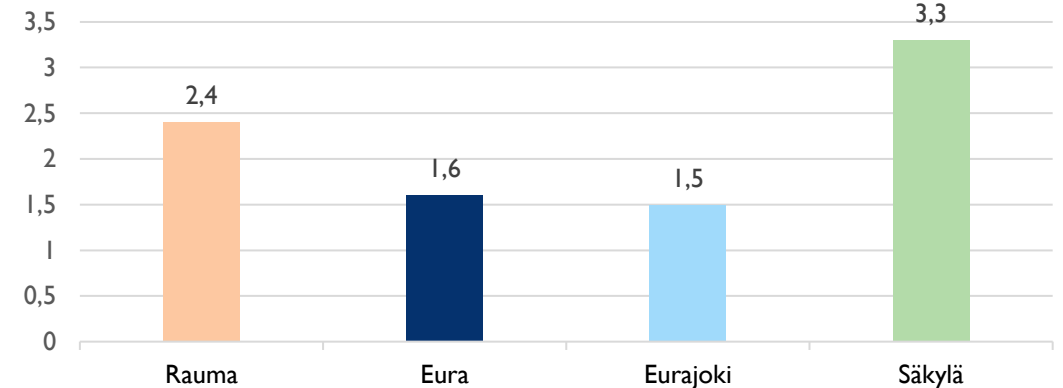
	Kustannukset keskimäärin/vuosi	Kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet	Onnettomuudet katuverkolla
Rauma	3 369 000 €	47 kpl	83 %
Eura	1 352 000 €	9 kpl	33 %
Eurajoki	1 611 000 €	7 kpl	0 %
Säkylä	3 142 000 €	11 kpl	27 %

Laskelmissa on käytetty seuraavia onnettomuuksien yksikköarvoja:

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



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



Lähteet:

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

Onnettomuustiedot: [Tilastokeskuksen tieliikenneonnettomuustilasto](#)

KÄVELY JA PYÖRÄILY ERILLISINÄ KULKUTAPOINA

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



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



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



Ominaisuuksia kävelylle

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



Ominaisuuksia pyöräliikenteelle

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

MATKAKETJU MUODOSTUU ERI KULKUTAPOJEN YHDISTELMÄSTÄ

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

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

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

Matkaketjujen kehittämisen kulmakiviä

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



Kuva: Ramboll

2. KATSAUS NYKYTILAAN

SUUNNITTELUALUEEN TAAJAMAT

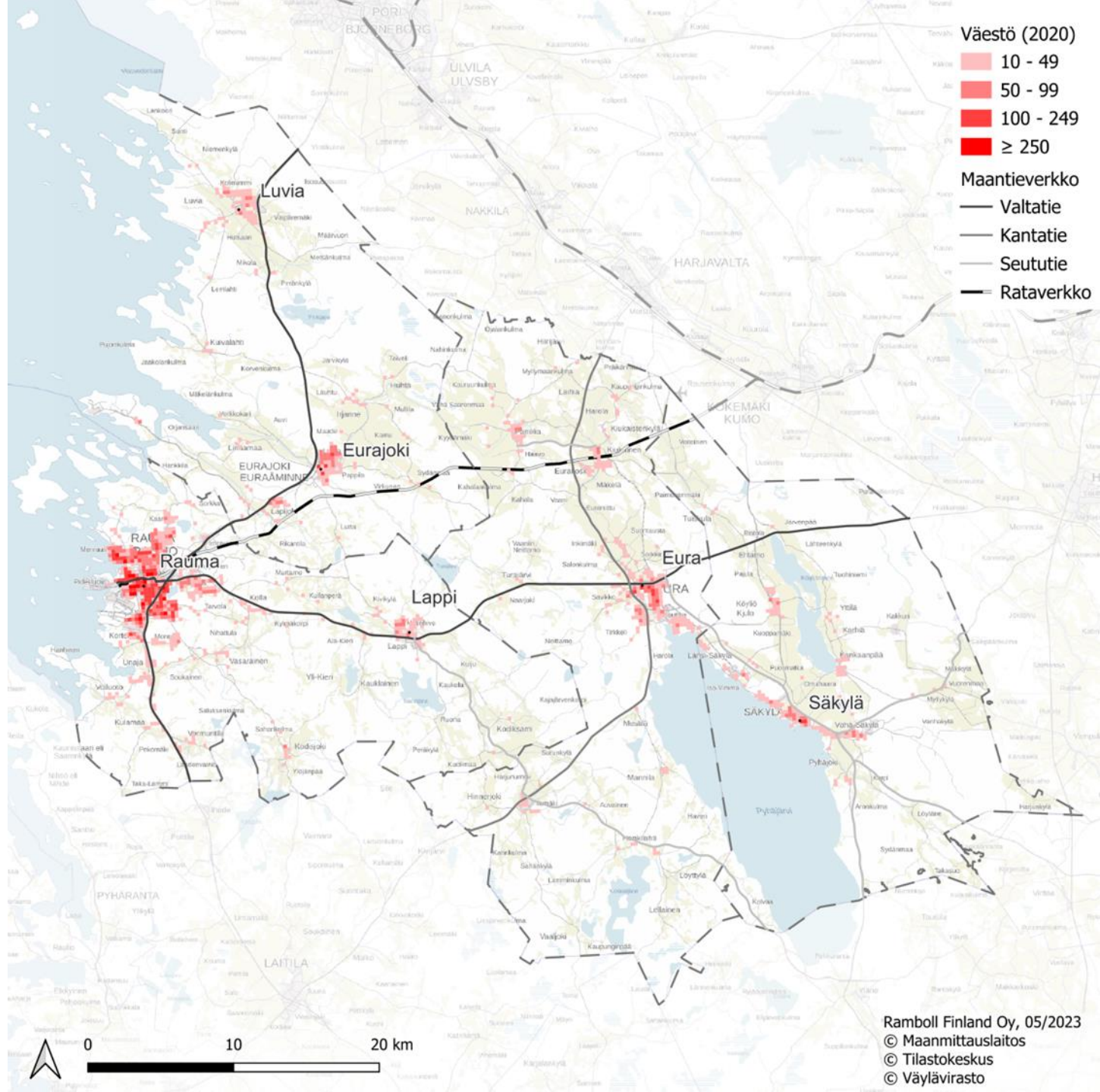
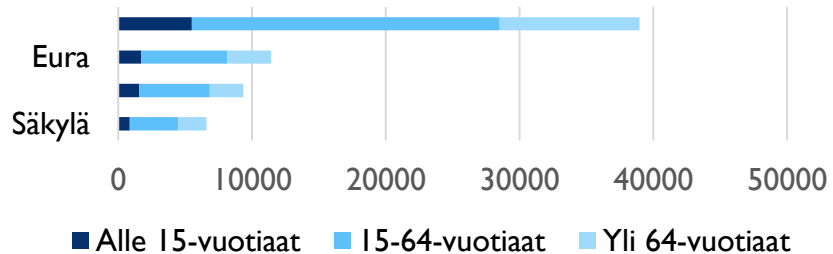
Suunnittelualue koostuu neljästä kunnasta: Rauma, Eurajoki, Eura ja Säkylä. Asutus on keskittynyt kuntien keskustaajamiin sekä muutamaa muuhun keskittymään.

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

Seudun suurimpien taajamien väestömäärät ovat suuruusjärjestyksessä:

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

Kuntien asukasmäärät jaoteltuna ikäryhmiin



HENKILÖAUTO ON SUOSITUIN KULKUMUOTO SEUDULLA

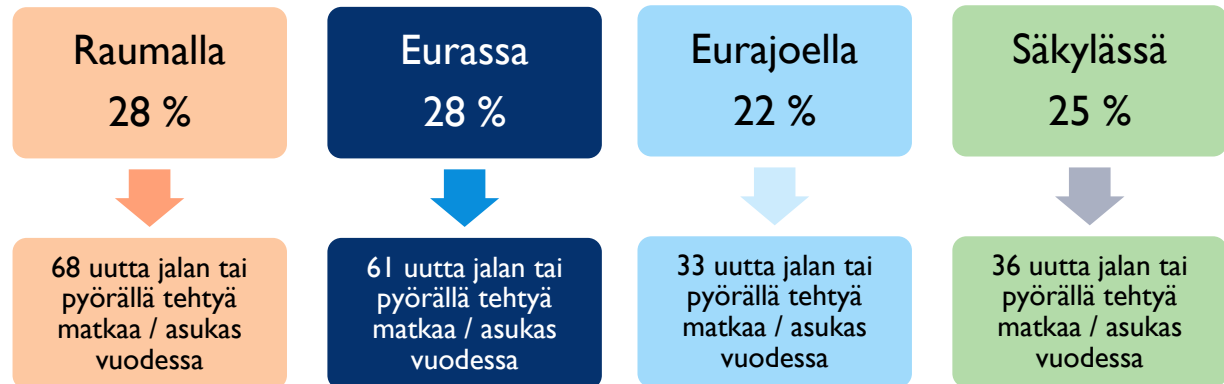
Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (2016) sekä Rauman seudun maankäytön ja olemassa olevan liikenneverkon huomioiva BRUTUS-liikennemalli arvioi kulkutapaosuudet Rauman seudulla oheisen kuvaajan mukaisiksi.

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

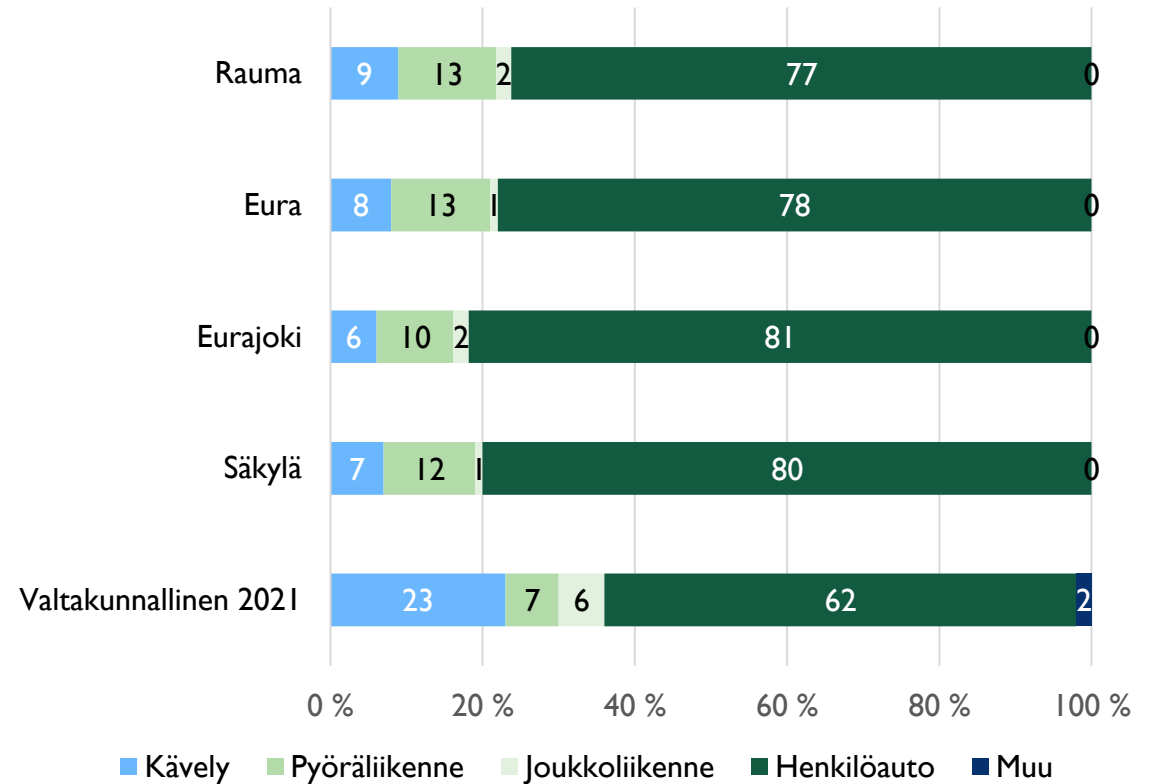
Valtakunnallinen tavoite:

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

Valtakunnallisen kasvutavoitteen mukaisesti jalankulun ja pyöräliikenteen yhteenlaskettu kulkutapaosuus olisi tavoitetilassa:



Liikennemallin arvio Rauman seudun kuntien kulkutapajakaumasta



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

POTENTIAALIA KÄVELYN JA PYÖRÄILYN LISÄÄMISEEN

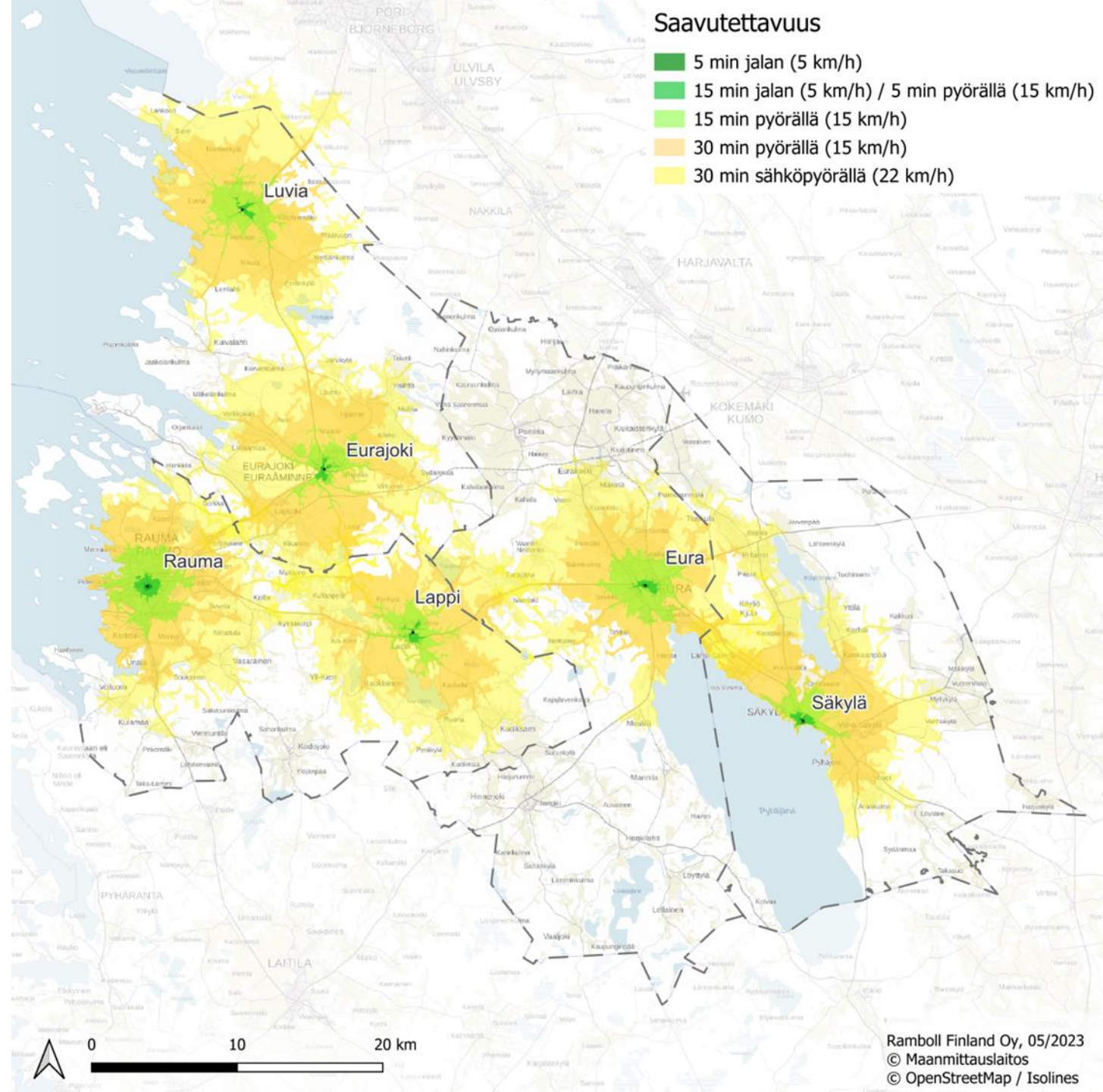
Kartalla on havainnollistettu Rauman seudun taajamien saavutettavuutta kävelen ja pyöräillen. **Seudun kuuden suurimman taajaman saavutettavuusvyöhykkeet kattavat laajan alueen koko seudun pinta-alasta.**

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

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

Aelukasmäärä vyöhykkeillä eri taajamissa

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

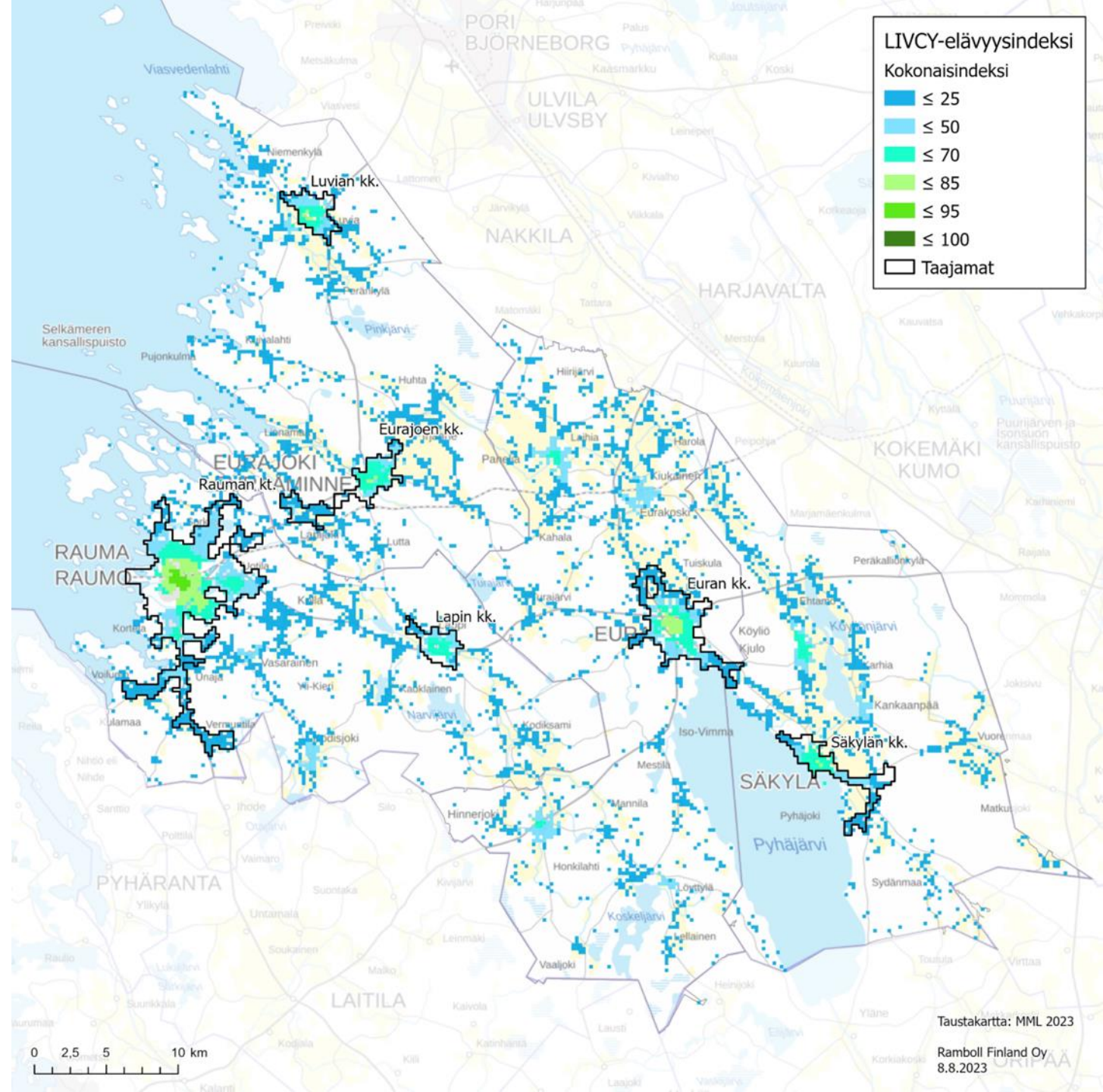


ELÄVYYS TAAJAMISSA HYVÄLLÄ TAI KOHTALAISELLA TASOLLA

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

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

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

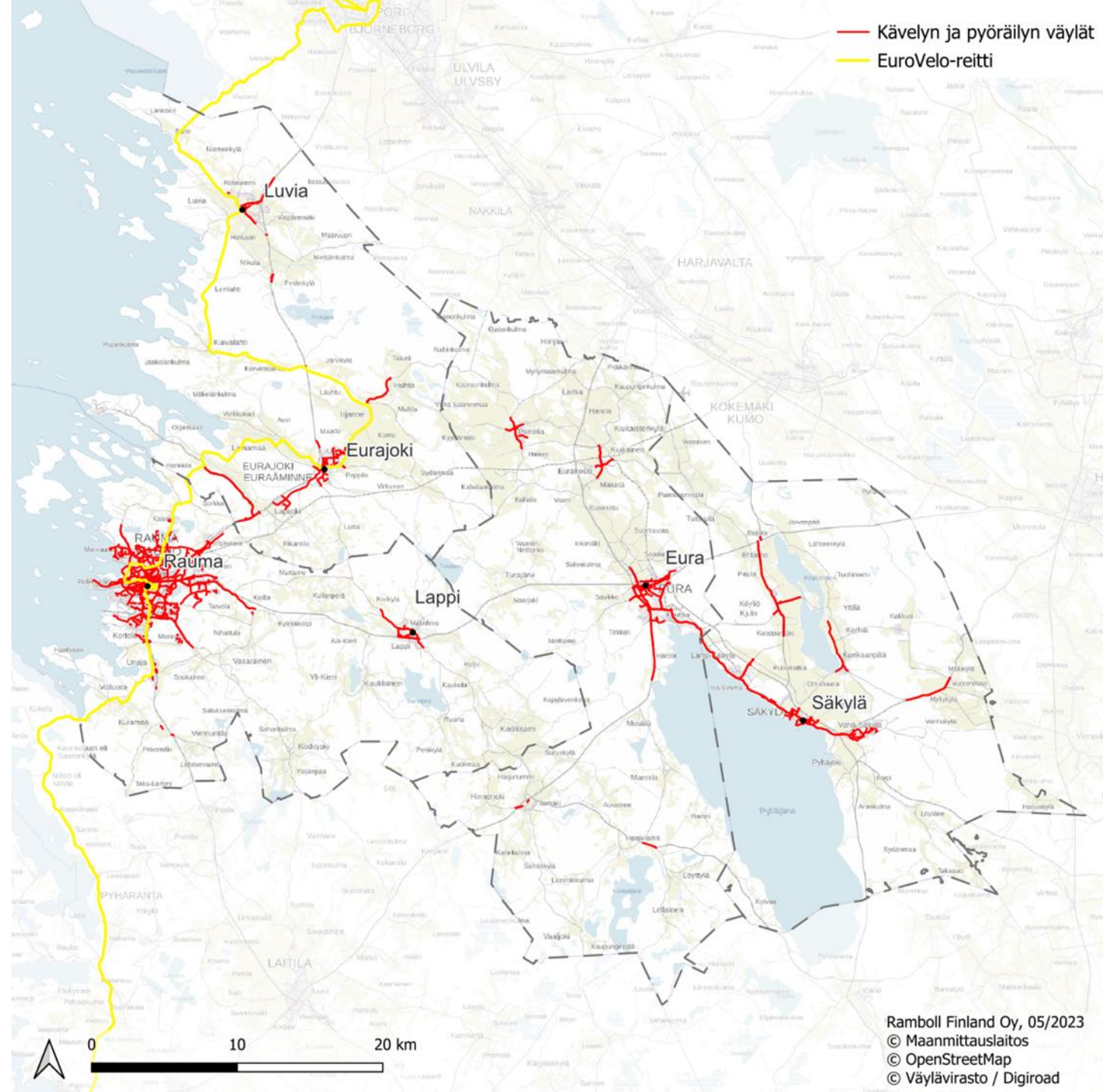


JALANKULUN JA PYÖRÄLIIKENTEEN REITTIIEN NYKYTILA

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

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

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



ASUKKAAT TOIVOVAT TURVALLISEMPIA REITTEJÄ JA PAREMPAA KUNNOSSAPITOA

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

Kyselyvastaukset on raportoitu kokonaisuudessaan liiteaineistossa.



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



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

TOP 3 motiivit pyöräillä:



Myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen (63 %)



Ulkoilu ja virkistys (62 %)



Kätevä tapa liikkua (42 %)

TOP 3 motiivit kävellä:



Ulkoilu ja virkistys (86 %)



Myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen (76 %)



Kätevä tapa liikkua (39 %)

PYÖRÄILYN LISÄÄMISEKSI TUNNISTETUT KEINOT (TOP 5)

Turvallisemmat pyöräilyreitit (48 %)

Sujuvammat pyöräilyreitit (44 %)

Parempi talvikunnossapito (39 %)

Viihtyisämmät reitit (26 %)

Parempi pyöräpysäköinti määränpäässä (17 %)

KÄVELYN LISÄÄMISEKSI TUNNISTETUT KEINOT (TOP 5)

Parempi talvikunnossapito (35 %)

Viihtyisämmät reitit (27 %)

Oma asennemuutos (25 %)

Turvallisemmat kävelyreitit (25 %)

Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden erottaminen toisistaan omille väylilleen (20 %)

3. KOHTI YHTEISTÄ TAVOITETILAA

VISION JA PÄÄTAVOITTEIDEN SUUNTAVIIIVAT MUOTOILTII TYÖPAJASSA

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

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

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

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

Unelmien kävelykaupungin/kunnan ideointia:



Kävelyn kehittämistarpeet

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



Pyöräliikenteen kehittämistarpeet

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

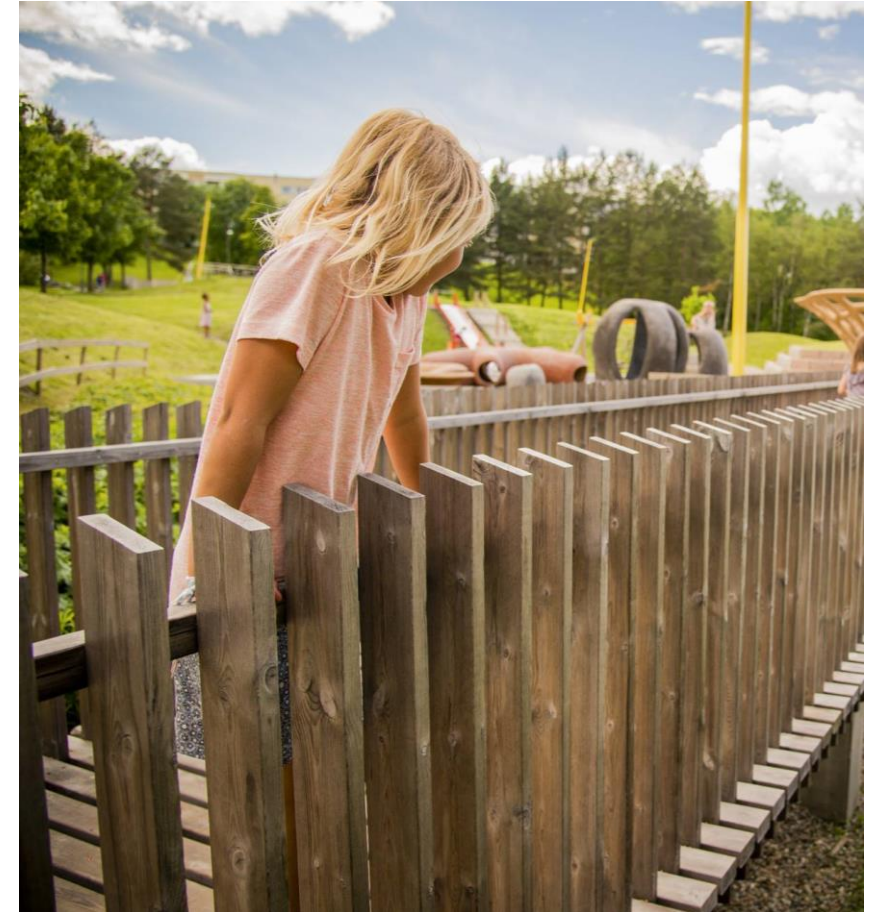
LIKKUVA JA LUONNIKAS RAUMAN SEUTU

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

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

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

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



Kuva: Ramboll

VISIO:

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

P
Ä
Ä
T
A
V
O
I
T
T
E
E
T



HYVINVOINTI JA TERVEYS

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

Tehdään kävely, pyöräily ja joukkoliikenne tutuiksi ja houkutteleviksi kulkumuodoiksi.

Huolehditaan liikkumisen esteettömyydestä ja yhdenvertaisuudesta.



LIKKUMISEN TURVALLISUUS JA SUJUVUUS

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

Rakennetaan liikenteen verkosta yhtenäinen ja loogisesti seurattava.

Tuetaan turvallisella pyöräpysäköinnillä kestävien matkaketjujen valintaa.

Tavoitellaan kestävien kulkumuotojen edistämistä ilmasto- ja päästövähennystavoitteita.



YHTEISÖLLISYYS JA ELINVOIMAISUUS

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

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

Tunnistetaan ja hyödynnetään pyörämatkailun potentiaali seudulla.

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

TOIMENPIDEOHJELMA JA SEURANTA

4. KÄVELY

4.1 KÄVELYALUEIDEN SUUNNITTELU



Kuva: Ruukinpuisto.fi

KÄVELYN TARPEET

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

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

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

Jalan liikutaan eri syistä, jotka tulee huomioida:



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

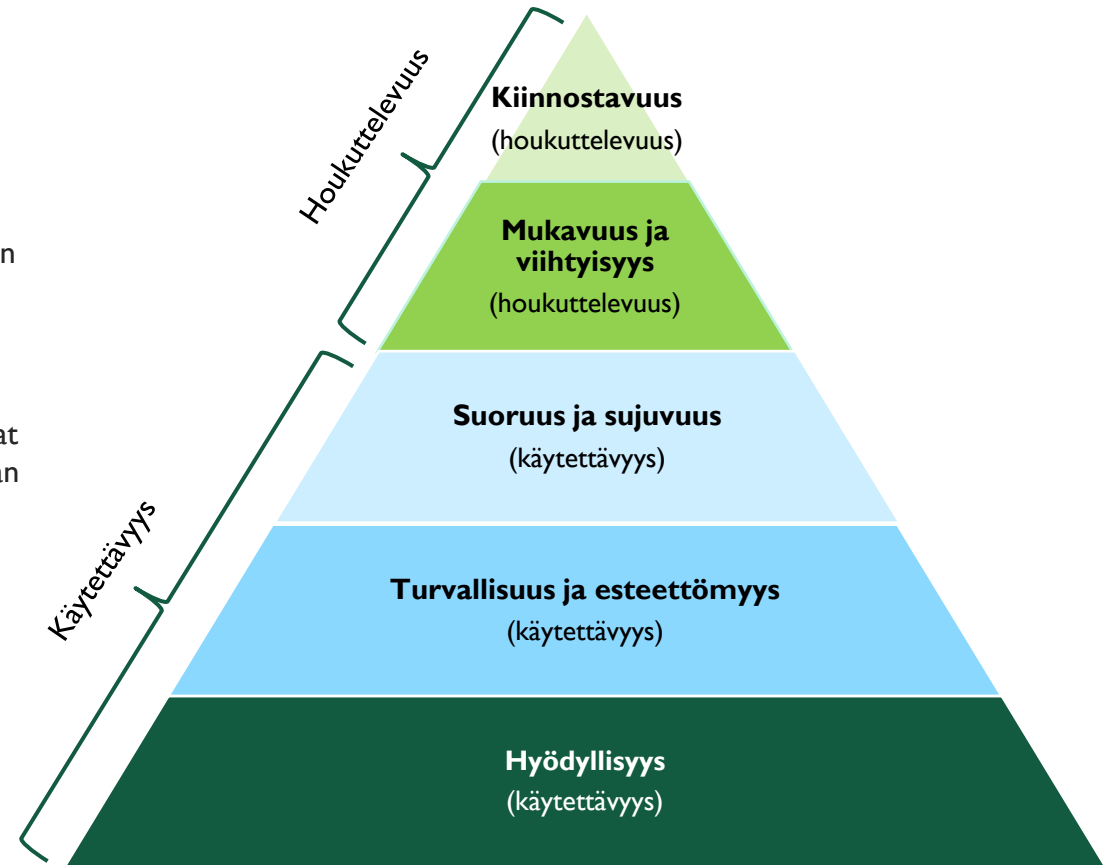


Käveleskely, kävelen kuljeskelu ja oleskelu eli ajanvietto toreilla, aukioilla, puistoissa jne.



Virkistyskävely eli mahdollisuus kävellä, juosta, ulkoilla luonnossa.

Jalankulun tarvehierarkia



KÄVELYN SUUNNITTELUPERIAATTEET

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

Kävelyalueen käytettävyys mahdollistaa perusedellytykset

Jalankulun hyödyllisyys

Ympäristössä on toimintoja, jotka voi saavuttaa helpoiten jalan.

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

Jalankulun turvallisuus ja esteettömyys

Ympäristö on kaikille sosiaalisesti ja liikenteellisesti saavutettava ja turvallinen.

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

Kulukatavat on eroteltu toisistaan ja ajoneuvoliikenteen nopeudet turvallisia.

Jalankulun suoruus ja sujuvuus

Ympäristö mahdollistaa jäsenellyn, sujuvan ja suoran etenemisen.

Reitit ovat loogisia ja suoraviivaisia. Kävelyverkosto on tiheää.

Kävely-ympäristöjen kunnossapidosta huolehditaan ympärivuotisesti.

Jalankulun mukavuus ja viihtyisyys

Ympäristö houkuttelee oleskeluun ja kulkemiseen.

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

Pensaat, puut ja kasvillisuus viilentävät ja piristävät ympäristöä.

Jalankulun kiinnostavuus

Ympäristö tarjoaa puitteet kohtaamisille ja viipymiselle.

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

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

Kävelyalueen houkuttelevuudella tuotetaan lisäarvoa

4.2 RAUMAN SEUDUN KÄVELYALUEET



Kuva: Rauman kaupunki

ERILAISTEN KÄVELYALUEIDEN PERIAATTEET RAUMAN SEUDULLA

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

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

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

Lisäksi taajamista on tunnistettu **keskeisiä jalankulku-yhteyksiä sekä koulujen ja päiväkotien ympäristöt.**

Kävelyalueet



Perustaso

Perustasoa ovat taajamien rakennetut alueet, jossa on pääasiassa asutusta.

Periaatteet:

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



Keskeiset sujuvat reitit

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

Periaatteet:

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



Huipputaso

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

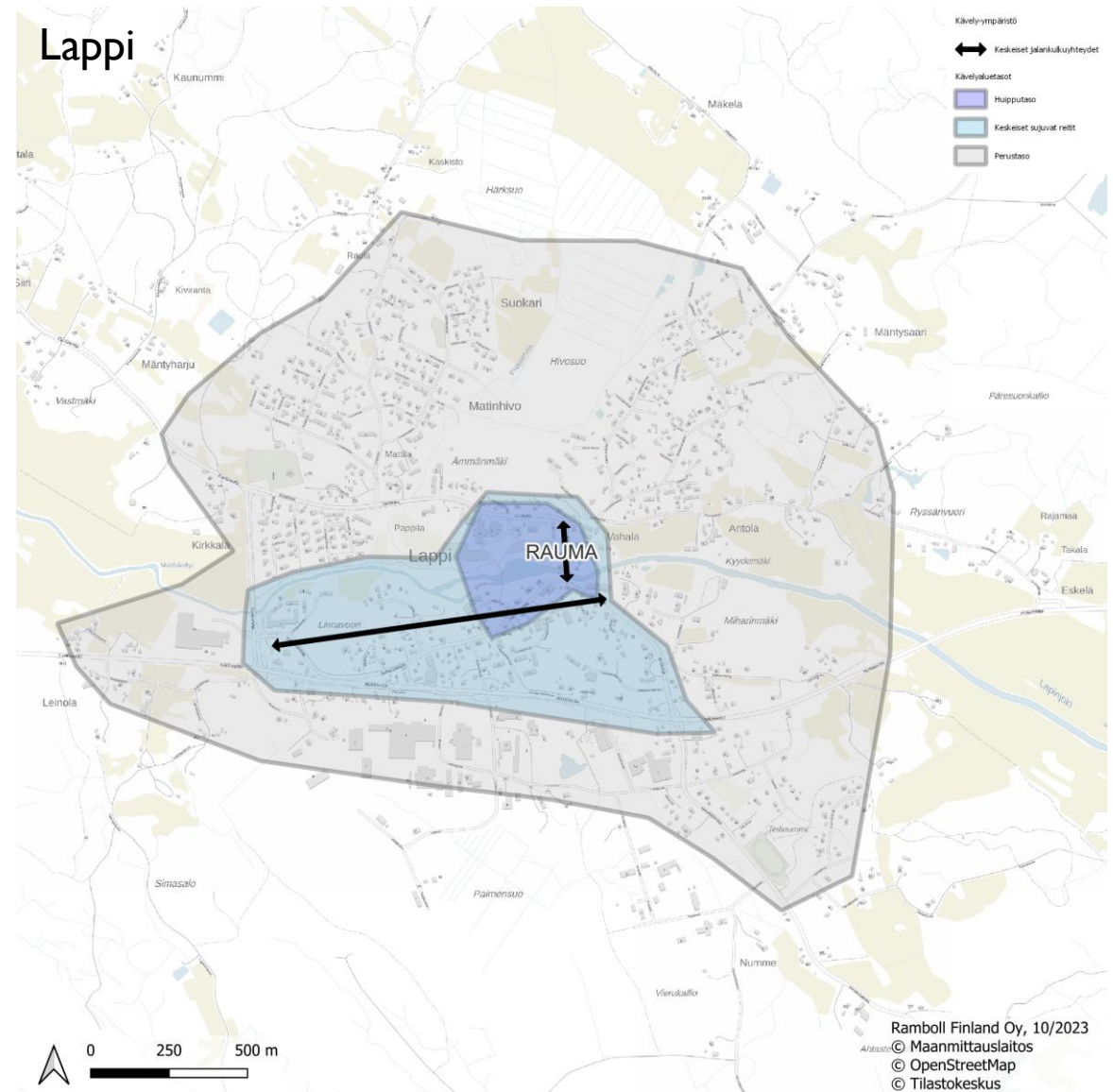
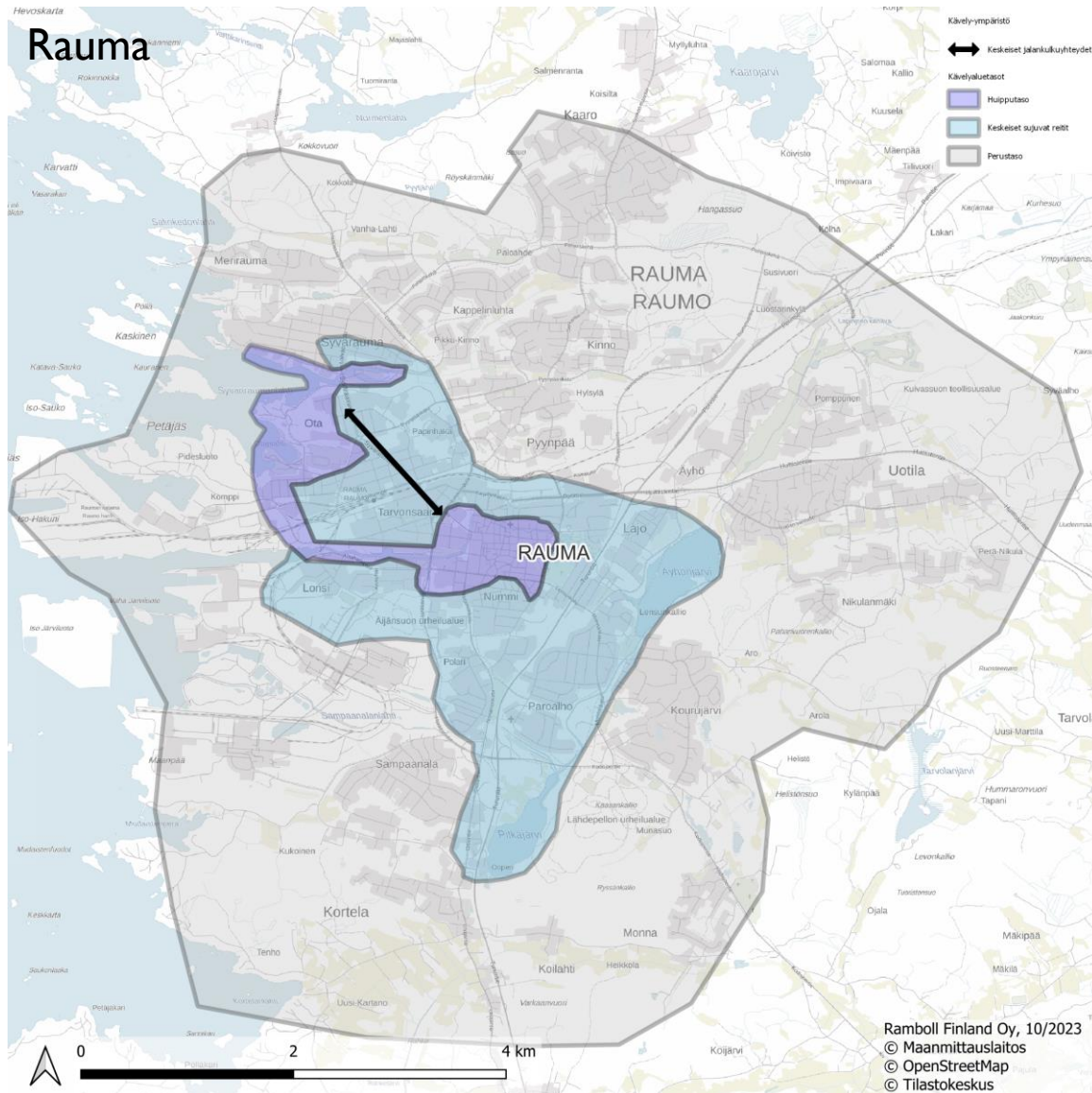
Periaatteet:

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

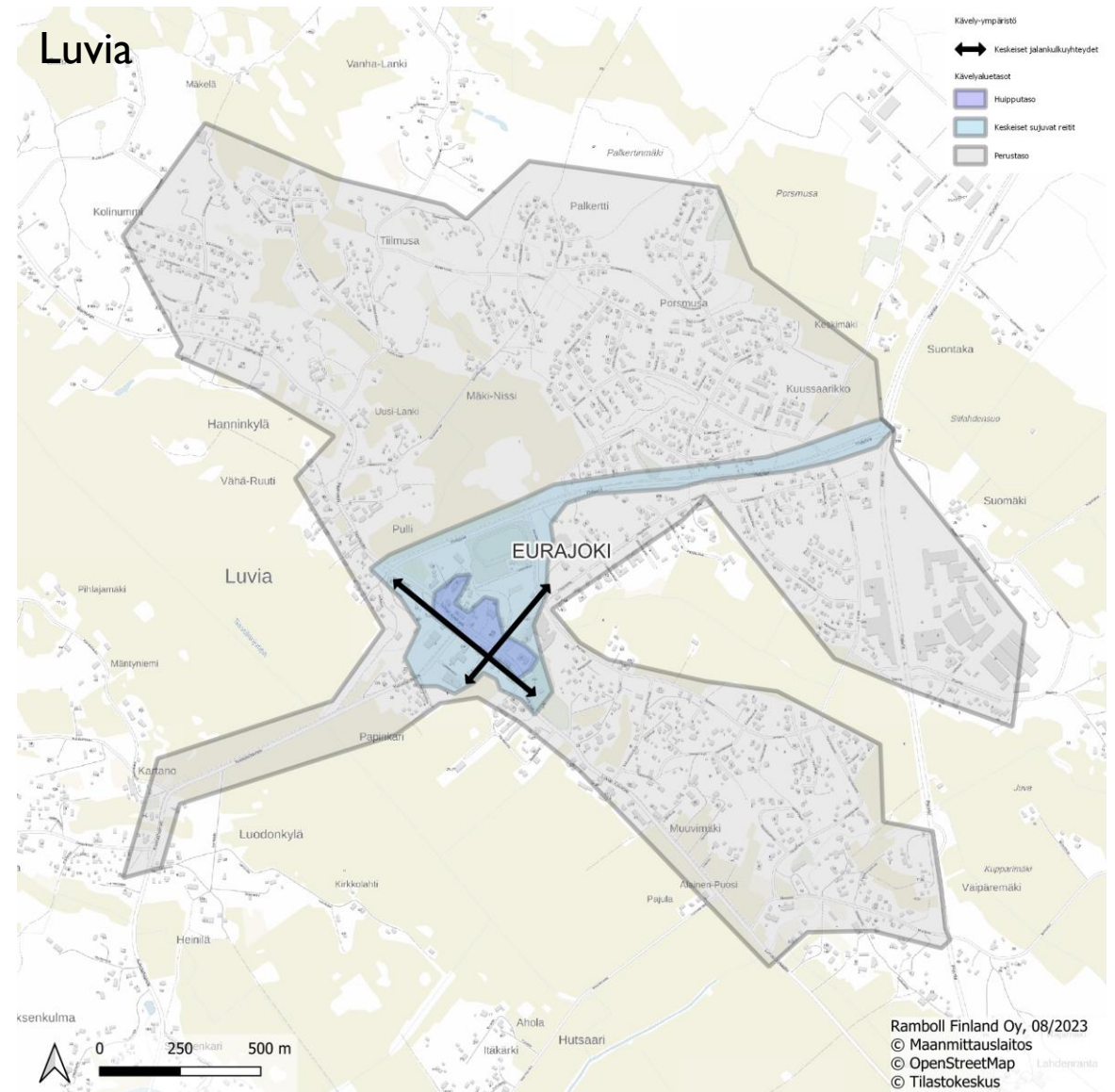
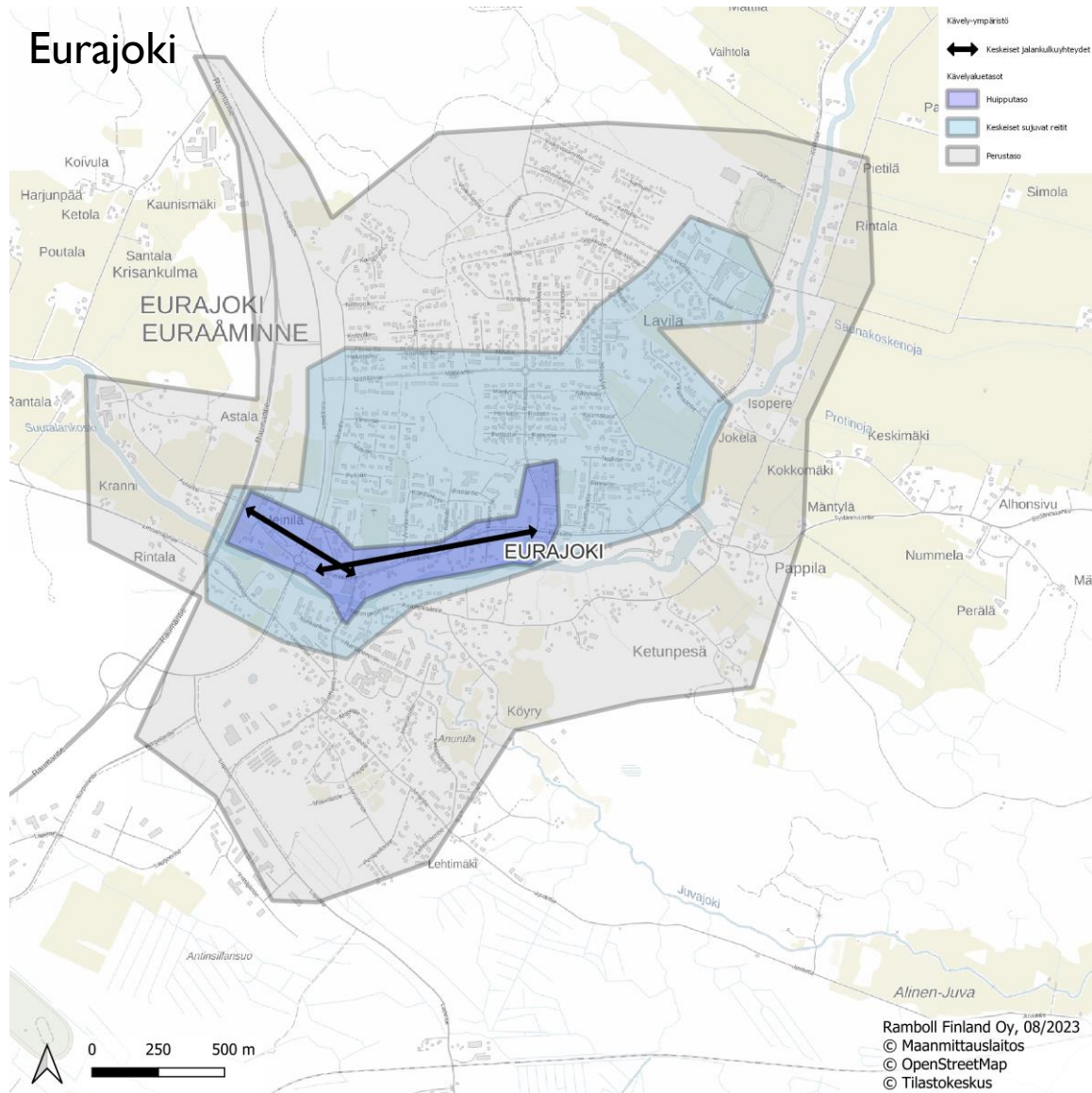
Koulujen ja päiväkotien ympäristöt

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

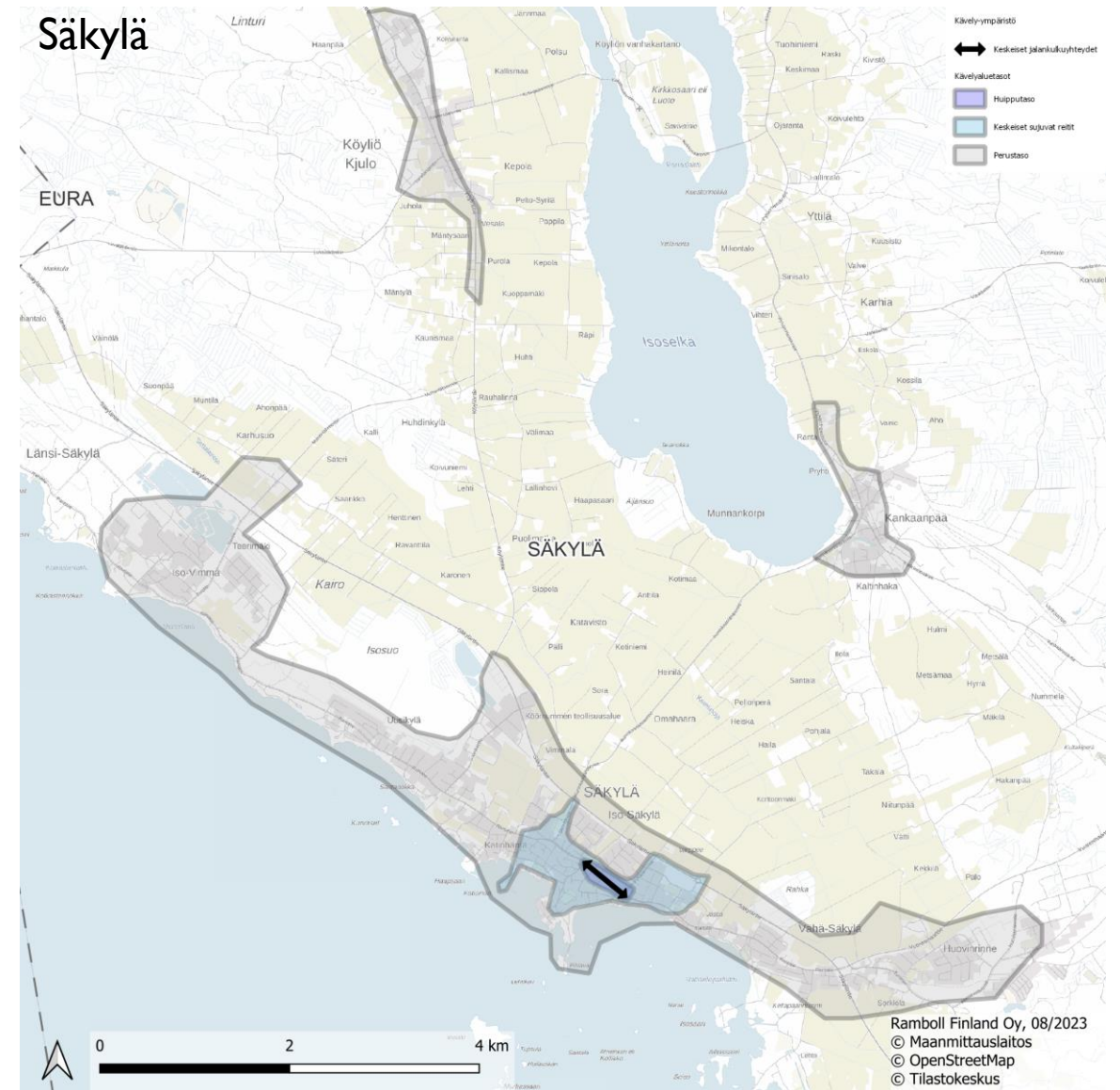
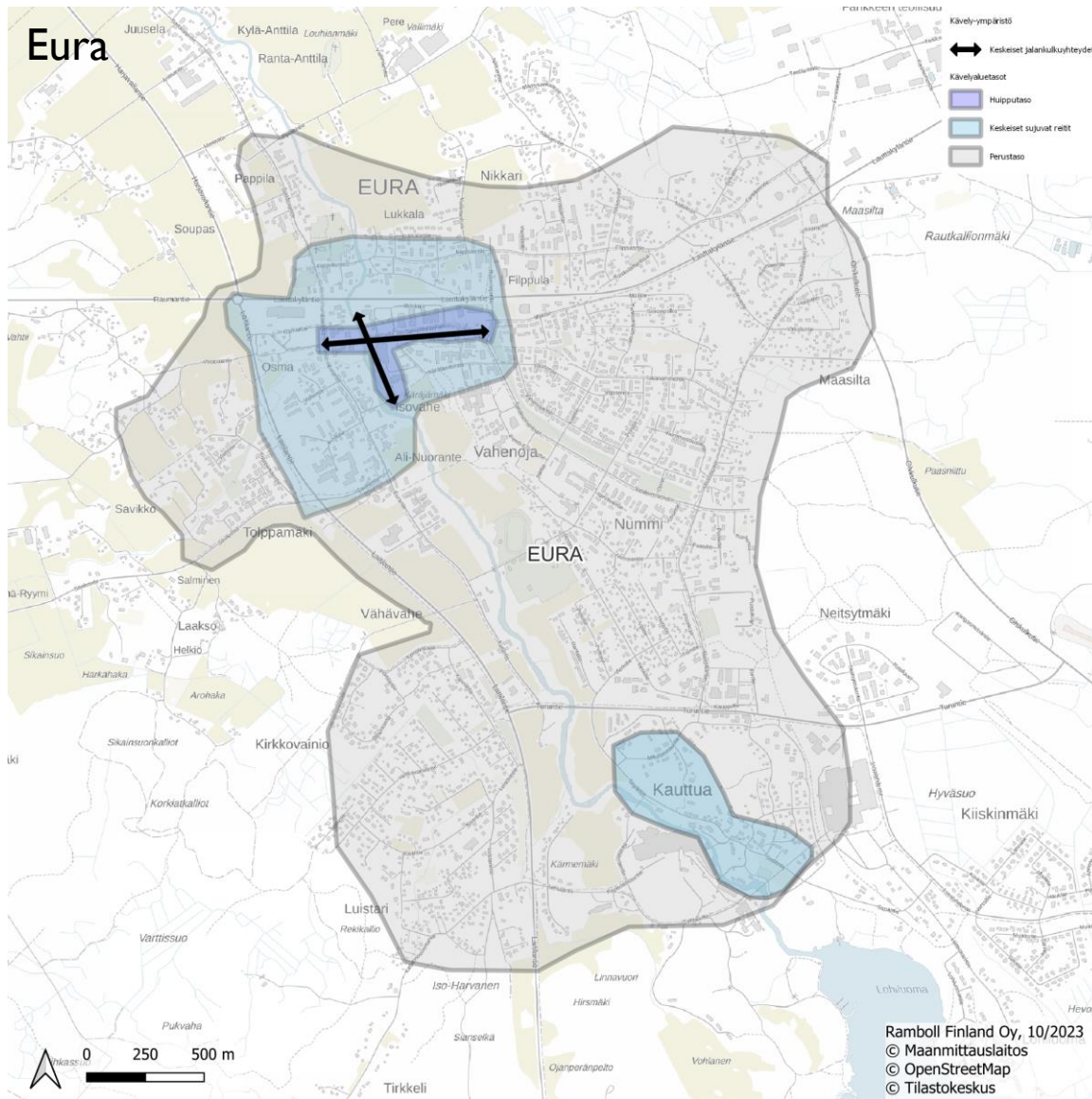
KÄVELYALUEET - RAUMA



KÄVELYALUEET - EURAJOKI



KÄVELYALUEET – EURA JA SÄKYLÄ



5. PYÖRÄLIIKENNE

INFRASTRUKTUURIN PARANTAMINEN ON TÄRKEIN JA VAIKUTTAVIN PYÖRÄLIIKENTEEEN EDISTÄMISKEINO

TURVALLISUUS

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

SUORUUS

- Pyöräilijän tulee voida päästä määränpäähensä mahdollisimman suoraan.

YHDISTÄVYYS JA KATTAVUUS

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

VAIVATTOMUUS

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

MIELLYTTÄVYYS

- Sosiaalinen turvallisuus ja luonnon läheisyys.

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

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

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

Pyöräliikenteen suunnittelun muutoksia:

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

5.1 PYÖRÄLIIKENTEEEN TAVOITEVERKKKO



Kuva: Rauman kaupunki

PYÖRÄLIIKENNEVERKON HIERARKIA

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

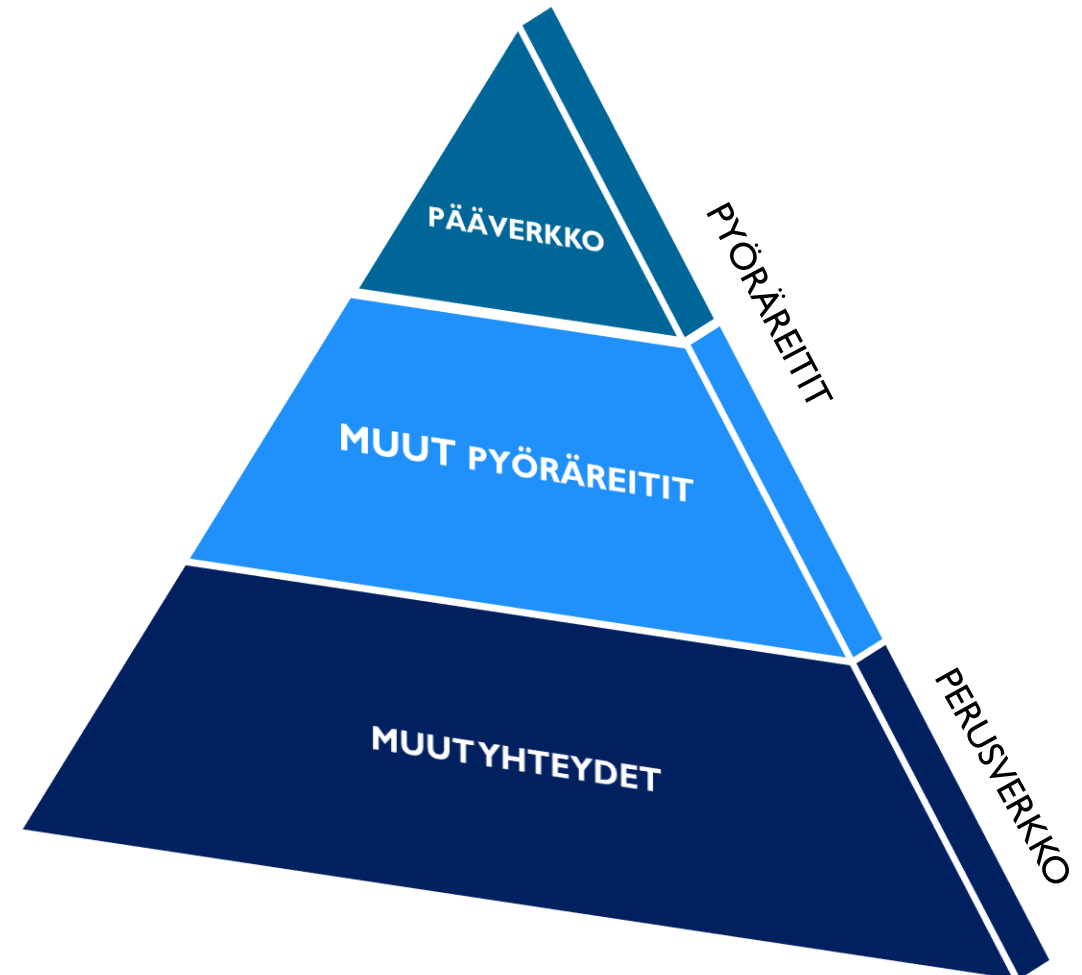
→ **Pyöräreitit ovat pyöräteitä** tai ulkoilu- ja virkistysreittejä.

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

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

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

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



PYÖRÄLIIKENTEEN TAVOITEVERKKO



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

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

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



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

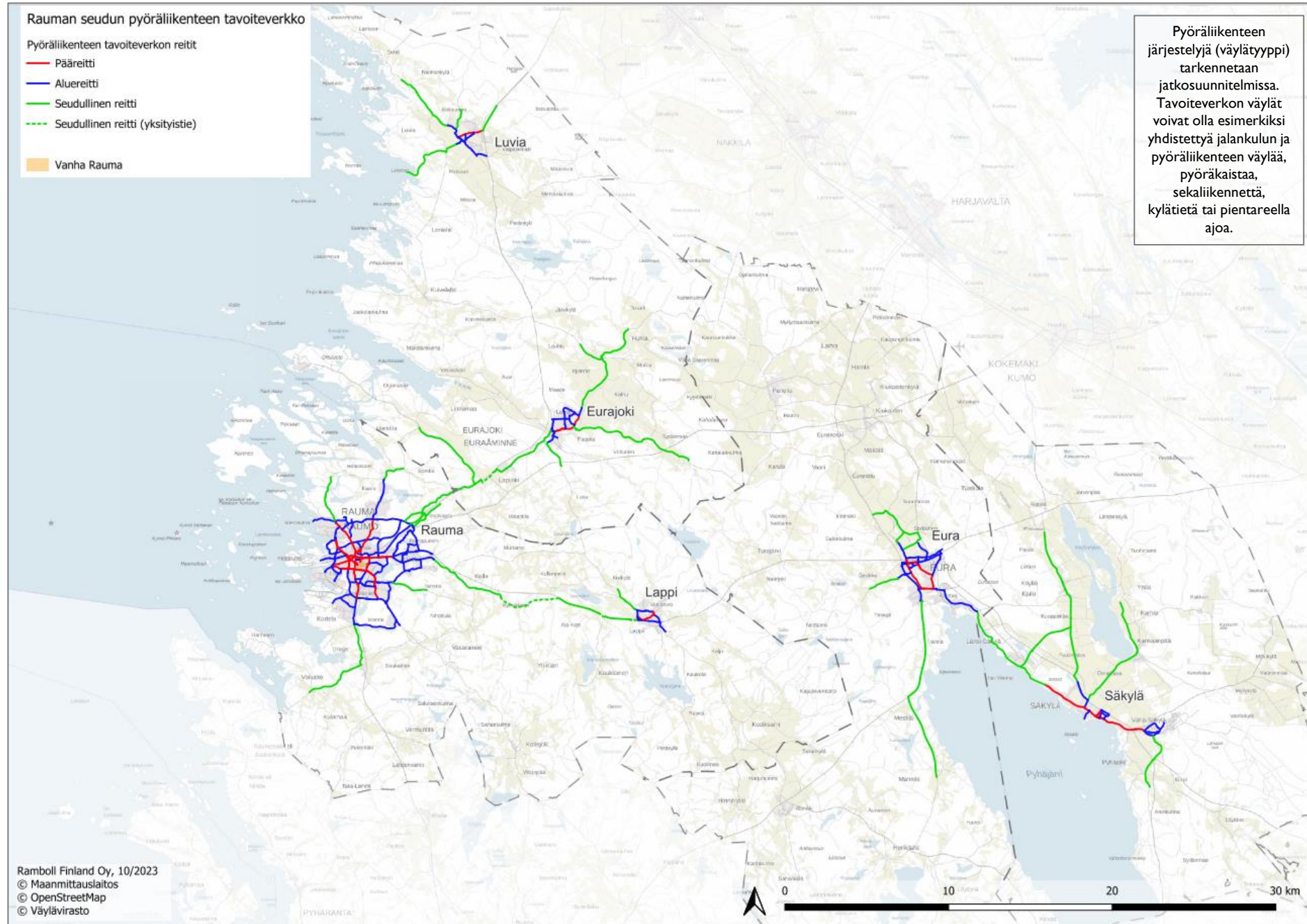
Pyöräliikenteen tavoiteverkossa ei oteta kantaa pyöräliikenteen järjestelyihin (muun muassa väylätyyppiin), vaan ne ovat osa tarkempaa jatkosuunnittelua.

SEUDUN TAVOITE- VERKKO

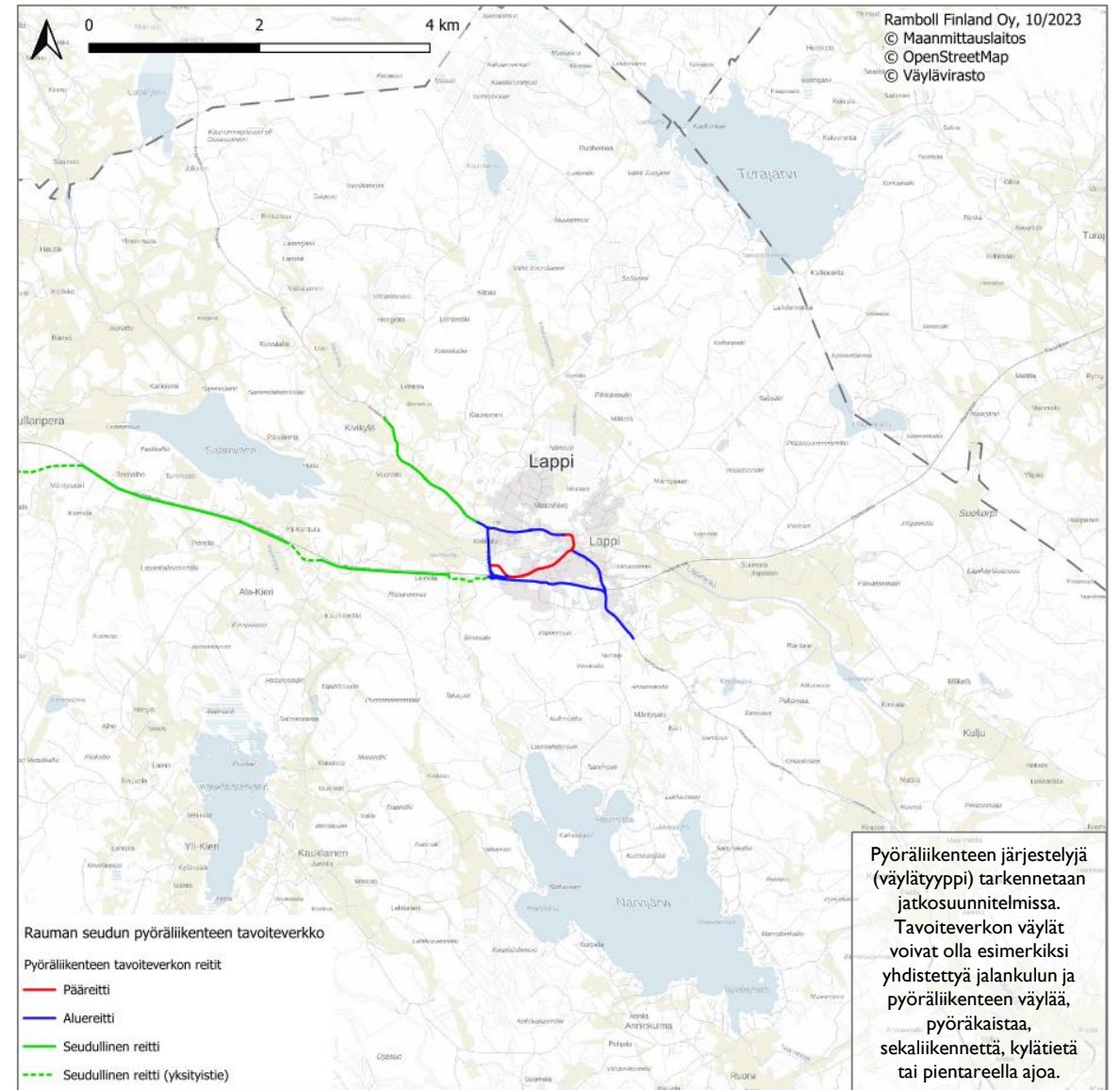
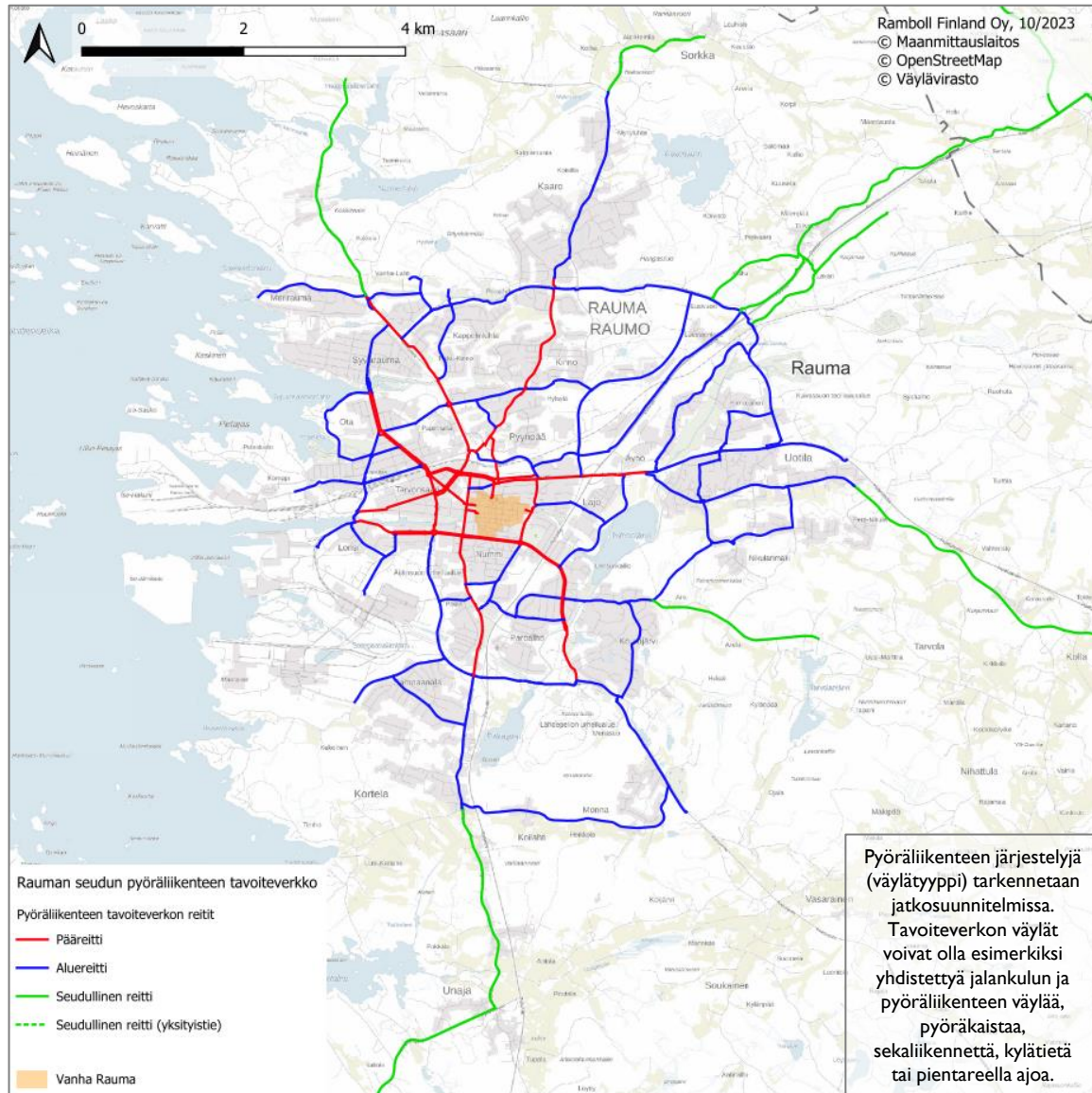
Kuvassa on esitetty Rauman seudun **pyöräliikenteen tavoiteverkko**. Tavoitteena on, että pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat yhteydet ovat laatustandardiltaan paikallisreittejä korkeatasoisempia.

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

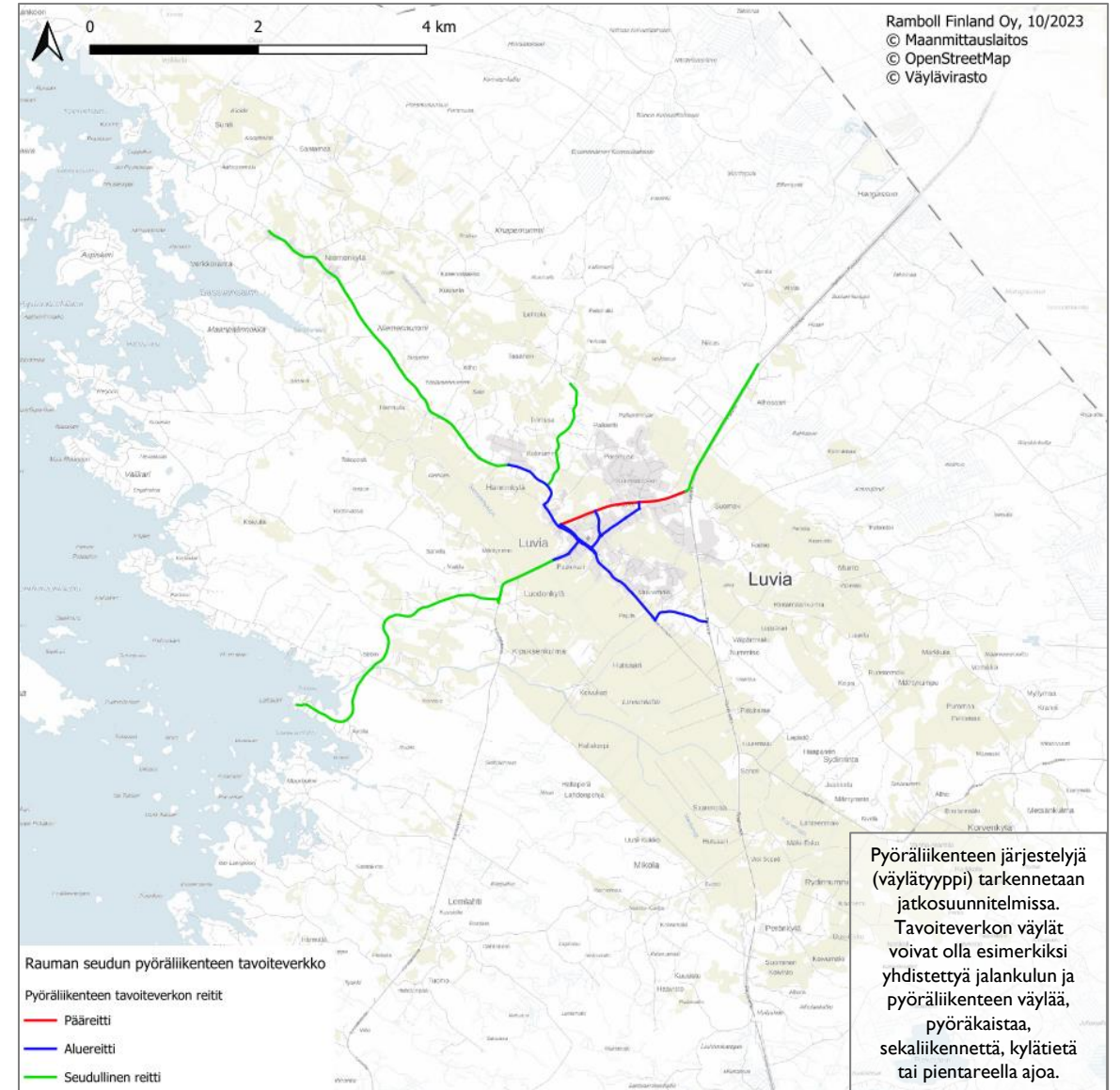
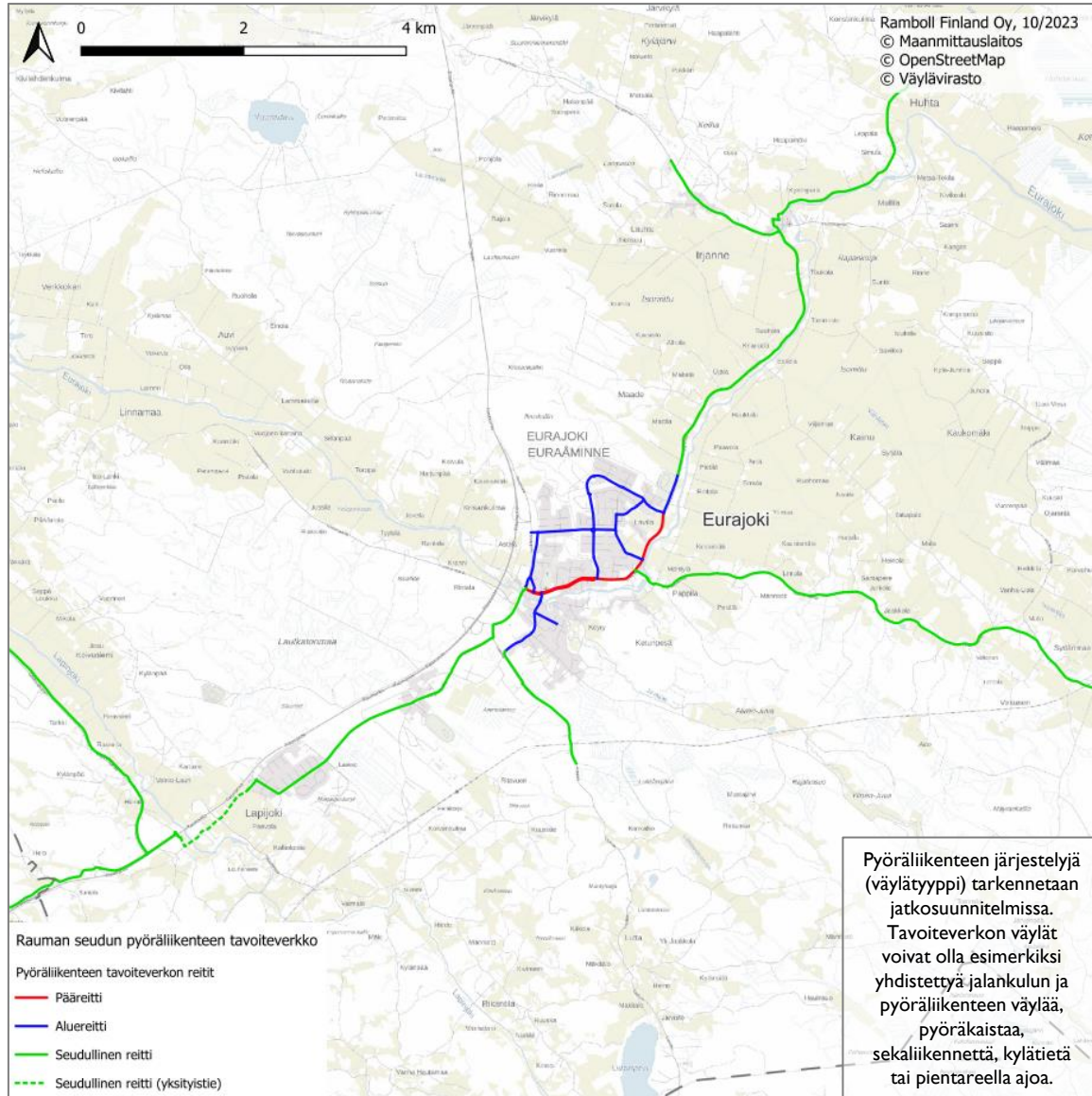
Seuraavilla sivuilla on esitetty tarkemmat karttaotteet kuntien sekä aluekeskusten sisäisistä yhteyksistä.



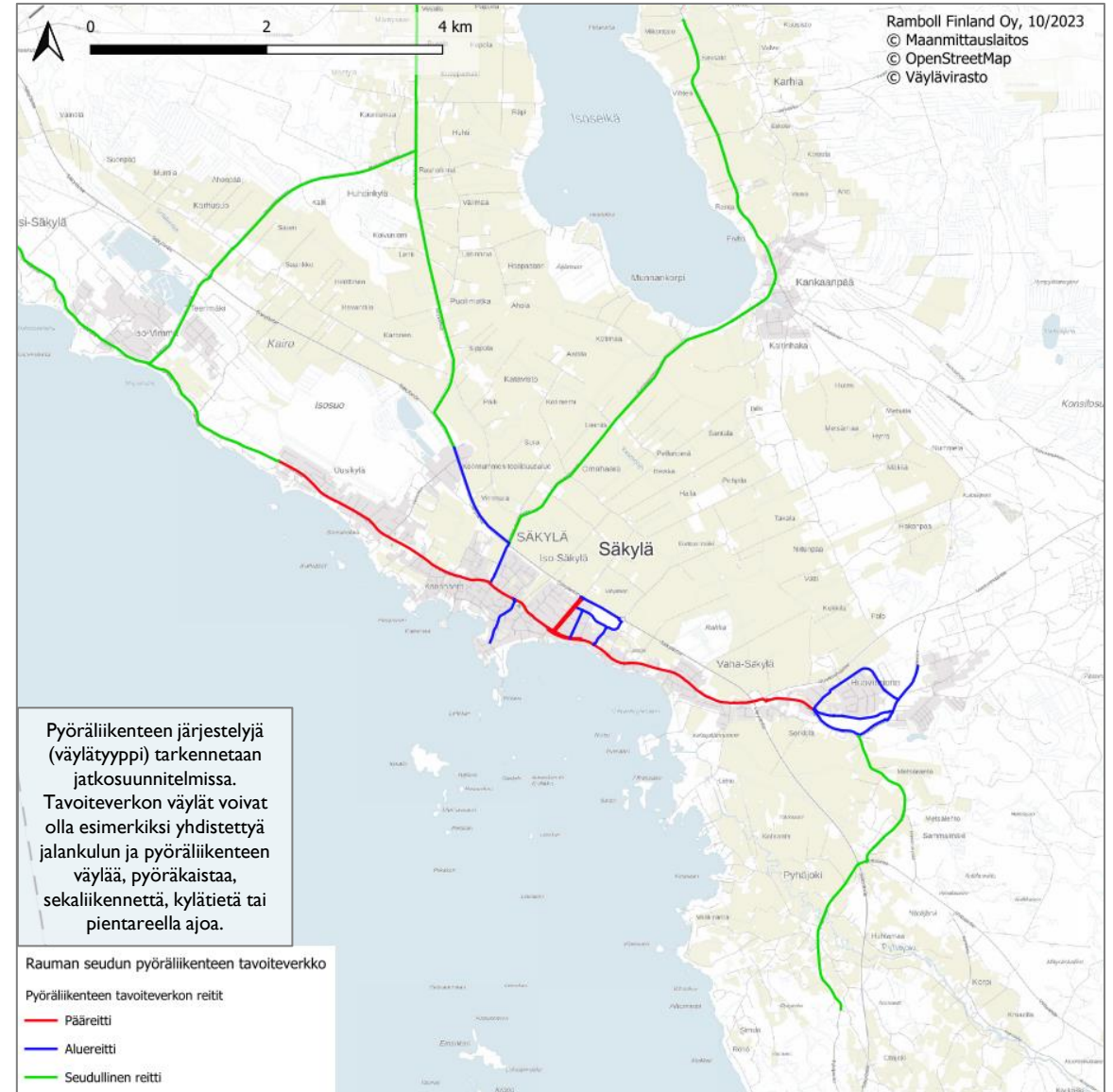
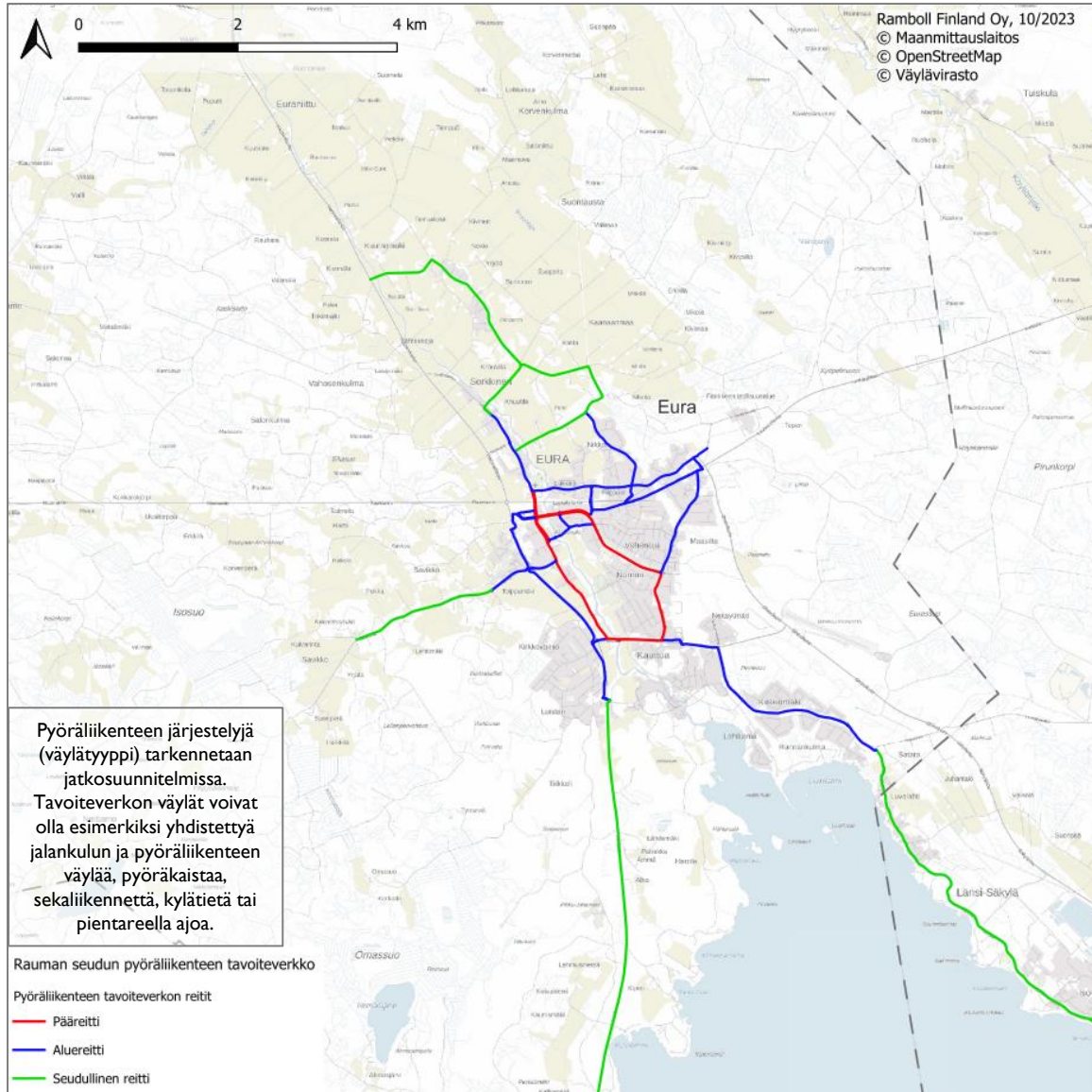
PYÖRÄLIIKENTEN TAVOITEVERKKO – RAUMA



PYÖRÄLIIKENTEN TAVOITEVERKKO – EURAJOKI



PYÖRÄLIIKENTEEEN TAVOITEVERKKO – EURA JA SÄKYLÄ



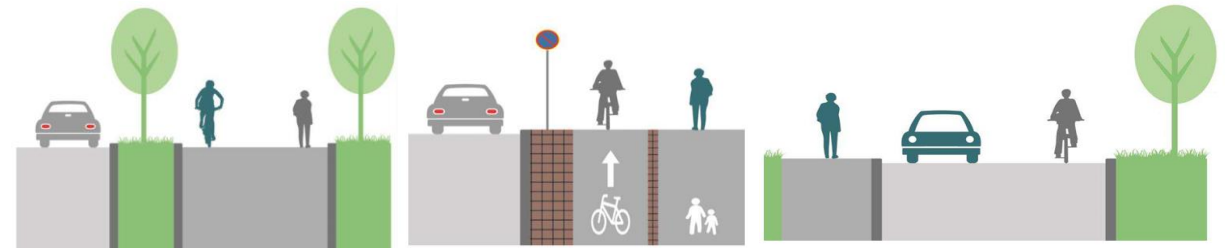
PYÖRÄLIIKENTEEEN JÄRJESTELYJÄ TARKENNETAAN JATKOTARKASTELOISSA



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

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

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



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

5.2 PYÖRÄMATKAILU



Kuva: xx

MIKSI PYÖRÄMATKAILU ON AJANKOHTAINEN AIHE?

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

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

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

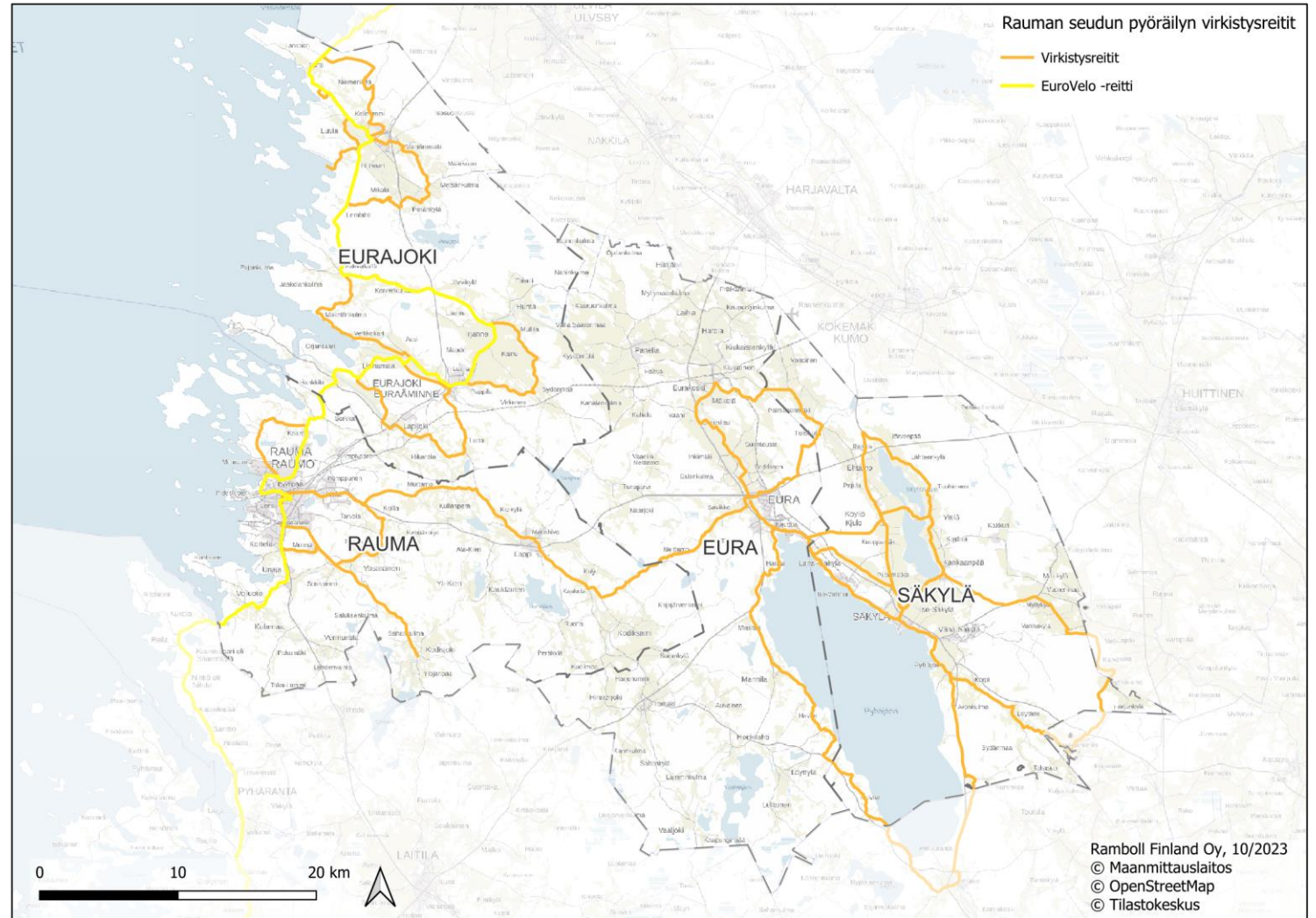
Lähteet: Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020, ADFC-Radreiseanalyse 2020.

RAUMAN SEUDUN PYÖRÄMATKAILUSSA ON POTENTIAALIA

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

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

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



PYÖRÄVERKON JA OPASTUKSEN KEHITTÄMINEN EDISTÄÄ MYÖS PYÖRÄMATKAILUA

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

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

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

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



Kuva: Rauman kaupunki

6. KESTÄVÄT MATKAKETJUT

6.1 MATKAKETJUT JA JOUKKOLIIKENNE

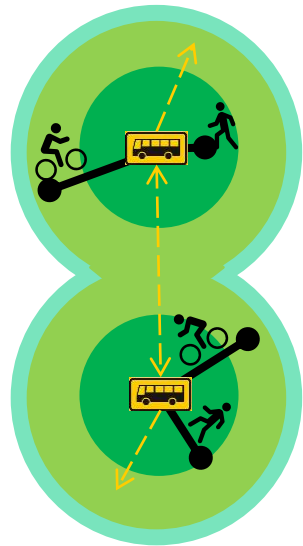


Kuva: Rauman kaupunki

KESTÄVÄT MATKAKETJUT KOOSTUVAT USEAMMASTA KULKUTAVASTA

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

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



Pysäkki



*Käyttäjän näkökulmasta
hyväksyttävä liityntämatka jalan*



*Käyttäjän näkökulmasta
hyväksyttävä liityntämatka pyörällä*

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

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

→ Suunnittelu

- Matkan suunnittelu ennen matkaa.

→ Alkumatka

- Siirtyminen pysäkillä, asemalla tai pyöräillä pyöräpysäköintiin.

→ Runkomatka

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

→ Loppumatka

- Siirtyminen pysäkillä, asemalla tai pyöräpysäköinnistä määränpään.

MATKAKETJUN KEHITTÄMINEN VAIKUTTAA MYÖS KESTÄVYYS- JA HIILINEUTRAALISUUSTAVOITTEISIIN

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

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

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

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

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

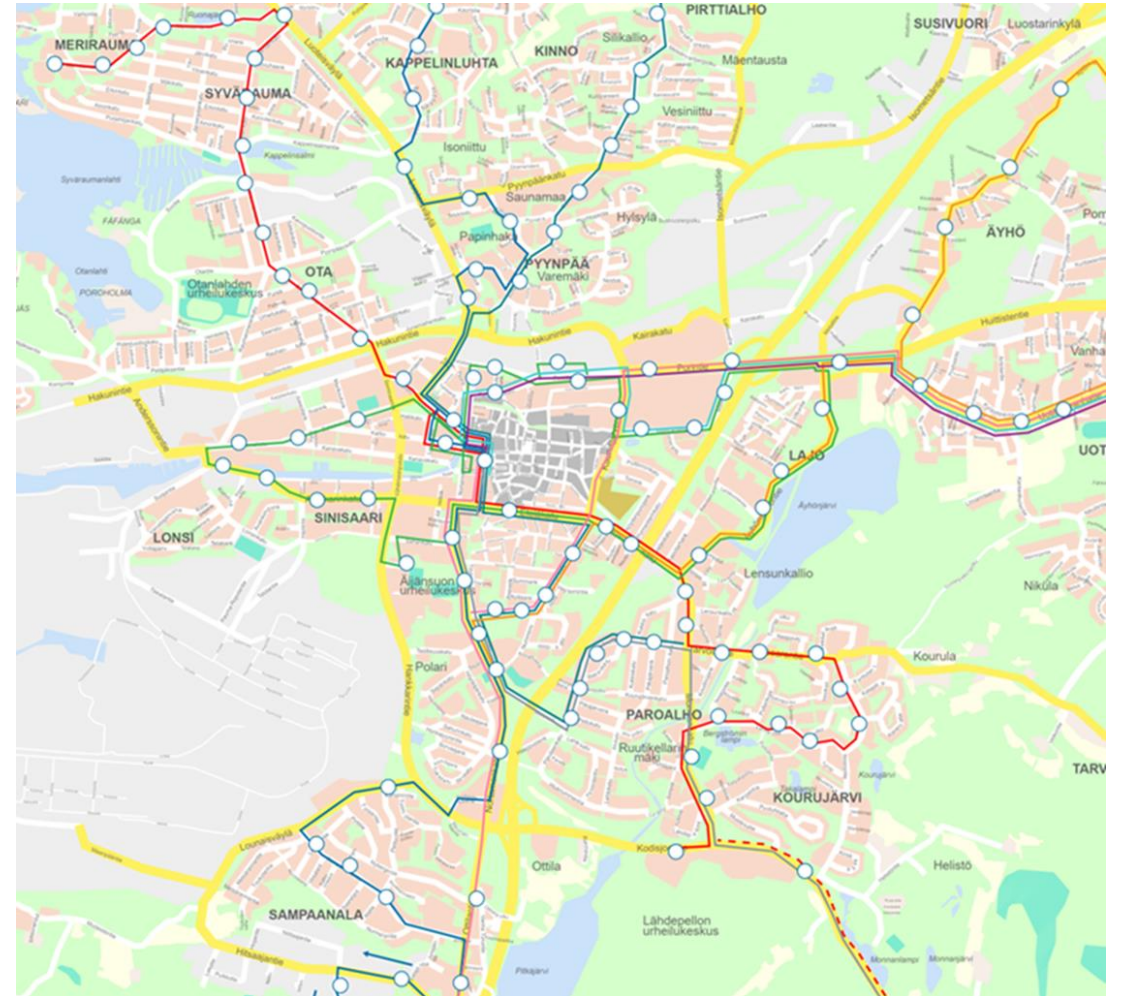
JOUKKOLIIKENNE ON OSA KESTÄVIÄ MATKAKETJUJA

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

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

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

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



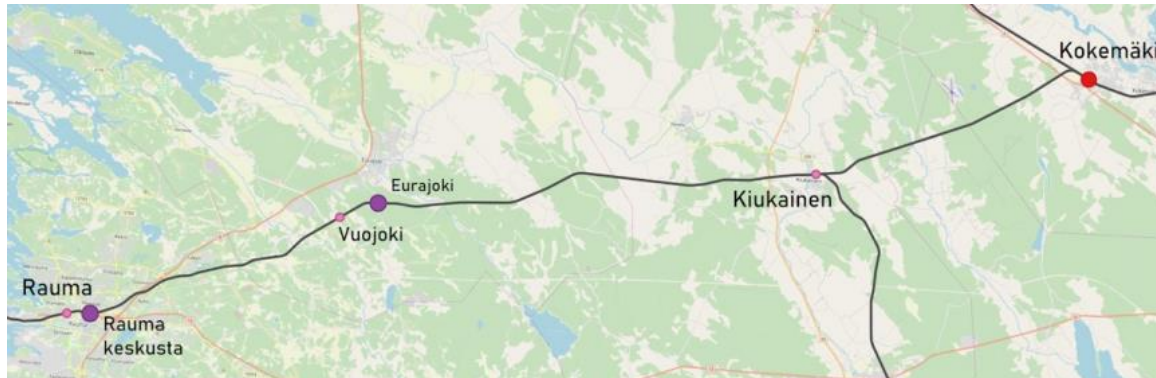
Kuva: Rauman kaupunki

JOUKKOLIIKENNETTÄ KEHITETÄÄN SATAKUNNASSA

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

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

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



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

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

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

	Palvelutasoluokka	Palvelutasoluokan määritelmä
Rauma-(Olkiluoto) Eurajoki-Luvia-Pori	IV	Liikkumisvaihtoehto päivittäisiin kohteisiin: hyvät arjen yhteydet
Rauma-Laitila-Turku	V	Säännöllisiä yhteyksiä arkipäivisin: turvataan arjen liikkumistarpeita
Rauma-Eura-Säkylä Rauma-Uusikaupunki-Turku	VI	Koulu- ja asiointiyhteyksiä sekä yleisimpiä opiskelu- ja työmatkatyhteyksiä
Eura-Harjavalta	VII	Koulu- ja asiointiyhteyksiä sekä välttämättömimmät opiskelu- ja työmatkatyhteydet

MATKAKETJUN SOLMUPISTEISTÄ LIIKKUMISHUBEJA

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

Liikkumishubit voidaan jakaa niiden sijainnin mukaan ainakin kolmeen erilaiseen tyyppiin:

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

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

• Esimerkkejä perustason hubeista voisivat olla:

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

• Esimerkkejä palvelukeskus-hubeista voisivat olla:

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

• Esimerkkejä kaupunkikeskus-hubeista voisivat olla:

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

6.2 PYÖRÄ- PYSÄKÖINTI



PYÖRÄPYSÄKÖINNIN KOLME PERIAATETTA

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

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

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

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

1. Lähellä kohdetta

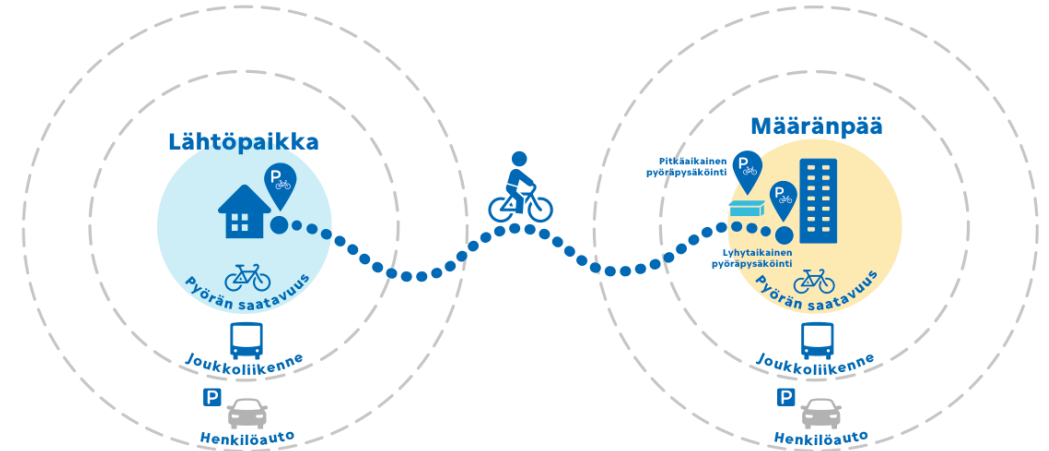
Pyöräpysäköinti sijaitsee mahdollisimman lähellä kohdetta. Pyörällä on mahdollista päästä lähemmäs määränpäättä kuin autolla tai joukkoliikenteellä. Tästä voidaan hieman poiketa pitkäaikaisen pysäköinnin tai säilytyksen osalta, mikäli se on korkealaatuista ja houkuttelevaa.

2. Oikeassa paikassa

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

3. Helposti käytettävä

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

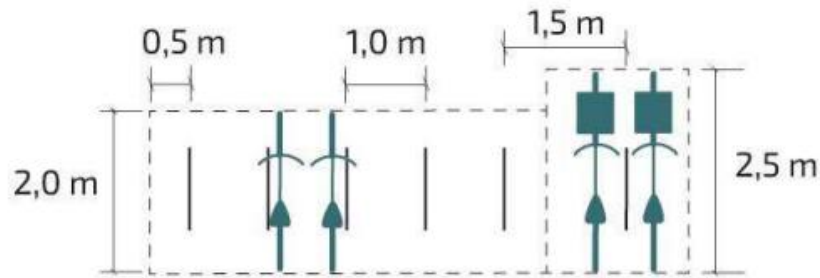


Kuva: Helsingin pyöräpysäköinnin suunnitteluohje

PYÖRÄPYSÄKÖINNIN LAATU VAIKUTTAA KÄYTTÖÖN

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

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



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

PYÖRÄTELINEET



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

KATOKSET JA VARASTOT



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

VALAISTUS



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

LISÄVARUSTUS



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

PYÖRÄPYSÄKÖINTIKOhteet RAUMAN SEUDULLA

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

Kuntien keskeisimpiä pyöräpysäköintikohteita:

Kunta	Pyöräpysäköintikohteet
Rauma	<ul style="list-style-type: none">Vanhan Rauman sisääntuloreititTarvontori
Eura	<ul style="list-style-type: none">Satakunnankatu (Euran keskusta)Ruukinpuisto
Eurajoki	<ul style="list-style-type: none">Vt 8 ympäristö uusi kauppakeskusYhteiskoulu ja lukio
Säkylä	<ul style="list-style-type: none">Säkylän uusi liikealueKoulukeskus

Pyörien liityntäpysäköintikohteet

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

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

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

7. TOIMENPIDEOHJELMA

KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISEEN OSUUS KUNNAN BUDJETISTA

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

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

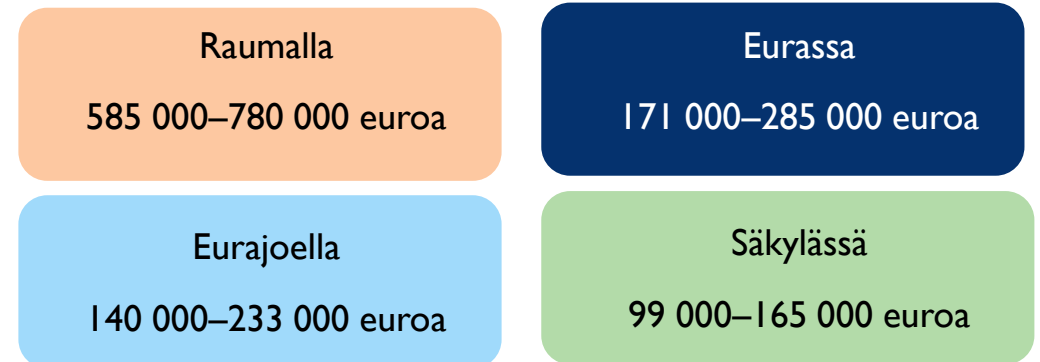
Kuntien talousarvioissa ei ole toistaiseksi järjestelmällisesti eritelty kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen varattuja menoeriä omina riveinään, vaan ne sisältyvät muihin toimenpiteisiin. Kunnissa on kuitenkin toteutettu viime vuosina jalankulun ja pyöräilyn väylien hankkeita, joita talousarvioista ja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

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

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

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

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



Lähteet:

<https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/17030/globalOutlookOnWalkingAndCycling.pdf?sequence=1&isAllowed=1>
https://ecf.com/sites/ecf.com/files/EUCS_full_doc_small_file.pdf

TOIMENPIDEOHJELMAN RAKENNE

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

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

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



Maankäyttö ja palveluverkko

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



Infrastruktuuri ja olosuhteet

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



Asenteet ja liikkumistottumukset

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



Rahoitus ja resurssit

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



Infrastruktuuri ja
olosuhteet

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

KÄRKITOIMENPITEET

EURA

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

EURAJOKI

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

RAUMA

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

SÄKYLÄ

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

SEUDUN YHTEISET TOIMENPITEET

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

EURAJOKI



Maankäyttö ja palveluverkko

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

TOIMENPITEET

MAANKÄYTTÖ JA PALVELUVERKKO

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

Toimenpide tukee erityisesti:



kävelyä



pyöräilyä



kestäviä matkaketjuja



Infrastruktuuri ja olosuhteet

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

TOIMENPITEET

INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

1 / 2



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

2024 – 2030

Tekninen toimiala ja Varsinais-Suomen ELY-keskus



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

2024 – 2030

Tekninen toimiala ja Varsinais-Suomen ELY-keskus



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

2025

Tekninen toimiala ja Varsinais-Suomen ELY-keskus



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

2023 alkaen (jatkuva)

Tekninen toimiala



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

2023 alkaen (jatkuva)

Hyvinvointipalvelut, tekninen toimiala



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

2024

Tekninen toimiala



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

2024 – 2030

Tekninen toimiala ja Varsinais-Suomen ELY-keskus



Asenteet ja liikkumistottumukset

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

TOIMENPITEET

ASENTEET JA LIIKKUMISTOTTUMUKSET

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



Rahoitus ja resurssit

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

TOIMENPITEET

RAHOITUS JA RESURSSIT

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



EURA




Maankäyttö ja palveluverkko

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

TOIMENPITEET

MAANKÄYTTÖ JA PALVELUVERKKO

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

Toimenpide tukee erityisesti:



kävelyä



pyöräilyä



kestäviä matkaketjuja



Infrastruktuuri ja olosuhteet

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

TOIMENPITEET

INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

1/2

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



Infrastruktuuri ja
olosuhteet

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

TOIMENPITEET

INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

2/2



Kehitetään vapaa-ajan **viher-, ulkoilu-, virkistys- ja retkeilyreittejä**. Toteutetaan uusia reittejä/luontopolkuja ja parannetaan viitoitusta.

2024 – 2030

Viestintä ja muut



Jatketaan **valaistuksen** uusimista koko kunnan alueella.

2023 alkaen (jatkuvaa)

Tekniset palvelut



Pyritään kartoittamaan **virkistys-/yhdystreitin** rakentamisen mahdollisuudet Eurajoen vartta pitkin välille Eura-Kauttua. Suunnitellaan kävelytie jokirantaan.

2024 – 2030

Tekniset palvelut



Asenteet ja liikkumistottumukset

Asukkaita kannustetaan valitsemaan kävely tai pyöräily aina kun mahdollista.

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

TOIMENPITEET

ASENTEET JA LIKKUMISTOTTUMUKSET

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



Rahoitus ja resurssit

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

TOIMENPITEET

RAHOITUS JA RESURSSIT

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



RAUMA



Maankäyttö ja palveluverkko

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

TOIMENPITEET

MAANKÄYTTÖ JA PALVELUVERKKO

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

Toimenpide tukee erityisesti:



kävelyä



pyöräilyä



kestäviä matkaketjuja



Infrastruktuuri ja
olosuhteet

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

TOIMENPITEET

INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

1/2

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







Infrastruktuuri ja
olosuhteet

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

TOIMENPITEET

INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

2/2

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



Asenteet ja liikumis- tottumukset

Asukkaita kannustetaan
valitsemaan kävely tai
pyöräily aina kun
mahdollista.

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

TOIMENPITEET

ASENTEET JA LIIKKUMISTOTTUMUKSET

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





Rahoitus ja resurssit

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

TOIMENPITEET

RAHOITUS JA RESURSSIT

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



SÄKYLÄ



Maankäyttö ja palveluverkko

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

TOIMENPITEET

MAANKÄYTTÖ JA PALVELUVERKKO

TOIMENPIDE	AIKATAULU	VASTUUTAHO
 Pyöräliikenteen tavoiteverkko asetetaan osaksi kaavoituksen ja liikennesuunnittelun lähtökohtia, jotta pyöräliikenteen tavoitetila tulee sisällytetyksi kaikkiin uusiin suunnitelmiin. Liikenneratkaisuisissa huomioidaan kävelyn ja pyöräliikenteen laatuvaatimukset.	2024 alkaen (jatkuvaa)	Tekninen toimiala
   Huomioidaan kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen edellytykset maankäyttöä ja palveluverkkoa suunniteltaessa ja kehittäessä. Pyritään arvioimaan vaikutukset jalankulkuun ja pyöräliikenteeseen kaavamuutosten, palveluverkon ja liikennesuunnitelmien laadinnan osana.	2023 alkaen (jatkuvaa)	Tekninen toimiala
  Kävelyn ja pyöräliikenteen reittien suunnittelu toteutetaan jalankulun suunnitteluohjeen (Väylävirasto 2022) ja pyöräliikenteen suunnitteluohjeen (Väylävirasto 2020) mukaisin periaattein tai niitä soveltaen. Nykyisten reittien jatkuvuutta, sujuvuutta ja turvallisuutta pyritään edistämään.	2024 alkaen (jatkuvaa)	Tekninen toimiala ja Varsinais-Suomen ELY-keskus
 Kartoitetaan sähköpyörien julkisen latauspisteen tarvetta ja mahdollista sijaintia Säkylässä.	2024 – 2025	Tekninen toimiala

Toimenpide tukee erityisesti:



kävelyä



pyöräilyä



kestäviä matkaketjuja



Infrastruktuuri ja olosuhteet

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

TOIMENPITEET

INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

1/2

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



Infrastruktuuri ja
olosuhteet

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

TOIMENPITEET

INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

2/2



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



Asenteet ja liikkumistottumukset

Asukkaita kannustetaan valitsemaan kävely tai pyöräily aina kun mahdollista.

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

TOIMENPITEET

ASENTEET JA LIIKKUMISTOTTUMUKSET

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



Rahoitus ja resurssit

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

TOIMENPITEET

RAHOITUS JA RESURSSIT

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



8. TOTEUTUS JA SEURANTA

OHJELMAN TOTEUTUMINEN ON SEN TÄRKEIN TAVOITE

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

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

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

Organisoinnin päätavoitteita ovat:

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

TAVOITTEIDEN JA TOIMENPITEIDEN SEURANTA

Seuranta on olennainen osa kokonaisvaltaista kestävän liikkumisen edistämistyötä, jotta nähdään edetäänkö kohti asetettuja tavoitteita. Seurannalla osoitetaan saavutettuja parannuksia sekä perustellaan varojen käyttöä ja rahoitustason muutostarpeita.

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

Toimenpiteiden seuranta:

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

Tavoitteiden seuranta:

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



SEURANTAMITTARISTO

Tavoitteiden toteutumisen seuranta voidaan arvioida esimerkiksi seuraavilla mittareilla:

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

Liikkuva ja luonnikas Rauman seutu

- Viihtyisää ja turvallista liikkumista kävellen ja pyöräillen -

