

# Liedon kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma

Loppuraportti

# Esipuhe

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi vastataan mm. ilmasto- ja energiatavoitteisiin, asukkaiden hyvinvointiin, asukkaiden liikkumattomuuteen, tieliikennelain uudistuksen tavoitteisiin ja pyörä- sekä luontomatkailun tarpeisiin.

Liedon kaupungille on tällä työllä laadittu ensimmäinen kävelyn ja pyöräilyn edistämisen kokonaisvaltainen suunnitelma. Edistämishjelma on strateginen asiakirja, joka ilmaisee kaupungin tahtotilan lihasvoimaisen liikkumisen suhteen ja ohjaa kaupungin ja muiden toimijoiden yksityiskohtaisempaa toiminnan suunnittelua.

Edistämishjelma paikallistaa valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman linjauksia ja tukee osaltaan kaupunkistrategian toteutumista. Edistämistyölle on määritetty yhteinen visio, tavoitteet ja niiden toteutumista tukevat toimenpiteet. Edistämishjelman laadinnassa on otettu huomioon samanaikaisesti käynnissä olleen Liedon keskustan kehittämissuunnitelman tavoitteet ja linjaukset.

Edistämishjelma tähtää ensisijaisesti lähivuosina toteutettaviin kehittämistoimiin, mutta se sisältää myös pidemmän aikavälin vision ja toimenpiteitä. Edistämishjelmassa on määritetty seurantakokonaisuus ja ohjelman jalkauttamista tukevat suositukset työn valmistumisen ja hyväksymisen jälkeen.

Työn ohjausryhmänä toimi laajennettu liikenneturvallisuustyöryhmä, jonka työskentelyyn osallistuivat:

Hannu Holmberg	Lieto
Annamari Seppäkoski	Lieto
Jussi Kuusinen	Lieto
Tuomo Hynynen	Lieto
Pekka Teittinen	Lieto
Jani Äijälä	Lieto
Mira Rekola	Lieto
Marjaana Tamminen	Lieto
Reija Helenius	Lieto
Mervi Tammi	Lieto
Valtteri Heikkinen	Lieto
Piritta Paavola-Vainio	Lounais-Suomen elinvoimakeskus
Sami Kivilä	Liikenneturva
Marja Tommola	Valonia
Hanna Strömmer	Traficom

Ohjelman valmistumisen jälkeen sen toteutusta jalkauttaa, koordinoi ja seuraa Liedon liikenneturvallisuusryhmä.

Traficom on myöntänyt valtionavustusta edistämishjelman laadintaan vuonna 2025. Työn laatiminen aloitettiin huhtikuussa 2024 ja se valmistui helmikuussa 2026.

Konsulttina työssä on toiminut Ramboll Finland Oy, jossa työstä vastasivat Kari Hillo, Vili Ampuja, Johanna Tiilikainen ja Darius Colin.

# Sisältö

	sivu
Esipuhe	
<b>1</b> Johdanto	<u>4</u>
<b>2</b> Nykytila ja kehittämistarpeet	<u>14</u>
<b>3</b> Tavoitetila	<u>27</u>
<b>4</b> Suunnitelma	<u>54</u>
<b>5</b> Ohjelman toteutus ja seuranta	<u>65</u>

## Liitteet

- Liite 1. Nykytilan analyysi
- Liite 2. Asukaskyselyn tulokset
- Liite 3. Pyöräpysäköinti
- Liite 4. Esteettömyyskävely





# 1 Johdanto

Miksi kävelyä ja pyöräilyä edistetään?

# Lähtökohdat

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen pohjautuu vahvasti valtakunnallisiin ilmastotavoitteisiin. Viime vuosina myös terveyden ja hyvinvoinnin edistäminen ja liikkumisen tasa-arvokysymykset ovat nousseet keskeisiksi kävelyn ja pyöräilyn edistämismotiiveiksi.

Ekologisen kestävyys lisäksi liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen turvallisuus, liikkumisen tasa-arvoisuus ja resurssitehokkuus ovat tärkeitä suunnittelun lähtökohtia. Lihasvoimaisen liikkumisen edistämistoimilla tavoitellaan merkittävää siirtymää henkilöautoliikenteen matkoista kestäviin kulkutapoihin.

Kaupungin mahdollisuudet kestävien kulkutapojen suosion lisäämiseen ovat turvallisen ja miellyttävän infran rakentaminen sekä liikkumistottumuksiin vaikuttaminen kaavoituksella ja liikkumisen ohjauksella.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämistyötä ohjaavat ylätasolla valtakunnalliset linjaukset ja strategiat. Mm. valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12) korostaa kävelyn ja pyöräilyn edistämistä turvallisina, terveellisinä ja ympäristöystävällisinä liikkumismuotoina. Kaupunkien tekemä konkreettinen edistämistyö toteuttaa myös niiden omia strategioita ja ohjelmia.

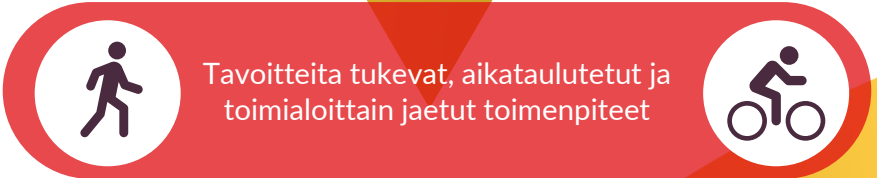


- Liikenne 12
- Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishohjelma
- Fossiilittoman liikenteen tiekartta
- Liikenteen verotuksen uudistaminen
- Kaikki liikennemuodot kattava liikenneturvallisuusstrategia
- Kansainväliset ilmastositoumukset
- Kansallinen energia- ja ilmastostrategia
- Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma

- Etelä-Suomen liikennestrategia 2024
- Varsinais-Suomen maakuntastrategia ja -ohjelma 2040+, maakuntakaava
- Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020

- Turun kaupunkiseudun MAL-sopimus
- Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020

- Kunta-strategia
- Yleiskaava
- Kestävän kehityksen ohjelma
- Elinkeino-ohjelma
- Terveysliikunta-suunnitelma
- Liikenneturvallisuus-suunnitelma



# Ohjelman tavoitteet

- ❖ Ilmaista tahtotila lihasvoimaisen liikkumisen suhteen
- ❖ Parantaa kävelyn ja pyöräilyn käytön edellytyksiä ja suosiota
- ❖ Paikallistaa valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman linjauksia
- ❖ Ohjata kaupungin ja muiden toimijoiden yksityiskohtaisempaa toiminnan suunnittelua.
- ❖ Tukea kunnan strategisten tavoitteiden toteutumista
- ❖ Parantaa kansanterveyttä ja hyvinvointia ml. liikenneturvallisuus ja liikkumisen tasa-arvo
- ❖ Edesauttaa paikallisesti liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteita

Tavoitteena oli laatia Lieto-strategiaa ja teemakohtaisia ohjelmia toteuttava edistämishjelmä, jolla vahvistetaan jalankulun ja pyöräilyn asemaa niin päätöksenteossa kuin suunnitteluratkaisuissa. Työn tavoitteena oli osallistaa kaupungin keskeiset toimialat ja niitä vastaava päätöksenteko, aktiiviset kaupunkilaiset ja merkittävimmät työnantajat, seurat ja yhdistykset.



# Valtakunnalliset tavoitteet

- Kansainväliset ilmastopöytäkirjat (2020)
  - Suomen tavoitteena on vähentää kasvihuonepäästöjä 39 prosentilla vuoteen 2030 verrattuna vuoden 2005 tasoon.
- [Fossiilittoman liikenteen tiekartta \(2021\)](#)
  - Suunnitelman tavoitteena on puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon, ja tehdä liikenteestä kokonaan fossiilitonta vuoteen 2045 mennessä.
  - ”Fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteena on, että henkilöautojen suoritetun eli henkilöautoilla ajettujen kilometrien määrä ei enää kasva 2020-luvulla.” Tämä voisi tarkoittaa noin 10 % kasvua kunkin kestävästi liikennemuodon suoritteissa vuonna 2030.
  - ”Kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välisessä liikenteessä on määrätietoisesti siirryttävä kohti kestävästi liikemisen järjestelmää.”
- [Kansallinen energia- ja ilmastostrategia \(2022\)](#)
  - Tavoitteena ”täyttää EU:n vuoden 2030 ilmastotavoitteet ja saavuttaa ilmastolain mukaiset tavoitteet kasvihuonekaasujen vähentämisestä 60 prosentilla vuoteen 2030 ja vuotta 2035 koskevan hiilineutraaliustavoitteen”.
- [Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021 - 2032](#)
  - Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on tärkeä osa kestävästi liikemisen edistämistä. Toimenpide liittyy strategiaan linjauksiin: matkojen ja kuljetusten palvelutaso, kestävyys ja tehokkuus.
  - Valtion rooli kävelyn ja pyöräilyliikenteen edistämiseksi liittyy ennen kaikkea infrastruktuuriin. Valtio jatkaa valtionavustusta kunnille katuverkkoa koskeviin vaikuttaviin hankkeisiin, joilla parannetaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita ja houkuttelevuutta ja siten lisätään kävely- ja pyöräilymatkojen määrää ja kulkutapaosuutta



# Alueelliset tavoitteet ja linjaukset

## Länsi-Suomen yhteinen liikennestrategia 2020

- ”Asemansetujen kehittäminen yhdessä riittävän ja turvallisen pyörä ja henkilöautojen pysäköintipakkatarjonnan kanssa lisää joukkoliikenteen kysyntää ja lipputuloja.”
- ”Kävely ja pyöräily miellyttävässä ympäristössä on lyhyiden matkojen ratkaisu. Pitemmällä matkoilla hyvä joukkoliikennepalvelu liityntäpysäköintiin yhdistettynä vapauttaa hyödyntämään matkaan kuluvan ajan.”
  - ”Eryteisesti suuremmissa kaupungeissa tulee pohdittavaksi autoille varattujen alueiden vaihtoehtoisia käyttöjä. Millaisin toimin niitä voitaisiin saada kävelyn ja pyöräilyn käyttöön?”
  - ”Matkaketjujen toimivuus on työvoiman liikkuvuuden kulmakivi.”
  - ”Pyöräilystä ja päästöttömistä ajoneuvoista kehitetään vetovoimaiset vaihtoehdot.”

## Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020

- ”Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteisiin ja edistämiseen kaupunkiseuduilla ja taajamissa sekä kaukoliikenteen pääsuunnilla pitää panostaa nykyistä enemmän.”

- ”Jalankulun ja pyöräilyn merkitys ja olosuhteet korostuvat laajasti niin kaupungeissa ja taajamissa kuin niiden ulkopuolellakin.”
- ”Turun kaupunkiseudulla tarvitaan määrätietoista autoliikenteen kasvua hillitsevää ja kestäviä kulkutapoja suosivaa liikenne- ja maankäyttöpolitiikkaa”
- ”Nostetaan kävely ja pyöräily ykkösiksi kaupunkialueilla ja taajamissa”
- ”Samalla (liikenteen sähköistyessä) pyörien keskinopeudet nousevat erityisesti aiemmin hitaammin liikkuneilla, mikä lisää turvallisten liikennejärjestelyjen merkitystä ja korostaa tarvetta erottaa jalankulku ja pyöräily toisistaan.”

## Turun kaupunkiseudun MAL-sopimus 2024 - 2035

- Kaupunkiseudun yhdyskuntarakennetta tiivistetään ohjaamalla asumista, työpaikkoja ja palveluja kävely- ja pyöräilyvyöhykkeille sekä joukkoliikennevyöhykkeelle alueiden ominaispiirteitä vahvistamalla.”
- ”Huolehditaan siitä, että asuin- ja työpaikka-alueille sekä tärkeille virkistysalueille toteutetaan toimivat jalankulku- ja pyöräily-yhteydet.”

- Toimenpide 3.1: Viihtyisät ja vetovoimaiset jalankulku- ja pyöräilyolosuhteet
  - Tavoitetila 2030+: Kaikissa taajamissa on viihtyisä ja vetovoimainen jalankulku- ja pyöräilykaupunki, jossa maankäyttöä suunnataan kävely-, pyöräily- ja joukkoliikennevyöhykkeille alueiden ominaispiirteitä vahvistamalla.
- [Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaava 2018](#)
- ”Maankäytön kehittämisessä tarvitaan kävelyn ja pyöräilyn edellytysten nostamista suunnittelun lähtökohdaksi. Avainasemassa on uuden rakentamisen ohjaaminen kaupunkiseutujen jalankulku- ja pyöräilyvyöhykkeille ja pienempien taajamien keskustojen tuntumaan.”
  - ”Vaihemaakuntakaavan keskeisenä tavoitteena on jalankulun, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen aseman vahvistaminen asukkaiden liikkumistottumuksissa.”
  - ”Täydentyvä taajamarakenne luo paremmat mahdollisuudet joukkoliikenteelle, kävelylle, pyöräilylle, liikenteen automatisaatiolle sekä liikkumisen palveluistumiselle ja vähentää näin henkilöautoilun tarvetta.”

# Liedon missio: Lietolainen on aktiivinen ja onnellinen!

## Kaupungin visio

Liedon tulevaisuudenkuvassa 2026 tavoitellaan **unelmien turvallista kaupunkia**, joka muodostuu **viihtyisästä ja vireästä keskustasta** sekä **omaleimaisista kylistä**. Liedon tulevaisuutta rakennetaan **avoimella ja oivaltavalla otteella** siten, että **kulut pidetään kurissa** ja asiat tehdään **kerralla kuntoon**.

Tuloksena on elinvoimainen, kestävien valintojen kaupunki sekä hyvinvoiva ja onnellinen asukas ja yrittäjä, jolle luonteenomaisia piirteitä ovat aktiivisuus ja yhteisöllisyys.

## Terveysliikuntasuunnitelma

Suunnitelma linkittyy vahvasti Liedon kuntastrategiaan sekä kunnan hyvinvointikertomukseen.

Päätavoitteena on lisätä eri ikäisten lietolaisten liikuntaa ja fyysistä aktiivisuutta koko elämänkulussa, erityisesti vähän liikkuvien keskuudessa. Tärkeintä on liikkumattomien löytäminen joka ikäryhmässä!

**Mitä kaupunkistrategian arvolupaukset tarkoittavat kävelyn ja pyöräilyn edistämistyön kannalta?**

### Avoimuus

Avoim ja läpinäkyvä päätösten valmistelu, proaktiivinen viestintä, yhteisöllinen toimintakulttuuri ja asukkaiden tarpeiden huomioon ottaminen päätöksenteossa.

### Vastuullisuus

Sosiaalisesti ja kulttuurillisesti kestävä kaupunki

### Rohkeus

Rohkeita ratkaisuja, joiden toimivuutta voidaan matalalla kynnyksellä kokeilla.

### Turvallisuus

Turvallinen ja rauhallinen asuinpaikka, joka mahdollistaa asukkaiden ja työntekijöiden hyvinvoinnin.



# Kävelyn ja pyöräilyn hyödyt

**Lihassoimin tehtävällä aktiivisella liikkumisella on merkittäviä hyötyjä niin yksilölle kuin yhteiskunnalle:**



## Edullisuus

Kävely ja pyöräily ovat edullisia kulkumuotoja niin liikkujalle itselleen kuin yhteiskunnalle. Ne edistävät liikkumisen tasa-arvoa ja tasapuolisia liikkumismahdollisuuksia, kunhan liikkumisolosuhteet ovat kunnossa. Kävelyn ja pyöräilyn harjoittaminen ei vaadi suuria henkilökohtaisia investointeja eikä niihin liittyvät investoinnit ole läheskään niin kalliita kuin esimerkiksi autoiluun tarvittavat.



## Ekologisuus

Kävely ja pyöräily säästävät ympäristöä. Saasteettomina ja meluttomina kulkumuotoina ne eivät kuluta uusiutumattomia luonnonvaroja. Automattojen korvaaminen kävellen tai pyörällä tehtävillä matkoilla tai joukkoliikennematkoilla, joihin kytkeytyvät kävellen tai pyörällä tehtävät liityntämatkat, vähentää paitsi kasvihuonekaasupäästöjä myös paikallisia pienhiukkaspäästöjä. Päästöillä on niin ympäristöä kuin ihmisten terveyttä haittaavia vaikutuksia.



## Terveellisyys

Kävely ja pyöräily ovat helppoja tapoja lisätä arkiliikuntaa. Ne tuovat positiivisia vaikutuksia niin yksilön elämän laatuun, julkiseen terveyshuoltoon kuin myös työnantajille jaksamisen, työtehokkuuden ja vähentyneiden sairauspoissaolojen myötä. Erityisesti luonnon keskellä tapahtuva kävely, pyöräily ja muu liikunta vahvistaa tutkitusti mielenterveyttä ja arjen toimintakykyä.



## Turvallisuus

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



## Kaupunkiympäristön viihtyisyys ja elinvoimaisuus

Kävely ja pyöräily ovat tilatehokkaita kulkutapoja, ja ne parantavat tutkitusti asumisen laatua sekä tyytyväisyyttä elinympäristöön. Kävelyn ja pyöräilyn suosiminen keskustoissa tuo merkittäviä positiivisia vaikutuksia liike-elämälle sekä koko kaupungin imagolle ja kilpailukyvyille. Tiivis yhdyskuntarakenne mahdollistaa keskustan palveluiden käytön ja lisää yritysten liikevaihtoa. Hypermarketteihin perustuva yhdyskuntarakenne taas on useassa kaupungissa aiheuttanut keskustojen näivettymistä ja palveluiden keskittymistä kauas asutuksesta.

# Taloudelliset hyödyt

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tuottaa moninaisia hyötyjä, joita ovat mm.

- 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

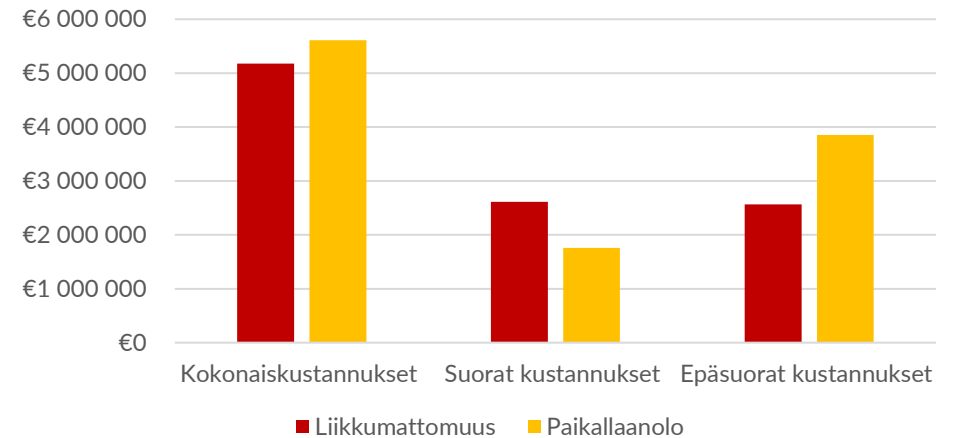
(lähde: Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma (LVM 5/2018))

Terveyshyötyjen lisäksi kestävä liikuminen (jalankulku, pyöräliikenne, joukkoliikenne) yleistyessä ja liikkumisympäristön parantuessa saavutetaan hyötyjä mm. liikenneonnettomuuksien, päästöjen ja tien ylläpidon kustannuksissa.

Liedon asukkaiden **liikkumattomuus ja paikallaanolo** aiheuttavat kokonaisuutena vuosittain noin 10,7 M€ kustannukset yhteiskunnalle.

- Kustannukset koostuvat mm. terveydenhuollon suorista kustannuksista (terveyspalvelut ja lääkitys) sekä epäsuorista kustannuksista tuottavuuden alentuessa sairauspoissaolojen, työkyvyttömyyseläkkeiden ja ennenaikaisten kuolemien seurauksena.
- *Lähde: UKK-instituutti 2024: Liikkumattomien osuutena on käytetty laskelmassa 76 % ja paikallaan olevien osuutena 83 % perustuen KunnanKartta-väestötutkimuksen liikemittariaineistoon ja Terveys 2011 -tutkimuksessa kerättyyn liikemittaritietoon.*

Liikkumattomuuden ja paikallaanolon kustannukset  
Liedossa vuonna 2025



Yhteiskunnalle koituvat kustannukset ja hyödyt :

- 0,11 €/km **kustannus** autolla kuljetusta matkasta
- 0,18 €/km **hyöty** pyörällä tehdystä matkasta
- 0,37 €/km **hyöty** jalan kuljetusta matkasta

Gössling, S., Choi, A., Dekker, K. & Metzler D. (2019). The Social Cost of Automobility, Cycling and Walking in the European Union. Ecological Economics 158(2019) pp. 65-74.

# Kävely ja pyöräliikenne – kaksi eri kulkutapaa

## KÄVELY

Kävelyä ja pyöräilyä on järkevää pitää ja käsitellä erillisinä kulkutapoina. Tästä syystä useimmissa suunnitelmissa on luovuttu termeistä ”kevyt liikenne” tai ”kevyen liikenteen väylä”.

Ominaista kävelylle:

- Ihmiselle luonnollisin nopeus
- Kävely on osa lähes kaikkia matkoja
- 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 yksi jalankulun muoto - kävely rinnastuu mm. pyörätuolilla, rollaattorin kanssa ja potkulaudalla kulkemiseen



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

# Kävely ja pyöräliikenne – kaksi eri kulkutapaa

## PYÖRÄLIKENNE

Pyöräilijöiden ikä, taidot, matkan tarkoitus ja pyöräilyn nopeus vaihtelevat suuresti, mutta pyöräliikenteen infrastruktuurin tarpeet ovat pääasiassa samat.

Ominaista pyörällä liikkumiselle:

- Moninkertaisesti kävelyä nopeampaa ja vaatii lihasvoimaa ja tasapainoa
- Matkat voivat olla melko pitkiä
- Suoraviivainen liike - kulkeminen tyypillisesti paikasta A paikkaan B
- Tarve pyörän pysäköinnille
- Hyötty tasaisuudesta ja suorista reiteistä - pysähtymistä ja jyrkkiä käännöksiä ei suosita
- Lainsäädännössä pyörä on ajoneuvo - rinnastuu enemmän autoon kuin jalankulkijaan. Mahdollisuus kuitenkin spontaaniuteen.
- Rinnasteisia ovat mm. potkupyörät, sähköavusteiset polkupyörät ja sähköpotkulaudat
- Usein väistämisvelvollinen tien ylityskohdissa



- Ajoneuvolain mukaan polkupyörä on **ajoneuvo**, joka on tarkoitettu yhden tai useamman henkilön tai tavarankuljettamiseen polkimin tai käsikammin.
- Kun pyöräilijöiltä kysytään, miksi he valitsevat pyörän kulkumuodoksi, yleisimmät syyt ovat **helpous, kätevyys, kuntoilu ja terveys**.
- Pyöräliikenteen suunnitteluratkaisujen tulee nojautua viiteen tavoitteeseen: **kattavuus, suoruus, turvallisuus, vaivattomuus ja miellyttävyys**.



# 2 Nykytila

Kehittämistarpeet Liedossa

# Aluerakenne

Lieto on Suomen vanhimpia kuntia, joka perustettiin vuonna 1331, ja se otti käyttöön kaupunikinimityksen kesällä 2022.

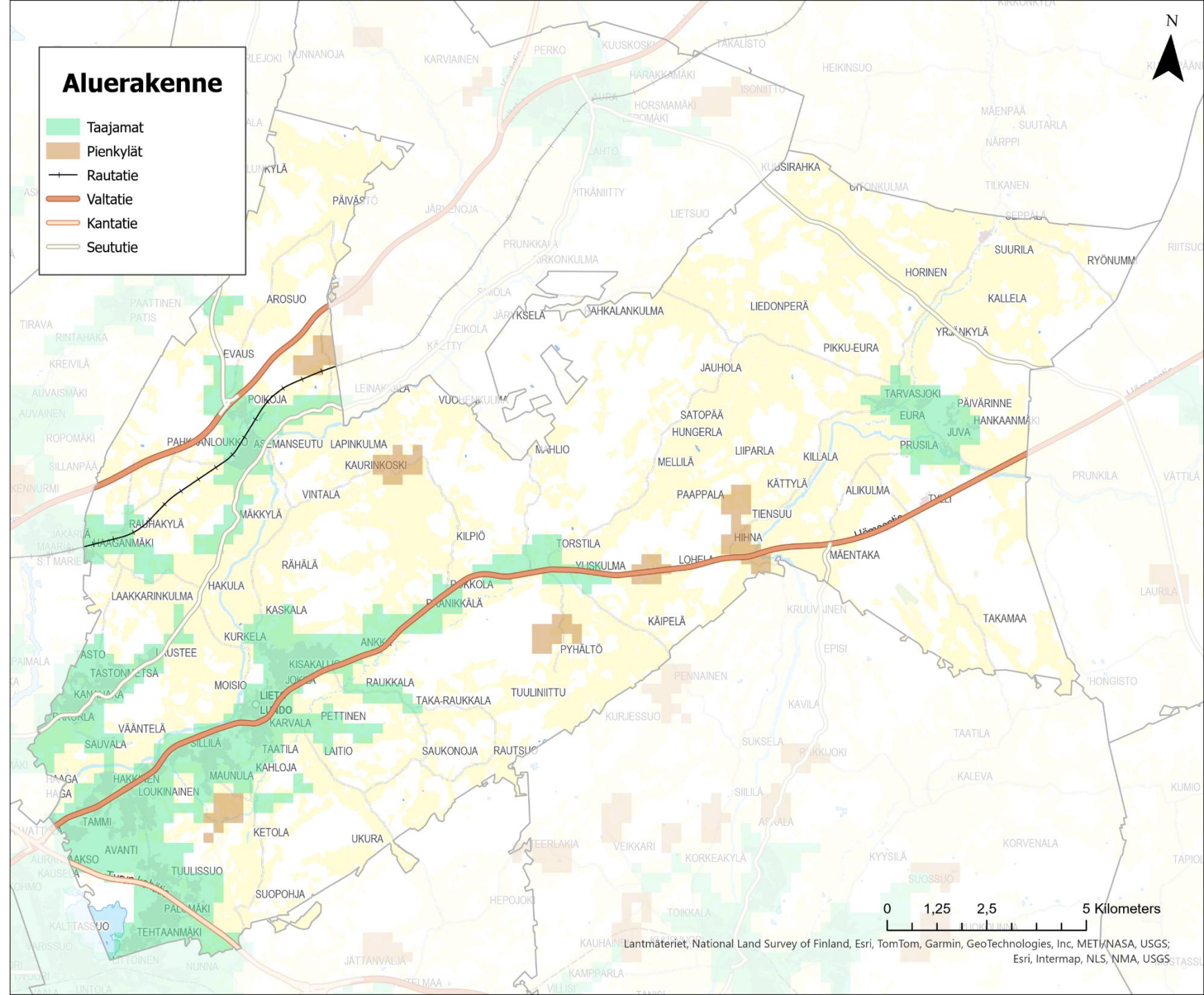
Liedon kaupungin taajamat ja kylät ovat sijoittuneet pitkälti valtateiden 9 ja 10, sekä Vanhan Tampereentien (seututie 222) varteen.

Mahdollisuudet poikittaisliikkumiseen näiden teiden välillä on pienempien teiden varassa.

Taajama-alueet jatkuvat lähes yhtenäisenä alueena aina Turun keskustaan saakka. Poikkeuksena on Tarvasjoen taajama, joka on selkeästi muista taajamista erillään. Tarvasjoki liittyi Liedon kuntaan vuonna 2015.

Liedon taajama-aste on 84,8 %, joka on hieman matalampi kuin keskimäärin Suomen kunnissa (87,1 %).

Lieto on Varsinais-Suomen elinvoimaisin kunta 2021, 2022 ja 2023. (Alueiden tutkimus WSP Finland)

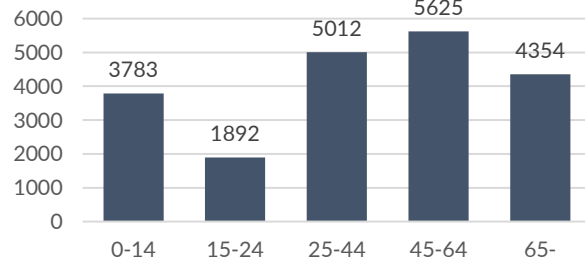


# Asuminen ja työpaikat

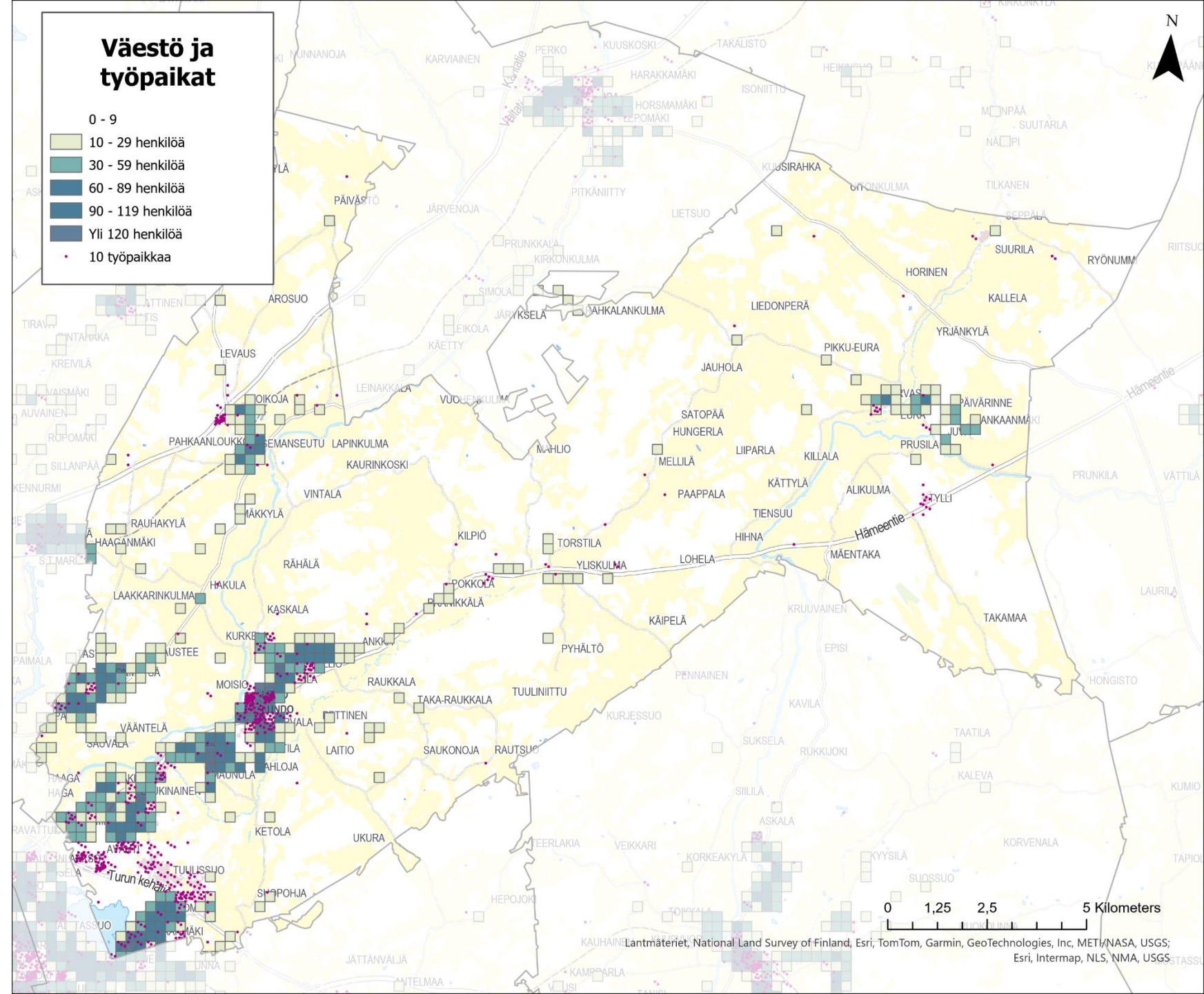
Vuonna 2024 Liedossa oli 20 666 asukasta, joista suurin osa sijoittuu kaupungin lounaisosaan. Kaupungin väkiluku oli noussut aikaisemmasta vuodesta 0,7 %.

Liedon asukkaista alle 15-vuotiaita on 19 %, 15–64 -vuotiaita 61 % ja yli 64-vuotiaita 21 %

Liedon väestö ikäluokittain vuonna 2024



Liedon työpaikat sijoittuvat keskustaajamaan ja Avantin ja Tuulissuon alueille. Elinkeinojen toimialarakenteessa on teollisuuden työpaikkoja 18 %, terveys- ja sosiaalipalvelujen 16 %, rakentamisen 13 %, tukku- ja vähittäiskaupan 12 % ja kuljetuksen ja varastoinnin työpaikkoja 11 %.



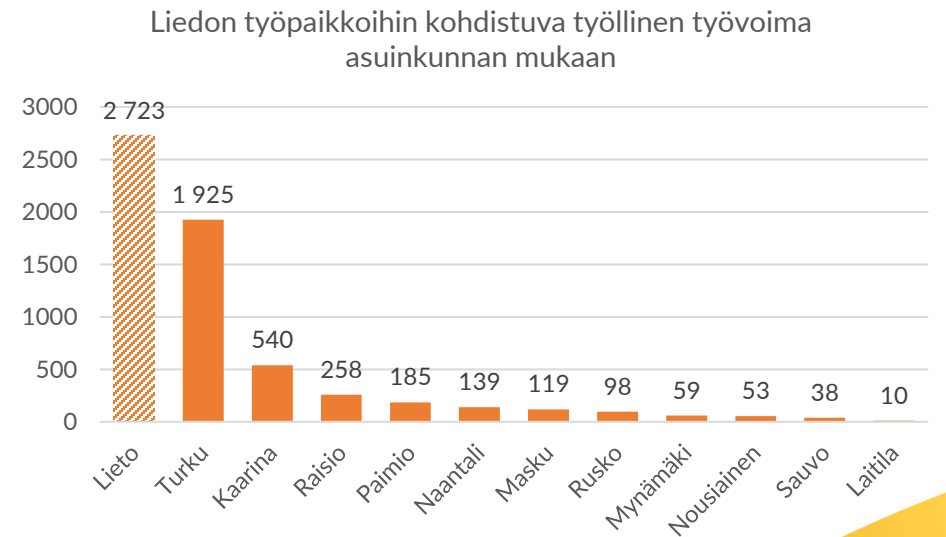
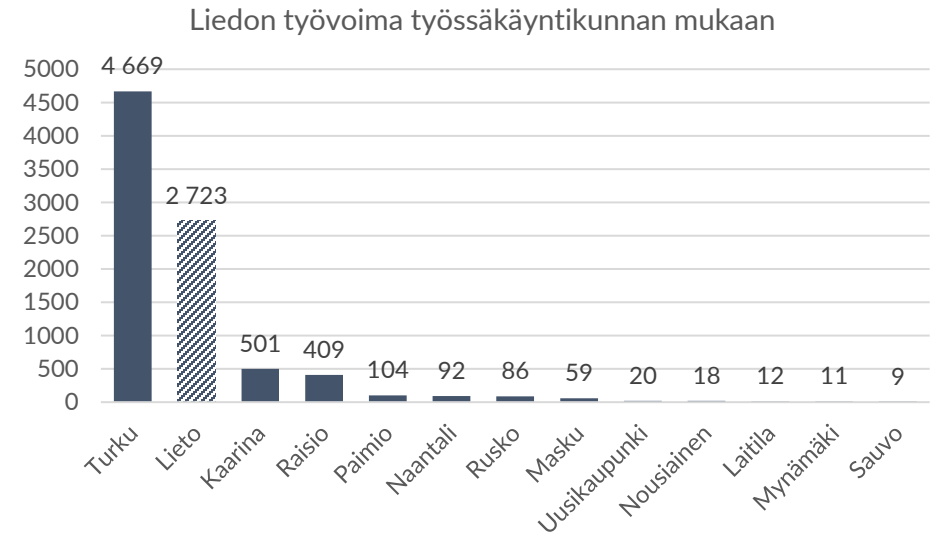
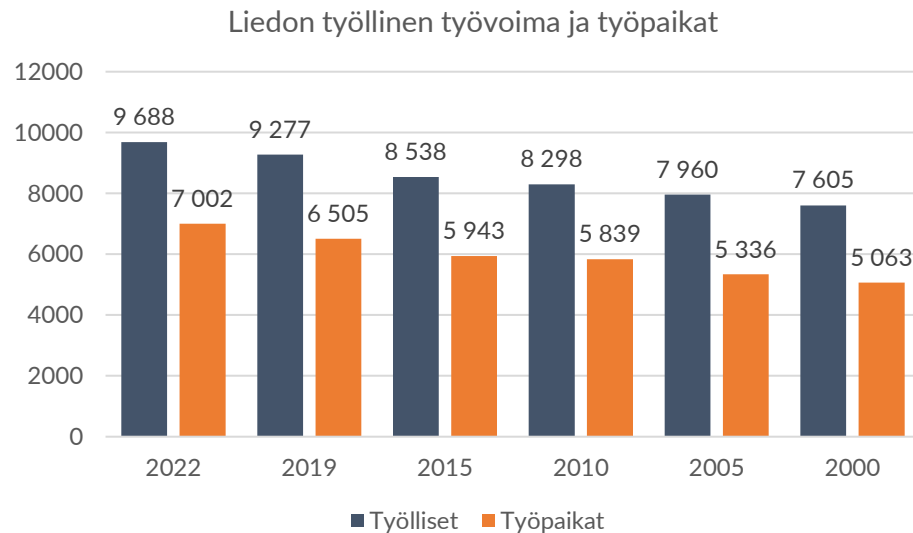
# Työssäkäynti

Liedon työssäkäyntiä on tarkasteltu Tilastokeskuksen työssäkäyntitilaston tietojen mukaisesti.

Vuonna 2022 Liedossa oli työllistä työvoimaa 9 688 henkilöä. Samanaikaisesti kaupungissa oli 7 002 työpaikkaa, mikä tarkoittaa 72 % työpaikkaomavaraisuutta. Liedon työpaikkaomavaraisuus on noussut 2000-luvulla 67 prosentista 72 prosenttiin.

Merkittävin pendelöintisuunta on Turkuun, johon suuntautuu 48 % työmatkoista. Työssäkäynnistä vain 28 % on kaupungin sisäistä. Vuonna 2000 työssäkäynnistä kaupungin sisälle kohdistu 37 %.

Lietoon pendelöidään eniten Turusta ja Kaarinasta.

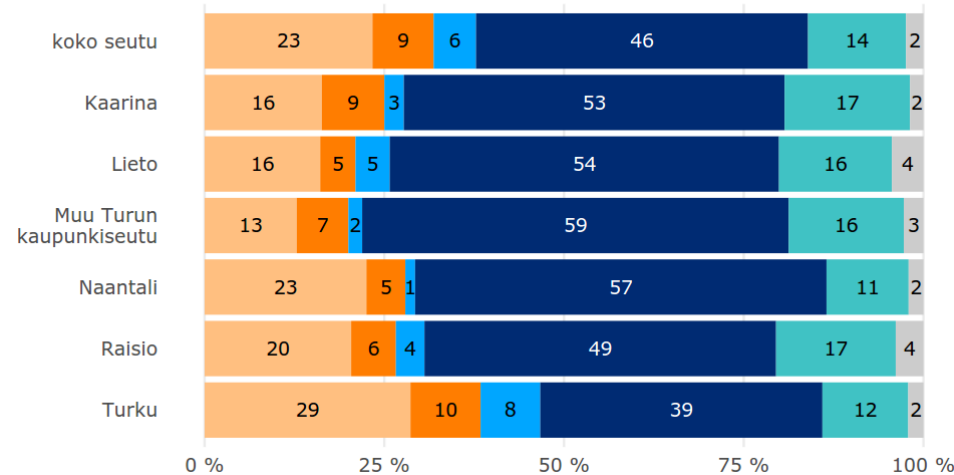


# Lietolaisten liikkumistottumukset

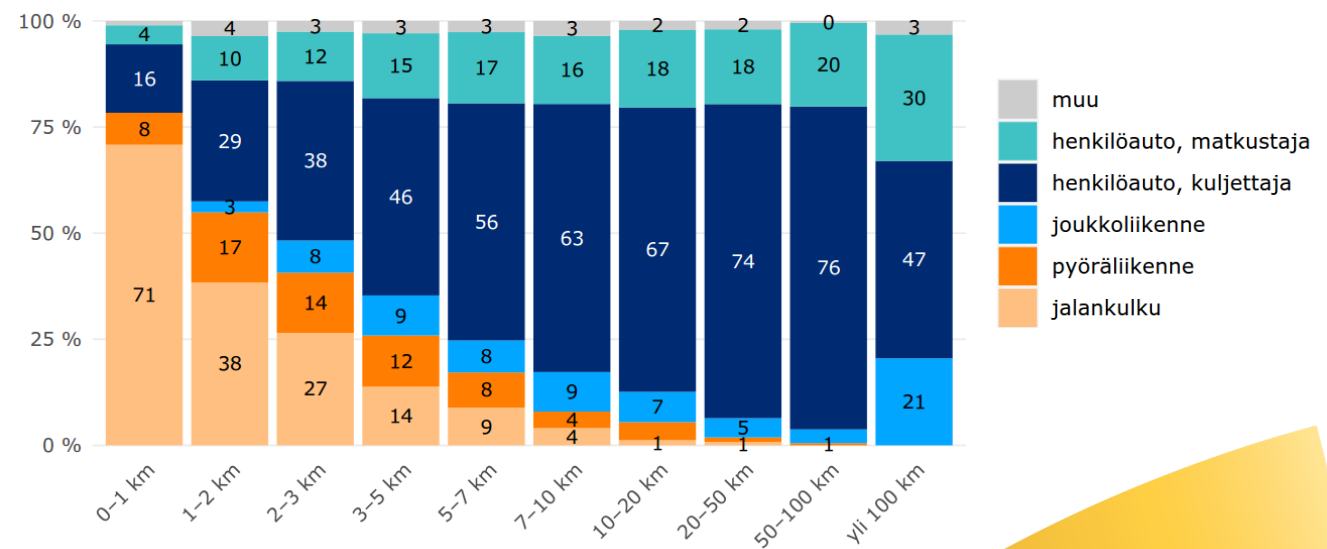
Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (2021) Turun kaupunkiseudulle tehdyn laajennetun erillisotostutkimuksen mukaan Liedossa jalankulun kulkutapaosuus on 13 % ja pyöräliikenteen osuus 5 %. Matkasuoritteesta laskettuna lihasvoimaisen liikkumisen osuus on vain 2 %.

Suomessa tehtävistä matkoista noin 45 % on pituudeltaan alle 3 km, 60 % alle 5 km ja hieman yli 70 % alle 10 km mittaisia. Lyhyilläkin matkoilla henkilöautoa käytetään paljon: 1–3 km pituisista matkoista 53 % tehdään autolla ja 3–5 km pituisista matkoista 65 %. Potentiaalia pyöräliikenteen osuuden kasvuun on erityisesti alle viiden kilometrin matkoilla.

**Kulkutapajakauma asuinalueen mukaan (prosenttia alueen asukkaiden matkoista)**



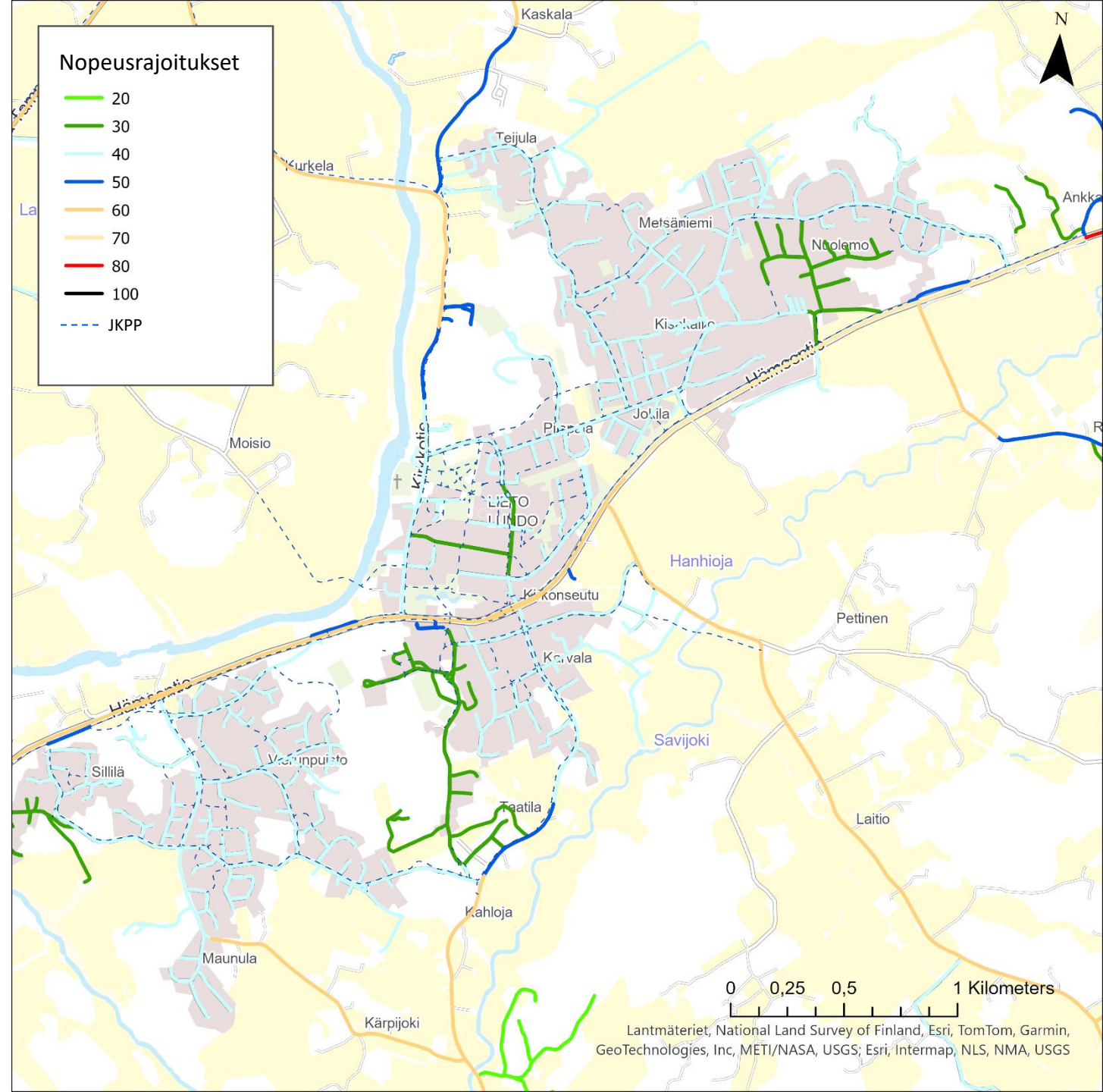
**Kulkutapaosuudet matkan pituuden mukaan (prosenttia pituusluokan matkoista)**



# Jalankulun ja pyöräliikenteen väylät

Liedon keskustan taajama-alueen kadut ovat pitkälti 40 km/h rajoitusalueita.

Keskustaajamassa erillisiä jalankulun- ja pyöräilyväyliä on suurilta osin kattavasti ja myös yhdistäen muita taajamia keskustaan.



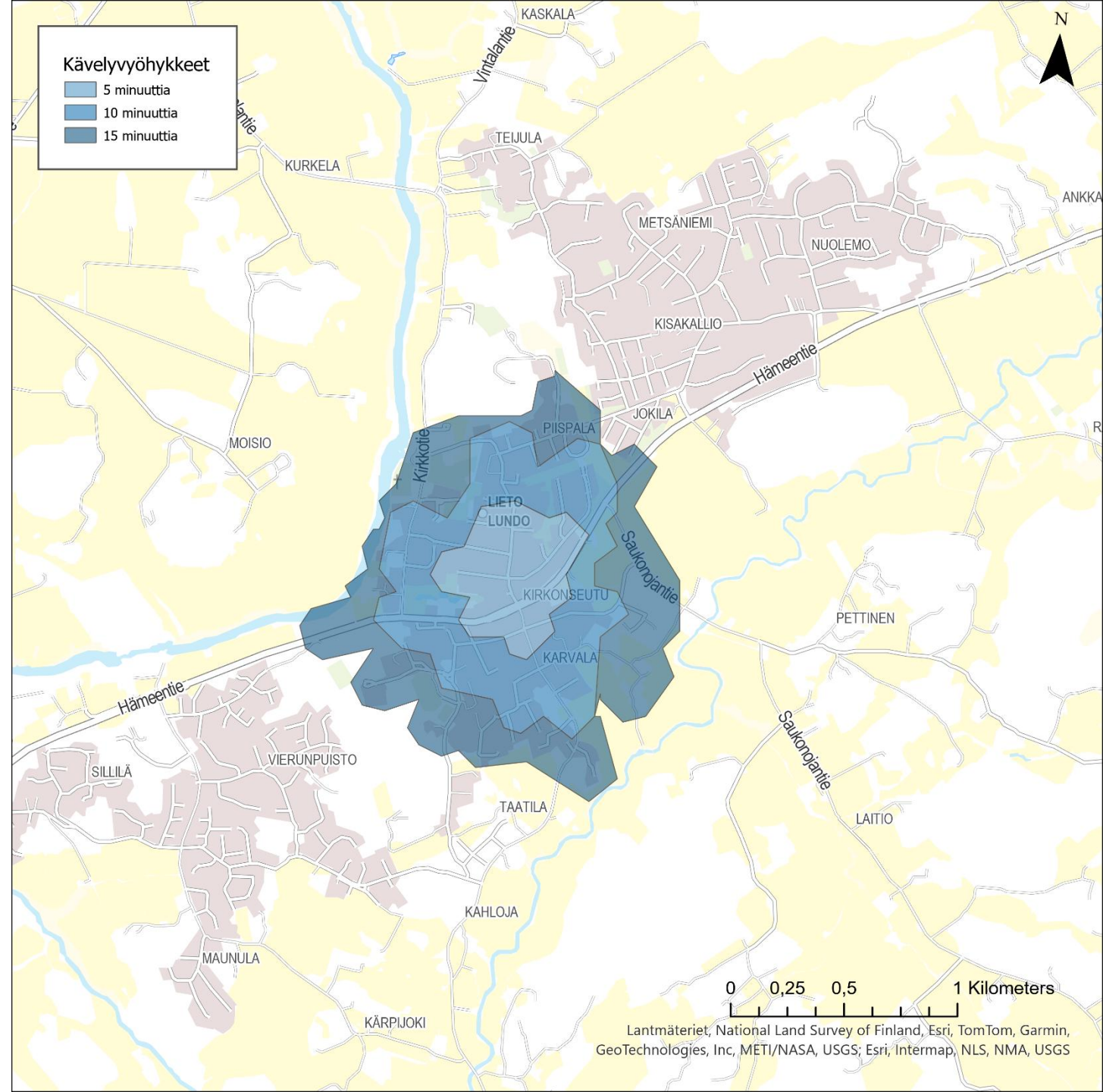
# Kävelyliikenteen saavutettavuus

Saavutettavuutta on tarkasteltu vyöhykkeinä 5 minuutin välein Liedon torilta aina 15 minuuttiin saakka.

Tarkastelemalla saavutettavuutta 15 minuutin säteellä keskustasta voidaan keskittyä arjen kannalta olennaiseen toiminnallisuuteen: kuinka hyvin palvelut, työpaikat ja liikkumismahdollisuudet ovat saavutettavissa lyhyessä ajassa.

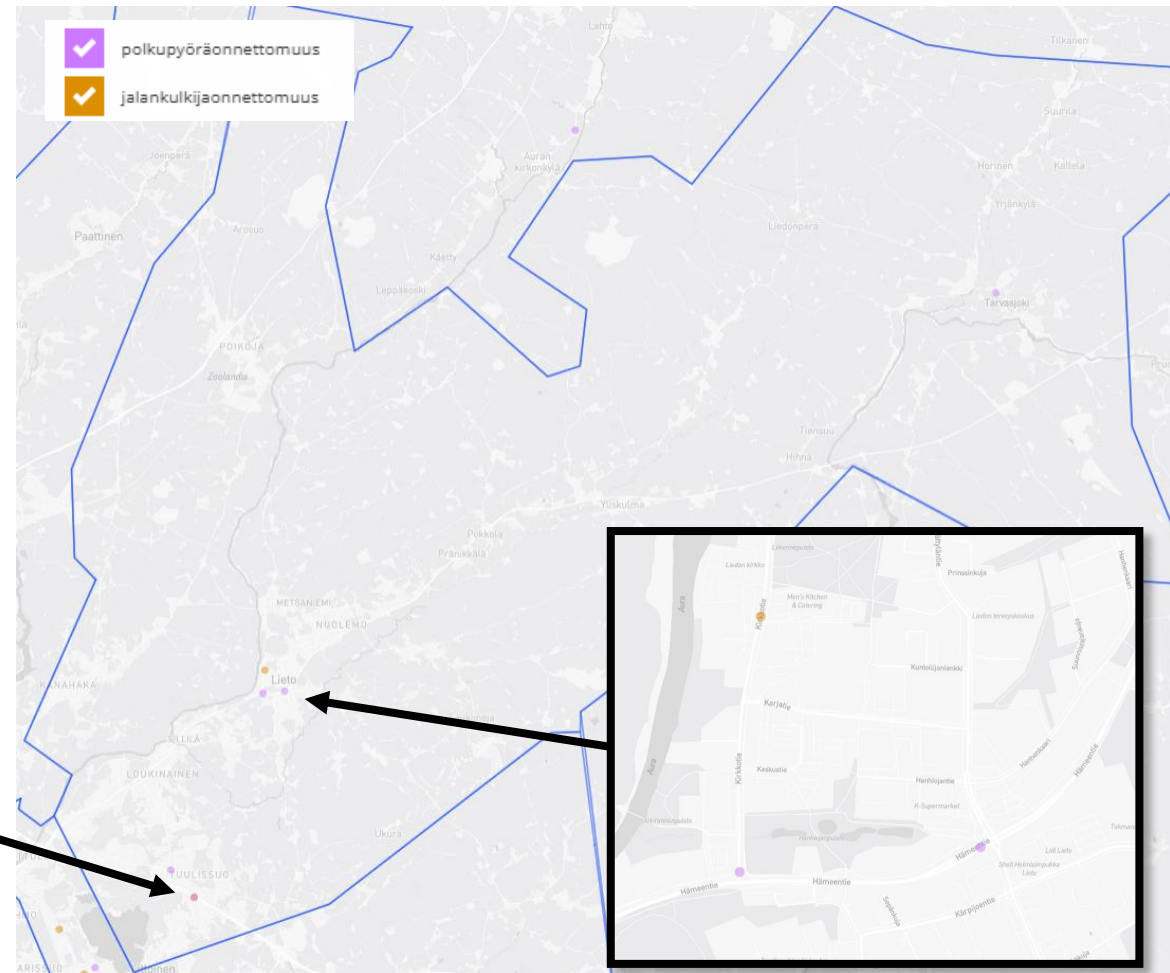
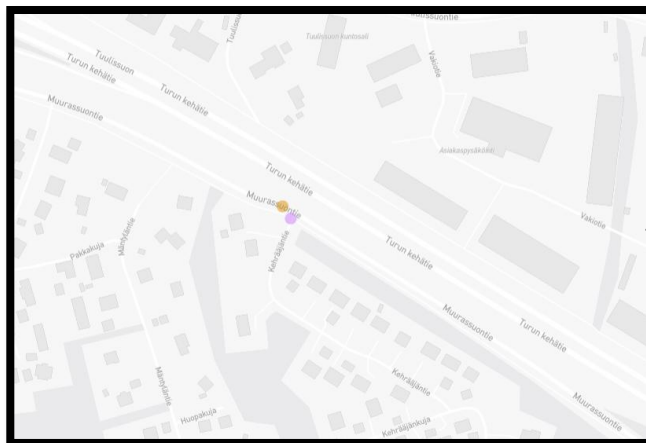
15 minuutin kaupunkimalli toimii ajankohtaisena ja kansainvälisesti tunnustettuna viitekehysenä kestävän ja asukaslähtöisen kaupunkirakenteen arviointiin.

Vyöhyke	Väkiluku	Työpaikat
5 min	749	331
10 min	2253	911
15 min	3032	1368



# Tieliikenteen onnettomuudet

- Liedon kaupungissa on vuosien 2020-2024 aikana tapahtunut 7 jalankulun ja pyöräilyn onnettomuutta. Näistä onnettomuuksista kolme on sattunut kaupungin keskustassa, yksi Tarvasjoella ja kolme Tuulissuon läheisyydessä.
- Muurassuontien jalankulkuonnettomuus johti kuolemaan. Muista onnettomuuksissa kolme johti loukkaantumisiin ja kolmessa onnettomuudessa ei syntynyt henkilövahinkoja.
- Tavoitteenamme on vähentää tieliikenneonnettomuuksia ja parantaa liikenneturvallisuutta jokaiselle tienkäyttäjälle. Turvallisuus on asia, jonka eteen kannattaa tehdä töitä – se ei ole koskaan sattumaa, vaan tietoisten valintojen ja tekojen tulos.



# Asukaskysely

Edistämishjelman laadinnassa yksi keskeisistä lähtötiedoista oli asukkailta kerätty kyselypalaute.

Asukaskysely toteutettiin verkkopohjaisena, ja se tarjosi mahdollisuuden jättää kartalle kohdennettuja vastauksia. Kysely keräsi runsaasti vastauksia. Kartalle tehtiin yli **2000** merkintää.

Kyselyvastaukset on raportoitu kokonaisuudessaan liiteaineistossa.



Kyselyssä vierailu 9 88 vieraili henkilöä joista 756 vastasi kyselyyn



Yli 40 % vastaajista oli iältään 25-44 vuotiaita. 45-65 vuotiaiden osuus oli toiseksi suurin, lähes 35 prosenttia. Alle 25 vuotiaita vastaajia oli n. 15 %



Kyselyyn jätettiin yli 2000 karttavastausta



Asukaskysely oli auki **28.4.-12.5.2025**. Kyselystä tiedotettiin kaupungin viestintäkanavissa.

## Yli 2000 karttamerkintää

- Miellyttävä kokemus reitilläni tai sen läheisyydessä - 540 vastausta
- Epämiellyttävä kokemus reitilläni tai sen läheisyydessä - 650 vastausta
- Väylä puuttuu - 250 vastausta
- Laatu puute - 90 vastausta
- Vaaranpaikka - 360 vastausta
- Viihtyisyyttä kehitettävä - 60 vastausta
- Esteettömyyttä kehitettävä - 20 vastausta
- Pyöräpysäköinti - 30 vastausta
- Muu ongelma, mikä? - 40 vastausta

# Asukaskyselyn tiivistelmä



Noin 72 % vastaajista on tyytyväisiä kävelyn olosuhteisiin.



Noin 61 % vastaajista on tyytyväisiä pyöräilyn olosuhteisiin.

## TOP 3 motiivit kävellä:



Ulkoilu ja virkistys



Myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen



Kätevä tapa liikkua



## TOP 3 motiivit pyöräillä:

Ulkoilu ja virkistys



Myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen



Kätevä tapa liikkua

## KÄVELYN LISÄÄMISEKSI TUNNISTEUT KEINOT (TOP 5)

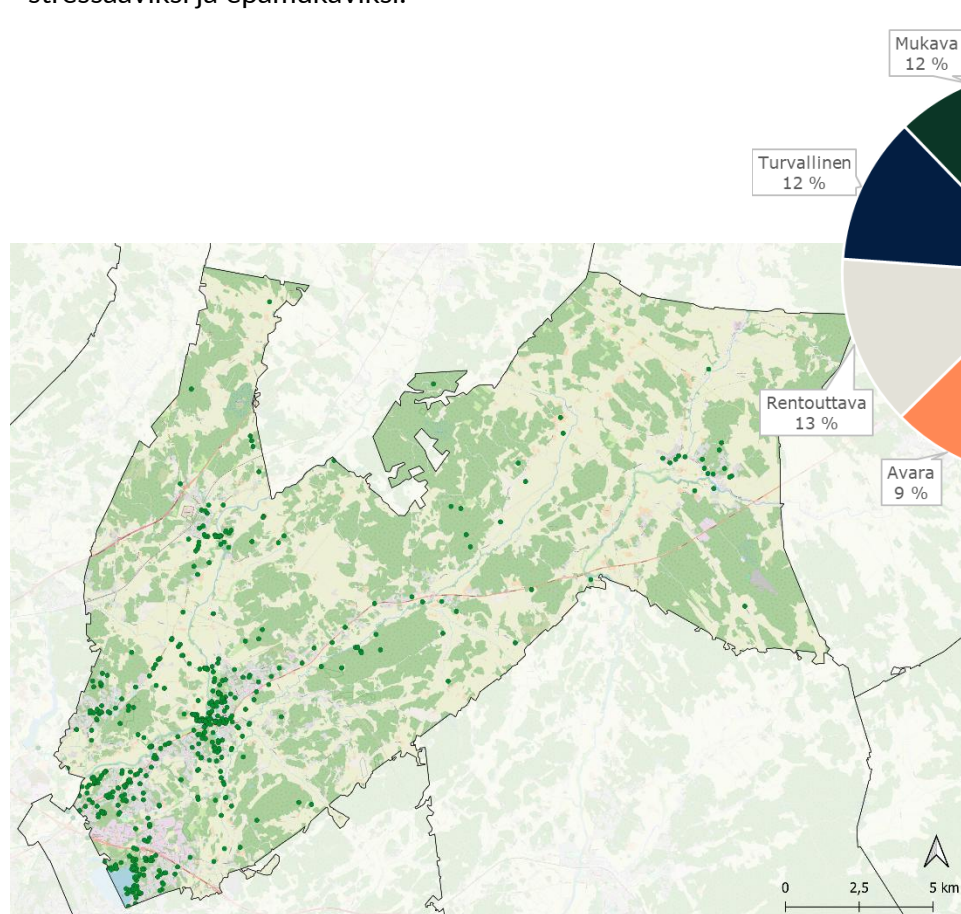
- Turvallisemmat jalankulkureitit
- Lyhyemmät etäisyydet kohteisiin
- Reittien parempi kunto tai parempi talvikunnossapito
- Viihtyisämmät jalankulkureitit
- Paremmin valaistut jalankulkureitit

## PYÖRÄILYN LISÄÄMISEKSI TUNNISTETUT KEINOT (TOP 5)

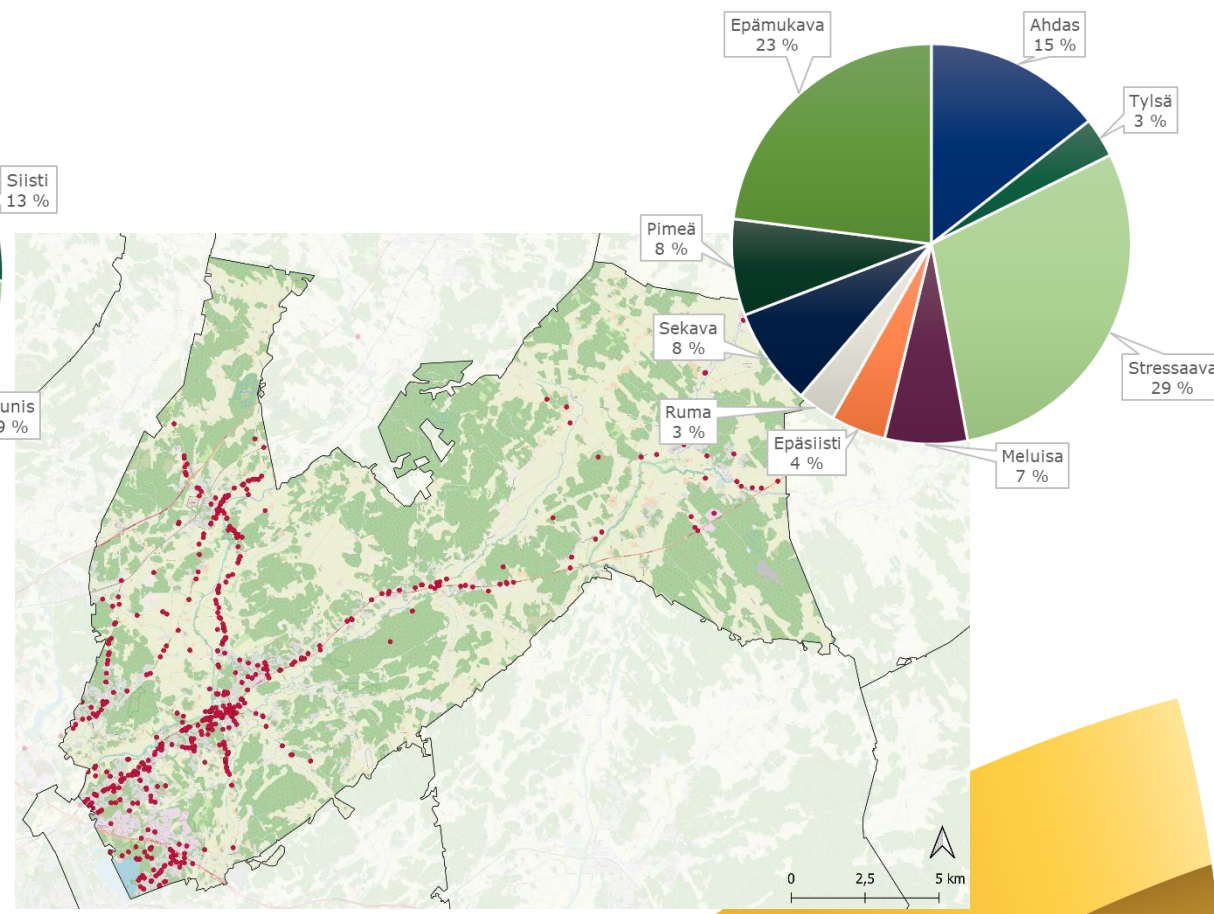
- Turvallisemmat pyöräilyreitit
- Reittien parempi kunto tai parempi talvikunnossapito
- Sujuvammat ja suuremmat pyöräilyreitit
- Oma asennemuutos
- Jalan ja pyörällä kulkevien erottaminen toisistaan omille väylilleen

# Asukaskyselyn karttavastaukset

Miellyttäväksi paikoiksi koettiin useita viheralueita ja kauniiksi miellettyjä reittejä. Näissä miellyttävissä paikoissa korostuivat tasaisesti erilaiset elementit, joista mikään ei noussut merkittävästi esiin, vaan eri paikoissa löydettiin erilaisia vahvuuksia. Epämiellyttävien paikkojen merkinnät keskittyivät erityisesti vilkkaasti liikennöityjen teiden varsiin, jotka koettiin stressaaviksi ja epämukaviksi.



Miellyttävät paikat (lähde: Maptioinaire, Open street map)



Epämiellyttävät paikat (lähde: Maptioinaire, Open street map)

# Nostoja kävely- ja pyöräliikenteen nykyisistä olosuhteista

- Pyöräliikenteen **verkon jatkuvuus** taajama-alueiden välillä on pääosin **tyydyttävä**, mutta kehittämistarpeita on erityisesti sekaliikenteen osuuksilla. Näillä alueilla voitaisiin harkita nopeusrajoitusten alentamista tai katualueiden muuttamista pyöräkaduiksi tai pihakaduiksi liikenneturvallisuuden parantamiseksi.
- **Infrastrukturi:** Suuri osa yhdistetyistä jalankulku- ja pyöräteistä on mitoitukseltaan alimittaisia ja paikoin vaikeakulkuisia, erityisesti risteysalueilla ja jyrkissä kaarteissa.
- **Turvallisuus:** Pyöräilyn turvallisuutta heikentää sekaliikenteessä ajaminen, sillä Liedon taajama-alueilla tyypillinen ajonopeus on noin 40 km/h, mikä lisää onnettomuusriskiä pyöräilijöille.
- **Rakenteelliset puutteet liittymissä ja risteyksissä:** Ajouradan ja jalankulku- ja pyöräväylän väliset rajaukset ovat joissain kohdissa puutteellisesti toteutettuja, mikä voi aiheuttaa vaaratilanteita sekä jalankulkijoille että pyöräilijöille.
- **Ylitysjärjestelyt:** Ylityspaikkojen merkinnät ovat epä johdonmukaisia; pyörätien jatke on merkitty vain osaan ylityksistä. Lisäksi ylitykset ovat monin paikoin tarpeettoman pitkiä, mikä heikentää sekä turvallisuutta että käyttömukavuutta.
- **Pyöräpysäköinti:** Pyöräpysäköinnin taso on kokonaisuutena melko puutteellinen. Runkolukittavia telineitä on jonkin verran, esimerkiksi Kaupungintalon yhteydessä, mutta monien kauppojen läheisyydessä pysäköinti perustuu yhä vanhanaikaisiin rengastelineisiin. Pitkäaikainen pysäköinti edellyttäisi katettuja ratkaisuja, erityisesti koulujen ja muiden julkisten rakennusten yhteyteen.
- **Valtatien ylitykset:** Valtatien ylittäminen edellyttää käytännössä alikulkujen käyttöä, mikä ei ole kaikille käyttäjärhyhmille sujuvaa tai esteetöntä.
- **Keskusta-alueen jäsentely:** Liedossa ei ole selkeästi hahmottuvaa kävelypainotteista keskustaa. Keskusta-alue on suunniteltu pääosin autoilun ehdoilla.

# Turvallinen ja kestävä liikennejärjestelmä

- Lietoon laadittiin vuonna 2022 liikenneturvallisuuksuunnitelma, jonka tavoitteena on parantaa kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta ja houkuttelevuutta arjen matkoilla. Työssä painotettiin erityisesti turvallisia koulureittejä, 30 km/h -taajamavyöhykkeiden laajentamista sekä yhtenäisen jalankulun ja pyöräilyn pääverkon kehittämistä.
- Keskeisiä toimenpiteitä olivat pääreittien jatkuvuuden parantaminen, vilkkaiden osuuksien turvallisuuden lisääminen sekä ylityspaikkojen ja risteysalueiden parantaminen korotetuilla suojateilla, keskisaarekkeilla, valaistuksella ja paremmilla näkemillä. Lisäksi suunnitelmassa esitettiin liikenteen rauhoittamista rakenteellisin ratkaisuin, talvikunnossapidon vahvistamista pääreiteillä sekä katetun ja runkolukittavan pyöräpysäköinnin lisäämistä tärkeisiin solmukohtiin.
- Lyhyen aikavälin toimet kohdistuivat erityisesti kouluympäristöihin ja kiireellisimpiin riskikohteisiin, joissa ehdotettiin 30 km/h -rajoituksia sekä turvallisempia ylitysjärjestelyjä.



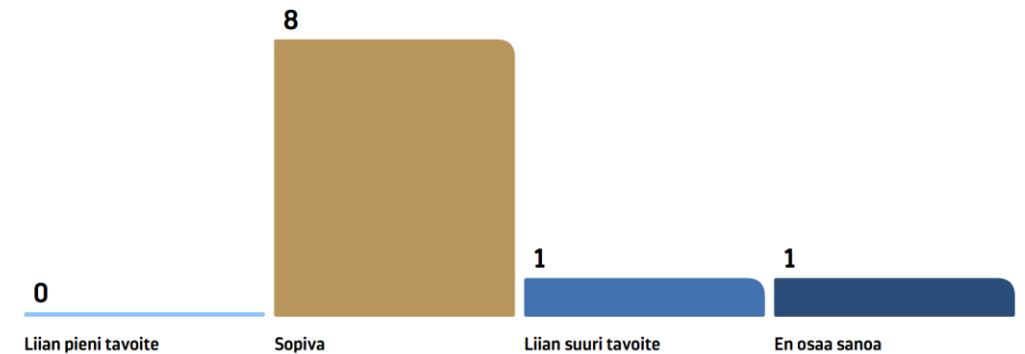
# 3 Tavoitetila

Visio ja kehittämissuunnitelmat

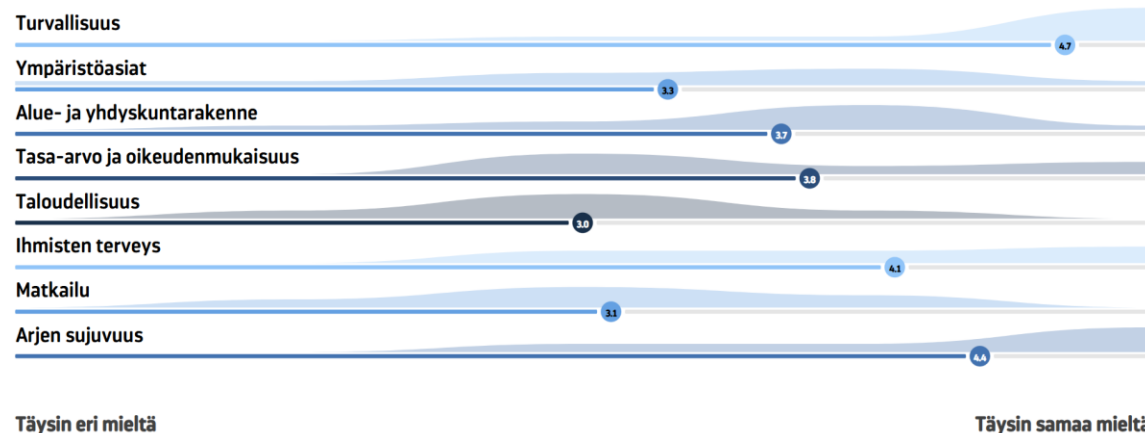
# Ohjelman tavoitteet ja visio muotoiltiin työpajassa

- Tavoite- ja toimenpidetyöpaja järjestettiin Liedon kaupungintalolla 9.10.2025. Tilaisuuteen osallistui edustajia projektin ohjausryhmästä, liikenneturvallisuustyöryhmästä sekä vanhus- ja vammaisneuvostosta. Yhteensä osallistujia oli kymmenen.
- Tilaisuudessa toteutetun Mentimeter-kyselyn perusteella edistämishjelman vision ja tavoitteiden keskeisiksi teemoiksi nousivat liikenneturvallisuus, arjen sujuvuus sekä asukkaiden terveyden ja hyvinvoinnin edistäminen. Työpajassa nähtiin myös, että 30 prosentin kasvu kävelyn ja pyöräilyn matkamäärissä vuoteen 2030 mennessä on Lietoon sopiva ja realistinen tavoite. Tämä tarkoittaa käytännössä noin kolmanneksen lisäystä näillä kulkumuodoilla tehtyihin matkoihin nykytilanteeseen verrattuna.

Valtiolla on 30 % kasvutavoite jalankulun ja pyöräliikenteen matkamäärille vuoteen 2030 mennessä. Onko tämä Lietoonkin sopiva tavoite?



## Mihin teemoihin edistämishjelman visiossa ja tavoitteissa pitäisi mielestänne keskittyä?



Lisäksi viestintä mainittiin tärkeänä teemana

# Kävelyn ja pyöräilyn kehittämistavoitteet

Kuvaile yhdellä sanalla, millainen on mielestäsi unelmien pyöräily-ympäristö Liedossa

rauhallinen viihtyisä  
turvallinen  
sujuva  
eriytetty  
hoidettu  
tasainen valaistus  
toimiva opastus

Työpajassa pyöräilyn tulevaisuuden osiossa nousivat vahvasti esiin **turvallisuus, sujuvuus arjen ja vapaa-ajan matkoilla, rauhallisuus ja viihtyisyys**. Osallistujien näkemyksissä korostui tavoite tehdä pyöräilystä **houkutteleva, nopea ja turvallinen liikkumismuoto kaikille käyttäjärhyille**.

## 1. Turvallisuus ja reittien laatu

Turvallisuus nähtiin pyöräilyn kehittämisen keskeisenä lähtökohtana. Osallistajat toivoivat erillisiä pyöräväyliä, jotka ovat selkeästi erotettu jalankulusta, erityisesti keskustan alueella. Pyöräteiden tulisi olla suorina, hyväkuntoisia ja hyvin valaistuja, ja niiden sijoittelussa tulisi välttää tarpeettomia risteämisiä autoliikenteen kanssa.

## 2. Verkoston laajentaminen ja jatkuvuus

Pyöräilyverkoston laajentaminen taajama-alueiden ulkopuolelle koettiin tärkeäksi, jotta pyöräily olisi houkutteleva myös työ- ja asiointimatkoilla eri kylien välillä. Lisäksi toivottiin sujuvia ja turvallisia yhteyksiä keskeisille väylille. Reittien tulisi palvella sekä päivittäistä liikkumista että vapaa-ajan pyöräilyä, esimerkiksi luonnonläheisten ja maisemallisesti miellyttävien reittien muodossa.

## 3. Pysäköinti ja liityntäyhteydet

Pyöräpysäköinnin kehittäminen nähtiin tärkeänä osana toimivaa pyöräilyjärjestelmää. Toiveena oli lisätä ja parantaa pyöräparkkeja erityisesti joukkoliikenteen solmukohtien yhteydessä, jotta pyöräily ja joukkoliikenteen yhdistäminen olisi sujuvaa ja houkuttelevaa.

Kuvaile yhdellä sanalla, millainen on mielestäsi unelmien kävely-ympäristö Liedossa

vehreä turvallinen  
rauhallinen  
viihtyisä luonnonläheinen  
puolistomainen hiljainen kaunis helppo  
sujuva aktiivinen perinteikäs esteetön saavutettava miellyttävä houkutteleva

Työpajassa jalankulun kehittämiseen liittyvissä keskusteluissa ja vastauksissa korostuivat **rauhallisuus, turvallisuus, viihtyisyys sekä vehreys**. Osallistajat toivoivat, että tulevaisuudessa kävely olisi Liedossa **vaivatonta, miellyttävää ja yhdenvertaista kaikille käyttäjille**.

## 1. Turvallisuus ja esteettömyys

Useat osallistajat toivat esiin tarpeen parantaa jalkakäytävien ja kevyen liikenteen väylien tasaisuutta ja esteettömyyttä, erityisesti ikäihmisiä ja liikkumisesteisiä ajatellen. Vaarallisia tienylityksiä tulisi vähentää ja kävelyreittejä suunnitella suoraviivaisemmiksi ja loogisemmiksi. Myös valaistuksen parantaminen nähtiin tärkeänä turvallisuutta lisäävänä toimenpiteenä.

## 2. Viihtyisyys ja houkuttelevuus

Kävely-ympäristön toivottiin olevan viihtyisä ja houkutteleva, esimerkiksi lisäämällä viherympäristöjä, penkkejä ja oleskelupaikkoja. Jokivarren alue nähtiin alikehitettynä mahdollisuutena jalankulun viihtyisyyden ja vetovoiman lisäämiseksi.

## 3. Reitit ja verkosto

Osallistajat painottivat tarvetta kehittää laajempaa ja kattavampaa kävelyverkostoa, joka ulottuisi myös taajama-alueiden ulkopuolelle. Kävelyreittejä toivottiin enemmän autoteistä erilleen, ja yhteyksien virkistysreiteille ja luontokohteisiin nähtiin tärkeinä. Lisäksi opasteiden ja tilavarausten parantaminen mainittiin osana verkoston kehittämistä.

# Missio, visio ja kehittämistavoitteet

## Missio:

Sujuvaa arkea, parempaa terveyttä – kävellen ja pyöräillen.

## Visio:

Kävely ja pyöräily ovat Liedossa luonteva osa jokapäiväistä elämää. Ne tukevat turvallista ja kestävää elämäntapaa, jossa liikkuminen sujuu osana arjen matkoja, asiointia ja yhdessäoloa.

Liedossa on helppo valita kävely tai pyöräily, koska reitit ja ympäristö tukevat liikkumista kaikissa elämänvaiheissa. Tavoitteena on kaupunki, jossa arjen liikkuminen lisää hyvinvointia, vahvistaa yhteisöllisyyttä ja tekee Liedosta viihtyisän paikan elää.

## Kehittämistavoitteet

- 1. Arkielämän sujuvuus**  
Kävely ja pyöräily nähdään arjen liikkumisen luontevina ja vaivattomina vaihtoehtoina. Reittien tukevat sujuvia matkaketjuja kodin, koulun, palveluiden ja työpaikkojen välillä sekä olla tarpeellisin osin esteettömiä ja hyvin saavutettavia kaikille käyttäjäryhmille.
- 2. Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus**  
Liikkumisympäristön turvallisuus korostuu erityisesti taajama- ja koulualueilla, joissa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden tarpeet huomioidaan ensisijaisesti.
- 3. Vapaa-aika ja virkistys**  
Kävely- ja pyöräilyreitit muodostavat viihtyisiä ja houkuttelevia ympäristöjä, jotka tukevat kuntalaisten hyvinvointia ja lisäävät alueen vetovoimaa.

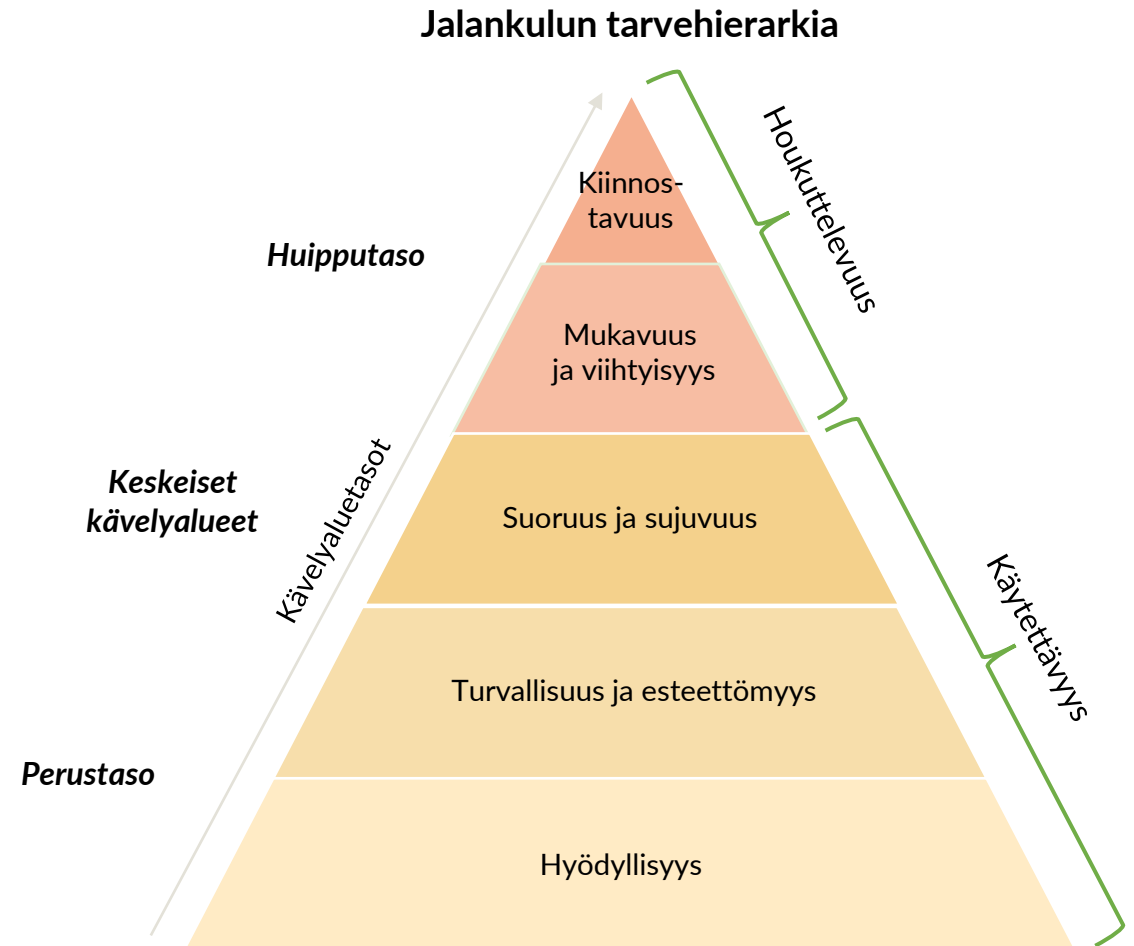
# Kävelyn tarpeet

Käveltävä ympäristö tukee kävelyä ja kannustaa liikkumaan kävellen. Ensisijaista on parantaa kävelyn käytettävyyttä liikkumismuotona huomioiden erilaisten jalankulkijoiden tarpeet. Jalankulun tarvehierarkiakoelmion alimmat tasot mahdollistavat arkielämän kävelyn. Kävely-ympäristön tulee ensisijaisesti tehdä kävelystä aito vaihtoehto, olla turvallista ja esteetöntä ja tarjota suoraviivaisia ja sujuvia yhteyksiä.

Arkielämän perustarpeiden tyydyttämisen jälkeen kävely-ympäristön ominaisuuksia ja houkuttelevuutta voidaan parantaa sekä tarjota ympäristössä myös uniikkeja kohtaamisia ja elämyksiä, jotka saavat liikkujat jäämään ja palaamaan kohteeseen. Mukavuuden ja viihtyisyyden sekä kiinnostavuuden parantaminen on tärkeä lisäarvo, joka perusedellytysten täytyttyä edistää kävely-ympäristöjen houkuttelevuutta, innostaa kävelemään tai oleskelemaan kaupunkitilassa sekä tukee aktiivista ja elävää kaupunkielämää.

Jalankulun keskeisillä alueilla ympäristön houkuttelevuuteen liittyvät teemat korostuvat entisestään. Mikään alue ei toisaalta pärjää elinvoimaisena ja vetovoimaisena vain arkielämän tarpeita tyydyttämällä. Parhaimmissa ja toimivimmissa kaupunkitiloissa ja kävely-ympäristöissä on huomioitu kaikki jalankulun tarvehierarkian osa-alueet.

Edistämishjelmassa on myös määritelty merkittävimpiä virkistysreittejä, joita ei ole kuitenkaan luokiteltu tarvehierarkian tasojen mukaisesti. Kuvatut tarpeet pätevät kuitenkin pääsääntöisesti myös virkistysreitteihin



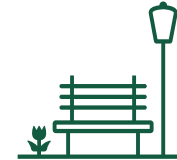
# Kävelyalueetasot

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

Seuraavaksi esiteltävät kävelyn alueittaiset suunnitteluperiaatteet kytkeytyvät kuntaan määriteltyihin kävelyalueisiin: mitä keskeisempi kävelyalue, sitä enemmän kehittämisessä siirrytään perusedellytysten täyttämistä kohti houkuttelevuuden tuottamista ja kaikkien liikkujaryhmien tarpeiden huomioimista tavallista paremmalla esteettömyyden tasolla.



**Arkikävely** eli tarve liikkua arkipäivän matkoilla paikasta toiseen, esimerkiksi kotoa kouluun, töihin, harrastuksiin tai kauppaan.



**Oleskelu**, käveleskely tai kävellen kuljeskelu, eli ajanvietto yksin tai seurassa esimerkiksi toreilla, aukioilla ja puistoissa.



**Virkistyskävely** eli mahdollisuus kävellä, juosta tai ulkoilla luonnossa tai kaupunkiympäristössä.

## Kävelyalueetasot

### Perustaso

Perustasoa ovat taajamien rakennetut alueet, jossa on pääasiassa asutusta. Perustasolla kävelyn ja pyöräilyn väylät eivät välttämättä ole eroteltuja.

### Keskeiset kävelyalueet

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

### Huipputaso

Huipputasolla ovat kaupunkien ja kuntien palvelukeskittymät, joissa kävelijöitä on paljon ja toimintoja runsaasti. Reiteillä voidaan toteuttaa esteettömyyden erikoistason ratkaisuja.

### Merkittävät virkistysreitit

Merkittävät virkistysreitit koostuvat sekä kaupunkiympäristössä olevista puistoreiteistä että luonnon poluista. Reitit voivat olla virkistystä tai kuntoilua varten, mutta omaavat kiinteän aseman osana kävelyverkostoa.

# Perustaso

Kävelyalueiden 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 mahdollisimman esteettömiä.
- Lisäksi keskitytään laadukkaisiin virkistys- ja ulkoilureitteihin.



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

*Maankäyttö on monimuotoista ja riittävän tiivistä.*

*Monipuoliset toiminnot, palvelut ja lyhyet etäisyydet tukevat kävelyä ja terveellisten kulkumuotovalintojen tekemistä.*

*Kotoa voi kävellä kauppaan ja harrastuksiin.  
Liikennejärjestelyt mahdollistavat kävelyn.*

# Perustaso

## Toimenpide-esimerkit

Perustaso on elävää arkiympäristöä, ei vain teknisiä ratkaisuja.

Perustaso muodostaa kävelyverkoston laajimman osan – alueet, joilla varmistetaan kävelyn kohtuullinen laatu ja sujuvuus arjen tarpeisiin. Tavoitteena ei ole tehdä laajoja muutoksia, vaan turvata perustaso, ja kohdentaa toimenpiteitä sinne, missä ne parhaiten tukevat turvallista ja saavutettavaa arkiympäristöä.

Toimenpidelista on suuntaa-antava esimerkki: perustaso on laaja ja monimuotoinen kokonaisuus, jossa ratkaisujen taso vaihtelee alueen sisällä eri aluetyypeillä. Kaikkialla ei tarvita samoja toimia – tärkeintä on tunnistaa paikat, joissa kävelyn perusedellytyksiä on vahvistettava.

Käytetyimmillä yhteyksillä ja solmukohdissa (esim. koulureitit, joukkoliikenteen pysäkit, paikalliset palvelut) voidaan tavoitella korkeampaa laatua, kun taas hiljaisemmillä asuinkaduilla riittää toimiva ja turvallinen perusratkaisu.

### Katuympäristön rakenne ja maankäyttö:

- Jalankulun yhteyskatkojen kartoitus ja poistaminen.
- Asemakaavoihin pihakatu- ja jalankulkuvyöhykemerkinnät uusille asuinalueille.
- Koulu- ja työmatkareitit kaavoituksen ja liikennesuunnittelun yhteinen prioriteetti.
- Sijoitetaan pysäkit ja pysäköintialueet siten, etteivät ne estä kävelyvirtoja.

### Katuelämä ja viihtyisyys

- Penkit ja roska-astiat tasaisin välein; yhtenäinen kalustemalli.
- Perusvalaistus yhtenäisellä pylväs- ja valaisinsarjalla.
- Katuvihreä: puut tai pensasistutukset, suojaavat myös kadun meteliltä.

### Hallinta ja ylläpito

- Kävelyreittien kunnossapitokartta: prioriteettialueet ja vastuutahot.
- Säännölliset esteettömyyskartoitukset.
- Talvikunnossapidon laadun seuranta.

### Katutekniset ratkaisut

- Käytetään yksinkertaista, yhtenäistä pinnoitemateriaalia ja reunaratkaisua koko reitillä.
- Lisätään yhtenäiset reunakivet ja madalletut suojatiet esteettömyysperiaatteiden mukaisesti.
- Valaistut pääreitit
- Hulevesien hallinta ja läpäisevät pintaratkaisut uusilla kaduilla.
- Liikenteen rauhoittaminen: hidasteet, kavennukset, selkeät ylitykset.
- Huolehditaan lumenpoiston ja liukkaudentorjunnan yhtenäisistä standardeista.
- Levähdyspenkit noin 250 metrin välein.

# Keskeiset kävelyalueet

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

Periaatteet:

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

***Ympäristö mahdollistaa jäsennellyn, sujuvan ja suoran etenemisen.***

*Kävelyn reitit ovat loogisia, suoraviivaisia ja reittejä on tiheästi. Kävellessä ei tarvitse pysähdellä usein ja korkeuseroja on vältetty.*

*Kävely-ympäristöjen hyvästä kunnossapidosta huolehditaan ympärivuotisesti.*

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

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

*Kävellen voi liikkua esteettömästi ja se on sosiaalisesti ja liikenteellisesti turvallista. Kulkutavat on eroteltu toisistaan ja ajoneuvoliikenteen nopeudet turvallisia.*



# Keskeiset kävelyalueet

## Toimenpide-esimerkit

Ihmiset kävelevät siellä, missä on elämää. Reitit eivät vain yhdistä paikkoja – ne synnyttävät niitä.

Keskeiset kävelyalueet muodostavat kaupungin kävelyverkon avainalueet ja -reitit, jotka yhdistävät tärkeimmät palvelut, joukkoliikenteen solmukohtat ja keskeiset julkiset tilat. Tällä tasolla painopiste on kävelyn sujuvuudessa, laadussa ja viihtyisyydessä.

Tavoitteena on, että kävely on paitsi turvallista ja esteetöntä, myös selkeää, houkuttelevaa ja jatkuvaa. Keskitasolla muotoilun rooli kasvaa: materiaalit, valaistus ja kalusteet voivat toimia identiteettiä vahvistavina elementteinä. Näillä alueilla ihmisvirrat ovat suurempia, ja ratkaisuissa huomioidaan eri käyttäjäryhmien tarpeet samanaikaisesti – lasten, vanhusten, työmatkalaisten ja pyöräilijöiden rytmit limittyvät toisiinsa.

### Katuympäristön rakenne ja maankäyttö:

- Määritellään pääkulkureittien runkoverkko (keskustasta palveluihin ja joukkoliikenteeseen). Yhteysverkko linkittää koulut, kaupat, terveyspalvelut ja pysäkit, joiden saavutettavuutta priorisoidaan tällä tasolla.
- Reittien solmukohtiin varataan aukio- ja levähdystilat kaavassa.
- Täydennysrakentaminen ohjataan reittien varteen: aktiivinen katutaso.
- Uusissa kaavoissa kadut ja korttelit rakennetaan kävelijän rytmin mukaan, näkymät vaihtelevat nopeasti, reiteillä jotain ”kiinnostavaa” tasaisin väliajoin.

### Katuelämä ja viihtyisyys

- Valaistuksen, kalusteiden ja istutusten sarja yhtenäinen reitin varrella. Kaupungin näköiset kalusteet.
- Solmukohtien aukio- ja levähdystiloissa suojat (sateelta ja auringolta), penkit, valaistus, kaupunkivihreää.
- Paikallista identiteettiä: historiaa, taide-elementtejä, kylätunnuksia.
- Reittien varrella pienet taskuaukio- tai kohtaamispaikat.
- Koulureiteillä pienet taide- ja leikkielementit (maalaukset, väriraidat).

### Hallinta ja ylläpito

- Keskeisten reittien kunnossapitoluokkien tarkistus
- Vuotuinen kuntokierros ja huoltokalenteri. Katujen tarkastelu myös viihtyisyyden ja turvallisuudentunteen perusteella.
- Katuvalaistuksen energiatehokkuuden seuranta.

### Katutekniset ratkaisut

- Kävelyväylät  $\geq 3$  m leveitä, pinnoitteena väribetoni tai sileä asfaltti.
- Jalankulkuväylät eroteltuna muista kulkumuodoista.
- Liikenteen rauhoittaminen liittymissä (korotukset, materiaaliveitokset).
- Hulevesiratkaisut näkyväksi osaksi katua (aukko- ja koururakenteet).
- Yhtenäinen valaisu.

# Huipputaso

Kävelyalueiden huipputasolla ovat kaupunkien ja kuntien palvelukeskittymät, joissa kävelijöitä on paljon ja toimintoja runsaasti. Reiteillä voidaan toteuttaa esteettömyyden erikoistason ratkaisuja.

Periaatteet:

- Kävely on ympäri vuoden turvallista, sujuvaa, ja lisäksi viihtyisää ja kiinnostavaa.
- Kävelyä priorisoidaan ja reittien esteettömyyteen kiinnitetään erityistä huomiota.
- Kävely-ympäristöllä tavoitellaan lisäarvoa kävelijälle. Ympäristö houkuttelee kiinnostavuudellaan pysähtymään ja viettämään aikaa.

***Ympäristö houkuttelee oleskeluun ja kulkemiseen.***

*Kävely-ympäristö on pienipiirteistä, virikkeellistä ja viihtyisää. Alueella on mahdollisuus levähtää ja tarjolla on kutsuvia paikkoja oleskelulle.*

*Istutukset ja kausivalot piristävät ympäristöä. Sään ja melun vaikutukset on huomioitu, ja alue on ympärivuotisesti tiiviissä käytössä.*

***Ympäristö tarjoaa puitteet kohtaamisille ja viipymiselle.***

*Kävely-ympäristö houkuttaa jäämään ja palaamaan uudestaan. Ympäristö on visuaalinen, vaihteleva, omaleimainen ja helposti hahmotettava. Kaduilla on kaupallisia palveluita, putiikkeja ja kahviloita jotka elävöittävät aluetta.*

*Jalankulkuympäristö mahdollistaa vuorovaikutuksen: on mukavaa katsella, kuunnella ja keskustella.*



# Huipputaso

## Toimenpide-esimerkit

Huipputason tavoitteena on saada ihmiset viipyilemään – kävelyllä ei tarvitse olla määränpäättä.

Huipputasolla kävely ei ole vain liikkumista, vaan osa kaupunkielämän kokemusta ja identiteettiä. Huipputasolla esteettisyyden ja paikan hengen merkitys korostuvat: tilan mittakaava, materiaalit, valaistus, äänimaisema ja toimet luovat tunnelman, joka houkuttelee viipymään. Toimenpiteet suunnitellaan aina ihmisen mittakaavasta käsin – missä istutaan, mistä katsotaan, miten tila elää eri vuorokauden- ja vuodenaikoina. Huipputason alueet ovat samalla kaupungin käyntikortteja, joissa kävely-ympäristön laatu kertoo koko kaupungin identiteetistä ja arvomaailmasta.

Huipputason kehittäminen ei kuitenkaan synny pelkästään kunnan tai kaupungin omilla toimilla. Sen toteutuminen edellyttää laajempaa yhteistyömallia: alueen yrityksiä, kiinteistönomistajia, tapahtumajärjestäjiä, joukkoliikennetoimijoita ja asukkaita tarvitaan mukaan ylläpitoon, ohjelmointiin ja tilojen elävöittämiseen. Julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuus voi varmistaa, että tilat pysyvät houkuttelevina ja aktiivisina myös pitkällä aikavälillä.

### Katu ympäristön rakenne ja maankäyttö:

- Asemakaavoissa jalankulkualueet ja oleskeluaukioiden varaukset.
- Muutetaan valitut kadut kävelypainotteisiksi, joissa ajoneuvoliikenne on toissijaista tai estetty.
- Kadun varrella aktiiviset julkisivut: liiketilat, terassit, kulttuuritoiminnot.
- Yhteys viherrakenteisiin ja virkistysreitteihin jatkuu saumatta.
- Joukkoliikennepysäkkien saavutettavuuden ja laadun priorisointi.
- Keskustan tiiviys luodaan toiminnallisella rytmillä, virikkeitä oltava tiheästi.
- Suunnittelua ohjaa ihmisen mittakaava.

### Katuelämä ja viihtyisyys

- Terassialueiden ja jalankulkuvyöhykkeiden yhteensovitus.
- Viherrakenteet: katupuut, perennakaistat, istutusaltaat.
- Ympäri vuotisesti kiinnostava ja viihtyisä tila
- Valotaide, taideteokset, vesielementit ja kausivalaistus.
- Opastegrafiikka ja brändi-ilme koko keskustaan
- Tapahtumatilat, pop-up-alueet, esiintymiskorokkeet.

### Hallinta ja ylläpito

- Aktiivinen puhdistus ja kunnossapito.
- Kalusteiden ja valaistuksen kunnossapitosopimus.
- Tapahtumakalenteri ja lupaprosessien yksinkertaistus.
- Katualueiden hallintamalli: kunnallinen koordinaattori.
- Yrittäjien aktivointi ja yhteistyö kadun kehityksessä ja ylläpidossa. Kadun laatu on myös heidän etunsa.
- Yhteistyö joukkoliikennetoimijoiden kanssa, saavutettavuus avainasemassa.

### Katutekniset ratkaisut

- Luonnonkivipinnoitteet, laadukas betonilaatta tai kivetyt.
- Kaikki vyöhykkeet samaa tasoa, jalankulkija etusijalla.
- Hulevedet osana estetiikkaa.
- Tunnelmaa luova ja persoonallinen valaistus
- Kalusteet, pylvää, roska-astiat ja istutusaltaat samaa muotokieltä

# Merkittävät virkistysreitit

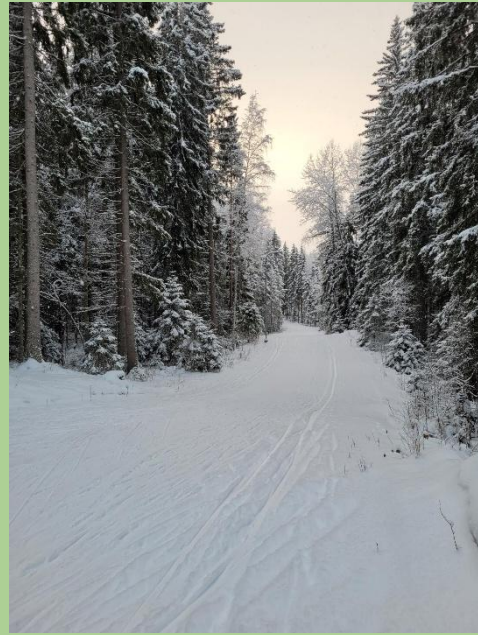
Merkittäviä virkistysreittejä ovat asutuksen läheiset pururadat, yhteydellisesti merkittävät luontopolut sekä virkistysalueiden reitistöt.

## Periaatteet:

- Reittien tulee olla helposti saavutettavissa kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä.
- Alku- ja loppupisteisiin on hyvä järjestää selkeät liittymät asuinalueilta ja pysäköintipaikoilta.
- Reitit ovat helposti seurattavia, mahdollisimman esteettömiä ja ympärivuotisesti käytettävissä eri tavoin.
- Reitin varrelle voidaan sijoittaa taukopaikkoja ja palveluja, kuten penkkejä, valaistusta ja roskiksia.

*Virkistysreitit ovat kaikkien väestöryhmien käytettävissä ja suunniteltu edistämään hyvinvointia*

*Reitit ovat hyvin hoidetut ja soveltuvat monipuoliseen liikkumiseen. Penkkejä ja levähdyspaikkoja on sijoitettu tasaisin välein. Reitit kulkevat puistojen, metsien ja maalaismaistemien halki. Tunnelma on reipas ja yhteisöllinen, sillä reiteillä voi nähdä niin lenkkeilijöitä kuin perheitä nauttimassa ulkoilusta.*



# Merkittävät virkistysreitit

## Toimenpide-esimerkit

Virkistysreitit ovat kiinteä osa kävelyverkostoa, jossa priorisoidaan kaupungin ja luonnon limittymistä arkielämässä

Merkittävien virkistysreittien kehittämisessä korostuu kokemuksellisuus, rytmi ja moniaistisuus: tavoitteena on mahdollistaa pysähtyminen, katselu ja hiljaisuus. Virkistysreitit voivat olla hyvin erilaisia luonteeltaan – kaupunkipuistojen läpi kulkevia promenadeja, rantareittejä, metsäpolkuja tai kuntoratoja, jotka houkuttelevat arjen liikkumiseen ja yhteyteen luonnon kanssa.

Reittien elämyksellisyyttä ja tunnistettavuutta voidaan vahvistaa esimerkiksi kiinnittämällä huomiota reitin rytmiin, valaistukseen, kalusteisiin ja näkymien kehystämiseen, jolla voidaan tukea käyttäjän kokemusta ja luoda paikan identiteettiä. Reittien suunnittelussa huomioidaan myös ääni- ja tilamaisema – tuulen, veden, linnuston ja kasvillisuuden äänet voivat muodostaa vastapainon liikenteen huminalle ja tukea kaupunkiluonnon kokemista.

### Reittiympäristön rakenne ja maankäyttö:

- Reittien linjaus osaksi viherverkkoa ja ekologisia yhteyksiä.
- Kaavoituksessa varataan viheryhteydet ja rantareitit julkisiksi.
- Pysäköinti- ja liityntäpisteet reittien alkuun.
- Reittien kytkentä taajaman pääreitteihin ja keskustoihin.

### Viihtyisyys

- Opasteet ja kartat yhtenäistä tyyliä keskustan kanssa.
- Levähdyspaikat: penkit, katokset, maisemalliset oleskelutasanteet.
- Luontotaide ja tarinallistaminen (lintupolut, kulttuuripolut).
- Kausivalaistus ja maisemavalistus reittien solmukohtiin.

### Hallinta ja ylläpito

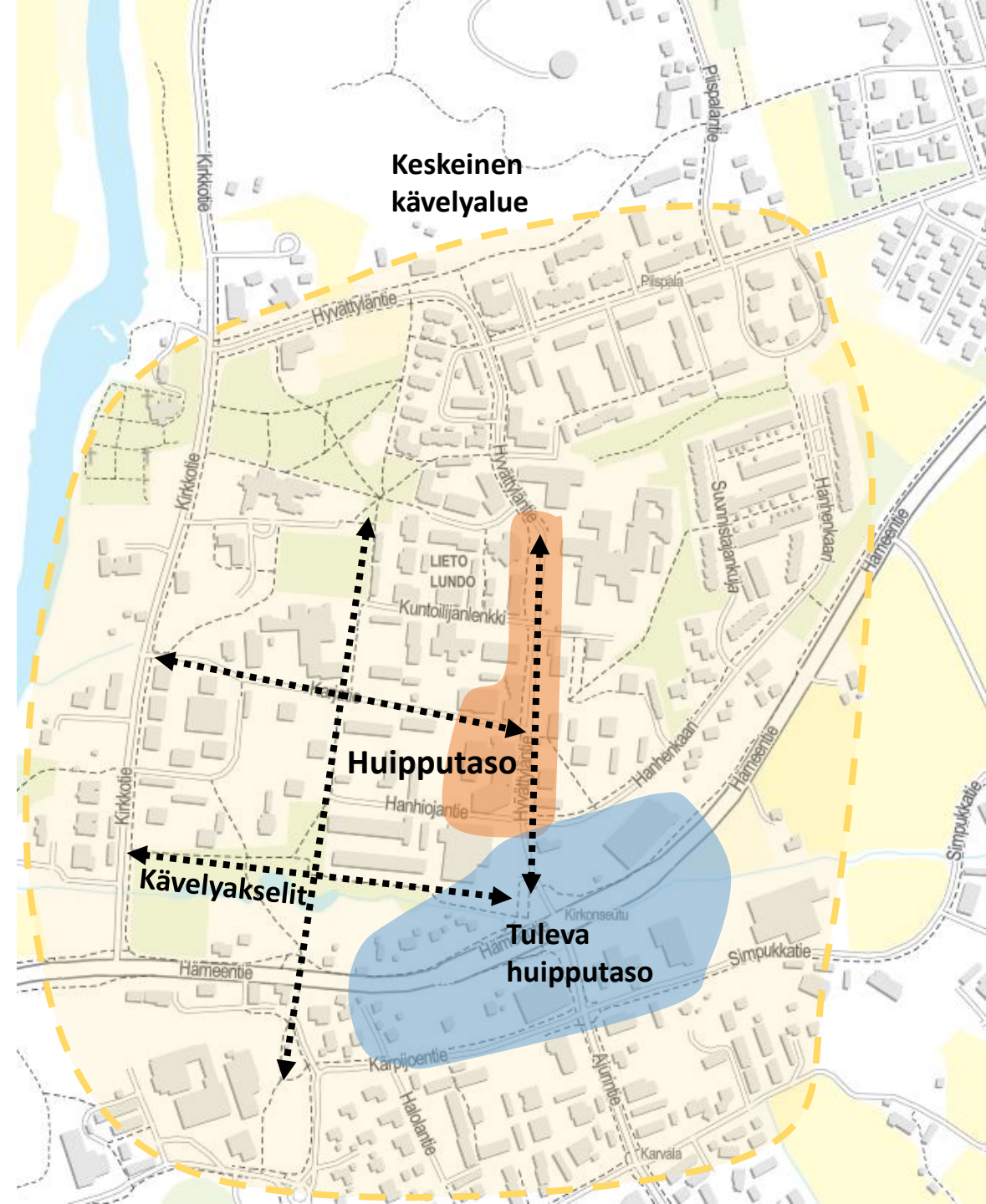
- Reittien vuosittaiset kuntotarkastukset.
- Esteettömien reittien talvikunnossapito.
- Käyttäjäpalautteen jatkuva keruu (QR-koodit opasteissa).
- Vastuunjako ja yhteistyö paikallisten luonto- tai retkeily-yhdistysten kanssa

### Reittitekniset ratkaisut

- Luonnonmukaiset pinnoitteet (murske, sora, pitkospuut).
- Valaistus tärkeimmillä osuuksilla; reuna-alueet ilman valaistusta.
- Sillat, portaat ja levähdyspaikat esteettömyys huomioiden.
- Roska-astiat ja levähdysalueet tasaisin välein.
- Hulevesien hallinta reittien varsilla (ojat, kosteikot).
- Reittien varrella ”hiljaisia vyöhykkeitä” ilman valaistusta ja rakennelmia.
- Esteettömyys huomioitava valikoiduilla reiteillä.

# Kävelyalueet

- Liedon kaupungin tärkeimmät kävelyalueet sijoittuvat keskustaan, jota suositellaan kehitettäväksi kohti vetovoimaista, elävää ja laadukasta kävelyaluekokonaisuutta. Keskusta-alueella on tunnistettu keskeisiä kävelyakseleita sekä potentiaalia huipputason kävelyalueelle. Valtatie 10:n ympäristöön kohdistuvat mahdolliset merkittävät muutokset tulevana vuosina voivat avata uusia mahdollisuuksia huipputasoisen kävely-ympäristön laajentamiselle myös tälle alueelle.
- Nykyinen huipputason kävelyalue liittyy pääosin vanhan keskusta-alueen kehittämiseen, jossa olemassa olevaa rakennettua ympäristöä parannetaan kävelylle suotuisaksi erilaisten kaupunkitilallisten ja toiminnallisten ratkaisujen avulla. Tulevissa kehittämiskohteissa huipputason kävely-ympäristön vaatimukset voidaan sen sijaan huomioida jo alueen suunnittelu- ja rakentamisvaiheessa, mikä mahdollistaa kokonaisvaltaisemmat ja vaikuttavammat ratkaisut.
- Keskustan lisäksi keskeisiä kävelyalueita Liedon alueella ovat **koulujen ympäristöt ja merkittävien taajamien keskustat**, joiden rajaukset määritellään tapauskohtaisesti. Näillä alueilla painopisteenä ovat kävely-ympäristön turvallisuus, selkeys ja korkea laatu, erityisesti lasten ja nuorten päivittäisen liikkumisen näkökulmasta.
- Perustason kävelyalueita ovat taajama-alueet, joilla turvataan kävelyn perusedellytykset osana arkiympäristöä. Tarkoituksena ei ole rakentaa kaikkialle erillisiä tai yhtenäisiä kävelyratkaisuja, vaan tunnistaa taajamien sisällä keskeisimmät ja eniten käytetyt pääreitit sekä kokoavat yhteydet, joilla kävelyn turvallisuus ja sujuvuus korostuvat. Näin toimenpiteet ja resurssit voidaan kohdentaa vaikuttavasti ja kävelyolosuhteita parantaa tarkoituksenmukaisesti.



# Pyöräliikenteen tarpeet

Pyörällä liikkumisen ei tule olla vain yksi vaihtoehto niille, jotka sitä haluavat, vaan aidosti kilpailukykyinen henkilöautoliikenteen kanssa. Lähtökohtaisesti jokainen osoite tulee olla saavutettavissa pyörällä. Polkupyörällä tulee voida turvallisesti ja sujuvasti saavuttaa kaikki kohteet kuten kodit, koulut, työpaikat ja palvelut.

Kun pyöräilijöiltä kysytään, miksi he valitsevat pyörän kulkumuodoksi, yleisimmät syyt ovat helppous, kätevyys, kuntoilu ja terveys. Edelläkävijämaissa kuten Hollannissa ja Tanskassa pyöräily on ensisijainen kulkumuoto, koska se on helppoa ja itsestään selvää. Suomessa tutkimukset korostavat helppouden lisäksi kuntoilua ja terveyttä.

Ensisijainen tavoite on kehittää pyöräilyolosuhteita ja parantaa liikenneturvallisuuksia kokonaisvaltaisesti sekä sovitaa pyöräliikennettä ja muuta liikennettä yhteen koko verkon laajuudessa. Vaihtoehtona voi olla sopeuttamalla pyöräliikennettä muuhun liikenteeseen (esimerkiksi erillisellä pyörätiellä) tai sopeuttamalla muuta liikennettä pyöräilyyn (liikenteen rauhoittaminen).

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

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

## TURVALLISUUS

- Liikennemuodot erotellaan tarpeen mukaisesti (autoliikenne/pyöräliikenne ja jalankulku/pyöräliikenne).
- Liikenneympäristö on turvallinen liikkua läpi vuoden.
- Kunnossapito on korkeimmassa luokassa (kesä ja talvi).
- Näkemät sekä pyörätien pysty- ja vaakageometria mahdollistavat vaivattoman ajosuorituksen, erityisesti risteysalueilla
- Pääreitit ovat esteettömiä. Käytetään anteeksiantavia rakenteita (kuten viistetyt ja madalletut reunakivet).

## SUORUUS

- Pyöräilijän tulee voida päästä määränpäähensä mahdollisimman suoraan (suoruus matkassa ja ajassa).

## YHDISTÄVYYS JA KATTAVUUS

- Reitinvalinta on helppoa. Pääreitit jatkuvat loogisesti ja niiden seuraaminen on vaivatonta eikä eksymisen vaaraa ole.
- Laadukkaat ja yhdenmukaiset järjestelyt (leveys, tiemerkinnot, risteysjärjestelyt ym.) parantavat seurattavuutta.

## VAIVATTOMUUS

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

## MIELLYTTÄVYYS

- Sosiaalinen turvallisuus ja luonnon läheisyys.

# Pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet



Pyöräliikenteelle käytössä olevissa suunnitteluperiaatteissa annetaan mm. seuraavia suosituksia pyöräilyolosuhteiden parantamiseksi:

- Pyörän käytön lisääminen onnistuu ainoastaan, jos pyöräilystä tehdään **käytännöllinen, nopea ja mukava kulkutapa**.
- Ihmisten tulee huomata **pyöräliikenteen olosuhteiden aktiivinen parantaminen ja tehdyt parannukset**.
- **Matka-ajan minimointi** lähtö- ja määränpääpaikkojen välillä on olennaista pyöräliikenteen infrastruktuurin suunnittelussa.
- **Risteysten hyvä suunnittelu** on olennaista, sillä risteyksissä aiheutuu eniten viivettä pyöräliikenteelle sekä suurin osa onnettomuuksista.
- **Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä on toiminnaltaan ensisijaisesti pyörätie**. Kulkumuotojen erottelu on nykyisin lähtökohtana – liikennemuodot voidaan yhdistää, jos olosuhteet ovat oikeat.



# Pyöräliikenneverkon hierarkia

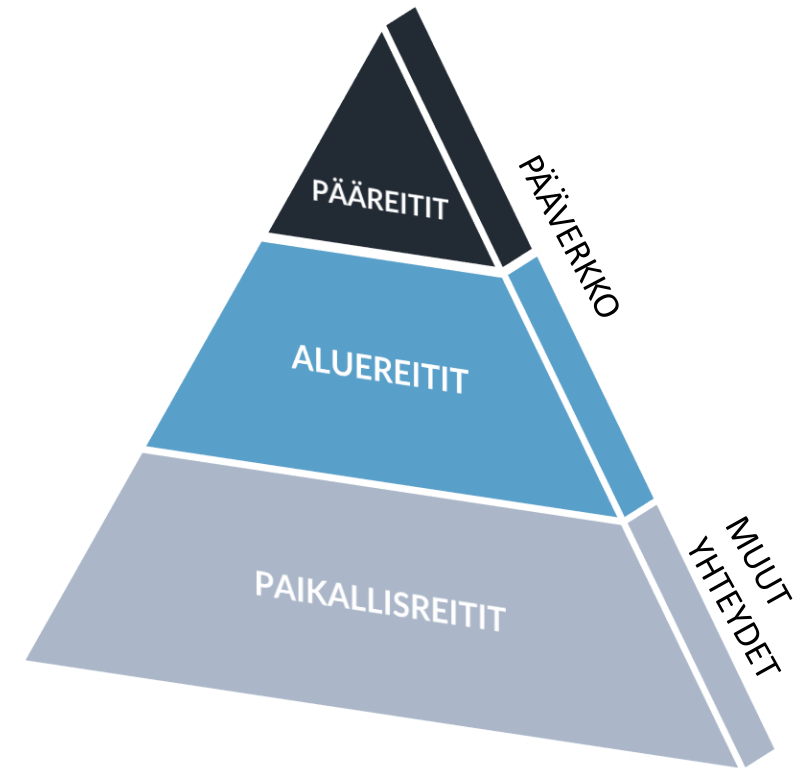
Toimivan pyöräily-ympäristön suunnittelu lähtee pyöräliikenneverkon määrittämisestä. Verkko suunnittelun lähtökohtana on luoda edellytykset polkupyörän käytölle arkisena kulkuvälineenä.

**Pyöräliikenteen verkko**on kuuluvat kaikki pyöräilijöiden käyttämät väylät, joita ovat kadut ja tiet, pyörätiet sekä tarvittaessa puistokäytävät ja vastaavat. Hierarkkisessa pyöräliikenteen verkossa loogisuus, jatkuvuus, nopeus, saavutettavuus ja turvallisuus toteutuvat parhaiten.

**Verkkohierarkian** lähtökohtana on maankäytön kohteet ja niiden saavutettavuus. Tyypillisesti keskeiset toiminnot hahmotetaan kaupunki-, alue- ja paikalliskeskusten kautta. Pyöräliikenteen reitit luokitellaan seuraaviin toiminnallisiin luokkiin:

- **Pääreitit** ovat yleensä keskustan ja alakeskusten välisiä väyliä, joiden tehtävä on välittää alueen suurimmat pyöräilijävirrät. Pyöräliikenteen pääreitit ja alureitit muodostavat yhdessä pääverkon.
- **Paikallisreitti** – kaikki muut kadut ja tiet, pyörätiet sekä tarvittaessa puistokäytävät ja vastaavat, jotka ovat pyöräliikenteelle sallittuja yhteyksiä.

Verkkosuunnitelman ydintavoite on parantaa jalankulun ja pyöräliikenteen asemaa katujen suunnittelussa. Pyöräverkkosuunnitelma tukee infran kehittämistoimien ja kunnossapidon suunnittelua ja ohjelmointia.



Kuva: Pyöräliikenteen verkkohierarkia

# Väylätyypin määrittää liikenneympäristö

**Oikea ratkaisu oikeaan paikkaan** -periaatteella rakennetussa liikenneympäristössä päästään niin turvallisuuden ja käytettävyyden kannalta tasapainoisiin olosuhteisiin. Tämä toteutuu silloin, kun väylän tehtävä, sen käyttö ja liikennejärjestelyt tukevat toisiaan ja ovat keskenään tasapainossa. Liikenneympäristö ja autoliikenteen vilkkaus ovat keskeisimmät pyöräväylätyypin valintaan vaikuttavat tekijät.

**Pyöräliikenteen ratkaisu** on riippuvainen liikenneympäristöstä ja erilainen eri liikenneympäristössä. Tavoitteena on, että samantyyppisessä liikenneympäristössä käytetään yhtenäisiä pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteita- ja ratkaisuja, ja että ratkaisut ovat valtakunnallisesti yhdenmukaisia mm. yksisuuntaisten ja kaksisuuntaisten pyöriteiden suhteen. Esimerkiksi maanteiden varsille sopiva toispuoleinen yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä ei ole toimiva ratkaisu etenkin tiiviisti rakennetussa ympäristössä.

**Rakennettu alue** jaotellaan Väyläviraston suunnitteluohjeessa kolmeen luokkaan:

- tiivisti rakennettu
- väljästi rakennettu ja
- rauhallinen liikenneympäristö.

Neljäntenä luokkana on **rakentamaton ympäristö**, jota ovat taajaman ulkopuoliset maantien varret ja yksityistiet. Seudullisten pääreittien tyypillisimmät liikenneympäristöt ovat rakennetuista tiivis ja väljä ympäristö ja rakentamaton ympäristö. Pieni osa seudullisista pääreiteistä sijoittuu rauhalliseen liikkumisympäristöön.

Seudullisilla ja alueellisilla pääreiteillä pyöräliikenteen järjestelyn valinnassa tulisi nojautua viereisen taulukon mukaisiin ratkaisuihin.

Väylätyyppi	Rakennettu alue			Rakentamaton alue
	Tiivis	Väljä	Rauhallinen	
Sekaliikenne	4	2	4	4
Kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella tiellä	4	2	4	2
Piennar	1	1	1	4
Pyöräkaista	4	4	2	3
Kylätie	3	2	3	4
2-1-tie	3	4	3	2
Pyöräkatu	4	3	4	2
Yksisuuntainen pyörätie	4	4	2	3
Kaksisuuntainen pyörätie	3	4	2	4
Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä	1	3	2	4

Käytetään	5
Käytetään yleensä	4
Voidaan käyttää	3
Ei yleensä käytetä	2
Ei käytetä	1

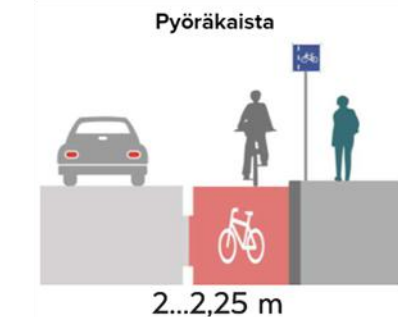
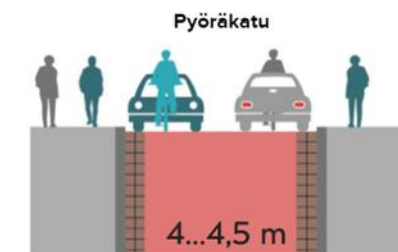
# Tiiviisti rakennettu ympäristö

## Tunnusmerkit

- Keskustamaiset alueet
- Rakennukset tai pysäköintialueet rajaavat katutilaa
- Katutila "kortilla" (autoliikenteen priorisoinnin takia)
- Ei erotusaluetta (viherkaistaa)
- Paljon määränpaitä/kohteita
- Liittymätiheys korkea
- Paljon jalankulkua, luonteeltaan poukkoilevaa tai poikittaista



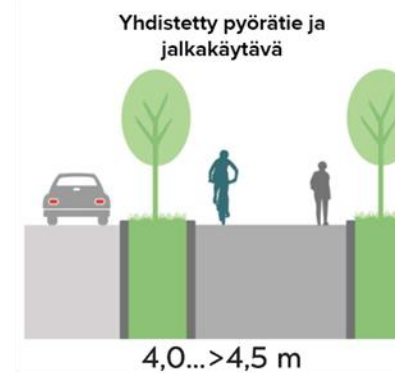
Linnankatu, Turku (Google Maps)



# Väljästi rakennettu ympäristö

## Tunnusmerkit

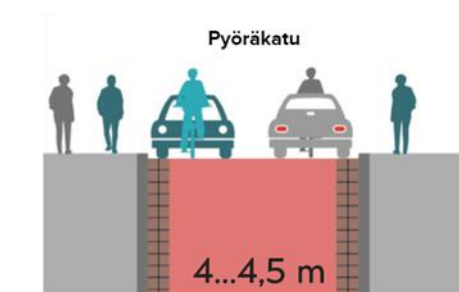
- Keskustan ulkopuolella
- Rakennukset eivät ole kiinni pyöräväylässä, välissä tyypillisesti esim. kasvillisuutta
- Enemmän tilaa, risteysiä harvemmin
- Liikennettä välittävien katujen varret
- Toiminnoiltaan ei kovin intensiivinen
- Jalankulku pitkästäisuuntaista
- Erottelutarve autoliikenteestä
- Erottelutarve jalankulusta
- Suunnitellaan pyöräteitä, ei jalkakäytäviä!
- Molemminpuolinen kaksisuuntainen pyörätie



# Rauhallisen liikkumisen alueet

## Tunnusmerkit

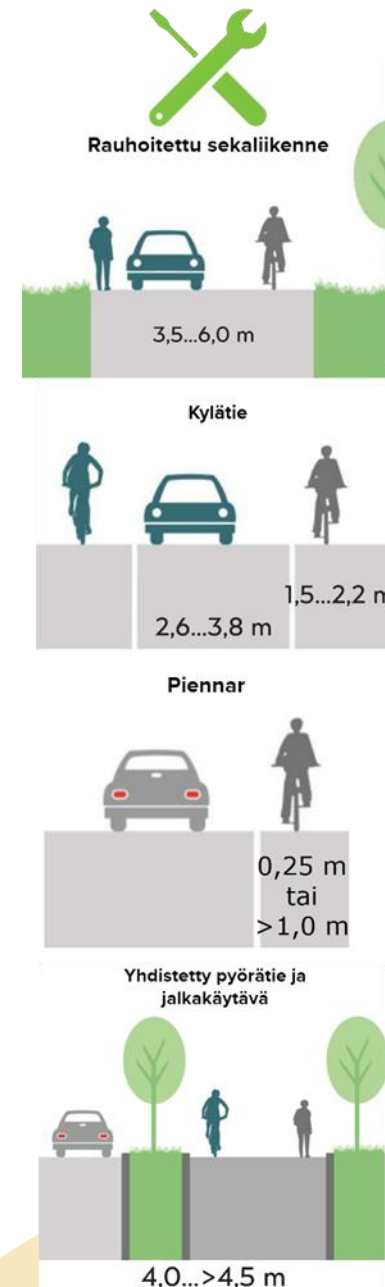
- Tonttikadut ja vähäliikenteiset tiet
- Muodostavat rauhallisen liikkumisen alueen
- Auto- ja pyöräliikenteen nopeudet ovat lähellä toisiaan
- Kapea ajorata, ei tiemerkinä
- Jalankulku voidaan erotella jalkakäytävälle
- Perusratkaisu sekaliikenne (tai pyöräkatu, jos edellytykset täyttyvät)
- Perusratkaisu on tukea kaikin tavoin rauhallisen liikkumisen edellytyksiä (liikenneympäristöä ja mitoitusta muokkaamalla)



# Rakentamaton ympäristö

## Tunnusmerkit

- Taajaman ulkopuoliset maantien varret ja yksityistiet
- Pyörä- ja autoliikenteen erotteluun vaikuttavat nopeusrajoitus, autoliikenteen määrä, toiminnallinen luokka sekä pyöräliikenteen määrä ja verkon hierarkkinen luokka
- Liikenteen vilkkaus ohjaa väylätyypin valintaa
- Perusratkaisut ajorata, piennar tai pyörätie



# Pyöräliikenteen tavoiteverkko

Toimivien pyöräilyolosuhteiden suunnittelun kulmakivi on **pyöräliikenteen verkko**. Tavoite on luoda edellytykset polkupyörän käytölle arkisena kulkuvälineenä ja parantaa jalankulun ja pyöräliikenteen asemaa katujen ja kaupunkitilan suunnittelussa.

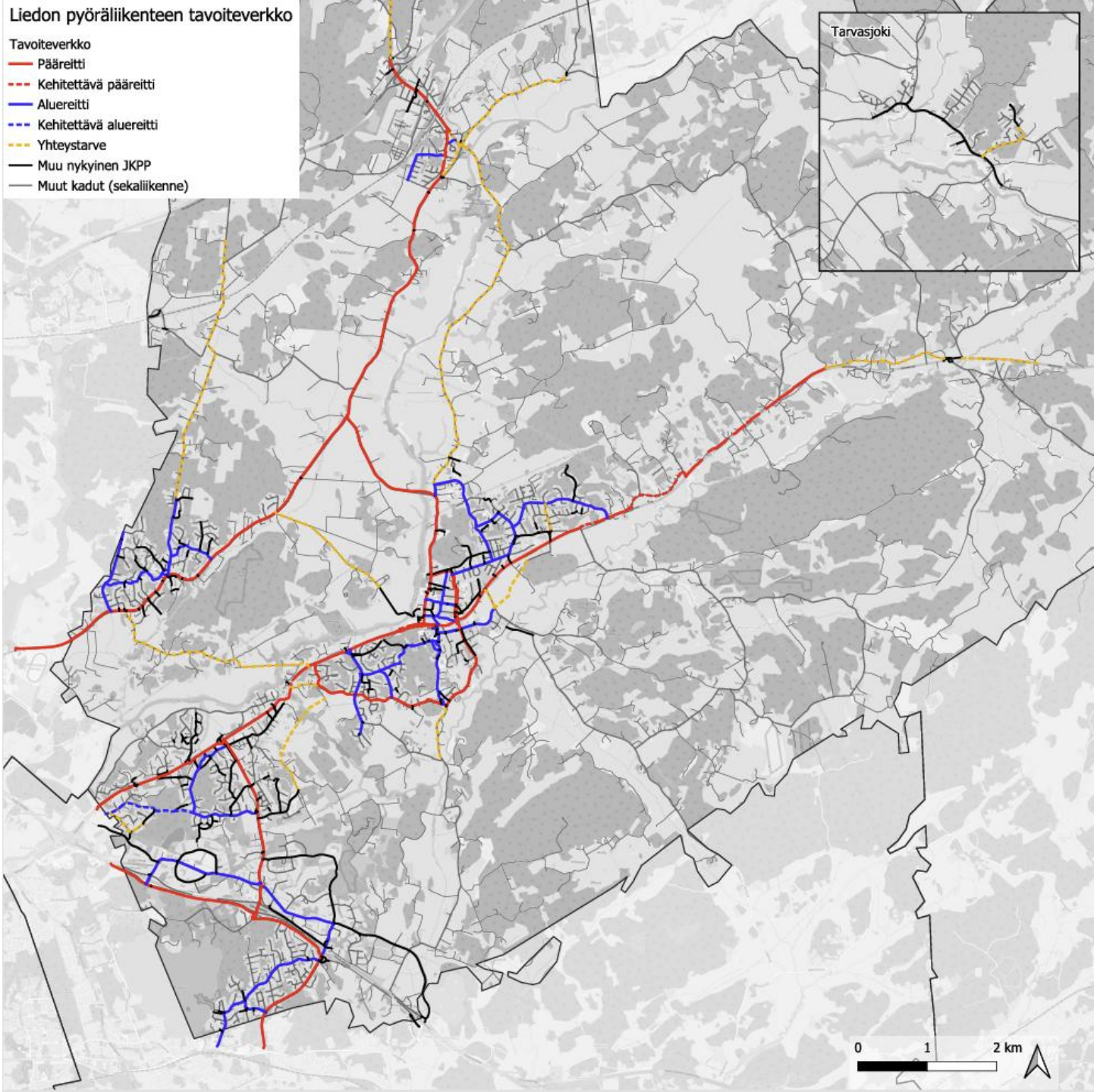
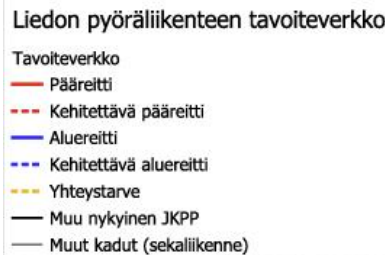
Pyöräliikenteen **tavoiteverkko** kuvaa ja jäsentää **pyöräliikenteen roolia kaupungin tie- ja katuverkon eri osissa ja suhteessa muihin kulkumuotoihin**. Se linjaa keskeiset pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet erilaisissa liikkumisympäristöissä, ja antaa suosituksia tavoitteellisista pyöräliikennejärjestelyistä.

Tavoiteverkko tukee infran kehittämistoimien ja kunnossapidon suunnittelua ja ohjelmointia. Se on **työkalu, jolla varmistetaan yhdenmukaisten ja saumattomasti toisiinsa kytkeytyvien järjestelyiden toteutus**. Tavoiteverkon aikajänne ulottuu tyypillisesti yleiskaavan tavoitevuoteen. Parhaimmillaan tavoiteverkon rakentuminen on hankkeistettu ja vaiheistettu niin, että yhteys- ja laatutasopuutteet voidaan toteuttaa loogisena osana muuta kaupunkikehitystä.

Pyöräliikenteen pääverkko koostuu **pääreiteistä ja alureiteistä**, jotka kytkevät toisiinsa merkittävimmät asumisen, palveluiden ja työpaikkojen keskittymät.

Pääverkkoa täydentävät alureitit yhdistävät pienempiä asumisen ja työpaikkojen keskittymiä pääreiteille. On huomioitava, että kaikilla pääverkon reiteillä ei tavoitella erillisiä pyöräliikenteen väyliä, vaan olosuhteita voidaan parantaa myös muilla keinoin.

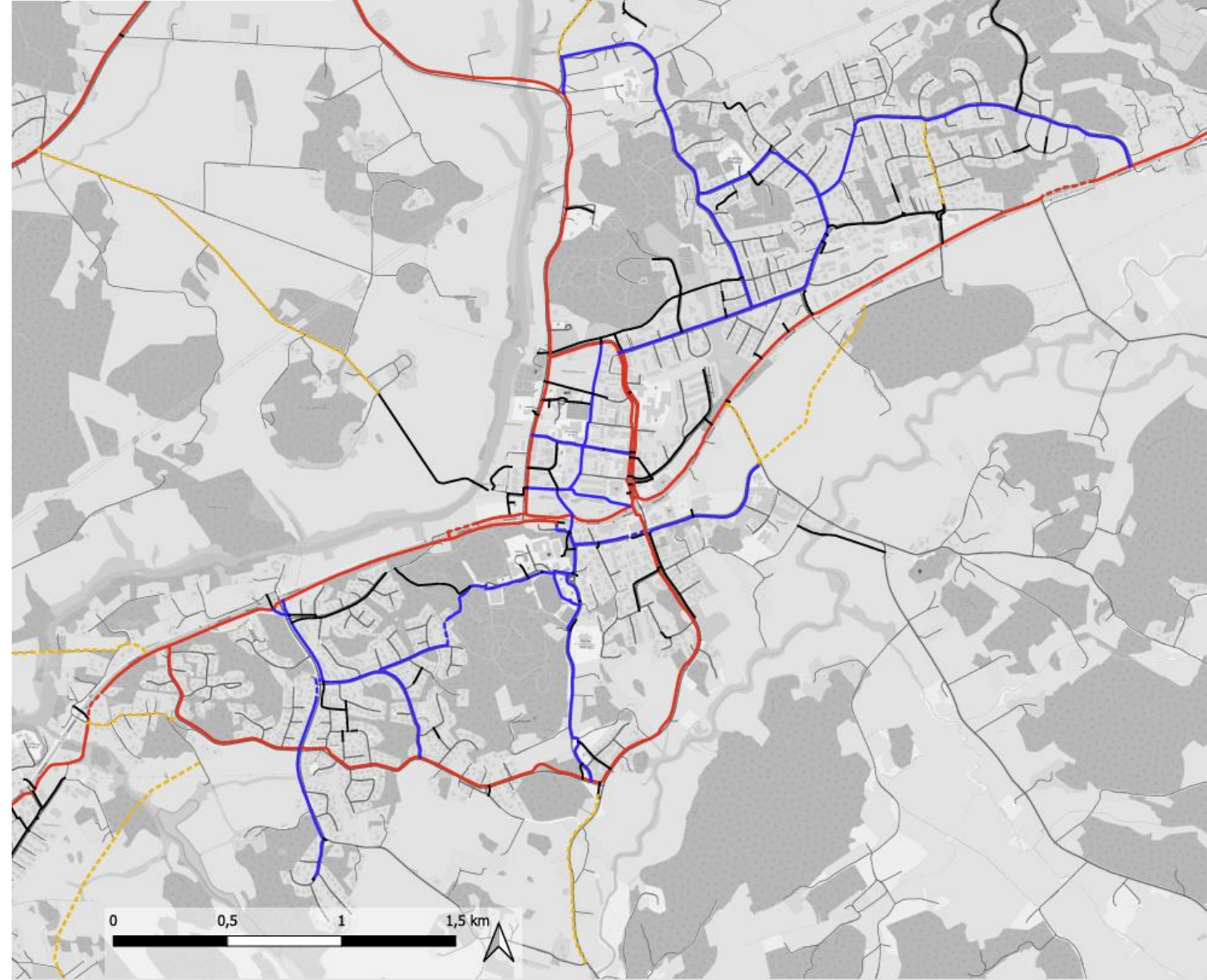
Seutureitit yhdistävät seudun kunnat ja palvelevat pääasiassa vapaa-ajan, virkistystyksen ja matkailun tarpeita. Liitteen kartoissa on esitetty myös pyöräliikenteen saavutettavuusvyöhykkeet.



# Pyöräliikenteen tavoiteverkko

Liedon pyöräliikenteen tavoiteverkko

- Tavoiteverkko
- Pääreitti
- - - Kehitettävä pääreitti
- Alureitti
- - - Kehitettävä alureitti
- - - Yhteystarve
- Muu nykyinen JKPP
- Muut kadut (sekaliikenne)





# 4 Suunnitelma

Toimenpideohjelman

# Toimenpideohjelman rakenne

Edistämishjelma perustuu konkreettiseen toimenpidesuunnitelmaan, jossa listataan keskeisimmät ja tarpeellimmat toimet tavoitteiden saavuttamiseksi. Suunnitelma on jaettu neljään teemaan, jotka nousivat asukaskyselyssä sekä tavoite- ja toimenpidetyöpajassa.

Liedon kunta koordinoi ja vastaa toteutuksen ohjelmoinnista ja Varsinais-Suomen elinvoimakeskus osallistuu kehittämiseen resurssiensa mukaan.



## 1. Vahva tuki edistämistyölle

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen edellyttää tiivistä yhteistyötä, selkeitä vastuita ja riittäviä resursseja. Toimenpiteet varmistavat, että kehittämistyö etenee suunnitelmallisesti ja pysyy osana kunnan arjen päätöksentekoa.



## 2. Arkielämän sujuvuus

Arjen matkojen tulee olla helppoja, loogisia ja miellyttäviä kävellen tai pyörällä. Toimenpiteillä pyritään sujuvoittamaan liikkumista erityisesti palveluiden, koulujen ja joukkoliikenteen saavutettavuuden näkökulmasta.



## 3. Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus

Turvallinen liikkumisympäristö on kävelyn ja pyöräilyn edistämisen perusta. Toimenpiteet keskittyvät riskipaikkojen parantamiseen, liikenteen rauhoittamiseen ja selkeisiin ratkaisuihin, jotka lisäävät kaikkien liikkujien turvallisuuden tunnetta.



## 4. Vapaa-aika ja virkistys

Kävely ja pyöräily vahvistavat hyvinvointia ja tarjoavat mahdollisuuden luonnon kokemiseen. Kehitetään reittien laatua, viihtyisyyttä ja saavutettavuutta, jotta lähiliikkuminen olisi entistä houkuttelevampaa kaikille ikäryhmille.

1 Kärkitoimenpiteet	Vastuutaho
<b>1.1 Kävelyn ja pyöräilyn aseman vahvistaminen suunnittelussa ja päätöksenteossa</b> a) Pyöräilyn pääreitit on merkitty ohjeellisena yleiskaavaan.	Tekniset palvelut / Kaupunkikehityspalvelut
<b>1.2 Vastuiden selkeyttäminen ja resursointi</b> a) Kunta nimeää kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä vastaavan henkilön tai roolin (esim. vähintään 0,25 htv ).	Tekniset palvelut
<b>2.2 Keskeisten arjen yhteyksien laadun parantaminen</b> a) Selvitetään ja parannetaan kriittiset ylityskohdat (esim. VT 10).	Tekniset palvelut
<b>2.3 Esteettömyyden systemaattinen parantaminen</b> a) Toteutetaan esteettömyyskartoituksia keskeisillä kävelyalueilla ja reiteillä. b) Määritetään esteettömyyden erikois- ja perustason alueet/kohteet ja laaditaan esteettömyyden parantamissuunnitelma.	Hyvinvointipalvelut / Tekniset palvelut
<b>2.5 Kestävä arki houkuttelevaksi ja helpoksi</b> a) Suunnataan viestintätoimia kohderyhmälähtöisesti esim. senioreille ja erityisryhmille (esim. arkiliikkumisen ohjaus).	Hallintopalvelut / Hyvinvointipalvelut
<b>3.1 Autoliikenteen rauhoittaminen</b> a) Laajennetaan 30 km/h -alueita asuinalueilla sekä koulujen ja päiväkotien läheisyydessä.	Tekniset palvelut
<b>3.2 Turvalliset ja kestävät koulumatkat</b> a) Toteutetaan säännölliset koulu- ja koulureittien turvallisuuskartoitukset.	Sivistyspalvelut / Tekniset palvelut
<b>4.2 Aurajoenrannan kehittäminen virkistysreittinä</b> a) Tunnistetaan Aurajoen varren reittitarpeet, käyttäjäryhmät ja maanomistuksen mukaiset kehittämismahdollisuudet	Kaupunkikehityspalvelut / Tekniset palvelut

# 1 Kävelyn ja pyöräilyn edistämistyön perustan vahvistaminen

## Vastuutaho

### 1.1 Kävelyn ja pyöräilyn aseman vahvistaminen suunnittelussa ja päätöksenteossa

- a) Edistämishjelma hyväksytään kaupunginvaltuustossa.
- b) Pyöräilyn pääreitit on merkitty ohjeellisena yleiskaavaan.
- c) Otetaan käyttöön "kävelyn ja pyöräilyn tarkistuslista" osana kaavoitus- ja infrasuunnittelutöitä.

Tekniset palvelut /  
Kaupunkikehityspalvelut

### 1.2 Vastuiden selkeyttäminen ja resursointi

- a) Kunta nimeää kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä vastaavan henkilön tai roolin (esim. vähintään 0,25 htv ).
- b) Kävelyn ja pyöräilyn kehittämiselle varataan talousarviosta 100 000 € - 150 000 € /vuosi.
- c) Edistämistyöhön varattavien henkilöresurssien muutos- ja kohdentamistarpeet arvioidaan vuosittain osana talousarvioprosessia.
- d) Haetaan aktiivisesti Traficomien liikkumisen ohjauksen ja investointiohjelman valtionavustuksia.

Tekniset palvelut

### 1.3 Poikkihallinnollinen yhteistyö ja yhteinen suunta

- a) Liitetään kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä poikkihallinnollisen liikenneturvallisuustyöryhmän toimintaan. Tehtäväkuvan laajenemisen takia työryhmän voi olla tarve kokoontua nykyistä useammin (esim. 3-4 kertaa vuodessa).
- b) Työryhmä päivittää ja laajentaa vuosittaisen toimintasuunnitelman kattamaan edistämishjelman toimenpiteet
- c) Työryhmä seuraa vuosittain edistämishjelman toimenpiteiden toteutumista ja viestii asiasta ulospäin (toimenpide 1.6)

Tekniset palvelut

### 1.4 Henkilöstön ja päätöksentekijöiden osaaminen ja sitouttaminen

- a) Järjestetään koulutuksia ja työpajoja henkilöstölle, jossa tuodaan ilmi kävelyn ja pyöräilyn alakohtaisesti.
- b) Varmistetaan, että kävely ja pyöräily sisällytetään kaupungin strategiaan painopisteisiin.
- c) Seurataan osallistumista ja asennemuutosta kyselyin.

Hallintopalvelut

### 1.5 Kuntalaisten osallistaminen ja yhteiskehittäminen

- a) Hyödynnetään osallistavaa budjetointia ja kuntalaisaloitteita.
- b) Järjestetään kävely- ja pyöräilykierroksia asukkaiden kanssa ("asukasauditoinnit").
- c) Ylläpidetään ja kehitetään Louhi-palautekanavaa

Tekniset palvelut /  
Kaupunkikehityspalvelut

### 1.6 Seuranta, raportointi ja jatkuva parantaminen

- a) Määritellään vaikuttavuusmittarit (esim. kulikutapajakauma, turvallisuus, tyytyväisyys) ja seurannan syklit
- b) Laaditaan vuosittain listaus tehdyistä toimista (liikennevalotaulukko)
- c) Toimenpideohjelmaa päivitetään seurannan perusteella.

Tekniset palvelut

## 2 Arkielämän sujuvuuden parantaminen

## Vastuutaho

### 2.1 Laadukas, turvallinen ja riittävä pyöräpysäköinti

- Tehdään koko kaupungin kattava kartoitus pyöräpysäköinnin nykytilasta (palvelut, koulut, päiväkodit, joukkoliikenne).
- Huolehditaan asemakaavojen yhteydessä tilavarauksista
- Laaditaan ja hyväksytään pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma (kohteet, määrä, sijoittelu, katokset, runkolukitus).
- Toteutetaan vuosittain parannuskohteita priorisointilistan, täyttöasteseurannan ja käyttäjäpalautteen mukaisesti.

Tekniset palvelut,  
kaupunkikehityspalvelut

### 2.2 Keskeisten arjen yhteyksien laadun parantaminen

- Inventoidaan pyöräliikenteen pääreittien sujuvuutta ja turvallisuutta parantavia pieniä ja kustannustehokkaita toimia (päällysteet, reunakivet)
- Selvitetään ja parannetaan kriittiset ylityskohdat (esim. VT 10).
- Laaditaan korjaus- ja kehittämishjelma tunnistetuille laadun parantamistoimille.
- Toteutetaan vuosittain määrärahojen puitteissa tunnistettuja parannuksia

Tekniset palvelut

### 2.3 Esteettömyyden systemaattinen parantaminen

- Toteutetaan esteettömyyskartoituksia keskeisillä kävelyalueilla ja reiteillä.
- Määritetään esteettömyyden erikois- ja perustason alueet/kohteet ja laaditaan esteettömyyden parantamissuunnitelma.
- Huomioidaan esteettömyydelle asetetut erityisvaatimukset uusissa ja peruskorjattavissa hankkeissa.

Hyvinvointipalvelut /  
Tekniset palvelut

### 2.4 Kävelyn ja pyöräilyn valinnan helpottaminen arjessa

- Edistetään työmatkakävelyä ja -pyöräilyä yhteistyössä työnantajien kanssa.
- Laaditaan tai tuetaan työpaikkakohtaisia liikkumissuunnitelmia.
- Järjestetään kampanjoita ja tempauksia (esim. pyöräedut, liikkumishaasteet).

Hallintopalvelut /  
Hyvinvointipalvelut

### 2.5 Kestävä arki houkuttelevaksi ja helpoksi

- Toteutetaan viestintää, joka tuo esiin arjen kävely- ja pyöräilyreitit, hyödyt ja vaihtoehdot.
- Suunnataan viestintätoimia kohderyhmälähtöisesti esim. senioreille ja erityisryhmille (esim. arkiliikkumisen ohjaus).
- Hyödynnetään rohkeasti kokeiluja ja pilotteja (esim. tilapäiset ratkaisut).

Hallintopalvelut /  
Hyvinvointipalvelut

### 2.6 Kävelyä ja pyöräilyä tukevat palvelut

- Perustetaan ja kehitetään pyörähuoltopisteitä.
- Selvitetään ja pilotoidaan lainapyörä- tai työpyöräpalveluja.

Tekniset palvelut /  
Hallintopalvelut

### 2.7 Yhteisölliset ratkaisut ja yhteistyömallit yhdistysten ja paikallisten toimijoiden kanssa

- Kunta tukee yhteisiä tapahtumia, viestintää ja verkostoitumista. Määritetään yhteistyömalli paikallisten yhdistysten (retkikerhot, pyöräseurat, eläkeläisjärjestöt) kanssa.
- Tehdään yhteistyötä järjestöjen ja yhdistysten kanssa lihasvoimaisen liikkumisen tukemiseksi arjen matkoilla. Kerätään kokemuksia ja palautetta yhteistyötoiminnan kehittämiseksi.

Hallintopalvelut /  
Hyvinvointipalvelut

## 3 Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden kohentaminen

### Vastuutaho

#### 3.1 Autoliikenteen rauhoittaminen

- a) Laajennetaan 30 km/h -alueita asuinalueilla sekä koulujen ja päiväkotien läheisyydessä.
- b) Suunnitellaan ja toteutetaan keskustaan ja asuinalueille liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä (materiaalit, valaistus, kalusteet).
- c) Pienennetään suuria risteysalueita ja kaistamääriä, suositaan kiertoliittymiä ja toteutetaan tilapäisiä kokeiluja.
- d) Luokitellaan katuverkko (pääverkko vs. rauhallisen liikkumisen alueet).
- e) Toteutetaan yksisuuntaistamisia ja läpiajokatkaisuja kokeiluina ja vakiinnutetaan toimivat ratkaisut.

Tekniset palvelut

#### 3.2 Turvalliset ja kestävät koulumatkat

- a) Toteutetaan säännölliset koulu- ja koulureittien turvallisuuskartoitukset.
- b) Järjestetään kouluille pyöräilykokeiluja ja tempauksia (pyöräradat, turvavarusteet, pyörän kunto ym)
- c) Tarkastellaan koulukuljetuskäytäntöjä kävelyä ja pyöräilyä tukevasta näkökulmasta.
- d) Lisätään turvallista pyöräpysäköintiä kaupungin hallinnoimien alueiden yhteyteen (runkolukitus, katokset).

Sivistyspalvelut /  
Tekniset palvelut

#### 3.3 Turvallisen liikkumisen kasvatus lapsille ja nuorille

- a) Sisällytetään liikenneturvallisuuskasvatus varhaiskasvatuksen ja koulujen toimintasuunnitelmiin.
- b) Koulutetaan kasvatus- ja nuorisotyön henkilöstöä.
- c) Seurataan oppilaiden turvallista liikkumista (esim. turvavarusteet, reittivalinnat).
- d) Tuetaan ohjattuja koulumatkakävelyjä ja -pyöräilyjä.

Sivistyspalvelut

#### 3.4 Ikääntyneiden turvallinen liikkuminen

- a) Tuotetaan ikääntyneille suunnattua viestintää liikkumiskyvyn muutoksista ja turvallisista vaihtoehdoista.
- b) Tarjotaan senioriliikkumisen neuvontaa (apuvälineet, turvalliset reitit, tasapainoharjoittelu). Tuetaan esim. Fölikaveri-tyyppistä toimintaa ikääntyneille ja vammaisille.
- c) Hyödynnetään yhteistyötä järjestöjen ja hyvinvointialueen kanssa.

Hyvinvointipalvelut

#### 3.5 Avoin palaute ja jatkuva turvallisuuden parantaminen

- a) Louhi-palautejärjestelmän kehittäminen mm. helppokäyttöinen vaaranpaikkojen ilmoittaminen
- b) Otetaan käyttöön toimintamalli palautteiden systemaattiseen käsittelyyn ja seurantaan.
- c) Viestitään kuntalaisille toteutetuista turvallisuusparannuksista aktiivisesti ja näkyvästi .

Tekniset palvelut

## 4 Vapaa-ajan ja virkistysmahdollisuuksien tukeminen

### Vastuutaho

#### 4.1 Ulkoilu- ja virkistysreittien kehittämissuunnitelma

- Kartoitetaan olemassa olevat ulkoilu- ja virkistysreitit, puuttuvat yhteydet ja reittien kunto. Tarkastellaan reittejä käyttäjäkokemuksen ja rytmin näkökulmasta (esim. levähdyspaikat, viivyttelykohdat, näkymät).
- Toteutetaan esteettömyyskartoitus keskeisillä reiteillä ja selvitetään esteettömien lähiliikuntareittien tarvetta.
- Määritellään reiteille käyttöön ja havaittuihin puutteisiin perustuva kehittämisjärjestys ja laaditaan toteutus- ja investointisuunnitelma

Hyvinvointipalvelut

#### 4.2 Aurajoenrannan kehittäminen virkistysreittinä

- Tunnistetaan Aurajoen varren reittitarpeet, käyttäjäryhmät ja maanomistuksen mukaiset kehittämismahdollisuudet
- Selvitetään ja suunnitellaan yhtenäinen, turvallinen ja maisemallisesti houkutteleva reittikokonaisuus ja tavoiteltava laatutaso (esim. polkumainen vs. rakenteellisempi reitti).
- Toteutetaan pilottiosuuksia ja arvioidaan niiden toimivuutta.

Kaupunkikehityspalvelut /  
Tekniset palvelut

#### 4.3 Ohjatut ja teemalliset kävely- ja pyöräretket

- Järjestetään ohjattuja kävely- ja pyöräilyretkiä eri kohderyhmille
- Kehitetään reitteihin teemoja (esim. luonto, historia, hyvinvointi, perheliikunta).
- Hyödynnetään retkiä ja tapahtumia matalan kynnyksen osallistumisen välineenä sekä uusien osallistujien tavoittamiseksi.
- Kerätään osallistujapalautetta toiminnan kehittämiseksi mm. reittien toimivuudesta ja teemojen kiinnostavuudesta toiminnan kehittämiseksi.

Hyvinvointipalvelut / Yhteistyössä  
kolmannen ja neljännen sektorin  
kanssa

#### 4.4 Reittipalvelut ja saavutettavuus

- Ylläpidetään ja kehitetään reittikarttoja digitaalisessa ja painetussa muodossa.
- Parannetaan reittien saavutettavuutta koskevaa tietoa (pysäköinti, esteettömyys, palvelut).
- Tehdään yhteistyötä matkailutoimijoiden ja järjestöjen kanssa reittien markkinoinnissa.

Kaupunkikehityspalvelut /  
Hyvinvointipalvelut

#### 4.5 Kummireitit yhdistyksille ja yrityksille

- Määritellään kummireittimallin vastuut ja pelisäännöt.
- Tunnistetaan reittiosuudet, jotka soveltuvat adoptoitaviksi.
- Järjestetään yhteinen kick-off-tilaisuus kummireittitoiminnan käynnistämiseksi.
- Yritykset ja yhdistykset osallistuvat reitin ylläpitoon, kehittämiseen ja viestintään.

Yrityspalvelut /  
Kaupunkikehityspalvelut



# 5 Seuranta

Ohjelman jalkautus ja seuranta



# Ensiaskleet

## **Keskeisten reittien tunnistaminen kävelyalueasoilla**

Keskeisten kävelyreittien ja alueiden tunnistaminen on kehittämistyön lähtökohta. Kaikkia periaatteita ei voida tai tule soveltaa kaikkialla, mutta avainasemassa on tunnistaa ne kadut, aukiot ja alueet, joihin toimenpiteet keskitetään. Näihin vaikuttavat vahvasti paikalliset- sekä käyttäjäryhmien tarpeet.

Katuympäristöä tulee havainnoida asetetun tavoitetaso kautta: missä kävelyn laatu on kriittisintä ja missä pienetkin parannukset voivat parantaa arjen sujuvuutta ja houkuttelevuutta merkittävästi.  
Näin kävelyn kehittäminen rajallisilla resursseilla kohdentuu oikein.

## **Yhteistyöverkoston rakentaminen**

**Kaupunkiympäristössä:**  
Yhteistyöverkosto vaihtelee alueittain. Tavoitteena on tuoda palveluntarjoajien ääni aidosti kuuluviin ja innostaa heidät mukaan kadun kehittämiseen yhteisenä projektina. Kaupunki ei voi luoda kiinnostavaa ympäristöä yksin, vaan paikalliset toimijat ovat tässä ratkaisevassa osassa.

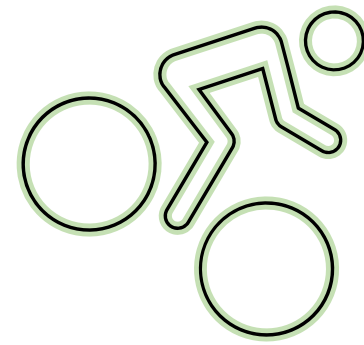
**Luonnossa:** Yhteistyöverkoston vastuualueen määrittely, relevanttien toimijoiden tunnistaminen, vastuiden jakaminen niiltä osin kun mahdollista, toimijoiden yllytys oma-aloitteisuuteen aluekehittämisessä (salliva ilmapiiri)

## **Kävelyn muotoiluilmpeen kehittäminen**

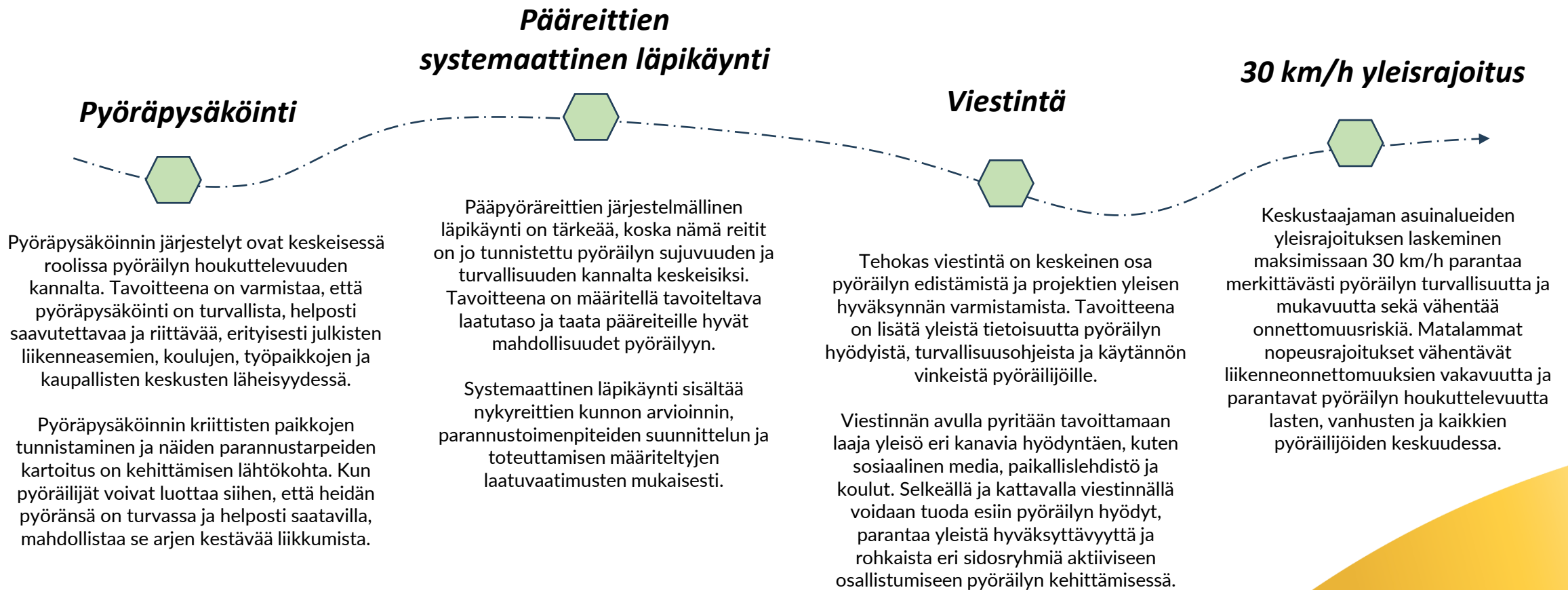
Kehitetään kävelyn muotoilu- ja suunnitteluohjeistus, joka määrittää eri kävelytasojen tyypilliset ratkaisut, materiaalit, kalusteet ja valaistuksen. Ohjeistus luo yhtenäisen visuaalisen ja toiminnallisen ilmeen, joka tekee kävelystä tunnistettavaa ja johdattaa kulkijaa luonnollisesti alueelta toiselle. Ilme tukee samalla paikallista identiteettiä – eri alueet voivat ilmentää omaa luonnettaan yhteisen muotoiluperiaatteen puitteissa.

## **Näkyvä käynnistysvaihe ja nopeat kokeilut**

Kehittämistyön tulee näkyä ja tuntua heti alussa – ensimmäiset toimenpiteet, kokeilut ja viestintä rakentavat uskottavuutta ja luottamusta. Käynnistetään nopeat, mutta laadukkaat kokeilut, jotka demonstroivat tavoitetilaa. Tavoitteena on synnyttää aktiivista tekemisen kulttuuria, jossa asukkaat ja yritykset kokevat kadun ja alueen kehittämisen yhteiseksi asiaksi.



# Ensipolkaisut



# Jalkautus ponnistaa yhteistyöstä

**Kaupunginvaltuustossa hyväksyttävä kävelyn ja pyöräliikenteen edistämissuunnitelma** sitouttaa kunnan viranhaltijoita ja luottamushenkilöitä kuntastrategiaa jalkauttavaan suunnitelmaan.

Vaikka suuri osa edistämissuunnitelmassa edistettävistä toimenpiteistä on kunnan teknisen toimen vastuulla, on kestävän liikkumisen edistäminen kuitenkin monen eri tahon yhteistyötä niin kuntaorganisaation sisällä kuin yhdessä esimerkiksi ELY-keskuksenkin kanssa.

- Kestävän liikkumisen järjestelmälliseen edistämiseen nimetään kävelyn ja pyöräliikenteen vastuhenkilö(t) kunnasta.
- Edistämistyötä koordinoi Liedon liikenneturvallisuusryhmä.
- Vastuutahot seuraavat edistämishojelman toimenpiteiden edistymistä ja raportoivat kävelyn ja pyöräliikenteen sekä pyörämatkailun edistämisen toteutumisesta päättäjille ja liikenneturvallisuustyöryhmälle.



Kuva: Kestävän liikkumisen toimijakenttä. [Motiva.fi](http://Motiva.fi).

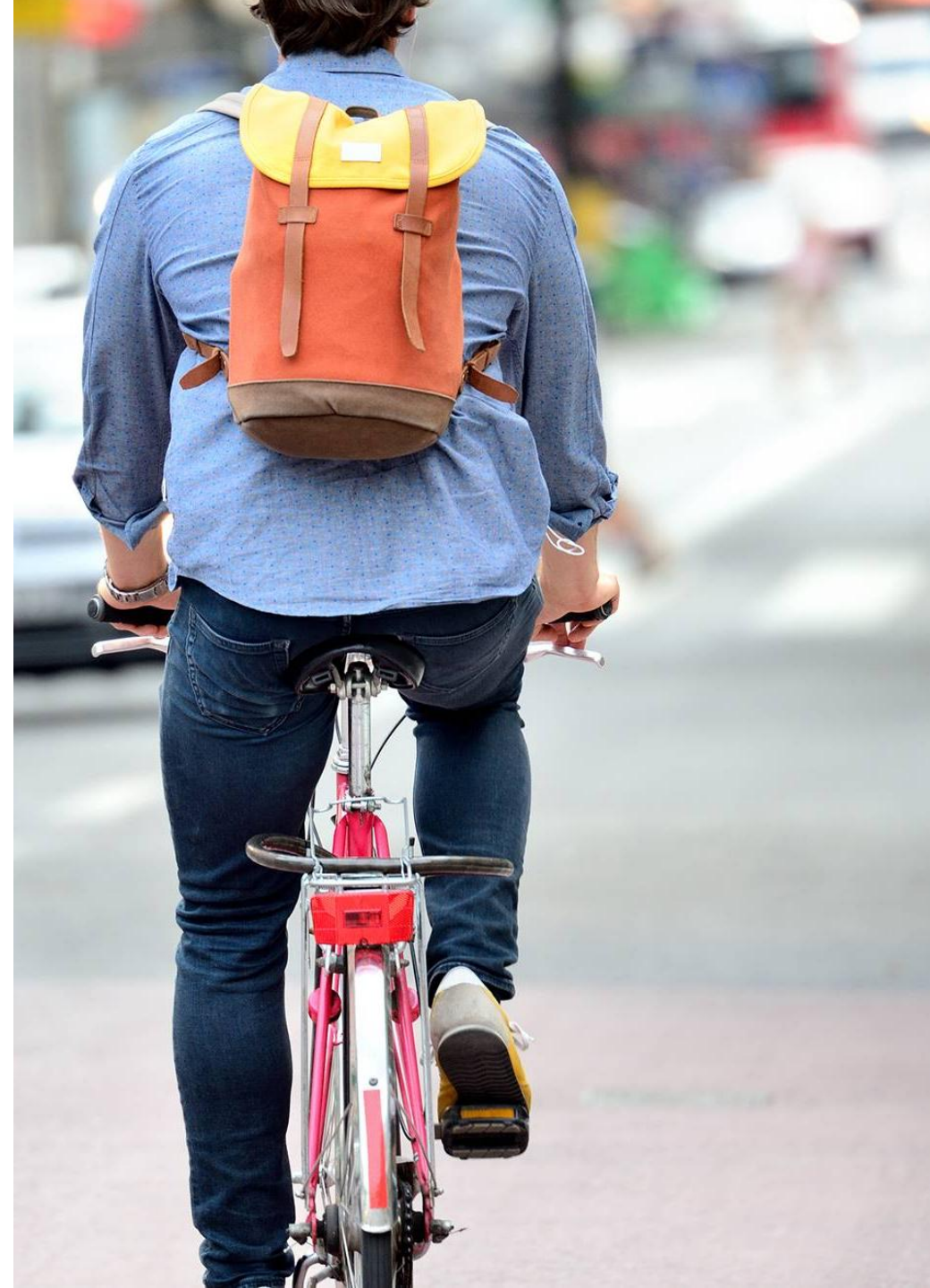
# Ohjelman seuranta

Seurannasta vastaavilla tahoilla tulee olla käytössään seurantatyökalut, jotta nähdään siirytäänkö edistämistyössä kohti asetettuja tavoitteita. Seuranta on jatkuvaa ja läpinäkyvää työtä, josta myös viestitään näkyvästi ulospäin.

Seurantakokonaisuus jakautuu toimenpiteiden toteutumisen ja ohjelman vaikuttavuuden seurantaan.

Seurantaan kuuluvat:

- Toimenpiteiden etenemisen ja toteutumisen säännöllinen raportointi vuosittain esimerkiksi liikennevalomallin mukaisena
- Viestinnän ja tapahtumien määrän ja tapahtumiin osallistuvien määrän seuranta
- Eri liikennemuotoihin kunnassa osoitettavan rahamäärän seuranta ja vertailu mm. YK:n suositukseen (20 % liikennebudjetista moottoroimattomiin kulkutapoihin)
- Toimenpiteiden vaikuttavuuden seuranta
  - Kestävien kulkutapojen liikennemäärien seuranta (liikkumistottumukset osana seudullista liikennetutkimusta, liikenteen laskennat)
  - Asukkaiden koettu turvallisuuden tunne ja tyytyväisyys jalankulun ja pyöräilyn olosuhteisiin (asukaskyselyt, mahdollisesti kunnan hyvinvointikyselyn osana)
  - Liikenneonnettomuuksien ja -tapaturmien seuranta (Tilastokeskus, THL, Tapaturmavakuutuskeskus)





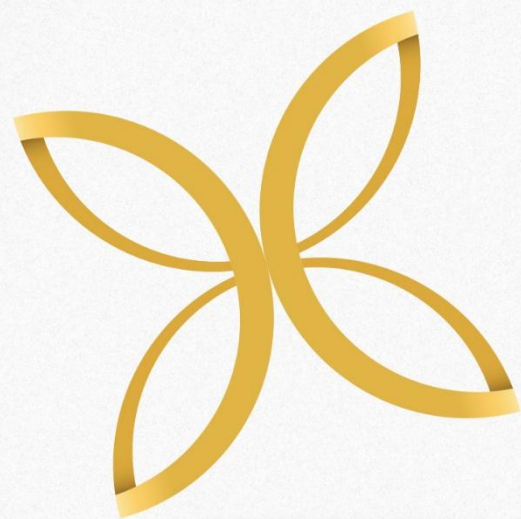
# Liitteet

*Liite 1. Nykytilan analyysi*

*Liite 2. Asukaskyselyn tulokset*

*Liite 3. Pyöräpysäköinti*

*Liite 4. Esteettömyyskävely*



**LIETO**



LIETO