

KÄRSÄMÄEN KÄVELYN JA PYÖRÄLIKENTTEEN EDISTÄMISOHJELMA

Loppuraportti 23.2.2024

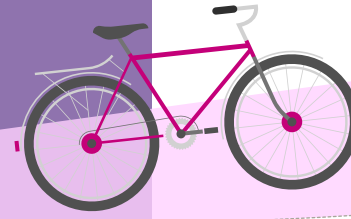
SISÄLTÖ

Tiivistelmä

- A. **Miksi kävelyyn ja pyöräilyyn panostaminen kannattaa?**
- B. **Suunnittelun lähtökohdat ja asukkaiden näkemyksiä**
- C. **Visio ja tavoitteet**
- D. **Toimenpidekortit**
- E. **Liitteet**
 - 1. Asukaskyselyn tulokset
 - 2. Toimenpidetyöpajan 18.1. äänestystulokset
 - 3. Suomelan erillistarkastelu
 - 4. HEAT-laskennan tulokset
 - 5. Hyödynnettäviä rahoituskanavia



TIIVISTELMÄ



Kärsämäen visiona on asettaa – positiivisten tarinoiden pitäjänä – kävely ja pyöräliikenne kehittämisen ytimeen. Tavoitteena on luoda kaikille avoin, ympärivuotisesti toimiva liikkumisympäristö, joka innostaa terveelliseen elämäntapaan, tukee liikenneturvallisuutta ja vahvistaa yhteisöllisyyttä.

Vuoteen 2030 mennessä Kärsämäellä on tavoitteena kasvattaa kävelen ja pyöräillen tehtävien matkojen määrää 30 prosentilla valtakunnallisen tavoitteen mukaisesti. **Käytännössä edellä mainittu kasvatavoite vaatisi vain 2 minuuttia enemmän kävelyä ja pyöräilyä per kärsämäkinen päivässä.**

Kärsämäen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelman pitkän tähtäimen tavoitevuosi on 2040. Suunnitelma sisältää taustatietoja kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen hyödyistä, suunnittelulogiikasta, asukkaiden näkemyksistä, kävelylle ja pyöräliikenteelle asetetut tavoitteet, olosuhteiden ja maankäytön kehittämistä ohjaavan pyöräliikenteen pääverkon ja kävelyn ydinalueen ja –reittien määrittelyn.

Visioon pääsemiseksi edistämishjelma sisältää yhteensä 8 toimenpidekorttia, jotka on jaettu neljään toteuttamisaikataulultaan suositeltuun koriin. Edistämishjelma on alkusysäys kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämistyölle. Yksi ensimmäisistä, tärkeistä askeleista, on nimetä kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä ja seuraamisesta vastaava poikkihallinnollinen ryhmä, joka kokoontuu säännöllisesti. Ryhmä laatii vuosittaisen toimintasuunnitelman, johon valitaan toimenpidekorteilta edistettäviä asioita.

Hankkeen ohjausryhmänä on toiminut:

- *Soile Purola, kestävän liikkumisen vastaava, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus*
- *Esa Jussila, kunnanjohtaja, Kärsämäen kunta*
- *Ilkka Saari, rakennusmestari, Kärsämäen kunta*
- *Ira Toppinen, sivistysjohtaja, Kärsämäen kunta*
- *Arja Karttunen, perusopetuksen rehtori, Kärsämäen kunta*

** Lisäksi työn yhteydessä toteutetuista asukaskyselyistä ja työpajasta informoimisessa on hyödynnetty kunnan viestintäkoordinaattoreita.*

Kärsämäen kunnan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelman laatiminen käynnistyi keväällä 2023. Ohjausryhmä on kokoontunut työn aikana neljä kertaa ja työn yhteydessä on järjestetty myös asukaskysely sekä työpaja. Työn konsulttina on toiminut Ramboll Finland Oy, josta työn tekemisestä vastasivat Kirsi Översti, Erkki Sarjanoja, Mari Mutanen sekä Reijo Vaarala.

VUOROVAIKUTUS TYÖN AIKANA

Hankkeen ohjausryhmä on koostunut poikkihallinnollisesta kokoonpanosta. Edustajia siihen on koottu niin johtoa, teknistä toimea ja sivistystä edustavista henkilöistä. Ohjausryhmä on koostunut osittain myös paikallisen liikenneturvallisuusryhmän edustajista.

Asukaskysely

Kärsämäen asukkaille ja muille alueella liikkuville toteutettiin sähköinen kysely syys-lokakuussa 2023. Kyselyssä kartoitettiin liikkujien kokemuksia kävelyn ja pyöräilyn olosuhteista, liikenteen turvallisuudesta, tärkeimmistä kehittämistarpeista ja motiiveista muuttaa omaa liikkumiskäyttäytymistä kestävämpään suuntaan. Sanallisten vastausten lisäksi vastaajien oli mahdollista antaa palautetta suoraan kartalle. Kaikki kyselyn vastaukset ovat nähtävissä liitteessä 1.

Toimenpidetyöpaja

Tärkeimpien toimenpiteiden tunnistamiseksi ja priorisoinniksi järjestettiin kaikille avoin työpaja, josta tiedotettiin kohdennetulle joukolla suoraan sähköpostitse. Työpajaan osallistui yhteensä reilut 10 henkilöä ja keskustelu oli vilkasta alusta loppuun asti. Työpaja sisälsi yleistä tiedotusta ja keskustelua hankkeen sisällöstä, luonnostelluista toimenpiteistä sekä parikeskustelua. Lopussa osallistujat äänestivät Mentimeter-alustalla toimenpiteiden tärkeydestä. Yleinen ilmapiiri esitettyjä toimenpiteitä kohtaan oli positiivinen. Keskustellun pohjalta pyöräliikenteen pääverkkoon ja toimenpidekorotteihin tehtiin muutamia linjausmuutoksia. Työpajan keskeisimmät äänestystulokset ovat nähtävissä liitteessä 2.



Miten kävelen ja pyöräillen liikkumisesta saataisiin sujuvampaa ja ympäristöstä houkuttelevampaa?



Mitkä ovat mielestäsi tärkeimmät toimenpiteet Kärsämäen kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseksi?



Tervetuloa vaikuttamaan liikkumisolosuhteiden kehittämiseen työpajassa!

A

MIKSI KÄVELYYN JA
PYÖRÄILYYN PANOSTAMINEN
KANNATTAA?



KESKEISIÄ SYITÄ PYÖRÄILYN JA KÄVELYN EDISTÄMISELLE

ARKILIIKKUMINEN



Suomalaisten suosituin liikuntapaikka on asfalttipäällysteinen kävelytie Suomen Ladun toteuttaman liikuntapaikkakyselyn (2023) mukaan. Keskeiset reitit työ- ja opiskelupaikoille sekä palveluihin ovat avainasemassa arkiliikkumisen kannalta. Kävelyn ja pyöräilyn osuuden merkitys lyhyillä matkoilla korostuu pienemmissä kunnissa, joissa joukkoliikenne ei useimmiten ole toimiva vaihtoehto.

EDULLISUUS



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

EKOLOGISUUS JA VIIHTYISYYS



Kävely ja pyöräily säästävät ympäristöä ja tuovat viihtyisyyttä. Ne eivät kuluta uusiutumattomia luonnonvaroja, eivätkä tuota päästöjä tai melua. Kävely ja pyöräily ovat tilatehokkaita, ja ne tutkitusti parantavat asumisen laatua ja tyytyväisyyttä elinympäristöön.

TERVEELLISYYS



Jokainen pyöräily ja kävely kilometri tuo säästöjä terveysvaikutusten ja pidentyneen eliniän muodossa. Pyöräilyn osalta taloudelliset hyödyt vaihtelevat 0,16–1,30 € välillä kilometriä kohden. Kävely ja pyöräily ovat helppoja tapoja lisätä arkiliikuntaa. Ne tuovat positiivisia vaikutuksia niin yksilön elämän laatuun, julkiseen terveyshuoltoon kuin työnantajille.

TURVALLISUUS



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

PAIKALLISTALOUS



Pyöräilyn ja kävelyn edistäminen tukee myös matkailua ja paikallistaloutta. Esimerkiksi palvelut ja viestintä ovat tärkeä osa matkaa infran ohella. Pyöräilevien palveluihin panostaminen kannattaa. Tutkimusten mukaan pyöräilen matkailevat viipyvät vierailemillaan alueilla usein pidempään ja päiväbudjetti on noin 20 % suurempi muihin matkailijoihin verrattuna.

LIKKUMATTOMUUDEN JA PAIKALLAANOLON HINTA

Liikkumattomuus on WHO:n mukaan jo neljänneksi suurin itsenäinen kuoleman riskitekijä ja lasten liikkumattomuudella voi olla erityisen vakavat seuraukset. Tämä koskee kaikkia, sosioekonomisesta asemasta riippumatta. Suomalaiset viettävät nykyisin noin kolme neljäsosaa valveillaoloajastaan liikkumatta.

UKK-instituutin mukaan suositusta vähäisempi reippaan ja rasittavan liikunnan määrä eli **liikkumattomuus aiheuttaa Suomessa vuosittain 1,4 miljardin euron kustannukset**. Riittäväksi liikkumiseksi katsotaan 2,5 tuntia teholtaan reipasta tai 1 tunti 15 minuuttia teholtaan rasittavaa liikumista viikossa. Liikkumattomuus lisää riskiä useille kansansairauksille. Kroonisista kansansairauksista suurin yksittäinen kustannusten aiheuttaja on tyypin 2 diabetes.

Liikkumattomuuden lisäksi päivittäinen yli kahdeksan tunnin **paikallaanolo valveilla ollessa aiheuttaa yhteiskunnalle vuosittain noin 1,6 miljardin euron kustannukset** Suomessa. Suurin osa paikallaanolon kustannuksista muodostuu työikäisen väestön työn tuottavuuden heikentymisestä sairauspoissaolojen, työkyvyttömyyseläkkeiden ja ennen aikaisten kuolemien seurauksena. Loput eli yksi kolmasosa on seurausta kansansairauksista aiheutuneista terveyspalveluiden käytöstä ja lääkityksestä.

Jos Kärsämäen kunnan asukkaat liikkuisivat enemmän (tavoitteellisen tilanteen mukaan*), kuntakohtaiset **vuosittaiset hyödyt liikkumattomuuden ja paikallaanolon vähentymisestä olisivat yhteensä 600 000 €**.

Lähde: Kolu P et al. *Economic burden of low physical activity and high sedentary behaviour in Finland*. J Epidemiol Community Health. 2022 <https://jech.bmj.com/content/jech/76/7/677.full.pdf>

Tutkimus on tehty yhteistyössä UKK-instituutin, Jyväskylän yliopiston kaupparakorkeakoulun, Jyväskylän ammattikorkeakoulun Likesin ja Turun yliopiston Sydäntutkimuskeskuksen kanssa.

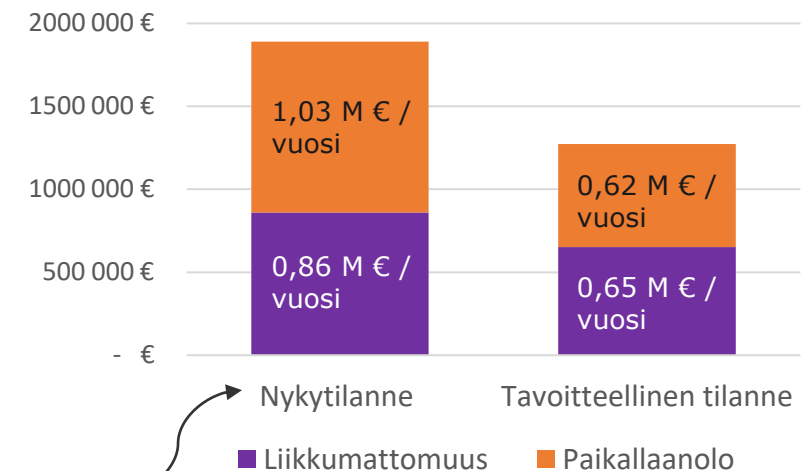
Liikkumattomuudesta ja paikallaanolosta aiheutuvat kansansairauksien kustannukset vuosittain Suomessa



UKK-instituutti

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

Liikkumattomuuden ja paikallaanolon kustannukset vuosittain Kärsämäellä



Nykytilanne: 75 % liikkuu liian vähän ja 83 % on paikallaan.

***Tavoitteellinen tilanne:** 50 % liikkuu liian vähän, 50 % on liikaa paikallaan.

MITÄ JOS KÄVELY JA PYÖRÄILY KASVAISIVAT 30 %?

Vuoteen 2030 mennessä Kärsämäellä on tavoitteena kasvattaa kävelen ja pyöräillen tehtävien matkojen määrää 30 prosentilla valtakunnallisen tavoitteen mukaisesti.

WHO:n kehittämä HEAT-menetelmä (*Health economic assesment tool*) laskee pyöräilyn ja kävelyn lisääntymisestä aiheutuvan kuolleisuuden vähenemän ja sen synnyttämät terveyshyödyt yhteiskuntataloudellisena arvona. Menetelmää hyödynnetään aikuisten säännöllisen pyöräilyn ja kävelyn vaikutusten arviointiin väestötasolla. Menetelmä ottaa huomioon vain kuolleisuuden vähenemisen, ei esimerkiksi sairastuvuuden vähenemistä fyysisen aktiivisuuden lisääntyessä. Näin ollen menetelmä tuottaa luultavasti varovaisia arvioita pyöräilyn ja kävelyn terveydellisistä vaikutuksista ja niistä aiheutuvista taloudellisista hyödyistä, mutta on jo varsin laajasti käyttöön otettu menetelmä.

HEAT-menetelmällä toteutetun laskelman mukaan **Kärsämäki hyötyisi 30 % kävelen ja pyöräillen liikkumisen kasvusta** (matkamäärissä mitattuna) vuoteen 2030 mennessä yhteensä **380 000 euron** arvosta ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä.

Kävelen ja pyöräillen tehtävien matkojen kasvu toisi vuoteen 2030 mennessä 380 000 euron arvosta säästöjä Kärsämäelle.



Kasvutavoite vaatisi Kärsämäen asukkailta vain 2 minuuttia enemmän kävelyä ja pyöräilyä per henkilö päivässä!

B

SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT JA ASUKKAIDEN NÄKEMYKSIÄ



ASUKASKYSELYN TULOKSET

Kysely oli avoinna 15.9.-11.10.2023



- Kyselyyn vastasi yhteensä **164 henkilöä**
- Vastaajista suurin osa (65 %) työikäisiä 25–64-vuotiaita
- Noin 70 % asuu maksimissaan 5 km päässä kuntakeskuksesta

KÄRSÄMÄELLÄ

- Pyörällä kuljetaan yleisimmin alle kolmen kilometrin mittaisia matkoja.
- Suurin osa arjen matkoista tehdään henkilöautolla



Sulan maan aikaan päivittäin tai lähes päivittäin arjen matkoja ajaa polkupyörällä 33 % ja sähköpyörällä 11 % vastaajista.



Lumiseen aikaan päivittäin tai lähes päivittäin arjen matkoja ajaa polkupyörällä 7 % ja sähköpyörällä 2 % vastaajista.



PYÖRÄLIIKENTEN KEHITTÄMINEN

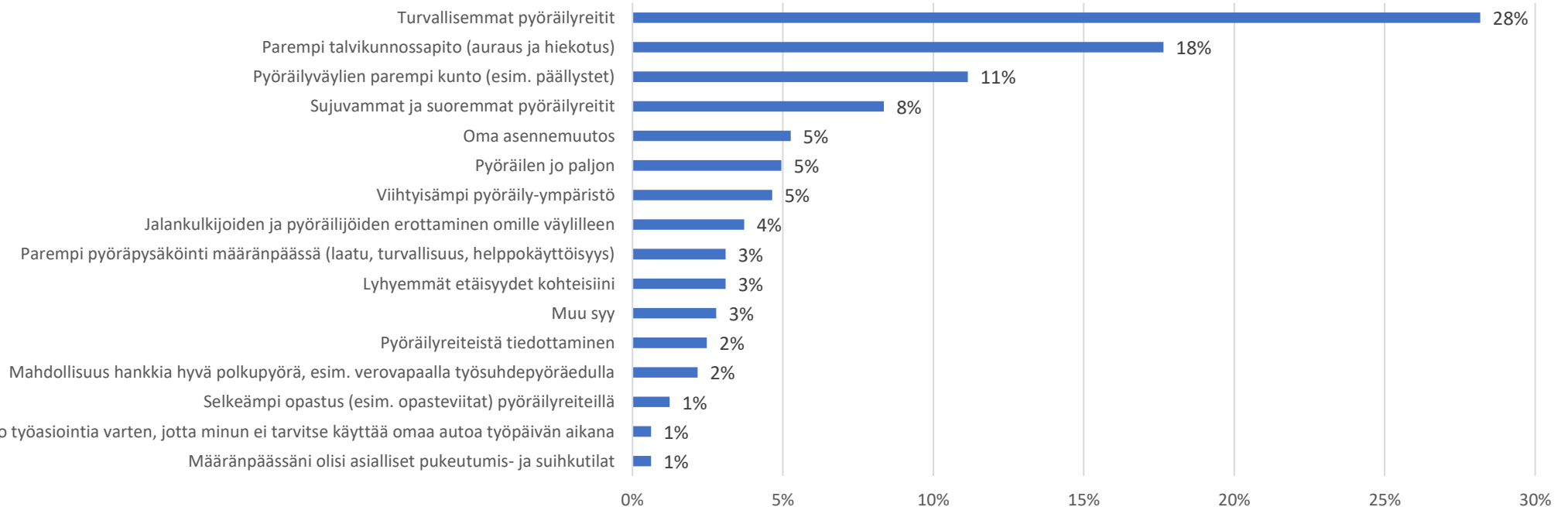


71 % vastaajista arvioi oman pyörällä liikkumisen lisääntyvän tulevaisuudessa.

Kyselyyn vastanneet kertovat, että erityisesti liikenneturvallisuuteen sekä pyöräilyväylien kunnossapitoon tulisi panostaa. Vastaajien mukaan **turvallisemmat pyöräilyreitit** (28 %), **parempi talvikunnossapito** (18 %) sekä **pyöräilyväylien parempi kunto** (11 %) saivat heidät pyöräilemään enemmän. Moni toivoo myös **sujuvampia pyöräilyreittejä** (8 %).

Muina syinä vastaajat kertoivat, että jos pyöräilyväyliä lisättäisiin sinne, mistä niitä nyt puuttuu, pyöräilisivät he enemmän. Pyöräily muun liikenteen seassa koetaan liian vaarallisena. Lasten kuljettamisen todetaan myös sitovan autoiluun.

Mikä saisi sinut liikkumaan enemmän pyöräillen työ-, opiskelu-, koulu- tai asiointimatkoja? (323)



KÄVELYN KEHITTÄMINEN

Turvallisempiin ja viihtyisämpiin kävelyreitteihin sekä parempaan **talvikunnossapitoon** investoiminen saisi Kärämäen asukkaat kävelemään enemmän.

Jalankulkuväylien määrään, kuntoon, viihtyisyyteen ja muuhun turvallisuudentunteeseen jalankulkuväylillä ollaan Kärämäellä tyytyväisimpiä.



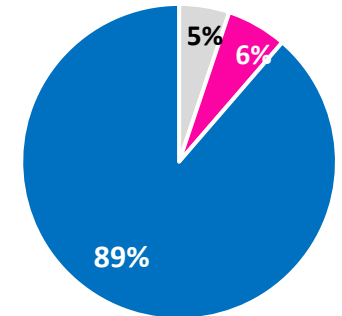
53 % vastaajista arvioi oman kävelen liikkumisensa lisääntyvän tulevaisuudessa.



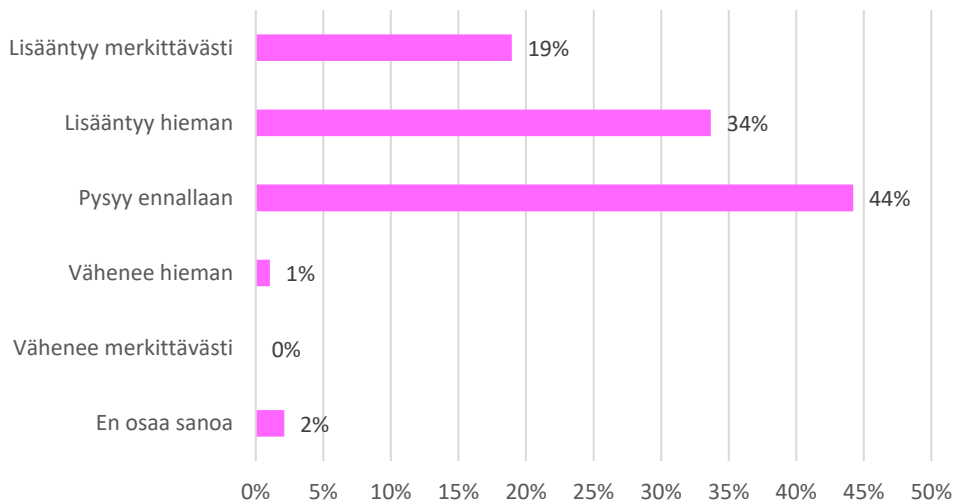
Vastaajista **6 %** kertoi kulkevansa yleensä osan matkasta kävelen ja osan joukkoliikenteellä.

Onko kävely sinulle yleensä osa matkaa, joka jatkuu myös julkisella liikenteellä?
(n=97)

- En osaa sanoa
- Kyllä
- Ei



Mikä on oma arviosi kävelen liikkumisestasi tulevaisuudessa?
(n=95)



Mikä saisi sinut liikkumaan nykyistä enemmän kävelen arjen matkojasi? (n=190)

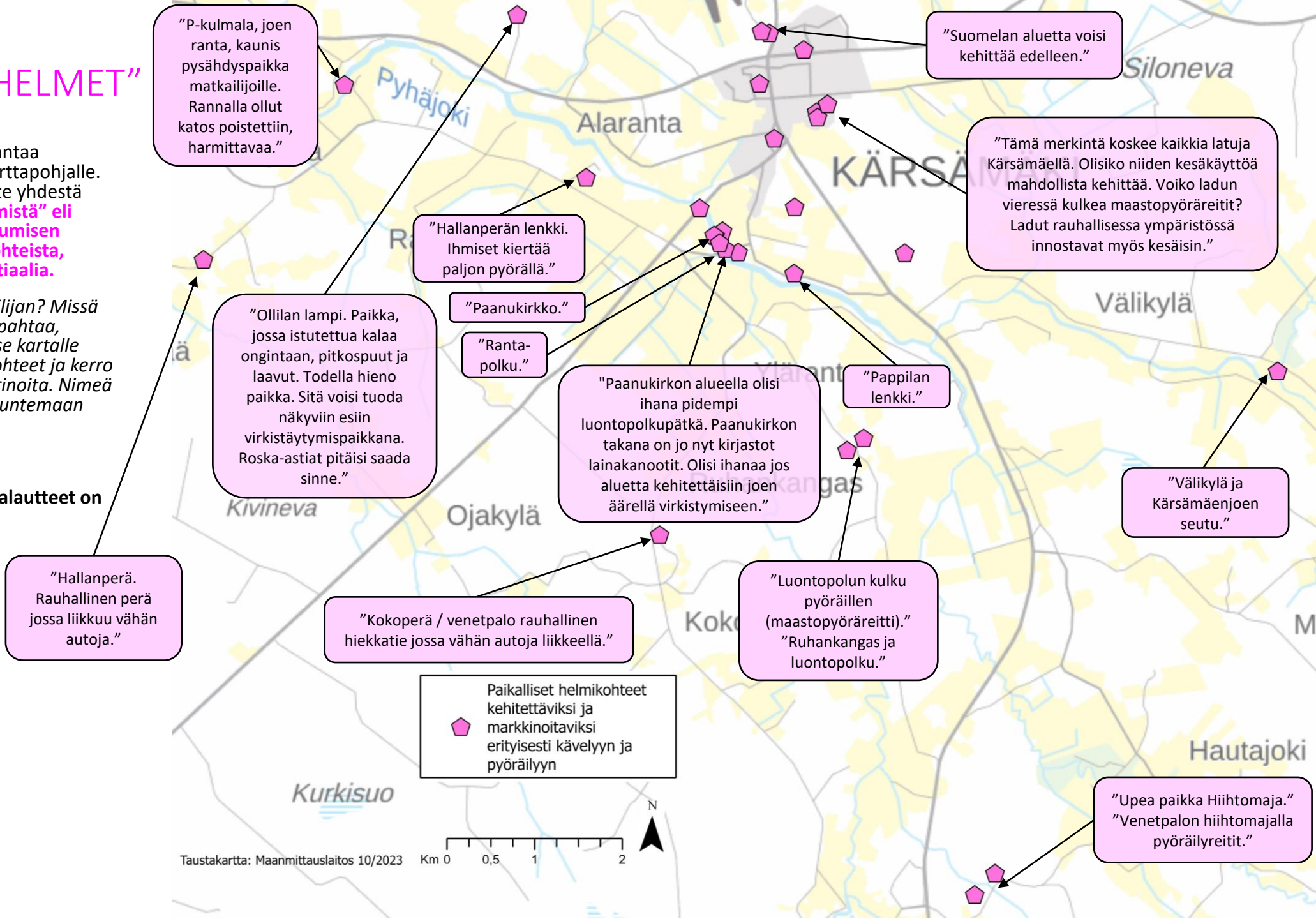


PAIKALLISET "HELMET"

Vastaajilla oli mahdollisuus antaa palautteita myös suoraan karttapohjalle. Tällä sivulla on esitetty kooste yhdestä teemasta, paikallisista "helmistä" eli esimerkiksi vapaa-ajan liikkumisen kannalta houkuttelevista kohteista, joissa olisi kehittämispotentiaalia.

Mihin paikkoihin veisit vierailijan? Missä matkailijoiden kannattaa piipahtaa, virkistyä, majoittua? Merkitse kartalle omasta mielestäsi tärkeät kohteet ja kerro halutessasi niihin liittyviä tarinoita. Nimeä paikka, niin mekin opimme tuntemaan sen.

Kaikki vastaajien antamat palautteet on koostettu liitteeseen 1.



PYÖRÄLIIKENTEEEN PÄÄVERKKOSUUNNITTELU

Pyöräliikenne

Polkupyörällä tulee voida turvallisesti ja sujuvasti saavuttaa kaikki kohteet kuten kodit, koulut, työpaikat ja palvelut. Tavoite ei kuitenkaan ole rakentaa erillisiä pyöräteitä, vaan kehittää pyöräilyolosuhteita ja parantaa liikenneturvallisuutta kokonaisvaltaisesti sekä sovittaa pyöräliikennettä ja muuta liikennettä yhteen koko katuverkon laajuudessa. Vaihtoehtona voi olla sopeuttaa pyöräliikennettä muuhun liikenteeseen (esimerkiksi erillisellä pyörätiellä) tai sopeuttaa muuta liikennettä pyöräilyyn (liikenteen rauhoittaminen). Infrastruktuurin parantaminen on erityisesti kehittämisen alkuvaiheessa tärkein ja vaikuttavin pyöräliikenteen edistämiskeino.

Pyöräliikennettä synnyttävien kohteiden määrittely ja luokittelu

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

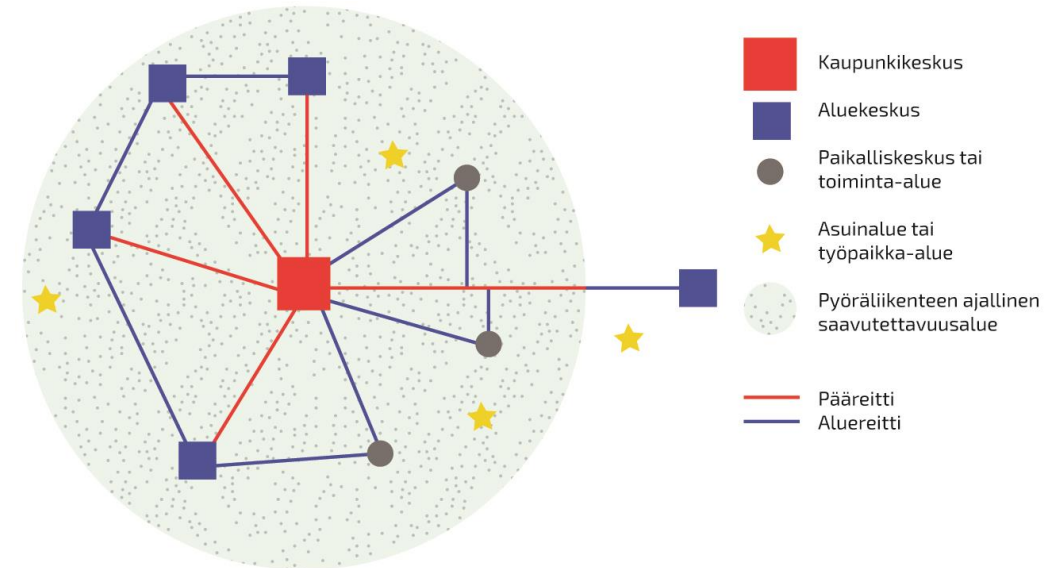
Ajallinen saavutettavuusalue

Kun pyöräliikennettä synnyttävät kohteet on määritelty, ne sijoitetaan kartalle ja niiden sijoittumista tarkastellaan pyöräliikenteen saavutettavuuden näkökulmasta. Pyöräliikenteen ajallinen saavutettavuus kuvastaa pyöräliikenteen potentiaalia. **Pyöräliikennettä tapahtuu eniten alle kolmen kilometrin pituisilla matkoilla** ja se vähenee merkittävästi yli seitsemän kilometrin pituisilla matkoilla. Ajalliseen saavutettavuuteen vaikuttavat verkon sujuvuus ja maaston muodot. Pyöräliikenteen ajallisena saavutettavuusalueena voidaan reittien toiminnallisen luokituksen määrittelyssä pitää matkaa, jonka pyöräilijä ehtii kulkemaan 60–75 minuutin aikana.

Käyttötarkoitus

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

Tavoitteena on luoda edellytykset polkupyörän käytölle arkisena kulkuvälineenä.



Kuva: Pyöräliikenteen suunnittelu -ohje.

PYÖRÄLIIKENTEEEN PÄÄVERKON MÄÄRITTELY

Pyöräliikenteen suunnittelussa viisi tärkeää, yleisesti huomioon otettavaa näkökulmaa ovat: **turvallisuus, yhdistävyys, vaivattomuus, miellyttävyys ja suoruus.**

Kärsämäen pyöräliikenteen pääverkon hierarkkisuus

Kärsämäki on pieni kunta, jossa on järkevää soveltaa Pyöräliikenteen suunnittelu -ohjetta pyöräliikenteen verkkohierarkian määrittelyssä.

Kärsämäellä merkittävimpänä matkojen lähtö- ja määräpaikkana toimii kunnan keskustaajama. Kuntakeskuksen ja merkittävimpien palvelujen välisiä yhteyksiä kutsutaan **pääreiteiksi**. Merkittävimmät toiminnot sijoittuvat poikkeuksetta keskustaajamaan. Pääreitit ovat Kärsämäellä sisääntuloväyliä keskustaajamaan sekä koulukeskuksen yhteyteen.

Pääverkkoa täydentävät korkean laatustandardin **alureitit**, jotka yhdistävät hyvin palvelutarjontaan kytkeytyviä asutus- ja työpaikka-alueita kuntakeskukseen.

Pääreitit sekä alureitit muodostavat yhdessä Kärsämäen **pyöräliikenteen pääverkon**. Pyöräliikenteen pääverkkoa täydentää pyöräliikenteen paikallisverkko. Paikallisreitteihin lukeutuvat pää- ja alureittien ulkopuolella kaikki tiet, kadut, puistokäytävät jne., joissa pyöräliikenne on sallittua.

Polkupyörällä tulee voida turvallisesti ja sujuvasti saavuttaa kaikki kohteet kuten kodit, koulut, työpaikat ja palvelut.

Ensisijainen tavoite ei ole rakentaa erillisiä pyöräteitä, vaan kehittää pyöräilyolosuhteita ja parantaa liikenneturvallisuutta kokonaisvaltaisesti. Vaihtoehtoina voi olla sopeuttaa pyöräliikennettä muuhun liikenteeseen (esimerkiksi erillisellä pyörätiellä) tai sopeuttaa muuta liikennettä pyöräilyyn (liikenteen rauhoittaminen).



Turvallisuus



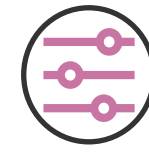
Yhdistävyys



Vaivattomuus



Miellyttävyys



Suoruus

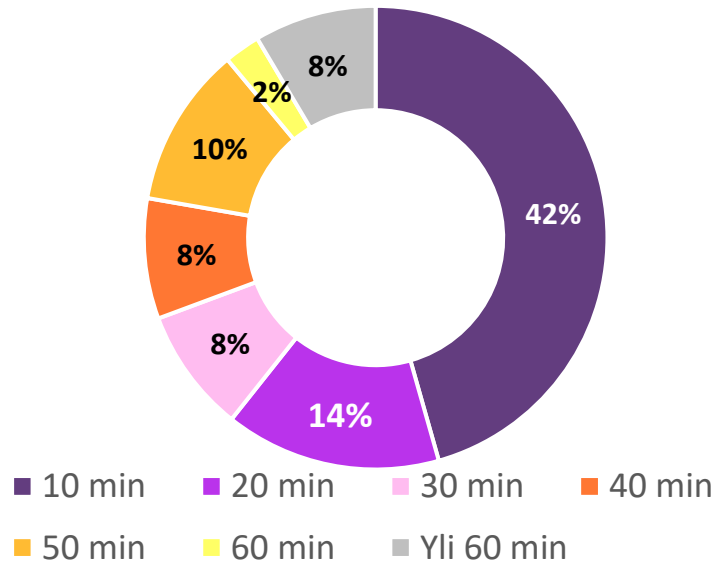


POTENTIAALIA ON

Pyöräliikenteen ajallisen saavutettavuusalueena voidaan reittien toiminnallisen luokituksen määrittelyssä pitää matkaa, jonka pyöräilijä ehtii kulkemaan **60–75 minuutin** aikana ottaen huomioon matkan varrella olevat viivytykset*.

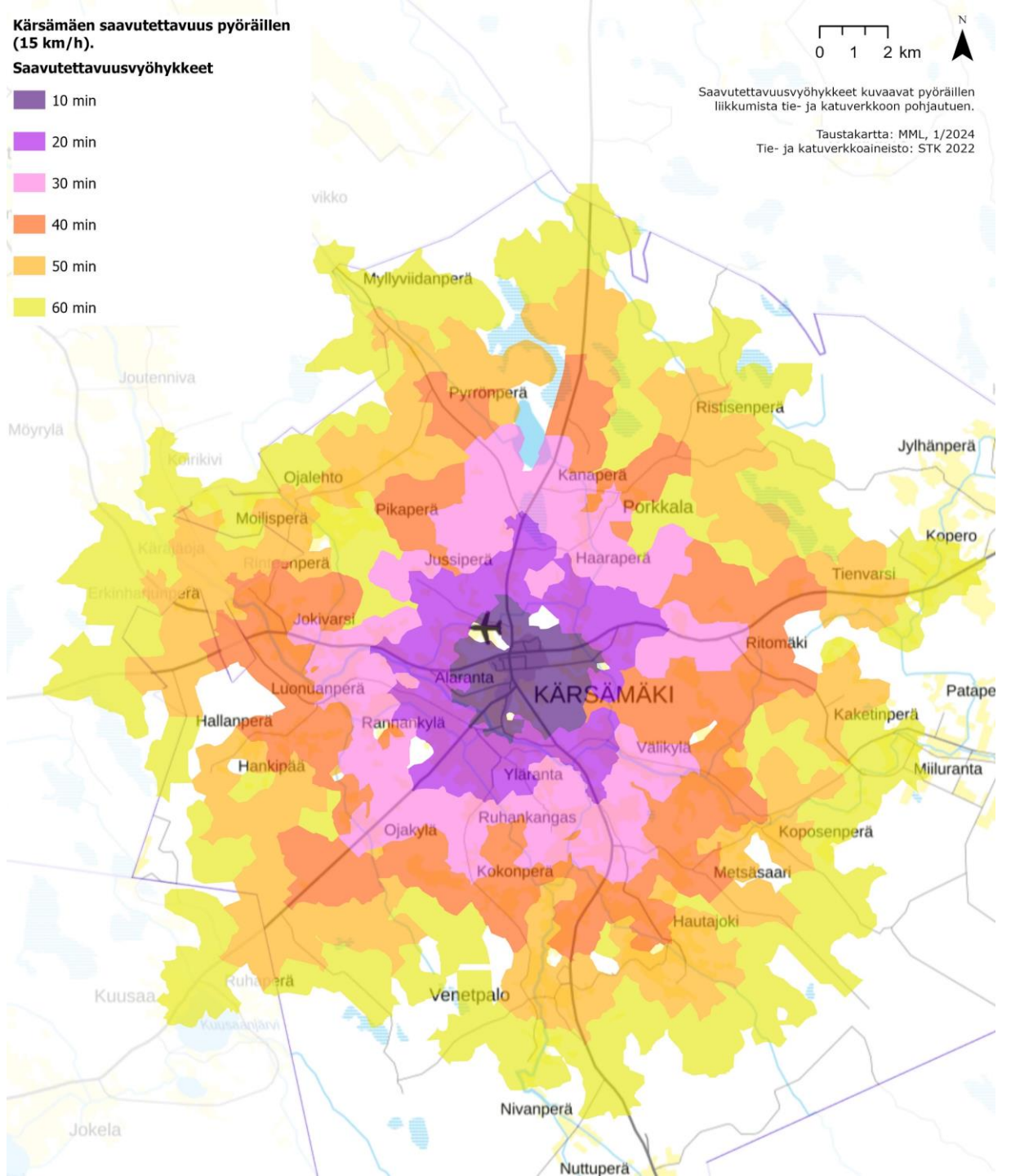
Kärsämäellä 85 % asukkaista asuu maksimissaan 60 minuutin pyöräilymatkan päässä kunnan ydintaajamasta (laskennan keskuksena käytetty terveyskeskusta). Maksimissaan 30 minuutin pyöräilymatkan päässä ydintaajaman palveluista **asuu 64 %** asukkaista.

Asukkaiden matka-aika pyöräillen
(nopeus 15 km/h) Kärsämäen keskusta



Kärsämäen saavutettavuus pyöräillen
(15 km/h).

Saavutettavuusvyöhykkeet



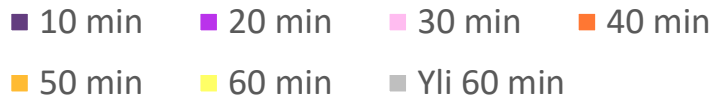
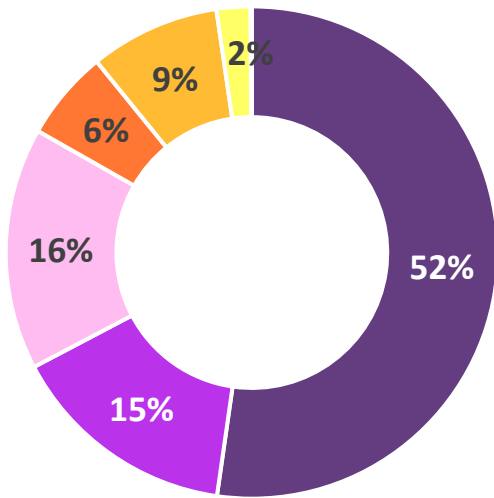
*Lähde: Pyöräliikenteen suunnittelu -ohje. [Väyläviraston ohjeita 18/2020](#).

POTENTIAALIA ON MYÖS SÄHKÖPYÖRÄILLEN

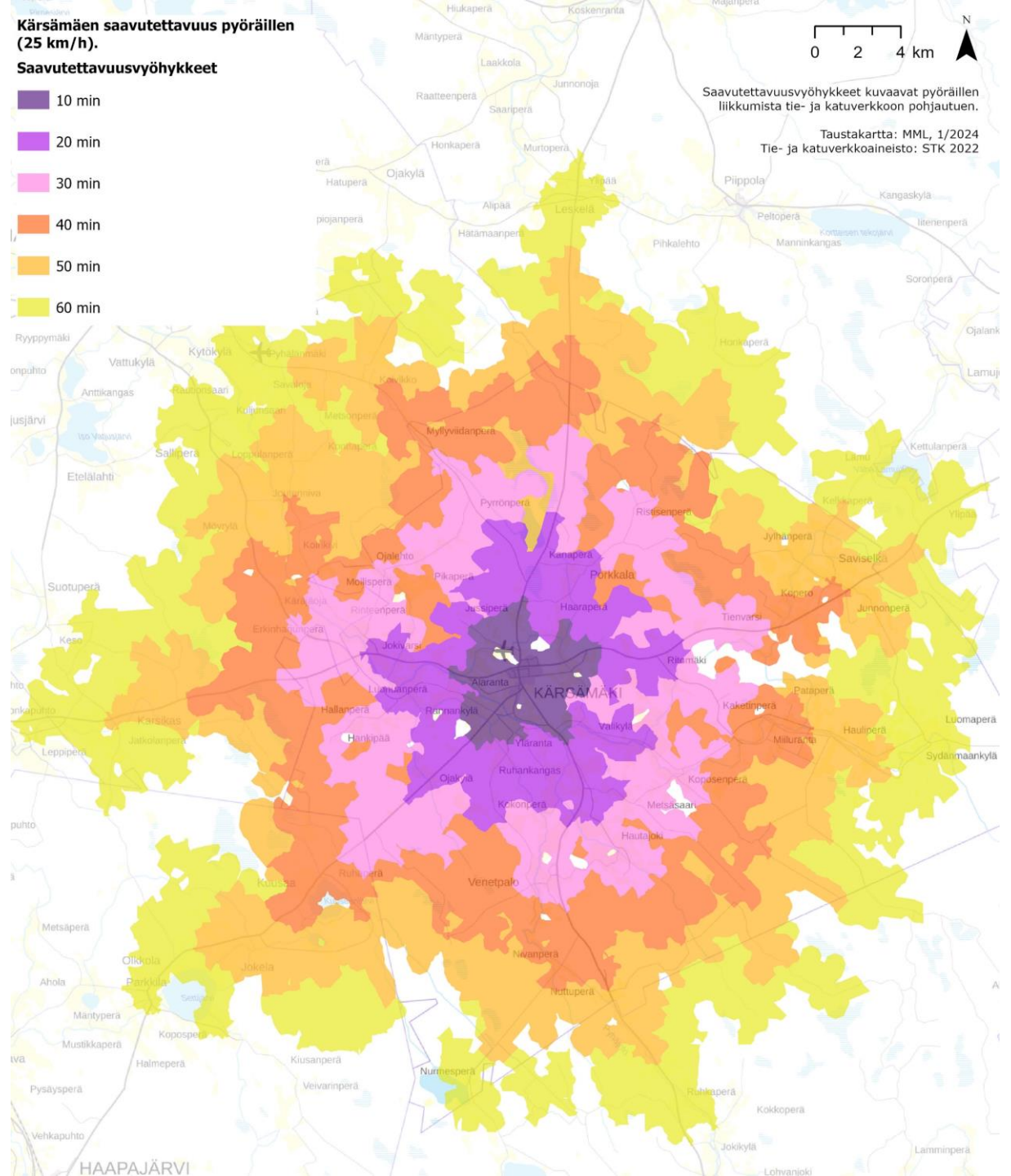
Edellisessä kartassa kuvatun, "tavanomaisella" pyörällä liikkumisen saavutettavuusalueen lisäksi on tutkittu myös sitä, kuinka laajalta alueelta ehtii kulkemaan 60 minuutin sisällä Kärämäen ydintaaamaan, olemassa olevaa tie- ja katuverkostoa pitkin sähköpyöräillen. Sähköpyöräilyn keskinopeutena on tässä yhteydessä käytetty 25 km/h tuntinopeutta.

Kärämäellä 99 % väestöstä asuu maksimissaan 60 minuutin sähköpyöräilymatkan päässä kuntataajamasta. Maksimissaan 30 minuutin päässä ydintaaaman palveluista asuu 83 % asukkaista.

Aukkaiden matka-aika sähköpyöräillen (nopeus 25 km/h) Kärämäen keskustaasta



*Lähde: Pyöräliikenteen suunnittelu -ohje. [Väyläviraston ohjeita 18/2020](#).



MISTÄ ALUEEN KÄVELTÄVYYS MUODOSTUU?

Hyödyllisyys

- Palvelut ovat monipuolisia ja saavutettavia
- Reitit ja alueet tarjoavat mahdollisuuksia
- Alueet suunnitellaan kävelijöiden tarpeet edellä
- Reitit ovat leveitä ja loogisia

Turvallisuus

- Ajonopeudet ja liikennemäärät ovat maltillisia
- Jalankulku ja muut kulkutavat erotetaan
- Kunnossapidosta huolehditaan ympäri vuoden
- Turvallisuuden tunnetta vahvistetaan mm. valaistuksella ja siisteydellä

Esteettömyys

- Ympäristö antaa kaikille tilaisuuden osallistua yhteiskuntaan
- Väylillä ei ole esteitä, jyrkkiä luiskia tai liukkaita pintoja
- Reitit ovat ohjaavia ja käytettäviä myös aistivammaisille ja liikuntarajoitteisille
- Levähdyspaikkoja tarjotaan

Mukavuus ja helppous

- Ympäristö rentouttaa ja on melutasoltaan matala
- Pensaita, puita ja muuta viherympäristöä on runsaasti
- Liikkuminen on luontevaa ja sujuvaa eikä vaadi erityistä miettimistä

Kiinnostavuus

- Alueella on useita erilaisia palveluita eri käyttäjille
- Julkisivut ovat monimuotoisia ja mittakaava on ihmisläheistä
- Torit ja aukiot eivät ole vain kenttiä vaan olohuoneita
- Tapahtumatarjonta houkuttelee osallistumaan

KÄYTETTÄVYYS

HOUKUTTELEVUUS

KÄVELYN HOUKUTTELEVUUS

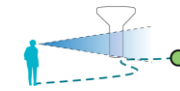
Jotta ympäristö houkuttelee liikkumaan kävellessä, on alueella oltava toimintoja kohtuullisen etäisyyden päässä toisistaan. Näin kävely koetaan hyödylliseksi liikkumistavaksi. Psykologisissa tutkimuksissa on todettu aistiemme kaipaavan ärsykeitä suhteellisen tiheään eli 4-5 sekunnin välein.

Kävelijät jakavat koko reittinsä yleensä lyhyempiin, kerrallaan näkyvissä oleviin osuuksiin. Korkeuserot vaikuttavat reitinvalintaan siten, että kävelijä kokee metrin nousun vastaavan 10 metrin kävelymatkaa tasaisella. Viihtyisässä ympäristössä matka tuntuu lyhyemmältä. Polkumainen reitti koetaan miellyttävänä ja valitaan useammin, jos se on selvästi merkitty ja johtaa varmasti haluttuun kohteeseen.

On tärkeää, että ympäristö palvelee eri käyttäjäryhmiä, sillä jalankulkijoiden joukolla on monia erilaisia tarpeita ja vaihtelevia kykyjä toimia liikenteessä. Hyvä jalankulkuympäristö kannustaa kulkemaan myös arkimatkat jalkaisin työpaikalle, kouluun, harrastuksiin ja joukkoliikenteen pysäkeille.

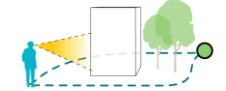
Reitin hahmotettavuus

2,0



Kohde (tai muu maamerkki) ja sinne johtava väylä näkyvissä reitinvalintapisteessä

1,0



Huono yleiskuva
Aikaisempi kokemus tarpeen oikean reitin valitsemiseksi

Linjaus

0,1



Kiertotie
Oikaisu tapahtuu, jos väylä >10 % pitempi kuin linnuntie-etäisyys

1,3



Mutkikas linjaus
(Useita <90 % suunnanmuutoksia)
Reitti 1 valitaan 1,3 kertaa useammin kuin reitti 2

1,25



Selkeä linjaus
Reitti 1 valitaan 1,25 kertaa useammin kuin reitti 2

Tasaus

1,0



Alle 2 m nousu, jonka kaltevuus <12%

1,5



Alle 5 % lasku

0,9



Portaat, joissa 1-3 askelmaa

0,2



Portaat, joissa yli 10 askelmaa

Erottelu autoliikenteestä

1,0



Täysin erillinen väylä

0,9



Jalkakäytävä

0,4



Ei erotella

Erottelu pyöräliikenteestä

1,0



Täysin erillinen väylä

0,9



Jalkakäytävä pyörätien rinnalla

0,4



Ei erotella

Vaikutuskerroin

C

VISIO JA TAVOITTEET



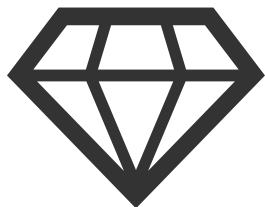
VISIO JA TAVOITTEET KÄVELYN JA PYÖRÄLIIKENTEN EDISTÄMISELLE

*Arvot ovat Kärsämäen kuntastrategian mukaisia.



Arvot *

Rohkeasti omanlainen
Positiivinen asenne
Yhteisöllisyyden voima
Joustava ja ketterä
Tekemisen meininki
Yhdenvertainen



Visio

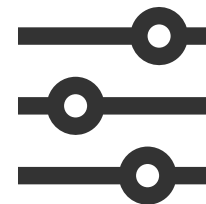
Kärsämäki, positiivisten tarinoiden pitäjä, asettaa kävelyn ja pyöräliikenteen ytimeen.

Tavoitteenamme on luoda kaikille avoin, ympärivuotisesti toimiva liikkumisympäristö, joka innostaa terveelliseen elämäntapaan, tukee liikenneturvallisuutta ja vahvistaa yhteisöllisyyttä.



Määrälliset tavoitteet

- Kävelyn ja pyöräilyn näkyvyys paikallismediassa
- Kävelyn ja pyöräliikenteen matkamäärät kasvavat **30 %** vuoteen 2030 mennessä
- **Nolla** jalankulku- ja pyöräilyonnettomuutta
- Toteutetaan asukaskysely liikkumisolosuhteista 4 vuoden välein (rytmi myötäilee valtuustokautta)

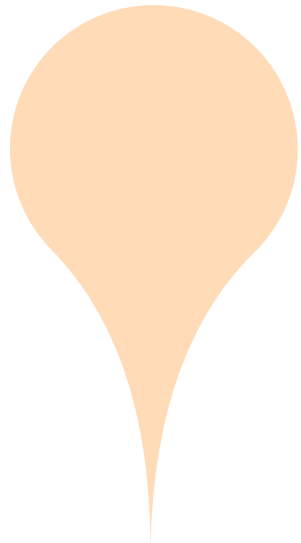


Laadulliset tavoitteet

- Panostaminen infrastruktuuriin, joka mahdollistaa kävelyn ja pyöräilyn ympäri vuoden
- Vahva sitoutuminen ja poikkihallinnollinen osallistuminen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen
- Lapsiystävällisyys, ikäihmisystävällisyys, esteettömyys

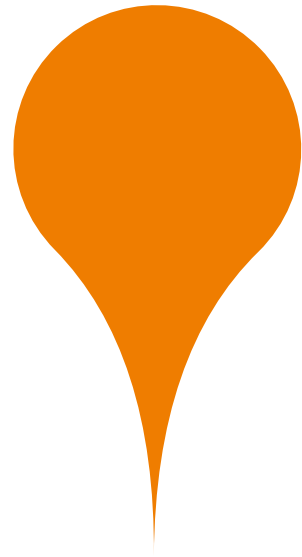
Toimenpiteet

STRATEGIOITA JA LINJAUKSIA



POHJOIS-POHJANMAAN LIIKENNEJÄRJESTELMÄ- SUUNNITELMA:

Tavoitteena **kestävä, turvallinen ja toimiva liikennejärjestelmä** koko maakunnassa.



KÄRSÄMÄEN KUNTASTRATEGIA 2024- 2027

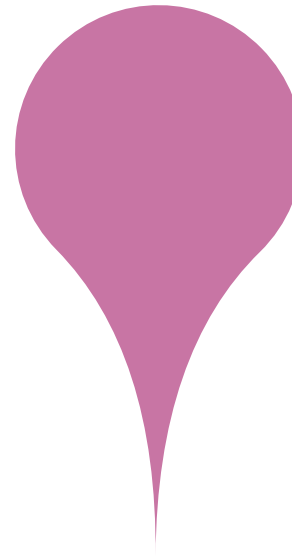
Positiivisten tarinoiden pitäjä.

Missio: Kärsämäki turvaa asukkailleen hyvän elämän edellytykset ja kehittää paikkakunnan elinvoimaa.

Visio: Menestyvä ja positiivisesti tunnettu mahdollisuuksia salliva viihtyisä maaseutupaikkakunta.

Tavoitteita mm:

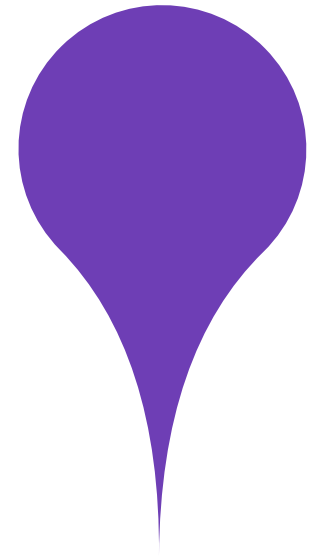
- Keskustaympäristön kehittäminen
- Vahvistamme ennakoivasti hyvinvointia
- Luonnonmukaisen pysähdyspaikan kehittäminen
- Kestävä kehitys, ilmastonmuutoksen torjunta



KÄRSÄMÄEN LIIKENNETURVALLISUUS- SUUNNITELMA (2012)

Tavoitteita mm:

- Taajamaliikenteen rauhoittaminen
- Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.
- Kävelyn ja pyöräilyn arvostus lisääntyy sekä suunnittelussa, päätöksenteossa että toteutuksessa
- Talvikunnossapidon täsmäparantamisen mahdollisuudet kartoitetaan.



KÄRSÄMÄEN HYVINVOINTI- KERTOMUS 2021-2025

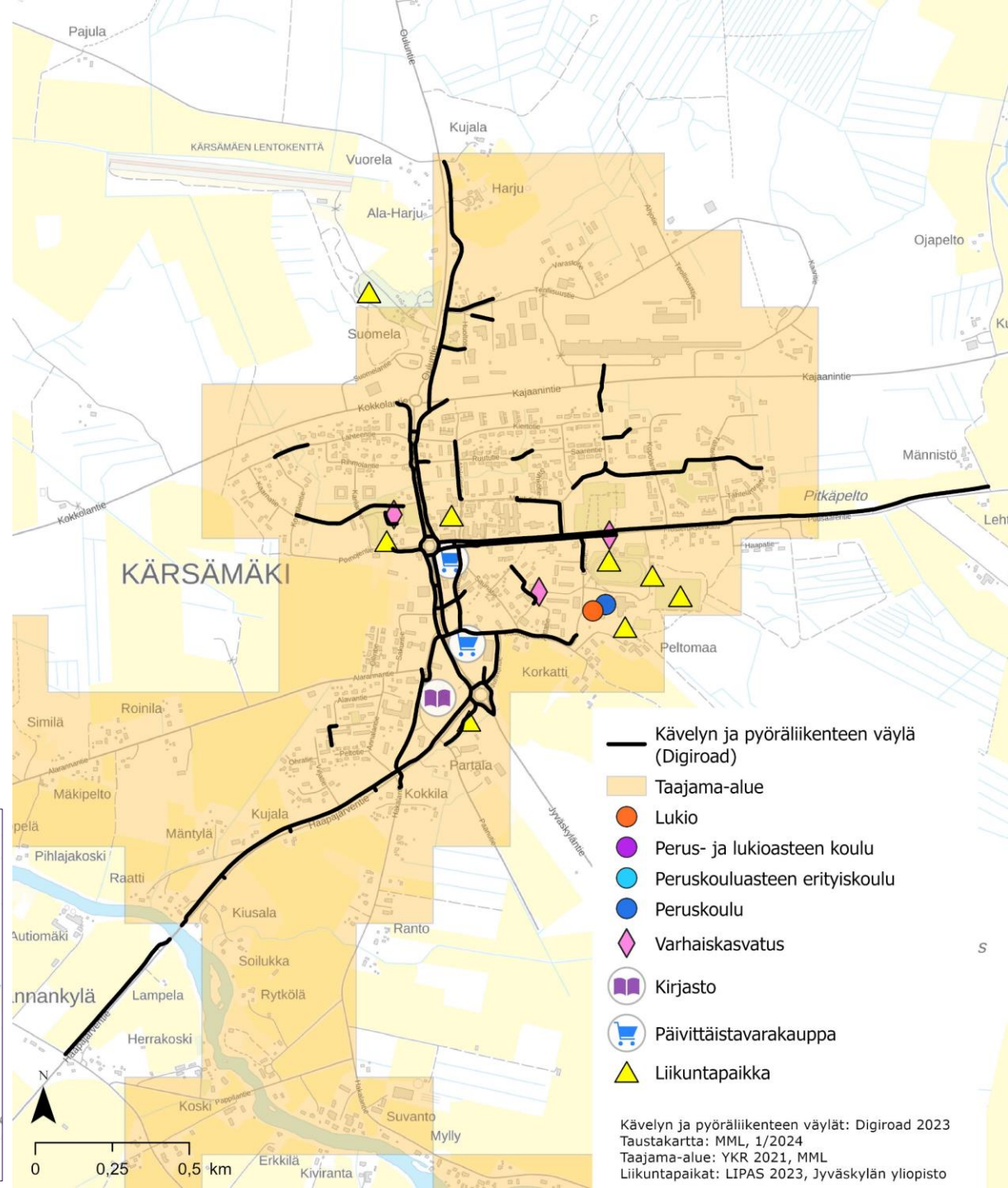
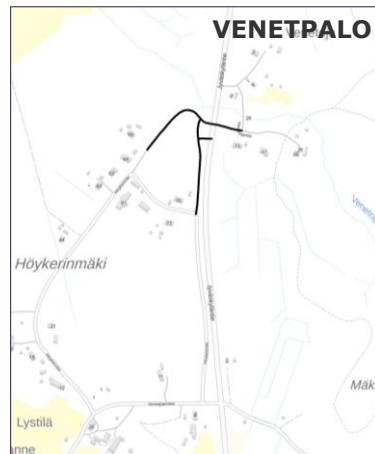
Työikäisten hyvinvoinnin edistämisen tavoitteena: **omaehtoinen terveyden edistäminen ja terveyserojen kaventaminen.** Arviointimittarina terveempi ja hyvinvoivempi väestö.

KÄVELYN JA PYÖRÄLIIKENTEEEN VÄYLÄT SEKÄ KESKEISIMMÄT PALVELUT

Suurin osa keskeisistä palveluista, toiminnoista ja työpaikoista sijaitsee tiiviisti Kärsämäen taajama-alueella. Erityisen paljon palveluita sijaitsee Jyväskylätien läheisyydessä sekä Frosteruksenkadun eteläpuolella. Taajamassa sijaitsee perus- ja 2. asteen koulutusta tarjoava Frosteruksen koulu.

Yhdistetyt jalankulun ja pyöräliikenteen väylät sijoittuvat taajama-alueelle. Lisäksi pieni osuus väylää löytyy Venetpalon alueelta.

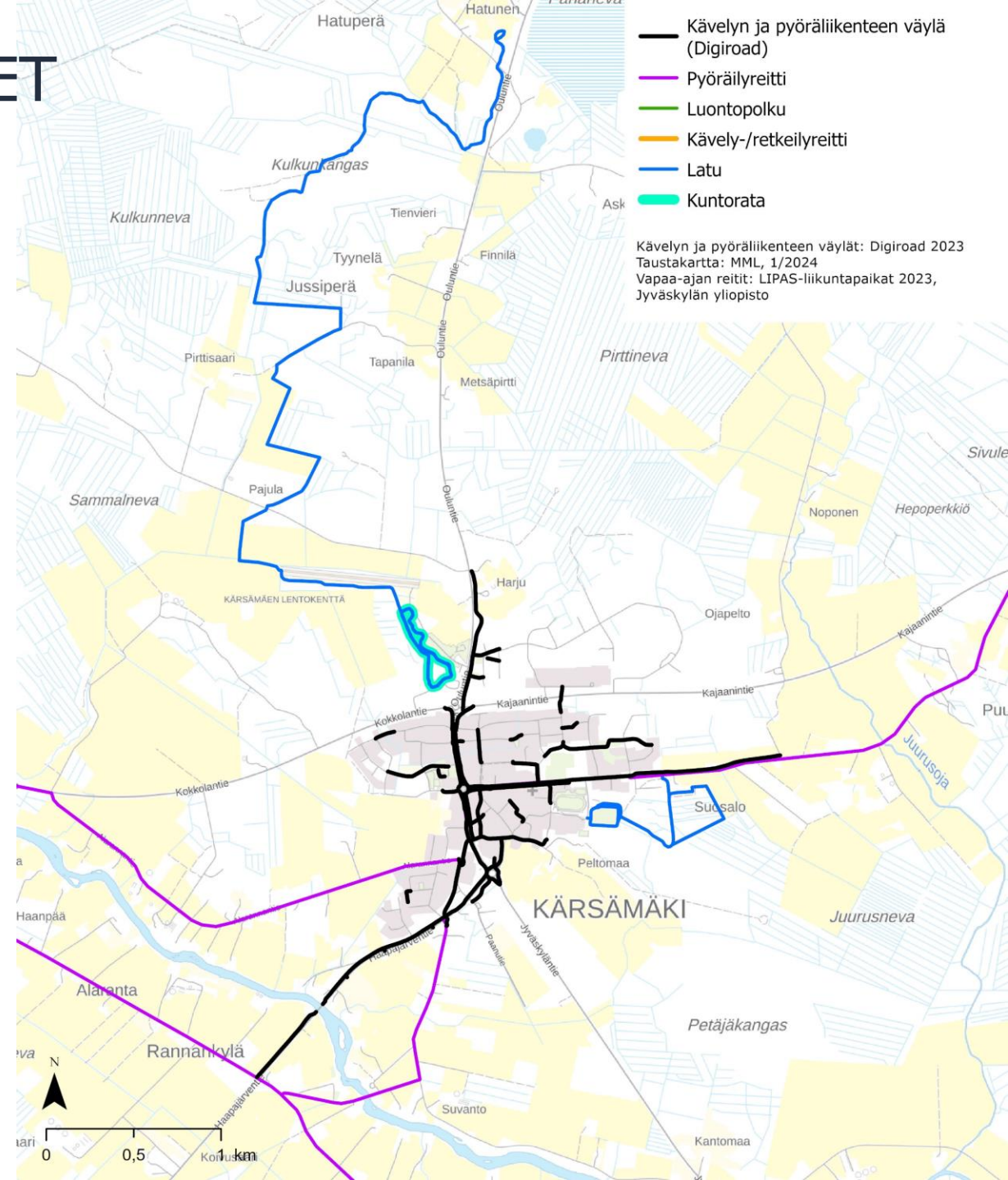
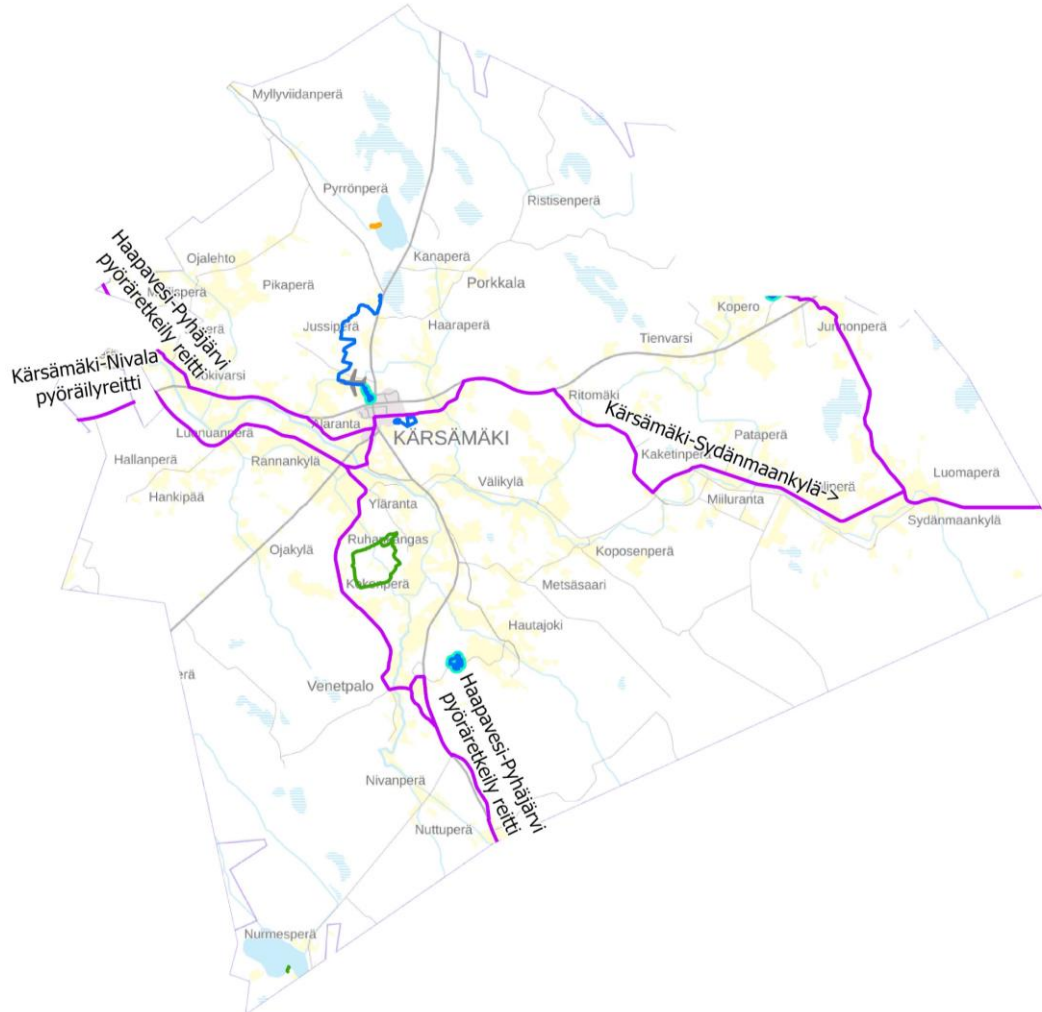
Yhdistettyjen jalankulun ja pyöräliikenteen väylien yhteispituus on Kärsämäellä hieman yli 12 km. Käytännössä jalankulun ja pyöräliikenteen verkkoon kuuluvat kuitenkin kaikki liikkujien käyttämät väylät, joita ovat kadut ja tiet, yhdistetyt jalankulku- ja pyöräliikenteen väylät sekä vapaa-ajan reitit.



VAPAA-AJAN LIIKKUMISYHTEYDET

Kärsämäellä on useita vapaa-ajan liikkumisen ulkoilureittejä, jotka linkittyvät pääosin hyvin olemassa oleviin kävelyn ja pyöräilyn arkireitteihin.




Pitkämatkaisia pyöräretkeilyreittejä kulkee kaikkiin ilmansuuntiin paitsi pohjoiseen. Kuntataajaman tuntumassa, Suomelan alueella on kuntorata ja kuntoportaat, joilta jatkuu latu pohjoiseen. Taajamassa sijaitsee myös Frosteruksen koulun latu.

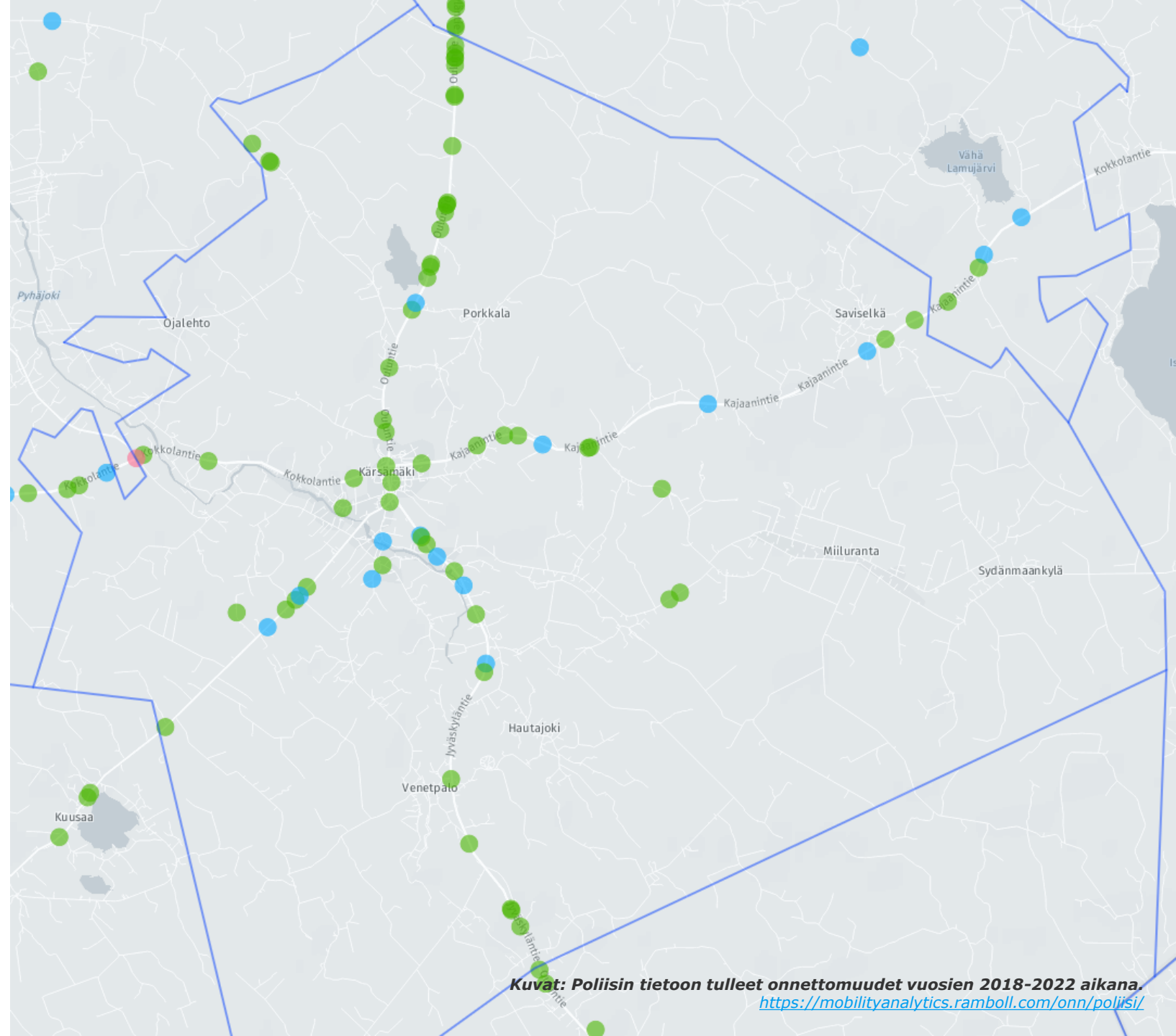


Kävelyn ja pyöräliikenteen väylät: Digiroad 2023
Taustakartta: MML, 1/2024
Vapaa-ajan reitit: LIPAS-liikuntapaikat 2023,
Jyväskylän yliopisto

LIIKENNE- TURVALLISUUS

Viimeisimpien viiden vuoden aikana (2018-2022) Kärämäellä on poliisin tietoihin tulleissa tilastoissa tapahtunut **kaikkiaan 73 kpl viimeisen viiden vuoden aikana.**

-  ei henkilövahinkoja
-  loukkaantumiseen johtanut
-  kuolemaan johtanut





Kuvat: Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet vuosien 2018-2022 aikana.
<https://mobilityanalytics.ramboll.com/onn/poliji/>

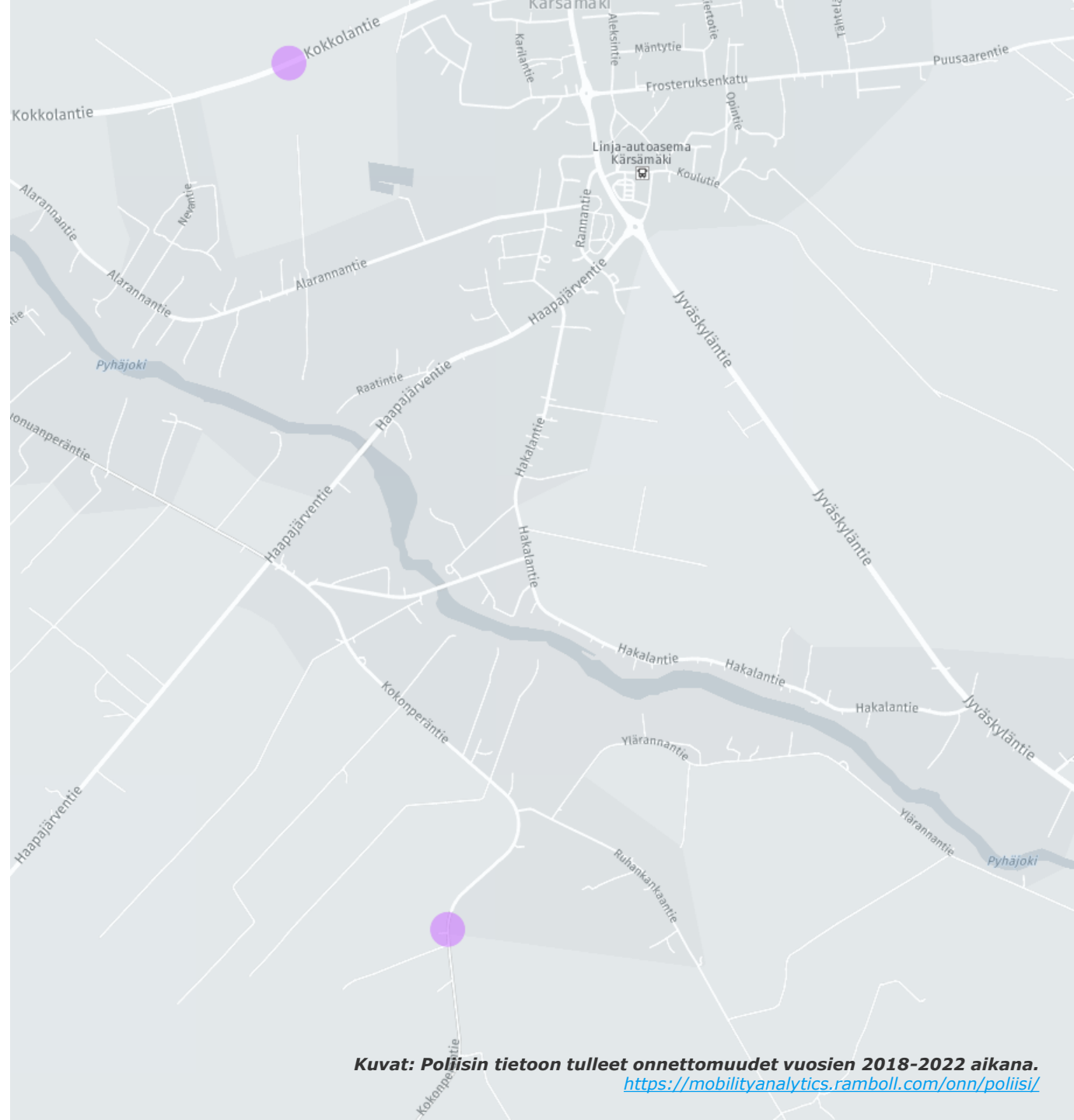
LIKENNETURVALLISUUS

Viimeisimpien viiden vuoden aikana (2018-2022) Kärämäellä on poliisin tietoihin tulleissa tilastoissa tapahtunut **2 polkupyöräilijäonnettomuutta**. Kyseiset onnettomuudet ovat tapahtuneet Kokkolantiellä (ei henkilövahinkoja) ja Kokonperäntiellä (loukkaantumiseen johtanut).

Jalankulkijoille tapahtuneita onnettomuuksia ei ole viimeisen viiden vuoden aikana ilmoitettu.

Liikenneonnettomuuksia tarkastellessa on huomioitava, että usein jalankulkijoiden tai pyöräilijöiden lieviä tai läheltä piti -onnettomuuksia ei raportoida, eivätkä ne siten näy tieliikenneonnettomuustilastoissa.

-  polkupyöräonnettomuus
-  jalankulkijaonnettomuus



Kuvat: Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet vuosien 2018-2022 aikana.
<https://mobilityanalytics.ramboll.com/onn/poliisi/>

D

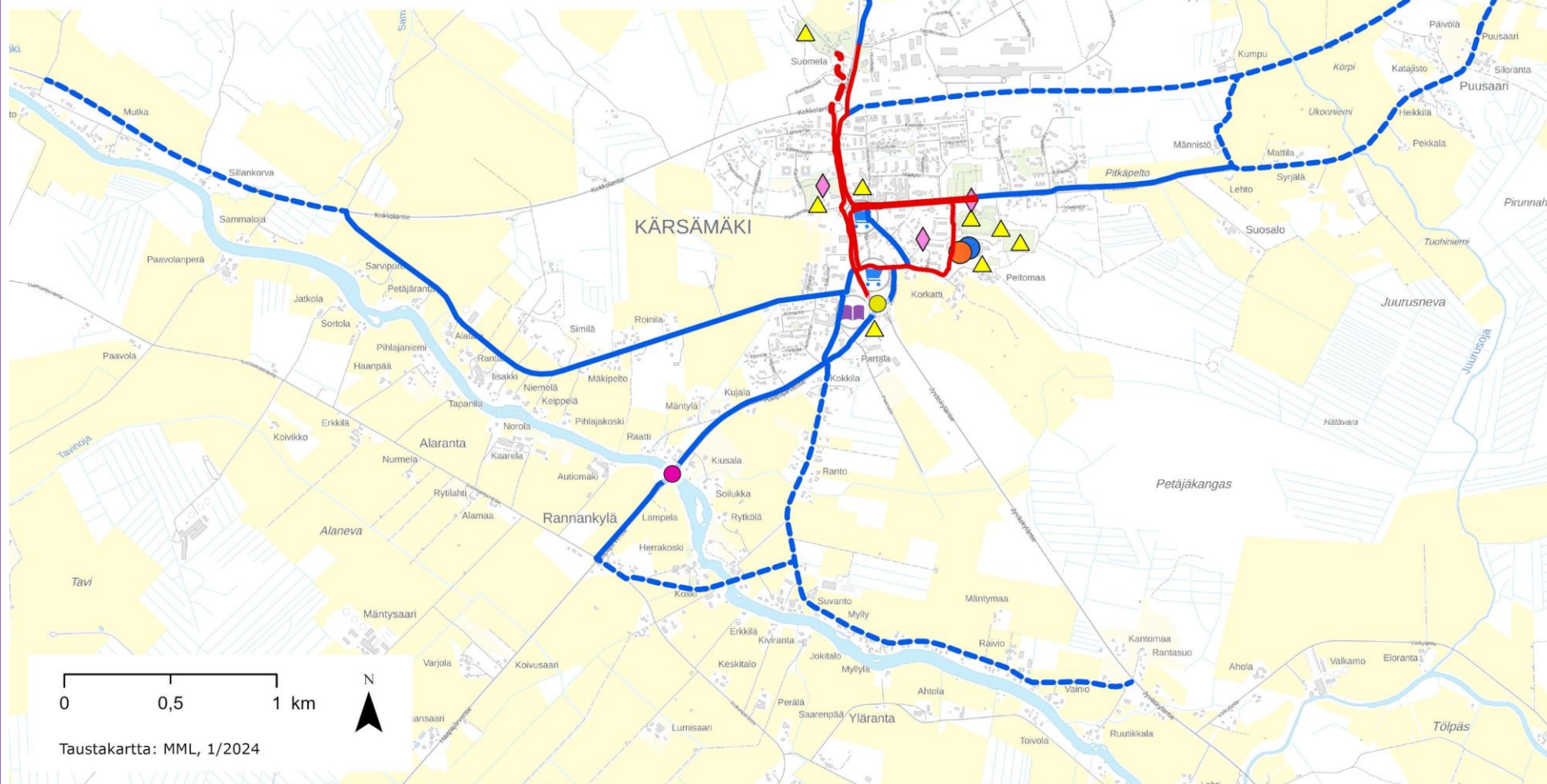
TOIMENPIDEKORTIT



PYÖRÄLIIKENTEEN PÄÄVERKKO

Pyöräliikenteen pääverkko

-  Pääreitti
-  Pääreitti (uusi yhteystarve)
-  Aluereitti
-  Aluereitti (uusi yhteystarve)
-  Alikulkutarve kävelylle ja pyöräliikenteelle
-  Siltatarve kävelylle ja pyöräliikenteelle
-  Lukio
-  Perus- ja lukioasteen koulu
-  Peruskouluasteen erityiskoulu
-  Peruskoulu
-  Varhaiskasvatus
-  Kirjasto
-  Päivittäistavarakauppa
-  Liikuntapaikka



Pyöräliikenteen pääreitteihin kuuluvat: **Keskuskatu** (molemmin puolin), **Frosteruksenkatu**, **Puusaarentie**, **Opintie** ja **Koulutie**.

Pääreittejä täydentävät **aluereitit**, joita ovat: **Kokkolantie/Kajaanintie**, **Alarannantie**, **Saunatie**, **Haapajärventie**, **Pappilantie** sekä **Hakalantie**. Kumpu-Lehto alueet yhdistyisivät kehittämällä jo olemassa olevaa lyhyttä, mutta kapeaa polkua sorastuksella ja talvikunnossapidolla. Tämä toisi ydintaa jamaan yhden etelä-pohjois – suuntaisen yhteyden lisää.

Paikallisreitit käsittävät kaikki muut pyöräliikenteelle sallitut yhteydet ja soveltuvat väylät, mutta niitä ei esitetä verkkokartassa.

Huomioita:

- Käräsämäen liikenneturvallisuus-suunnitelmassa Puusaarentien jalankulun ja pyöräliikenteen väylää on esitetty rakennettavaksi Männistöstä valtatielle 27 saakka. Tuo yhteys on tuotu mukaan kehitettävänä aluereittitarpeena. Yhteys ei välttämättä vaadi erillistä väylää, vaan liikennenympäristön rauhoittamistoimia. Osuudelle sopisi esimerkiksi kylätie.
- Itä-länsi –suuntaista liikkumista palvelevat ensisijaisesti valtateiden varsia miellyttävämpinä ja rauhallisempina ympäristöinä kehitettäviksi esitetyt Puusaarentie ja Alarannantie. Kokkolantien ja Kajaanintien varteen on esitetty liikenneturvallisuustyössä käytettävässä Louhi-palvelussa pientareiden leventämistä valtatie 28 mahdollisten päällystystöiden yhteydessä. Soveltuvin väylätyyppi (levennetty pientare / erillinen jkpp-väylä) on tarpeellista tarkastella erillisellä hankekortilla. Kokkolantie/Kajaanintie on näin ollen aluereiteissä mukana edellä mainitulla täsmennyksellä.
- Aluereitiksi esitetty Alarannantie olisi soveltuva kylätieksi, samoin katkolla esitetty Puusaarentie sekä Hakalantie. Kylätien ideaa on esitetty tarkemmin toimenpidekortissa.

KÄVELYN YDINALUEET JA -REITIT KÄRSÄMÄELLÄ

Kävelyn ydinalue tarkoittaa aluetta, jolla on tiivis palvelutarjonta ja näin ollen myös korkein kysyntä laadukkaalle ja viihtyisälle liikkumisympäristölle. Kävelyn ydinalue on myös hyvin saavutettava. Ydinalueella on hyvä potentiaali kehittyä alueeksi, jolla liikutaan paljon kävellen. Tämä edellyttää mm. turvallisuuden ja turvallisuudentunteen lisäämistä ympäristön rauhoittamisella, laadukkaalla kunnossapidolla ja esteettömyyden tasolla sekä mahdollistamalla sosiaaliset kohtaamiset mukavalla tavalla.

Kävelyn ydinalueeksi tunnustetaan Kärsämäellä:

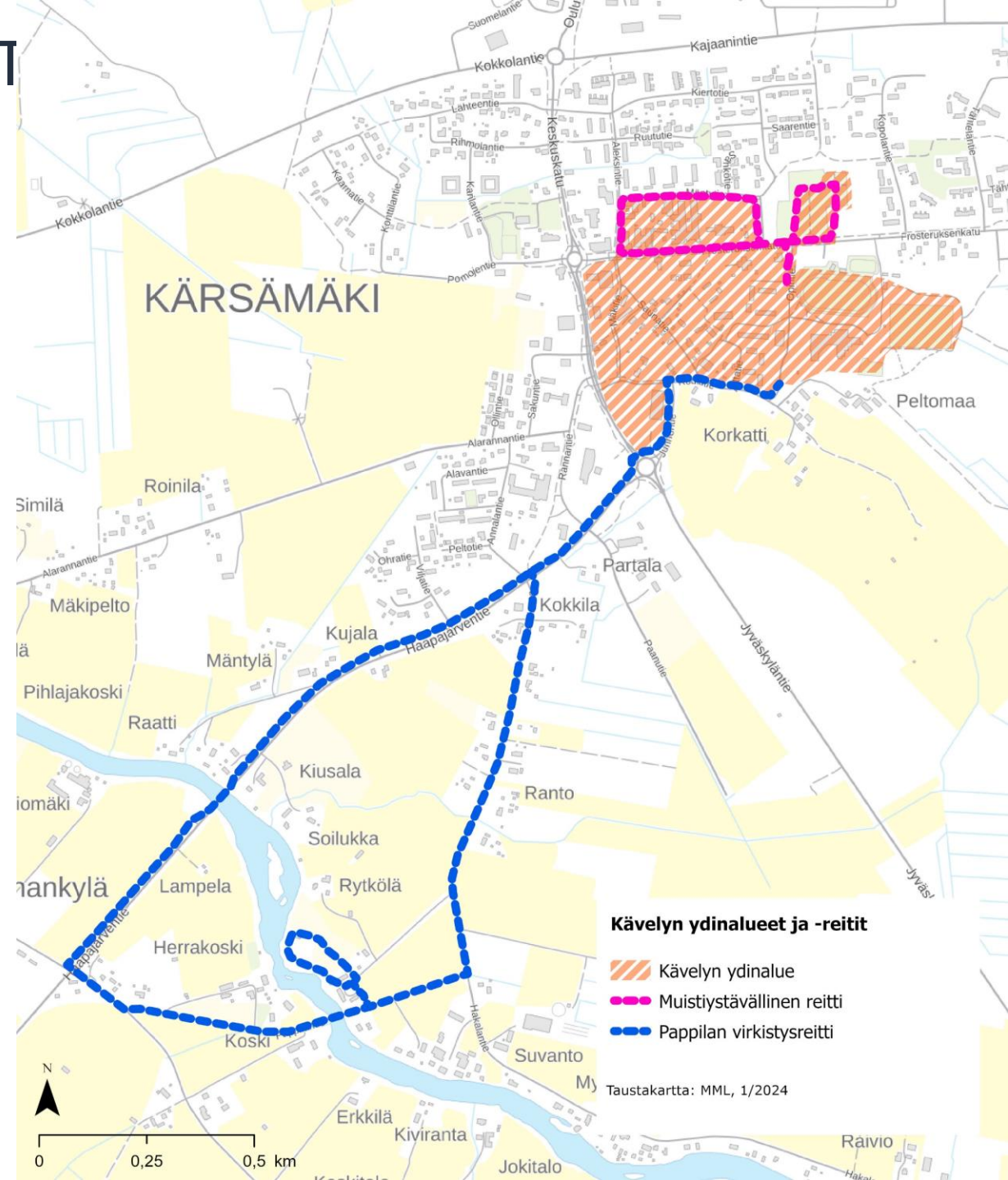
- Koulukeskus eli Frosteruksen peruskoulun, Kärsämäen lukion ja yleisurheilukentän muodostama alue
- Frosteruksenkadun ja Koulutien välinen alue (sisältäen myös terveyskeskuksen)
- Kärsämäen kirkko ja hautausmaa

Kävelyn ydinalueiden lisäksi erityisiä, **kävelyn ydinreittejä** ja **virikstysreittejä** on nostettu esille karttaan. Kävelyn ydinreiteillä tarkoitetaan tässä yhteydessä erityisesti arkiliikkumisen kannalta keskeisiä väyliä. Puolestaan virikstysreitit ovat pääosin vapaa-ajan liikkumisessa käytetyimpiä ja potentiaalisimpia.

Muistiystävällistä reittiä esitetään kehitettävän Frosteruksenkatua, Mäntytietä ja hautausmaan polkuja pitkin. Frosteruksenkadun välittömään läheisyyteen sijoittuu ikäihmisten palvelutaloja, terveyskeskus sekä koulukeskus. – turvallisen ja mielenkiintoisen reitin kehittäminen palvelisikin sekä lapsia, nuoria että ikäihmisiä. Alueella asuu myös tiiveimmin väestöä.

Pappilan virikstysreitiksi on nimetty koulukeskuksen kupeesta lähtevä reitti kulkien Haapajärventietä Rannankylään ja siitä Pappilantietä Paanukirkolle sekä takaisin kuntataajamaan Hakalantietä pitkin. Paanukirkolle kulkee lyhyen matkaa esteetön pitkospuureitti kellotornin alitse. Kirkko on kunnan merkittävimpiä nähtävyyksiä ja asukaskyselyssä Pappilan aluetta toivottiin kehitettäväksi joen äärellä virikstymiseen.

Työpajassa esitettiin lisäksi yhtenä kehitettävänä teemareittinä **”Teollisuustien urbaania kävelylenkkiä”** (jonka vartta voisi kehittää lisäämällä penkkejä).



TOIMENPIDEKORTIT

Kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmassa vision ja tavoitteiden jalkauttamiseksi on laadittu **toimenpidekortit**, jossa esitetään tarpeelliset ja merkittävimmät toimenpiteet asetettujen tavoitteiden toteuttamiseksi. Toimenpideohjelma on jaettu **neljään "koriin"** niiden suositeltavien aikajänteiden mukaan. Osa toimenpiteistä on jatkuvia toimenpiteitä.

Seuraavilla sivuilla toimenpidekortit on esitelty tarkemmin. **Toimenpiteiden aikajänteet ovat:**

- **2024–2026** (lyhyen aikavälin toimenpide)
- **2027–2030** (keskipitkän aikavälin toimenpide)
- **2030–2040** (pitkän aikavälin toimenpide)
- **jatkuva toimenpide**

Toimenpiteiden toteutusajankohdat ovat *viitteellisiä*. Niiden tarkempaa toteuttamista koordinoi säännöllisesti kokoontuva kehittämissuunnitelman seurantaryhmä, joka muodostuu poikkihallinnollisesti. Ryhmä laatii vuosittaisen toimintasuunnitelman, johon valitaan kulloinkin edistettävät teemat ja konkreettiset askeleet.



TEHOSTETTU TALVIKUNNOSSAPITO

Talvikunnossapidon parantamisen on todettu olevan erittäin kustannustehokas kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen toimenpide. Asukaskyselyssä talvikunnossapidon laadun parantaminen mainittiin yhdeksi tärkeimmistä kehittämistoimenpiteistä sekä kävelyn että pyöräliikenteen kannalta. Talvikunnossapidon parantaminen voi lisätä työmatkapyöräilyn määrää talviaikaan jopa 18 % ja pienentää autoillen tehtävien matkojen määrää 6 % (*Linköping 2002, More effective winter maintenance method for cycleways. Anna Bergström PhD thesis*).

Vuosina 2024-2026:

- **Tarkistetaan asetetut laatuvaatimukset kunnossapidolle.** Luodaan talvikunnossapidolle luokitus ja selkeä kartta, jossa kaikki pyöräliikenteen pääverkoon kuuluvat väylät kuuluvat laadullisesti korkeimpaan hoitoluokkaan K1. Kunnossapidon aikatauluissa otetaan huomioon yleiset huipputunnit työmatka- ja koulumatkaliikumisessa (klo 7-9 ja 15-17). Pyöräliikenteen pääverkossa ei ole laadullisia eroja tien- ja kadunpitäjien välillä.
- Otetaan huomioon myös **riittävät lumitilat.** Ei kasata näköesteitä etenkin risteysalueille tai niiden läheisyyteen.

Vuosina 2027-2030:

- Talvikunnossapidon laatua sekä sitä koskevia palautteita seurataan. Talvikunnossapidon **asiakastyytyväisyys** ja sen säännöllinen mittaaminen voidaan liittää myös osaksi urakkasopimusten laatuvaatimuksia, jotta tavoiteltaviin laatuvaatimuksiin päästään paremmin. Laatuvaatimukseen pääsyä voi ohjata erityinen bonus-sanktiomalli (kuten Oulun seudun pääpyöräreittien talvihoitourakassa). Urakkasopimusten kilpailutusvaiheessa urakoitsijan sitoutumista voi varmistaa esimerkiksi sillä, että urakoitsija veloitetaan pyöräilemään itse muutaman kerran talvikauden aikana ylläpitämiään väyliä. Myös urakoitsijan kerran talvessa järjestämät väylänvarsitapahtumat voivat olla luontainen keino lisätä vuoropuhelua ja tyytyväisyyttä asukkaiden ja urakoitsijan välillä.

* Kärsämäellä on jo käytäntönä seuraava prioriteetti: jalankulun ja pyöräliikenteen väylät aurataan ennen moottoriajoneuvoliikenteen väyliä.



KÄVELYN YDINALUEEN KEHITTÄMINEN

Erityisesti kävelyn ydinalueiksi tunnistetuilla alueilla panostetaan viihtyisyyteen, mukavuuteen, turvallisuuteen ja loogisuuteen.

Vuosina 2024-2026:

- Levähdyspenkkejä asetetaan säännöllisin välimatkoin ja ympärivuotisesti saataville kävelyn ydinalueilla. Levähdyspaikkojen suositeltava etäisyys toisistaan on esteettömyyden erikoistasolla 50 m ja perustasolla enintään 250 m.
- Viestitään esimerkiksi kulttuurihistoriallisista tarinoista. Tarinoista voi viestiä kuntalaisille kätevästi esimerkiksi Citynomadi-mobiilisovelluksella tai QR-koodien kautta maastossa avautuvilla kertomuksilla.
- Kehitetään valaistusta. Valaistusta tehostamalla voidaan vaikuttaa mm. risteyksien ja suojateiden liikenneturvallisuuteen ja asukkaiden kokemaan turvallisuuden tunteeseen.

Vuosina 2027-2030:

- Savilahdella muistiystävällistä reittiä on tuotu esille katuun maalatulla pinkillä juovalla (kuva oik., Yle). Muistiystävällisen reitin voisi Kärsämäellä kehittää kulkevaksi Frosteruksenkatua, Mäntytieta ja hautausmaan polkuja pitkin. Frosteruksenkadun välittömään läheisyyteen sijoittuu ikäihmisten palvelutaloja, terveyskeskus sekä koulukeskus. Turvallisen ja mielenkiintoisen reitin kehittäminen palvelisikin sekä lapsia, nuoria että ikäihmisiä. Alueella asuu myös tiiveimmin väestöä.

Vuosina 2030-2040:

- Asukaskyselyssä paikallisena "helmenä" nousi muun muassa Paanukirkon alue, jolle toivottiin nykyistä pidempää luontopolkua ja alueen kehittämistä joen äärellä virkistymiseen. Paanukirkon takana on jo nyt kirjastot lainakanootit. Selvitetään mahdollisuuksia laajentaa viihtyisää virkistysreittiä Paanukirkon alueella.

Asfalttiin ilmestyi kaksi kilometriä pitkä pinkki juova, joka sai asukkaat ymmälleen – näin se toimii: "Haluamme kannustaa heidät ulos"

Katuun maalatulla värijuovalla halutaan kannustaa erityisesti muistisairaata ulos kodeistaan. Viivalla merkitty ulkoilureitti kulkee heille tärkeimpien kohteiden, kuten kauppojen ja hyvinvointiaseman läpi.



Pinkki viiva houkuttelee asukkaita ulos kodeistaan Savitaipaleella



PYÖRÄLIIKENTEEEN PÄÄVERKON KEHITTÄMINEN

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

Vuosina 2024-2026:

- Varmistetaan pyöräliikenteen sujuvuus ydintaajaman alueella. Pyöräliikenteen pääverkon risteävät sivusuunnat ovat väistämivelvollisia.
- Valaistaan kaikki pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat väylät. Valaistuksella lisätään viihtyisyyttä, liikenneturvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta. Valaistuksen tulee olla tasainen, eikä se saa aiheuttaa häikäisyä. Hämäryyden tai liikkujamäärien mukaan voidaan harkita käyttää myös kirkastuvaa valaistusta.
- Kaikki pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat väylät ovat talvikunnossapidossa laadukkaimmalla tasolla (*talvikunnossapitoa kuvattu tarkemmin erillisellä toimenpidekortilla*).

Jatkuvat toimenpiteet:

- Merkitään pyöräliikenteen pääreitit yleis- ja asemakaavoihin ja huomioidaan niiden merkittävyys maankäytön suunnittelussa.
- Kaavojen ja muiden suunnitelmien luonnosvaiheessa toteutetaan niin kutsuttu KäPy-auditointi. Auditoinnit tarkoittavat järjestelmällistä kaavojen ja suunnitelmien tarkastusta niin, että kävely, pyöräliikenne sekä liikenneturvallisuus on huomioitu nykyisten suunnitteluohjeiden mukaisesti.



LAADUKAS JA RIITTÄVÄ PYÖRÄPYSÄKÖINTI

Pyöräliikenteessä jokainen matka alkaa ja päättyy pyöräpysäköintiin. Laadukas pyöräpysäköinti lisää pyöräilyn houkuttelevuutta ja parantaa matkaketjujen sujuvuutta. Tavoitteena on parantaa pyöräpysäköinnin määrää ja laatua erityisesti keskustaaajaman keskeisten palvelujen yhteydessä.

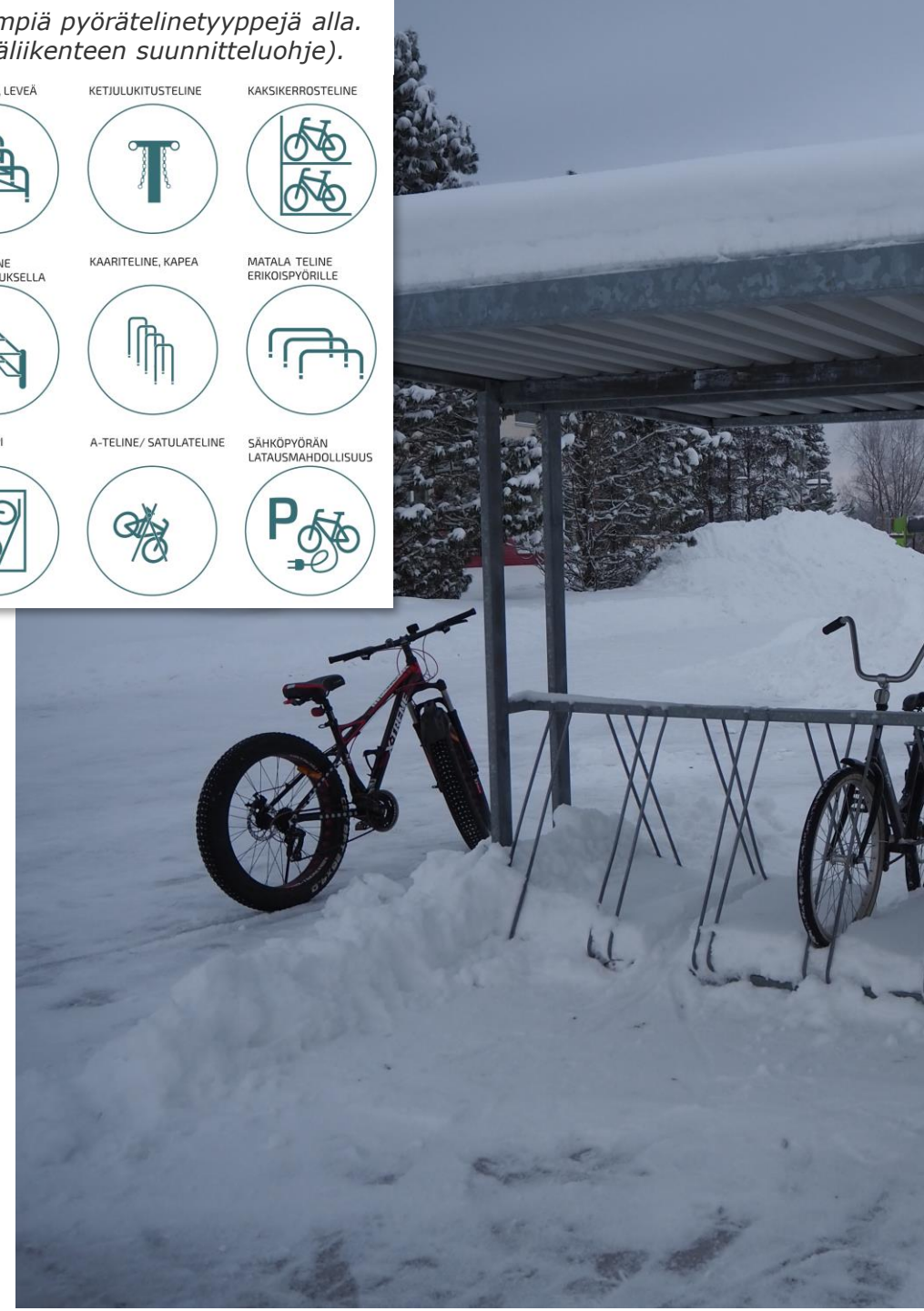
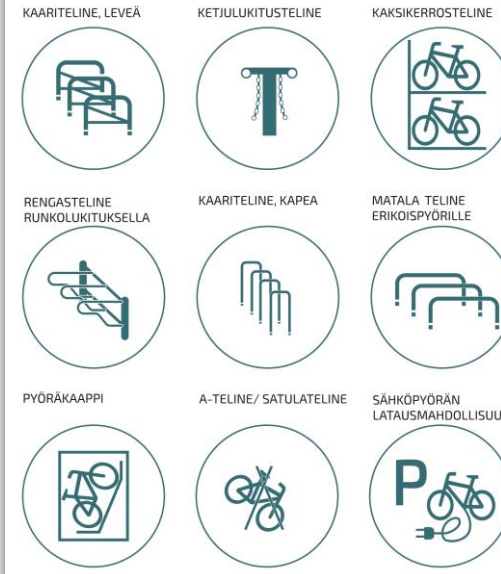
Vuosina 2024-2026:

- Runkolukituksen mahdollistavien telineiden lisääminen. Pyöräpysäköintipaikkojen minimivaatimuksena ovat runkolukituksen mahdollistavat telineet, jotka eivät vahingoita pyörää. Pyöräpysäköinnin kehittämisestä käydään vuoropuhelua myös mm. kaupallisten toimijoiden kanssa ja kannustetaan heitä toivottuihin parannuksiin. Varmistetaan, että pyöräpysäköintipaikoille johtaa selkeät ja turvalliset pyöräliikenteen yhteydet.
- Asemakaavamääräyksiin määritetään pyöräpysäköintipaikkojen minimimäärää ja laatua koskevat vaatimukset keskeisten palvelukohteiden osalta.

Vuosina 2027-2030:

- Kohteissa, joissa on tarve pidempiaikaiselle pysäköinnille (kuten koulukeskus, työpaikat, keskeisimmät linja-autoliikenteen pysäkit), tavoitellaan katoksellista pysäköintimahdollisuutta, jossa on runkolukituksen mahdollistava teline.
- Pyöräpysäköintitilaa varataan myös erilaisille pyörätyypeille, kuten tavarapyörille. Näille sopiva tila voidaan varata esim. pyörätelinerivien päihin.

Yleisimpiä pyörätelinetyyppejä alla.
(Pyöräliikenteen suunnitteluohje).



* Työpajassa asukkaat toivoivat laadukasta pyöräpysäköintiä erityisesti kirjaston, koulun, terveyskeskuksen, Konttilan, kirkon ja urheilukentän yhteyteen.

LIKENNETURVALLISUUTTA KYLÄTIELLÄ

Kylätie on liikennejärjestely, jossa ajorata on normaalia kapeampi ja pientareet leveämmät. Kylätie on suhteellisen edullinen ja helppo liikenneratkaisu, jolla voidaan parantaa jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteita ilman uuden väylän rakentamista.

Moottoriajoneuvon paikka on ajoradalla. Pyörällä liikkuvat ja jalankulkijat käyttävät tien pientareita. Kahden moottoriajoneuvon kohtaamistilanteessa ajoneuvot väistävät tilapäisesti piennaralueelle. Mikäli pientareella on pyöräilijöitä tai jalankulkijoita tulee moottoriajoneuvolla liikkuvan odottaa niin kauan, että ohittaminen on turvallista.

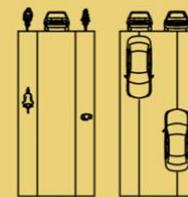
Vuosina 2024-2026:

- Kylätiemallista kannattaa järjestää asukkaille aluksi erillinen oma tiedotustilaisuutensa ja kuulostella idean hyväksyttävyyttä heidän keskuudessaan.
- Mikäli positiivista kaikua saadaan, kylätietä esitetään toteutettavaksi ensimmäiseksi * **Alarannantielle** välillä: Rannantie – Kokkolantie. Kylätien kokeilua puoltavat maltilliset liikennemäärät (ajoneuvoja <1000/vrk), hyvät näkemät ja nopeuksia hillitsevä tiegeometria. Yhteyden kehittäminen lisääisi mitä luultavimmin pyöräilijöiden ja kävelijöiden kokemaa turvallisuudentunnetta. Tällä hetkellä ainakin osa raskaan liikenteen ajoneuvoista oikoo kuntataajamaan Alarannantien kautta. Kylätie ja sen järjestelyt ohjaisivat raskasta liikennettä käyttämään ennemmin valtateitä.
- Yhteensä kylätien osuus olisi 6,5 km pituinen.
- Nopeusrajoituksen alentaminen kylätien alueella 40 km/h. Pääosin Alarannantien nopeusrajoitus on tällä hetkellä 60 km/h.
- Tieosuuden reunoihin maalataan kävelijöitä ja pyöräilijöitä varten 1,5–2,2 metrin levyiset kaistat. Keskellä oleva ajoradan leveys on 2,6–3,8 m. Lisäksi kylätiejärjestelyn molempiin päihin asennetaan tärinäraidat parantamaan järjestelyn havaittavuutta ja opasteet kylätien periaatteesta, jotka kertovat uudesta liikennejärjestelystä (kuva oikealla).
- Positiivista ja informatiivista viestintää asiasta.

* Työpajassa 18.1.2024 Kärsämäellä Alarannantien ohella myös Hakalantie ja Puusaarentien itäinen osuus saivat kannatusta kylätieksi kehittämiseen. **Hakalantie ja Puusaarentie voivat olla keskipitkän aikavälin (2027-2030) toteuttamiskohteita. Karttakoonti esitetyistä kyläteistä seuraavalla sivulla.**



Kylätie 1,3 km Aja keskellä Väistä oikealle



Havainnekuva kylätiestä: [Jalankulun suunnitteluohje 2022](#)

*Esimerkkejä jo toteutetuista kyläteistä Suomessa löytyy esim. **Pyhtäältä, Salosta, Espoosta** sekä **Hattulasta**. Noin 5 000 asukkaan Pyhtään kunta tähtää siihen, että koululle johtava tie olisi entistä turvallisempi koululaisten kulkea. Toisaalta hollantilaisella mallilla toteutettu kylätie on edullisempi toteuttaa verraten erillisen jalankulun ja pyöräliikenteen väylän rakentamiseen.*

Video kylätiestä käytännössä (youtube.com, ELY-keskus):
<https://www.youtube.com/watch?v=Ak4KFTWFgW0>

Lisätietoa esimerkiksi [Kylätie & 2-1-tie](#). (Traficom ja Pyöräilykuntien julkaisu 1/2023)


ESITETYT KYLÄTIET

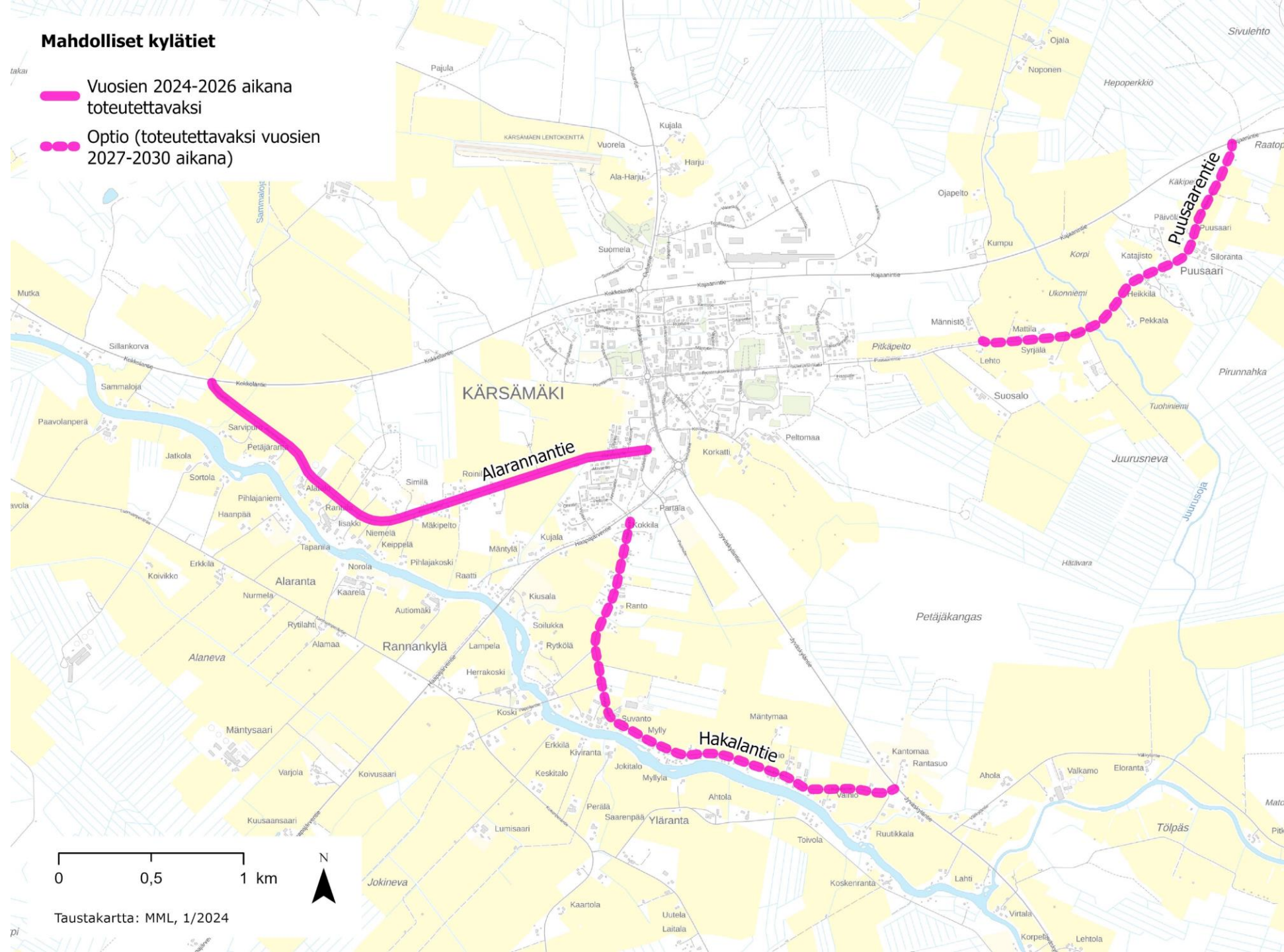
Oheisella kartalla ovat esitettyinä työn yhteydessä alustavasti soveltuvat väyläosuudet. Näitä ovat:

- Alarannantie
- Puusaarentie
- Hakalantie.

Mahdolliset kylätiet

 Vuosien 2024-2026 aikana toteutettavaksi

 Optio (toteutettavaksi vuosien 2027-2030 aikana)



VAIKUTTAVA VIESTINTÄ JA OSALLISTAMINEN

Motivoinnissa ja asenteisiin vaikuttamisessa olennaista on säännöllinen viestintä eri kanavia hyödyntäen. Monikanavaisen, tehokkaan viestinnän avulla on tärkeää pyrkiä tavoittamaan jo aktiivisten liikkujien lisäksi heitä, jotka eivät vielä syystä tai toisesta ole löytäneet kävelen ja pyöräillen liikkumista osaksi arkeaan.

Viestinnässä keskeistä on korostaa ympärivuotisen kävelyn ja pyöräliikenteen mahdollisuuksia ja matalaa kynnyksiä.

Vuosina 2024-2026:

- Perustetaan kävelystä ja pyöräilystä tiedottamiseen kunnan verkkosivuille oma, selkeästi löydettävä teemaosio.
- Räätylödään kävelyn ja pyöräilyn aiheista tiedottamiseen oma viestinnän vuosikellonsa. Vuosikellon muodostamisessa voi hyödyntää esimerkiksi valtakunnallista tapahtumien vuosikelloa (kuva oikealla).
- Nostetaan kävelyn ja pyöräilyn näkyvyyttä paikallismediassa.

Vuosina 2027-2030:

- Tietoisku- / kuukauden kysymyksiä kävelystä, pyöräilystä ja liikenneturvallisuudesta eri liikkujia- ja ikäprofiileille kohdentaen. Hyödynnettäviä kanavia esim. kunnan Instagram, Facebook, vanhus- ja vammaisneuvoston kokoukset, lautakuntien kokoukset ym.
- Tuetaan niin nuorten kuin ikäihmisten liikkumista. Kunta voi liittyä esim. mukaan Pyöräilyn valtakunnalliseen [Pyörällä kaiken ikää](#) -ohjelmaan, jossa vapaaehtoiset "Pyöräluotsit" kuljettavat palvelutalojen ja kotihoidon asukkaita riksapyörillä. Haetaan mukaan kunnille maksuttomaan [Fiksusti kouluun](#) -ohjelmaan, joka tarjoaa tietoa ja neuvoja kestävämpien ja aktiivisempien koulumatkojen suunnitteluun ja toteutukseen.

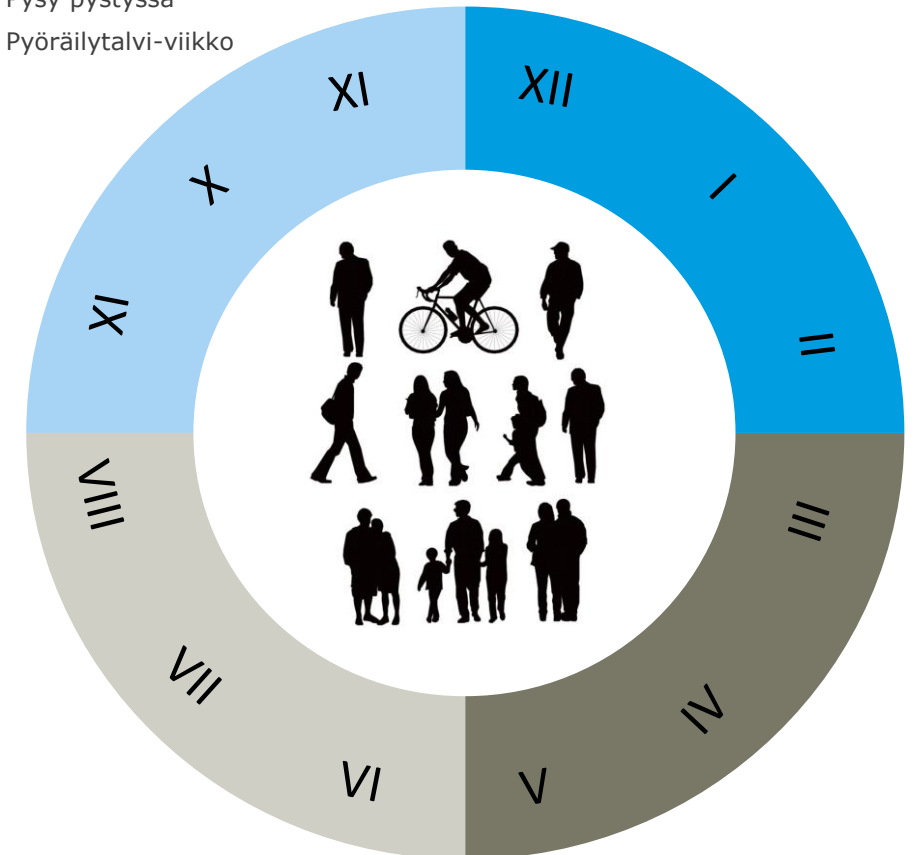
Vinkki: [Pyöräilyvuosi.fi -sivustolta](#) löytyy hyviä neuvoja tapahtumien ja viestinnän suunnitteluun!

Syksy ja alkutalvi

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

Sydäntalvi

- Talvikilometrikisa
- Kansainvälinen pyöräile töihin ja kouluun -päivä



Loppukesä

- Suomen luonnon päivä
- Tunnissa maailman ympäri - kävelytapahtuma

Kevät

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

KÄVELYN JA PYÖRÄLIIKENTEEN EDISTÄMISTYÖLLE ERILLISRAHOITUS TALOUSARVIOON

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

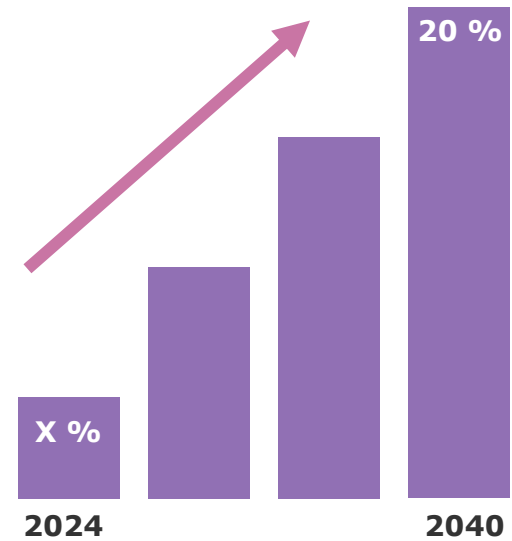
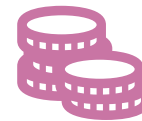
Vuosina 2024-2026:

- Nimetään mahdollisimman pian edistämishjelman valmistuttua kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen ja seuraamisesta vastaava ryhmä, joka kokoontuu säännöllisesti. Luontainen koordinoitiryhmä voi mahdollisesti olla kunnassa jo toimiva liikenneturvallisuusryhmä. Mikäli liikenneturvallisuusryhmä on edistämistä jatkossa koordinoiva taho, ryhmän kokoontumismäärää on suositeltavaa lisätä tai kokousten kestoja hieman pidentää, jotta kävelyn ja pyöräiliikenteen käsittelyyn jää aidosti aikaa.

Jatkuvat toimenpiteet:

- Talousarvioon sisällytetään oma, erillinen, rahoitusosuutensa pyöräiliikenteen ja kävelyn edistämiseen. Tavoitetasona on **20 %** liikenneväylille kohdistetusta määrärahasta, mitä kohti edetään porrastetusti edistämishjelman 2040 määrävuoteen mennessä.
- Niin infrastruktuuriin kuin liikkumisen ohjaukseen liittyvien erilaisten toimenpiteiden rahoituksessa hyödynnetään mahdollisimman tehokkaasti myös muita kanavia, kuten Traficomien valtionavustusten vuosittaisia hankehakuja (*liikkumisen ohjauksen valtionavustus, tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämisen valtionavustus sekä kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustus*).

Rahoitusosuuden kasvattaminen portaittain kohti tavoitetilaa.



SITOUTUMINEN

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen tarvitaan **pysyvä, poikkihallinnollinen ja innostunut yhteistyöryhmä**, joka koordinoi ja laittaa liikkeelle kehittämisohjelman toimia. Yhteistyöryhmä seuraa toimenpiteiden toteutumista ja vaikuttavuutta säännöllisesti.

Vuosina 2024-2026:

- Kärämäen kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämishjelma viedään kunnanvaltuuston hyväksyttäväksi. Ohjelman hyväksyntä sitouttaa niin virkahenkilöitä kuin luottamushenkilöitäkin asetettuihin strategisiin tavoitteisiin.
- **Edistämistyötä koordinoi sille asetettava työryhmä.**

Jatkuvat toimenpiteet:

- Edistämisyhmä seuraa toimenpiteiden toteuttamista ja niiden vaikuttavuutta säännöllisesti. Kävelyllä ja pyöräilyllä tehdään **vuosittainen toimintasuunnitelma**, johon poimitaan pidemmän tähtäimen ohjelmasta soveltuvimmat ja keskitytään näin osaan kerrallaan.
- Seuranta toteutetaan mm. seuraavin tavoin:
 - Toimenpiteiden toteutuminen
 - Kävely- ja pyöräilymäärien kehittyminen (laskentojen toteutus)
 - Tyytyväisyys kävely- ja pyöräilyolosuhteisiin (kyselytutkimus neljän vuoden välein). Kävelyn ja pyöräiliikenteen teemoihin kytkeytyvän asukaskyselyn voi mahdollisuuksien mukaan toteuttaa osana laajemman kokonaisuuden säännöllisiä kyselyitä (esim. hyvinvointi- ja koululaiskyselyt). Kysymyksissä selvitetään tyytyväisyyttä olosuhteisiin sekä tulevia parantamiskohteita ja kehittämistarpeita.
 - Kävelijöille ja pyöräilijöille tapahtuvien liikennetapaturmien määrä ja vakavuus (avoimet tilastot)

Poliittisesti hyväksytty kehittämisohjelma mahdollistaa myös Traficomien jakaman kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman mukaisen valtionavustuksen hakemista.



E LIITTEET

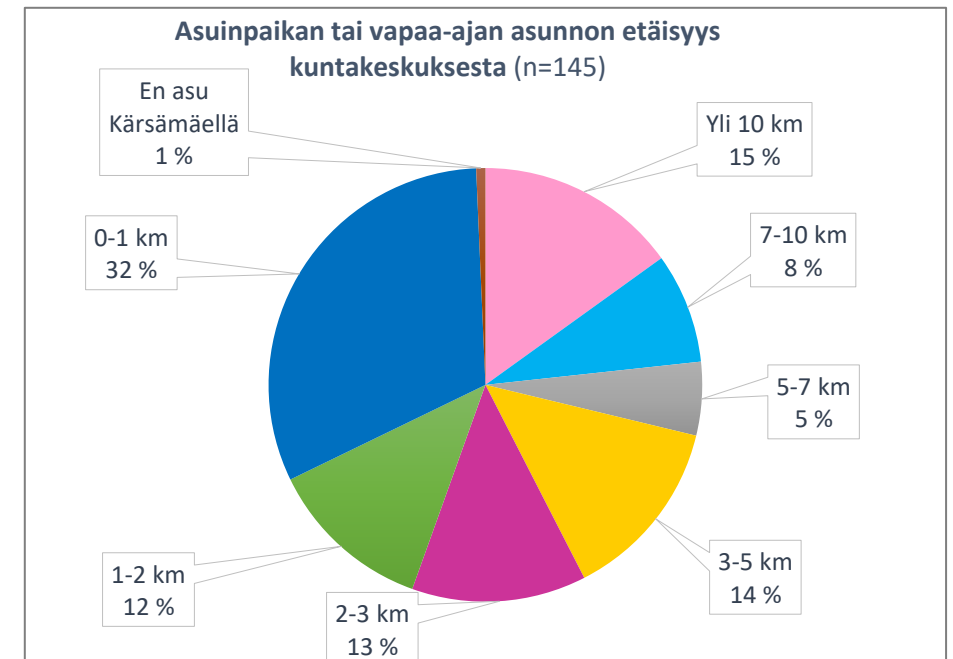
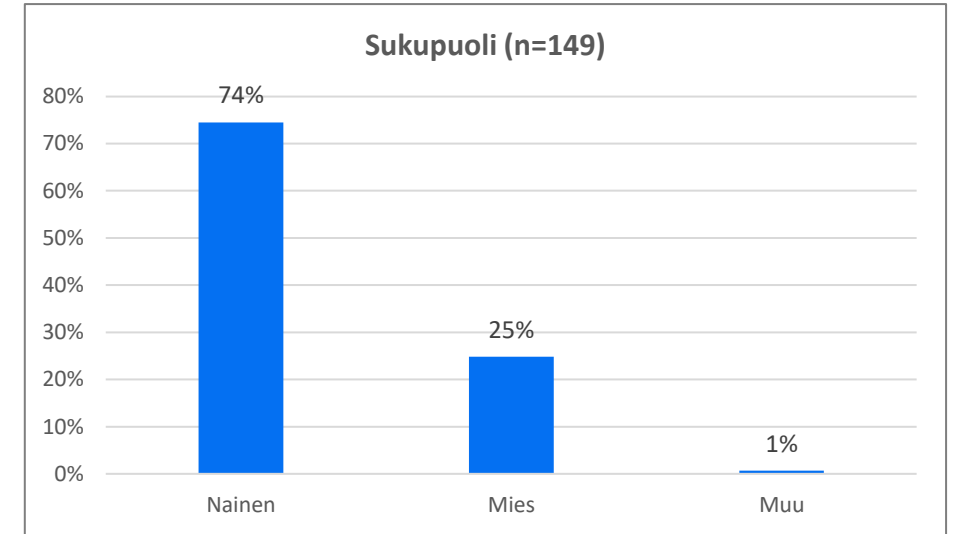
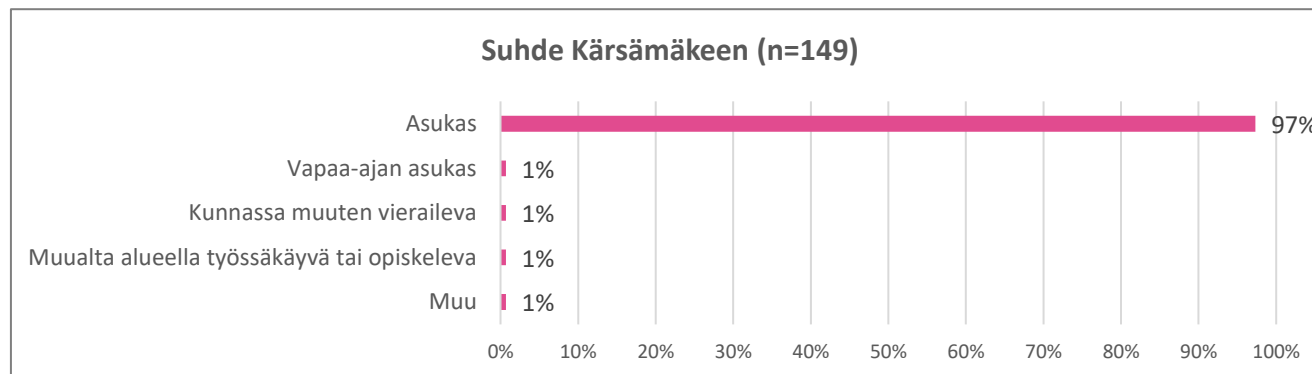
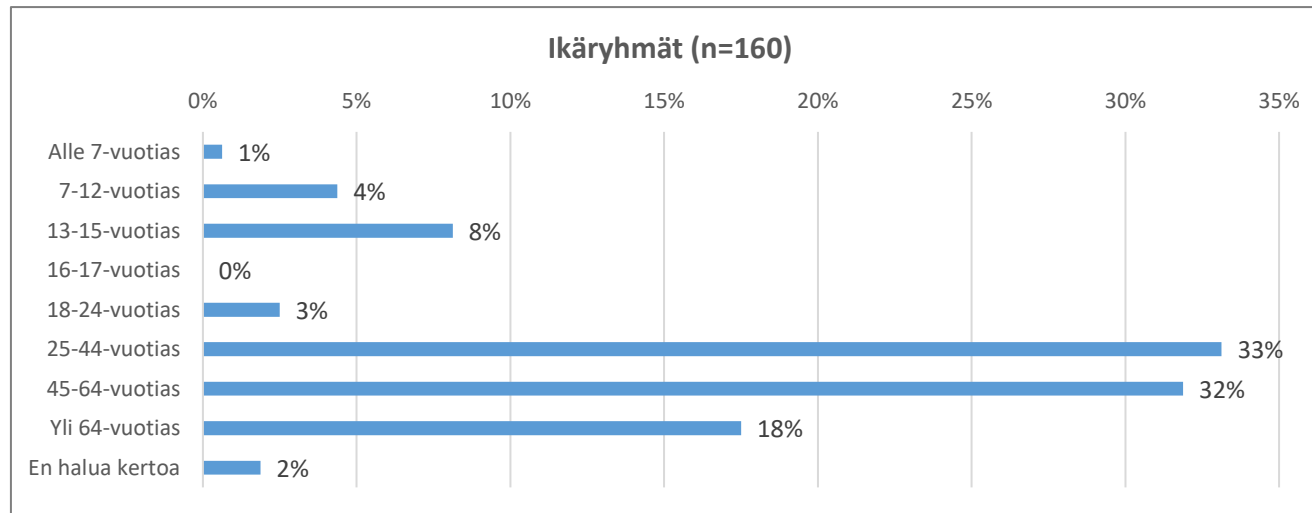




LIITE 1: ASUKASKYSELYN 2023 TULOKSET

KYSELYYN VASTANNEIDEN TAUSTATIIETOJA

- ✓ Kyselyyn vastanneista **97 %** asuu Kärsämäellä.
- ✓ Vastajista noin **kolmasosan** asuinpaikka tai vapaa-ajan asunto sijaitsee **0–1 km** päässä kuntakeskuksesta.
- ✓ Vastajien suurimmat ikäryhmät ovat **24–33-vuotiaat** (33 %), **45–64-vuotiaat** (32%) ja **yli 64-vuotiaat** (18 %).
- ✓ Naisia vastajista on suurin osa, **74 %**.

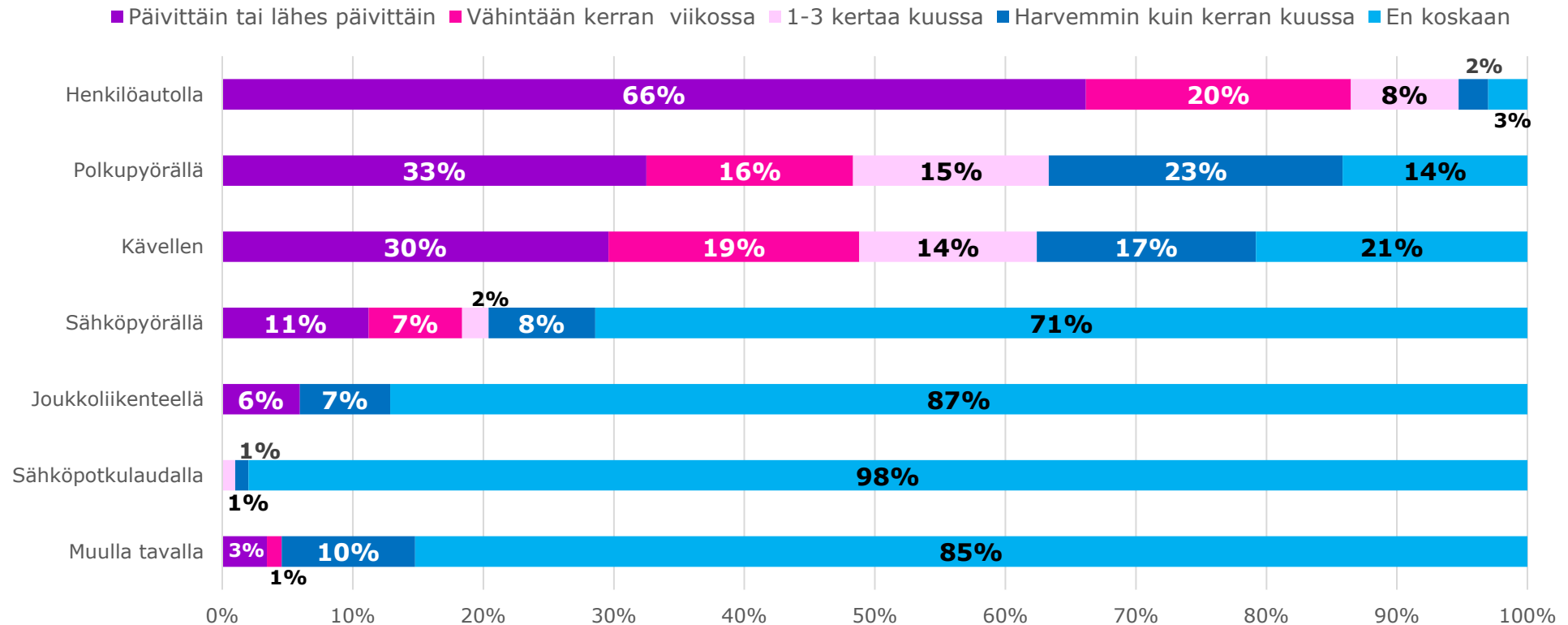


SULAN MAAN AIKANA KULJETTUIJEN ARJEN MATKOJEN KULKUTAVAT

Sulan maan aikana päivittäisistä tai lähes päivittäisistä arjen matkoista esimerkiksi töihin, kouluun, harrastuksiin tai kauppaan, kuljetaan seuraavasti:

- 66 % henkilöautolla
- 33% polkupyörällä
- 30 % kävellen
- 11 % sähköpyörällä
- 6 % joukkoliikenteellä
- 1 % sähköpotkulaudalla
- 3 % muulla tavalla.

Kuinka usein kuljet arjen matkojasi (esim. töihin, kouluun, harrastuksiin tai kauppaan) sulan maan aikana seuraavilla kulkutavoilla? (n=140)

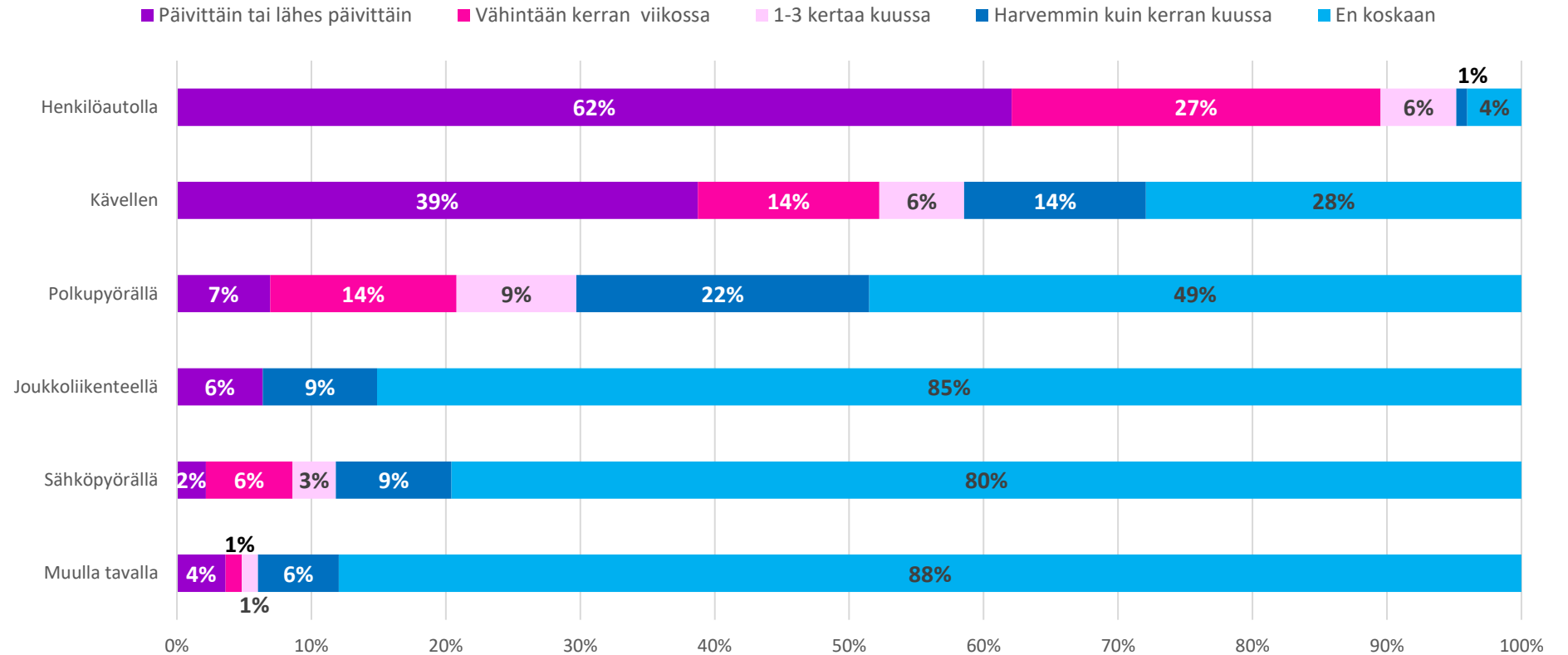


TALVIAIKAAN KULJETTUJEN ARJEN MATKOJEN KULKUTAVAT

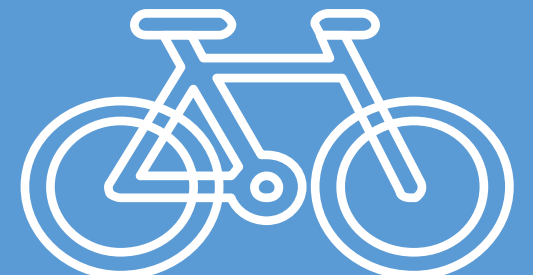
Talviajan päivittäisistä tai lähes päivittäisistä arjen matkoista esimerkiksi töihin, kouluun, harrastuksiin tai kauppaan, kuljetaan

- 62 % henkilöautolla
- 39 % kävellen
- 7 % polkupyörällä
- 6 % joukkoliikenteellä
- 4 % muulla tavalla
- 2 % sähköpyörällä.

Kuinka usein kuljet arjen matkojasi (esim. töihin, kouluun, harrastuksiin tai kauppaan) talviaikaan seuraavilla kulkutavoilla? (n=131)



PYÖRÄLIIKENNE



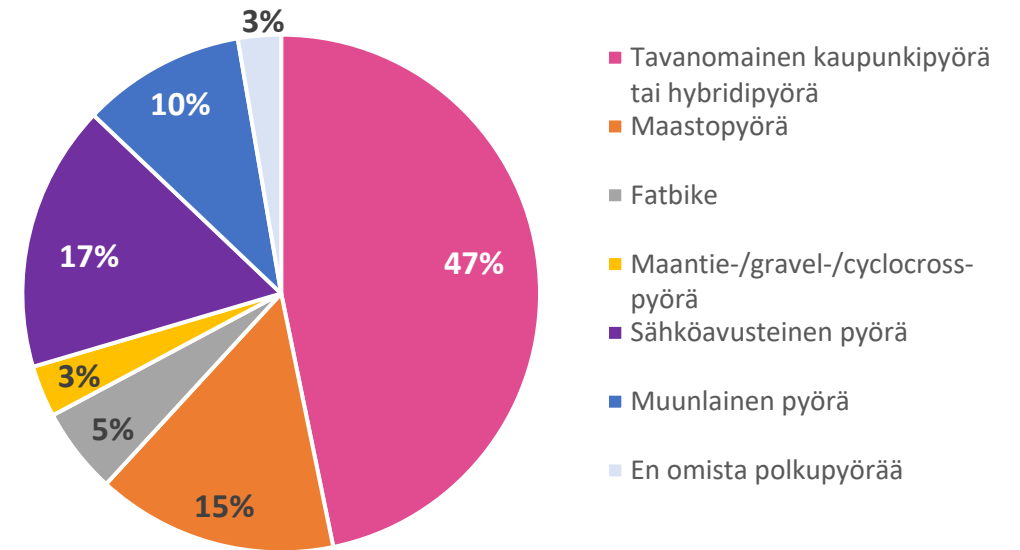
PYÖRÄILYTOTTUMUKSET

Kärsämäen asukkaat tekevät yleisimmin 1-3 km mittaisia matkoja (**41%**). Huomattavaa on myös se, että yhteensä **peräti prosentilla** vastaajista yhdensuuntainen, tavanomainen matka on 5 km tai sen alle.

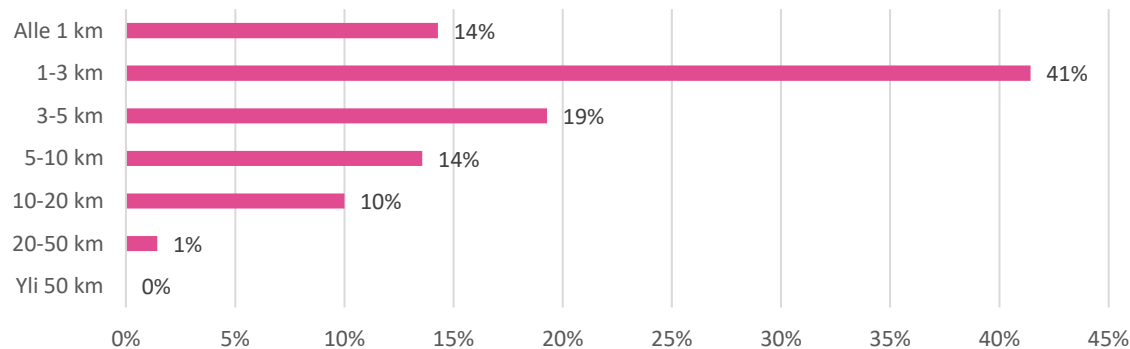
Vastaajat omistavat erityyppisiä pyöriä. **47 %** kertoo omistavansa tavanomaisen kaupunkipyörän tai hybridipyörän. Puolestaan **17 %** vastaajista omistaa sähköavusteisen pyörän. Vain **3 %** vastaajista ei omista polkupyörää.

Suurimmalle osalle (**97 %**) vastaajista pyöräily ei ole osa matkaa, joka jatkuu julkisella liikenteellä. Vain **3 %** vastaajista kertoo kulkevänsä usein osan matkasta pyörällä ja osan joukkoliikennevälineellä.

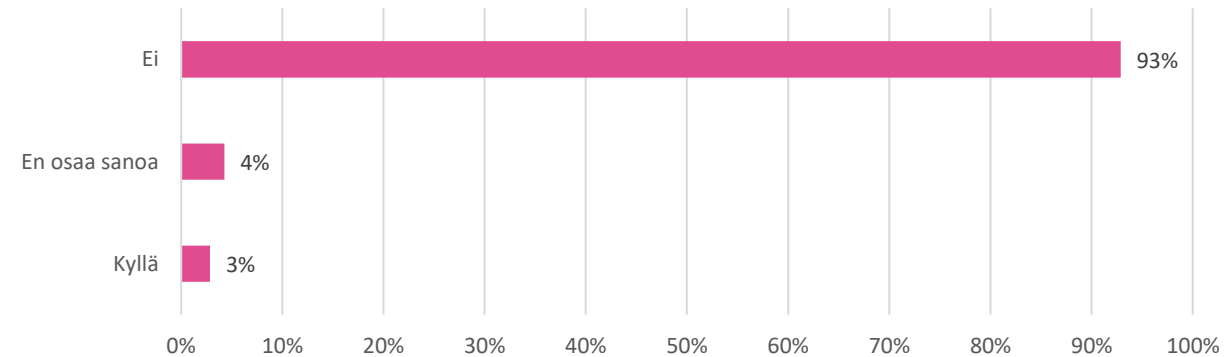
Polkupyörän omistus (osuus 186 polkupyörästä)



Mikä on yleisimmin kulkemasi yhdensuuntaisen matkan pituus (esim. työ-, opiskelu-, koulu- tai asiointimatka)? (n=140)



Onko pyöräily sinulle yleensä osa matkaa, joka jatkuu myös julkisella liikenteellä? (n=140)

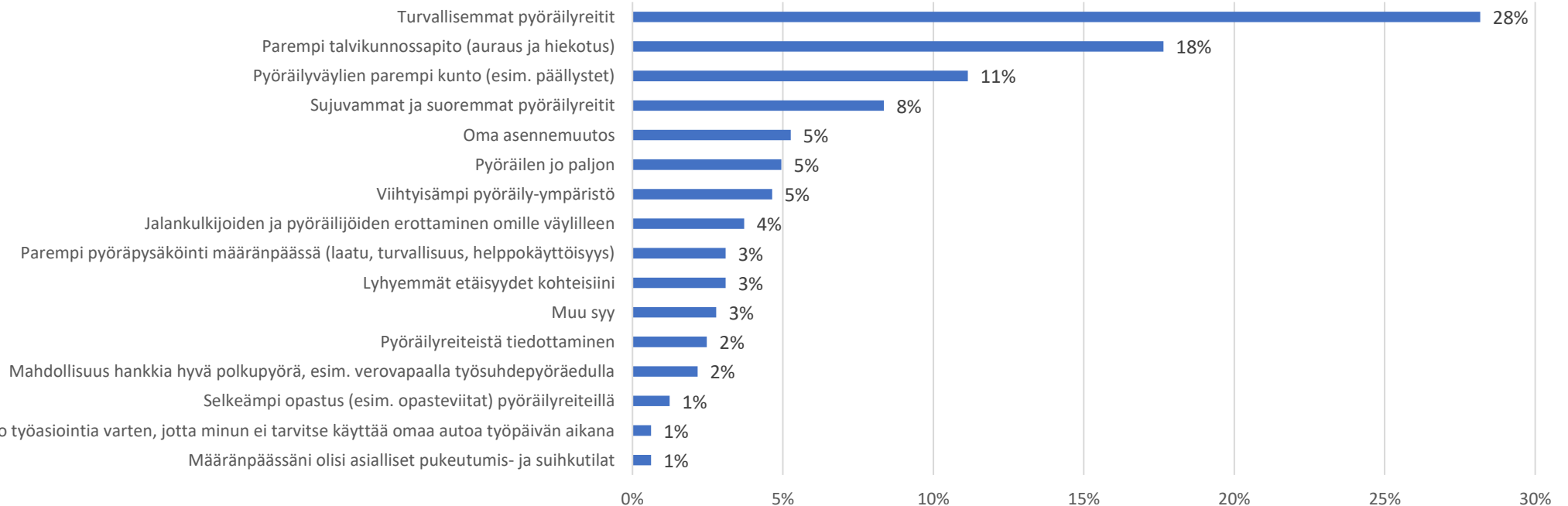


PYÖRÄLIIKENTEEN KEHITTÄMINEN

Kyselyyn vastanneet kertovat, että erityisesti liikenneturvallisuuteen sekä pyöräilyväylien kunnossapitoon tulisi panostaa. Vastaajien mukaan **turvallisemmat pyöräilyreitit (28 %)**, **parempi talvikunnossapito (18 %)** sekä **pyöräilyväylien parempi kunto (11 %)** saivat heidät pyöräilemään enemmän. Moni toivoo myös **sujuvampia pyöräilyreittejä (8 %)**.

Muina syinä vastaajat kertoivat, että jos pyöräilyväyliä lisättäisiin sinne, mistä niitä nyt puuttuu, pyöräilisivät he enemmän. Pyöräily muun liikenteen seassa koetaan liian vaarallisena. Lasten kuljettamisen todetaan myös sitovan autoiluun.

Mikä saisi sinut liikkumaan enemmän pyöräillen työ-, opiskelu-, koulu- tai asiointimatkoja? (323)



PYÖRÄLIIKENTEN KEHITTÄMINEN

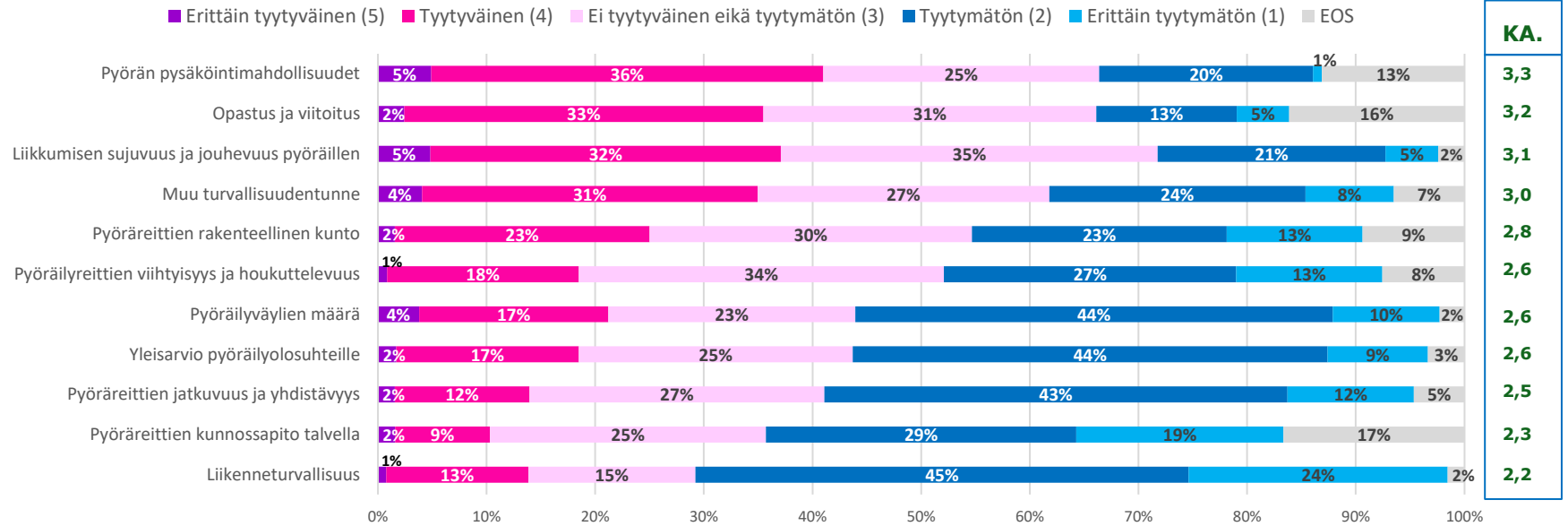
Kuinka tyytyväinen olet pyöräilyolosuhteisiin Kärämäellä? (n=135)

Pyöräilyolosuhteiden liikenneturvallisuuden tila, pyöräilyreittien jatkuvuus, yhdistävyys, talvikunnossapito ja pyöräilyolosuhteiden yleisarvio herättivät vastaajissa eniten tyytymättömyyttä.

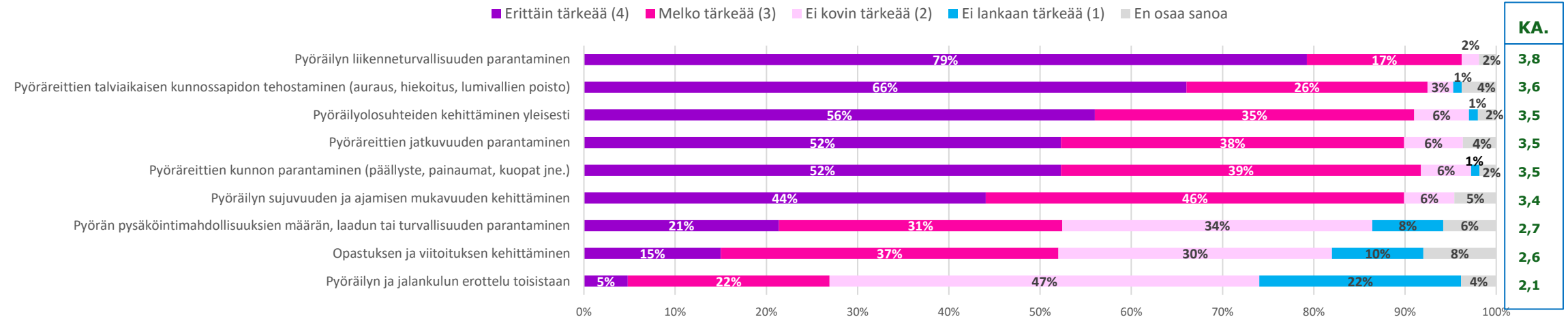
Kyselyyn vastanneet ovat tyytyväisimpiä pyöräpysäköintimahdollisuuksiin, opastukseen ja viitoitukseen sekä liikkumisen sujuvuuteen ja jouhevuuteen pyöräillen.

Erityisen tärkeiksi pyöräliikenteen kehittämistoimenpiteiksi asukkaat näkevät pyöräilyn liikenneturvallisuuden parantamisen sekä pyöräilyreittien talvikunnossapidon tehostamisen. Pyöräilyolosuhteita toivotaan yleisesti kehitettävän, erityisesti pyöräilyreittien kunnan ja laadun, jatkuvuuden ja

Kärämäen pyöräilyolosuhteet saavat yleiskeskisarvon 2,6.



Kuinka tärkeänä pidät seuraavia asioita arkiliikuttamisen kannalta? (n=111)



MUUT PYÖRÄLIIKENTEEEN HUOMIOT



71 % vastaajista arvioi oman pyörällä liikkumisen lisääntyvän tulevaisuudessa.

Avoimissa vastauksissa pyöräliikenteen osalta korostuvat erityisesti tarpeet **lisätä pyöräliikenteen väyliä** sekä toiveet **talvikunnossapidon parantamiseksi**. Uusia pyöräliikenteen väyliä toivotaan erityisesti **valtateiden 4 ja 28** sekä **kantatie 58** varsille, sillä niillä liikennettä on paljon, ajonopeudet suuria ja pyöräily koetaan vaaralliseksi.

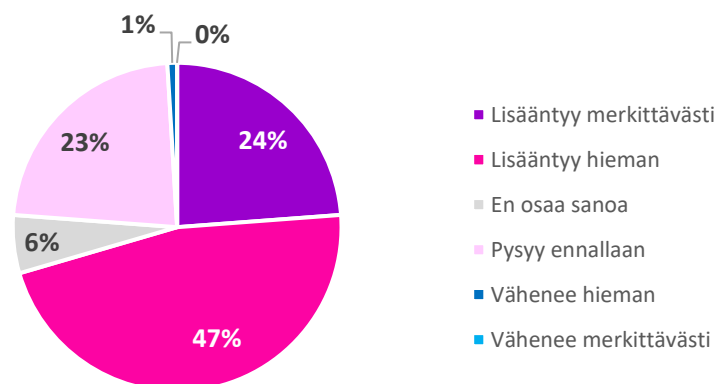
Asukkaat pitävät tärkeänä pyöräliikenteen **liikenneturvallisuuden kehittämistä**, sillä nykytilanteessa turvallisia pyöräilyreittejä ei kirkonkylän aluetta lukuun ottamatta juuri ole ja pyörillä joudutaan ajamaan vaarallisia reittejä maantien laidassa.

Samalla asukkaat toivovat myös väylien **parempaa kunnossapitoa** sekä **jo olemassa olevien asfalttipintojen korjaamista**. Myös **pyörien pysäköintimahdollisuuksia** halutaan kehitettävän.

Vastauksissa toivotaan kehittämistoimenpiteiden kohdistuvan myös **taajaman ulkopuolelle**.

Positiivista palautetta annettiin erityisesti keskustan tuntumassa olevista pyöräteistä.

Mikä on oma arviosi pyöräillen liikkumisestasi tulevaisuudessa? (n=105)



"Keskustassa on kiva pyöräillä, tosin nelostien ylittäminen on aina riskihommaa varsinkin pienemmille lapsille."

"Yleensä ottaen Kärsämäellä on mukava ajella sivukylillä, on monenlaista reittiä ja kaikenlaista nähtävää ja kun kiertää yhden kylän niin tulee ihan sopivan mittainen kuntoilulenkki. Isoilla teillä (vt 4 ja vt 28) pyöräily on turvattoman tuntuista kun autot ovat isoja ja nopeudet niillä suuria ja varsinkin syksyn tullen pimeällä ja märällä kelillä."

"Kärsämäellä ei ole pyöräilyolosuhteita, on vain jalkakäytävät ja todella lyhyet pätkät pyöräteitä."

"Kunnolliset maastopyöräreitit puuttuu kokonaan."

"Pyöräteitä ei ole riittävästi. Talvikunnossapitoa ei ole nimeksikään."

"Talvikunnossapito vaatii parannusta, kevyenliikenteenväylät ja liittymät usein todella huonossa kunnossa talvisin. Lumivalleja ja kinoksia on usein, liukasta myös."



"Lasten kanssa pyöräily turvatonta."

KÄVELY



KÄVELY

Kyselyyn vastanneista **89 %** ei yleensä jatka kävelen tehtyä matkaansa joukkoliikenteellä.

Turvallisempiin ja viihtyisämpiin kävelyreitteihin sekä parempaan **talvikunnossapitoon** investoiminen saisi Kärsämäen asukkaat kävelemään enemmän.

Muina syinä vastaajat kertovat, että kävelen liikkumista voisi lisätä alikulkuyhteys vt 4:llä. Nykyinen alikulku on liian jyrkkä esimerkiksi pyörätuolin kanssa liikkumiseen.



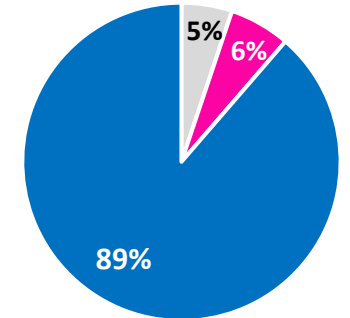
53 % vastaajista arvioi oman kävelen liikkumisensa lisääntyvän tulevaisuudessa.



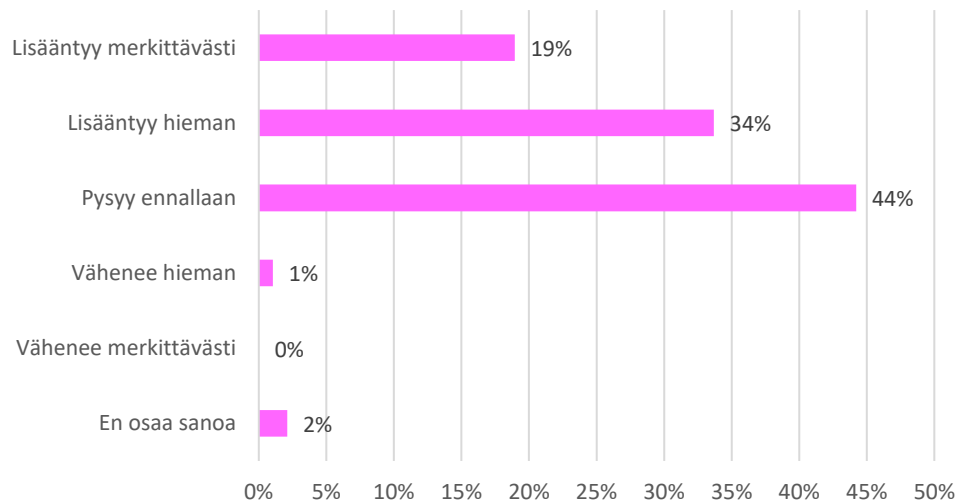
Vastaajista **6 %** kertoi kulkevansa yleensä osan matkasta kävelen ja osan joukkoliikenteellä.

Onko kävely sinulle yleensä osa matkaa, joka jatkuu myös julkisella liikenteellä? (n=97)

■ En osaa sanoa
■ Kyllä
■ Ei



Mikä on oma arviosi kävelen liikkumisestasi tulevaisuudessa? (n=95)



Mikä saisi sinut liikkumaan nykyistä enemmän kävelen arjen matkojasi? (n=190)



JALANKULKU

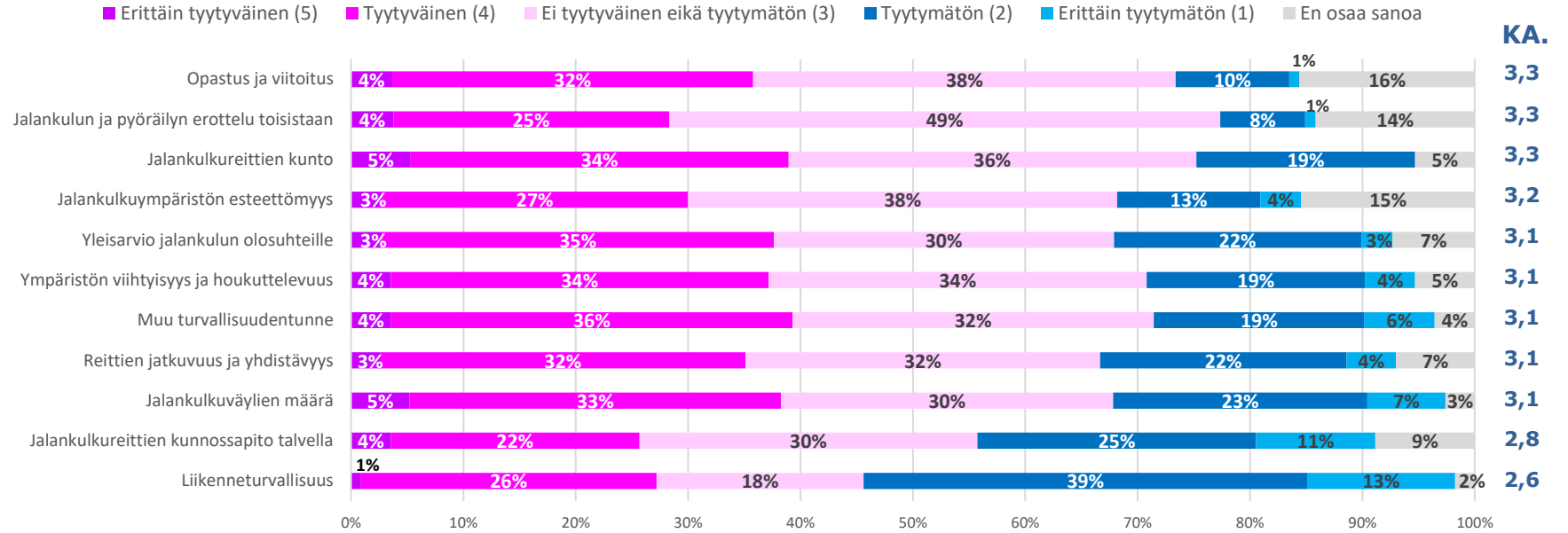
Kärsämäen asukkaiden mielestä **jalankulkureittien liikenneturvallisuutta** tulisi viedä eteenpäin. Vastaajista **52 %** oli joko tyytymättömiä tai erittäin tyytymättömiä **jalankulun liikenneturvallisuuteen** ja **62 %** pitää sen **parantamista** erittäin tärkeänä.

Jalankulkuväylien määrään, kuntoon, viihtyisyyteen ja muuhun turvallisuudentunteeseen jalankulkuväylillä ollaan Kärsämäellä tyytyväisimpiä.

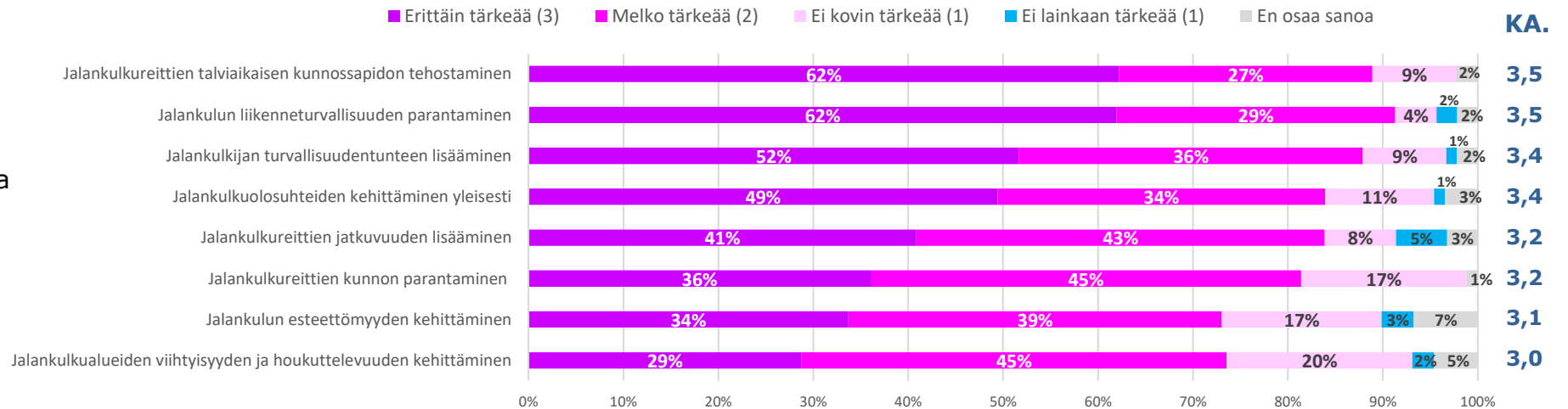
Yleisellä tasolla asukkaat suhtautuvat melko neutraalisti jalankulun olosuhteisiin (yleiskeskisarvo jalankulun olosuhteille 3,1).

Liikenneturvallisuuden lisäksi vastaajat pitivät tärkeänä talvikunnossapidon tehostamista, jalankulkijoiden turvallisuudentunteen lisäämistä ja jalankulkuolosuhteiden yleistä kehittämistä.

Kuinka tyytyväinen olet kävelyolosuhteisiin Kärsämäellä? (n=118)



Kuinka tärkeänä pidät seuraavia asioita? (n=95)



MUUT KÄVELYYN LIITTYVIÄ HUOMIOITA

Avoimissa vastauksissa pyöräliikenteen osalta korostuu erityisesti tarve **lisätä alikulkuyhteyksiä** parantamaan isojen teiden turvattomiksi koettuja ylityspaikkoja. Vastaajat tuovat esiin kävelyreittien puutteen ja myös toiveen rakentaa sopivia reittejä kävelystenkinä, edestakaisten reittien lisäksi. Useissa vastauksissa toivotaan **talvikunnossapidon parantamista**. Uusia jalankulkureittejä toivotaan erityisesti **valtateiden** varsille, sillä niillä liikennettä on paljon, ajonopeudet suuria ja niillä kulkeminen koetaan vaaralliseksi.

”Kävelyreitit ovat yksittäisiä suoria pätkiä. Ei ole mahdollista tehdä turvallisesti lenkkiä, vaan on palattava samaa reittiä takaisin. Pienten lasten kanssa en todellakaan uskalla lähteä kävelemään autotien pientareelle. Olisi kiva jos kävelyreiteistä muodostuisi lenkkejä. Tai olisi luontopolkuja.”

”Kävelvyväylien määrää tulisi lisätä keskustan ulkopuolelle. Nykyisin isojen teiden varrella ei ole kunnan väylästä.”

”Luontoreitit. Kaipaisin polkureittejä kylälle. Luulin muuttavani maalle, jossa metsää riittää. Metsä ei ole kuitenkaan kuntalaisten lähestyttävissä, metsä on niin tiheää tai ryteikköä, ettei siellä voi kävellä.”

”Alikulku keskustaan parantaisi jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta mutta sitä ei varmaan koskaan saada...”

”Talvikunnossapito etenkin esteettömästä näkökulmasta. Rollaattorilla tms. sekä lastenvaunuilla on vaikea kulkea, jos tien pinta ei ole kunnossa. Vanhukset ja lapsiperheet kun liikkuvat usein heti aamusta kauppaan ja töihin.”

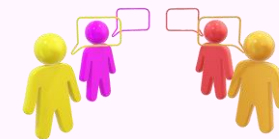
”Kärsämäellä liikenneympyröiden istutukset ovat jo turvallisuusriski koska tietä ylittäessä ei näe tarpeeksi kauas tuleeko autoja.”

”Rekkojen seassa ei ole mukava kävellä. Isojen autoteiden varrella on meluista, likaista ja vaarallista kävellä. Piennaraluetta ei ole nimeksikään ja talvella vielä vähemmän. Autojen ohitustilanteet aiheuttavat vaaraa jalankulkijalle.”

”Jee, mä kävelen.”

”Turvallisuudessa paljon kehitettävää. Suojatiet saisivat olla korotettuja nelostien ulkopuolisilla osuuksilla. Nelostien ylitykset hengenvaarallisia aikuisellekin, ja pienen lapsen kanssa nelostien suuntaan ei uskalla juuri edes lähteä. Alikulut tai muut ratkaisut tarpeen.”

”Nelostien varsi on vaarallinen kävelijöillekin.”



KARTTAVASTAUKSET

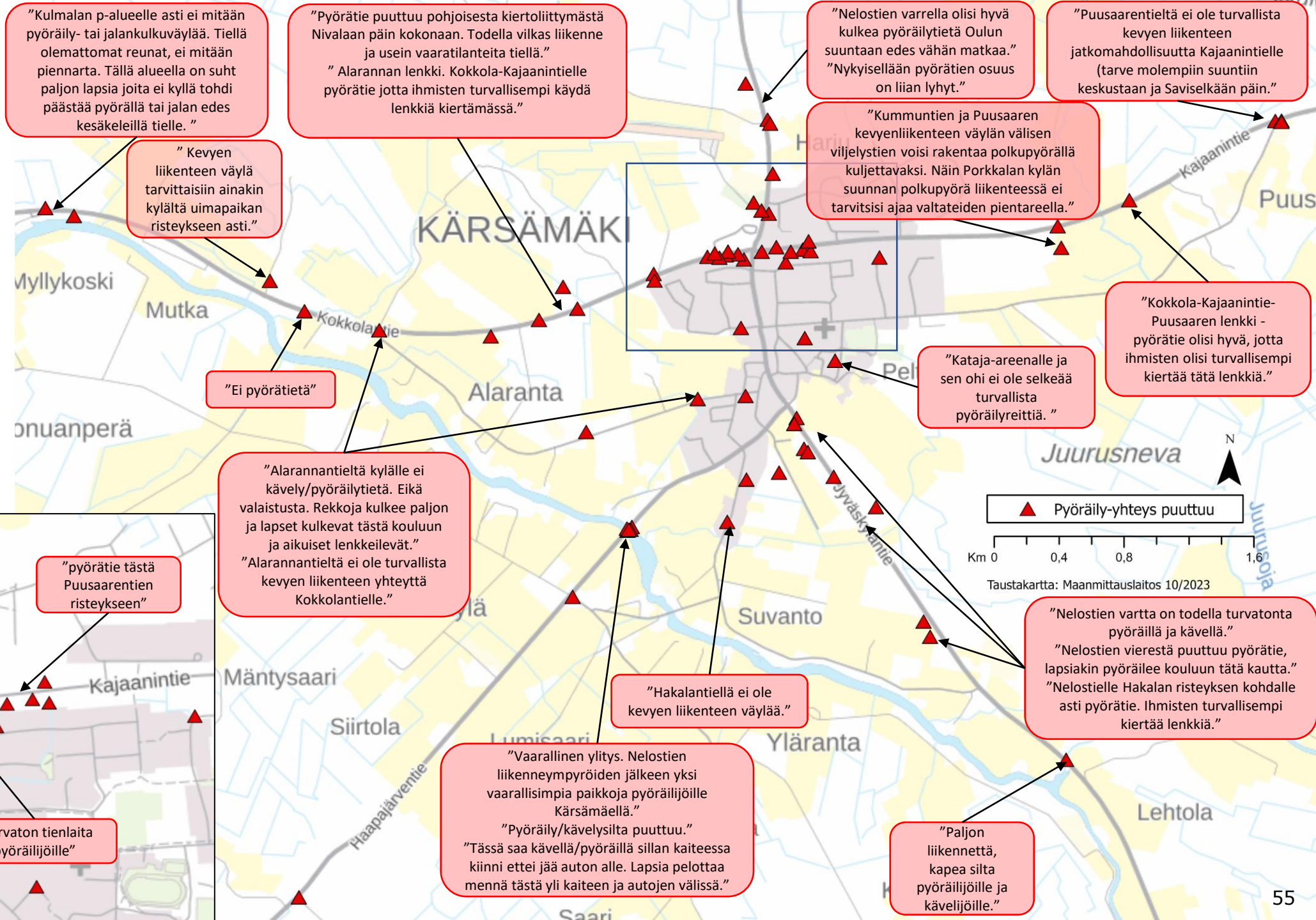


PYÖRÄLIIKENTEEN YHTEYSPUUTTEET

Oheisessa kartassa on esitetty pisteinä asukaskyselyyn vastanneiden **pyöräily-yhteys puuttuu** -kartamerkinnot.

Pyöräiliikenteen yhteyspuutteita on mainittu erityisesti valta- ja kantateiden varsilla, kuten Kokkolan-Kajaanintielle (vt 28), Jyväskylän-Ouluntielle (vt 4) Haapajärventielle (kt 58).

Vastaajat toivovat myös pyöräiliikenteen väylien jatkamista niin, että niitä pitkin voi tehdä ulkoilulenkkejä, tarvitsematta ajaa turvatonta valtatie laitaa.



"Kulmalan p-alueelle asti ei mitään pyöräily- tai jalankulkuväylää. Tiellä olemattomat reunat, ei mitään piennarta. Tällä alueella on suht paljon lapsia joita ei kyllä tohdi päästää pyörällä tai jalan edes kesäkeleillä tielle."

"Pyörätie puuttuu pohjoisesta kiertoliittymästä Nivalaan päin kokonaan. Todella vilkas liikenne ja usein vaaratilanteita tiellä."
"Alarannan lenkki. Kokkola-Kajaanintielle pyörätie jotta ihmisten turvallisempi käydä lenkkiä kiertämässä."

"Nelostien varrella olisi hyvä kulkea pyöräilytieta Oulun suuntaan edes vähän matkaa."
"Nykyisellään pyörätien osuus on liian lyhyt."

"Puusaarentieltä ei ole turvallista kevyen liikenteen jatkomahtodollisuutta Kajaanintielle (tarve molempiin suuntiin keskustaan ja Saviselkään päin.)"

"Kevyen liikenteen väylä tarvittaisiin ainakin kylältä uimapaikan risteykseen asti."

"Kummuntien ja Puusaaren kevyenliikenteen väylän välisen viljelystien voisi rakentaa polkupyörällä kuljettavaksi. Näin Porkkalan kylän suunnan polkupyörä liikenteessä ei tarvitsisi ajaa valtateiden pientareella."

"Kokkola-Kajaanintie-Puusaaren lenkki - pyörätie olisi hyvä, jotta ihmisten olisi turvallisempi kiertää tätä lenkkiä."

"Ei pyörätietä"

"Kataja-areenalle ja sen ohi ei ole selkeää turvallista pyöräilyreittiä."

"Alarannantieltä kylälle ei kävely/pyöräilytieta. Eikä valaistusta. Rekkoja kulkee paljon ja lapset kulkevat tästä kouluun ja aikuiset lenkkeilevät."
"Alarannantieltä ei ole turvallista kevyen liikenteen yhteyttä Kokkolantielle."

▲ Pyöräily-yhteys puuttuu
Km 0 0,4 0,8 1,6
Taustakartta: Maanmittauslaitos 10/2023

"Nelostien vartta on todella turvatonta pyörällä ja kävellä."
"Nelostien vierestä puuttuu pyörätie, lapsiakin pyöräilee kouluun tätä kautta."
"Nelostielle Hakalan risteyksen kohdalle asti pyörätie. Ihmisten turvallisempi kiertää lenkkiä."

"Hakalantiellä ei ole kevyen liikenteen väylää."

"Vaarallinen ylitys. Nelostien liikennempyröiden jälkeen yksi vaarallisimpia paikkoja pyöräilijöille Kärämäellä."
"Pyöräily/kävelysilta puuttuu."
"Tässä saa kävellä/pyöräillä sillan kanteessa kiinni ettei jää auton alle. Lapsia pelottaa mennä tästä yli kanteen ja autojen välissä."

"Paljon liikennettä, kapea silta pyöräilijöille ja kävelijöille."

"Suomelaan ei pääse pyöräillen eikä kävellen ylittämättä vaarallisesti nelostietä. Talvisin sinne on mahdotonta mennä kävellen tai pyöräillen."

"pyörätie tästä Puusaarentien risteykseen"

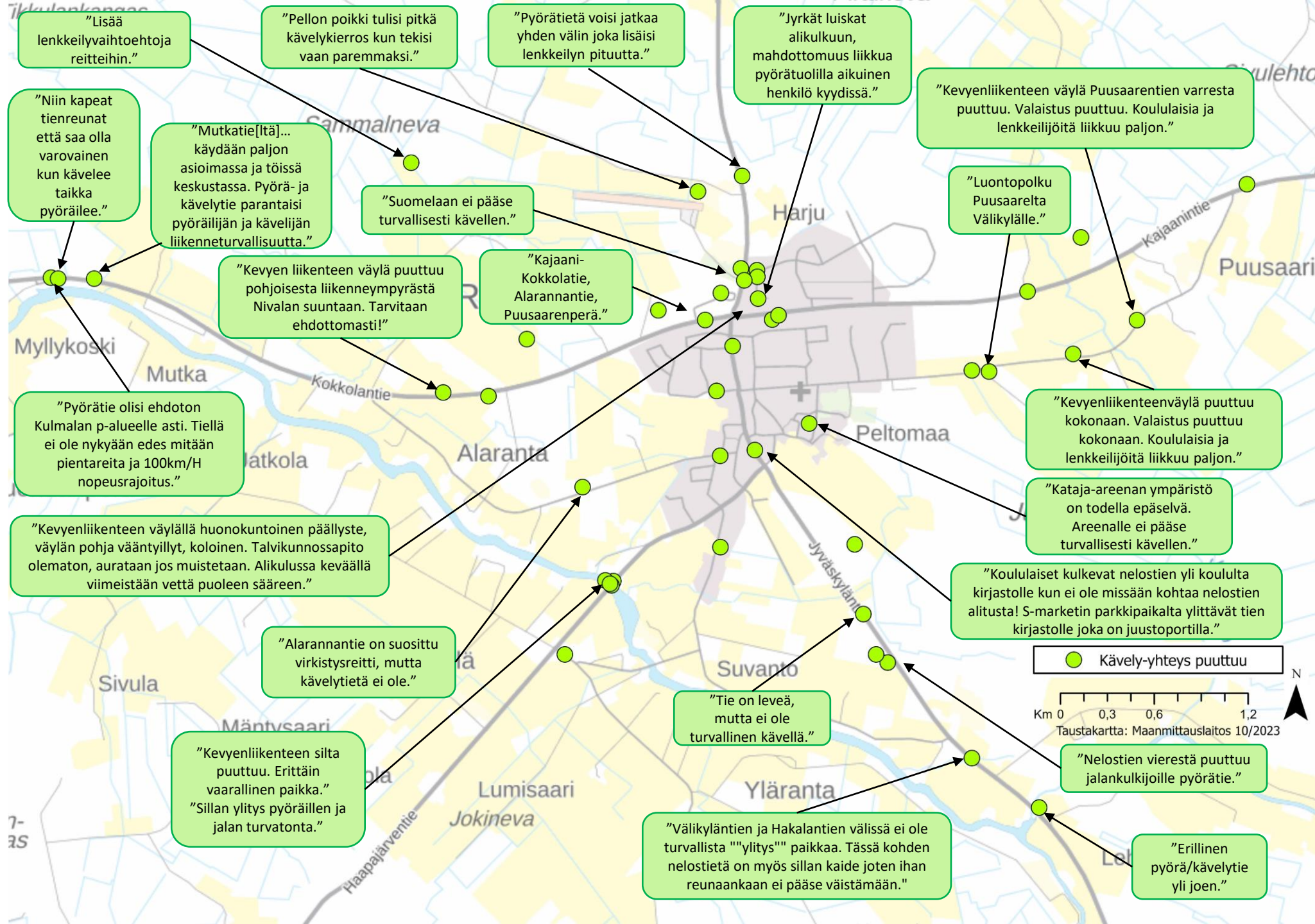
"Tästä [vt4 ja vt 28] risteyksestä Haapavesi-Hallanperä risteykseen [st 786] pyörätie, pyöräilijät kiertää siitä Luonuaperäntietä kirkolle."

"Turvaton tienlata pyöräilijöille"

KÄVELYN YHTEYS- PUUTTEET

Oheisessa kartassa on esitetty pisteinä asukaskyselyyn vastanneiden **kävely-yhteys puuttuu** -karttamerkinnät.

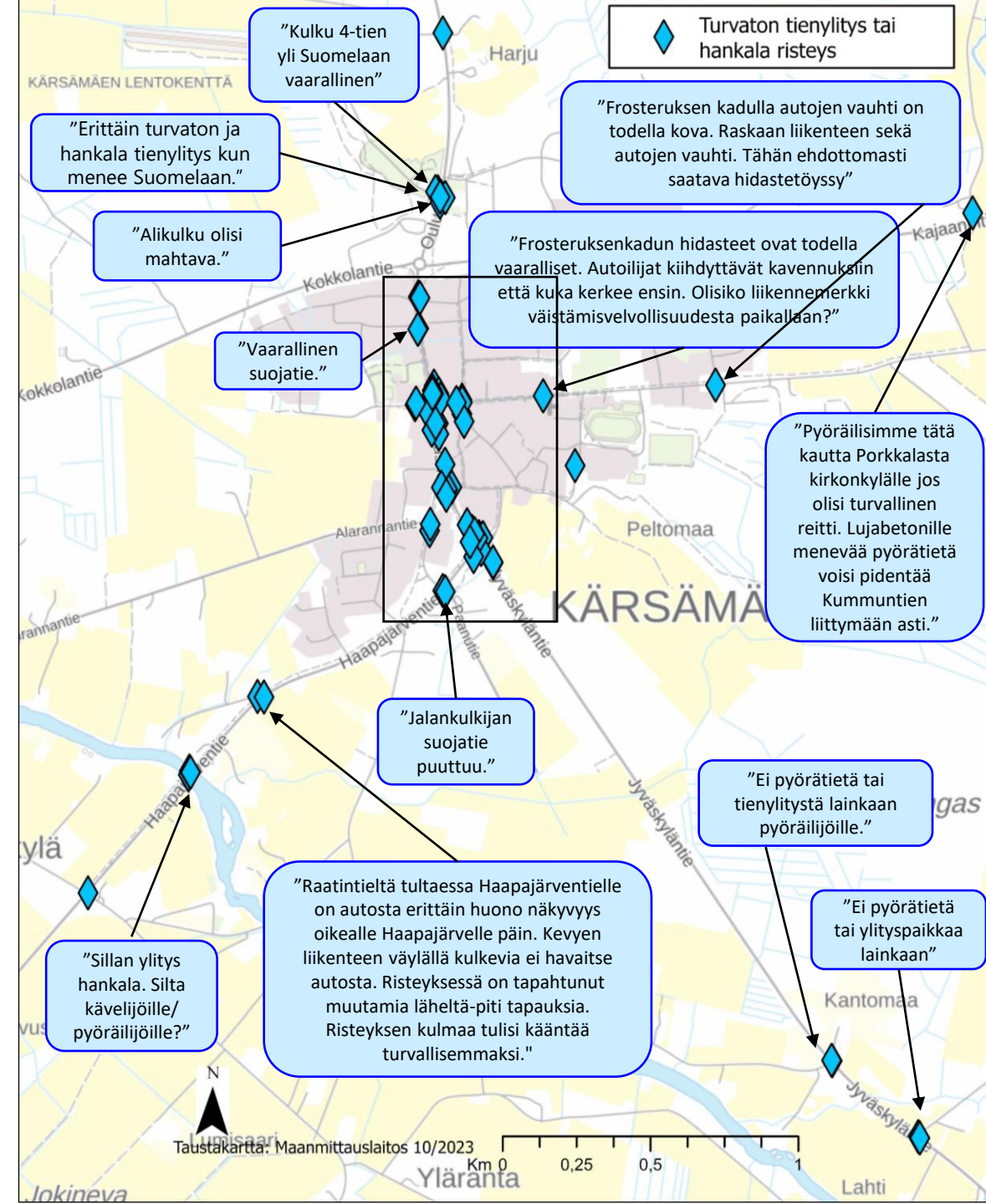
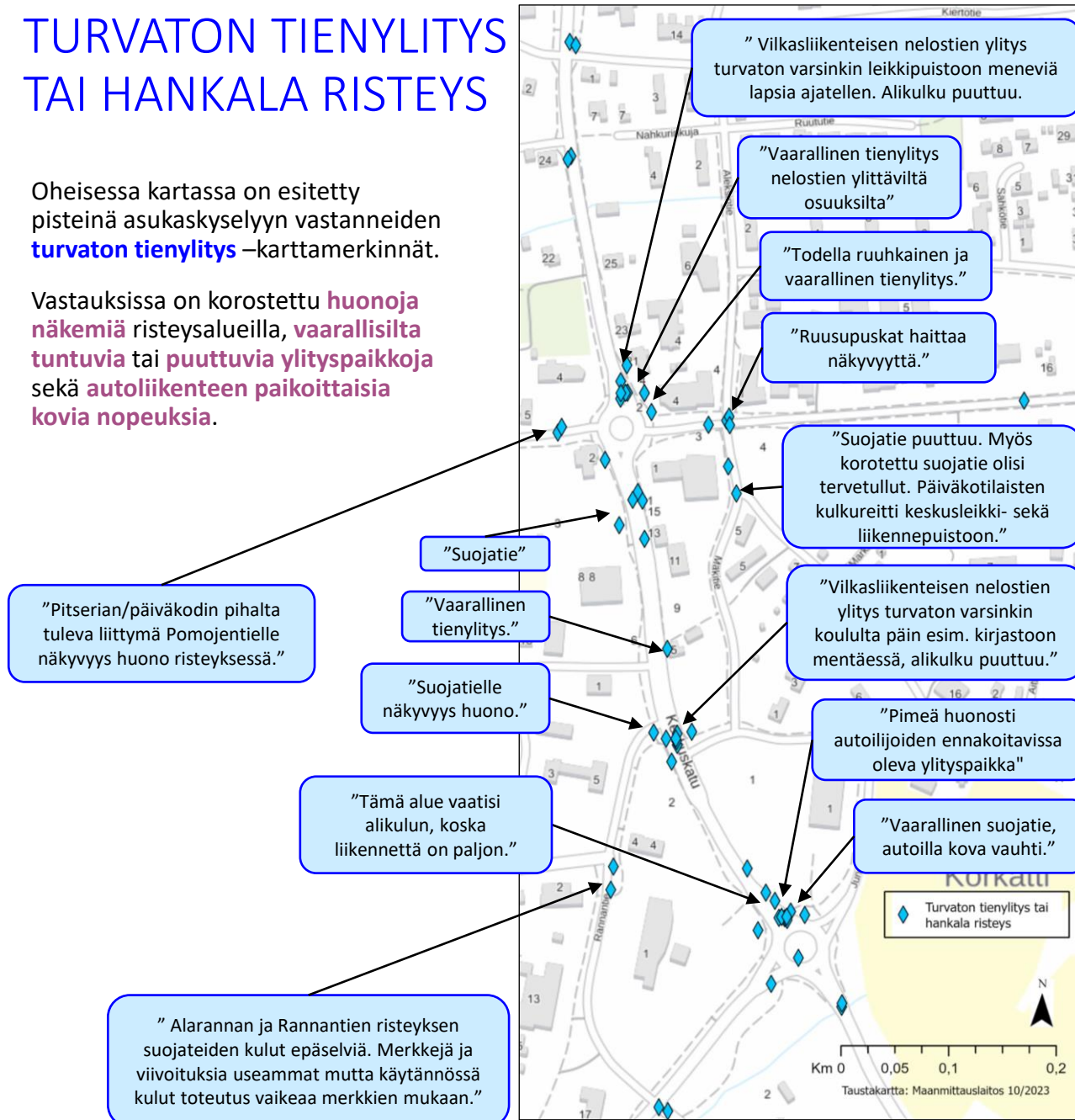
Kävelyn yhteyspuute -teeman vastauksissa korostuvat osittain samat asiat kuin pyöräliikenteen vastauksissa. Sanallisissa vastauksissa mainittiin valtateiden varsilta, Haapajärventiellä sillalta ja sekä Alarannantieltä ja Puusaarentieltä puuttuvat kävely-yhteydet. Lenkkeilyyn sopivia reittejä toivottiin ja ehdotettiin myös.



TURVATON TIENYLITYS TAI HANKALA RISTEYS

Oheisessa kartassa on esitetty pisteinä asukaskyselyyn vastanneiden **turvaton tienylitys** –karttamerkinntä.

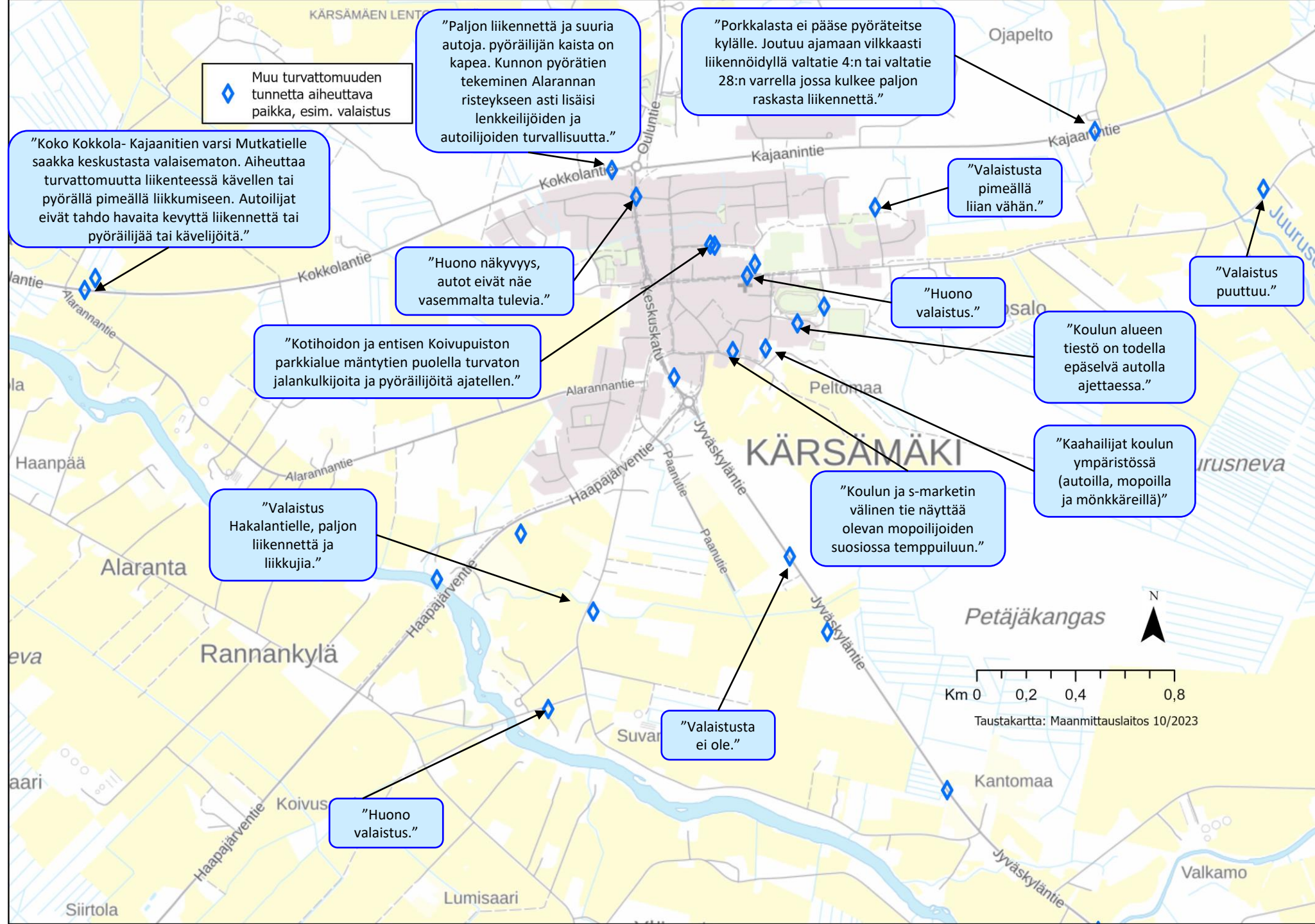
Vastauksissa on korostettu **huonoja näkemiä** risteysalueilla, **vaarallisilta tuntuvia** tai **puuttuvia ylityspaikkoja** sekä **autoliikenteen paikoittaisia kovia nopeuksia**.



MUULLA TAVALLA TURVATON PAIKKA

Oheisessa kartassa on esitetty pisteinä asukaskyselyyn vastanneiden **jollain muulla tavalla turvattomuutta aiheuttava paikka** -karttamerkinät.

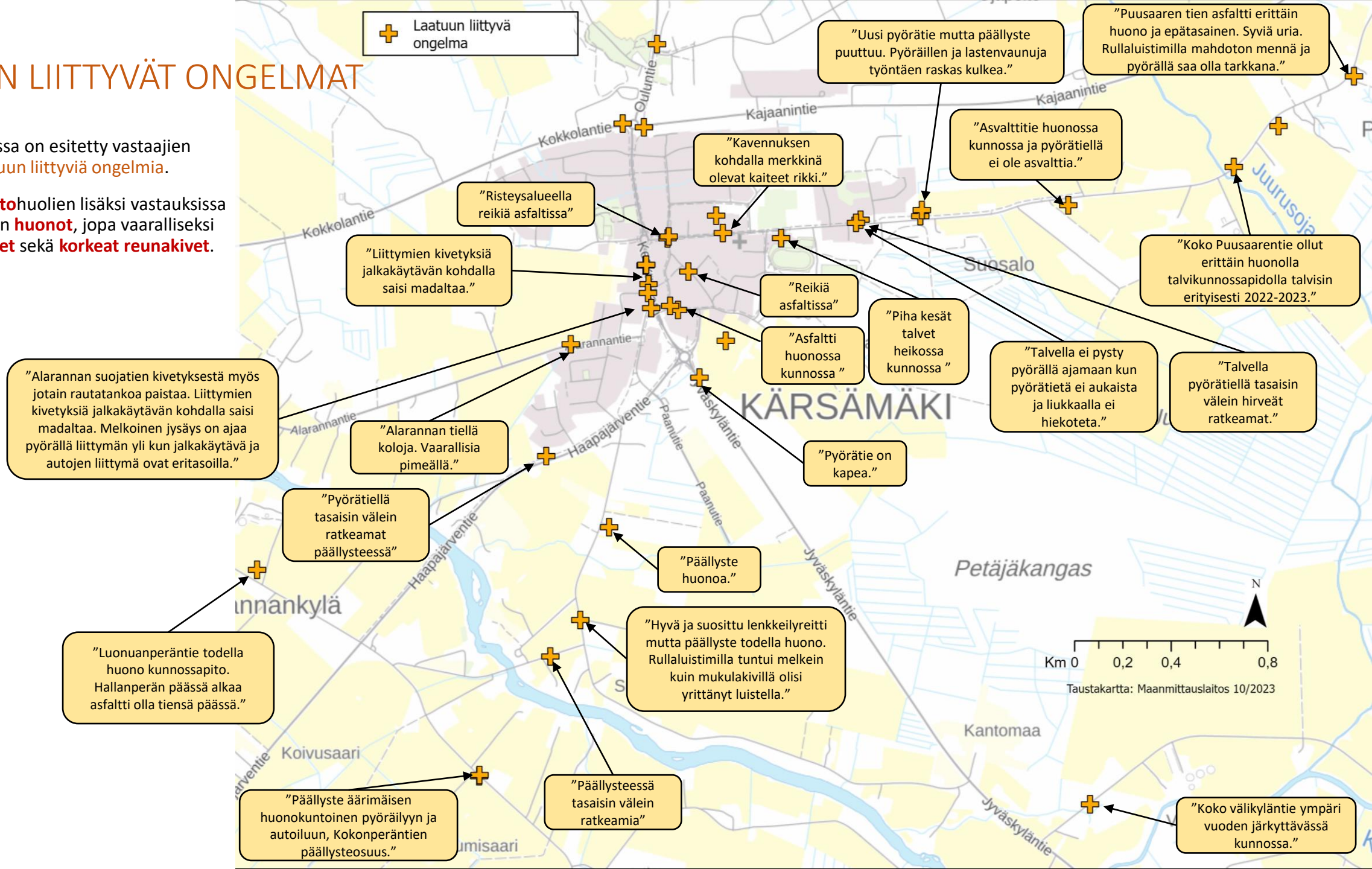
Turvattomuuden tunnetta aiheuttavaa suurelta osin paikoittainen **valaistuksen puuttuminen, huonot näkemät, epäselvä liikenneympäristö ja puuttuvat kävely- ja pyörätieyhteydet.**



LAATUUN LIITTYVÄT ONGELMAT

Oheisessa kartassa on esitetty vastaajien ilmoittamia **laatuun liittyviä ongelmia**.

Talvikunnossapitohuolien lisäksi vastauksissa korostuvat teiden **huonot**, jopa vaaralliseksi koettu **päälysteet** sekä **korkeat reunakivet**.

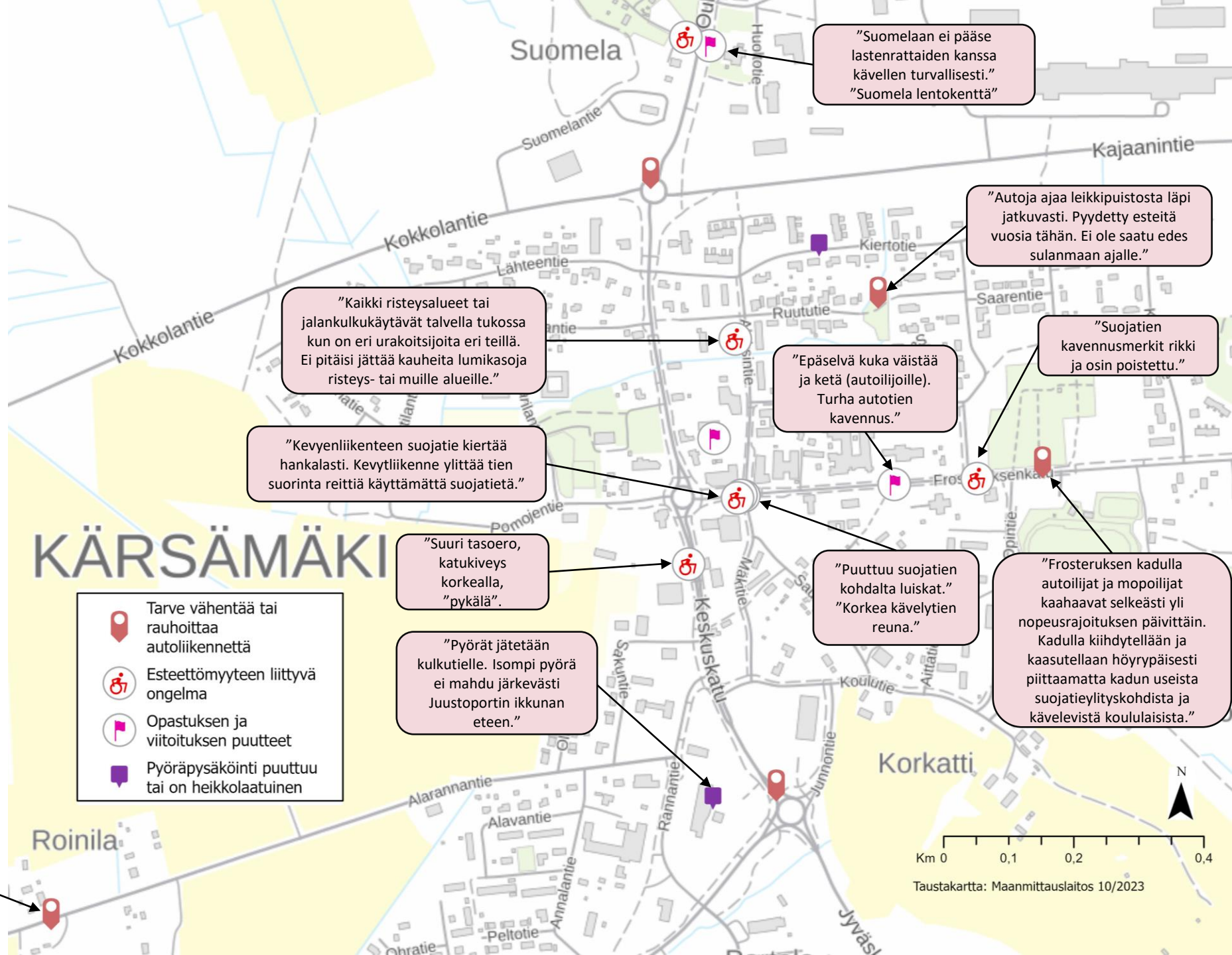


TARVE RAUHOITAA TAI VÄHENTÄÄ AUTOLIIKENNETTÄ, ESTEETTÖMYYS, OPASTUKSEN JA VIITOITUKSEN PUUTTEET SEKÄ PYÖRÄPYSÄKÖINTI

Tarve vähentää autoliikennettä – karttamerkinnoistä korostuvat kohteissa kiinnitetään huomiota piittaamattomaan ajeluun tai kaahailuun.

Esteettömyyteen liittyvät ongelmat tulevat kyselyssä esiin korkeiden reunakivien ja hankalien suojateiden kohdalla.

Pyöräpysäköinti Juustoportin luona koettiin parantamiskohteeksi.



"Suomelaan ei pääse lastenrattaiden kanssa kävellen turvallisesti."
"Suomela lentokenttä"

"Autoja ajaa leikkipuistosta läpi jatkuvasti. Pyydetty esteitä vuosia tähän. Ei ole saatu edes sulanmaan ajalle."

"Suojatien kavennusmerkit rikki ja osin poistettu."

"Epäselvä kuka väistää ja ketä (autoilijoille). Turha autotien kavennus."

"Kaikki risteysalueet tai jalankulkukäytävät talvella tukossa kun on eri urakoitsijoita eri teillä. Ei pitäisi jättää kauheita lumikasoja risteys- tai muille alueille."

"Kevyenliikenteen suojatie kiertää hankalasti. Kevytliikenne ylittää tien suorinta reittiä käyttämättä suojatietä."

"Suuri tasoero, katukiveys korkealla, "pykälä".

"Puuttuu suojatien kohdalta luiskat."
"Korkea kävelytien reuna."

"Frosteruksen kadulla autoilijat ja mopoilijat kaahaavat selkeästi yli nopeusrajoituksen päivittäin. Kadulla kiihdytellen ja kaasutellaan höyrypäisesti piittaamatta kadun useista suojatieylityskohdista ja kävelevistä koululaisista."

"Pyörät jätetään kulkutielle. Isompi pyörä ei mahdu järkevästi Juustoportin ikkunan eteen."

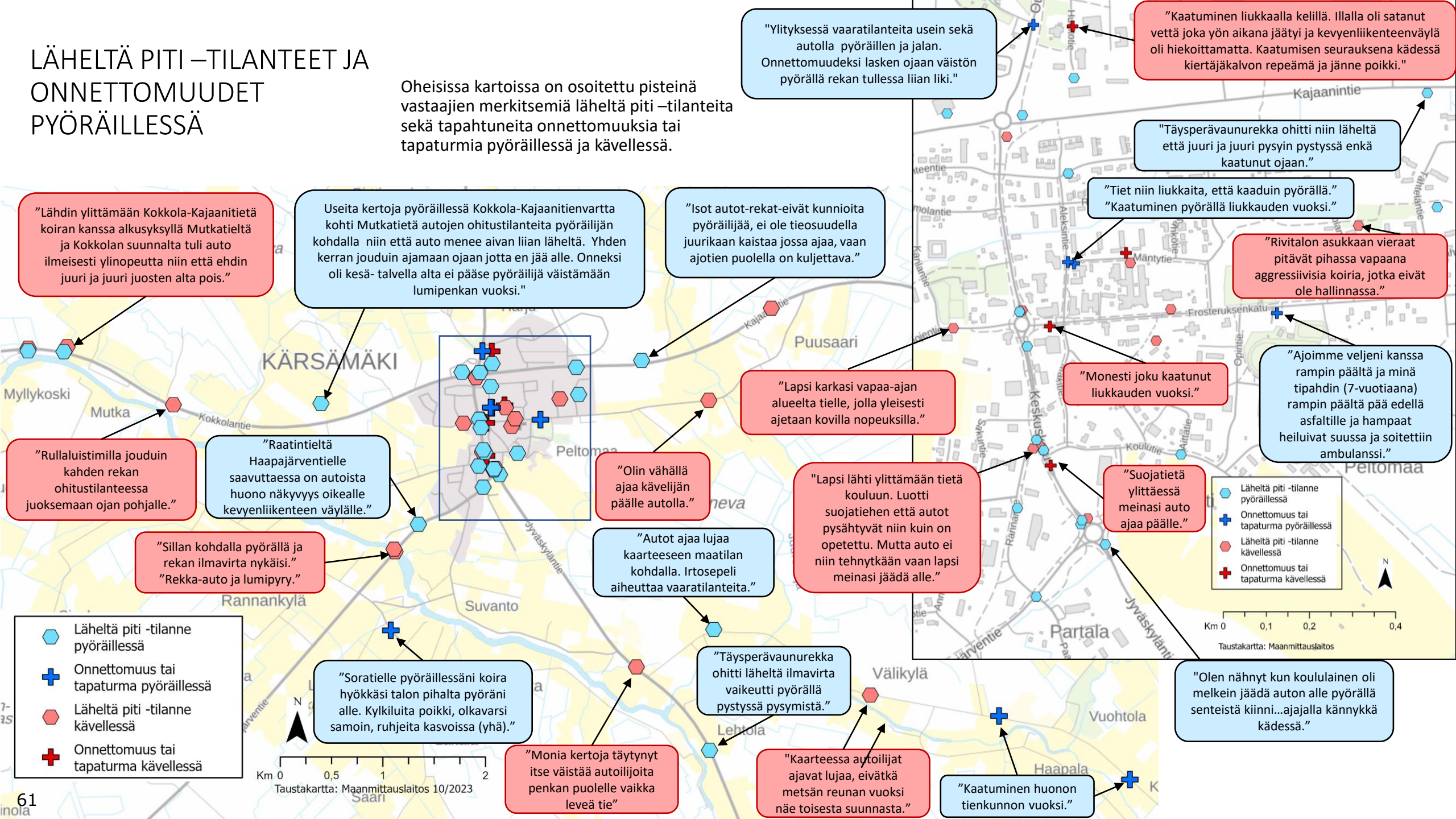
- Tarve vähentää tai rauhoittaa autoliikennettä
- Esteettömyyteen liittyvä ongelma
- Opastuksen ja viitoituksen puutteet
- Pyöräpysäköinti puuttuu tai on heikkolaatuinen

"Alarannantiellä liikkuu pieniä koululaisia ja lenkkeilijöitä. Kuorma-autoliikenne käyttää tietä oikoreittinä. Tiellä ajetaan myös henkilöautoilla ylinopeutta. Tarve pyörä/kävelytielle? Tai muutoin turvallisuuden parantamiseen."

Km 0 0,1 0,2 0,4
Taustakartta: Maanmittauslaitos 10/2023

LÄHELTÄ PITI –TILANTEET JA ONNETTOMUUKSET PYÖRÄILLESSÄ

Oheisissa kartoissa on osoitettu pisteinä vastaajien merkitsemiä läheltä piti –tilanteita sekä tapahtuneita onnettomuuksia tai tapaturmia pyöräillessä ja kävellessä.



"Lähdin ylittämään Kokkola-Kajaanitietä koiran kanssa alkusyksyllä Mutkatieltä ja Kokkolan suunnalta tuli auto ilmeisesti ylinopeutta niin että ehdin juuri ja juuri juosten alta pois."

Useita kertoja pyöräillessä Kokkola-Kajaanienvartta kohti Mutkatietä autojen ohitustilanteita pyöräilijän kohdalla niin että auto menee aivan liian läheltä. Yhden kerran jouduin ajamaan ojaan jotta en jää alle. Onneksi oli kesä- talvella alta ei pääse pyöräilijä väistämään lumipenkan vuoksi."

"Isot autot-rekat-eivät kunnioita pyöräilijää, ei ole tieosuudella juurikaan kaistaa jossa ajaa, vaan ajotien puolella on kuljettava."

"Ylityksessä vaaratilanteita usein sekä autolla pyöräillen ja jalan. Onnettomuudeksi lasken ojaan väistön pyörällä rekan tullessa liian liki."

"Kaatuminen liukkaalla kelillä. Illalla oli satanut vettä joka yön aikana jäätyi ja kevyenliikenteenväylä oli hiekoittamatta. Kaatumisen seurauksena kädessä kiertäjälkälvon repeämä ja jänne poikki."

"Täysperävaunurekka ohitti niin läheltä että juuri ja juuri pysyin pystyssä enkä kaatonut ojaan."

"Tiet niin liukkaaita, että kaaduinkin pyörällä."
"Kaatuminen pyörällä liukkauden vuoksi."

"Rivitalon asukkaan vieraat pitävät pihassa vapaana aggressiivisia koiria, jotka eivät ole hallinnassa."

"Ajoimme veljeni kanssa rampin päältä ja minä tipahdin (7-vuotiaana) rampin päältä pää edellä asfaltille ja hampaat heiluivat suussa ja soitettiin ambulanssi."

"Lapsi karkasi vapaa-ajan alueelta tielle, jolla yleisesti ajetaan kovilla nopeuksilla."

"Monesti joku kaatonut liukkauden vuoksi."

"Rullaluistimilla jouduin kahden rekan ohitustilanteissa juoksemaan ojan pohjalle."

"Raatintieltä Haapajärventielle saavuttaessa on autoista huono näkyvyys oikealle kevyenliikenteen väylälle."

"Olin vähällä ajaa kävelijän päälle autolla."

"Lapsi lähti ylittämään tietä kouluun. Luotti suojatiehen että autot pysähtyvät niin kuin on opetettu. Mutta auto ei niin tehnytään vaan lapsi meinasi jäädä alle."

"Suojatietä ylittäessä meinasi auto ajaa päälle."

"Sillan kohdalla pyörällä ja rekan ilmapirta nykäisi."
"Rekka-auto ja lumipyry."

"Autot ajaa lujaa kaarteeseen maatilán kohdalla. Irtosepeli aiheuttaa vaaratilanteita."

Legend:

- Läheltä piti -tilanne pyöräillessä
- ⊕ Onnettomuus tai tapaturma pyöräillessä
- Läheltä piti -tilanne kävellessä
- ⊕ Onnettomuus tai tapaturma kävellessä

Km 0 0,1 0,2 0,4
Taustakartta: Maanmittauslaitos

Legend:

- Läheltä piti -tilanne pyöräillessä
- ⊕ Onnettomuus tai tapaturma pyöräillessä
- Läheltä piti -tilanne kävellessä
- ⊕ Onnettomuus tai tapaturma kävellessä

Km 0 0,5 1 2
Taustakartta: Maanmittauslaitos 10/2023

"Soratielle pyöräillessäni koira hyökkäsi talon pihalta pyöräni alle. Kylkiluita poikki, olkavarsi samoin, ruhjeita kasvoissa (yhä)."

"Täysperävaunurekka ohitti läheltä ilmapirta vaikeutti pyörällä pystyssä pysymistä."

"Olen nähnyt kun koululainen oli melkein jäädä auton alle pyörällä senteistä kiinni...ajajalla kännykkä kädessä."

"Monia kertoja täytyneet itse väistää autoilijoita penkan puolelle vaikka leveä tie"

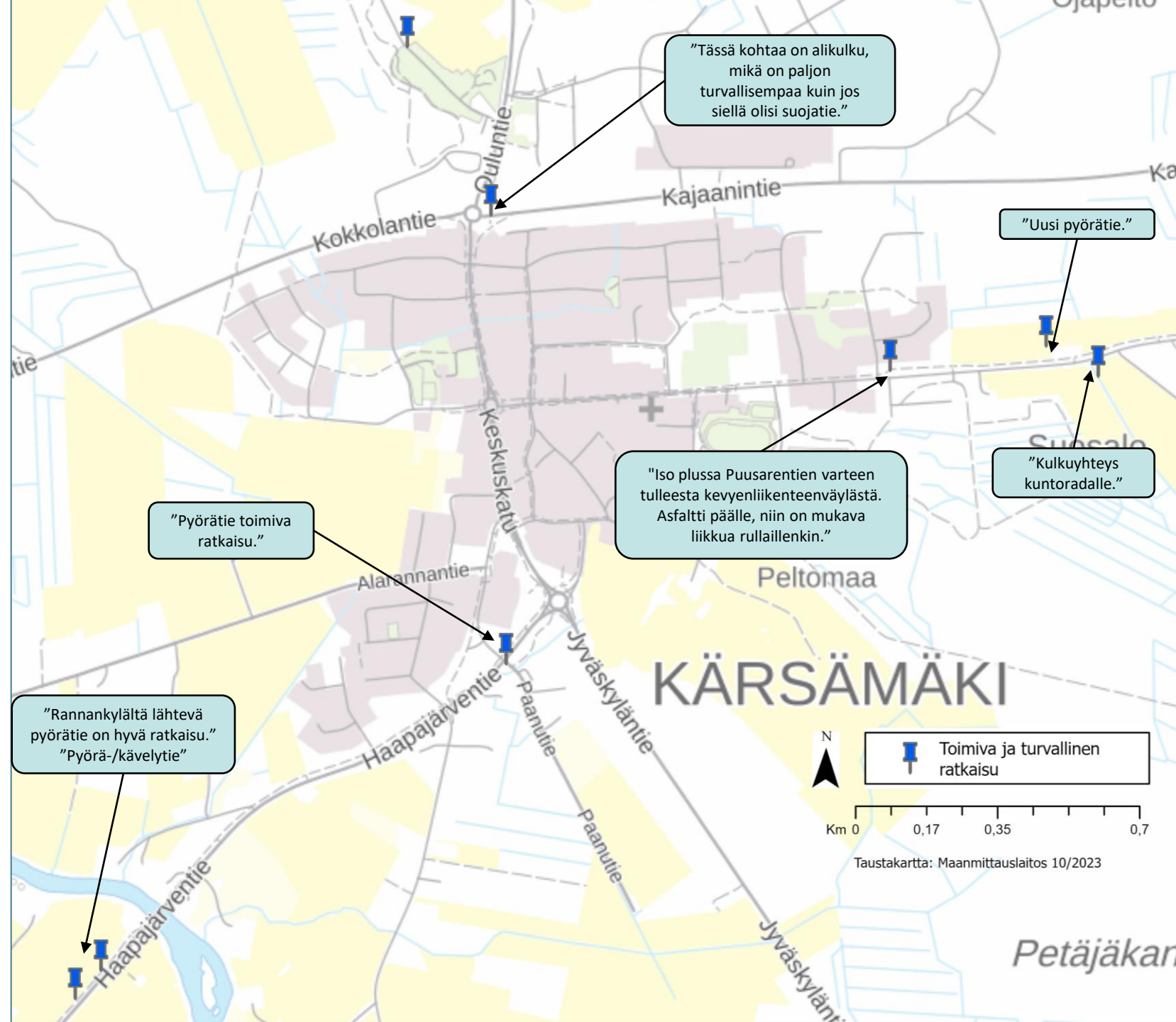
"Kaarteessa autoilijat ajavat lujaa, eivätkä metsän reunan vuoksi näe toisesta suunnasta."

"Kaatuminen huonon tienkunnon vuoksi."

TOIMIVA JA TURVALLINEN RATKAISU

Vastaajien oli mahdollista antaa myös positiiviseksi kokemiaan paikkoja. Näitä merkittiin pääasiassa keskustajaman alueelle.

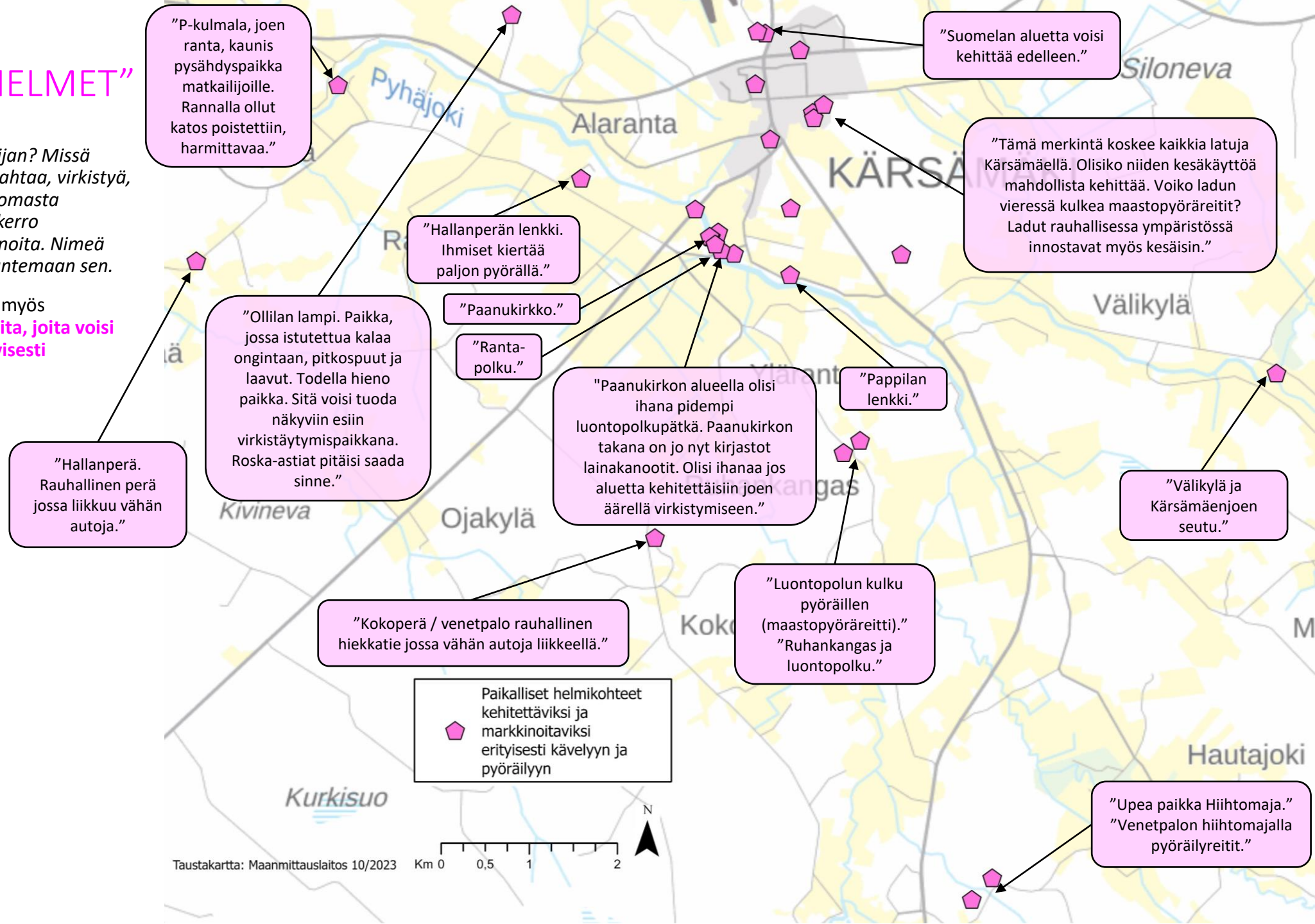
Oheisessa kartassa on osoitettu pisteinä vastaajien merkitsemiä tavalla tai toisella toimivia ja/tai turvallisia ratkaisuja. Toimiviksi ratkaisuiksi osoitettiin uusia pyöräilyväyliä ja valtatien alikulkua.



PAIKALLISET "HELMET"

Mihin paikkoihin veisit vierailijan? Missä matkailijoiden kannattaa piipahtaa, virkistyä, majoittua? Merkitse kartalle omasta mielestäsi tärkeät kohteet ja kerro halutessasi niihin liittyviä tarinoita. Nimeä paikka, niin mekin opimme tuntemaan sen.

Vastajaat merkitsivät kartalle myös paikallisia "helmiä" eli kohteita, joita voisi kehittää ja markkinoida erityisesti pyöräilyyn ja/tai kävelyyn.

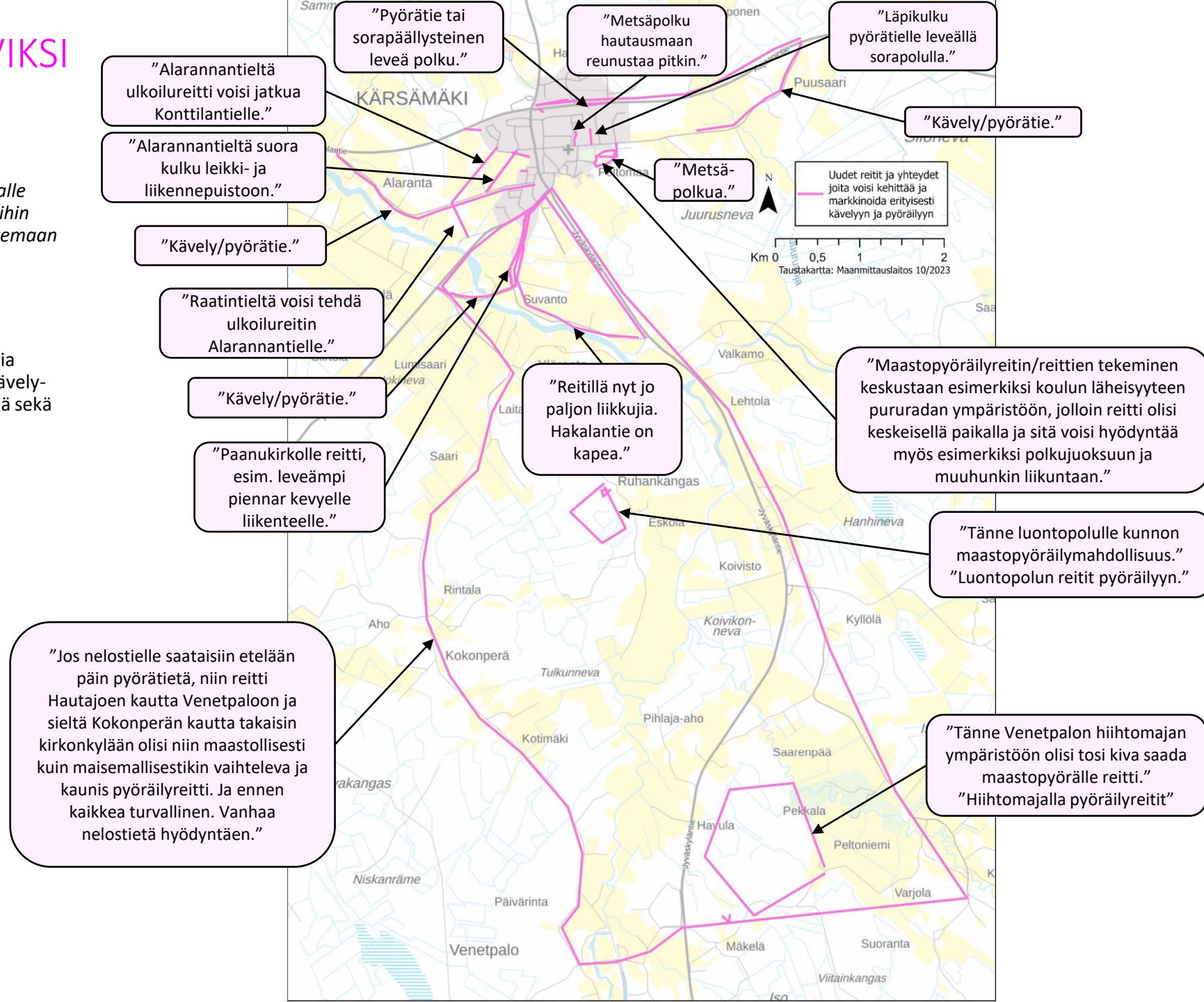


UUDET REITIT KEHITETTÄVIKSI

Mihin paikkoihin veisit vierailijan? Missä matkailijoiden kannattaa piipahtaa, virkistyä, majoittua? Merkitse kartalle omasta mielestäsi tärkeät kohteet ja kerro halutessasi niihin liittyviä tarinoita. Nimeä paikka, niin mekin opimme tuntemaan sen.

Vastaajat merkitsivät kartalle myös **ehdotuksia uusiksi, kehitettäväksi reiteiksi.**

Uusiksi, kehitettäväksi reiteiksi ehdotettiin olemassa olevia reittejä tai pyöräteitä yhdistäviä siirtymäreittejä, uusia kävely- ja pyöräteitä uusille yhteysväleille, maastopyöräilyreittejä sekä ympyrämallista pitempää pyörälennkimahdollisuutta.

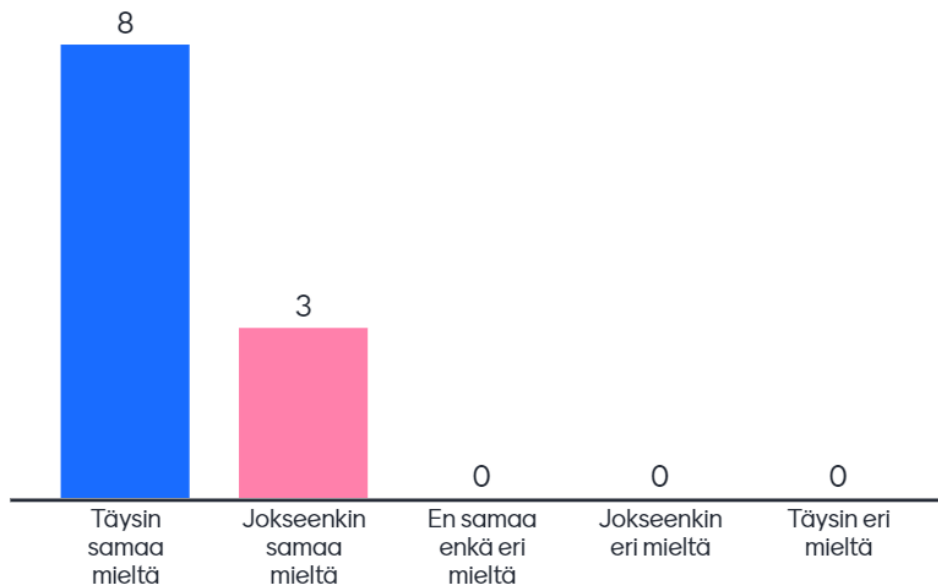




LIITE 2: TOIMENPIDETYÖPAJAN 18.1.2024 ÄÄNESTYSTULOKSET

ÄÄNESTYKSEN TULOKSIA TYÖPAJASSA 18.1.2024

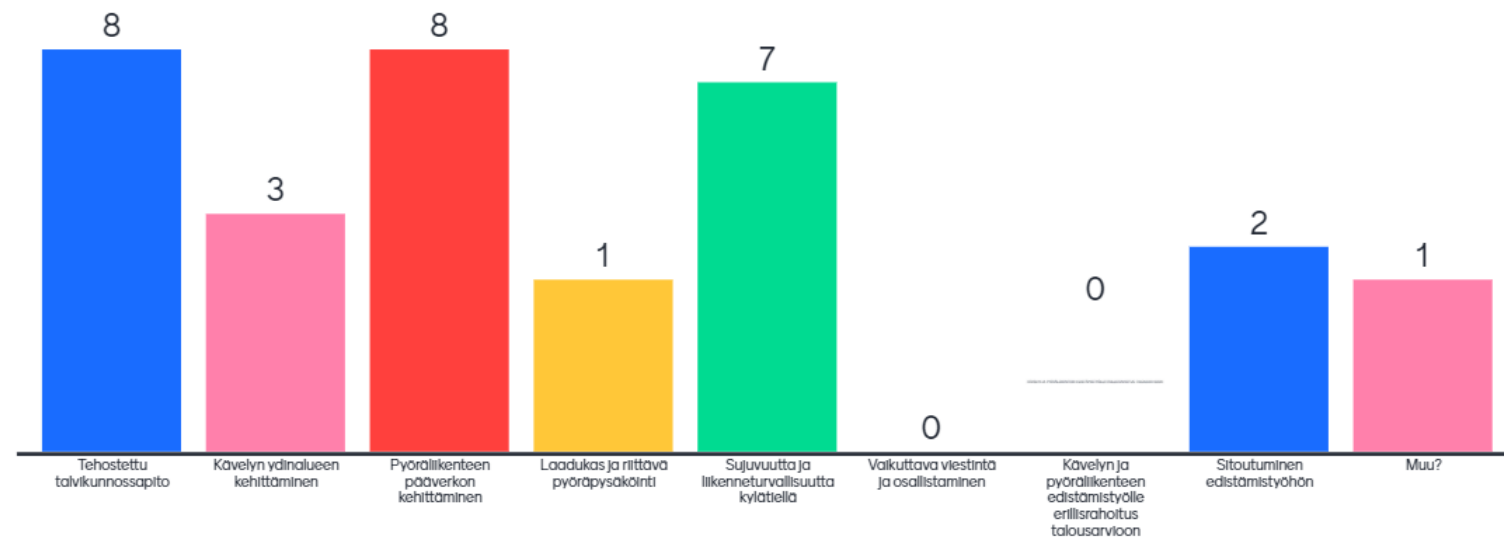
Valtakunnallisena tavoitteena on kasvattaa kävelyn ja pyöräilyn matkamääriä 30 % vuoteen 2030 mennessä.



ÄÄNESTYKSEN TULOKSIA TYÖPAJASSA 18.1.2024

Mitkä ovat mielestäsi tärkeimmät toimenpiteet Kärsämäen kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämiseksi?

* Osallistajat saivat valita maksimissaan 3 vaihtoehtoa. Yhteensä kysymykseen vastasi 11 henkilöä.



ÄÄNESTYKSEN TULOKSIA TYÖPAJASSA 18.1.2024

Minkä alueen tai alueet koet kävelyn kannalta keskeiseksi?
24 responses





LIITE 3: ERILLISTARKASTELU: SUOMELA

ERILLISTARKASTELU: SUOMELA

Yhtenä työn keskeisenä tavoitteena on ollut tarkastella **valtateiden 4 (Ouluntie) ja 28 (Kokkolantie) ylitysten ratkaisuja ja liikenneturvallisuuden parantamistoimenpiteitä.**

Kunta on **varannut rahoitusta** vuodelle 2023 valtatie 28 ylittävälle, turvalliselle jalankululle ja pyöräilylle tarkoitetulle yhteydelle sekä siitä jatkuvan jalankulku- ja pyöräliikenteen väylän rakentamiselle Suomelan alueelle.

Asemakaavassa (kuva oikealla) **jalankululle ja polkupyöräilylle on merkitty ohjeellinen yhteys Suomelaan**, Ouluntien länsipuolelle. Lisäksi suunnittelualueelle on merkitty toimitilarakennusten korttelialuetta (KTY) sekä huoltoaseman korttelialuetta (LH).

Nopeusrajoitus suunnittelualueella, Kokkolantiellä ja Oulunttiellä on **50 km/h.**



Kuva: Ote Kärämäen asemakaavasta suunnittelualueelta.

TURVALLISEN TIENYLITYKSEN RATKAISU VT 28 YLI:

Suunnittelualueen eli Suomelan toimintoihin kuuluu tällä hetkellä leirintäalue, kuntorata/latu, kuntoportaat sekä korjaamo. Suunnittelualue kuuluu taajama-alueeseen, joten suojatie kiertoliittymässä on ns. normaali käytäntö. Kärsämäellä vt 4 kiertoliittymässä on nykyisinkin suojateita ja ne ovat toimineet kokemusten mukaan hyvin.

Ratkaisuehdotuksena alueelle on rakentaa valtatie 28 Kokkolantie-Ouluntie risteuksen länsipuolelle keskisaarekkeellinen suojatieylitys.

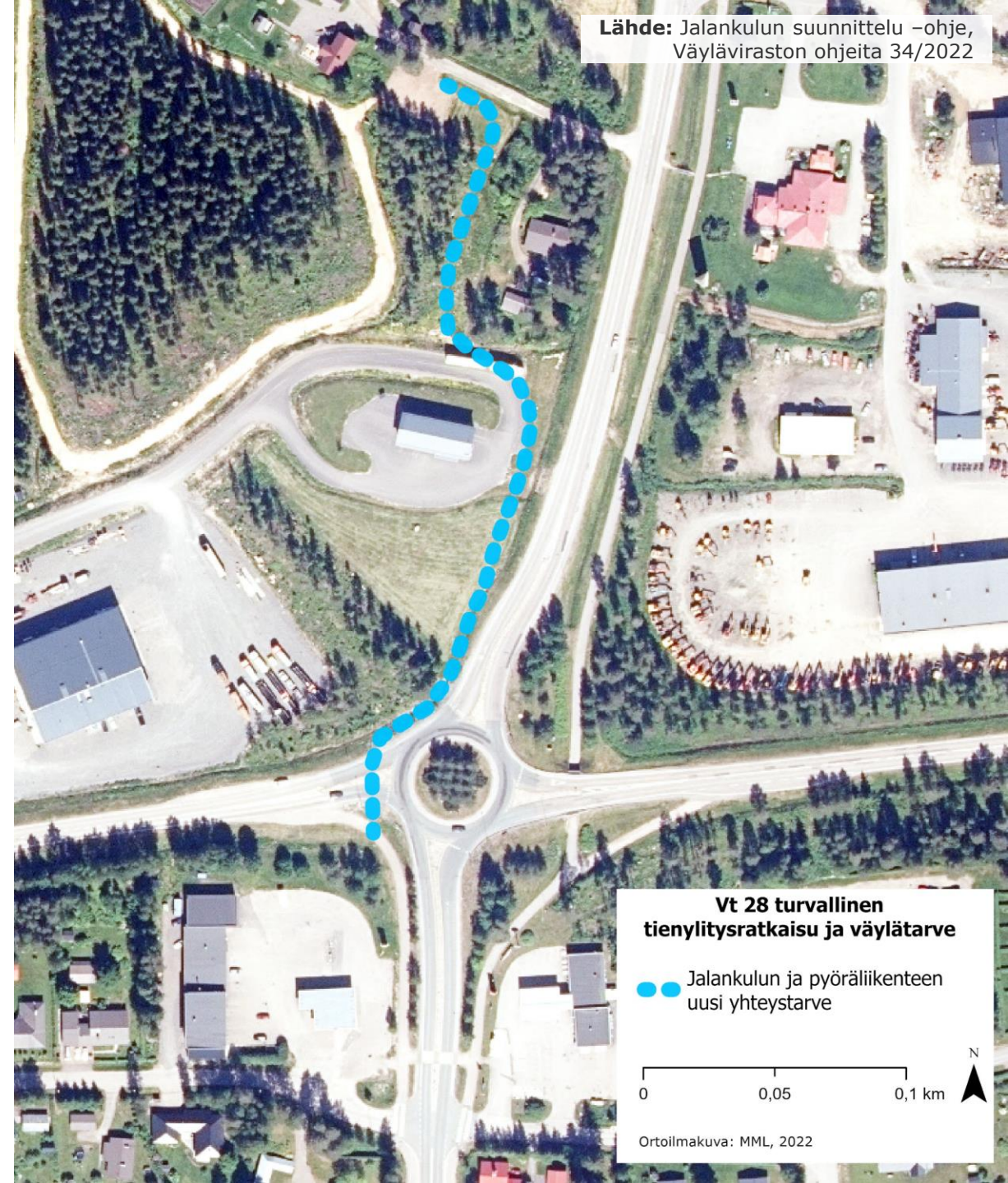
Perusteluja ja reunaehdoja ratkaisulle:

- Valtatie 4 länsipuolella yhteys päättyy kiertoliittymään. Itäpuolella yhteys jatkuu vt 4 itäpuolella, josta tapahtuu nykyisin ylityksiä Suomelaan vt 4 yli. Nykyiseen tilanteeseen verrattuna katsotaan, että ylitykset olisi parempi ohjata mieluummin vt 28 yli kuin vt 4 yli (liikennemäärät huomattavasti pienempiä).
- Kokkolantie-Ouluntie kiertoliittymän länsipuolella keskisaarekkeellisen suojatieylityksen voisi rakentaa nykyisen saarekkeen kautta ohjeiden mitoitusten mukaisesti. Suojatie liittyy osin asemakaavassa merkittyyn ohjeelliseen jalankulun ja pyöräliikenteen väylään ja jatkaa Suomelan leirintäalueelle.
- Alikulku vt 4:lle ei ole tällä hetkellä käyttäjämäärien puitteissa realistinen, mutta esitetyllä ratkaisulla halutaan tukea turvallista kävelyä ja pyöräilyä.
- Väylä voidaan toteuttaa kunnan omistamille maille lukuun ottamatta ylitystä vt 28 tiealueella.

Esitetyn yhteyden on todettu Kärsämäen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämissuunnitelman ohjausryhmäkokouksessa 18.9.2023 palvelevan erityisesti Suomelaan meneviä kuntoilijoita ja leirintäalueen kävijöitä. Esitetty ratkaisu mahdollistaa kulkemisen taajaman länsialueen ja Suomelan välillä ylittämättä kahta kertaa vt 4:ää.

Keskisaareke parantaa muita hitaammille käyttäjäryhmille, kuten liikkumis- ja toimimisesteisille henkilöille, turvallisemman tienylityksen, joka voidaan tarvittaessa tehdä kahdessa vaiheessa.

Lähde: Jalankulun suunnittelu –ohje,
Väyläviraston ohjeita 34/2022



Vt 28 turvallinen tienylitysratkaisu ja väylätarve

- Jalankulun ja pyöräliikenteen uusi yhteystarve

0 0,05 0,1 km

Ortoilmakuva: MML, 2022





LIITE 4: HEAT-LASKENNAN TULOKSET

HEAT: KÄVELYN JA PYÖRÄILYN TERVEYSTALOUDELLISET VAIKUTUKSET

WHO:n kehittämä HEAT-menetelmä (*Health economic assesment tool*) laskee pyöräilyn ja kävelyn lisääntymisestä aiheutuvan kuolleisuuden vähenemän ja sen synnyttämät terveyshyödyt yhteiskuntataloudellisena arvona. Menetelmää hyödynnetään aikuisten säännöllisen pyöräilyn ja kävelyn vaikutusten arviointiin väestötasolla.

Menetelmä ottaa huomioon vain kuolleisuuden vähenemisen, ei esimerkiksi sairastuvuuden vähenemistä fyysisen aktiivisuuden lisääntyessä. Näin ollen menetelmä tuottaa luultavasti varovaisia arvioita pyöräilyn ja kävelyn terveydellisistä vaikutuksista ja niistä aiheutuvista taloudellisista hyödyistä, mutta on jo varsin laajasti käyttöön otettu menetelmä.

Verkkopohjainen laskuri (www.heatwalkingcycling.org/) perustuu monitieteellisen asiantuntijaryhmän kokoamaan ja vertailemiin kuolleisuuslukuihin ja ihmishengen tilastollisiin arvoihin. Vuonna 2017 työkaluun on lisätty fyysisen aktiivisuuden rinnalle onnettomuusriskin, CO₂ -päästöjen ja ilmansaasteiden taloudellisen säästön arviointi kulkumuotomuutosten myötä.

Jos x ihmistä kävelee tai pyöräilee säännöllisesti määrän y, mikä on niiden fyysisten toimintojen aiheuttaman kuolleisuuden vähenemisen aiheuttamien terveyshyötyjen taloudellinen arvo?



Työkalun käyttökohteita ja laskennan tuloksia voidaan soveltaa esimerkiksi:

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

YHTEENVETO LASKELMAN LÄHTÖTIEDOISTA

Kulkumuoto	Ikäluokka	Populaatio 2022	Populaatio 2030	Kuolleisuus / 100 000 as.	Ihmishengen tilastollinen arvo	Diskonnttaus-korko
Kävely	20-74 vuotta	1527	1388	487	2 766 677€	3,5 %
Pyöräliikenne	20-64 vuotta	1141	1055	295	2 766 677€	3,5 %

Lähteet: Väestö: Tilastokeskus (Kärsämäki), 2022 ja väestöennuste 2030
 Kuolleisuus Suomen keskiarvoinen luku. Tieliikenteen onnettomuuskustannusten tarkistaminen, Trafi 5/2016
 Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2018

Kulkumuoto km/asukas/vrk	Lähtötilanne	2030, 30 % kasvuennuste
Kävely	0,31	0,40
Pyöräliikenne	0,98	1,28

Lähde: Brutus-liikennemalli (Kärsämäki), Ramboll.
 HUOM: Kulkumuoto-osuudet perustuvat valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen 2016 tietoihin, sillä korona-ajan HLT2021 on todettu epäkelvoksi liikennemallin estimointiin.

TULOKSET

HEAT	Kasvu (%) matkamäärissä	Ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemä (hlö)		Laskennallinen hyöty	
		Vuodessa	6 vuodessa (2024–2030)	Vuodessa	6 vuodessa (sis. 3,5 % diskonttaus)
Kävelyn kasvu	30 %	0,014	0,086	39 500 €	205 000 €
Pyöräliikenteen kasvu	30 %	0,012	0,074	34 300 €	178 000 €

Kävelyn ja pyöräliikenteen kasvu 30 prosentilla nykytilasta vuoteen 2030 mennessä merkitsisi Kärsämäellä yhteensä **74 000 euron** suuruisia vuotuisia hyötyjä ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä.

Vuoteen 2030 mennessä hyöty olisi **380 000 €**.

Laskennallisesti matkamäärien kasvutavoite vaatisi Kärsämäen asukkailta **2 minuuttia enemmän kävelyä ja pyöräilyä per henkilö päivässä.**



LIITE 5: HYÖDYNNETTÄVIÄ RAHOITUSKANAVIA

VALTIONAVUSTUKSET



Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustus

Haku syksyllä (viimeksi 30.11. saakka)

- Tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämiseen.
- Alueellisiin ja paikallisiin tieliikenteen turvallisuutta koskeviin **kehittämishankkeisiin, kokeiluihin** ja tieliikenteen **turvallisuustutkimuksiin**.
- Vuosittain vaihtuvat painopisteet.
- Tavoitteena on tukea sellaisia kokeiluja ja tutkimuksia, joiden kokemuksista ja tuloksista muutkin kunnat ja toimijat voivat hyötyä.
- Avustusta voivat saada kunnat, kuntayhtymät ja muut voittoa tavoittelemattomat yhteisöt.

Avustus max **75 %** hyväksyttävistä kustannuksista. Vuoden 2022 haussa hankeavustuksiin oli varattu yhteensä noin **200 000 euroa**.



Liikkumisen ohjauksen valtionavustus

Haku syksyllä (viimeksi 30.11. saakka)

- Liikkumisen ohjauksen hankkeisiin, joissa **tiedollisen ohjauksen, koordinoinnin tai palvelun kehittämisen kautta kannustetaan kestäväään liikkumiseen**.
- Vuosittain vaihtuvat painopisteet.
- Avustusta voivat saada kunnat, kuntayhtymät ja muut voittoa tavoittelemattomat yhteisöt.

Avustus max **75 %** hyväksyttävistä kustannuksista. Vuoden 2022 haussa rahoituspotti oli yhteensä **1,2 M€**.



Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmat

Haku syksyllä (viimeksi 30.11. saakka)

- Edistämishjelmillä luodaan pohjaa kävelyn ja pyöräliikenteen **kokonaisvaltaiseen kehittämiseen** paikallisesti tai seudullisesti.
- Edistämishjelman laadinnassa tärkeää on **poikkihallinnollisuus**.
- Avustusta voivat saada kunnat, kuntayhtymät ja muut voittoa tavoittelemattomat yhteisöt.

Avustus max **75 %** hyväksyttävistä kustannuksista. Vuoden 2022 haussa rahoituspotti oli yhteensä **noin 500 000 €**.



Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustus

Haku 3.5.2024 saakka

- Ensisijaisesti tuetaan hankkeita, joilla parannetaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita ja lisätään näiden kulkumuotojen houkuttelevuutta arjen matkoilla.
- Avustusta myönnetään **infrastruktuurin, kuten väylien, niiden varusteiden, pyöräpysäköinnin yms. rakentamiseen tai parantamiseen**.
- Valtionavustusta haettavan kohteen täytyy olla katuverkolla tai kunnan maalla sijaitsevissa kohteissa.
- Hakijana kunta tai useamman kunnan yhteiset hankkeet.

Vuonna 2023 avustusta myönnetään noin **3,5-9,0 miljoonaa euroa**.