

Kauhajoen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma



Sisällysluettelo

1. Esipuhe
2. Johdanto
3. Kävelyn ja pyöräilyn nykytilanne
4. Tavoitteet
5. Toimenpideohjelma
6. Tavoiteverkon toimenpideohjelma
7. Seuranta ja mittarit



1. Esipuhe



Esipuhe

Kauhajoella tavoitteena on lisätä kävelyä ja pyöräilyä sekä arkimatkoilla että vapaa-ajan liikuntamuotona ja näin parantaa kauhajokilaisten hyvinvointia ja ympäristön viihtyisyyttä. Edistämishjelma laadittiin ohjaamaan Kauhajoen kaupungin kävelyn ja pyöräilyn edistämistyötä tulevina vuosina. Edistämishjelman tavoitteena on parantaa kävelyn ja pyöräiliikenteen olosuhteita Kauhajoella ja sitä kautta lisätä kulkumuotojen suosiota. Ohjelma laadittiin vuorovaikutteisesti, jotta sen toteuttamiseen sitouduttaisiin ja eri käyttäjäryhmien ääni saataisiin kuuluviin. Laadinnan aikana toteutettiin asukaskysely ja työpaja.

Suunnitelmaa ohjasi ohjausryhmä, johon kuuluivat:

- Eetu Myllyniemi, kunnossapitopäällikkö, Kauhajoen kaupunki
- Marketta Nummijärvi, kaavoittaja, Kauhajoen kaupunki
- Anne Ketola, kavasuunnittelija, Kauhajoen kaupunki
- Eija Joensuu, opettaja, Kauhajoen kaupunki
- Maarit Kaari, erityisliikuntakoordinaattori, Kauhajoen kaupunki
- Mari Kiukkonen-Gazdali, liikuntakoordinaattori, Kauhajoen kaupunki
- Riitta Alapiha, viestintä, Kauhajoen kaupunki
- Tytti Viinikainen, 17.9.2021 alkaen Kati Hyvärinen, Traficom

Suunnitelman laadinnan konsulttina toimi Sitowise Oy, jossa työstä vastasivat Laura Mansikkamäki ja Laura Pihlajakangas.

2. Johdanto



Strategiat

Suomella on kunnianhimoiset päästötavoitteet, jotka pohjautuvat EU:n ilmastopoliittikkaan.

Hallitusohjelmassa on sitouduttu hiilineutraalisuuden saavuttamiseen vuoteen 2035 mennessä. Etelä-Pohjanmaalla noudatetaan hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä kansallisen ja EU:n tavoitteiden mukaista linjaa. Etelä-Pohjanmaan maakuntasuunnitelmassa tavoitellaan ilmastomuutokseen sopeutumista sekä hillintää eri sektoreilla. Suomen kasvihuonekaasupäästöistä liikenne aiheuttaa noin viidenneksen ja henkilöautoliikenteen osuus on noin puolet tieliikenteen päästöistä. Pyrkiessämme hiilettömään liikenteeseen henkilöautojen polttoainemuutokset ja sähköistyminen ovat merkittävässä roolissa, mutta myös pyöräliikenteen ja muiden kestävien kulkumuotojen tulisi syödä henkilöautoilun osuutta kakusta.

Jalan ja pyörällä liikkuminen tekevät hyvää myös terveydelle ja siten tuovat yhteiskunnallisia säästöjä. Kauhajoki on Hyvinvointisuunnitelmassaan 2021-2025 sitoutunut tukemaan ja ennaltaehkäisemään asukkaiden terveyttä ja hyvinvointia sekä kehittämään kaupunkiympäristön turvallisuutta, viihtyisyyttä ja esteettömyyttä. Kestävät kulkumuodot ovat, paitsi terveellisiä ja ilmastoystävällisiä, ne parantavat myös ympäristön turvallisuutta ja viihtyisyyttä!



Terveyshyödyt

Jalan ja pyörällä liikkuminen tuo terveyshyötyjä.

Arkiliikunta on tehokas tapa parantaa omaa elämänlaatua ja terveyttä. Liikkuminen kehittää hengitys- ja verenkiertoelimistön kuntoa, auttaa painonhallinnassa sekä parantaa lihasvoimaa ja liikkuvuutta. Liikkuminen tekee hyvää myös aivoille! Tutkimusten mukaan jo 10–20 minuuttia kestäväällä liikunnalla on välittömiä positiivisia vaikutuksia aivojen toimintaan.

Työmatkaliikunta sopii kiireiseenkin arkeen. UKK:n

suositus on harrastaa sydämen sykettä kohottavaa, reipasta liikettä ainakin 2 t 30 min viikossa tai rasittavaa liikkumista 1 t 15 min viikossa. Lihaskuntoa ja liikehallintaa tulisi harrastaa ainakin kaksi kertaa viikossa. Työmatkaliikunnassa suositus täyttyy helposti.

Koulumatkaliikunta parantaa oppimistuloksia ja

auttaa koulupäivästä palautumisessa. Jokaisen 7-17-vuotiaan tulisi liikkua oman hyvinvointinsa turvaamiseksi vähintään tunti päivässä reippaalla tai rasittavalla tasolla.



Kuva 1. Liikkumissuositus lapsille (Opetus- ja kulttuuriministeriön julkaisusarja 2021:19).



Kauhajoki
elä♥ä kauppa-aiikka

Ympäristöhyödyt ja säästöt

Ympäristö kiittää, kun yksityisauton sijaan matkoja taitetaan jalan tai pyörällä. Tieliikenteen päästöistä noin puolet aiheutuu henkilöautoista. Itse kukin voi vaikuttaa omiin liikkumisesta syntyviin päästöihinsä valitsemalla vähäpäästöisen matkustusmuodon. Pyöräily ja kävely sopivat varsinkin lyhyille matkoille ja ovat päästöttömiä tapoja liikkua. Autoliikenteen vähentyessä myös ympäristön viihtyisyys paranee melutason ja pienhiukkaspäästöjen pienentyessä. Lisäksi liikenneturvallisuus paranee, kun liikenteessä on vähemmän autoja.

Kävely ja pyöräliikenne tuo säästöjä yhteiskunnalle ja yksilölle. Tutkimusten mukaan auton vaihtaminen pyörään tai kävelyn tuottaa huomattavia hyötyjä yhteiskunnalle. Pyöräily tuottaa yhteiskunnalle 0,18 euroa kilometriä kohden ja kävely 0,37 euroa. Yksityisautoilun kustannukset ovat puolestaan 0,11 euroa per kilometri. Eri liikennemuotojen hyötyjä ja kustannuksia on arvioitu 14 muuttujalla kuten ilmastonmuutos, maankäyttö, ruuhkat ja terveys.* Yksilölle säästöjä syntyy terveyshyötyjen kautta mutta myös alentuneiden ajoneuvokustannusten kautta.

*Lähde: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0921800918308097?via%3Dihub>



Terveysvaikutusten arviointi

Kävelyn ja pyöräilyn terveyshyötyjen taloudellisia vaikutuksia laskettiin WHO:n kehittämällä HEAT (Health Econic Assesment Tool) työkalulla. Vaikutuksia arvioitiin kahdelle hypoteettiselle vaihtoehdolle kävely- ja pyöräilymäärien kasvun osalta vuoden 2035 tilanteessa. Tarkasteltavat skenaariot olivat:

- **Skenaario 1:** Kävelyn ja pyöräilyn matkamäärät kasvavat Kauhajoella 20 %.
- **Skenaario 2:** Kävelyn ja pyöräilyn matkamäärät kasvavat Kauhajoella 30 %.

HEAT-laskelman perusteella kävelyn ja pyöräilyn matkamäärien kasvaminen 20 %:lla toisi Kauhajoen kaupungille säästöjä vuosittain keskimäärin 1,47 miljoonaa euroa. Tällöin vältettäisiin 0,32 ennenaikaista kuolemaa vuosittain eli 4,5 ennenaikaista kuolemaa vuoteen 2035 mennessä.

Mikäli kävelyn ja pyöräilyn matkamäärät kasvaisivat 30 %:lla, toisi se säästöjä vuosittain keskimäärin 2,27 miljoonaa euroa. Tällöin vuosittain vältettäisiin 0,49 ennenaikaista kuolemaa eli 6,9 ennenaikaista kuolemaa vuoteen 2035 mennessä.

Laskennassa käytetyt arvot ja laskelman tarkemmat tulokset on esitetty liitteessä 1.

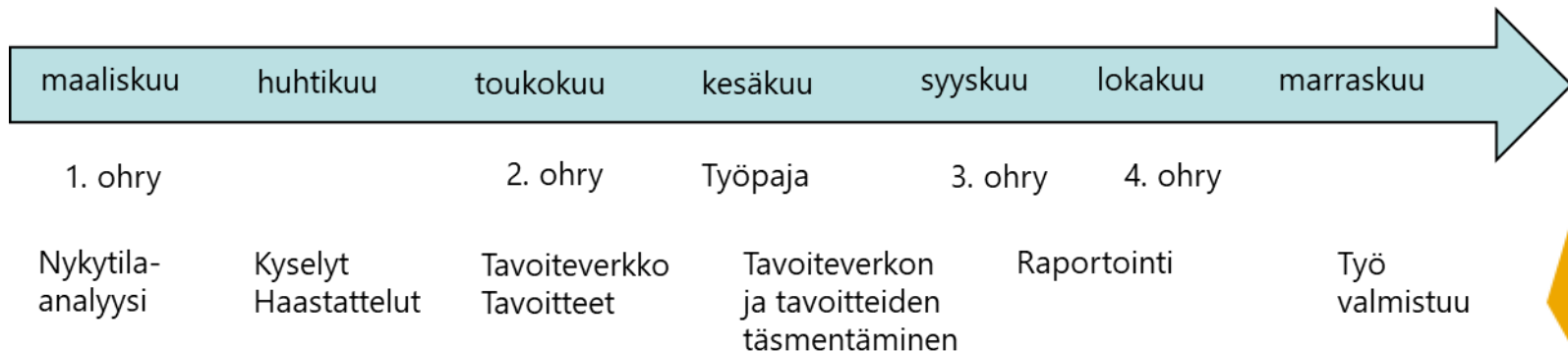


Edistämishjelman laadintatyö

Työn etenemistä ohjaamaan perustettiin **ohjausryhmä**, jossa oli kattavasti jäseniä kunnan eri hallintokunnista. Ohjausryhmä kokoontui työn aikana neljä kertaa.

Edistämishjelman laadintaan osallistettiin kauhajokilaisia keväällä **asukas- ja koululaiskyselyillä**. Asukas- ja koululaiskyselyillä selvitettiin kauhajokilaisten nykyisiä liikkumistottumuksia, kävelyn ja pyöräilyn esteitä ja mahdollisuuksia, sekä kävely- ja pyöräilyverkon yhteystarpeita. Keväällä **haastateltiin** myös Kauhajoen Karhu ry:n, nuorisovaltuuston sekä vanhus- ja vammaisneuvoston edustajia jalankulun ja pyöräilyn nykytilanteen kartoittamiseksi.

Kesäkuussa järjestettiin kaikille avoin virtuaalinen **työpaja**. Työpajassa esiteltiin edistämishjelman alustavat tavoitteet ja ideoitin yhdessä tulevien vuosien konkreettisia toimenpiteitä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi.

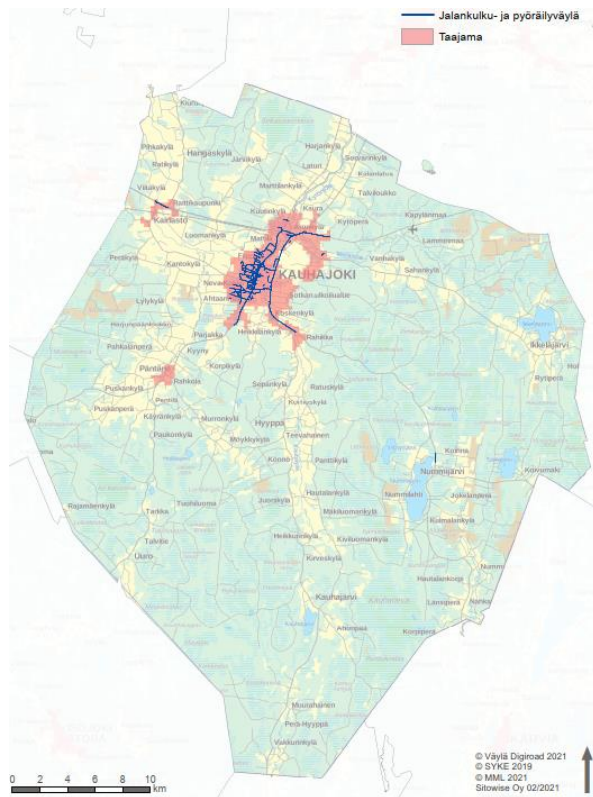


3. Kävelyn ja pyöräilyn nykytilanne

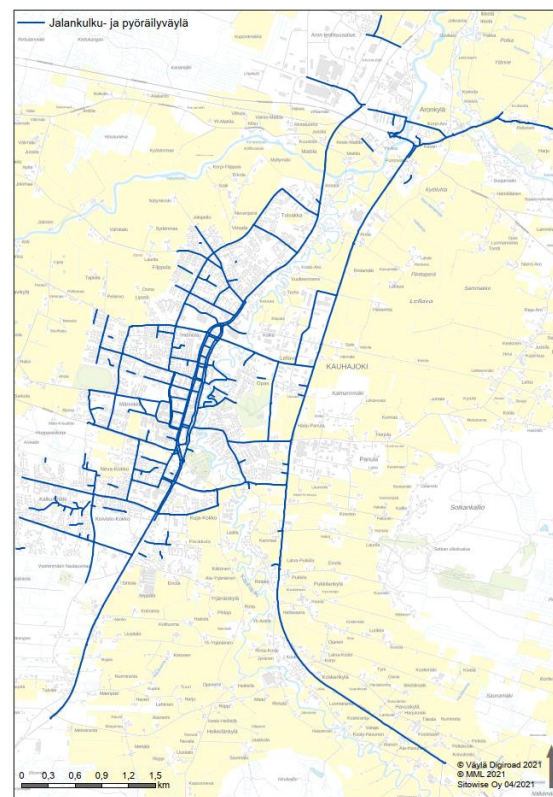


Kävelyn ja pyöräliikenteen verkko

Nykyiset jalankulku- ja pyöräilyväylät sijaitsevat taajama-alueella. Kauhajoen keskusta-alue keskittyy Puistotien ja Topeekan ympäristöön. Kauhajoen keskustaajaman, Kainaston ja Päntäneen välillä ei ole taajamia yhdistäviä erillisiä jalankulku- ja pyöräilyväyliä.



Kuva 2. Kauhajoen jalankulku- ja pyöräilyväylät



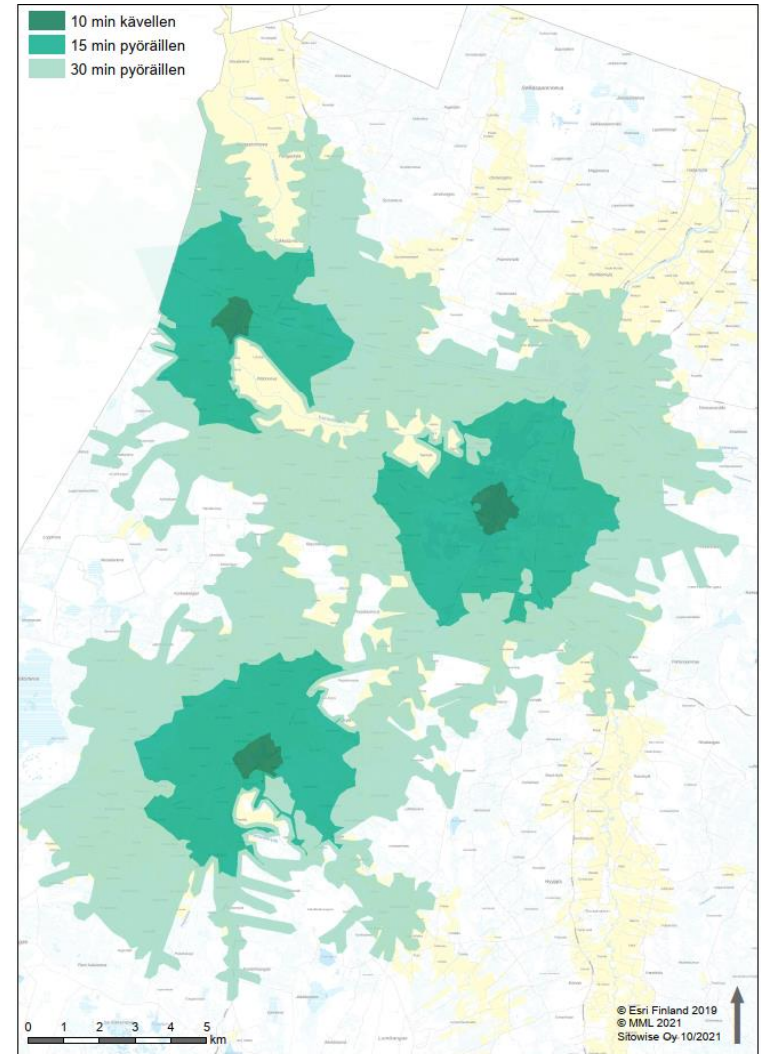
Kuva 3. Keskustan jalankulku- ja pyöräilyväylät

Kävelyn ja pyöräilyn saavutettavuus

Kauhajoen keskustan palvelut ovat lähellä toisiaan. Tiivis keskusta on hyvin saavutettavissa kävellen ja pyöräillen eri suunnista. Paikallisesti tyypillinen tasainen maasto edesauttaa ja tukee jalankulun ja pyöräilyn asiointi- ja työmatkaliikennettä.

Taajamien väliset etäisyydet ovat myös hyvin saavutettavissa pyörällä. Kauhajoen keskustan sekä Kainaston ja Pöntänen välinen etäisyys on noin 11 kilometriä eli matka on pyöräiltävissä alle 40 minuutissa. Etenkin sähköpyörien yleistyessä matkanteko helpottuu nykyisestä taajamien välillä.

Laskelmissa on käytetty kävelynopeutena 4,8 km/h ja pyöräilynopeutena 15 km/h. Tarkemmat kävelyn ja pyöräilyn saavutettavuuskartat on esitetty liitteessä 2.

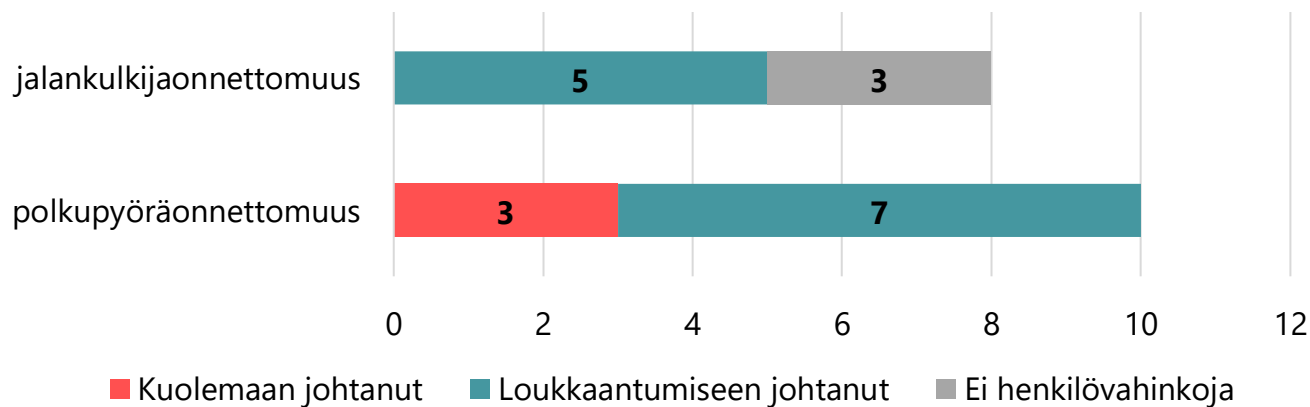


Kuva 4. Taajamien saavutettavuus kävellen ja pyöräillen

Jalankulkija- ja polkupyöräonnettomuudet

Kauhajoella on tapahtunut vuosina 2016-2020 yhteensä 18 poliisin tietoon tullutta jalankulkija- tai polkupyöräonnettomuutta. Onnettomuuksista 67 % on tapahtunut ajoradalla ja 22 % suojateillä. Jalankulkijaonnettomuuksista viisi on johtanut loukkaantumiseen. Polkupyöräonnettomuuksista kolme on johtanut kuolemaan ja loput seitsemän loukkaantumiseen. Onnettomuuksien osalta on hyvä muistaa, että virallisen tilaston ulkopuolelle jää huomattava määrä pyöräilijöiden loukkaantumisia.

Poliisin tietoon tulleet jalankulkija- ja polkupyöräonnettomuudet
Kauhajoella vuosina 2016-2020



Liikkumisen nykytila Kauhajoella

Kauhajokilaisten nykyisiä liikkumistottumuksia, kävelyn ja pyöräilyn esteitä ja mahdollisuuksia sekä kävely- ja pyöräilyverkon yhteystarpeita selvitettiin asukas- ja koululaiskyselyillä keväällä 2021.

Asukaskyselyyn saatiin 375 vastausta. Selvästi suurin osa vastaajista oli työssäkäyviä (68%) ja työikäisiä (79%). Koululaiskyselyyn tuli 492 vastausta. 63 % vastauksista oli alakoululaisilta ja 37 % yläkoululaisilta. Eniten vastauksia tuli Kauhajoen yhteiskoulusta.

Kyselyiden tarkemmat tulokset ja työpajayhteenveto on esitetty liitteissä 3 ja 4.

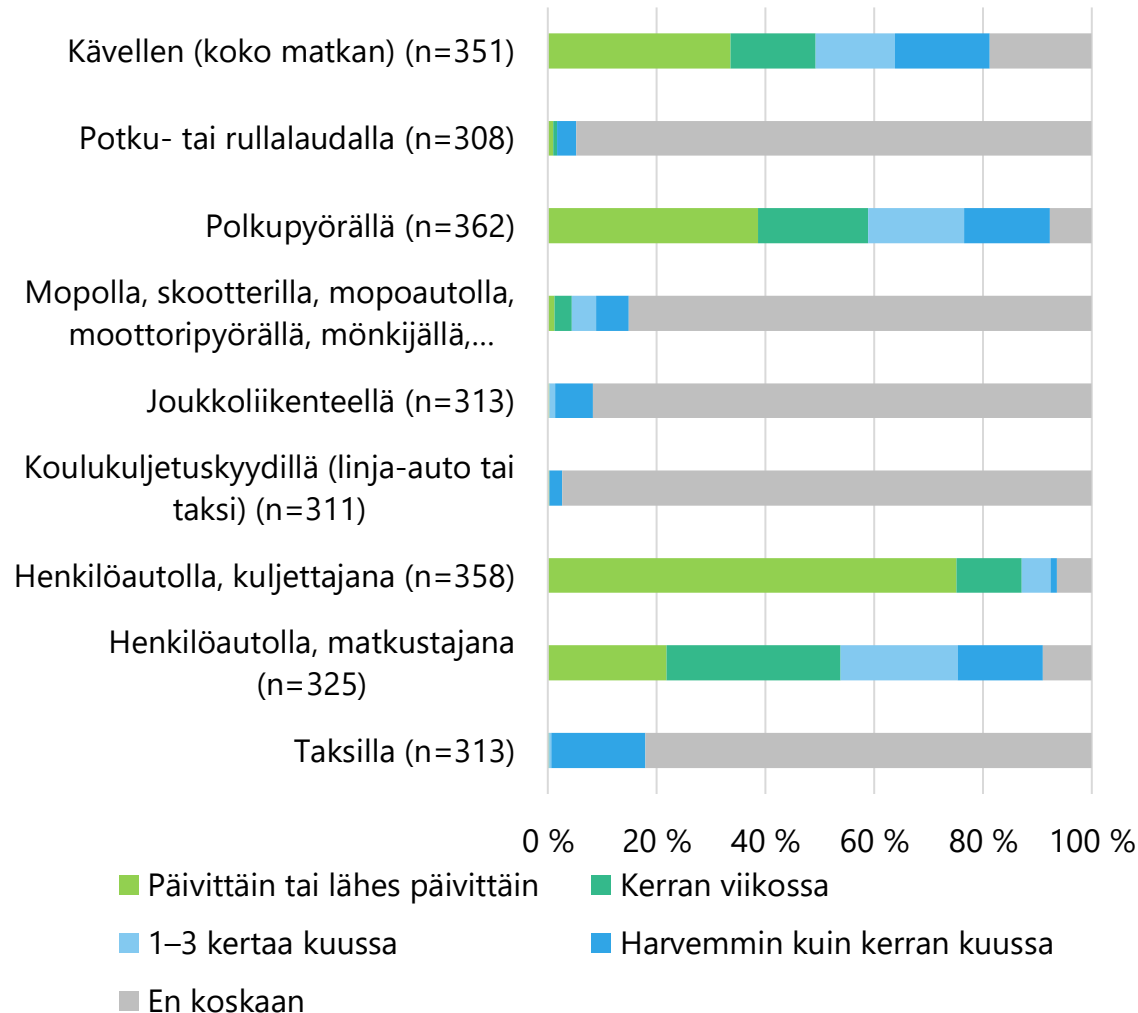


Kuva 5. Asukaskyselyn Facebook -päivitys

Kulkutavat

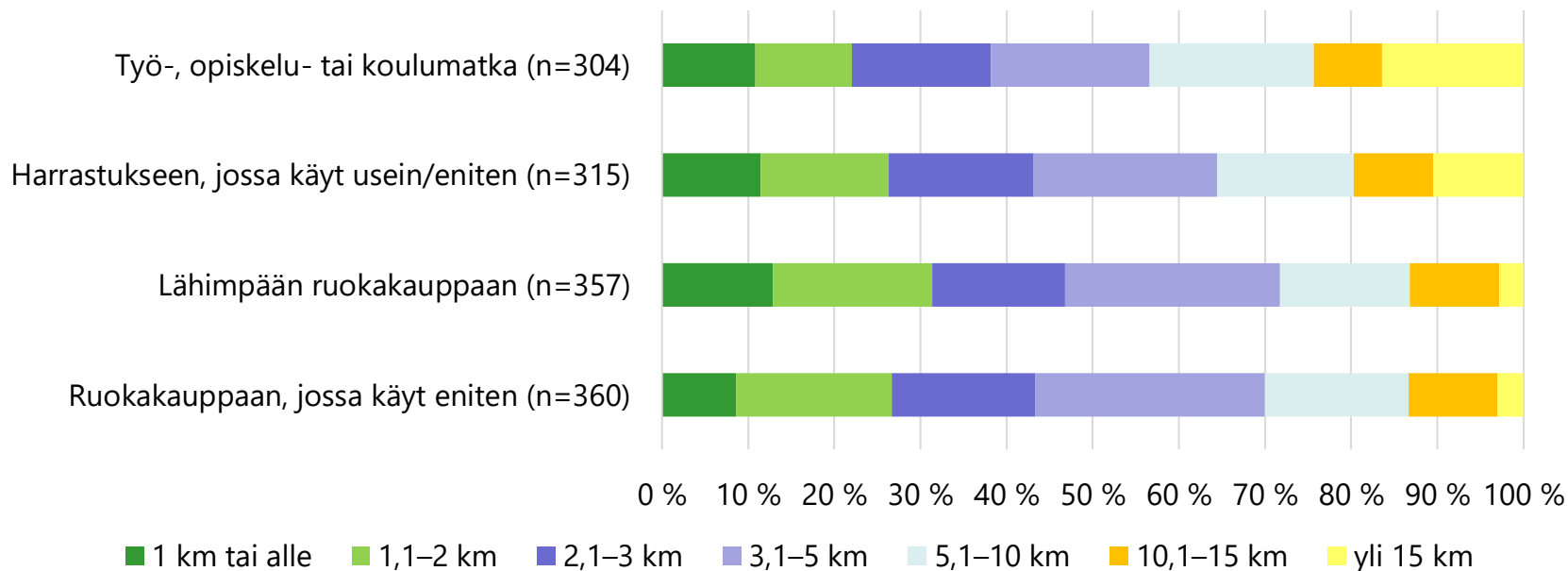
Asukaskyselyn perusteella kolmasosa (34 %) vastaajista tekee arkimatkoja päivittäin tai lähes päivittäin kävellen ja reilu kolmannes (39 %) polkupyörällä.

Autolla kulkeminen on Kauhajoella edelleen yleistä, sillä 75 % kulkee arkimatkoja päivittäin tai lähes päivittäin henkilöauton kuljettajana ja 22 % matkustajana. Muilla kulkutavoilla kuten taksilla ja joukkoliikenteellä kulkeminen on satunnaisempaa.



Matkojen pituus

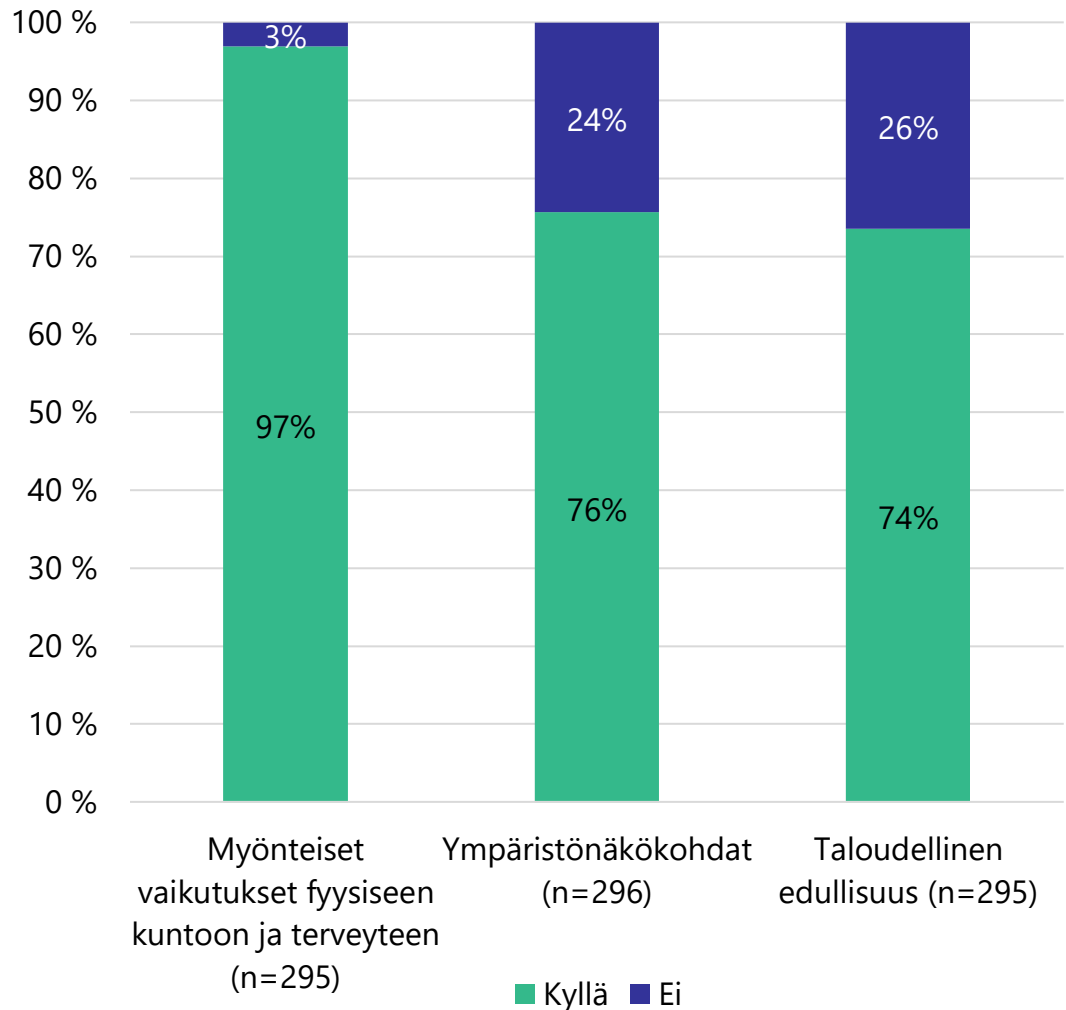
Monella kauhajokilaisella arjen matkat olisivat matkojen pituuden perusteella kuljettavissa kävellen tai pyöräillen asukaskyselyn perusteella. Yli kolmasosalla (38 %) kyselyyn vastanneista työ-, opiskelu- tai koulumatkan pituus oli 3 kilometriä tai sen alle. Harrastusmatkan pituus oli 43 % vastaajista korkeintaan 3 kilometriä. Matka lähimpään ruokakauppaan on tyypillisesti hieman lyhyempi kuin muut arjen matkat.



Arkiliikkumiseen vaikuttavat tekijät

97 % vastaajista koki, että erityisesti myönteisillä vaikutuksilla fyysiseen kuntoon ja terveyteen on vaikutusta arkiliikkumiseen. Myös ympäristönäkökohdat ja taloudellinen edullisuus ovat tärkeitä syitä arkiliikkumiseen.

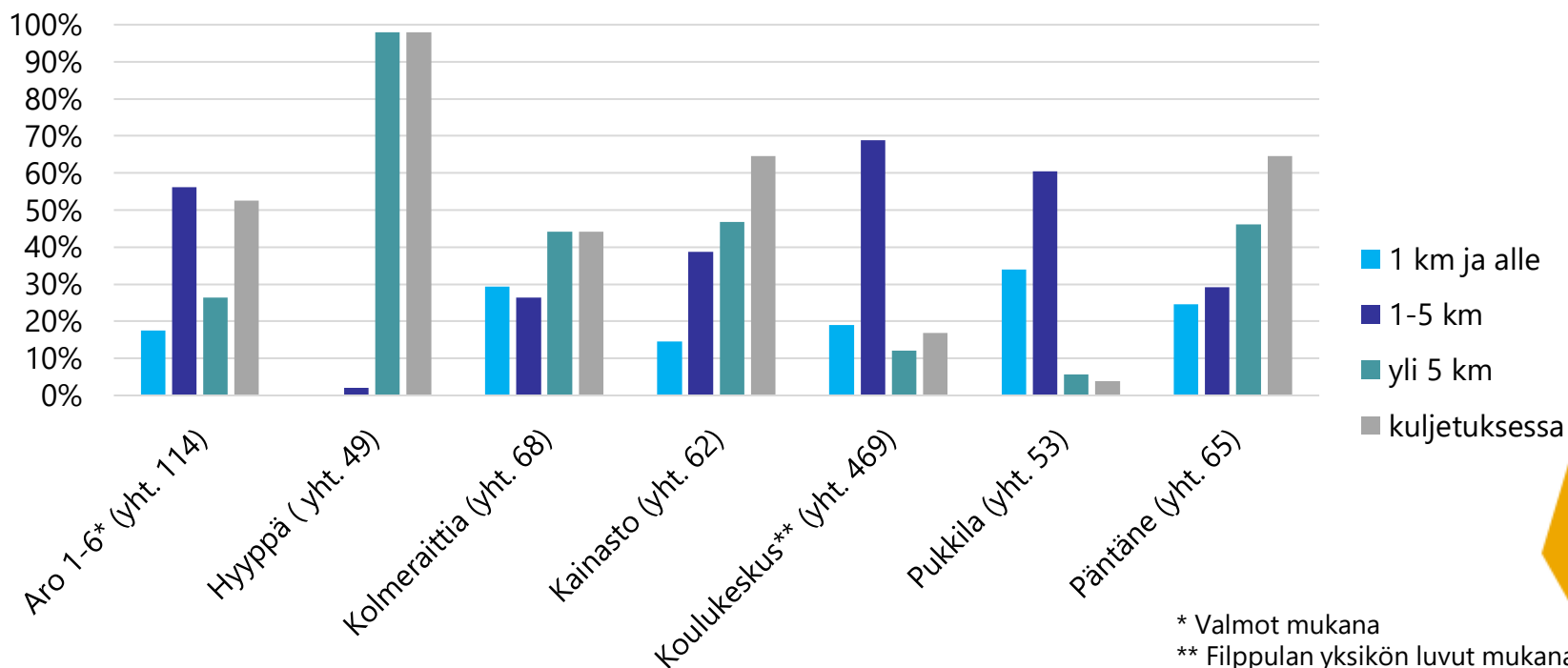
Asukaskyselyn perusteella vanhempien esimerkillä koetaan olevan tärkeä rooli kävely- ja pyöräilymäärien kasvattamisessa Kauhajoella. Laadukkaampien reittien lisäksi myös työpaikkojen kannustamistoimet koetaan tärkeiksi.



Koululaisten liikkuminen

Koulumatkan pituus on 20 % koululaisista korkeintaan 1 kilometrin. Pidempää eli yli 5 kilometrin pituisia koulumatkoja on 23 % koululaisista. Koulumatkat olisivatkin suurella osalla kuljettavissa kävellen tai pyöräillen. Koululaisten harrastusmatkat ovat usein pidempää kuin koulumatkat. Koululaiskyselyyn vastanneista 39 % harrastusmatkan pituus on yli 5 kilometriä.

Koulumatkojen pituudet (oppilaiden osoitedata)

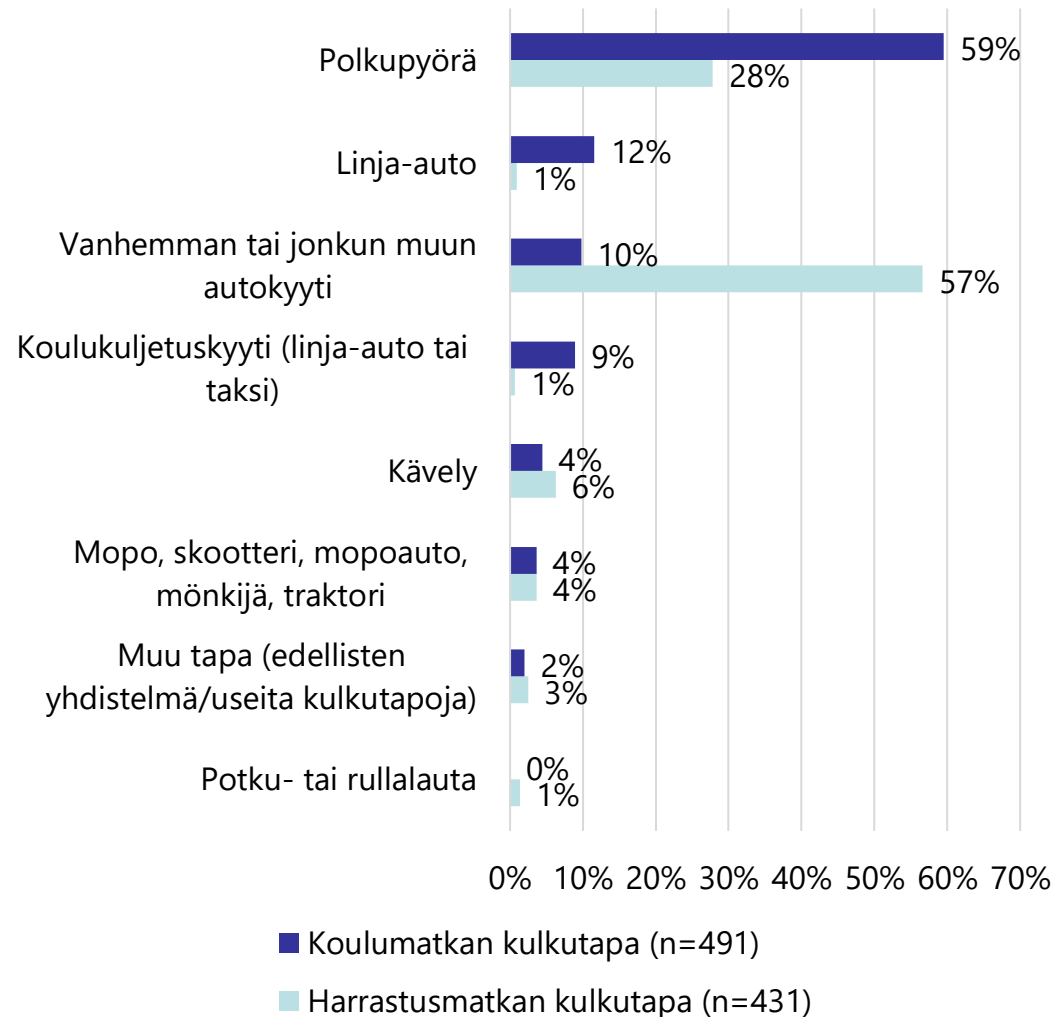


Koululaisten kulkutavat

Koulumatkoja kuljetaan useimmiten polkupyörällä (59 %). Alakoululaisista 63 % kulkee polkupyörällä ja yläkoululaisista 53 %.

Seuraavaksi yleisimmät kulkutavat ovat kyselyn perusteella linja-auto, autokyyti ja koulukuljetuskyyti. Autokyydillä kulkeminen on hieman yleisempää yläkoululaisilla (12 %) kuin alakoululaisilla (8 %).

Harrastusmatkojen kulkutapana korostuvat autokyydit (57 %). Kyselyyn vastanneista alle kolmannes (28 %) kulkee harrastukseen polkupyörällä.



Kehittämistarpeet

Nykytilatarkastelun, asukas- ja koululaiskyselyn, haastatteluiden ja työpajan pohjalta Kauhajoelta tunnistettiin kehittämistarpeita kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseksi. Risteysjärjestelyt, teiden ylitykset ja suojatiet koetaan yleisinä vaaranpaikkoina. Suojatiekäyttämiseen toivotaan puututtavan mm. viestinnän keinoin. Lisäksi paikoitellen esiin nousi tarve väylien erottelulle, jotta eri kulkumuodoilla liikkuminen koettaisiin turvallisemmaksi.

Kävely- ja pyöräverkon kattavuudessa on paikoin puutteita. Etenkin kylien ja taajamien välisiä yhteyksiä toivotaan kehitettävän jatkossa. Verkon kuntoon ja kunnossapitoon toivotaan panostettavan ja valaistuksessa on paikoin kehitettävää.

Asenteissa ja käyttäytymismalleissa on kehittämistarpeita, joihin voidaan pyrkiä vaikuttamaan mm. viestinnän kautta. Autoilun vahvaan rooliin ja osin myös pyöräilykulttuuriin toivotaan muutosta, sillä eri kulkutavoilla liikkuvien toivotaan huomioivan toisensa jatkossa nykyistä paremmin.



4. Tavoitteet



Tavoitteet vuodelle 2035

1. Kävely ja pyöräily ovat yhdenvertaisessa asemassa autoliikenteeseen nähden. Jalan ja pyörällä liikkuminen on turvallista, sujuvaa ja esteetöntä. Tärkeimmät reitit ovat hyvin kunnossapidettyjä.
2. Aikuiset näyttävät esimerkkiä viisaasti liikkumisessa. Lyhyillä matkoilla suositetaan jalan ja pyörällä kulkemista. Saattoliikenne on vähentynyt koulujen ympäristöissä.
3. Maankäytön suunnittelussa painotetaan kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä.
4. Jalankulun ja pyöräilyn hyödyistä ja mahdollisuuksista viestitään näkyvästi ja aktiivisesti.
5. Kestävän liikkumisen edistäminen koetaan tärkeäksi kaupunkilaisten ja kaupungin toimijoiden keskuudessa. Edistämistyötä ohjaa yhteinen tahtotila hyvinvoinnin ja ympäristöhyötyjen saavuttamiseksi.



Pyöräliikenteen tavoiteverkon määrittely

Kauhajoelle laaditun pyöräliikenteen tavoiteverkon määrittelyssä sovellettiin Väyläviraston Pyöräliikenteen suunnittelu –ohjetta (18/2020). Kauhajoelta tunnistettiin pyöräliikennettä synnyttävät kohteet, joita olivat palvelukeskittymät, asuinalueet ja koulut sekä merkittävimmät työpaikka-, vapaa-ajan- ja virkistysalueet. Keskusluokittelun perusteella määriteltiin pyöräliikenteen tavoiteverkko.

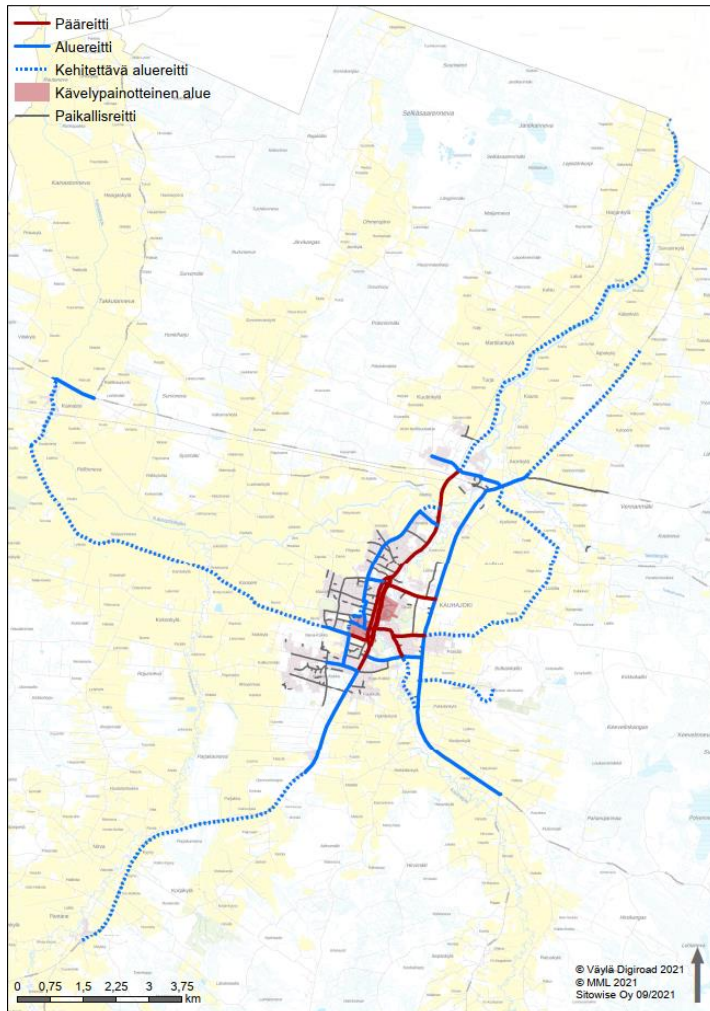
Pää- ja aluereitit muodostavat pyöräliikenteen pääverkon, jotka yhdistävät tärkeimpiä kohteita toisiinsa. **Paikallisreitit** ovat kaikki muut tiet, kadut, erilliset pyörätiet sekä puistokäytävät ja ulkoilureitit, joilla pyöräliikenne on sallittua. Pää-, alue- ja paikallisreitit eroavat toisistaan lähinnä laatutasoltaan sekä toteutuksen ja kunnossapidon priorisoinnilta.

Kauhajoen keskustaan määriteltiin lisäksi **kävelypainotteinen alue**, jonka kehittämisessä pääpaino on kävelyn edellytysten ja esteettömyyden edistämisessä. Aluetta voidaan kehittää esimerkiksi rauhoittamalla liikennettä, parantamalla käveltävyyttä / kuljettavuutta esteettömästi sekä lisäämällä ympäristön viihtyisyyttä ja virikkeellisyyttä.

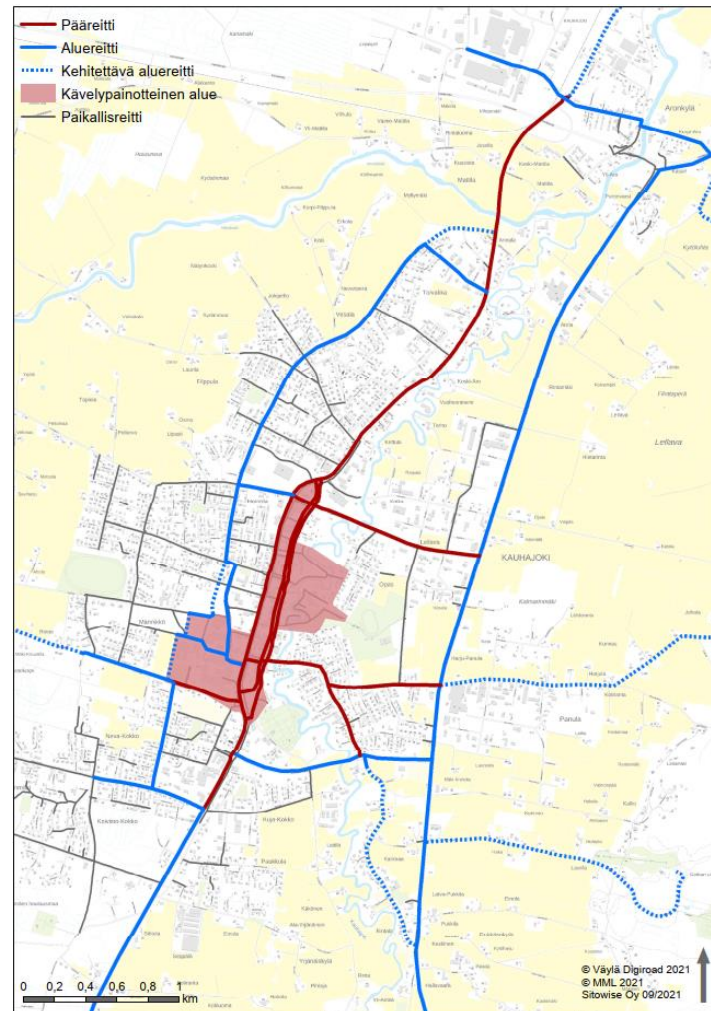
Seuraavilla sivuilla on esitetty Kauhajoen pyöräliikenteen tavoiteverkko ja kävelypainotteinen alue sekä tavoiteverkon suunnitteluperiaatteet.



Pyöräliikenteen tavoiteverkko



Kuva 6. Pyöräilyn tavoiteverkko



Kuva 7. Pyöräilyn tavoiteverkko ja kävelypainotteinen alue

Tavoiteverkon suunnitteluperiaatteet

	Pääreitti	Aluereitti	Muut reitit
Jalankulun ja pyöräliikenteen erottelu autoliikenteestä	<p><i>Jalankulku erotellaan autoliikenteestä.</i></p> <p><i>Pyöräliikenne erotellaan autoliikenteestä.</i> <i>Tarvittaessa sekaliikenne (pyöräily ajoradalla), jolloin nopeusrajoitus korkeintaan 30 km/h.</i></p>	<p><i>Erottelu Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjeen 2020* mukaisesti (KVL/nopeusrajoitus/käyttäjämäärä). Pyöräliikenne erotellaan (pyörätielle) siellä, missä moottoriajoneuvojen nopeutta ja määrää ei voida tai ole toivottavaa hillitä liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi.</i></p> <p><i>*Väyläviraston suunnitteluohje: https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo_2020-18_pyoralikenteen_suunnittelu_web.pdf</i></p>	<p><i>Erottelu Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjeen 2020 mukaisesti (KVL/nopeusrajoitus/käyttäjämäärä).</i></p> <p><i>Jalankulku pientareella, pyöräily ajoradalla</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Toteutusratkaisuna voidaan käyttää kylätie –mallin liikennejärjestelyitä (Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjeen 2020 mukaisesti). Kylätietä käytetään yleensä rakentamattomalla alueella. Normaalia leveämpi piennar erotellaan reunaviivalla, ajorata normaalia kapeampi.</i>
Jalankulun ja pyöräliikenteen erottelu	<p><i>Lähtökohtaisesti pyöräliikenne erotellaan jalankulusta, erityisesti kävelypainotteisella alueella erottelun tarve priorisoidaan.</i></p> <p><i>Keskustan pääreiteillä mahdollisesta tilapuutteesta johtuen pyöräliikenne voidaan ohjata myös ajoradalle (korkeintaan 30 km/h).</i></p>	<p><i>Kävelypainotteisella alueella ja muussa rakennetussa ympäristössä pyöräliikenne lähtökohtaisesti erotellaan jalankulusta.</i></p> <p><i>Rakennetun ympäristön ulkopuolella erottelun tarve riippuu jalankulun määrästä eikä se ole välttämätöntä kaikissa tilanteissa.</i></p>	<p><i>Erottelun tarve riippuu jalankulun määrästä eikä se ole välttämätöntä kaikissa tilanteissa.</i></p>
Päällysteen leveys	<p><i>Perusleveydet pääreiteillä varsinkin uusia väyliä toteuttaessa:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Kaksisuuntainen pyörätie 3,0–4,0 m.</i> <i>Jalkakäytävä 2,5–3,5 m.</i> <p><i>Olemassa olevilla reiteillä toteutusmahdollisuus riippuu katutilan kokonaisleveydestä.</i></p>	<p><i>Perusleveydet aluereiteillä varsinkin uusia väyliä toteuttaessa:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Kaksisuuntainen pyörätie 2,5–3m.</i> <i>Yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie 3,5 m</i> <i>Jalkakäytävä 2,5m</i> 	<ul style="list-style-type: none"> <i>Yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie 3,5 m</i> <i>Jalkakäytävä 2,25–2,5m</i> <i>Kylätieratkaisussa pientareen leveys on yleensä 1,5–2,2 m ja ajoradan leveys on 2,6–3,8 m (suunnitteluohjeen mukaan). Esimerkki kylätien poikkileikkauksesta: jk/pp 1,5m + ajorata 3,0m + jk/pp 1,5m.</i>

Esimerkkejä suunnitteluratkaisuihin



Kuvissa on esitetty esimerkkejä kaksisuuntaisista pyöräliikenteen järjestelyistä. Samoja ratkaisuja voidaan hyödyntää myös erillisillä pyöräteillä.

Talvikunnossapito

Keskustan jalankulku- ja pyöräteiden talvikunnossapito on kokoojakatujen kanssa tärkeysjärjestyksessä ensimmäisenä. Pää- ja aluereiteillä kunnossapidossa priorisoidaan varsinkin koulureitit. Talvikunnossapitoon kuuluvat muun muassa liukkaudentorjunta, lumen auraus, lumivallien poisto erityisesti liittymä- ja suojatiekohdissa, sekä liikennemerkkien puhdistaminen.

Pyörätieverkko on kokonaisuudessaan tiivis ja tehokkaasti hoidettavissa. Kauhajoen kunnan kunnossapidon ulkopuolelle jäävillä ELY-keskuksen hallinnoimilla tieosuuksilla on omat kunnossapidon hoitoluokat. Paikallisreiteillä huomioitavaa on, että yleisen tien ja jalankulku- ja pyöräilyväylän aurauksen yhteydessä yksityisiin liittymiin kerääntyvä lumi kuuluu liittymän omistajan poistettavaksi.

Toimenpiderajana on 3cm lunta tai sohjoa, mutta usein toimeen tartutaan heti lumisateen alkaessa.



5. Toimenpideohjelma



Kävely ja pyöräily ovat yhdenvertaisessa asemassa autoliikenteeseen nähden. Jalan ja pyörällä liikkuminen on turvallista, sujuvaa ja esteetöntä. Tärkeimmät reitit ovat hyvin kunnossapidettyjä. 1/2

1. Liikenneturvallisuuden riskipisteiden parantaminen.

Jatketaan kävelyn ja pyöräliikenteen riskipisteiden parantamista. Siellä missä autoliikenne ja kävely ja pyöräily kohtaavat, tulee risteysjärjestelyiden turvallisuuteen kiinnittää erityistä huomiota.

Riskipisteet kartoitetaan 5 vuoden välein liikenneturvallisuuskyselyn yhteydessä.

Vastuu: Tekninen toimiala

2. Erillinen rahoitus kävelyn ja pyöräilyn investoinneille

YK suosittelee aktiivisten liikennemuotojen budjetiksi 20% kaikista liikenneinvestoinneista. Oma erillinen budjetti on tärkeä kulkumuotojen tavoitteelliselle kehittämiselle.

Vastuu: Tekninen toimiala

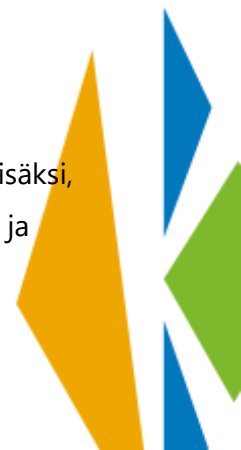
3. Asuinalueiden ja keskustan nopeusrajoitusten alentaminen 30km/h

Nopeuksien rauhoittaminen on tehokas turvallisuustoimi alueilla, joissa kävellään ja pyöräillään paljon. Se vaikuttaa myös siihen, koetaanko liikenne turvalliseksi. Oleellista on lisäksi, että liikenneympäristö tukee nopeusrajoitusta ja nopeusrajoituksen noudattamista valvotaan.

Vastuu: Tekninen toimiala

Mittarit:

- Jalankulku- ja pyöräilyväyliä toteutetaan 5 km vuoteen 2035 mennessä
- Liikenneturvallisuuden riskipisteitä parannetaan noin 10 kpl vuoteen 2035 mennessä



Kävely ja pyöräily ovat yhdenvertaisessa asemassa autoliikenteeseen nähden. Jalan ja pyörällä liikkuminen on turvallista, sujuvaa ja esteetöntä. Tärkeimmät reitit ovat hyvin kunnossapidettyjä. 2/2

4. Pyöräpysäköinnin kehittäminen

Pyöräpysäköintialueet, jotka ovat lähellä määränpäättä ovat houkutteleva vaihtoehto pyöräilijöille. Pyörätelineiden tulee olla helppokäyttöisiä ja turvallisia. Hyvin järjestetty pyöräpysäköinti kannustaa ihmisiä liikkumaan pyörillä. Aluksi tulee selvittää pyöräpysäköinnin nykytilanne ja suunnitella sen kehittämistoimet.

Vastuu: Tekninen toimiala yhteistyössä muiden toimialojen kanssa

5. Vapaa-ajan reitistöjen suunnittelu ja rakentamisen aloittaminen

Vapaa-ajan pyöräilyn lisääntyminen lisää myös arkipyöräilyä. Pyörä tulee tutuksi kulkumuotona ja pyöräliikenteen imago paranee. Pyöräreittien kunto ja kehittämistarpeet tulee kartoittaa, minkä jälkeen reittejä lähdetään parantamaan. Kehittämistyötä tehdään yhteistyössä 3. sektorin (seurat, järjestöt, yhdistykset) ja maanomistajien kanssa. Reitit tulee merkitä maastoon ja niistä tulee tiedottaa.

Vastuu: Tekninen toimiala, hyvinvointitoimiala, viestintä, 3. sektori, maanomistajat

Mittarit:

- Jalankulku- ja pyöräilyväyliä toteutetaan 5 km vuoteen 2035 mennessä
- Liikenneturvallisuuden riskipisteitä parannetaan noin 10 kpl vuoteen 2035 mennessä



Aikuiset näyttävät esimerkkiä viisaasti liikkumisessa. Lyhyillä matkoilla suositetaan jalan ja pyörällä kulkemista. Saattoliikenne on vähentynyt koulujen ympäristöissä. 1/2

1. Kouluihin tehdään suunnitelmat saattoliikennejärjestelyistä tai sen ohjaamisesta kauemmas kouluilta

Vilkas autoliikenne koulujen ympäristöissä voi aiheuttaa liikenneturvallisuusriskejä. Saattoliikenne voidaan ohjata hieman kauemmas koulusta, jolloin koulun ympäristö voidaan rauhoittaa jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Koulukeskuksen saattoliikennejärjestelyt otetaan tarkasteluun ensimmäisessä vaiheessa.

Vastuu: Tekninen toimiala, kaavoitus, kasvatus- ja opetustoimiala

2. Koulujen pihoihin toteutetaan pyöräilymahdollisuuksia koulupäivien ajaksi

Kouluissa edistetään pyöräilyä esim. pump track ratojen ja lainapyörien avulla.

Vastuu: Kasvatus- ja opetustoimiala, tekninen toimiala

3. Esikouluissa ja kouluissa toteutetaan liikennekasvatusta

Käytetään ja opastetaan kouluja hyödyntämään Liikenneturvan olemassa olevaa materiaalia koulujen liikennekasvatustyössä.

Vastuu: Kasvatus- ja opetustoimiala

Mittarit:

- Kaikkien koulujen osalta on tehty suunnitelma saattoliikennejärjestelyistä tai sen ohjaamisesta kauemmas kouluilta vuoteen 2035 mennessä
- Yhteisöjä on lähtenyt mukaan kestävän työmatkaliikkumisen edistämiseen (esim. haastekisat)

Aikuiset näyttävät esimerkkiä viisaasti liikkumisessa. Lyhyillä matkoilla suositetaan jalan ja pyörällä kulkemista. Saattoliikenne on vähentynyt koulujen ympäristöissä. 2/2

4. Vanhempia kannustetaan aktiiviseen liikkumiseen jo neuvolassa

Vanhempia kannustetaan aktiiviseen liikkumiseen ja heille tarjotaan tietoa aktiivisen liikkumisen hyödyistä neuvolasta alkaen. Vanhempien kannustaessa lapsiaan liikkumaan, säilyy liikunta todennäköisemmin tapana myös aikuisiällä.

Vastuu: Terveys ja sosiaalipalvelut (LLKY), hyvinvointitoimiala, kasvatusta- ja opetustoimiala

5. Toteutetaan mahdollisuus vuokrata pyöriä edullisesti kaupungilta

Keskustassa keskeisellä paikalla järjestetään pyörävuokrausta (kaupunkipyörä).

Vastuu: Tekninen toimiala, hyvinvointitoimiala

6. Kestävän liikkumisen edistäminen

Kaupunki haastaa työpaikkoja ja yhteisöjä kestävän työmatkaliikkumisen edistämiseen esimerkiksi haastekisojen, liikkumiskampanjoiden ja tiedottamisen avulla.

Vastuu: Hyvinvointitoimiala, henkilöstöjaosto

Mittarit:

- Kaikkien koulujen osalta on tehty suunnitelma saattoliikennejärjestelyistä tai sen ohjaamisesta kauemmas kouluilta vuoteen 2035 mennessä
- Yhteisöjä on lähtenyt mukaan kestävän työmatkaliikkumisen edistämiseen (esim. haastekisat)

Maankäytön suunnittelussa painotetaan kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä.

1. Kaikissa uusissa kaavoituskohteissa huomioidaan vaikutukset kävelyn ja pyöräilyyn

Kaavoituskohteissa käytetään erillistä tarkistuslistaa. Pyöräiliikenteen pääreitit ja kävelypainotteiset alueet huomioidaan kaavoituksessa. Riittävät tilavaraukset tehdään jo kaavoitusvaiheessa edistämishojelman suunnitteluperiaatteiden mukaisesti. Liikennesuunnittelun ja kaavoituksen välistä vuoropuhelua kehitetään.

Vastuu: Tekninen toimiala

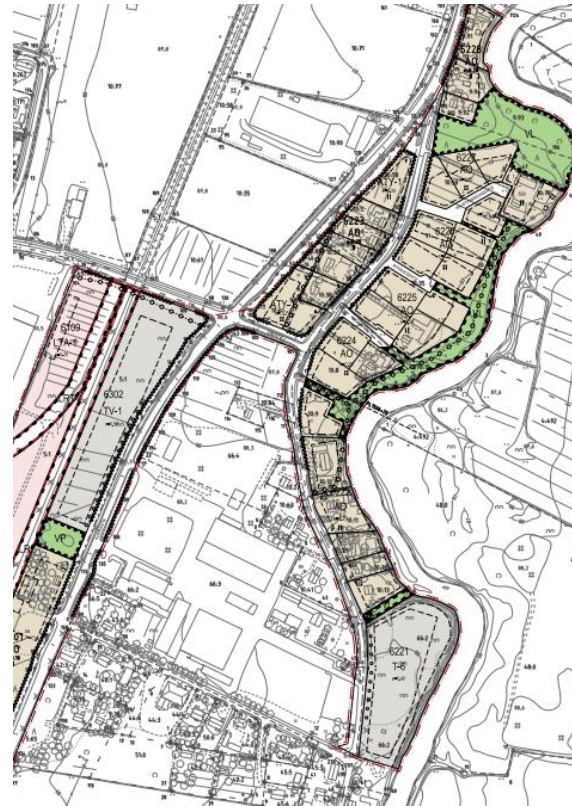
2. Asukkaita otetaan mukaan alueiden kehittämiseen

Asukkaita osallistetaan ajankohtaisiin hankkeisiin esim. kyselyiden tai tilaisuuksien kautta.

Vastuu: Tekninen toimiala

Mittarit:

- Tarkistuslistan käyttö on jatkuvaa toimintaa



Kuva 8. Asemakaavan muutos kortteleissa 6221-6223, 6301 sekä niihin liittyvillä maatalous-, rautatieliikenne- ja katualueilla. Kauhajoen kaupunki



Jalankulun ja pyöräilyn hyödyistä ja mahdollisuuksista viestitään näkyvästi ja aktiivisesti.

1. Laaditaan viestinnän vuosikello, joka toimii ohjeena viestinnässä

Viestinnässä hyödynnetään monipuolisesti eri viestintäkanavia. Viestinnässä huomioidaan kaikki kohderyhmät ja viestintää voidaan kohdentaa eri kohderyhmille. Viestinnän vuosikellossa määritetään vastuut poikkihallinnollisesti. Viestintätoimenpiteisiin osallistetaan aktiivisesti myös seuroja ja yhdistyksiä.

**Vastuu: Hyvinvointitoimiala,
Liikenneturvallisuusryhmä, viestintä**

2. Järjestetään ohjattuja kävely- ja pyöräilykierroksia

Ohjattuja kävely- ja/tai pyöräilykierroksia järjestetään säännöllisesti eri puolilla kuntaa yhdessä seurojen kanssa.

**Vastuu: 3. sektori (seurat, yhdistykset),
hyvinvointitoimiala**

3. Aktivoidaan kylien liikkumishaasteita

Kylissä aktivoidaan erilaisia tempauksia ja haasteita kuten "kävelykyläkierrokset" esimerkiksi kyläyhdistysten kautta.

**Vastuu: 3. sektori (esim. kyläyhdistykset),
hyvinvointitoimiala**

Mittarit:

- Vuosittain toteutetaan vähintään 5 viestintä- ja markkinointitoimenpidettä tai tempauksia



Kestävän liikkumisen edistäminen koetaan tärkeäksi kaupunkilaisten ja kaupungin toimijoiden keskuudessa. Edistämistyötä ohjaa yhteinen tahtotila hyvinvoinnin ja ympäristöhyötyjen saavuttamiseksi.

1. Edistämishjelma hyväksytään kaupunginvaltuustosta

Edistämishjelma viedään kaupunginvaltuustoon esittelyyn ja hyväksyttäväksi. Hyväksyntä lisää sitoutumista ohjelman toteuttamiseen.

Vastuu: Tekninen toimiala

2. Edistämistyöstä raportoidaan vuosittain tekniselle lautakunnalle

Edistämishjelman toteutumisesta raportoidaan vuosittain tekniselle lautakunnalle liikenneturvallisuusryhmän seurantaraportoinnin yhteydessä. Tarkoituksena on lisätä päättäjien tietoisuutta edistämistyön etenemisestä ja tärkeydestä.

Vastuu: Liikenneturvallisuusryhmä, tekninen toimiala, hyvinvointitoimiala

3. Toteutetaan jalankulun ja pyöräliikenteen laskentoja tapauskohtaisesti

Jalankulun ja pyöräliikenteen laskentoja toteutetaan tarvittaessa resurssien puitteissa ja vilkkaimmilla osuuksilla. Laskennat ovat tarpeen varsinkin niillä väyläosuuksilla, joilla on tunnistettu kehittämistarpeita. Näin voidaan varmistaa kehityshankkeiden tarpeellisuus ja seurata niiden vaikuttavuutta.

Vastuu: Tekninen toimiala

Mittarit:

- Vuosittainen yhteenveto kaupunginvaltuustolle on toteutettu
- Jalankulun ja pyöräliikenteen määrät kasvavat pääreiteillä



6. Tavoiteverkon toimenpideohjelma



Pääverkon kehittämistarpeet

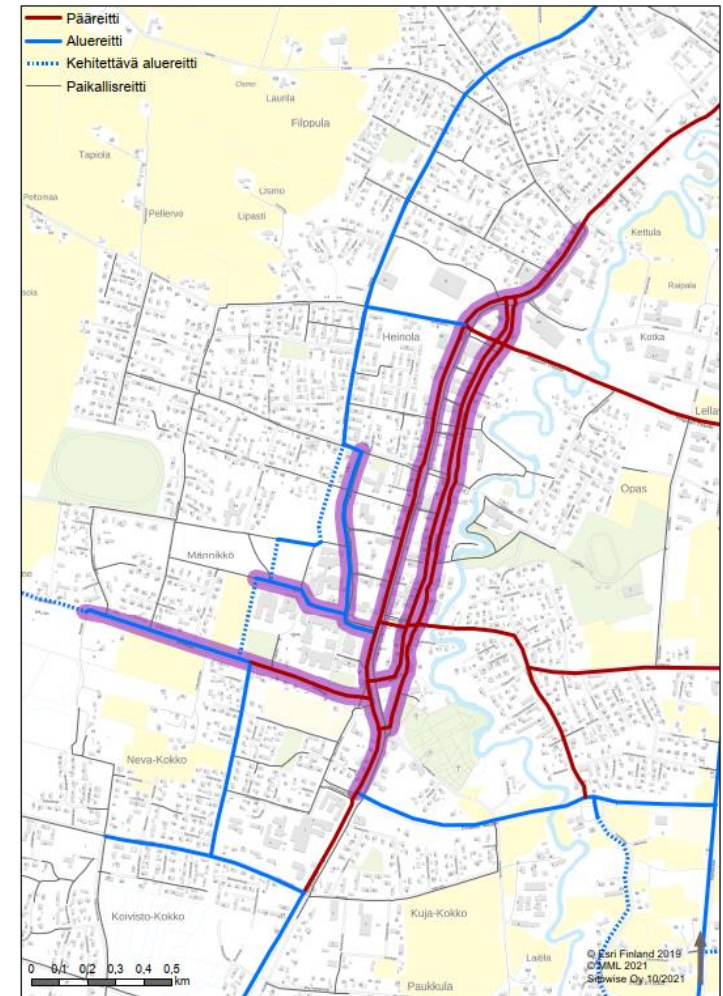
Nykytilanteessa pyöräilyn pääverkolla jalankulku ja pyöräiliikenne on eroteltu autoliikenteestä. Pääverkolta on tunnistettu tärkeimpiä kohteita, joissa kävely ja pyöräily tulisi erotella toisistaan. Uusia kehitettäviä yhteyksiä on tunnistettu Toivakassa sekä terveyskeskuksen ja ammattikoulun ympäristössä maankäytön kehittyessä.

Pääreittien merkittävimmät kehittämistarpeet:

- Jalankulun ja pyöräilyn erottaminen toisistaan Topeakalla välillä Talvitie-Eteläinen Yhdystie.
- Jalankulun ja pyöräilyn erottaminen toisistaan Puistotiellä ja Aninkujalla kävelypainotteisella alueella.

Aluereittien merkittävimmät kehittämistarpeet:

- Jalankulun ja pyöräilyn erottaminen toisistaan Aninkujalla, Sairaalapolulla ja Prännärintiellä.

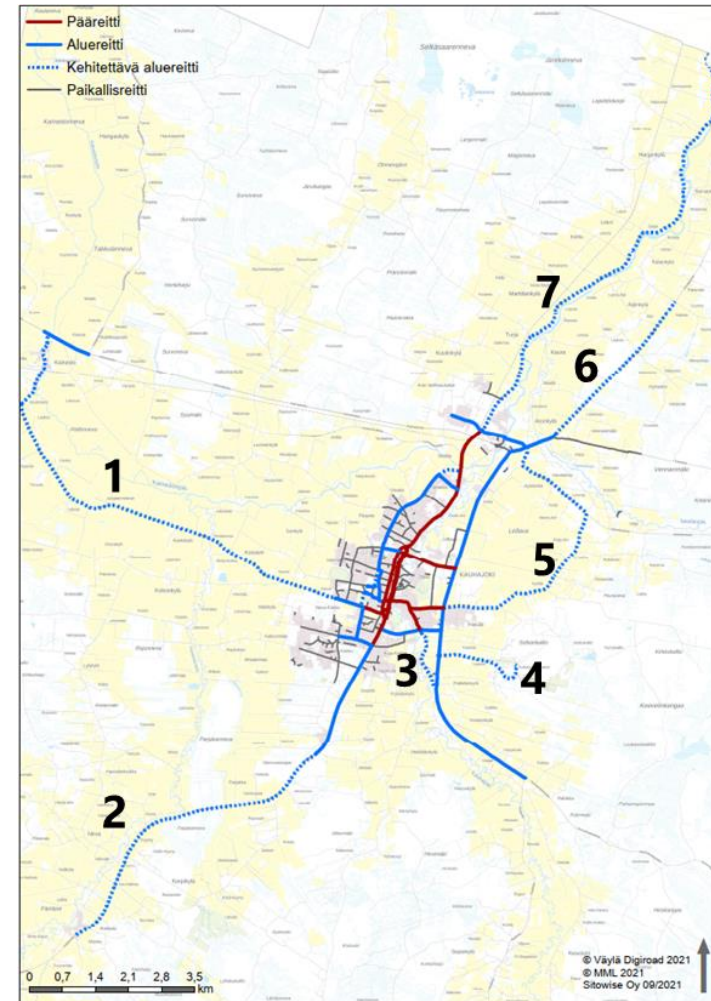


Kuva 9. Pääverkon merkittävimmät kehittämistarpeet

Pääverkon kehitettävät yhteysvälit

Viereisellä kartalla on esitetty pääverkon kehitettävät yhteysvälit. Suurin osa yhteysväleistä koskee ELY-keskuksen hallinnoimia teitä. Kunta pyrkii aktiivisesti edistämään kyseisten yhteyspuutteiden toteutumista. Osa yhteysväleistä on pitkiä, joten niitä pyritään toteuttamaan vaiheittain. Seuraavalla sivulla on esitetty kunkin toimenpiteen osalta tarkempi parantamistoimenpide. Toimenpiteiden toteutusaikatauluja ja kustannusarvioita ei ole määritelty edistämishjelmassa, sillä ne vaativat tarkempaa suunnittelua.

1. **Aninkuja** (tienpitäjä ELY-keskus)
2. **Päntäneentie** (tienpitäjä ELY-keskus)
3. **Hyypäntie** (tienpitäjä kunta)
4. **Sotkantie** (tienpitäjä ELY-keskus)
5. **Lustilantie & Sahankyläntie** (tienpitäjä ELY-keskus)
6. **Seinäjoentie** (tienpitäjä ELY-keskus)
7. **Kurikantie** (tienpitäjä ELY-keskus)



Kuva 10. Pääverkon kehitettävät yhteysvälit

Kehitettävät yhteysvälit

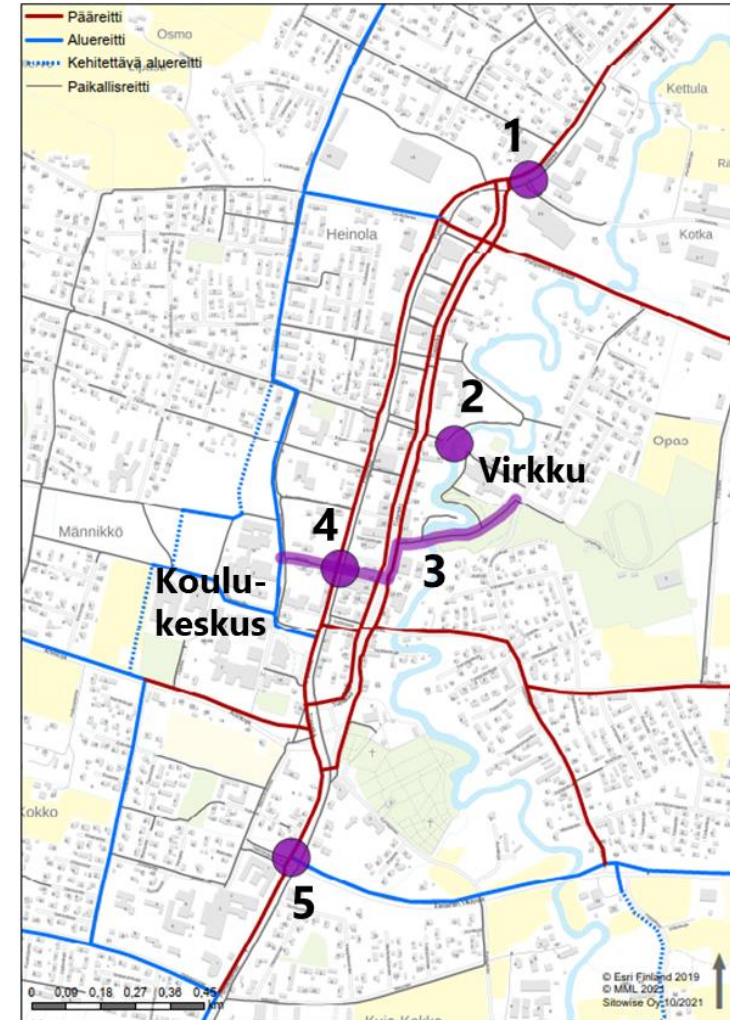
Nro	Kohde	Nykytila/ongelma	Toimenpide	Pituus (m)
1	Aninkuja (mt 17107)	Yhteyspuute Kainasto-Kauhajoen keskustaajama. Nopeusrajoitus pääosin 80 km/h, KVL 1004.	Yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän rakentaminen (aluereitti). Yhteyden toteutus vaiheittain. Opastuksen parantaminen.	10 075
2	Päntäneentie (mt 663)	Yhteyspuute Päntäne-Kauhajoen keskustaajama. Ongelmat: Reitiltä puuttuu pyörätie, valaistus, talvikunnossapito. Nopeusrajoitus pääosin 80 km/h, KVL 2438.	Yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän rakentaminen (aluereitti). Yhteyden toteutus vaiheittain.	6 866
3	Hyypäntie	Vaaralliseksi koettu koulureitti (Pukkilan koulu) - > saattoliikennettä. Nopeusrajoitus 40 km/h.	Yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän rakentaminen (aluereitti).	1 319
4	Sotkantie (mt 17108)	Yhteyspuute Sotkan ulkoilualueelle. Nopeusrajoitus 50 km/h, KVL 222.	Yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän rakentaminen (aluereitti). Valaistuksen rakentaminen.	2 047
5	Lustilantie (mt 17109) & Sahankyläntie (mt 17129)	Yhteyspuute Kauhajoen keskustaajama-Lustila-Aronkylä, koulureitti (Kolmenraitin koulu). Nopeusrajoitus 40/50/60/80 km/h, KVL 1131/824.	Yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän rakentaminen (aluereitti). Yhteyden toteutus vaiheittain. Ensivaiheessa priorisoidaan Lustilantien Kauhajoen keskustaajamaa lähinnä oleva osuus.	6 285
6	Seinäjoentie (kt 67)	Yhteyspuute Kauhajoen keskustaajama-Lustila-Aronkylä, koulureitti (Kolmenraitin koulu). Nopeusrajoitus pääosin 80 km/h, KVL 824.	Yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän rakentaminen (aluereitti).	3 802
7	Kurikantie (mt 6900)	Yhteyspuute Aronkylä-Kurikka. Nopeusrajoitus pääosin 80 km/h, KVL 903-1267.	Yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän rakentaminen (aluereitti). Yhteyden toteutus vaiheittain. Ensivaiheessa priorisoidaan Aronkylän alue.	10 446

Pääverkon merkittävimmät riskipisteet

Pääverkolla on tunnistettu useita kehittämistarpeita etenkin liittymien turvallisuuden osalta. Liittymien kohdalla tulee kiinnittää huomioita etenkin liittymien selkeyteen sekä sujuviin ja yhtenäisiin kävely- ja pyöräliikenteen järjestelyihin. Suunnitelmassa on tunnistettu viisi kriittisintä kehittämiskohdetta pääverkolta.

Merkittävimmät riskipisteet:

1. Topeekan & Lellavantien liittymä
2. Urheilutien silta
3. Koulukeskuksen ja Virkun välinen yhteys
4. Puistotien & Ullantien liittymä
5. Eteläinen Yhdystien & Pätäneentien liittymä



Kuva 11. Pääverkon merkittävimmät riskipisteet

Merkittävimmät riskipisteet

1. Topeeka & Lellavantie. Ongelmiksi on tunnistettu turvallisuus, pihaan ajo liikkeeseen kevyenliikenteen väylän yli Lellavantien kohdalla, esteettömyys ja eri kulkumuotojen erottelu.

- Toimenpiteenä pidemmällä aikavälillä kiertoliittymän rakentaminen.

2. Urheilutien silta. Ongelmana turvallisuus.

- Kehittämiskohteena kapea silta, jossa ei ole riittävästi tilaa kävelijöille ja pyöräilijöille.

3. Koulukeskuksen ja Virkun välinen yhteys.

Ongelmana turvallisuus koululaisten paljon käyttämällä reitillä.

- Yhteyden kokonaisvaltainen tarkastelu ja kehittämistoimenpiteiden määrittäminen.

4. Puistotie & Ullantie. Ongelmiksi on tunnistettu turvallisuus, reunakivet, töyssy reunassa ja pensas, joka estää näkyvyyden.

- Liikenneturvallisuussuunnitelmassa määriteltyjen toimenpiteiden toteuttaminen (2-suuntainen pyörätiemerkin lisääminen Ullantien kärkikolmioiden alle, valaistuksen parantaminen Puistotien ylittävän suojatien kohdalla, ylijatkettu pyörätie Ullantien yli).
- Pidemmän aikavälin tavoitetilana on korotettu liittymäalue.

5. Eteläinen Yhdystie & Pöntäneentie. Ongelmana turvallisuus.

- Toimenpiteenä pidemmällä aikavälillä kiertoliittymän rakentaminen. Kehittäminen yhteistyössä kunnan ja ELY-keskuksen kanssa.

7. Seuranta ja mittarit



Seuranta ja organisointi

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toimenpiteiden toteuttamista ja niiden vaikuttavuutta tulee seurata säännöllisesti. Seuranta toteuttamalla nähdään edetäänkö kohti tavoitteita sekä voidaan tehdä korjausliikkeitä. Vaikuttavuuden arviointi lisää ymmärrystä erilaisten toimenpiteiden vaikuttavuudesta.

Edistämishjelman seurannasta vastaa liikenneturvallisuusryhmä, joka kokoontuu vähintään kaksi kertaa vuodessa. Liikenneturvallisuusryhmän seurantaraportin yhteydessä raportoidaan myös kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma toteutumisesta. Seurantaraportti viedään tiedoksi tekniseen lautakuntaan.

Edistämishjelman toteuttaminen vaatii poikkihallinnollista yhteistyötä sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämisen integroimista osaksi suunnittelu- ja päätöksentekoprosessia. Toimenpideohjelmassa vastuut on määritelty toimialoittain.



Mittarit

- Jalankulku- ja pyöräilyväyliä toteutetaan 5 km vuoteen 2035 mennessä
- Liikenneturvallisuuden riskipisteitä parannetaan noin 10 kpl vuoteen 2035 mennessä
- Kaikkien koulujen osalta on tehty suunnitelma saattoliikennejärjestelyistä tai sen ohjaamisesta kauemmas kouluilta vuoteen 2035 mennessä
- Yhteisöjä on lähtenyt mukaan kestävän työmatkaliikkumisen edistämiseen (esim. haastekisat)
- Tarkistuslistan käyttö on jatkuvaa toimintaa
- Vuosittain toteutetaan vähintään 5 viestintä- ja markkinointitoimenpidettä tai tempauksia.
- Vuosittainen yhteenveto tekniselle lautakunnalle on toteutettu
- Jalankulun ja pyöräliikenteen määrät kasvavat pääreiteillä

