



RAPORTTI

Auran kävelyn, pyöräilyn ja pyörämatkailun edistämishjelma 2024–2032

28.11.2024

Bright ideas. Sustainable change.

RAMBOLL

Esipuhe

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

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

Edistämishjelma paikallistaa valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman linjauksia ja tukee kunnan tavoitteiden toteutumista. Edistämistyölle määritellään suunnitelmassa yhteinen visio, tavoitteet ja niiden toteutumista tukevat toimenpiteet.

Edistämishjelma tähtää ensisijaisesti vuosina 2025–2032 toteutettaviin kehittämistoimiin, mutta se sisältää myös pidemmän aikavälin vision ja toimenpiteitä. Edistämishjelmassa on myös määritetty seurantakokonaisuus ja ohjelman jalkauttamista tukevat suositukset työn valmistumisen ja hyväksymisen jälkeen.

Työn ohjausryhmänä toimi laajennettu liikenneturvallisuustyöryhmä, jonka työskentelyyn osallistuivat:

- Kari Tuohi, tekninen johtaja, Auran kunta
- Jari Nerjanto, yhdyskuntatekniikan päällikkö, Auran kunta
- Jaana Ranta-Aho, hyvinvointijohtaja, Auran kunta
- Anita Peltonen, varhaiskasvatuspäällikkö, Auran kunta
- Jasmin Broman, viestintäsihteeri, Auran kunta
- Nelli Suominen, hyvinvointikoordinaattori
- Sami Kivilä, Liikenneturva
- Marja Tommola, Valonia
- Timo Reiman, Varsinais-Suomen pelastuslaitos
- Petri Hörkkö, Auran vammaisneuvosto
- Niina Anttila, Varsinais-Suomen ELY-keskus
- Piritta Paavola-Vainio, Varsinais-Suomen ELY-keskus
- Virpi Ansio, Traficom

Traficom on myöntänyt valtionavustusta edistämishjelman laadintaan vuonna 2024. Työn laatiminen aloitettiin maaliskuussa 2024 ja se valmistui marraskuussa 2024.

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

Sisällysluettelo

Esipuhe

1. Johdanto – miksi kävelyä ja pyöräilyä edistetään?
2. Nykytila ja kehittämistarpeet Aurassa
3. Tavoitetila
4. Toimenpideohjelma
5. Ohjelman toteutus ja seuranta

Liitteet

Liite 1. Nykytilan analyysi

Liite 2. Asukaskyselyn tulokset

Liite 3. Esteettömyyskävelyn huomiot



1

Johdanto

Miksi kävelyä ja pyöräilyä edistetään?

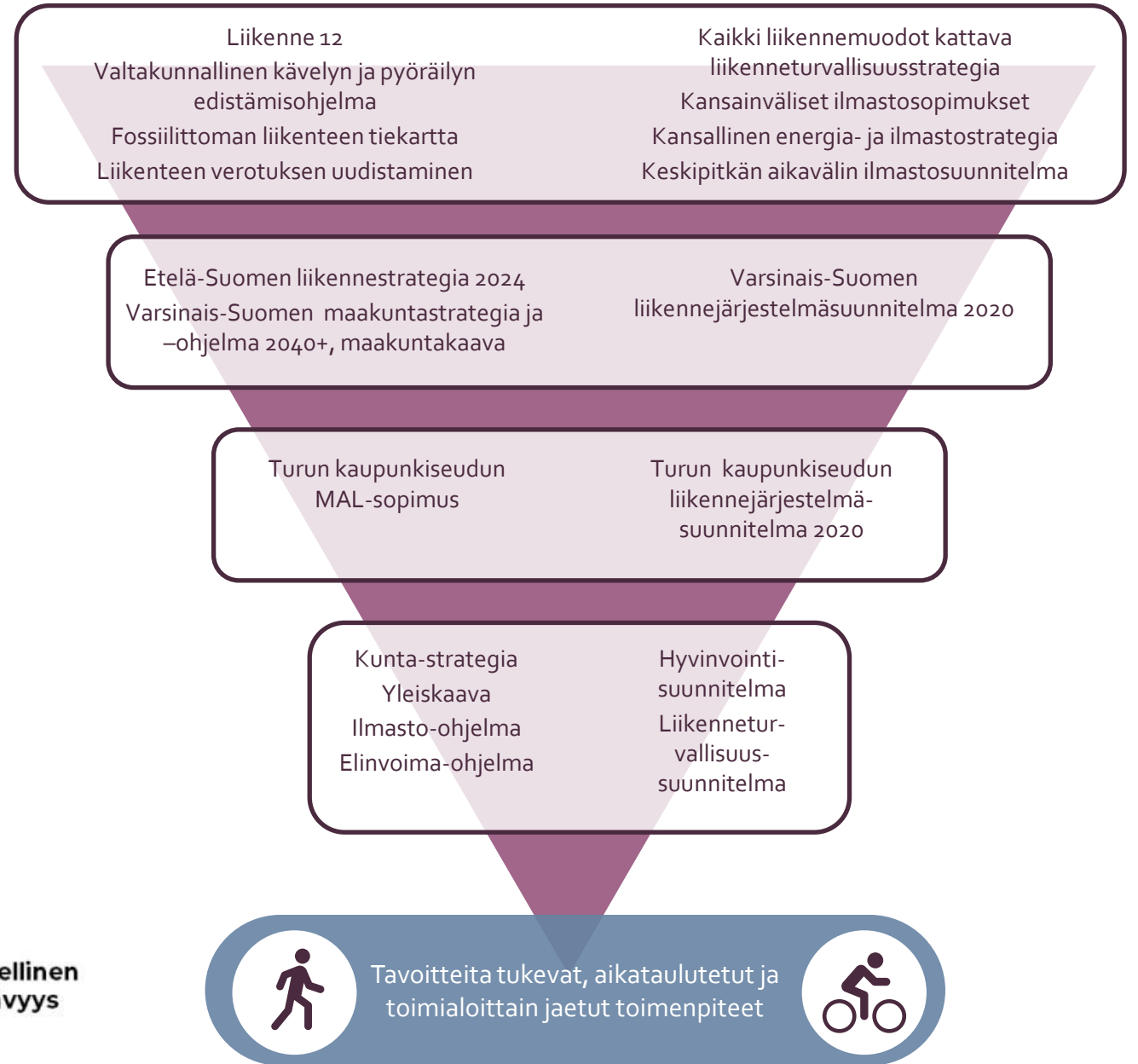
Lähtökohdat

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

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

Kunnan toimia kestävien kulkutapojen suosion kasvattamiseen ovat turvallisen ja miellyttävän infran rakentaminen sekä liikkumistottumuksiin vaikuttaminen kaavoituksella ja liikkumisen ohjauksella.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämistyötä ohjaavat ylätasolla valtakunnalliset linjaukset ja strategiat. Kuntien tekemä konkreettinen edistämistyö tukeutuu myös kuntien omiin strategioihin ja ohjelmiin.



Valtakunnalliset tavoitteet

- **Kansainväliset ilmastopimukset (2020)**
 - Suomen tavoitteena on vähentää kasvihuonepäästöjä 39 prosentilla vuoteen 2030 verrattuna vuoden 2005 tasoon.
- **Fossiilittoman liikenteen tiekartta (2021)**
 - Suunnitelman tavoitteena on puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon, ja tehdä liikenteestä kokonaan fossiilitonta vuoteen 2045 mennessä.
 - "Fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteena on, että henkilöautojen suoritteiden eli henkilöautoilla ajettujen kilometrien määrä ei enää kasva 2020-luvulla." Tämä voisi tarkoittaa noin 10 % kasvua kunkin kestävästi liikennemuodon suoritteissa vuonna 2030.
 - "Kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välisessä liikenteessä on määrätietoisesti siirryttävä kohti kestävästi liikkumisen järjestelmää."
- **Kansallinen energia- ja ilmastostrategia (2022)**
 - Tavoitteena "täyttää EU:n vuoden 2030 ilmastotavoitteet ja saavuttaa ilmastolain mukaiset tavoitteet kasvihuonekaasujen vähentämisestä 60 prosentilla vuoteen 2030 ja vuotta 2035 koskevan hiilineutraaliustavoitteen".
- **Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma (2018)**
 - "Tavoitteena on lisätä sekä kävely- että pyörämatkojen määrää 30 prosentilla vuoteen 2030 mennessä (nykytilaan verrattuna)."
 - "Vuonna 2030 kävelyn ja pyöräilyn yhteinen kulkutapaosuus nousee nykyisestä noin 30 prosentista vähintään 25-38 prosenttiin."
 - "Tavoitteena on, että vähintään puolet uusista kävely- ja pyöräilymatkoista tulisi siirtymänä henkilöautomatkoista."



Alueelliset tavoitteet ja linjaukset

Länsi-Suomen yhteinen liikennestrategia 2020

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

Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020

- "Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteisiin ja edistämiseen kaupunkiseuduilla ja taajamissa sekä kaukoliikenteen pääsuunnilla pitää panostaa nykyistä enemmän."
- "Jalankulun ja pyöräilyn merkitys ja olosuhteet korostuvat laajasti niin kaupungeissa ja taajamissa kuin niiden ulkopuolellakin."

- "Turun kaupunkiseudulla tarvitaan määrätietoista autoliikenteen kasvua hillitsevää ja kestäviä kulkutapoja suosivaa liikenne- ja maankäyttöpoltitiikkaa"
- "Nostetaan kävely ja pyöräily ykkösiksi kaupunkialueilla ja taajamissa"
- "Samalla (liikenteen sähköistyessä) pyöräien keskinopeudet nousevat erityisesti aiemmin hitaammin liikkuneilla, mikä lisää turvallisten liikennejärjestelyjen merkitystä ja korostaa tarvetta erottaa jalankulku ja pyöräily toisistaan."

Turun kaupunkiseudun MAL-sopimus 2020

- Kaupunkiseudun yhdyskuntarakennetta tiivistetään ohjaamalla asumista, työpaikkoja ja palveluja kävely- ja pyöräilyvyöhykkeille sekä joukkoliikennevyöhykkeelle alueiden ominaispiirteitä vahvistamalla."
- "Huolehditaan siitä, että asuin- ja työpaikka-alueille sekä tärkeille virkistysalueille toteutetaan toimivat jalankulku- ja pyöräily-yhteydet."
- Tavoitetila 2030+: Kaikissa taajamissa on viihtyisiä ja vetovoimainen jalankulku- ja pyöräilykaupunki, jossa maankäyttöä suunnataan kävely-, pyöräily- ja joukkoliikennevyöhykkeille alueiden ominaispiirteitä vahvistamalla."

Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaava 2018

- "Maankäytön kehittämisessä tarvitaan kävelyn ja pyöräilyn edellytysten nostamista suunnittelun lähtökohdaksi. Avainasemassa on uuden rakentamisen ohjaaminen kaupunkiseutujen jalankulku- ja pyöräilyvyöhykkeille ja pienempien taajamien keskustojen tuntumaan."
- "Vaihemaakuntakaavan keskeisenä tavoitteena on jalankulun, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen aseman vahvistaminen asukkaiden liikkumistottumuksissa."
- "Täydentyvä taajamarakenne luo paremmat mahdollisuudet joukkoliikenteelle, kävelylle, pyöräilylle, liikenteen automatisaatiolle sekä liikkumisen palveluistumiselle ja vähentää näin henkilöautoilun tarvetta."

Auran visio: Elävän virran kunta

Arvoviestit

LÄHEISYYS

Läheisyys kertoo hyvästä fyysisestä sijainnista ja liikenneyhteyksistä noin 20 minuutin päässä sijaitsevaan Turkuun mutta se kertoo myös henkisestä läheisyydestä, yhteistyömyönteisyydestä ja turvallisuudesta.

PALVELU

Palvelut ovat Aurassa loistavat ja tänne tullaan palveluiden äärelle kauempaakin. Hyvä palveluhenki ja asiakaskeskeisyys on meille tärkeää.

AKTIIVINEN

Olemme aktiivisia, toimeliaita ja liikumme paljon. Luonto ja ympäristö mahdollistaa aktiivisen elämäntavan.

Päämäärät

- *Työn virtaa*
- *Tiedon virtaa*
- *Terveysten virtaa*
- *Talouden virtaa*

Mitä kuntastrategia tarkoittaa kävelyn ja pyöräilyn kannalta?

Läheisyys

- Lapset ja ikäihmiset saavuttavat palvelut itsenäisesti, helposti ja turvallisesti, mikä lisää kuntalaisten tasa-arvoa

Palvelu

- Viihtyisä ja turvallinen kulttuuriympäristö houkuttelee vierailijoita oleskelemaan kunnassa

Aktiivinen

- Kuntalaisten hyvinvointia ja terveyttä kohennetaan edistämällä lihasvoimaisen arkiliikkumisen edellytyksiä
- Tarjotaan pyörällä tehtävään vapaa-ajan liikkumiseen turvalliset ja miellyttävät puitteet

Kävelyn ja pyöräilyn hyödyt

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



Edullisuus

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



Ekologisuus

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



Terveellisyys

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



Turvallisuus

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



Kaupunkiympäristön viihtyisyys ja elinvoimaisuus

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

Yhteiskuntatalous

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi voidaan tunnistaa moninaisia hyötyjä, joita ovat mm.

- Hyvinvoinnin, terveyden, fyysisen toimintakyvyn ja kunnan edistäminen
- Energia-, ympäristö- ja ilmastopoliittisten tavoitteiden edistäminen
- Kansantaloudellisten säästöjen saavuttaminen
- Liikennejärjestelmän toimivuus ja turvallisuus
- Viihtyisän ja elinvoimaisen ympäristön luominen
- Yhdenvertaisuuden ja tasa-arvon edistäminen

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

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

- **Auran asukkaiden liikkumattomuus ja paikallaanolo aiheuttavat kokonaisuutena vuosittain noin 1,8 M€ kustannukset yhteiskunnalle.**
 - Kustannukset koostuvat mm. terveydenhuollon suorista kustannuksista (terveyspalvelut ja lääkitys) sekä epäsuorista kustannuksista tuottavuuden alentuessa sairauspoissaolojen, työkyvyttömyyseläkkeiden ja ennen aikaisten kuolemien seurauksena.
 - Lähde: [UKK-instituutti 2024](#): *Liikkumattomien osuutena on käytetty laskelmassa 76 % ja paikallaan olevien osuutena 83 % perustuen KunnonKartta-väestötutkimuksen liikemittariaineistoon ja Terveys 2011 -tutkimuksessa kerättyyn liikemittaritietoon*



**0,11
€/km**

kustannus
yhteiskunnalle
autolla kuljetusta
matkasta

**0,37
€/km**

hyöty
Yhteiskunnalle jalan
kuljetusta
matkasta

**0,18
€/km**

hyöty
yhteiskunnalle
pyörällä tehdystä
matkasta

Kävely ja pyöräily – kaksi eri kulkutapaa

KÄVELY

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

Ominaista kävelylle

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



Jalankulkijoita ovat kävelijöiden lisäksi esimerkiksi potkulautailijat, pyörätuolin käyttäjät, lastenvaunujen kanssa kulkevat sekä pyörää tai mopoa taluttavat.

Jalankulku on **osa kaikkien kulkutapojen käyttöä** pääkulkutavasta riippumatta.

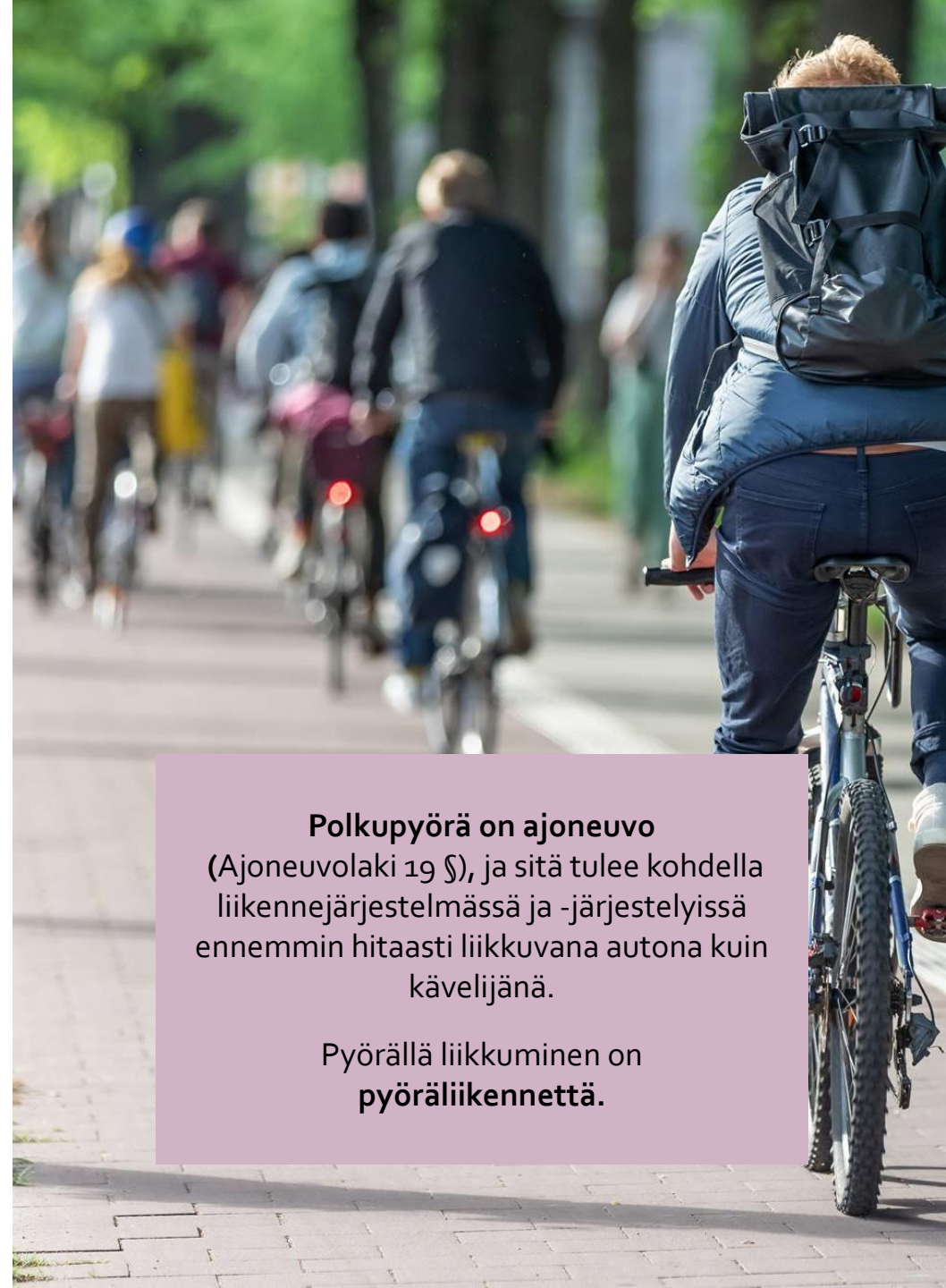
Kävely ja pyöräily – kaksi eri kulkutapaa

PYÖRÄILY

Kävelyn ja pyöräilyn edistämistyön kannalta on keskeistä tunnistaa kulkutapojen erilaiset tarpeet, jotka ohjaavat edistämistyön tavoitteita ja kehittämistarpeiden määrittämistä.

Ominaista pyöräilylle

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



Polkupyörä on ajoneuvo (Ajoneuvolaki 19 §), ja sitä tulee kohdella liikennejärjestelmässä ja -järjestelyissä ennemmin hitaasti liikkuvana autonakin kuin kävelijänä.

Pyörällä liikkuminen on **pyöräliikennettä**.

2

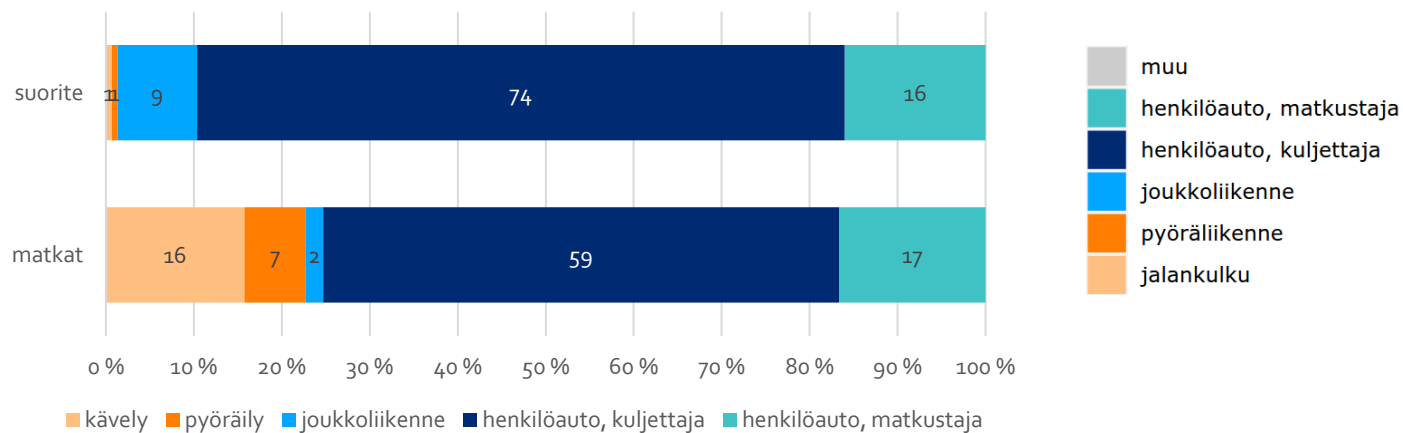
Nykytila ja kehittämistarpeet Aurassa

Liikkumistottumukset

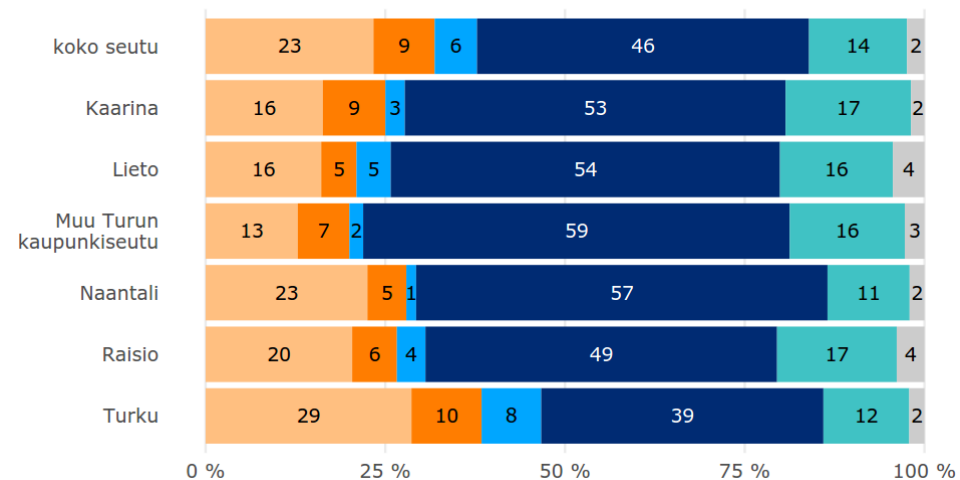
Auran kuntaan ei ole tehty omaa liikennetutkimusta kulkutapajakaumien selvittämiseksi. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (2021) Turun kaupunkiseudun seutujulkaisun tuloksissa Aura on pienen otoskokonsa vuoksi yhdistetty Paraisten, Ruskon, Maskun, Nousiaisten ja Mynämäen kanssa. Kuntaryhmän jalankulun kulkutapaosuus on 13 % ja pyöräliikenteen osuus 7 %. Matkasuoritteesta laskettuna lihasvoimaisen liikkumisen osuus on vain 2 %.

Saman henkilöliikennetutkimuksen pohjalta tehdyn BRUTUS-liikennemallin arvio Auran jalankulun kulkutapaosuudesta on 16 % ja pyöräilyn 7 %. Potentiaalia pyöräliikenteen osuuden kasvuun on erityisesti alle viiden kilometrin matkoilla.

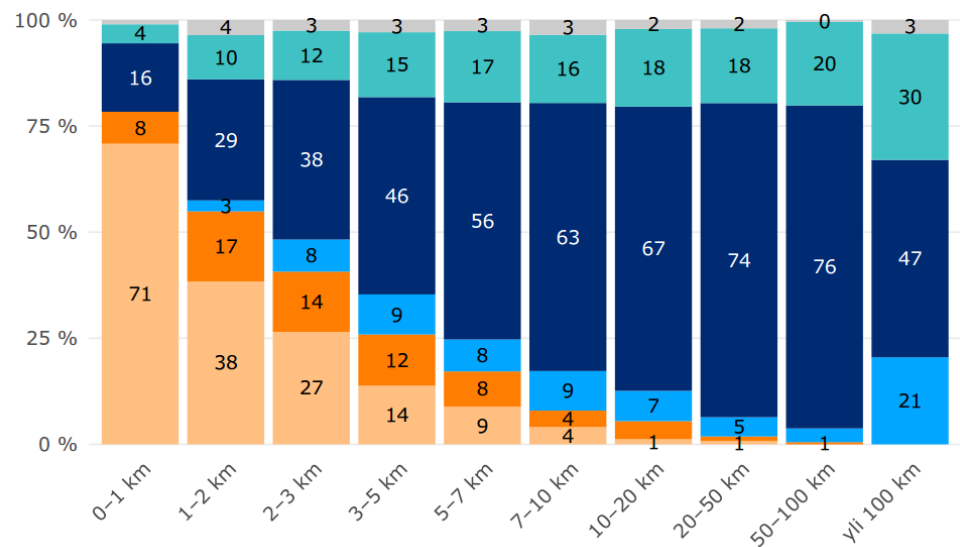
Auran mallinnetut kulkutapaosuudet matkoista ja matkasuoritteesta



Kulkutapajakauma asuinalueen mukaan (prosenttia alueen asukkaiden matkoista)

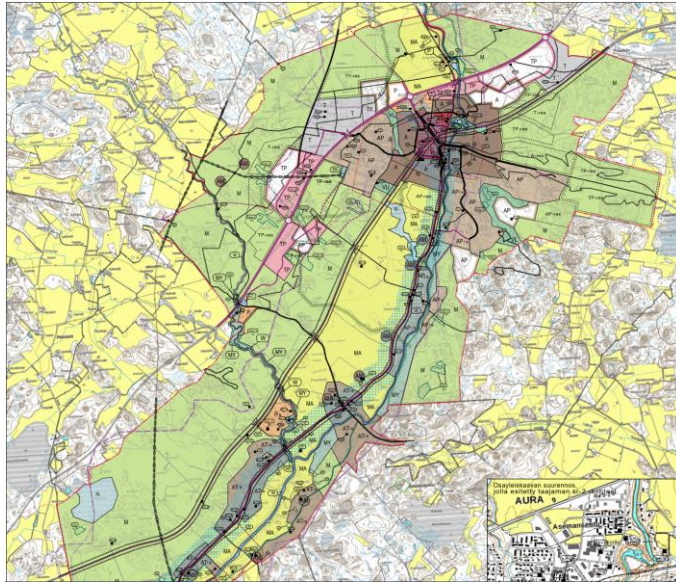


Kulkutapaosuudet matkan pituuden mukaan (prosenttia pituusluokan matkoista)



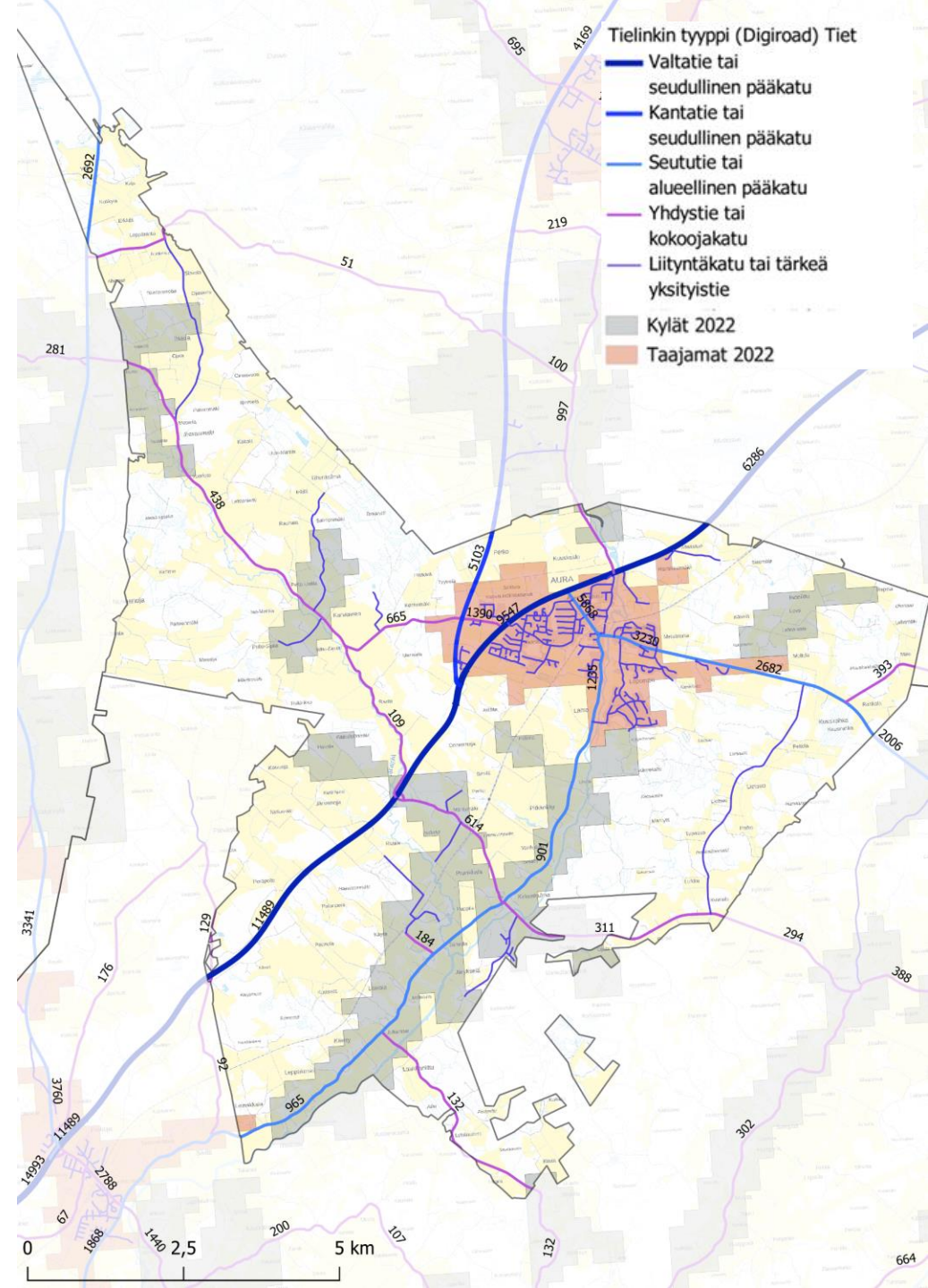
Yhdyskuntarakenne ja maankäytön suunnittelu

- Auran keskusta luo kunnan ainoan taajaman. Tämän lisäksi kunnassa on useampia kyliä.
- Maantien 222 varsi on Auran kunnan alueella lähes koko matkalta kyläaluetta.
- Liikkumisen kannalta merkittävimmät tiet ovat keskustan pohjoisessa rajaava valtatie 9 (E63), siihen pohjoisesta yhdistyvä Kantatie 41 ja seututiet 224 (Tarvasojantie) sekä 222 (Vanha Tampereentie/Turuntie)
- Auran asemanseudun taajaman, valtatie 9 liikennealueen ja Aurajokilaakson osayleiskaava hyväksyttiin 17.1.2022 Auran kunnanvaltuustossa.



Osayleiskaavassa on esitetty kaavamerkintöinä mm. ohjeelliset pyöräilyn pääväylät ja ulkoilureitit sekä kehitettävät kevyen liikenteen ja ulkoilun yhteydet

- Ohjeellinen pyöräilyn pääväylä.
- Kehitettävä kevyen liikkeen / ulkoilureitin yhteys.
- ○ ○ ○ ○ Ohjeellinen ulkoilureitti.
- ○ ○ ○ ○ Ulkoilureitin kehittämistarve. Tarkemmassa suunnittelussa tulee selvittää onko maakuntakaavan mukainen ulkoilureitti toteuttaminen mahdollista.

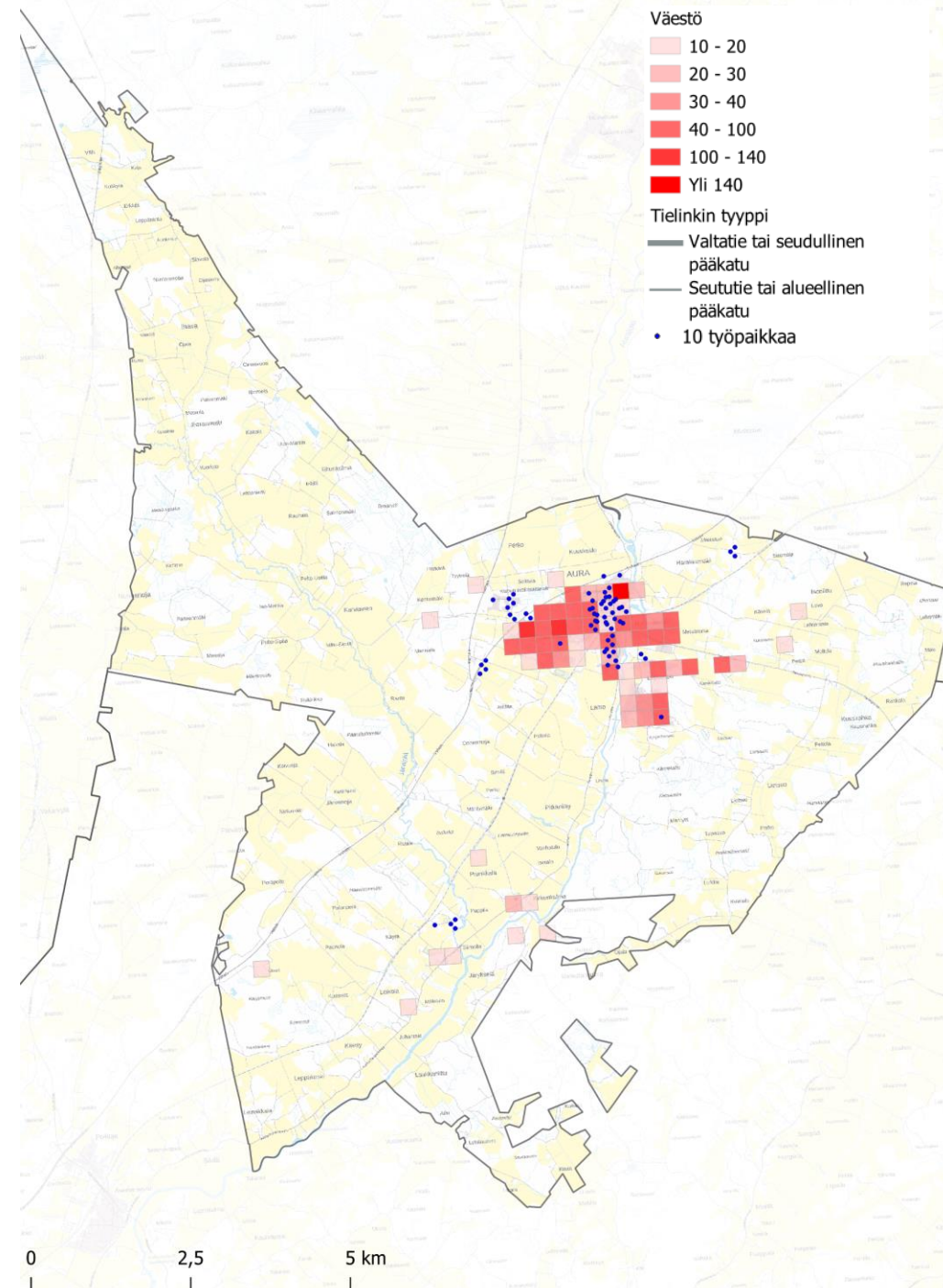


Asuminen ja työpaikat

- Tilastokeskuksen (2023) tietojen mukaan Auran asukasluku on 3 961. Työpaikkoja Aurassa on 1066.
- Asuminen ja työpaikat ovat keskittyneet lähes kokonaan Auran taajaman lähialueille.
- Muista alueista Auran kirkonkylä ja Mt 222 varsi sekä Perko erottuvat asumisen ja työpaikkojen kannalta.
- Taajamassa asuu 2 826 asukasta ja kylissä 747 asukasta.
- Työpaikoista taajamissa on 845 kappaletta ja kylissä 140 kappaletta.
- Kartalla on kuvattu työpaikkojen ja asutuksen sijoittuminen tilastoruutujen avulla. Tilastotieto kuvaa vuotta 2023.

Auran ikäjakauma 2022	%
Alle 15-vuotiaita	18,5
15-64-vuotiaita	59,3
Yli 64-vuotiaita	22,2

Stat.fi



Jalankulun ja pyöräilyn väylät ja niiden hoito

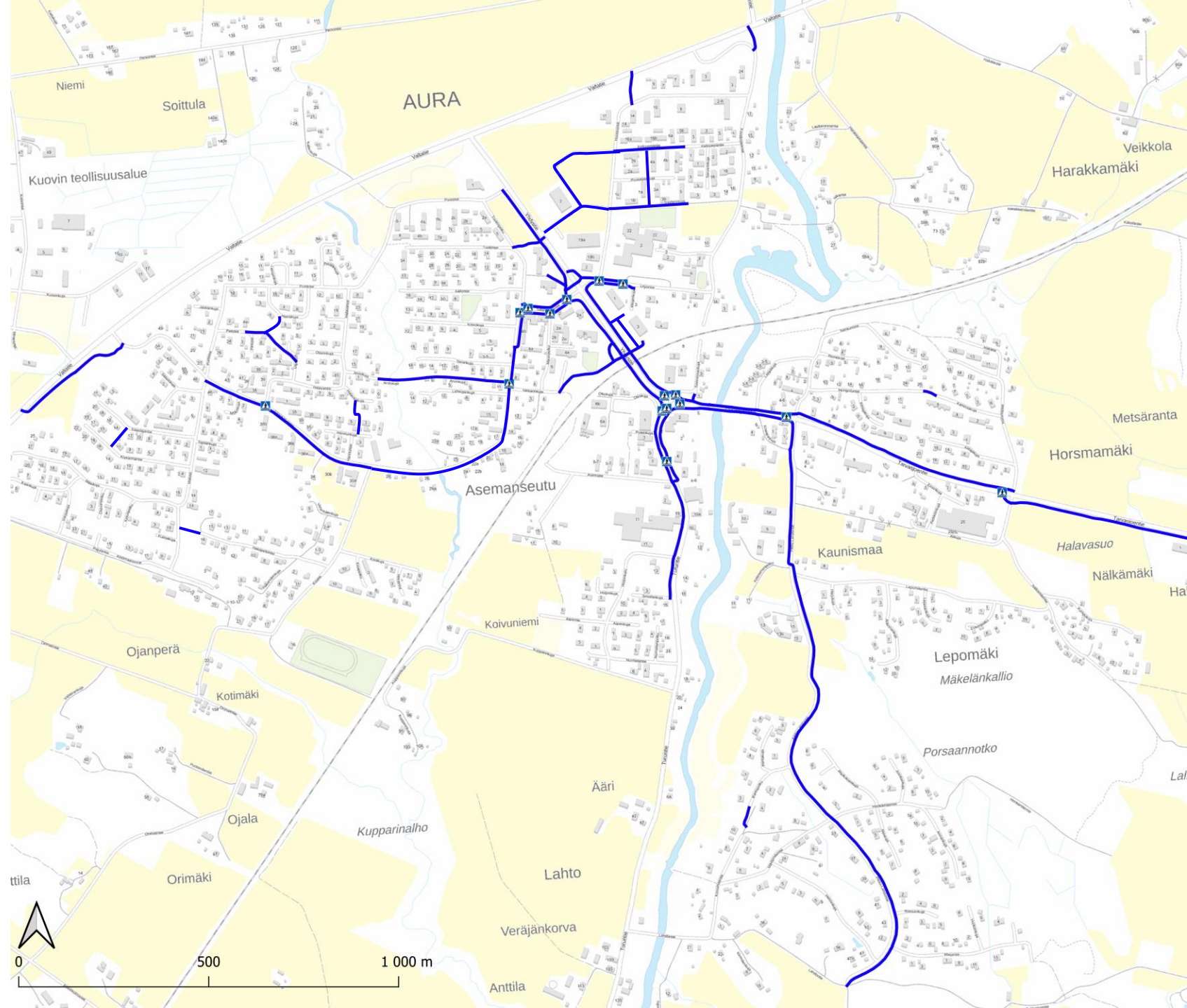
Auran jalankulun ja pyöräilyn väylät ovat sijoittuneet taajaman alueelle. Väylät eivät muodosta yhtenäistä reittiä kunnan ulkopuolelle.

Kunta priorisoi jalankulun ja pyöräiliikenteen väyliä talvihoidossa. Pyörätiet aurataan ennen ajoratoja. Viime vuosina ei ole ollut tapaturmia tai liukastumisia

- 1. luokan toimenpideaika on klo 6 ja lumen syvyyssraja 3 cm.
- Sama urakoitsija hoitaa pyörätiet ja ajoradat, jolloin tehtävien synkronointi onnistuu.
- Aura kilpailuttaa urakoitsijat joka vuosi
- Ongelmallisia paikkoja
 - Vanha Tampereentie / Käyräpolku
 - Yhdystie / Tarvasjoen suunnan puusilta

ELY:n talvihoitotavoitteet on kirjattu talvihoidon toimintalinjoiksi, jotka ovat valtakunnalliset.

Kunnossapidon tehtäviä on kuvattu tarkemmin liitteessä 1.

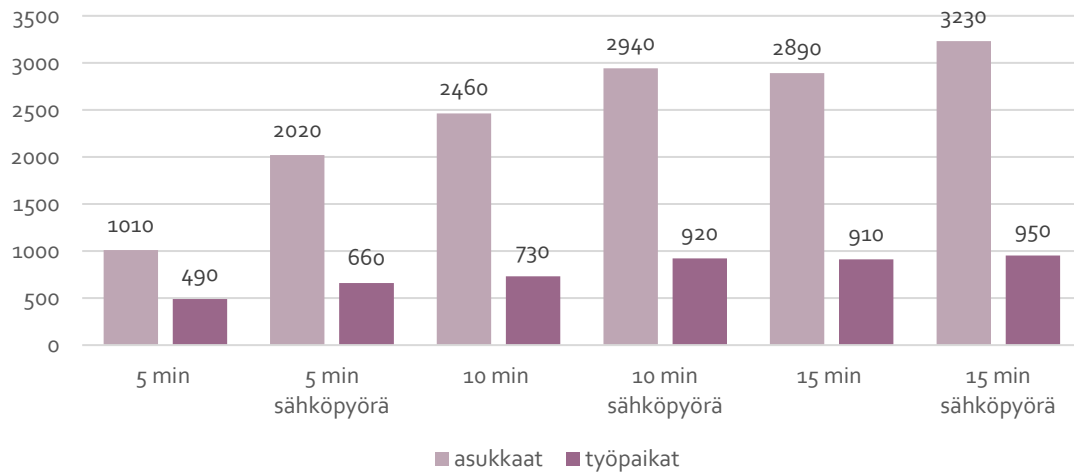


Saavutettavuus pyörällä

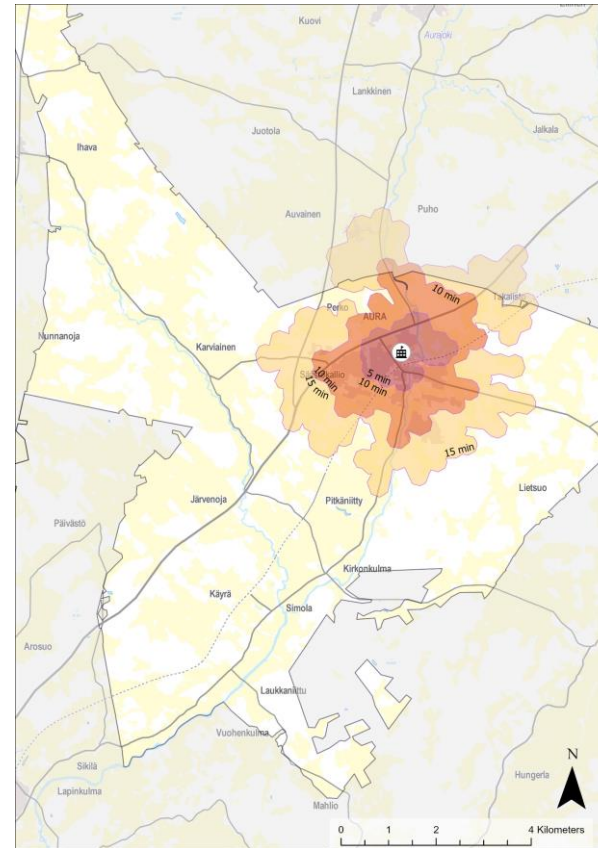
Etäisyyksien puolesta Aura on hyvin pyöräiltävä kunta. Auran taajama on lähes kokonaisuudessaan 15 minuutin pyöräilyetäisyyden päässä keskustasta - 74 % asukkaista ja 85 % työpaikoista sijaitsee 15 minuutin pyöräilyetäisyydellä keskustasta.

Sähköpyörällä Auran taajama on lähes 10 minuutin sähköpyörämatkan (24 km/h) säteellä. Asukkaista 83 % sijaitsee 15 minuutin sähköpyörämatkan päässä keskustasta ja työpaikoista 89 %.

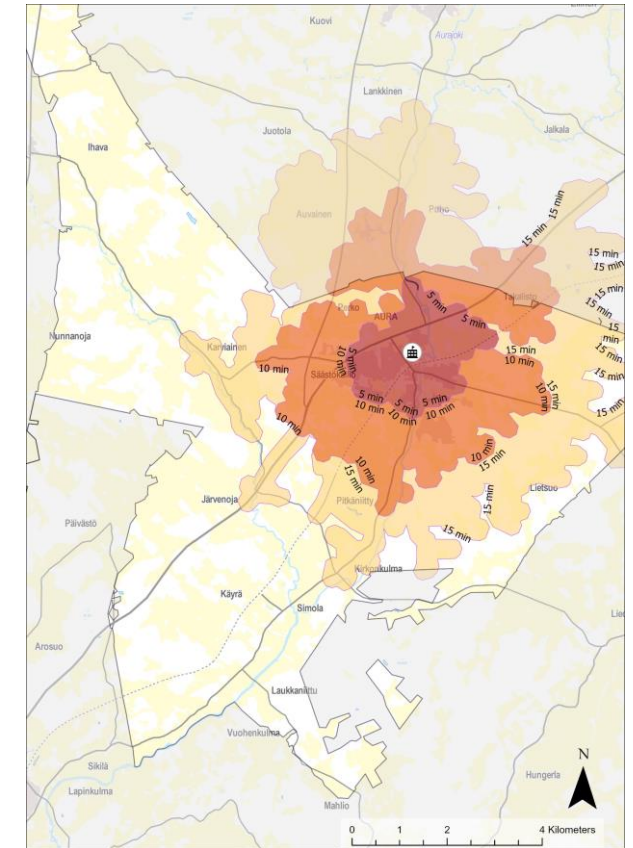
Asukkaat ja työpaikat eri pyöräilyetäisyyksillä



Etäisyysvyöhykkeet (tavallinen pyörä)



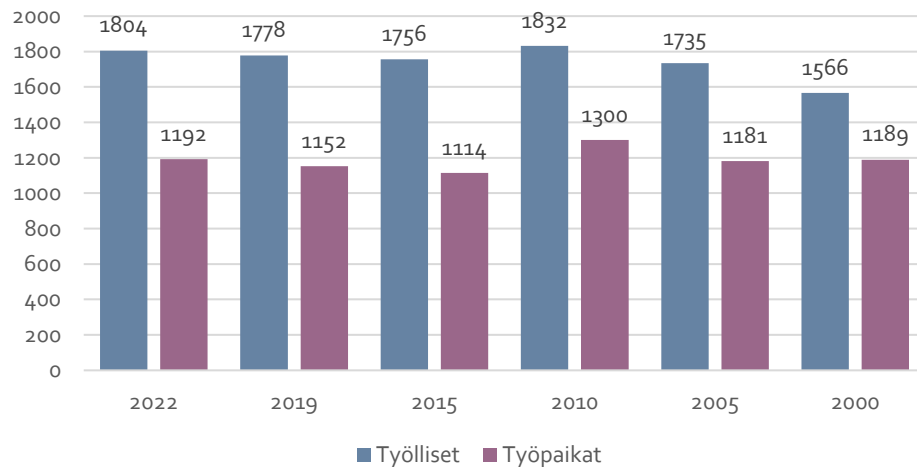
Etäisyysvyöhykkeet (sähköpyörä)



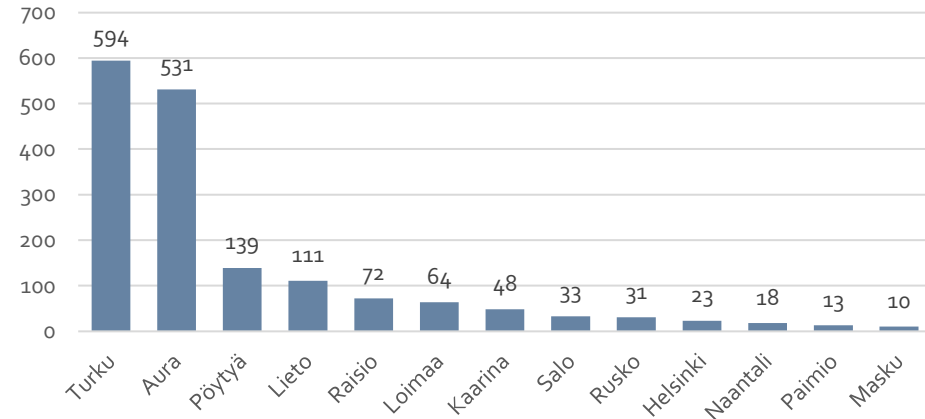
Työssäkäynti

- Auran työssäkäyntiä on tarkasteltu Tilastokeskuksen työssäkäyntitilaston tietojen mukaisesti.
- Vuonna 2023 Aurassa oli työllistä työvoimaa 1804 henkilöä. Samanaikaisesti Aurassa oli 1192 työpaikkaa (työpaikkaomavaraisuus 66 %).
- Työssäkäyntistä vain 29 % kohdistuu kunnan sisälle.
- Eniten työmatkoja tehdään Turkuun, johon suuntautuu joka kolmas työmatka.
- Auraan pendelöidään eniten Pöytyältä ja Turusta.

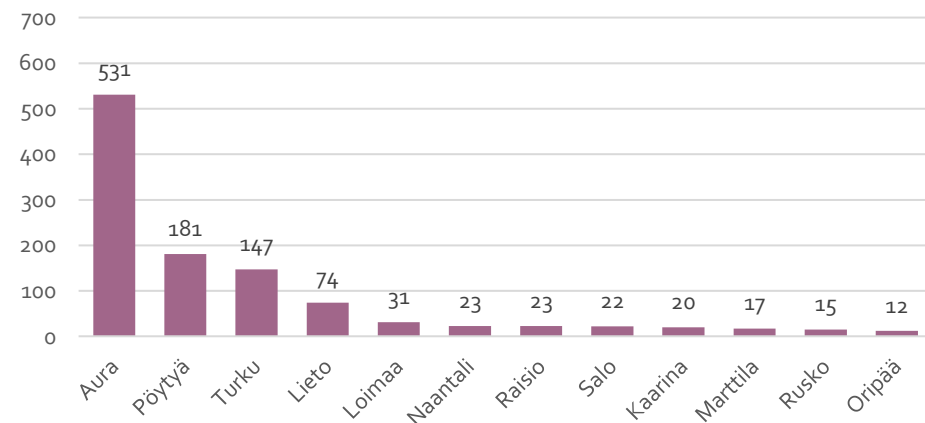
Auran työllinen työvoima ja työpaikat



Auran työllinen työvoiman työssäkäyntikunnan mukaan v. 2023



Auran työpaikkoihin kohdistuva työllinen työvoima asuinkunnan mukaan v. 2023



Tieliikenneonnettomuudet

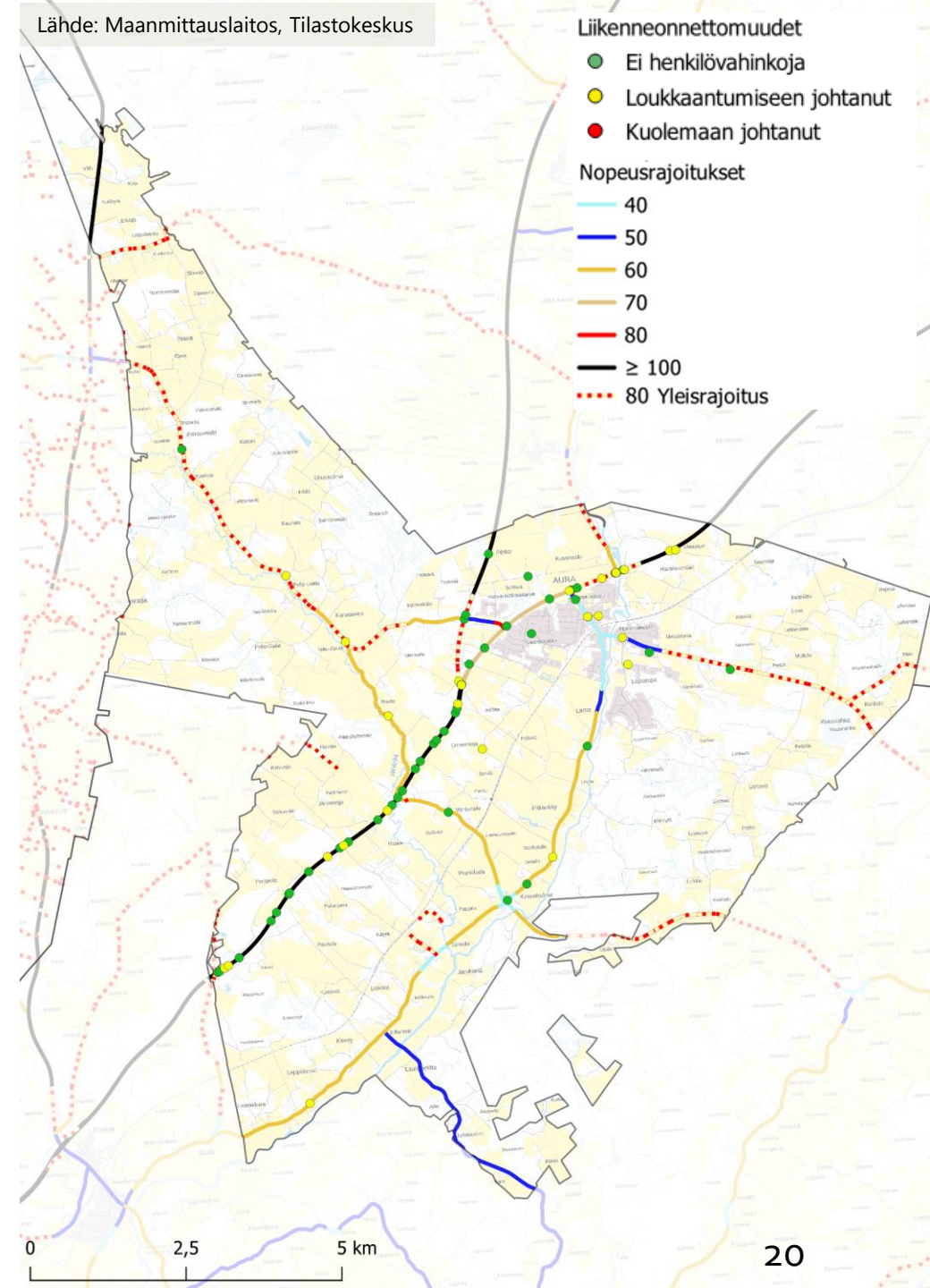
- Viimeisen viiden vuoden aikana Aurassa on tapahtunut 1 kuolemaan johtanut liikenneonnettomuus.
- Aurassa on tapahtunut yhteensä 24 loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta. Onnettomuudet kohdistuivat pääosin maantieverkolle.
- Loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista yksi oli polkupyöräonnettomuus, joka tapahtui maantiellä 222. Tilastoissa ei ole merkintöjä Aurassa tapahtuneista jalankulkijaonnettomuuksista vuosina 2019–2023.
- Tilastoiduista kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneista tieliikenneonnettomuuksista aiheutui yhteiskunnalle keskimäärin noin 12,5 miljoonan euron kustannukset.

Laskelmissa on käytetty seuraavia onnettomuuksien yksikköarvoja:

- Tieliikennekuoleman yksikköarvo on 2,560 000€
- Henkilövahinko-onnettomuus keskimäärin 412 500

Lähteet: Tilastokeskus 2024 ja Väylävirasto 2022

Lähde: Maanmittauslaitos, Tilastokeskus



Asukaskysely

Edistämishjelman laadinnassa yksi keskeisistä lähtötiedoista oli asukkailta kerätty kyselypalaute. Asukaskyselyllä kartoitettiin pyöräilyn ja jalankulun kokemuksia, käyttöä, käytön esteitä ja konkreettisia ongelmapaikkoja.

Asukaskysely toteutettiin verkkopohjaisena, ja se tarjosi mahdollisuuden jättää kartalle kohdennettuja vastauksia. Kysely keräsi runsaasti vastaajia ja kartalle merkittiin yli 1000 palautetta.

Kyselyvastaukset on raportoitu liitteessä 2.



Kyselyyn vastasi yhteensä **335** henkilöä.



Vastaajista **50 % oli 25–44** vuotiaita. Vastaajat edustavat hyvin kunnan väestöä, mutta 12-24 vuotiaiden vastaajien määrä jäi alhaiseksi.



Vastaajista **89 %** asui Aurassa.

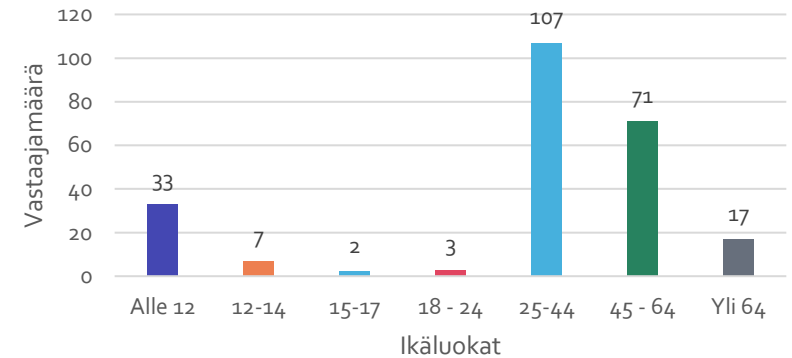


Kartalle tehtiin yhteensä **895** merkintää.

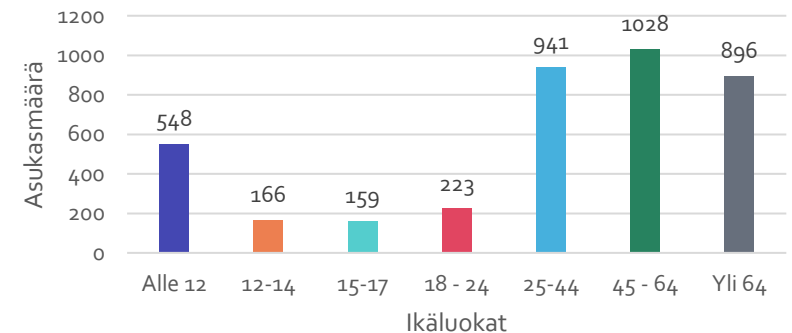


Asukaskysely oli auki **29.4.- 12.5.2024**. Kyselystä tiedotettiin kaupungin viestintäkanavissa.

Vastaajat

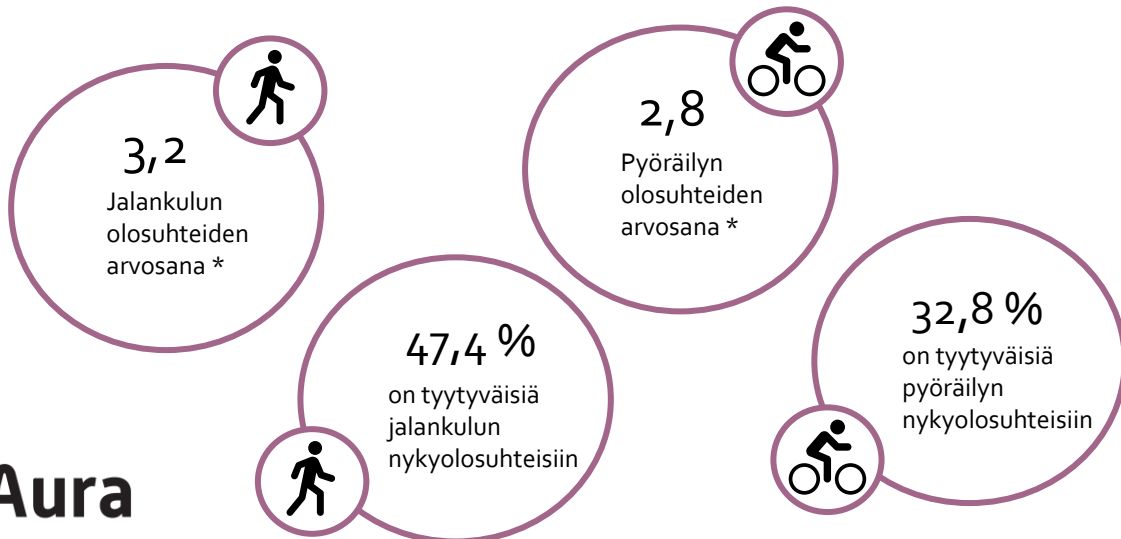


Auran kunnan ikärakenne



Tiivistelmä asukaskyselyn vastauksista

- **Jalankulkua motivoisi** eniten reittien viihtyisyyden parantaminen, parempi talvikunnossapito sekä valaistuksen lisääminen.
- **Jalankulun kehittämistoimista tärkeimmiksi** nousivat uusien kävelyreittien rakentaminen ja jalankulun liikenneturvallisuuden parantaminen.
- **Pyöräilyyn motivoisi** eniten pyöräreittien turvallisuuden parantaminen. Myös reittien sujuvuutta ja suorutta toivottiin paljon.
- **Pyöräilyn kehittämisen tärkeimpänä toimenpiteenä** pidettiin uusien pyöräväylien rakentamista, mutta myös nykyisten väylien laadun ja turvallisuuden parantaminen, reittien jatkuvuuden kehittäminen sekä vapaa-ajan ja maastopyöräreittien rakentaminen tai parantaminen olivat merkittäviä kehityskohteita.
- **Pyörän käyttöä rajoittivat** erityisesti auton tarve päivän aikana, kuljetustarpeet sekä autolla liikkumisen nopeus ja helppous.



Motivaatiotekijät

Jalankulku



Viihtyisät kävely-
ympäristöt



Hyväkuntoiset ja
valaistut reitit

Pyöräily



Turvalliset reitit



Sujuvat ja suorat
reitit

Miten kehittää?

Jalankulku



Uudet
jalankulkuyhteydet



Liikenneturvallisuus



Uudet pyöräväylät

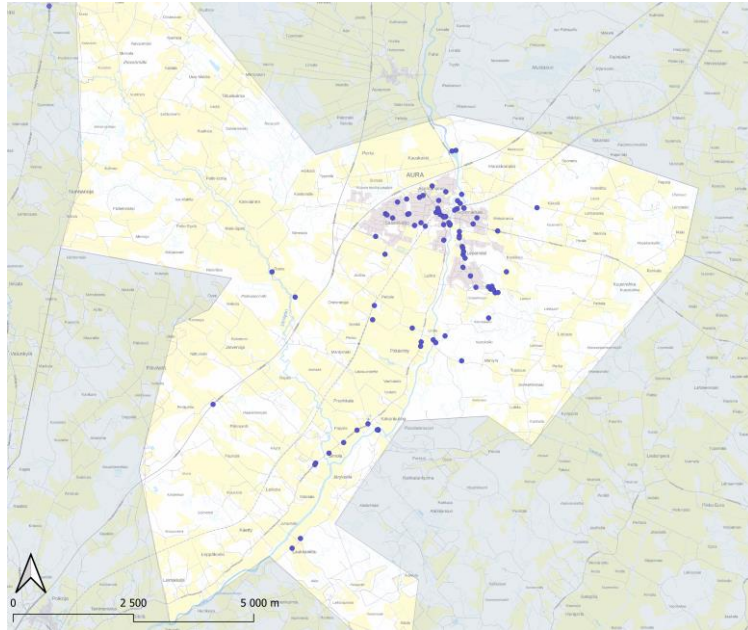


Nykyisten väylien
laatutason
parantaminen

*5 = erittäin tyytyväinen
4 = tyytyväinen
3 = ei tyytyväinen eikä tyytymätön
2 = tyytymätön
1 = erittäin tyytymätön

Asukaskyselyn karttavastaukset

Karttakyselyssä kerättiin erilaisia kävelyn ja pyöräilyn havaintoja Auran kunnan alueelta. Kyselyssä kysyttiin asukkaiden mielipiteitä esimerkiksi miellyttävistä, epämiellyttävistä ja vaarallisista paikoista. Vastaajilla oli myös mahdollisuus tarkentaa vastausta avoimella kommentilla. Kyselyssä kerätyt kommentit miellyttävistä ja epämiellyttävistä paikoista kokoa hyvin asukkaiden näkemyksiä haasteellisista ja toisaalta onnistuneista alueista.

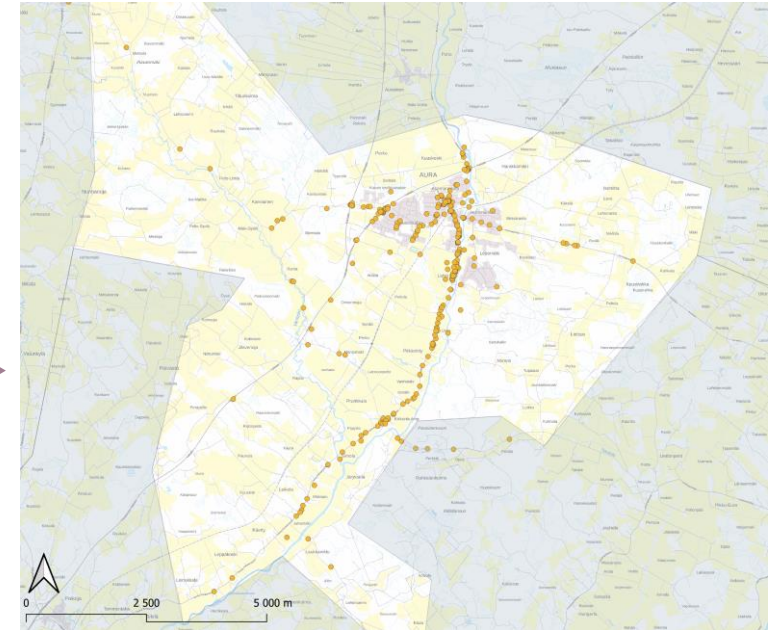


◀ Miellyttävät paikat (kartta vasemmalla)

- Maantien 222 varren maisemat koettiin idyllisiksi ja tie kiinnostavaksi pyöräilykohteeksi.
- Joen varsi nähtiin kauniina, mutta vielä vähän hyödynnettynä.

Epämiellyttävät paikat (kartta oikealla) ▶

- Maantie 222 koettiin vaaralliseksi kävely ja pyöräily-ympäristöksi. Ajoneuvojen vauhti on kova.
- Ysitien ylityskohdat nähtiin niin ikään vaarallisiksi ja epämiellyttäviksi käyttää



Huomioita nykytilan olosuhteista

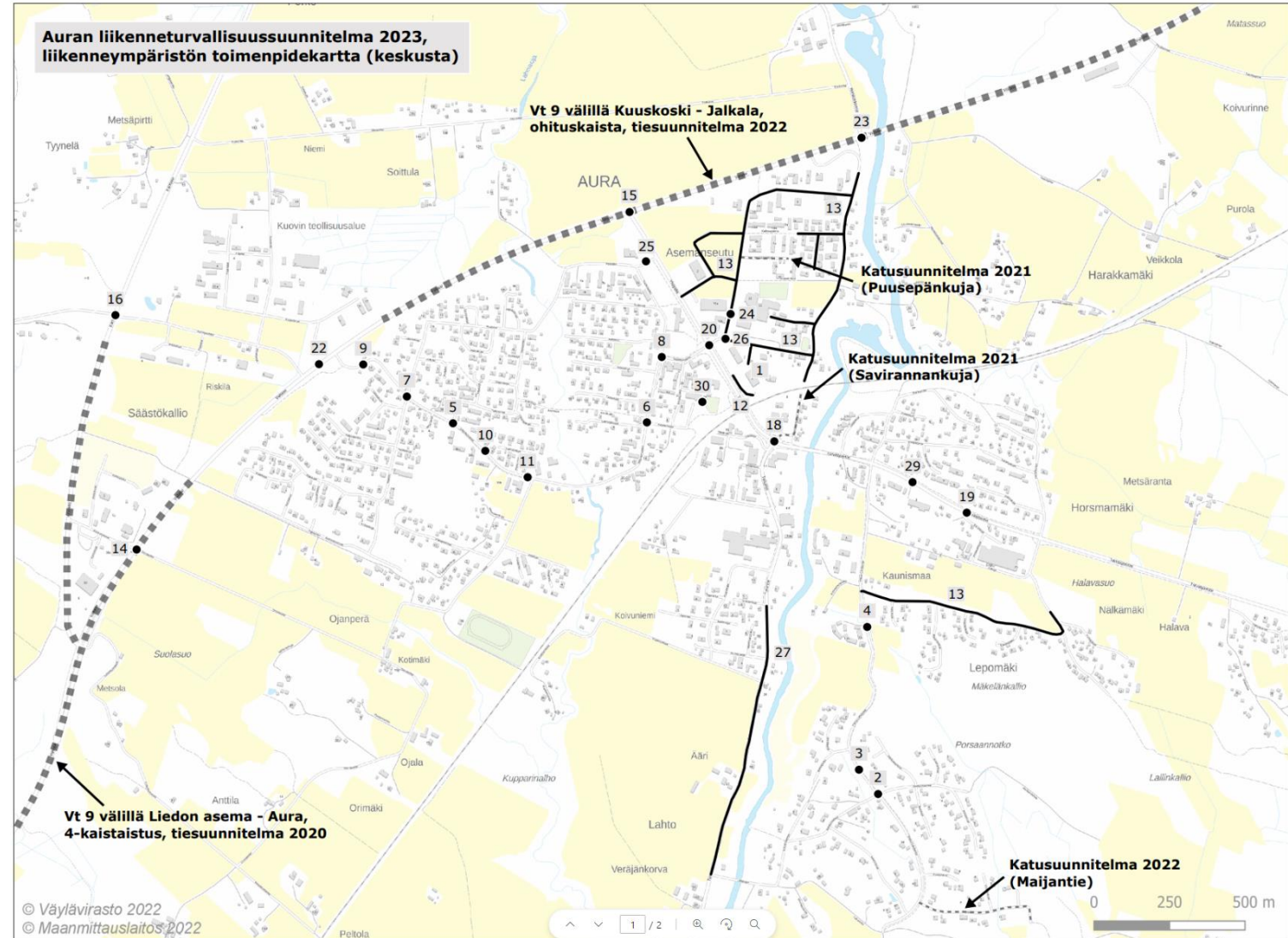
Työn aikana tehtiin desktop-tarkasteluna kevyt arviointi Auran nykyisistä pyöräliikenteen ja jalankulun olosuhteista. Alla huomioita:

- **Liikenneympäristö luo epäselvyyttä yhteyksien jatkuvuudesta.**
 - Väylän ulkomuodon perusteella on paikoin epäselvää, onko kyseessä jalkakäytävä vai pyörätie.
 - Puuttuvia liikennemerkkejä
 - Puutteellisia tiemerkintöjä. Mm. suojatiemerkinnät vaihtelevat jalkakäytävän ja pyörätien ylityspaikoissa,
- **Pienet risteykset ja sivukatuliittymät**
 - Reunakivien puute
 - Liian loiva liittymägeometria ja ylileveät liittymäalueet, jotka mahdollistavat nopean autolla ajon
 - Puuttuvia tiemerkintöjä.



Turvallinen ja kestävä liikennejärjestelmä

- Auran liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitetään yhteensä 28 parannuskohdetta, joihin esitetään kaikkiaan 40 yksittäistä toimenpidettä.
- Toimenpide-ehdotusten kokonaiskustannusarvio on noin 0,50 miljoonaa euroa (osa kustannuksista puuttuu, koska valittu parantamisvaihtoehto tarkentuu vasta jatkosuunnittelussa).
- Toimenpiteistä valtaosa kytkeytyy ajonopeuksien rauhoittamiseen, liikennemerkkien ja tiemerkinntöjen lisäämiseen, tienylitysten turvallisuuden kehittämiseen ja risteysturvallisuuden parantamiseen.



Aurajoen matkailutie ja pyörämatkailu

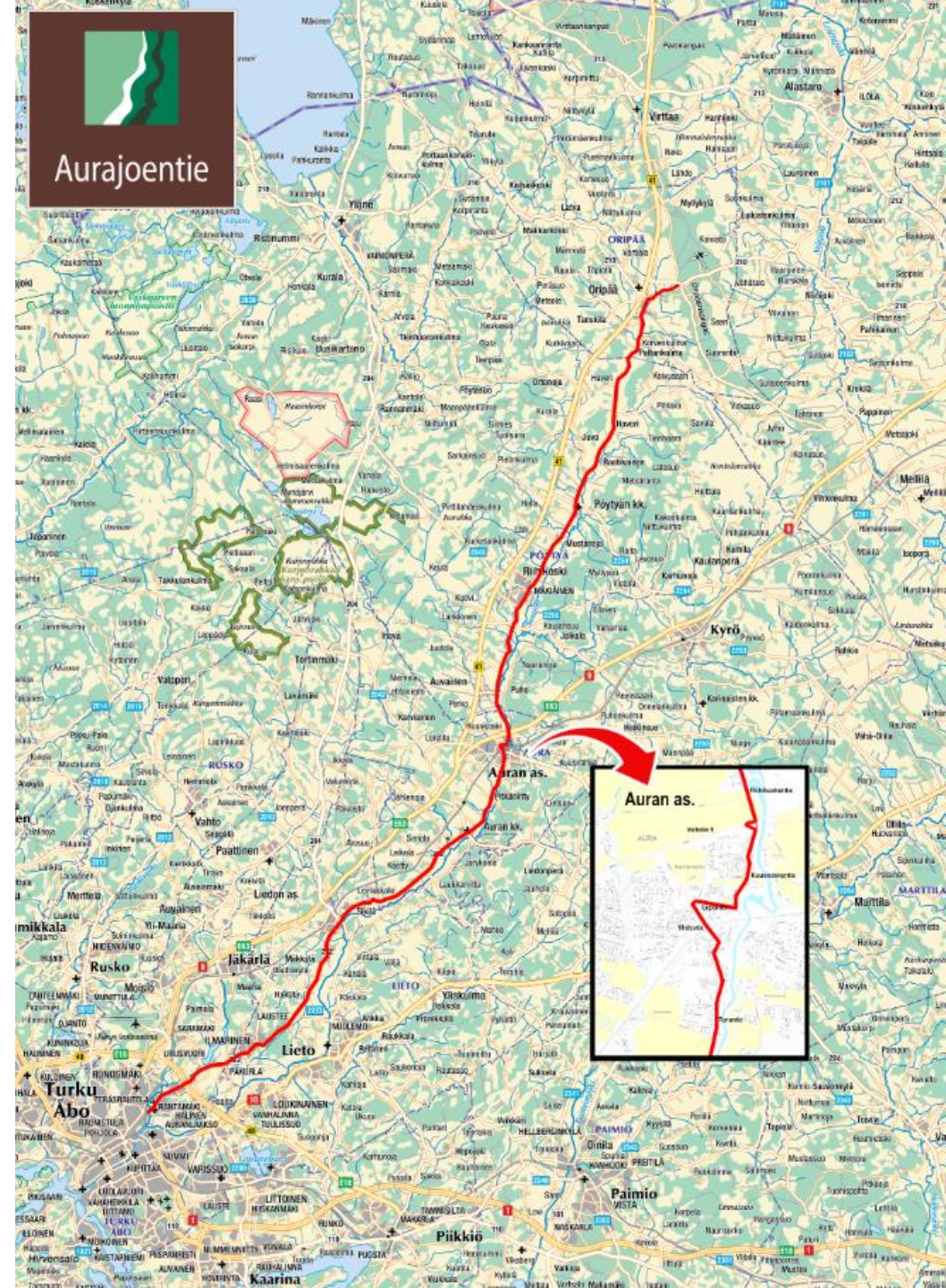
Aurajoentien matkailutie sai virallisen matkailutiestatuksen vuonna 2021. Tie on yhtenäinen ja selkeä kokonaisuus, ja sillä on tien liikenteelliseen merkitykseen nähden matkailuelinkeinon toimintaedellytyksiä sekä alueen elinvoimaa tukeva merkitys. Aurajoentie alkaa Turun Suurtorilta, kulkee Raunistulan kautta ja Maarian kirkon ohi kohti Auraa (tie 222). Tie kulkee Turun jälkeen mm. Liedon kunnan alueella, Auran keskustaajaman ja Pöytyän Riihikosken läpi ja päättyy Oripään keskustaajaman pohjoispuolelle.

Matkailutiellä on järjestetty vuosittain toistuvia tapahtumia, mm. elokuussa pidettävä kulttuuriralli, loppiaisvaloajelut ja Aurajoki SUP-tapahtuma. Matkailutiellä on oma www-sivusto ja aktiivinen profiili sosiaalisessa mediassa (@aurajoentie). Matkailutien palvelutarjontaa ei vielä ole viety kansalliseen Bikeland.fi -sivustolle.

Aurajoen pyörämatkailun kehittämistarpeita ja -toimia on kirjattu mm. seuraaviin suunnitelmiin:

- Aurajoentien pyörämatkailun kehittämissuunnitelma 2022–2027 (4.5.2022), jossa on kuvattu mm. tavoitetilana visio 2032 ja konkreettiset tavoitteet vuoteen 2027 mennessä.
- Aurajoentien pyörämatkailun kehittäminen 2024- / toimenpidekokonaisuus pyörämatkailun kehittämiseksi (8 toimenpidettä)
- Auran kunnan elinvoimaohjelma 2023–2026: painopiste 4. Huolehdimme vetovoimaisuudestamme vahvistamalla vahvuuksiamme → toimenpide Kehitämme Aurajoentien matkailutietä yhdessä

Pyörämatkailun kannalta olosuhteet ovat parantuneet loppukesästä 2024 valmistuneen päällysteen Auran ja Oripään välillä. Työn aikana pidettiin pyörämatkailun kehittämistilanteesta ja -tarpeista kokous Aurajoen matkailutien yhteistyöryhmän kanssa.



3

Tavoitetila

Edistämishjelman päätavoitteet muotoiltiin työpajassa

Työpaja edistämishjelman tavoitteiden ja alustavien toimenpiteiden ideoimiseksi järjestettiin 4.9.2024 Auran kunnantalolla. Työpajaan oli kutsuttu luottamushenkilöitä ja kaupungin viranhaltijoita. Työpajaan osallistui 10 henkilöä

Työpajassa ideoitiin Auraa unelmien kävely- ja pyöräilykaupunkina sekä pohdittiin edistämishjelman tavoitteiden painotusta.

- Edistämishjelman tavoitteiden ja vision tärkeimmiksi teemoiksi nousivat turvallisuus, ihmisten terveys ja arjen sujuvuus. Neljännellä sijalle nousi matkailu.
- Yhdellä sanalla kuvailtuna kummassakin kulkutavassa turvallinen nousi ykköseksi.

Edistämishjelman kolme päätavoitetta **turvallinen ja terveellinen liikenneympäristö, sujuvaa arkiliikkumista ja kestävät ja miellyttävät reitit** ohjaavat kävelyn ja pyöräliikenteen ja kehittämistä kunnassa.

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

21 responses

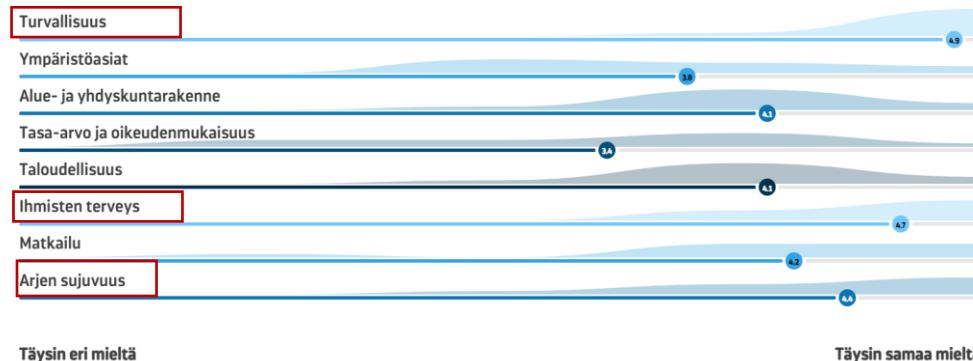


Kuvaile yhdellä sanalla, millainen on mielestäsi unelmien pyöräily-ympäristö Aurassa

22 responses



Mihin teemoihin edistämishjelman visiossa ja tavoitteissa pitäisi mielestänne keskittyä?



Kävelyn, pyöräilyn ja pyörämatkailun kehittämistavoitteet



TURVALLINEN JA TERVEELLINEN LIKENNEYMPÄRISTÖ

- Kävely ja pyöräily ovat turvallisia tapoja liikkua Auran kunnassa.
- Reitit ovat miellyttäviä ja kannustaa lihasvoimin liikkumiseen niin arjen kuin vapaa-ajan matkoilla.
- Mahdollistetaan lihasvoimin liikkuminen yhä useammalle henkilölle kehittämällä esteettömyyttä.



SUJUVAA ARKILIIKKUMISTA

- Kävelyn ja pyöräilyn reitit ovat sujuvia, yhtenäisiä ja helposti seurattavia.
- Reitit ovat ympärivuotisesti hyväkuntoisia ja kunnossapitoa priorisoidaan.
- Mahdollistetaan laadukkailla pyöräpysäkeillä toimivat matkaketjut.
- Kaikki keskeiset palvelut ovat saavutettavissa kävellen ja pyöräillen.



KESTÄVÄT JA MIELLYTTÄVÄT REITIT

- Alueen erityispiirteitä tunnistetaan ja hyödynnetään uusien reittien suunnittelussa.
- Tavoitellaan kestävien kulkumuotojen edistämistä ilmasto- ja päästövähennystavoitteita.
- Tunnistetaan ja hyödynnetään pyörämatkailun potentiaali seudulla. Reittejä yhteensovitetaan myös seudullisesti.

Kävelyalueet

Käveltävyyden kehittämisen lähtökohta on **suunnitteluperiaatteiden vieminen käytäntöön eri tasoisessa suunnittelussa**. Kävelylle sallittuja reittejä ja alueita on kaupunkiympäristössä ja viheralueilla useita. Tässä työssä on määritetty tarkemmin arkiliikkumisen kannalta keskeisimmät taajama-alueet kävelyalueet ja -reitit kehittämistä silmällä pitäen.

Ohjelmassa **tunnistamme kaksi erityyppistä jalankulkuympäristöä ja keskeisiä reittejä** hyödyntäen Väyläviraston jalankulun suunnitteluohjetta sekä paikkatietoon pohjautuvia saavutettavuusanalyysseja.

Seudun kävelyalueiden tyypittelyn tarkoitus on kuvata kävelyn olosuhteiden kehittämisen tärkeyttä suhteessa muihin kulkutapoihin tai muihin toimintoihin. **Mitä keskeisempi kävelyalue on, sitä enemmän siellä tulee painottaa kävelyn edistämistä**. Pääpiirteissään voisi sanoa, että alueen käveltävyys on sitä tärkeämpää, mitä enemmän asukkaita ja palveluita tietylle alueelle on keskittynyt.

Käveltävyyden kehittämiseksi ohjelmassa on kävelyalueiden lisäksi määritelty esteettömyyden erikoistason määrittelyperiaatteet sekä laadittu esteettömyyden erikoistason tavoiteverkko. Esteettömyyden erikoistason määrittelyperiaatteet ja erikoistason reittien tavoitetila on laadittu, jotta käytettäviä resursseja voidaan kohdentaa käyttäjien kannalta keskeisille alueille ja reiteille, ja siten mahdollistaa kaikille käyttäjille toimiva, turvallinen ja miellyttävä liikkumisympäristö. Esteettömyyden erikoistason tavoiteverkko täydentää laadittuja kävelyalueita.

Kävelyalueet sekä esteettömyyden erikoistason määrittelyperiaatteet ja tavoiteverkko on esitelty raportissa jäljempänä.



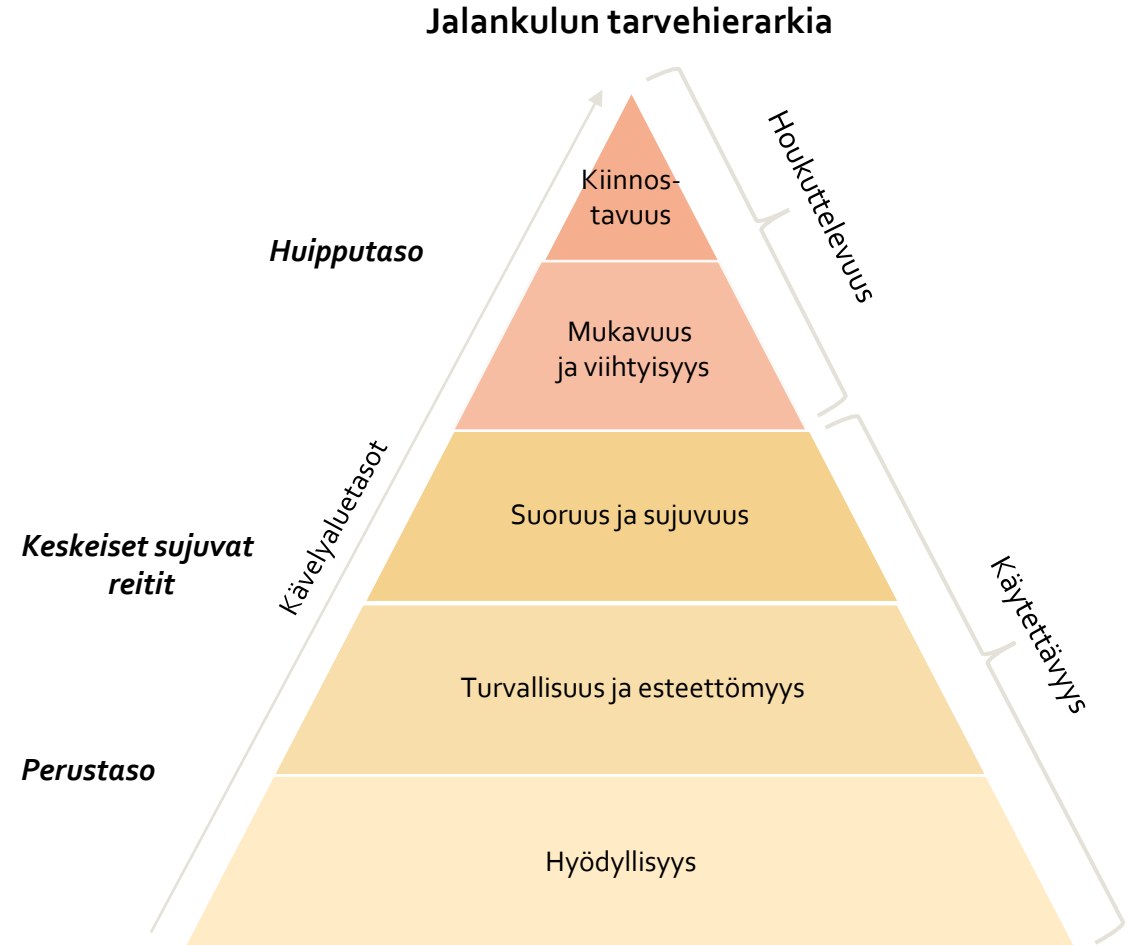
Kävelyn tarpeet

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

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

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

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



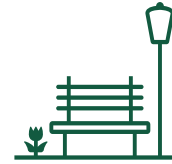
Kävelyalueetasot

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

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



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



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



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

Kävelyalueetasot

Perustaso

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

Keskeiset sujuvat reitit

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

Huipputaso

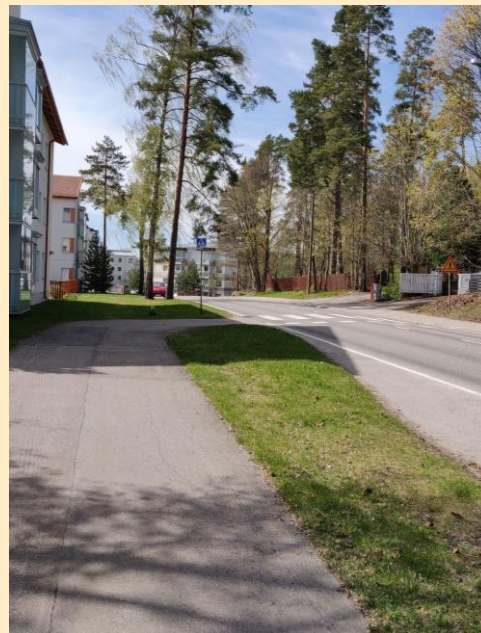
Huipputasolla ovat kaupunkien ja kuntien palvelukeskittymät, joissa kävelijöitä on paljon ja toimintoja runsaasti. Reiteillä voidaan toteuttaa esteettömyyden erikoistason ratkaisuja.

Perustaso

Perustasoa ovat taajamien rakennetut alueet, jossa on pääasiassa asutusta.

Periaatteet:

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



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

Maankäyttö on monimuotoista ja riittävän tiivistä. Monipuoliset toiminnot, palvelut ja lyhyet etäisyydet tukevat kävelyä ja terveellisten kulkumuotovalintojen tekemistä. Kotoa voi kävellä kauppaan ja harrastuksiin. Liikennejärjestelyt mahdollistavat kävelyn.

Ympäristö on kaikille sosiaalisesti ja liikenteellisesti saavutettava ja turvallinen.

Reiteillä ja alueilla on jalankululle kohdennettu valaistus, näkyvyys on hyvä ja väylät ovat leveitä. Kävelen voi liikkua esteettömästi ja se on sosiaalisesti ja liikenteellisesti turvallista. Kulkutavat on eroteltu toisistaan ja ajoneuvoliikenteen nopeudet turvallisiksi.



Keskeiset sujuvat reitit

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

Periaatteet:

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

Ympäristö mahdollistaa jäsennellyn, sujuvan ja suoran etenemisen.

Kävelyn reitit ovat loogisia, suoraviivaisia ja reittejä on tiheästi. Kävellessä tarvitsee pysähdellä vähän ja korkeuseroja on vältetty.

Kävely-ympäristöjen kunnossapidosta huolehditaan ympärivuotisesti.



Huipputaso

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

Periaatteet:

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

Ympäristö houkuttelee oleskeluun ja kulkemiseen.

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

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

Ympäristö tarjoaa puitteet kohtaamisille ja viipymiselle.

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

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



Merkittävät virkistysreitit

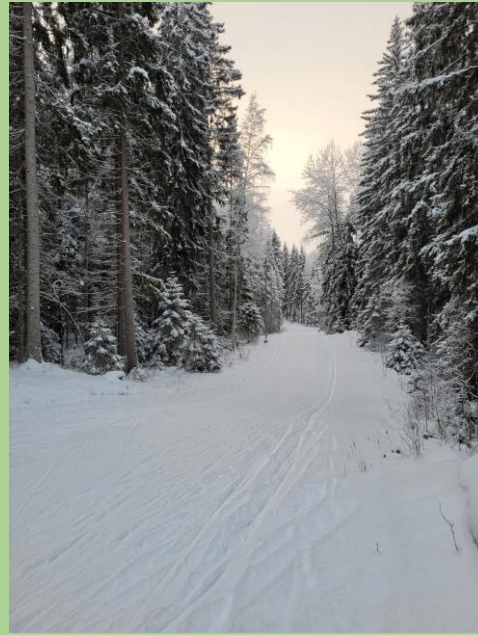
Merkittäviä virkistysreittejä ovat asutuksen läheiset pururadat, yhteydellisesti merkittävät luontopolut sekä virkistysalueiden reitistöt.

Periaatteet:

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

Virkistysreitit ovat kaikkien väestöryhmien käytettävissä ja suunniteltu edistämään hyvinvointia

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



Auran kävelyalueet

Kävelyalueet voidaan jaotella **huipputasoon, keskeisiin sujuviin reitteihin ja perustasoon, jotka näkyvät viereisellä kartalla erivärisinä alueina**. Lisäksi taajamista on tunnistettu keskeisiä jalankulkuyhteyksiä ja koulujen sekä päiväkotien ympäristöt.

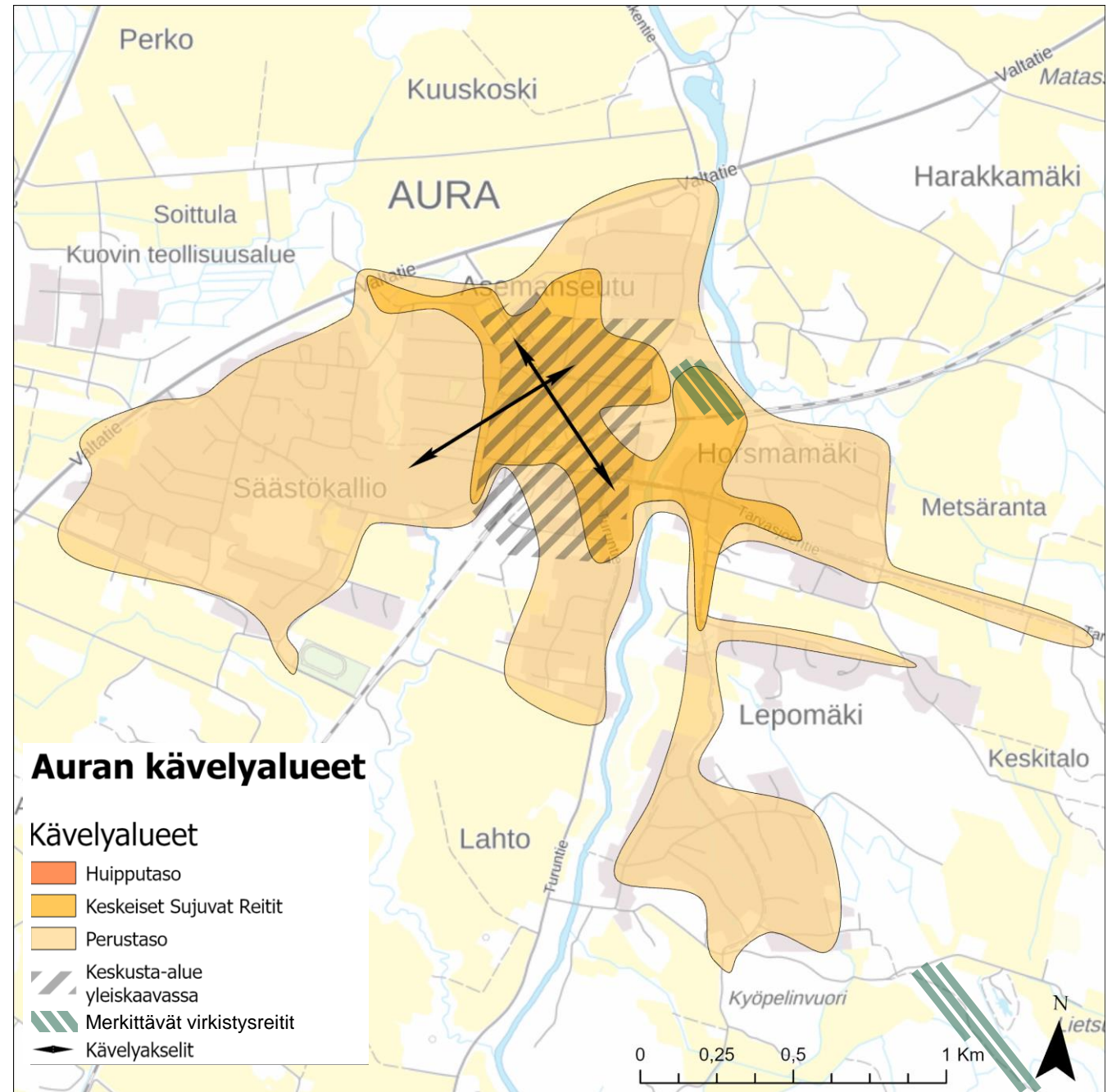
Perustason kävelyalue muodostuu laajemmasta alasta, joka pitää sisällään asuinalueet, kauempana olevat joukkoliikenteen pysäkit ja urheilukohteet.

Keskeisiin sujuviin reitteihin nostettiin asuinalueiden välisiä yhteyksiä, joukkoliikennedyhteyksille vieviä reittejä, urheilun ja vapaa-ajan kohteita sekä muut keskeiset palvelualueet. Myös Hypöistenkosken alue nostettiin kategoriaan virkistyskohteena.

Aurassa ei tunnistettu nykyisellään huipputason kävelyalutta, mutta karttaan määriteltiin kaavassa oleva keskustapalveluiden alue, ja jota on mahdollisuus kehittää kohti huipputasoa.

Yhdystien muodostama yhteys määriteltiin kävelyakseliksi, sillä se pitää sisällään ainoan yhteyden radan ylitse alueella. Myös yhteys Säästökallion suunnalta koululle ja palveluiden ääreen määriteltiin kävelyakseliksi.

Muita merkittäviä virkistysreittejä Aurassa tunnistettiin Auran kuntoilureitti sekä Kuhankuonon retkeilyreitistö.



Pyöräliikenteen tarpeet

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

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

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

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

TURVALLISUUS

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

SUORUUS

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

YHDISTÄVYYS JA KATTAVUUS

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

VAIVATTOMUUS

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

MIELLYTTÄVYYS

- Sosiaalinen turvallisuus ja luonnon läheisyys.

Pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet



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

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

Lisätietoa: Pyöräliikenteen suunnitteluohje (Väyläviraston ohjeita 18/2020)
https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo_2020-18_pyoralikenteen_suunnittelu_web.pdf



Pyöräliikenneverkon hierarkia

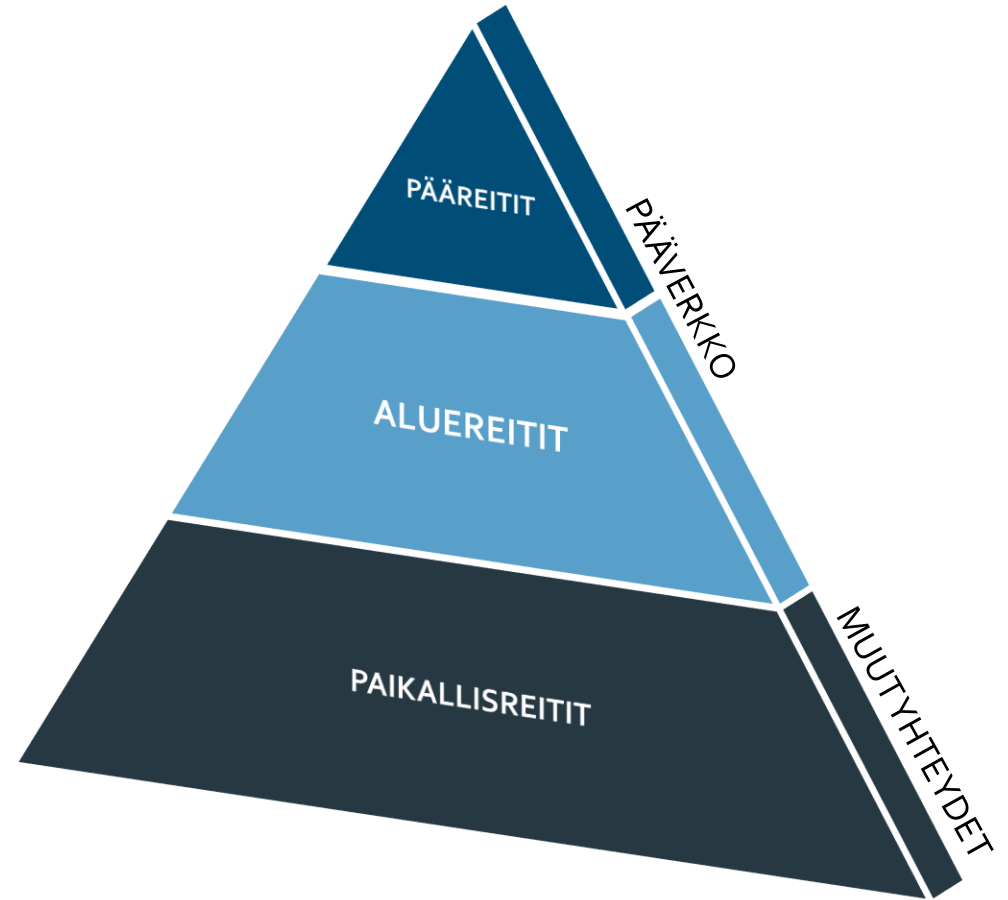
Toimivan pyöräily-ympäristön suunnittelu lähtee pyöräliikenneverkon määrittämisestä. Verkkosuunnittelun lähtökohtana on luoda edellytykset polkupyörän käytölle arkisena kulkuvälineenä.

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

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

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

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



Kuva: Pyöräliikenteen verkkohierarkia

Liikenneympäristö määrittää väylätyypin

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

Pyöräliikenteen ratkaisu on riippuvainen liikenneympäristöstä ja erilainen eri liikenneympäristössä. Tavoitteena on, että samantyyppisessä liikenneympäristössä käytetään yhtenäisiä pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteita- ja ratkaisuja, ja että ratkaisut ovat valtakunnallisesti yhdenmukaisia mm. yksisuuntaisten ja kaksisuuntaisten pyöräteiden suhteen.

Rakennettu alue jaotellaan Väyläviraston suunnitteluohjeessa kolmeen luokkaan:

- 1) tiivistä rakennettu
- 2) väljästi rakennettu ja
- 3) rauhallinen liikenneympäristö.

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

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

Väylätyyppi	Rakennettu alue			Rakentamaton alue
	Tiivis	Väljä	Rauhallinen	
Sekaliikenne	4	2	4	4
Kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella tiellä	4	2	4	2
Piennar	1	1	1	4
Pyöräkaista	4	4	2	3
Kylätie	3	2	3	4
2-1-tie	3	4	3	2
Pyöräkatu	4	3	4	2
Yksisuuntainen pyörätie	4	4	2	3
Kaksisuuntainen pyörätie	3	4	2	4
Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä	1	3	2	4
Käytetään	5			
Käytetään yleensä	4			
Voidaan käyttää	3			
Ei yleensä käytetä	2			
Ei käytetä	1			

Tiiviisti rakennettu ympäristö

Tunnusmerkit

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



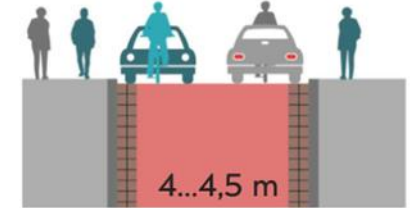
Linnankatu, Turku (Google Maps)



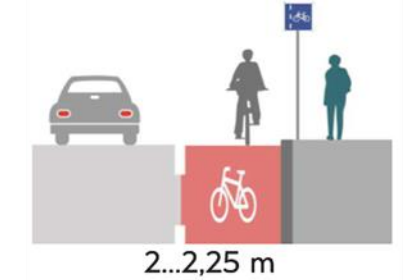
Rauhoitettu sekaliikenne



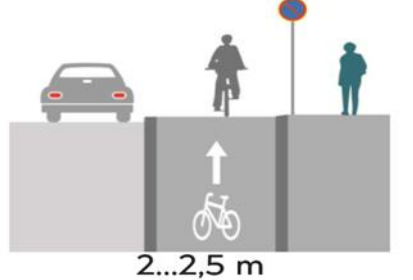
Pyöräkatu



Pyöräkaista



Yksisuuntainen pyörätie



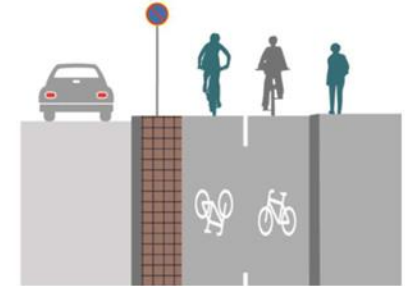
Väljästi rakennettu ympäristö

Tunnusmerkit

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



Kaksisuuntainen pyörätie



3,5...4,0 m

Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä



4,0...>4,5 m

Rauhallisen liikkumisen alueet

Tunnusmerkit

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



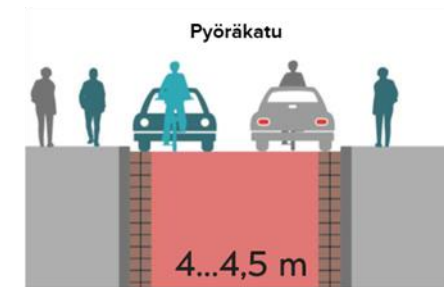
Halavantie, Aura (Google Maps)



Rauhoitettu sekaliikenne



Pyöräkatu



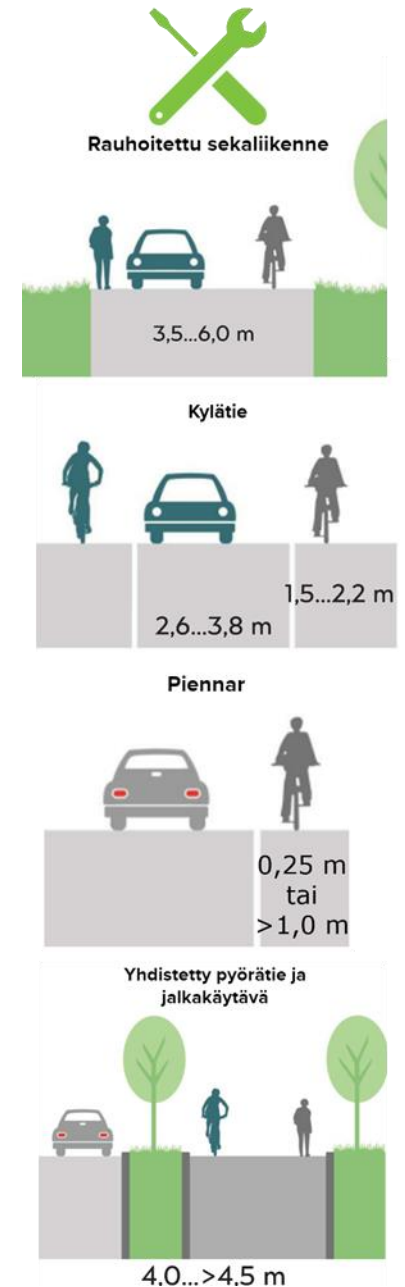
Rakentamaton ympäristö

Tunnusmerkit

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



Mt 222, Aura (Google Maps)



Pyöräliikenteen tavoiteverkko

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

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

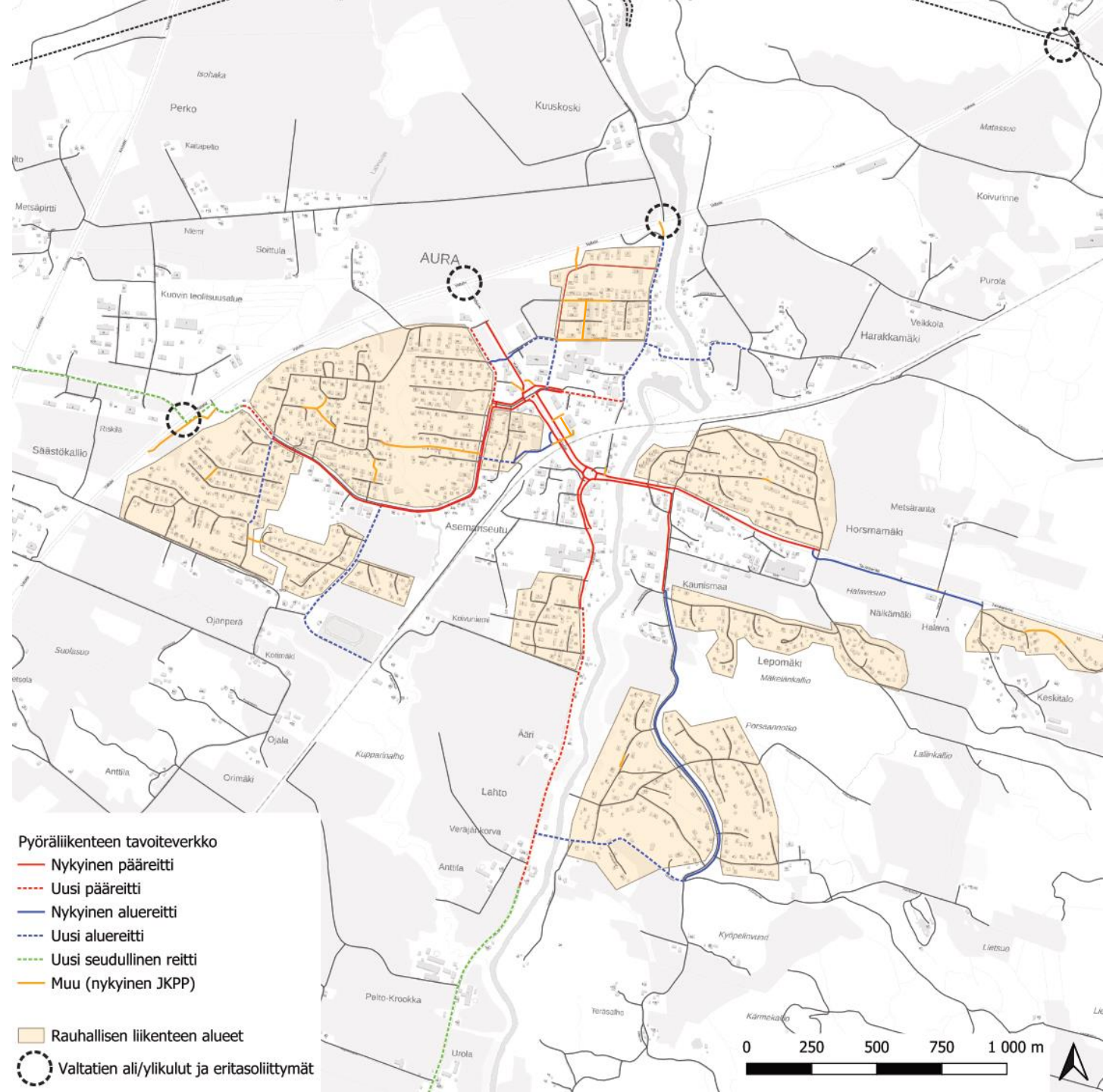
Tavoiteverkko tukee infran kehittämistoimien ja kunnossapidon suunnittelua ja ohjelmointia. Se on työkalu, jolla varmistetaan yhdenmukaisten ja saumattomasti toisiinsa kytkeytyvien järjestelyiden toteutus. Tavoiteverkon aikajänne ulottuu tyypillisesti yleiskaavan tavoitevuoteen. Parhaimmillaan tavoiteverkon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

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

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

Seutureitit yhdistävät seudun kunnat ja palvelevat pääasiassa vapaa-ajan, virkistyksen ja matkailun tarpeita.

Liitteen kartoissa on esitetty myös pyöräliikenteen saavutettavuusvyöhykkeet.

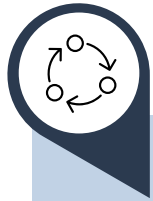


4

Toimenpideohjelma

Toimenpideohjelman rakenne

Edistämishjelma perustuu konkreettiseen toimenpidesuunnitelmaan, jossa listataan keskeisimmät ja tarpeellimmat toimet tavoitteiden saavuttamiseksi. Suunnitelma on jaettu neljään teemaan. Auran kunta koordinoi ja vastaa toteutuksen ohjelmoinnista ja Varsinais-Suomen ELY-keskus osallistuu kehittämiseen resurssiensa mukaan.



Edistämistyön perustan tukeminen

Auran liikennepolitiikka priorisoi kävelyä ja pyöräilyä ja nämä otetaan entistä vahvemmin huomioon kaavoituksen eri vaiheissa.



Infra ja olosuhteet

Infrastruktuuria kehitetään vastaamaan lisääntyvää kestävien kulkutapojen käyttöä ympärivuotisesti. Ratkaisut tukevat jalankulun ja pyöräliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta arjen ja vapaa-ajan liikkumisessa.



Asenteet ja tottumukset

Kävelyä ja pyöräilyä edistetään vahvistamalla positiivisia asenteita liikennekasvatuksen ja kampanjoinnin avulla, erityisesti lapsille ja nuorille suunnatuin toimin. Tavoitteena on muuttaa liikkumistottumuksia pysyvästi.



Vapaa-aika, virkistys ja pyörämatkailu

Kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta edistetään kehittämällä helposti seurattavia reittejä erilaisiin maastoihin. Luonnon ominaispiirteitä pyritään hyödyntämään suunnittelussa.

Kärkitoimenpiteet ja nopealla aikataululla toteutettavissa olevat

KÄRKITOIMENPITEET	AIKATAULU	TOTEUTETTAVUUS	VASTUUTAHO
Mt 222 varren pyörätie välille Simolankuja – Lahdontie (0,9 km). Kustannusarvio ELY:n alustavan esiselvityksen (24.1.2023) mukaan on 326 000 €. Hanke on mm. liikenneturvallisuussuunnitelmassa ja siitä on myös tehty valtuustoaloite (16.5.2022)	2025–2028		ELY, tekninen
Kosken ympäristön / Aurajoen rannan kehittäminen jalankululle ja pyöräilylle sopivaksi. Virkistyskäyttömahdollisuuksien selvittäminen.	2029–2032		Tekninen, Vapaa-aika
Vt 9 alikulku Riihikoskentien kohdalla. Silta sisältyy Vt9 ohituskaistat välillä Aura – Loimaa - tiesuunnitelmaan.	2029–2032		ELY, tekninen
MATALAN KYNNYKSEN VAIKUTTAVAT EDISTÄMISTOIMET	AIKATAULU	TOTEUTETTAVUUS	VASTUUTAHO
Kunnan talousarvioon osoitetaan 5 000 euron vuosittainen määräraha, joka kohdennetaan edistämishjelman pienempiin tehtäviin ja toimenpiteisiin.	Jatkuva		Kunnanvaltuusto (tekninen lautakunta)
Esteettömyyskartoituksen toteuttaminen ja esteettömyyden parantamissuunnitelman laadinta	2025–2028		Tekninen
Auran kunnan alueen katuvalaistuksen nykytila kartoitetaan ja tunnistetut puutteet korjataan.	2025–2028		Tekninen



Edistämistyön perustan tukeminen

Edistämistyön onnistumisen edellytyksenä on sitoutuminen ohjelman tavoitteisiin ja tiivis yhteistyö eri tahojen kesken.

TOIMENPIDE	AIKATAULU	TOTEUTETTAVUUS	VASTUUTAHO
Kunnan talousarvioon osoitetaan 5 000 euron vuosittainen määräraha, joka kohdennetaan edistämishojelman pienempiin tehtäviin ja toimenpiteisiin.	Jatkuva	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Kunnanvaltuusto (tekninen lautakunta)
Kunnasta nimetään vastuhenkilö koordinoimaan jalankulun ja pyöräilyn kehitystyötä. Koordinaattori tukee edistämistyötä osana liikenneturvallisuustyöryhmän toimintaa ja hakee aktiivisesti valtionavustuksia liikkumisen ohjauksen hankkeisiin.	2025–2028	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Tekninen
Toteutetaan liikenneturvallisuussuunnitelman kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin liittyviä pieniä liikenneympäristön parantamistoimia	Jatkuva	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Tekninen
Edistämishojelman toimenpiteiden toteutumista seurataan systemaattisesti. Tämä sisältää selkeät mittarit ja tavoitteet, joiden avulla voidaan arvioida työn edistymistä ja vaikuttavuutta vuosittain.	Jatkuva	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Liikenneturvallisuustyöryhmä
Auran kunta kutsuu ennen talvikauden alkua ELY:n hoidon projektipäällikön ja pääurakoitsijan (etenkin uuden sopimuskauden alkaessa tai urakoitsijan vaihtuessa) keskusteluun ajankohtaisista kunnossapitoon liittyvistä asioista. Talvikauden päätteeksi kunta ja ELY käyvät keskustelun talvikunnossapidon onnistumisesta ja kokemuksista.	Jatkuva	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Tekninen
Edistämistyötä koordinoi liikenneturvallisuusryhmä. Kahden vuosikokouksen lisäksi esimerkiksi yksi teemakokous kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman toteutumiseen ja seurantaan liittyen.	Jatkuva	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Liikenneturvallisuustyöryhmä
Valtuustopäätös ja esittely uudelle kunnanvaltuustolle ja lautakunnille syksyllä 2025	2025–2028	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Kunnanvaltuusto, tekninen johtaja
Liikenneturvallisuustyöryhmä raportoi vuosittain kevään kokouksessa kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelmassa määriteltyjen toimenpiteiden edistymisestä ja muiden määriteltyjen mittareiden tuloksista luottamushenkilöille.	Jatkuva	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Liikenneturvallisuustyöryhmä



Infra ja olosuhteet

Jotta kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuudet saadaan kasvuun, on infran oltava ensin laadukasta ja hyväkuntoista.

TOIMENPIDE	AIKATAULU	TOTEUTETTAVUUS	VASTUUTAHO
Mt 222 varren pyörätie välille Simolankuja – Lahdontie (0,9 km). Kustannusarvio ELY:n alustavan esiselvityksen (24.1.2023) mukaan on 326 000 €. Hanke on mm. liikenneturvallisuussuunnitelmassa ja siitä on myös tehty valtuustoaloite (16.5.2022)	2025–2028		ELY, tekninen
Mt 222 varren pyörätien jatkaminen välille Lahdontie – Auran kirkonkylä (mt 222). Alustavan esiselvityksen (ELY 2023) kustannusarvio on 1,584 M€ sisältäen Lahdon sillan uusinnan.	2029–2032		ELY, tekninen
Vt 9 turvallinen alitus Riihikoskentien kohdalla.	2029–2032		ELY
Sillankorventien päästä turvalliset reitit valtatie 9 varressa oleville bussipysäkeille.	2029–2032		ELY
Valtatie 9 varressa olevien bussipysäkkien yhteyteen turvalliset ja runkolukittavat pyörätelineet.	2025–2028		ELY, tekninen
Auran kunnan alueen katuväläistuksen nykytila kartoitetaan ja tunnistetut puutteet korjataan.	2025–2028		Tekninen
Tunnistettujen ongelmakohtien jyrkät nousut ja laskut loivennetaan erityisesti pyöräilijöille ja liikuntarajoitteisille saavutettavuuden parantamiseksi.	2029–2032		Tekninen
Auran maanteiden varsien pyöräteiden kunnossapitoluokka nostetaan luokasta K2 luokkaan K1	2025–2028		Tekninen
Esteettömyyskartoituksen toteuttaminen ja esteettömyyden parantamissuunnitelman laadinta	2025–2028		Tekninen
Pääreiteillä systemaattisia infran parantamistoimia vuosittain (tiemerkinnot, liikennemerkit, viitoitus, reunakivet, liittymägeometria)	Jatkuva		Tekninen



Asenteet ja tottumukset

Liikkumisen muutos lähtee yksilön asenteeseen ja tottumuksiin vaikuttamalla. Muutos syntyy usean eri tekijän yhteisvaikutuksesta.

TOIMENPIDE	AIKATAULU	TOTEUTETTAVUUS	VASTUUTAHO
Kehitetään työmatkaliikkumisen olosuhteita ja kannusteita yhdessä alueen työnantajien kanssa	Jatkuva	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Sivistyspalvelut
Poikkihallinnollinen keinovalikoima eri ikäryhmien kanssa toimiville osana elinikäisen liikennekasvatuksen toimintamallia	Jatkuva	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Liikenneturvallisuustyöryhmä
Toteutetaan erilaisia tempauksia, kampanjoita, kohderyhmäkohtaista viestintää, tiedonjakoa toteutetuista hankkeista ja tuetaan erityisesti varhaiskasvatuksen ja perusopetuksen työtä	Jatkuva	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Liikenneturvallisuustyöryhmä
Lasten ja nuorten koulu- ja harrastusmatkat omatoimisesti lihasvoimin kuljettaviksi esimerkiksi hankkimalla lainapyöriä kouluille ja lisäämällä erilaisia pyöräkokeiluja.	2025–2028	<input type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>	Sivistyspalvelut
Laaditaan kunnan nettisivuille kestävään liikkumiseen (jalankulku, pyöräliikenne, joukkoliikenne, matkakaketjut) kannustava sivu	2025–2028	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Sivistyspalvelut
Edistämishjelman valmistumisesta tiedottaminen	2025–2028	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Viestintä



Vapaa-aika, virkistys ja pyörämatkailu

Kävelyn ja pyöräilyn pitäisi olla lähtökohtaisesti hauskaa ja kiinnostavaa kätevyuden lisäksi. Monesti nämä kulkumuodot valitaan virkistykseen vuoksi.

TOIMENPIDE	AIKATAULU	TOTEUTETTAVUUS	VASTUUTAHO
Laaditaan ulkoilu- ja virkistysreittien kehittämissuunnitelma. Toteutetaan toimenpiteitä.	2025–2028	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Tekninen, Vapaa-aika
Ylläpidetään reittikarttoja digitaalisesti ja tarjotaan karttoja myös paperisena mm. kirjastossa tai muissa palvelupisteissä.	Jatkuva	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Vapaa-aika
Virkistysalueiden esteettömyyden parantaminen toteuttamalla mm. esteetön lähiliikuntareitti	2025–2028	<input type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>	Tekninen, Vapaa-aika
Kosken ympäristön / Aurajoen rannan kehittäminen jalankululle ja pyöräilylle sopivaksi. Virkistyskäyttömahdollisuuksien selvittäminen.	2029–2032	<input type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>	Tekninen, Vapaa-aika
Aurajoen matkailutien tuotteistus ja markkinointi erilaisten käyttäjäryhmien tarpeisiin. Tarinnallisuuden ja kulttuurihistorian kytkeminen osaksi reittejä ja kiinnostavia paikalliskohteita.	2025–2028	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Hankekoordinaattori ja Aurajoen matkailutien yhteistyöryhmä
Aurajoen matkailutien verkkosivujen (reittitiedot, palvelutarjonta ja kartat) päivittäminen ja tietojen vienti Bikeland.fi -sivustolle. Matkailutien varrella olevilla halukkailla yrityksillä on Tervetuloa pyöräilijä -tunnukset.	2025–2028	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Tekninen, Vapaa-aika
Aurajoen pyörämatkailun kehittämistoimien systemaattinen edistäminen (taukopaikat, latauspisteet, pyörien vuokraus-, huolto- ja kuljetuspalvelut, tapahtumatuotanto)	Jatkuva	<input type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>	Aurajoen matkailutien yhteistyöryhmä



Nostot liikenneturvallisuuksuunnitelmasta

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmalla ja Auraan tehdyllä liikenneturvallisuuksuunnitelmalla on paljon yhtymäkohtia. Toimenpideohjelmaan on nostettu tärkeimpiä ja tehokkaimpia toimenpiteitä tästä suunnitelmasta, jotka tukevat erityisesti tämän ohjelman tavoitteita.

TOIMENPIDE	AIKATAULU	TOTEUTETTAVUUS	VASTUUTAHO
Hyödynnetään Valonian Kestävää menoa! materiaalia ala- ja yläkoulun liikennekasvatuksessa: https://valonia.fi/materiaali/kestavaamenoa/	2025–2028	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Sivistyspalvelut
Otetaan käyttöön Liikenneturvan Filla&Rilla -oppimisympäristö 3.-6.lk pyöräilykasvatukseen (toimii myös pyöräilyajokortin materiaalina)	2025–2028	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Sivistyspalvelut
Kunta lisää kävelyn ja pyöräilyn edistämisen teeman osaksi kunnan laajempaa viestintäsuunnitelmaa eri viestintäkanavat huomioiden (www, Facebook, Instagram, Auran kukka -sähköinen uutiskirje jne.)	2025–2028	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Viestintä, hallinto
Kuntaa perustettavassa liikennepuistossa otetaan erityisen vahvasti huomioon kävelen ja pyörällä tapahtuva liikkuminen ja muutoinkin tuodaan esille kestävän liikkumisen näkökulmaa	2025–2028	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Tekninen, vapaa-aika
Kannustetaan kuntalaisia ja kunnan työntekijöitä osallistumaan Liikkuen läpi vuoden kampanjakokonaisuuteen liittyviin kampanjoihin (talviliikkuja, haastepyöräily, syysliikkuja)	2025–2028	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Vapaa-aika
Järjestetään vuosittain koulujen alkamispäivän suojatiepäivystystempaus muistuttamaan koululaisista liikenteessä	2025–2028	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Vapaa-aika, sivistyspalvelut
Selvitetään hyvinvointialueen/kunnan mahdollisuudet osallistua liukuesteiden jakamiseen iäkkäille kuntalaisille.	2025–2028	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Vapaa-aika
Liikenteen rauhoittamisen ja nopeusrajoitusten alueellinen tarkastelu.	2025–2028	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Tekninen

5 Ohjelman toteutus ja seuranta

Yhteistyöllä liikkeelle

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

Vaikka suuri osa edistämissuunnitelmassa edistettävistä toimenpiteistä on kunnan teknisten palveluiden vastuulla, on kestävän liikunnan edistäminen monen eri tahon yhteistyötä niin kuntaorganisaation sisällä kuin yhdessä esimerkiksi ELY-keskuksenkin kanssa.

- Kestävän liikunnan järjestelmälliseen edistämiseen nimetään kävelyn ja pyöräliikenteen **vastuuhenkilö(t)** kunnasta.
- Edistämistyötä koordinoi **liikenneturvallisuusryhmä**.
- Vastuutahot **seuraavat** edistämishjelman toimenpiteiden edistymistä ja **raportoivat** kävelyn ja pyöräliikenteen sekä pyörämatkailun edistämisen toteutumisesta **päättäjille** ja **liikenneturvallisuustyöryhmälle**.



Kuva: Kestävän liikunnan toimijakenttä. [Motiva.fi](https://motiva.fi).

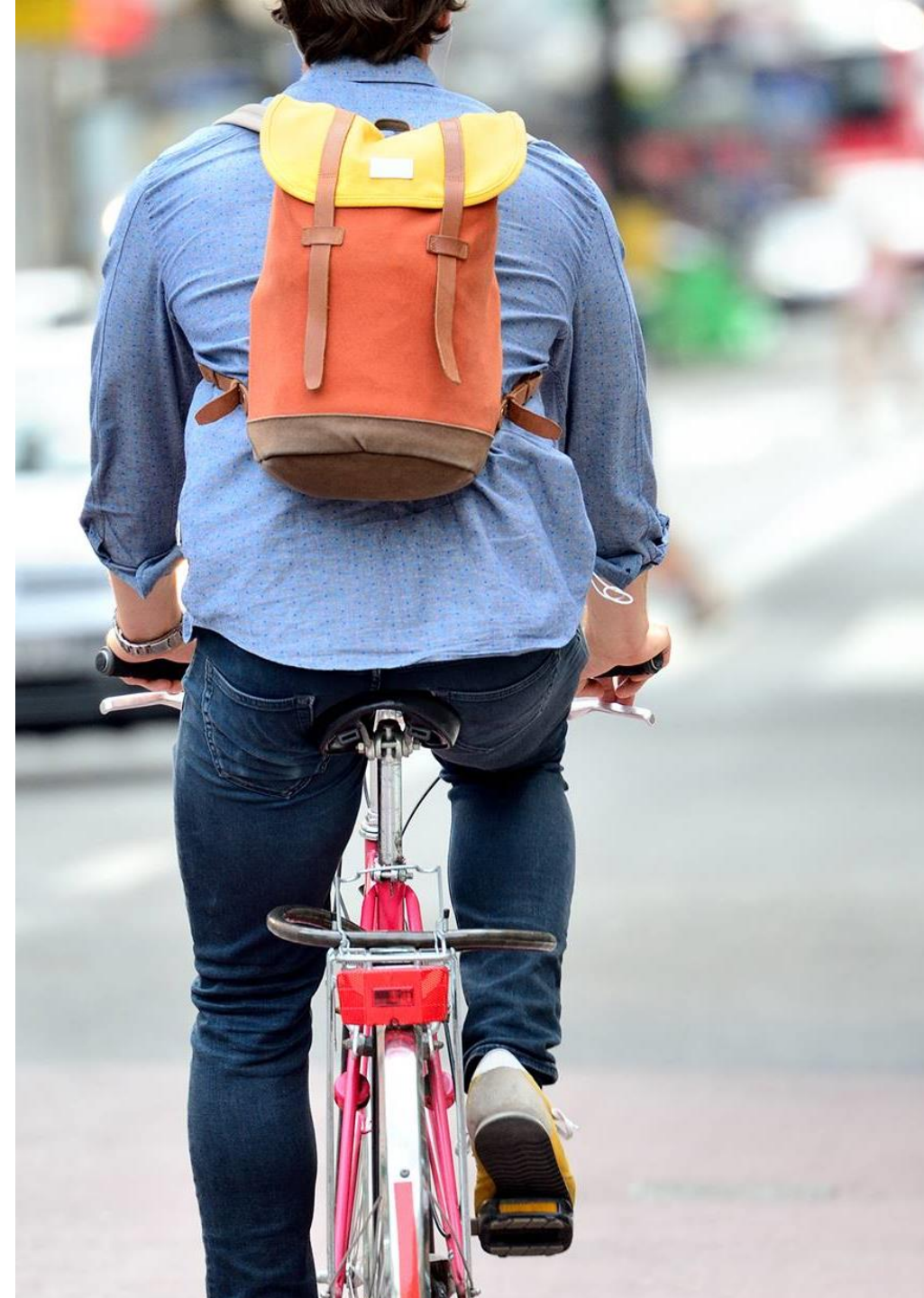
Mittarit ja seuranta

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

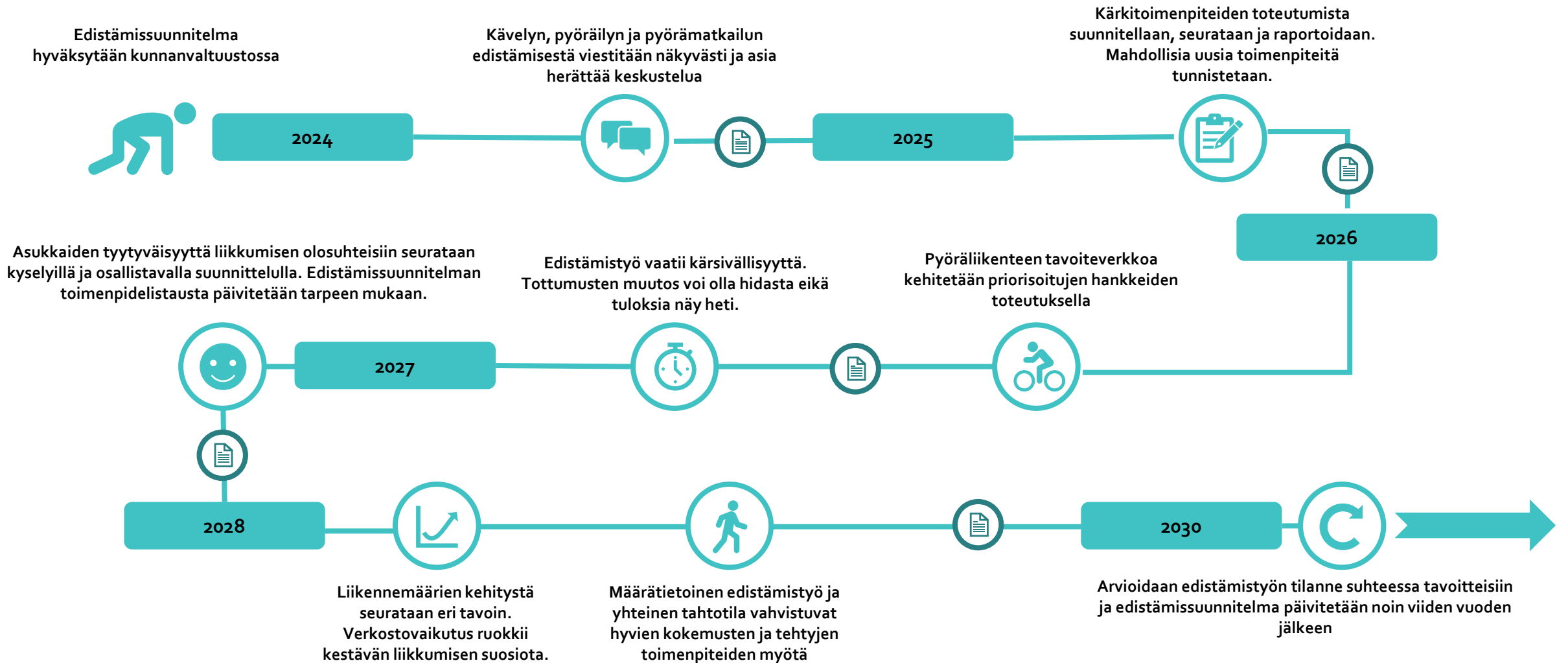
Seurantakokonaisuus jakautuu toimenpiteiden toteutumisen ja ohjelman vaikuttavuuden seurantaan.

Seurantaan kuuluvat:

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



Toteutuspolku



Liitteet

Liite 1. Nykytilan analyysi

Liite 2. Asukaskyselyn tulokset

Liite 3. Esteettömyyskävely

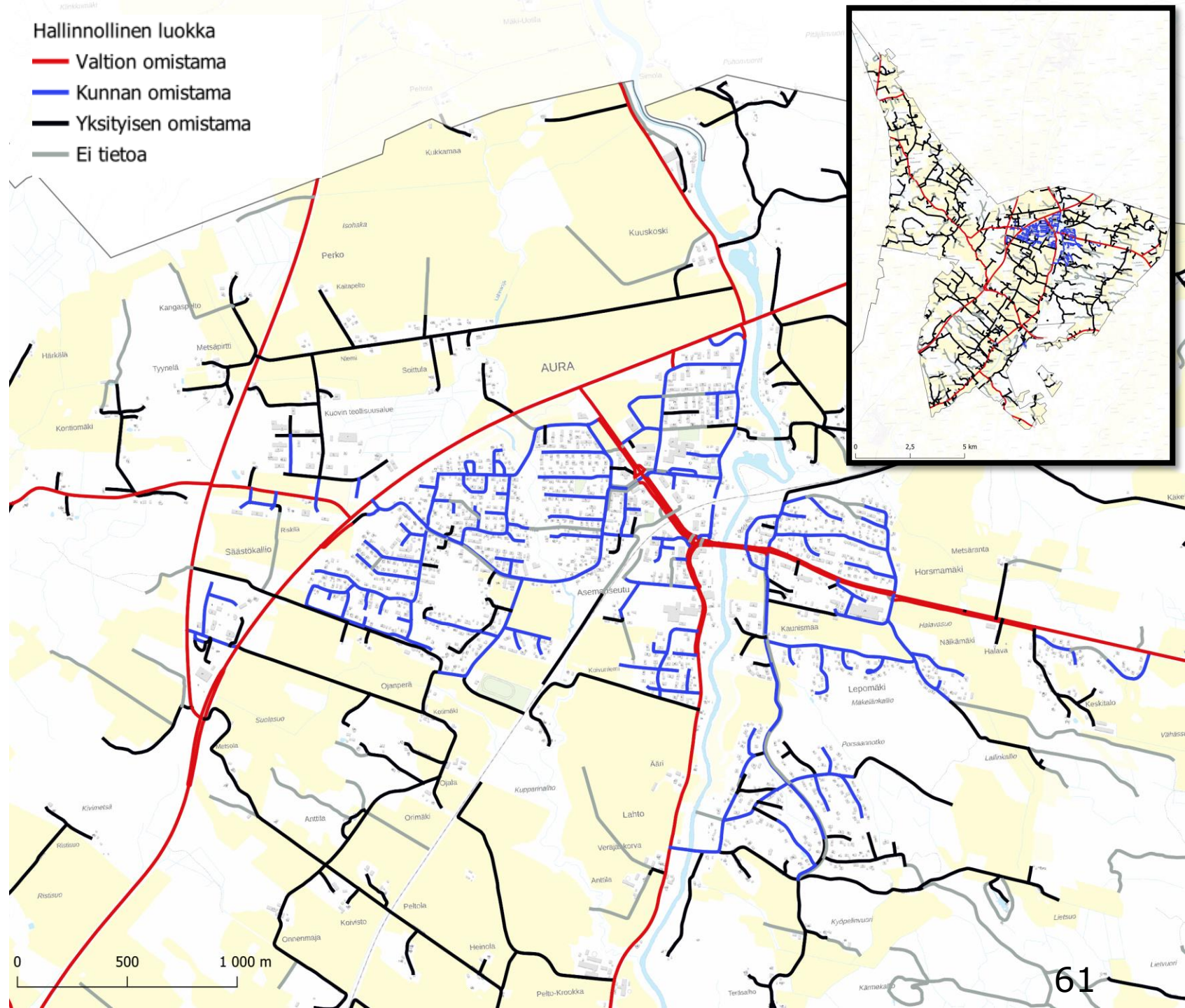
Liite 1

Nykytilan kuvaus

Tienpitovastuut

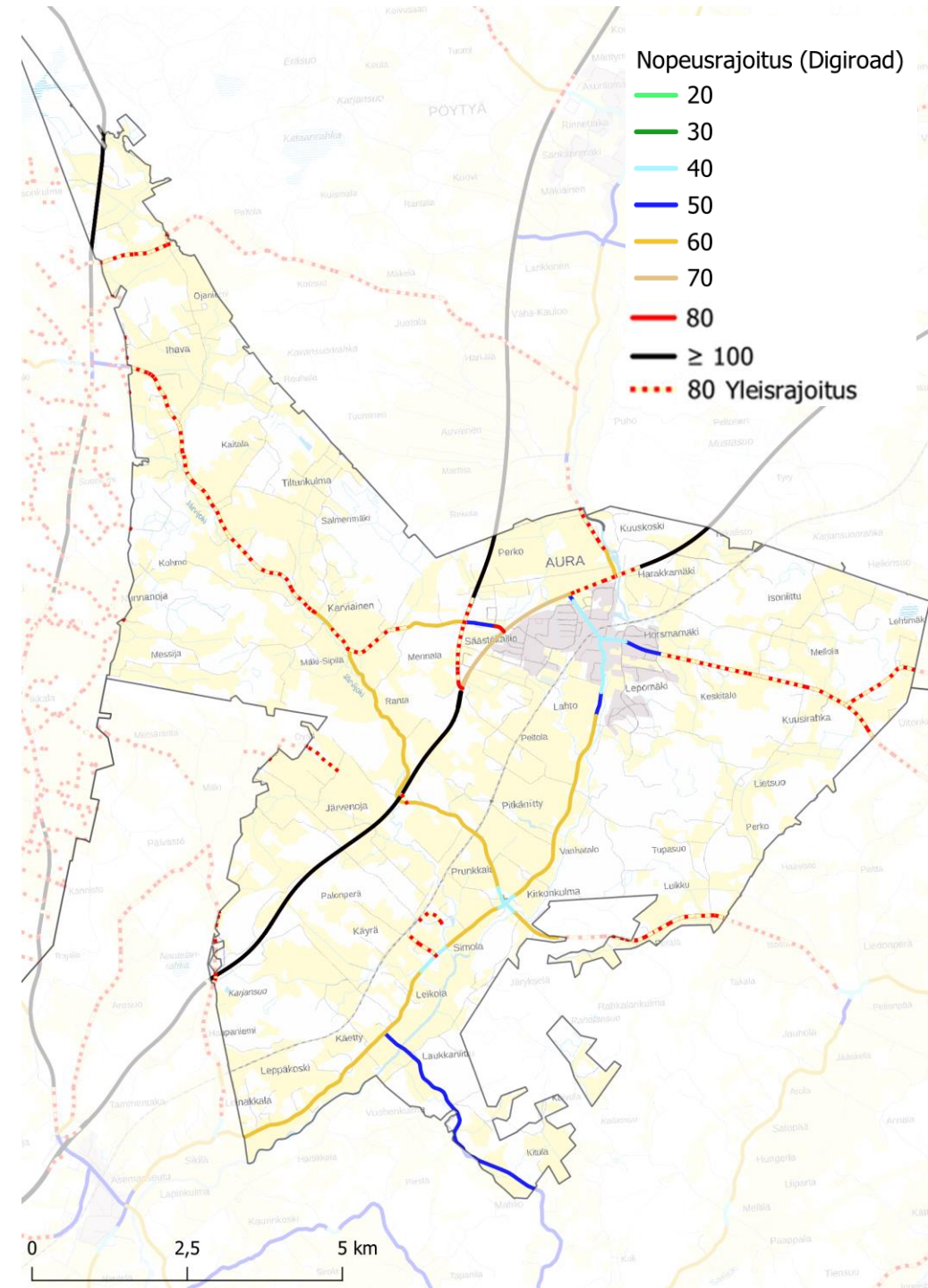
- Kartalla on havainnollistettu seudun tie- ja katuverkon vastuutahot Digiroad-aineistoon pohjautuen.
- Kaupungin tienpitovastuulla olevat väylät sijoittuvat pääasiassa taajamaan.
- Muualla Aurassa olevat tiet ovat pääasiassa joko valtion tai yksityisten tieomistajien hallinnassa.

Hallinnollinen luokka
— Valtion omistama
— Kunnan omistama
— Yksityisen omistama
— Ei tietoa



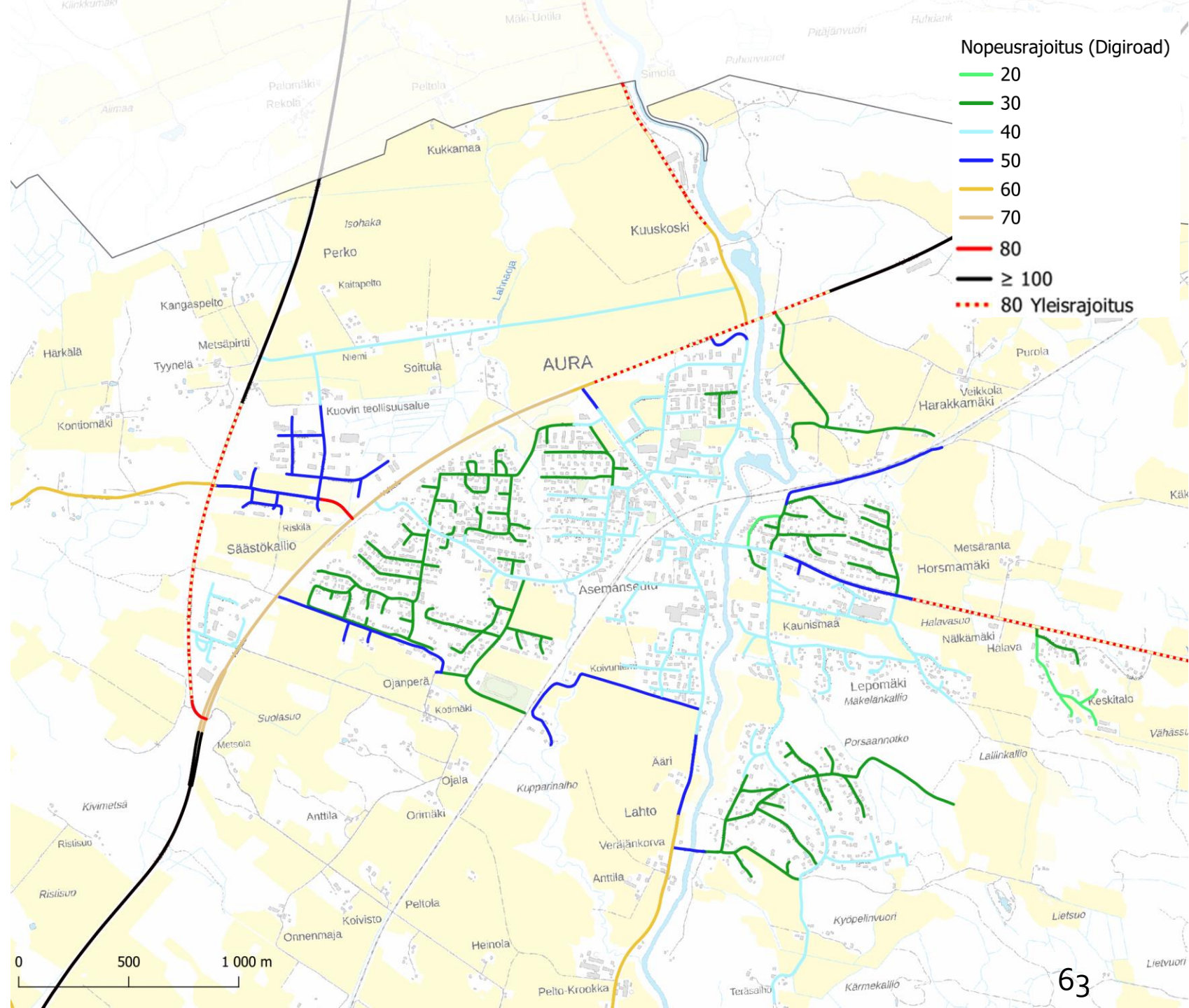
Nopeusrajoitukset

- Oheisella kartalla on havainnollistettu seudun tie- ja katuverkon nopeusrajoituksia Digiroad-aineistoon pohjautuen.
- Valtateillä nopeusrajoitukset ovat 100 km/h ja 80 km/h. Muuten maanteiden nopeusrajoitukset ovat haja-asutusalueilla yleisesti 80 km/h.
- Erityisesti haja-asutusalueilla korkeat ajonopeudet koetaan kävelyä ja pyöräilyä haittaaviksi, jos erillistä jalankulun ja pyöräliikenteen väylää ei ole käytettävissä.



Nopeusrajoitukset

- Taajama-alueella nopeusrajoitukset ovat 30-50 km/h.
- Taajamissa enintään 30 km/h nopeusrajoituksen alueella voidaan suosia ajorataa pyöräliikenteen väylänä rauhallisen liikenteen alueilla, kuten tonttikaduilla.



Tieliikenneonnettomuudet

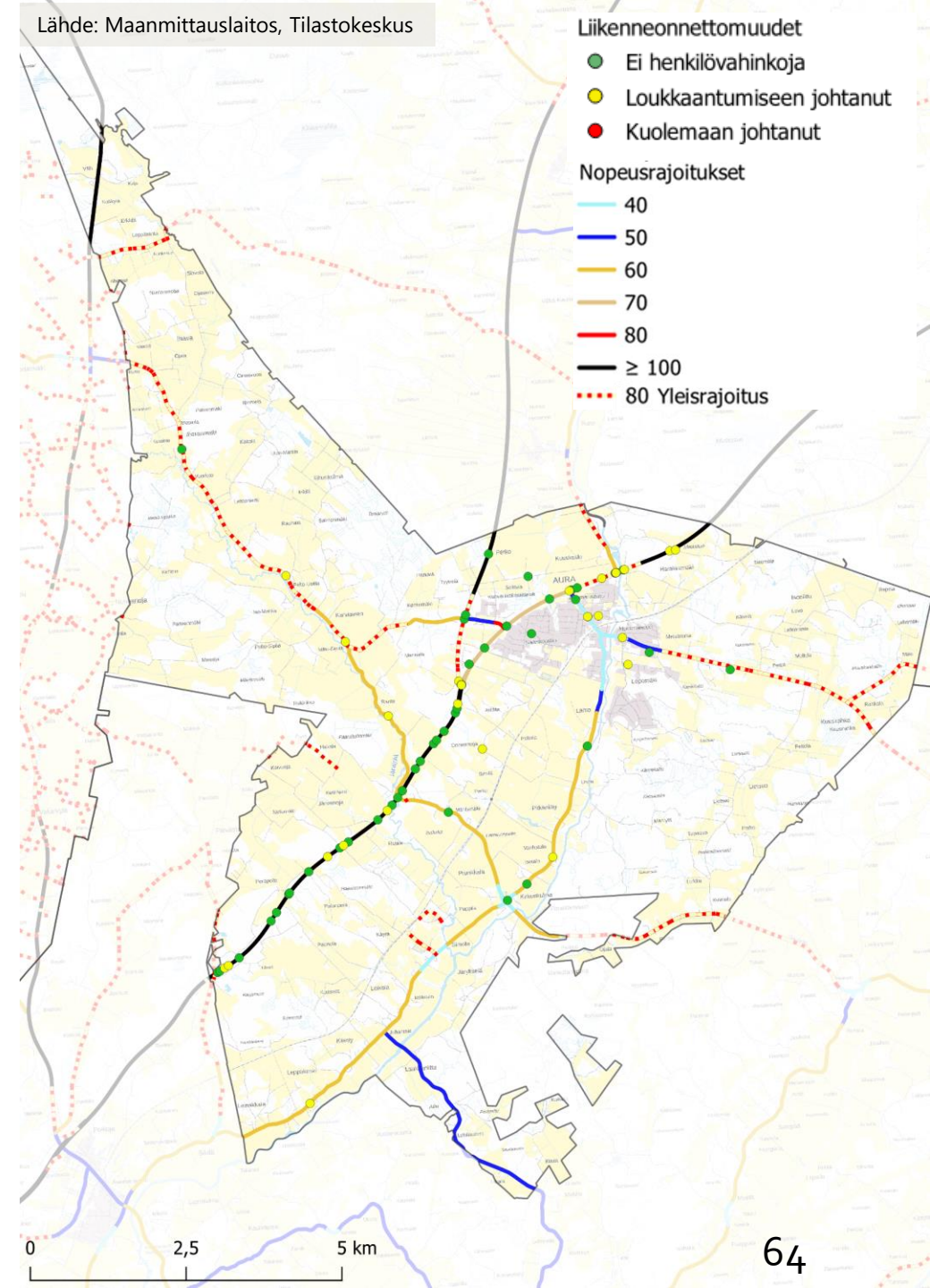
- Viimeisen viiden vuoden aikana Aurassa on tapahtunut 1 kuolemaan johtanut liikenneonnettomuus.
- Aurassa on tapahtunut yhteensä 24 loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta. Onnettomuudet kohdistuivat pääosin maantieverkolle.
- Loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista yksi oli polkupyöräonnettomuus, joka tapahtui maantiellä 222. Tilastoissa ei ole merkintöjä Aurassa tapahtuneista jalankulkijaonnettomuuksista vuosina 2019–2023.
- Tilastoiduista kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneista tieliikenneonnettomuuksista aiheutui yhteiskunnalle keskimäärin noin 12,5 miljoonan euron kustannukset.

Laskelmissa on käytetty seuraavia onnettomuuksien yksikköarvoja:

- Tieliikennekuoleman yksikköarvo on 2,560 000€
- Henkilövahinko-onnettomuus keskimäärin 412 500

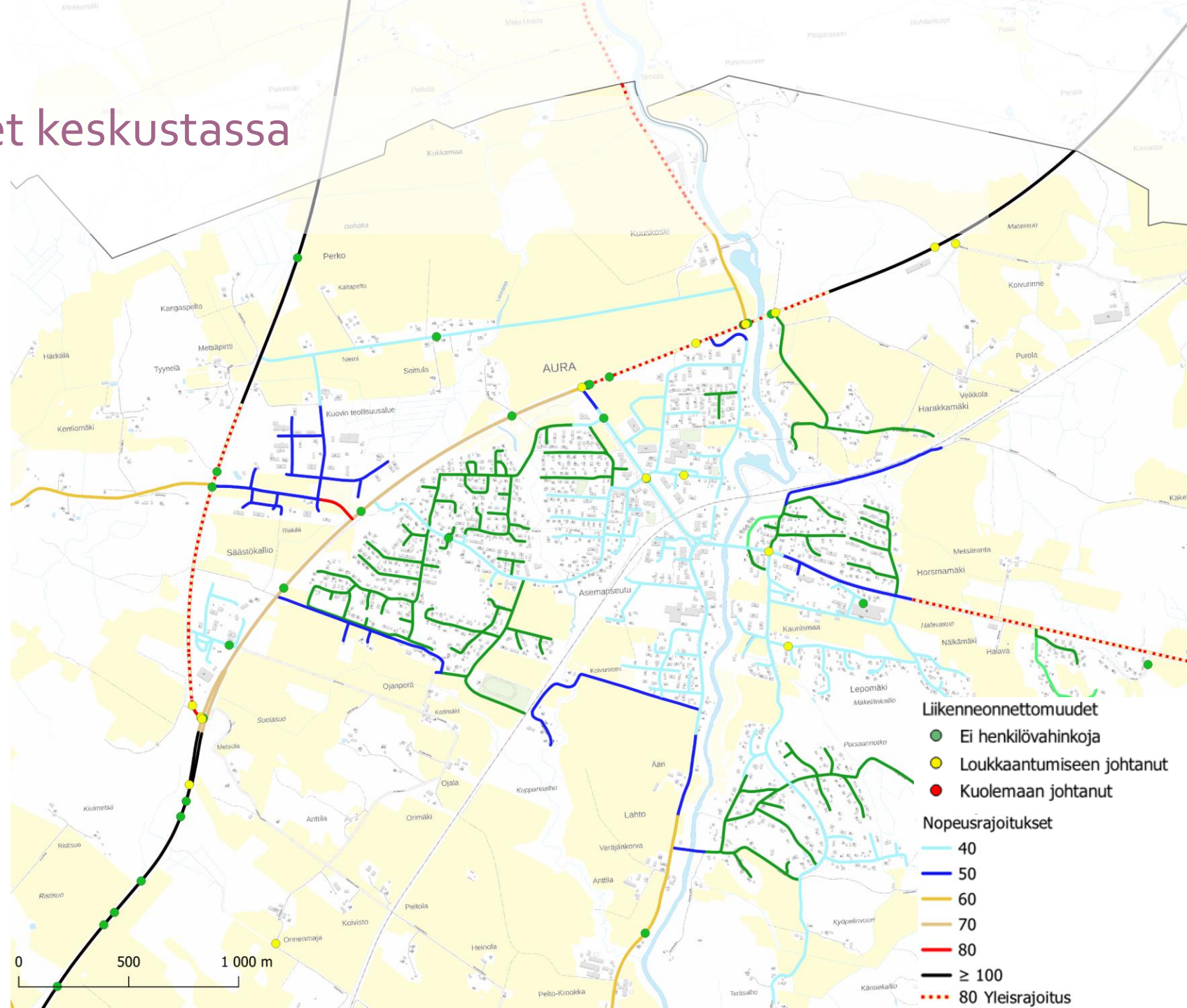
Lähteet: Tilastokeskus 2024 ja Väylävirasto 2022

Lähde: Maanmittauslaitos, Tilastokeskus



Tieliikenneonnettomuudet keskustassa

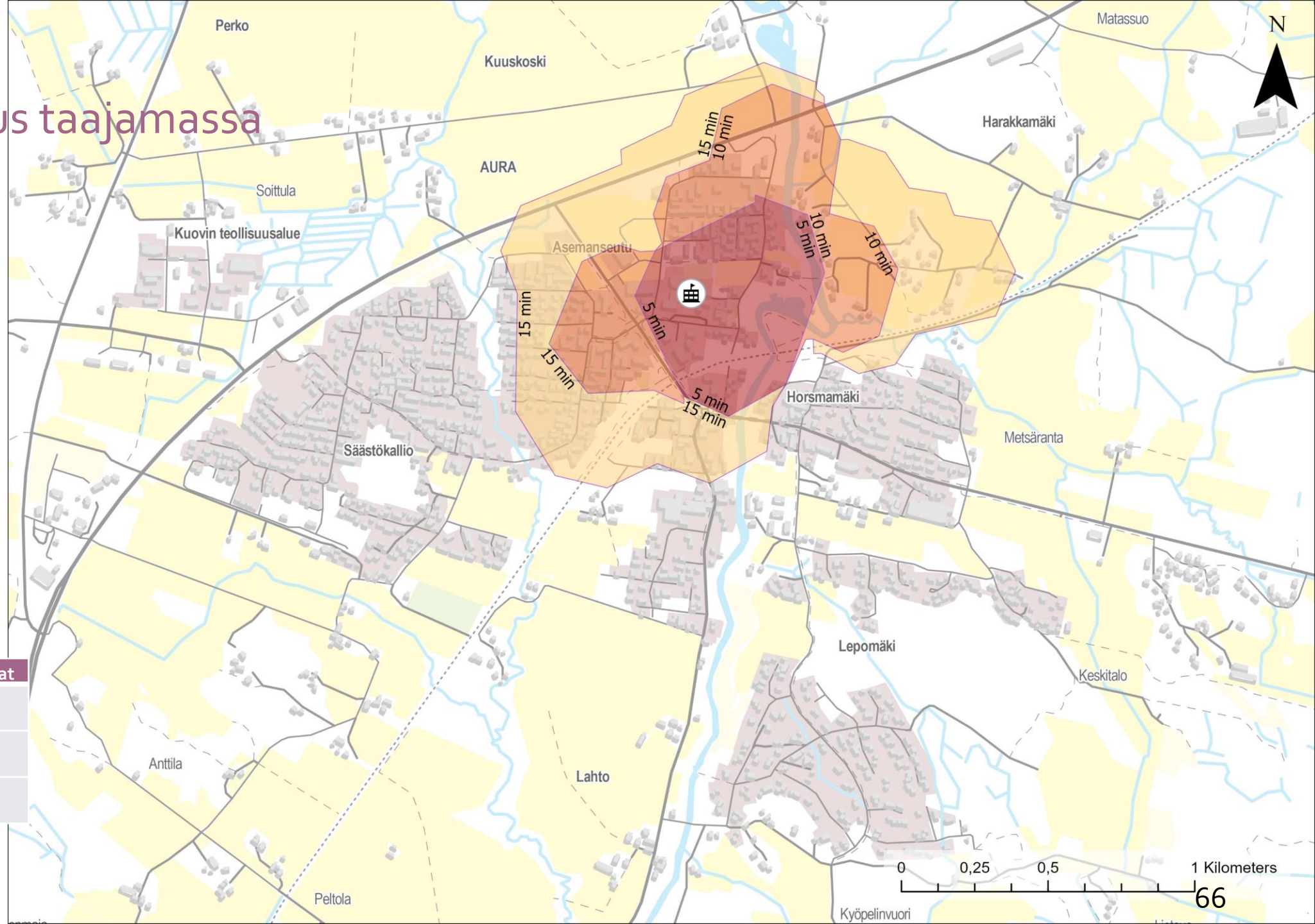
- Auran taajamassa loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia on tapahtunut Auran yhtenäiskoulun läheisyydessä 4 kappaletta.



Saavutettavuus taajamassa kävelemällä

- Taajaman saavutettavuutta on tarkasteltu Auran Yhtenäiskoululta.
- Noin 13 % Auran asukkaista asuu 15 minuutin säteellä Auran keskustasta.
- Työpaikoista 37 % on 15 minuutin kävelymatkan päässä keskustasta.

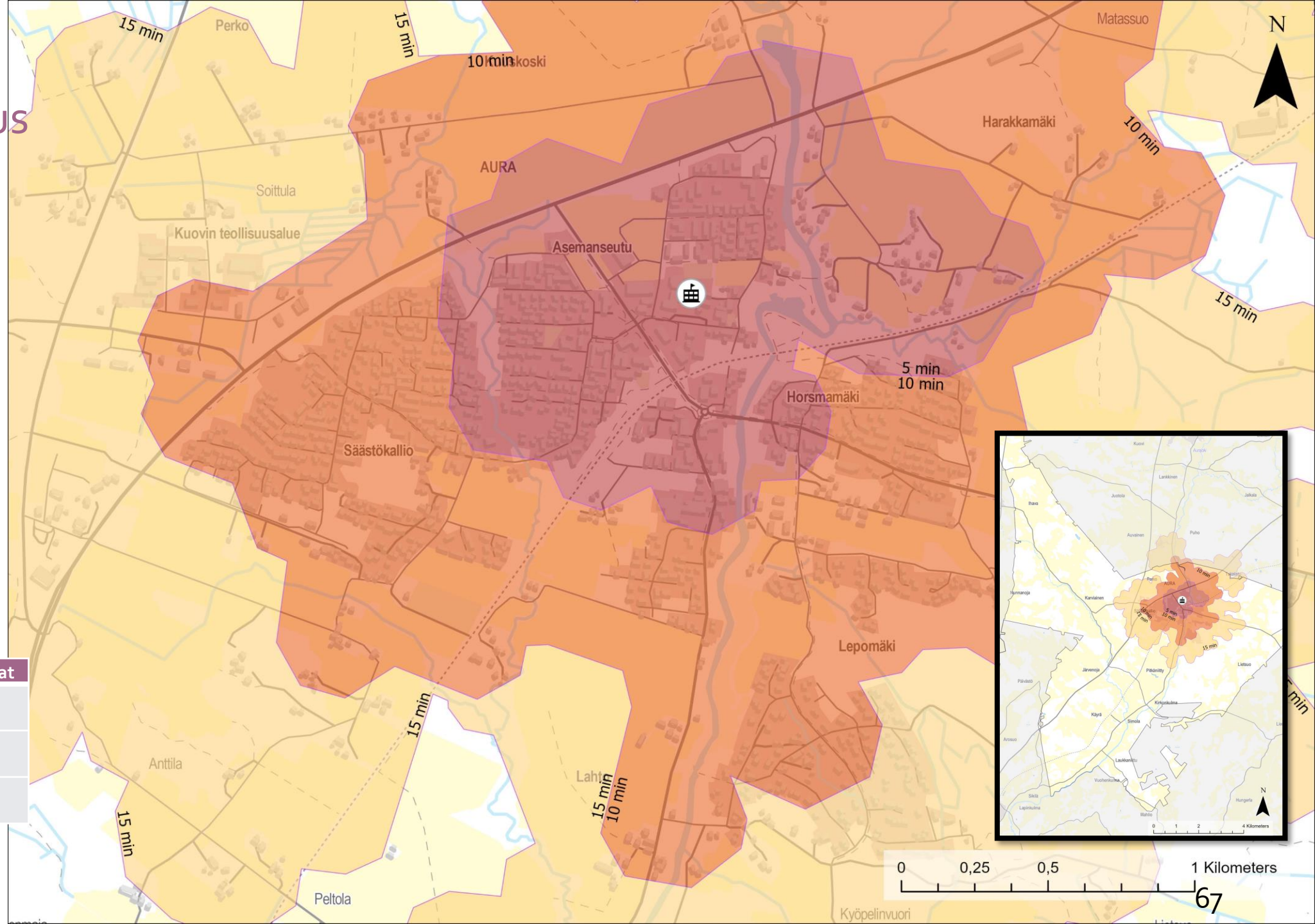
Etäisyys	Asukkaat	Työpaikat
5 min etäisyys	80	60
10 min etäisyys	260	220
15 min etäisyys	510	400



Saavutettavuus taajamassa pyörällä

- Auran taajama on lähes kokonaisuudessaan 15 minuutin pyörämatkan säteellä.
- Asukkaista 74 % asuu 15 minuutin pyöräilyetäisyyden päässä keskustasta.
- Työpaikoista 85 % on 15 etäisyydellä keskustasta.

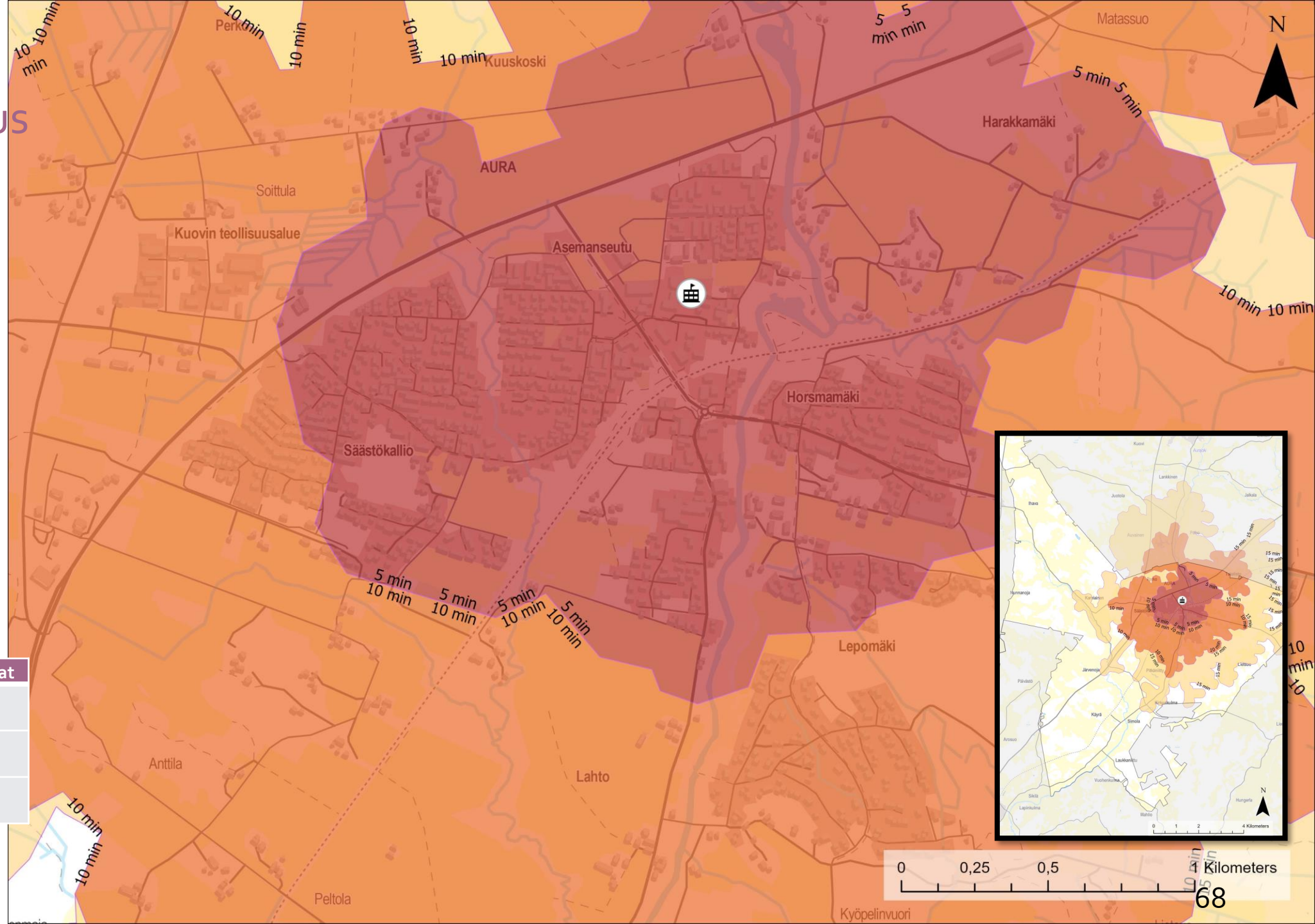
Etäisyys	Asukkaat	Työpaikat
5 min etäisyys	1010	490
10 min etäisyys	2460	730
15 min etäisyys	2890	910



Saavutettavuus taajamassa sähköpyörällä

- Sähköpyörällä Auran taajama on lähes 10 minuutin sähköpyörämatkan (24 km/h) säteellä.
- Aukasta 83 % asuu 15 minuutin sähköpyörämatkan päässä keskustasta.
- 15 minuutin matkan päässä on 89 % Auran kunnan työpaikoista.

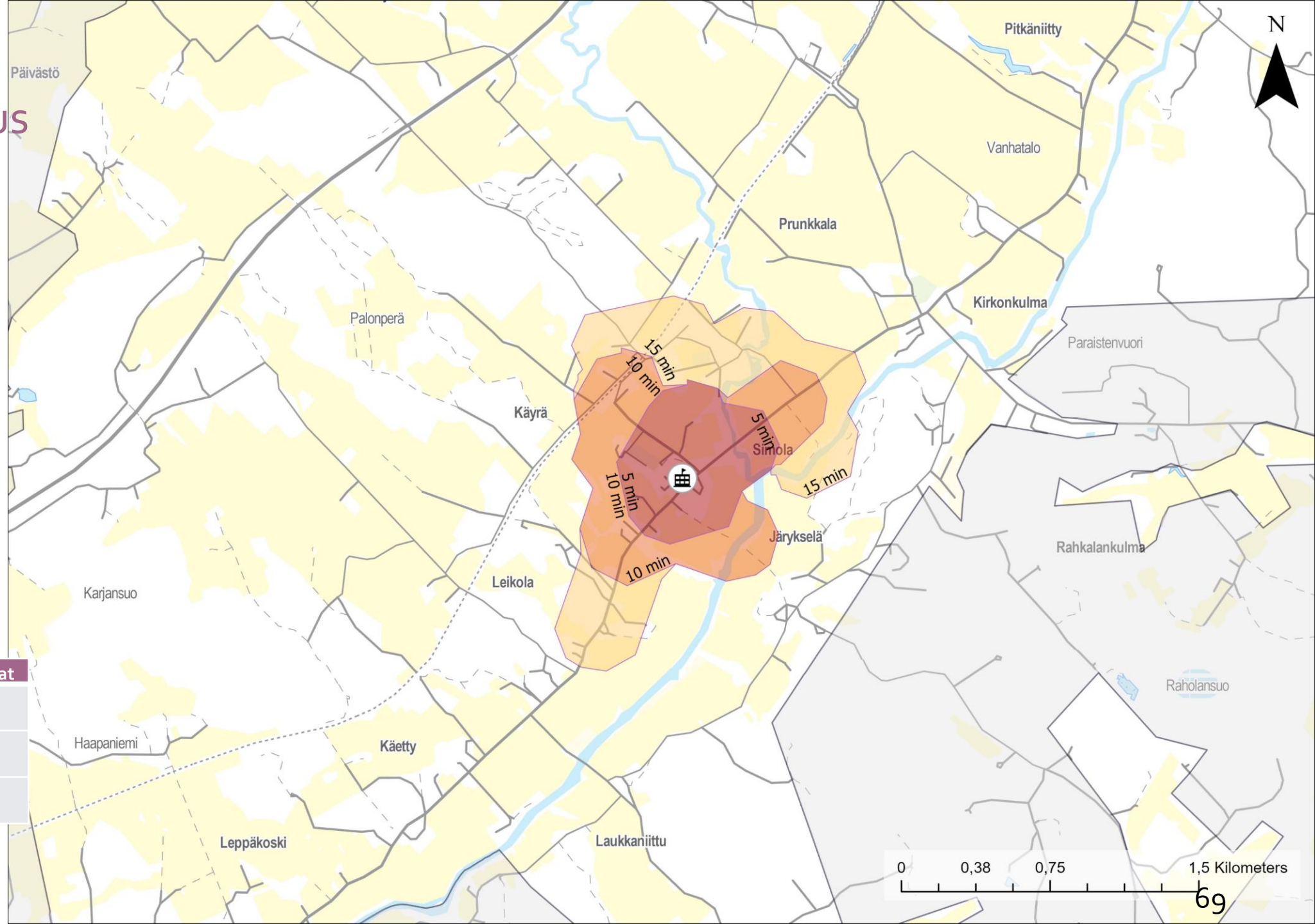
Etäisyys	Asukkaat	Työpaikat
5 min etäisyys	2020	660
10 min etäisyys	2940	920
15 min etäisyys	3230	950



Saavutettavuus Kirkonkulma kävelemällä

- Kävelyetäisyyden päässä Kirkonkulman koululta on vain muutama prosentti Auran kunnan asukkaista ja työpaikoista.

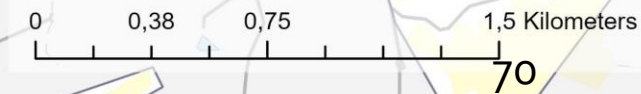
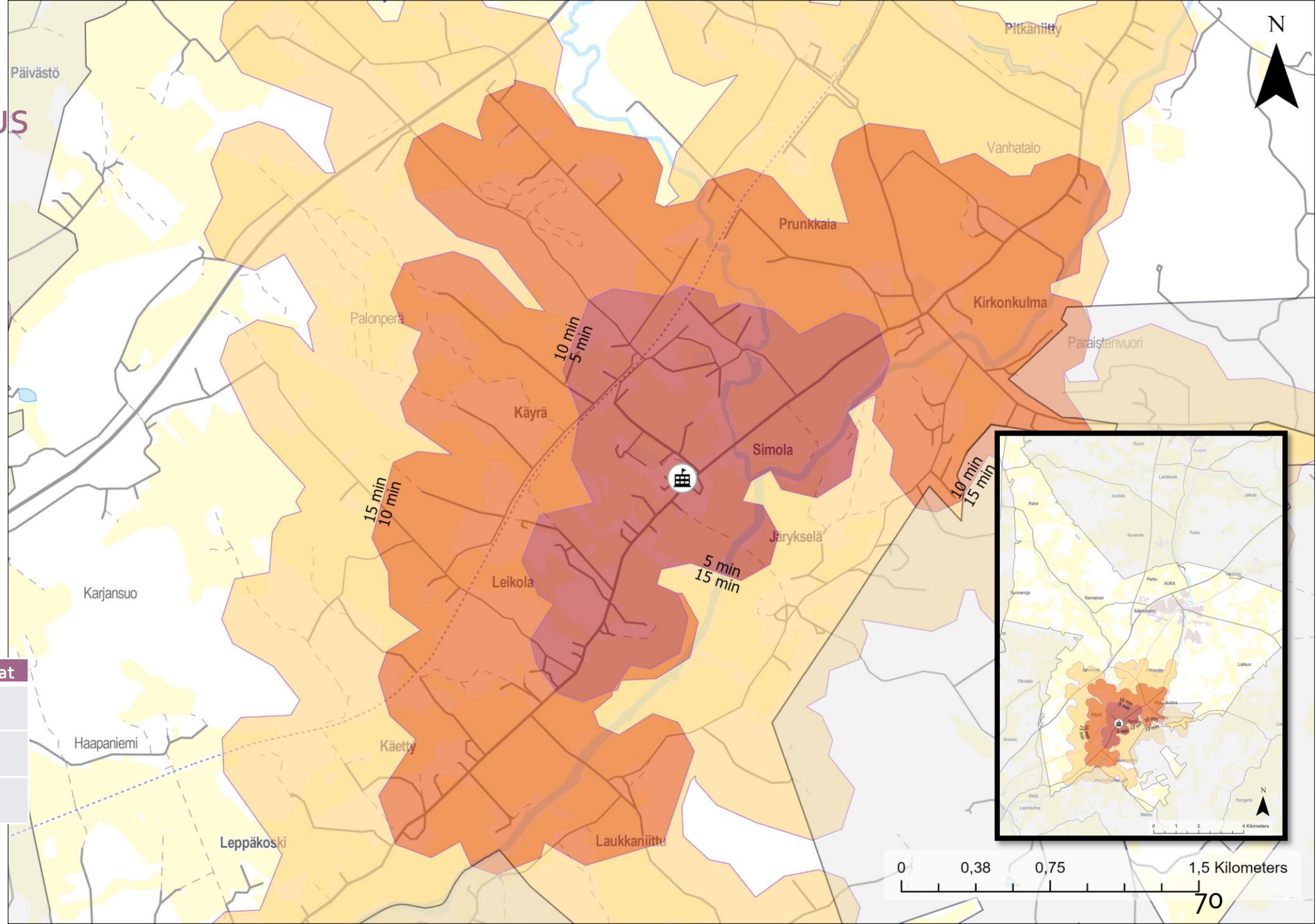
Etäisyys	Asukkaat	Työpaikat
5 min etäisyys	30	10
10 min etäisyys	40	10
15 min etäisyys	60	30



Saavutettavuus Kirkonkulma pyörällä

- 11,2 % asuu 15 minuutin pyöräilyetäisyyden päässä Kirkonkulman koululta.
- Työpaikoista 15 minuutin päässä sijaitsee 9 %.

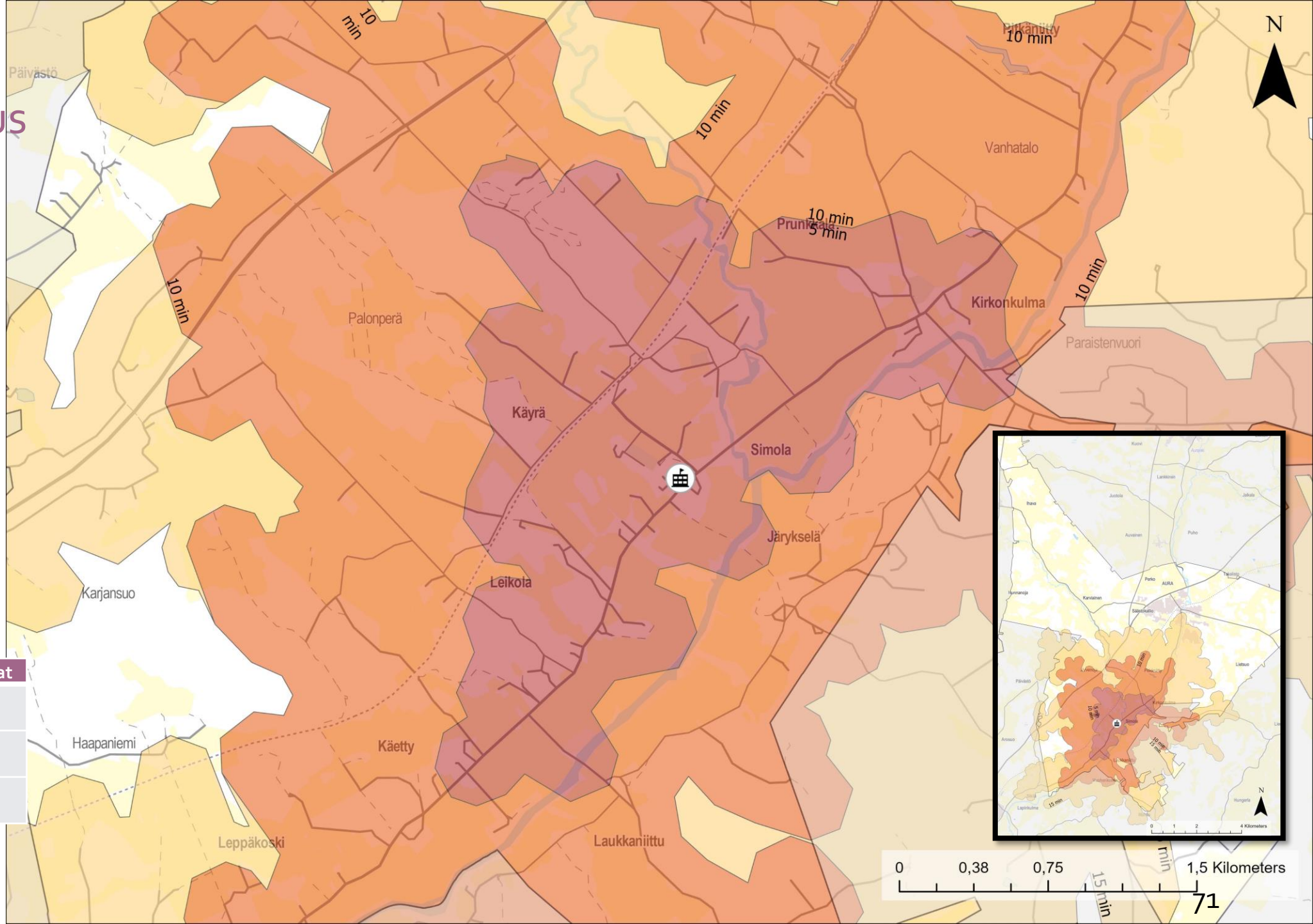
Etäisyys	Asukkaat	Työpaikat
5 min etäisyys	90	70
10 min etäisyys	300	80
15 min etäisyys	440	100



Saavutettavuus Kirkonkulma sähköpyörällä

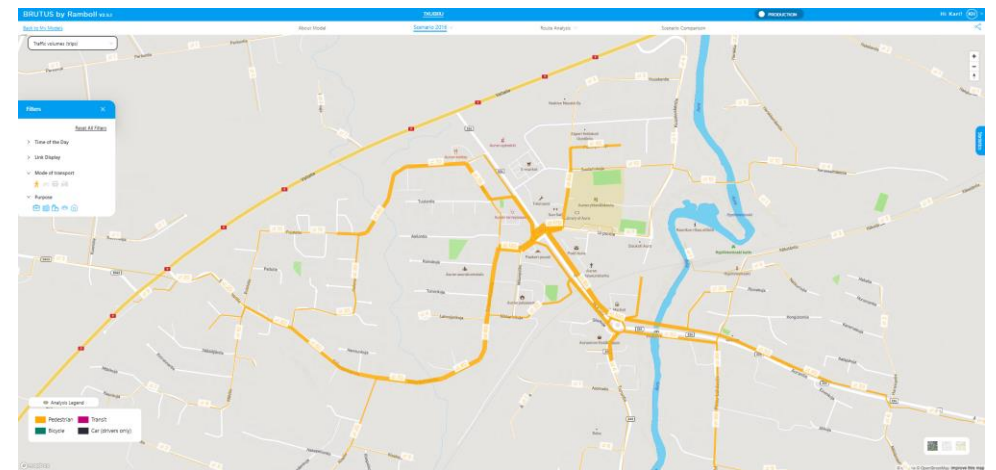
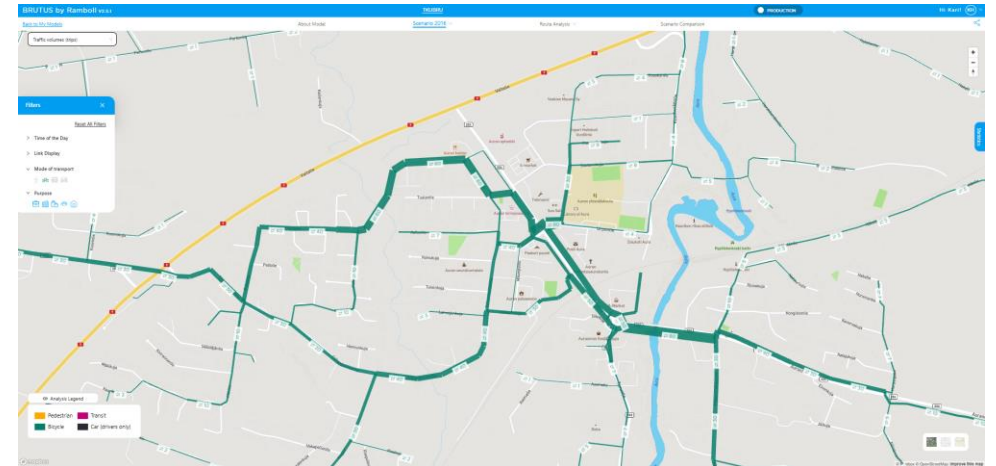
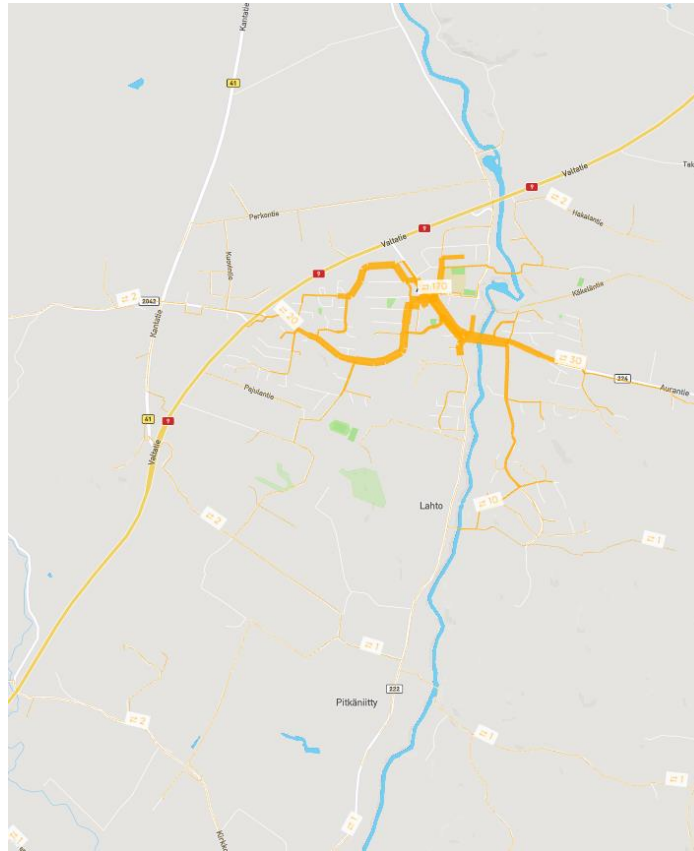
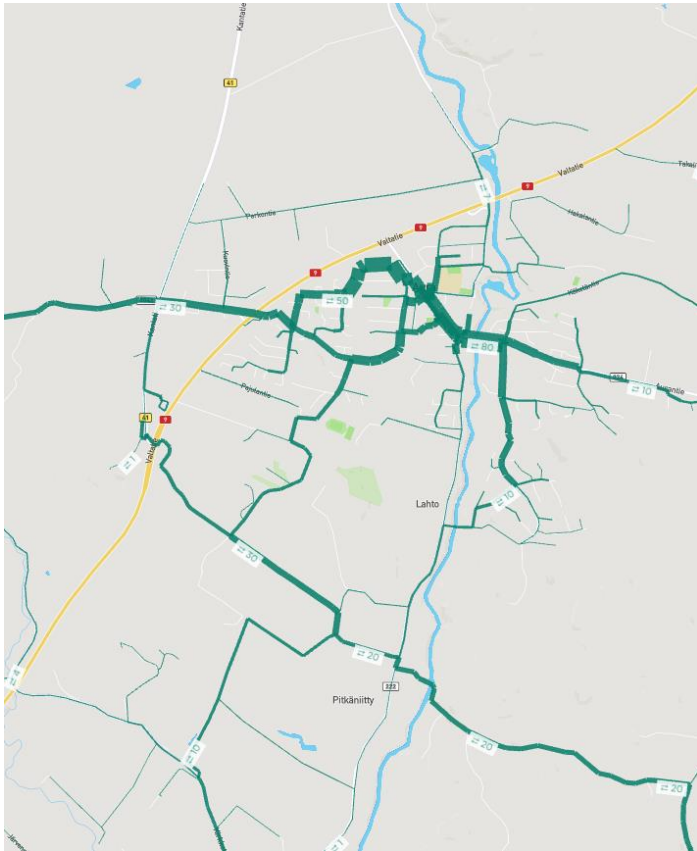
- Sähköpyörällä Kirkonkulman koulu on 15 minuutin päässä 28 % kuntalaisista.
- Työpaikoista 15 minuutin säteellä sijaitsee 26 %.

Etäisyys	Asukkaat	Työpaikat
5 min etäisyys	200	74
10 min etäisyys	461	105
15 min etäisyys	1109	274



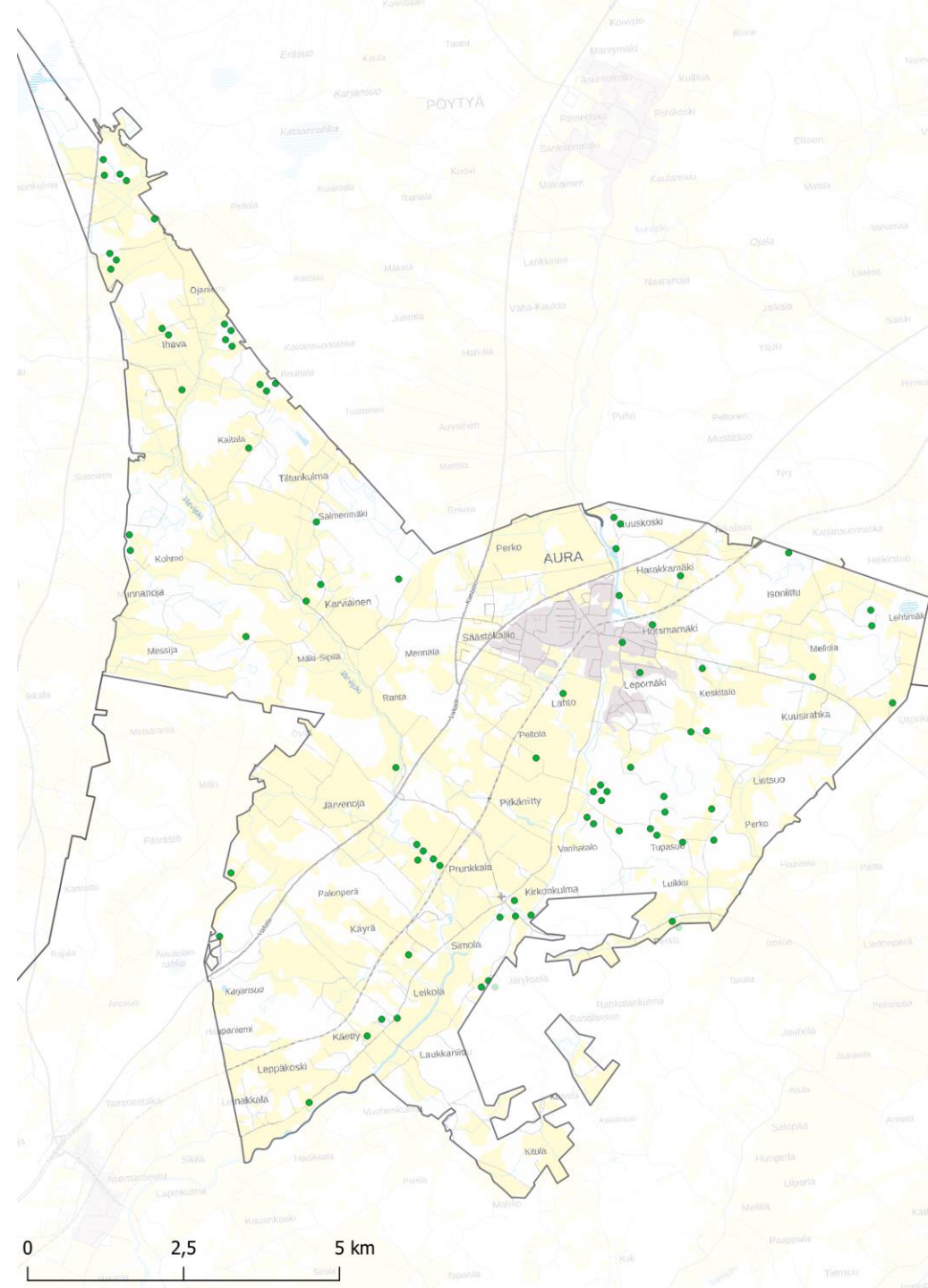
Pyöräliikenteen ja jalankulun määrät nykytilanteessa

Ohessa on esitetty Turun kaupunkiseudun Brutus-mallin mukaiset pyöräliikenteen ja kävelyn keskimääräiset vuorokausiliikenteet nykytilanteessa. Malli on estimoitu vuoden 2016 valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen perusteella. Mallin päivitystyö on tekeillä.



Kesämökkit

- Auran kunnan alueella sijaitsee myös kesämökkejä tai vapaa-ajan asuntoja, mutta määrä ei ole erityisen merkittävä liikennejärjestelmän kannalta.



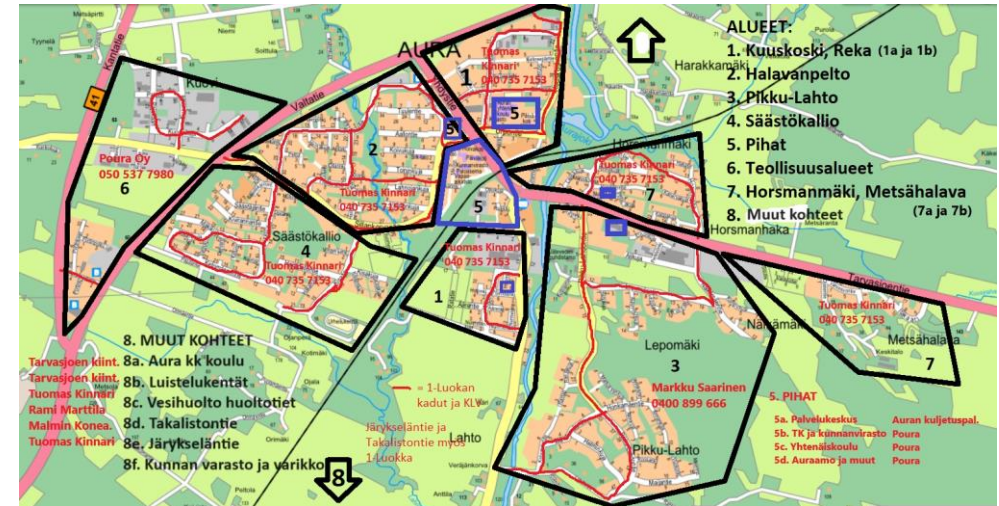
Kunnossapito

Auran kunnan kadut on jaettu kahteen kunnossapitoluokkaan.

- Kunnossapitoluokka 1: Pääkadut, kokoojakadut ja kevyenliikenteen väylät
- Kunnossapitoluokka 2: Tonttikadut)

Auran kaavateiden ja piha-alueiden kunnossapidon tavoitteet ja toimenpiteet on määritetty tehtäväkorteissa (2024–2025).

- Kevyenliikenteen väylien auraus aloitetaan, kun lunta on satanut noin 3 cm.
- Urakoitsijalla on lähtövelvollisuus lähtörajan täytyttyä. Kevyenliikenteen väylät tulee olla aurattu klo 6.00 mennessä. Tehtäviin kuuluu myös liukkaudentorjunta.
- Kevyen liikenteen väylät pyritään auraamaan ennen ajoratoja. Kohteet tulee pitää yhdenmukaisessa kunnossa.
- Pinnan tasauksen jälkeen kadun, tien, kevyen liikenteen väylän pinnan tai pihan tulee olla tasainen. Terästä johtuva epätasaisuus saa korkeintaan olla 2,0 cm.



Liite 2

Asukaskyselyn tulokset

Johdanto

- Asukaskyselyllä kartoitettiin pyöräilyn ja jalankulun kokemuksia, käyttöä, käytön esteitä ja konkreettisia ongelmapaikkoja.
- Asukaskysely toteutettiin Maptionnairella 29.4.- 12.5.2024 aikavälillä.
- Kyselyn avasi kaikkiaan 335 käyttäjää. Kysely toteutettiin anonyymisti, eikä henkilötietoja kerätty.
- Kyselyyn vastasi 247 henkilöä. Karttamerkintöjä annettiin 895 kpl



Kysely kävelyn, pyöräilyn ja pyörämatkailun kehittämistä Aurassa

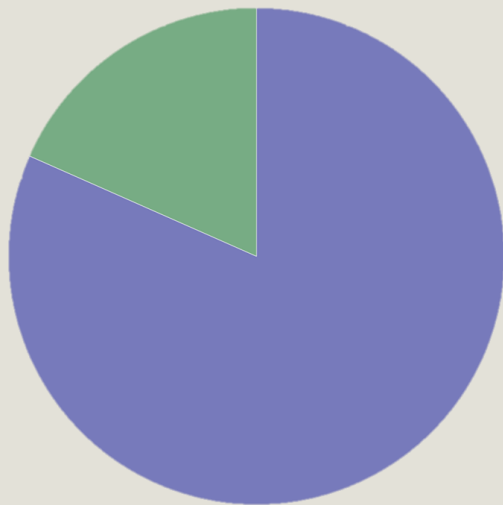
Auran kunta on käynnistänyt kävelyn, pyöräilyn ja pyörämatkailun edistämissuunnitelman laatimisen. Asukkaat ja alueella liikkuvat ovat kävelyn ja pyöräilyn asiantuntijoita, joten toivomme, että jaat kokemuksiasi ja mielipiteitäsi aiheesta vastaamalla tähän kyselyyn.

Kyselyssä on kolme kävelyn ja pyöräilyyn liittyvää karttaosiota. Lisäksi kysely sisältää erilliset vastausosiot kävelylle ja pyöräilylle. Voit vastata mieltymystesi mukaan molempiin osioihin tai vain toiseen. Kyselyssä ei ole pakollisia osioita. Jos et halua tai osaa vastata johonkin kohtaan, voit ohittaa kysymyksen. Kyselyyn vastaaminen vie arviomme



Kyselyyn vastaajat

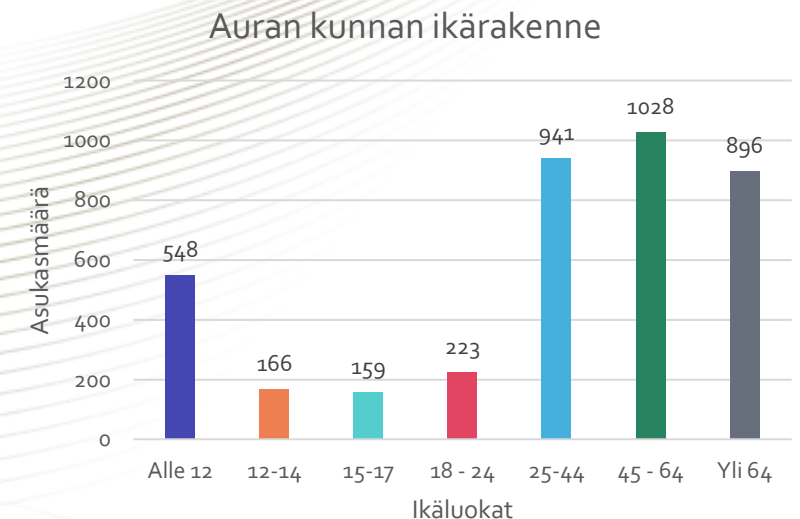
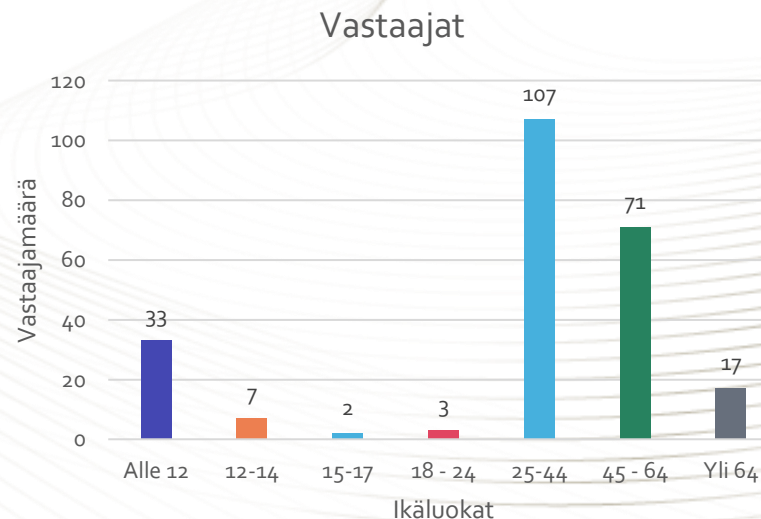
- Vastaajista 211 asui Auran kunnassa (n. 90 %) eli 5,3 % Auran asukkaista. Vastausprosentti on erinomainen.
- Muita vastaajaryhmiä olivat lähikuntien asukkaat, vapaa-ajan asukkaat, Aurassa työssäkäyvät sekä vierailijat.
- Vastaajista suurin osa vastasi omasta puolesta, ja noin viidennes toisen puolesta.



Ramboll

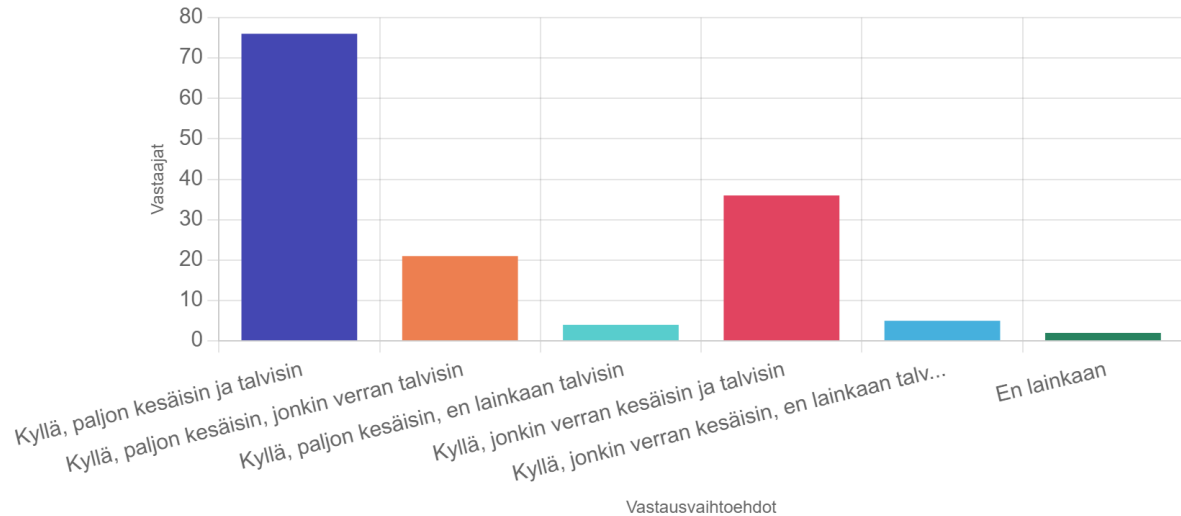
Omasta puolesta Toisen puolesta

- Kyselyyn vastasi 247 henkilöä.
- Vastaajien suurin ikäryhmä oli 25-44 vuotiaat, jotka edustivat noin 50% vastaajista. Toiseksi suurimpana vastaajaryhmänä olivat 45-64 vuotiaat ja kolmantena alle 12 vuotiaat.
- Vastaajat edustavat hyvin kunnan väestöä, mutta 12-24 vuotiaiden vastaajien määrä jäi alhaiseksi.



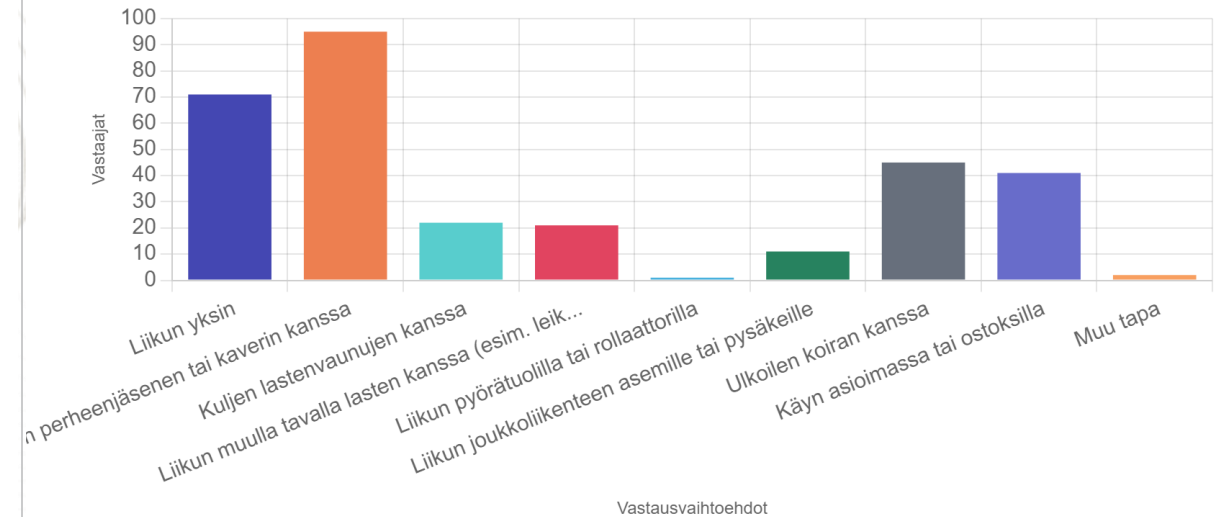
Jalankulkijat

Liikutko Aurassa jalan (koko matkan)?



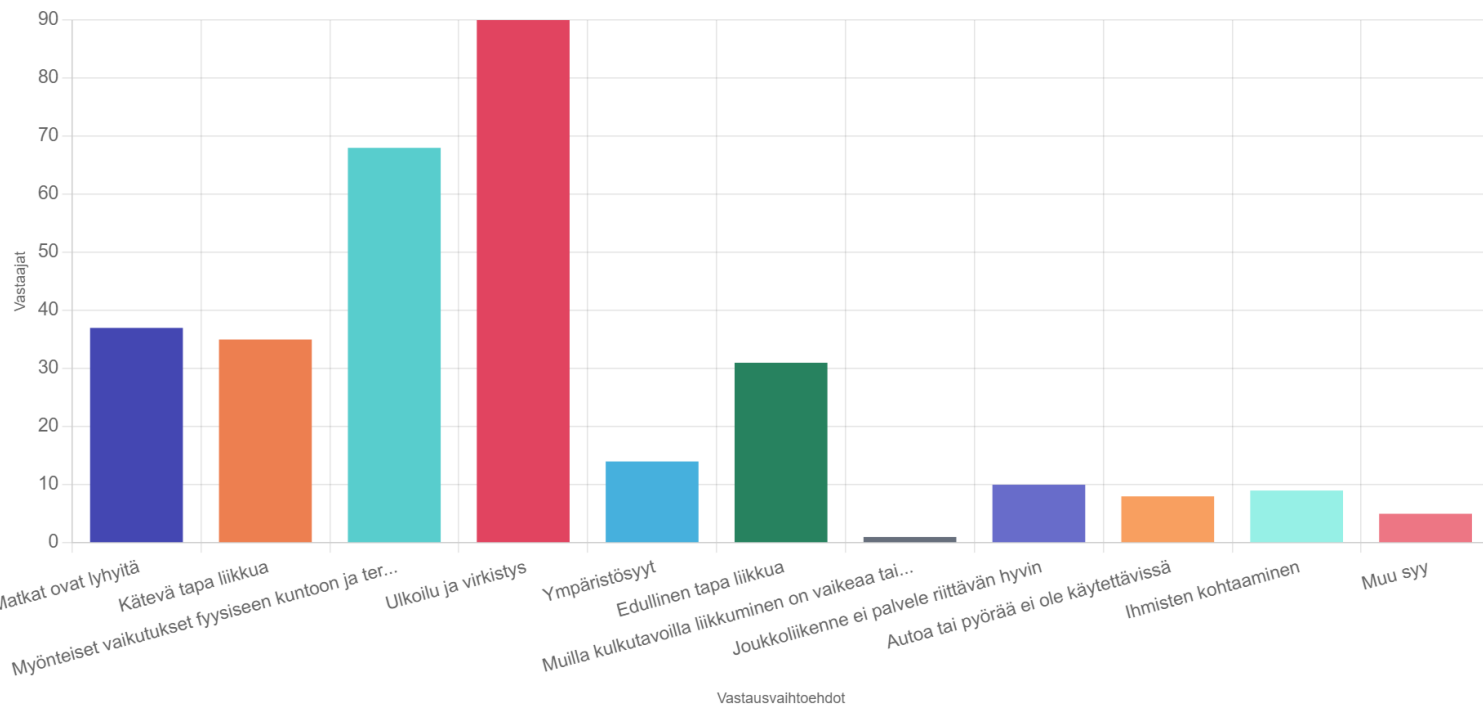
- Vastaajat liikkuvat Aurassa jalan pääsääntöisesti läpi vuoden. Vain noin kymmenen vastaajaa ei ilmoittanut liikkuvansa jalan talvella.

Mitkä seuraavista kuvaavat parhaiten jalankulkumatkojasi? (voit valita useita)



- Suurin osa vastaajista liikkuu jalan perheenjäsenen tai kaverin kanssa. Myös yksin ja koiran kanssa liikutaan paljon.
- Lasten kanssa liikkujista muodostuu myös merkittävä ryhmä (noin 50 vastaajaa)

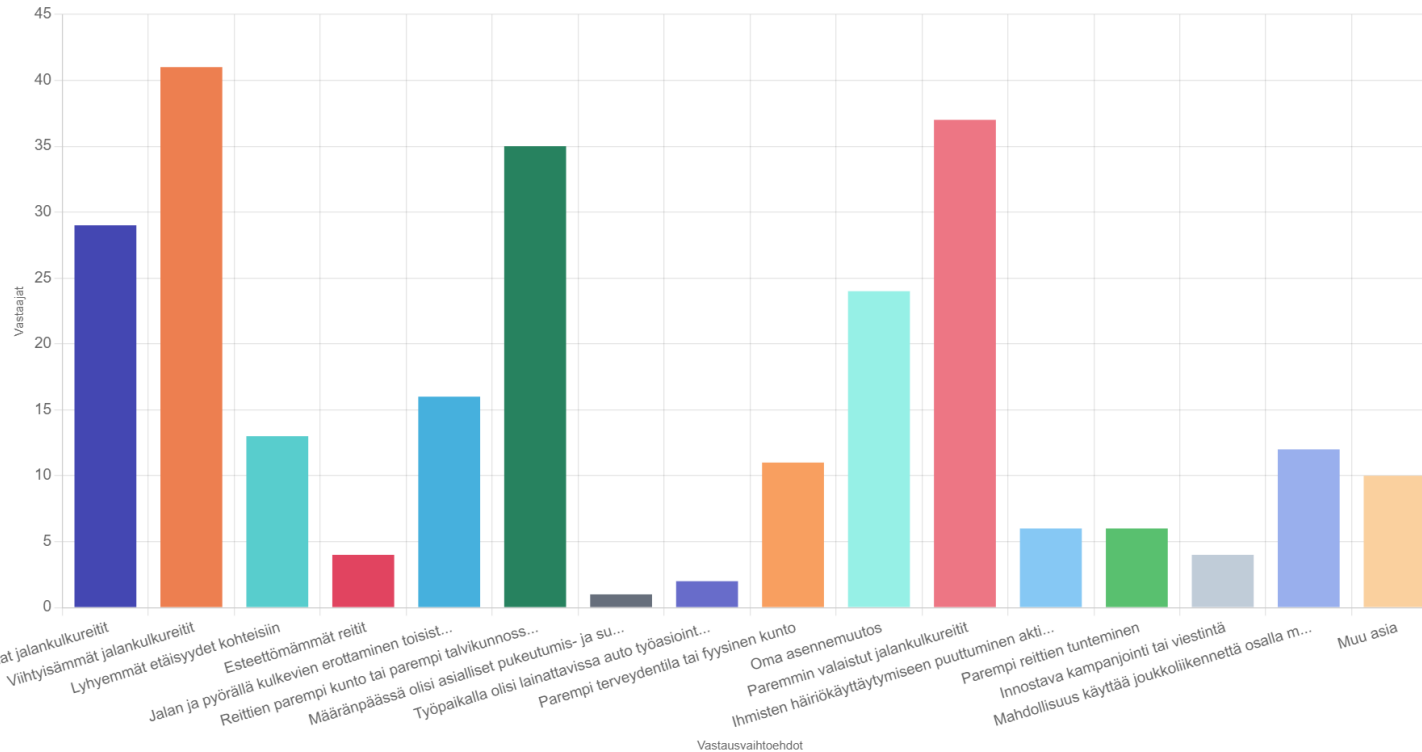
Miksi liikut Aurassa jalan? (voit valita useita)



- Suurin syy jalanliikkumiseen on vastausten perusteella ulkoilu ja virkistys.
- Kävelemisen terveysvaikutukset olivat myös merkittävä tekijä liikkumismuodon valinnassa.
- Osa koki matkat lyhyiksi ja kävelyn käteväksi tavaksi liikkua.
- Muissa vastauksissa nousi esille myös koiran ulkoilutus, ajokunnon puuttuminen sekä liikkumistapojen opettaminen lapsille.

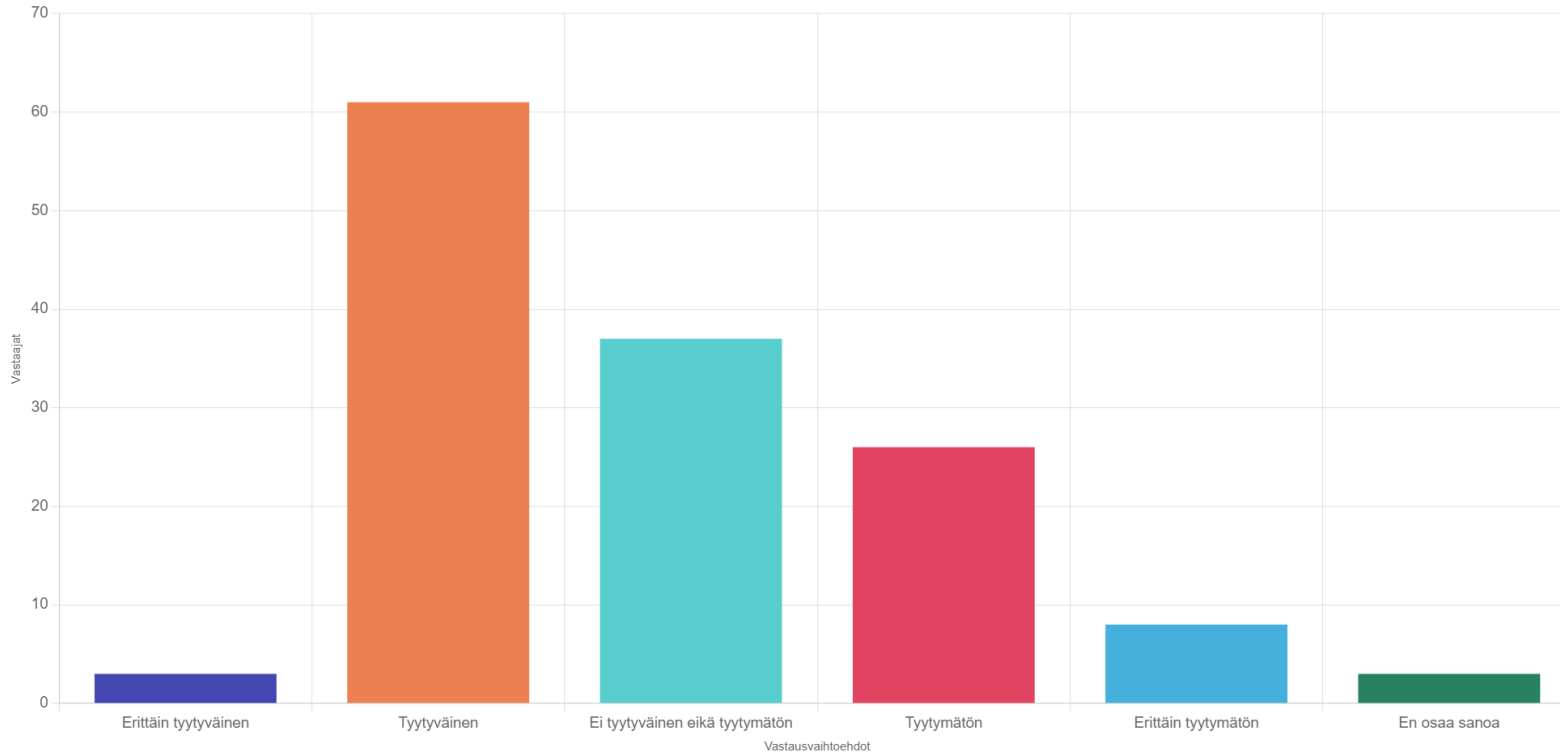
Jalankulun motivointi

- Jalankulkua motivoisi eniten viihtyisämmät jalankulkureitit, reittien parempi kunto tai talvikunnossapito ja paremmin valaistut reitit.
- Myös sujuvat ja suuremmat reitit nähtiin merkittäväksi, kuten myös oma asennemuutos.
- Vähiten nähtiin motivoivan määränpään asialliset pukeutumis- ja suihkutilat sekä työpaikalla oleva laina-auto työasiointia varten.
- Muissa vastauksissa nousi esille erilaiset turvallisuustekijät, kuten parempi näkyvyys ja valaistus sekä ylityspaikkojen parantaminen



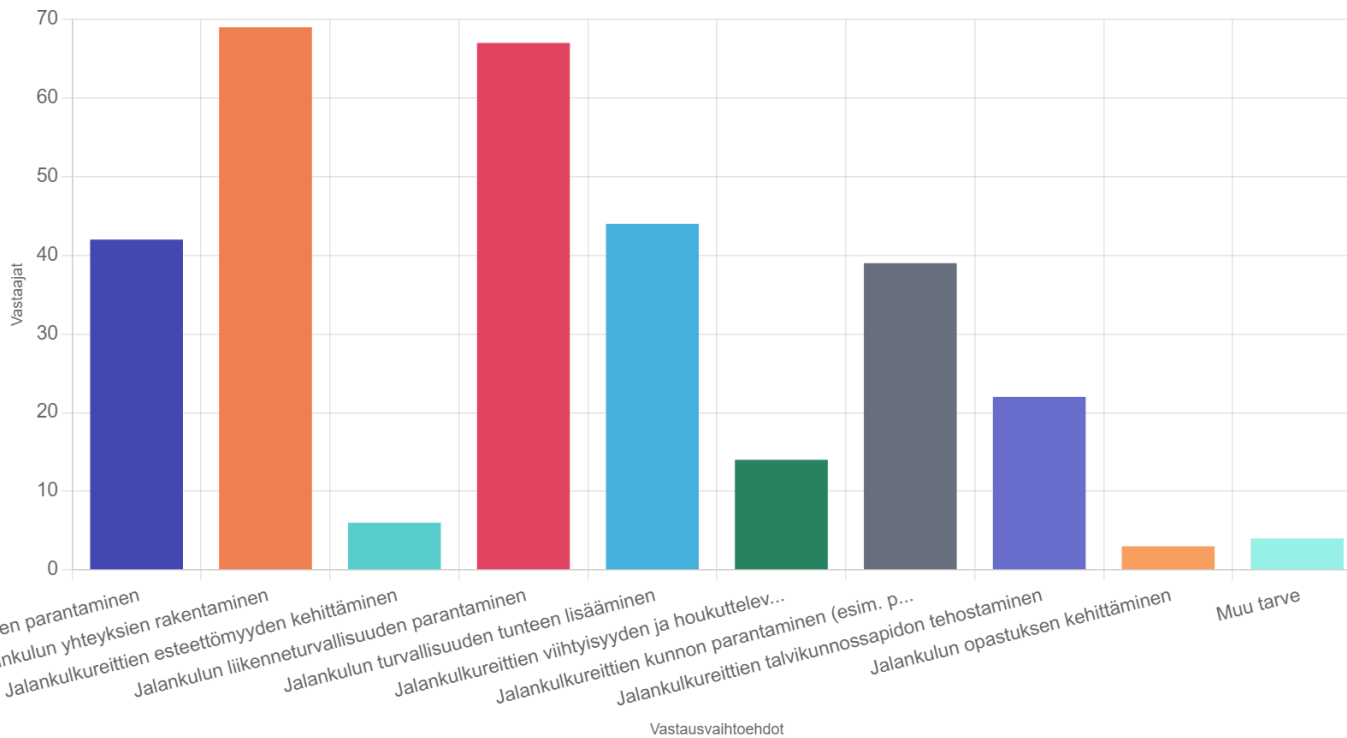
Mikä saisi sinut kulkemaan jalan nykyistä enemmän esimerkiksi työ-, opiskelu- tai asiointimatkojasi Aurassa? (valitse kolme tärkeintä)

Kuinka tyytyväinen olet jalankulun olosuhteisiin Aurassa?



- Auran jalankulun olosuhteisiin oltiin tyytyväisiä, mutta myös tyytymättömyyttä tai neutraalia asennoitumista olosuhteita kohtaan oli merkittävästi.

Jalankulun kehittäminen

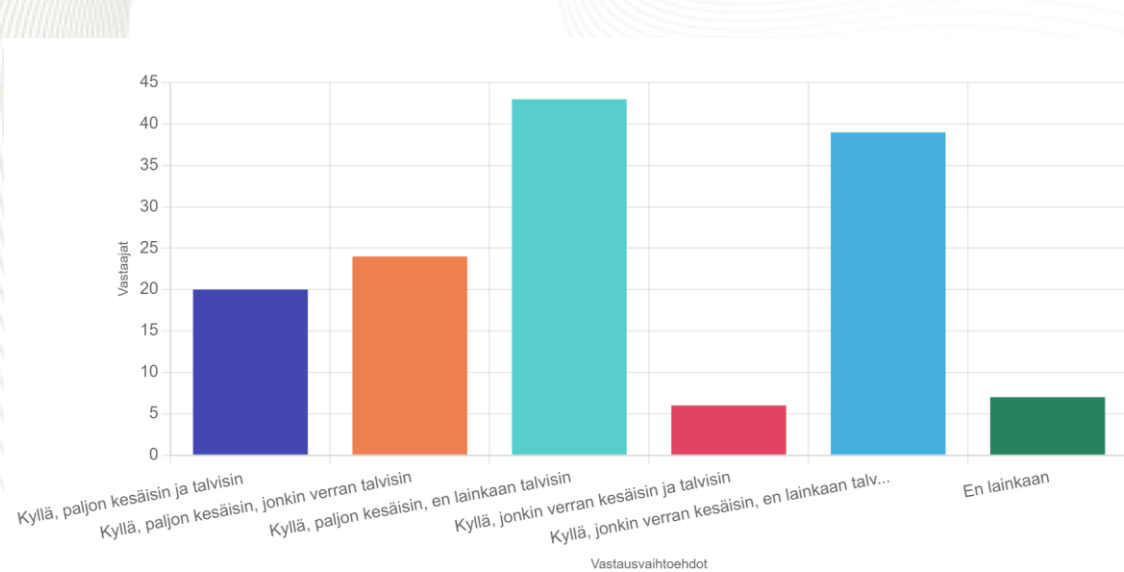


- Tärkeimmät jalankulun kehittämistoimet vastaajien mukaan olisi uusien jalankulun yhteyksien rakentaminen ja jalankulun liikenneturvallisuuden parantaminen.
- Reittien kunto, viihtyisyys ja jatkuvuus koettiin myös merkittäviksi kehittämiskohteiksi.
- Muissa tarpeissa nostettiin esille valaistuksen ja kävelyteiden lisääminen.

Mitkä seuraavista ovat mielestäsi tärkeimpiä jalankulun olosuhteiden kehittämistarpeita Aurassa? (valitse kolme tärkeintä)

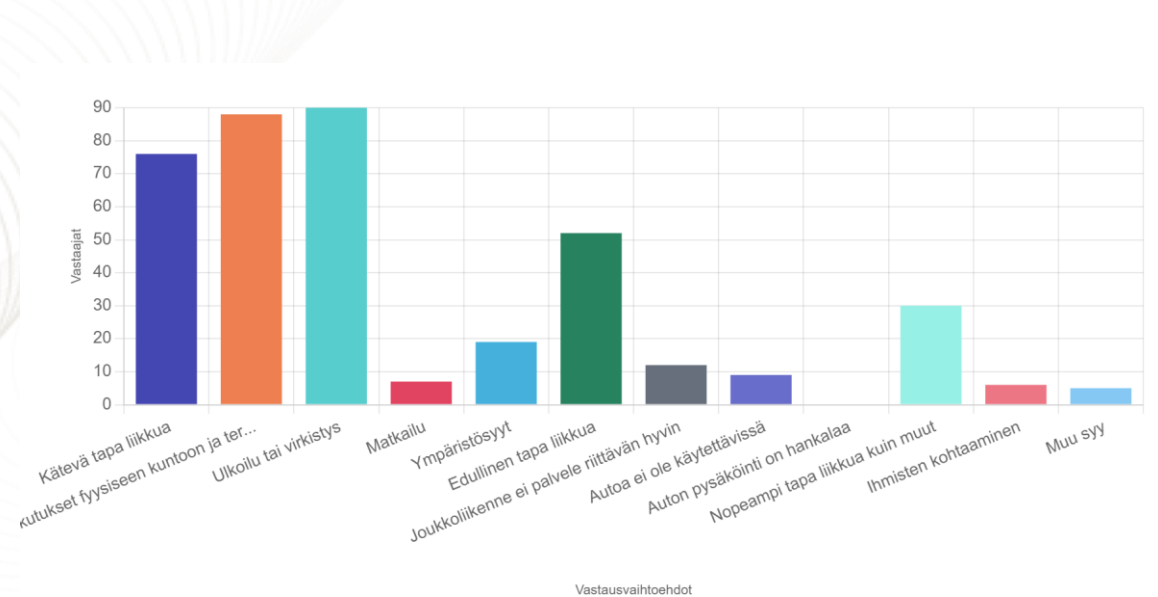
Pyöräilijät

Liikutko pyörällä Aurassa?



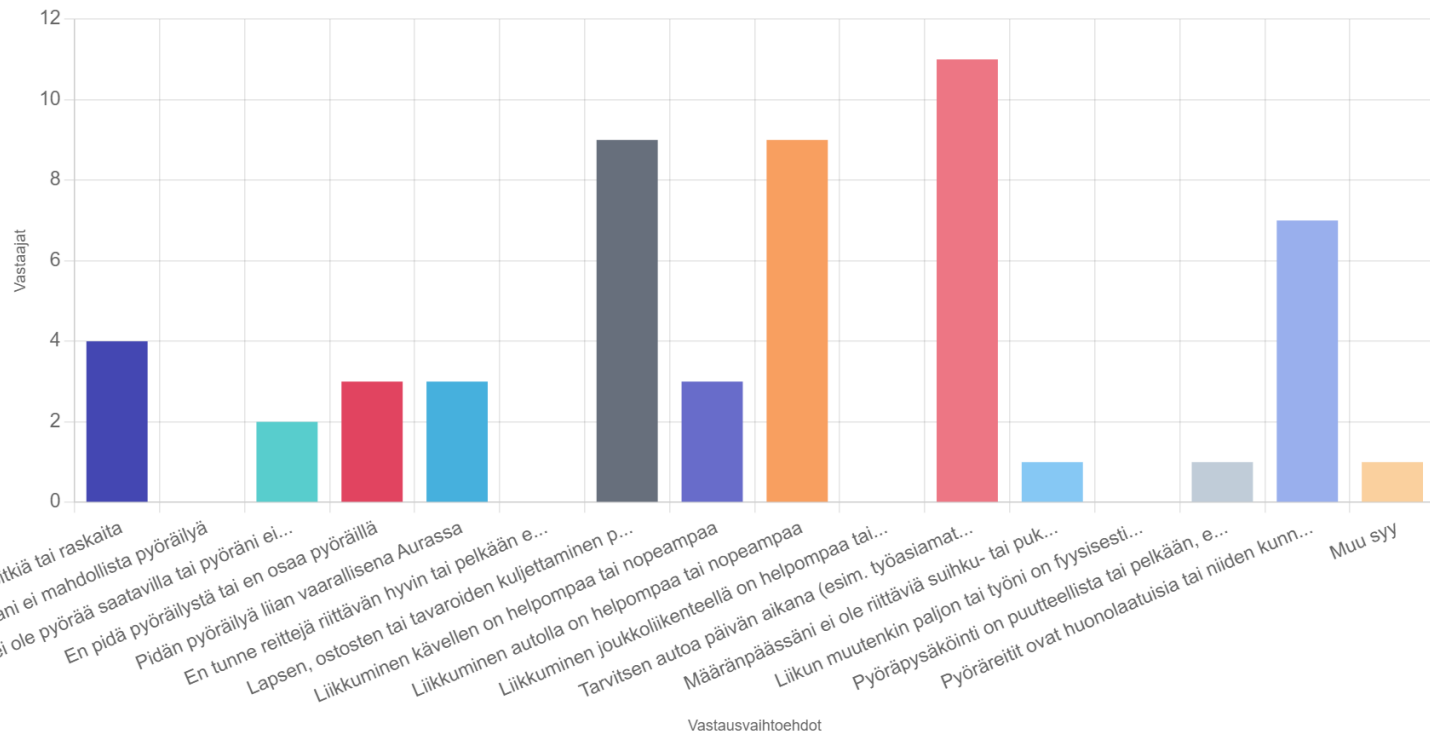
- Noin kolmannes vastaajista liikkuu pyörällä vuoden ympäri jonkin verran
- Osa vastaajista vastasi potkulautailijan näkökulmasta.

Miksi pyöräilet Aurassa? (voit valita useita)



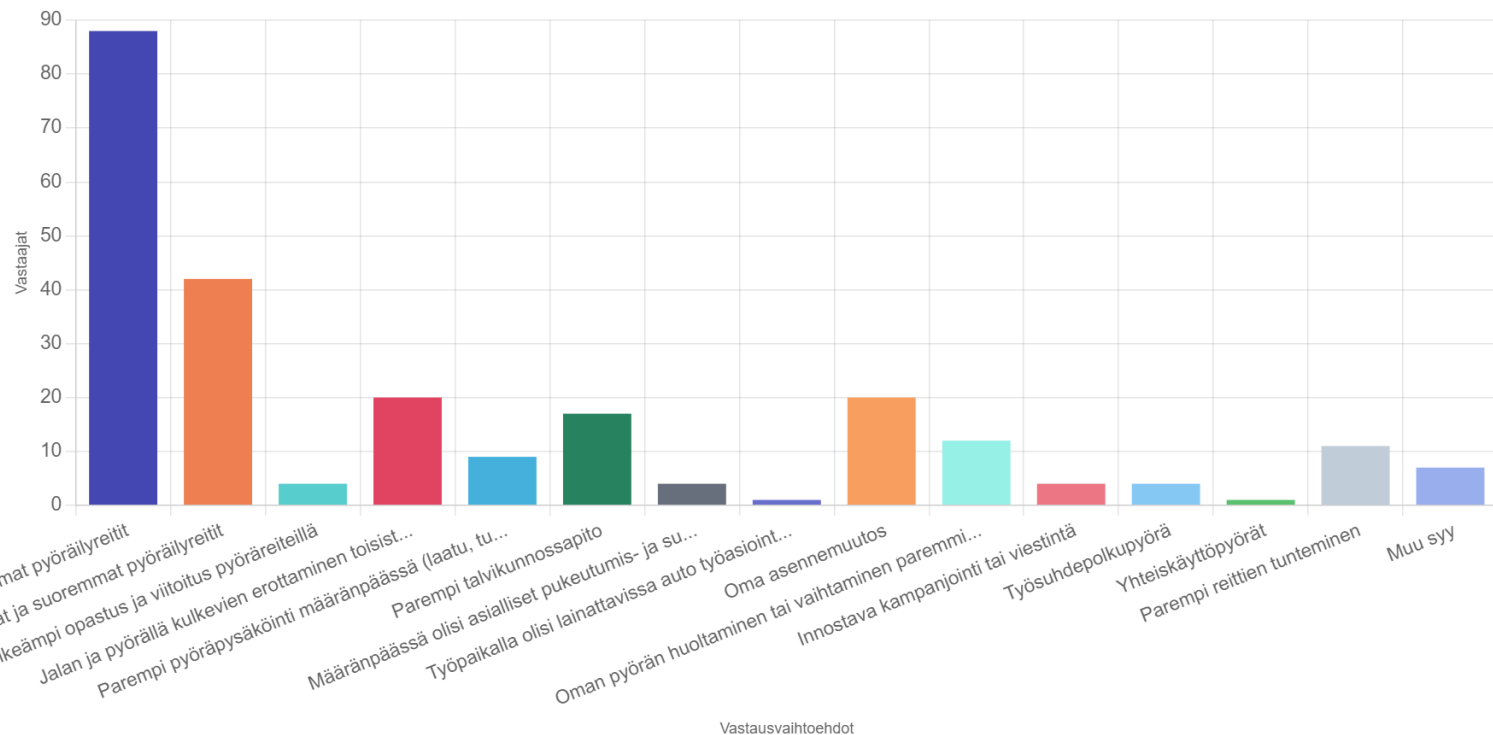
- Suurin osa vastaajista liikkuu jalan perheenjäsenen tai kaverin kanssa. Myös yksin ja koiran kanssa liikutaan paljon.
- Lasten kanssa liikkujista muodostuu myös merkittävä ryhmä (noin 50 vastaajaa)

Miksi en matkusta pyörällä?



- Eniten pyörän käyttöä esti auton tarvitseminen päivän aikana, erinäiset kuljetustarpeet ja autolla liikkumisen nopeus sekä helppous.
- Myös huonolaatuiset ja kuntoiset pyörätiet vaikuttivat pyörän käyttöön negatiivisesti.

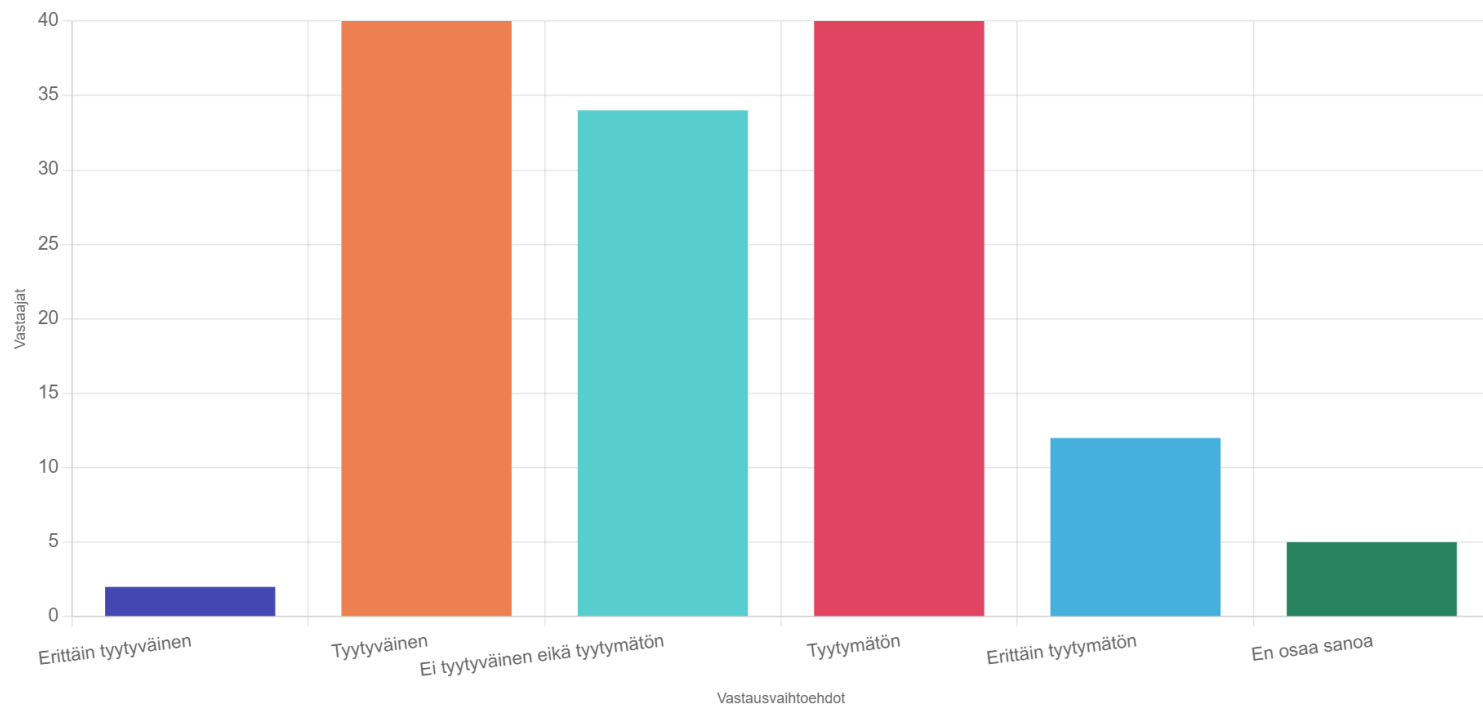
Pyöräilyn motivointi



Mikä saisi sinut liikkumaan nykyistä enemmän pyöräillen työ-, opiskelu- tai asiointimatkoja Aurassa? (valitse kolme tärkeintä)

- Selvästi eniten pyöräilyyn motivoisi vastaajien mukaan turvallisemmat pyöräreitit.
- Myös pyöräreittien sujuvuutta ja suorutta toivottiin huomattavasti.
- Erilaiset yhteiskäyttöpyörät eivät vaikuttaisi vastaajien motivaatioon pyöräillä
- Muissa syissä nousi esille avoinna olevat palvelut.

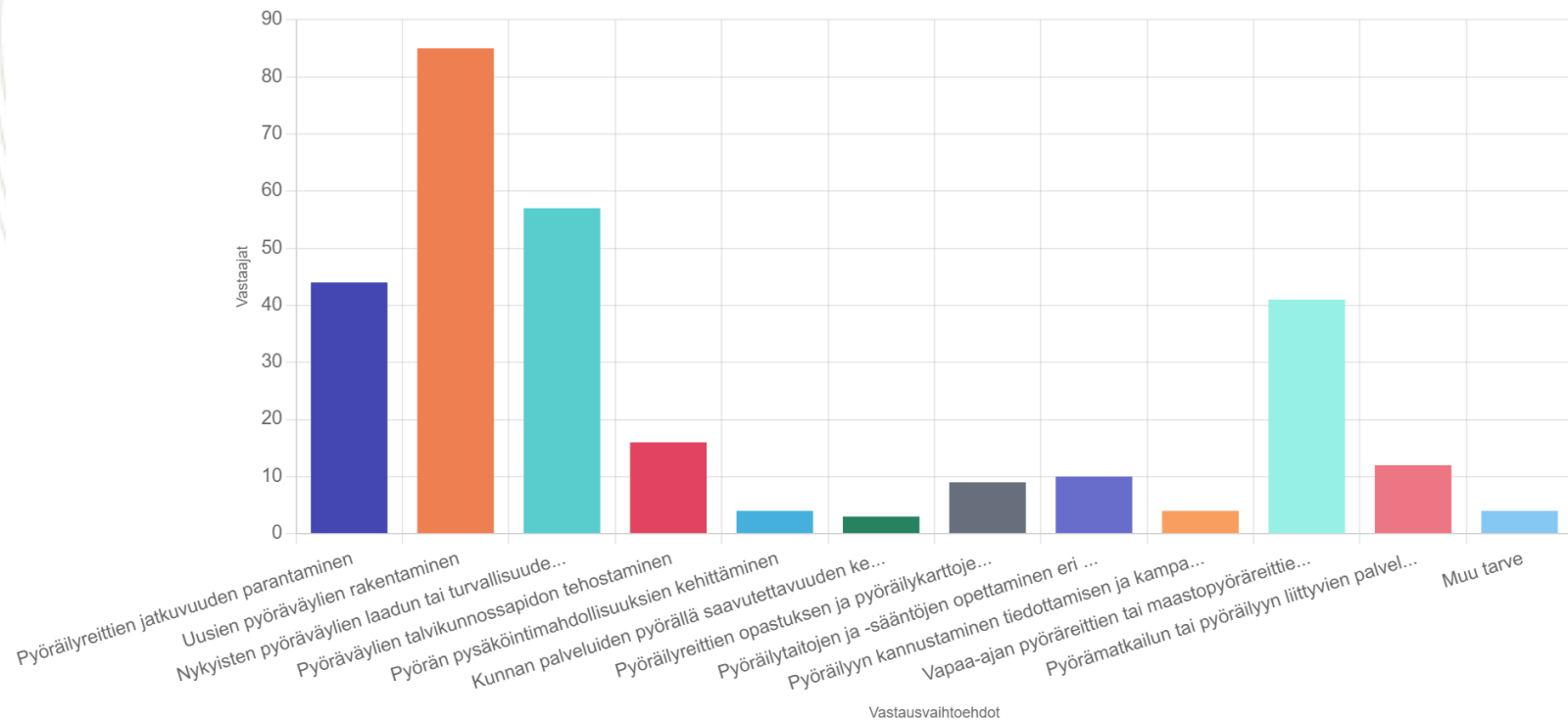
Kuinka tyytyväinen olet pyöräilyolosuhteisiin Aurassa?



- Pyöräilyn olosuhteisiin oltiin Aurassa yhtäläillä sekä tyytyväisiä että tyytymättömiä.
- Erittäin tyytyväisiä oli vain muutama vastaava, kun taas erittäin tyytymättömiä oli toista kymmentä.

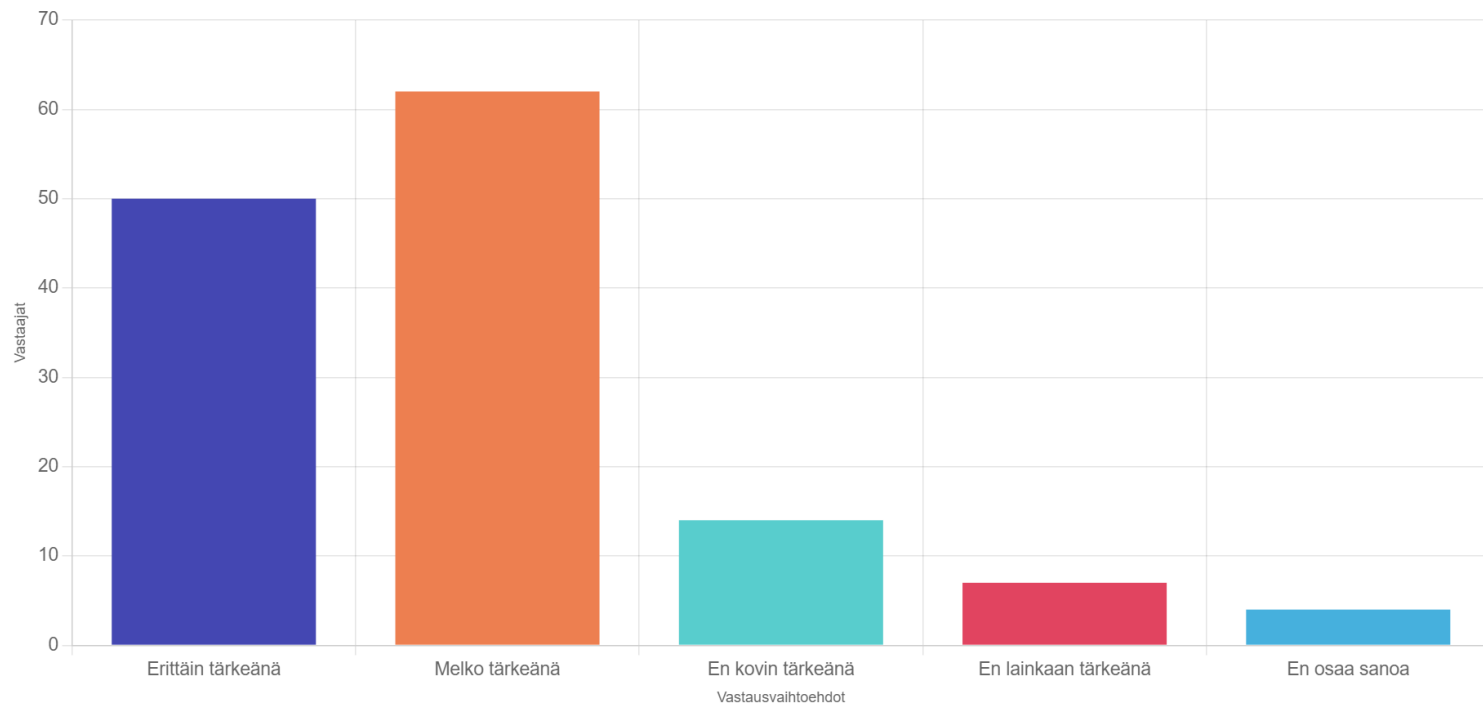
Pyöräilyn kehittäminen

- Pyöräilyn kehittämisen tärkeimmäksi toimenpiteeksi nähtiin uusien pyöräväylien rakentaminen.
- Muita kehityskohteita nähtiin nykyisten pyöräväylien laadun tai turvallisuuden parantaminen, reittien jatkuvuuden parantaminen ja vapaa-ajan pyöräreittien tai maastopyöräreittien toteuttaminen tai parantaminen.



Mitkä seuraavista ovat mielestäsi tärkeimpiä pyöräilyolosuhteiden kehittämistarpeita Aurassa? (valitse kolme tärkeintä)

Pyörämatkailu



Kuinka tärkeänä pidät Aurassa elinvoimaisuuden kehittämistä pyörämatkailun kautta?

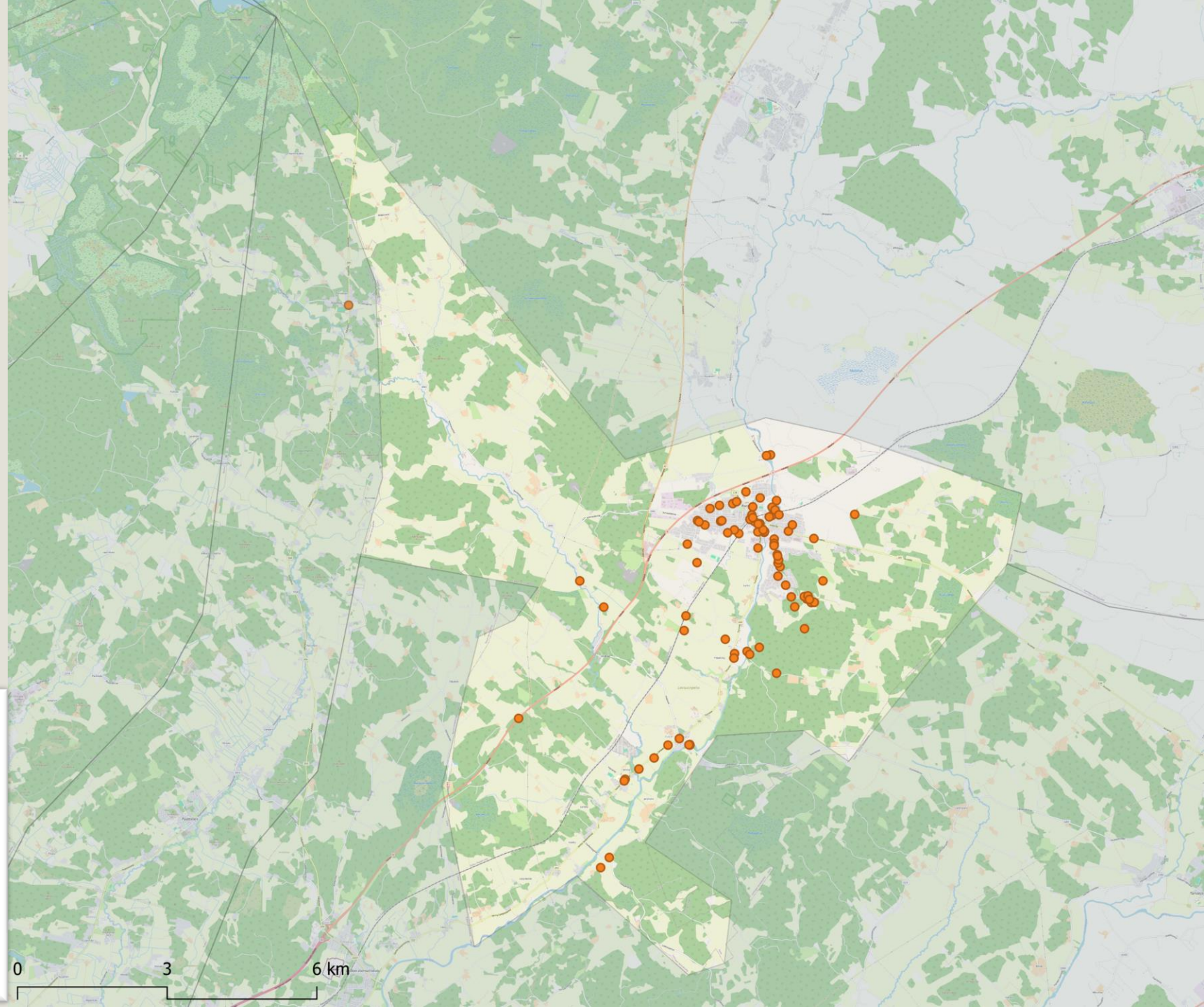
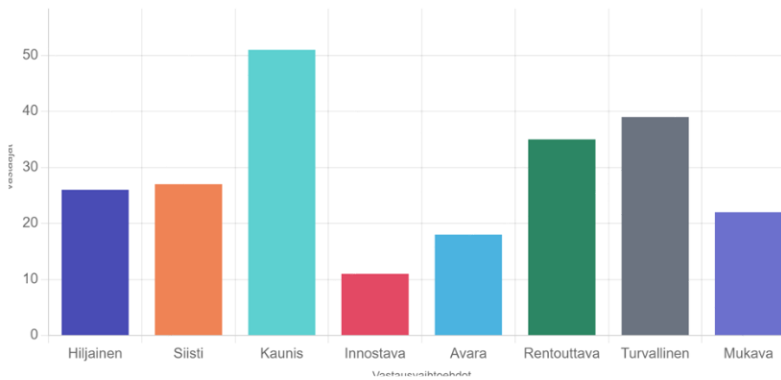
- Mitkä ovat tai voisivat olla tärkeimpiä pyörämatkailun kohteita Aurassa? Miten niitä pitäisi kehittää?
- Ehdotettuja reittejä
 - Lietoon
 - Kirkolle
 - Aurajoenreitti
 - Pöytyään
- Ehdotettuja kohteita
 - Kuuskoski
 - Pikkulahdon ulkoilualue
 - Paakari Puusti

Karttamerkinnot

Osassa vastauksia on eroteltu kävelijät, pyöräilijät, sekä henkilöt jotka kulkevat molemmilla tavoilla.

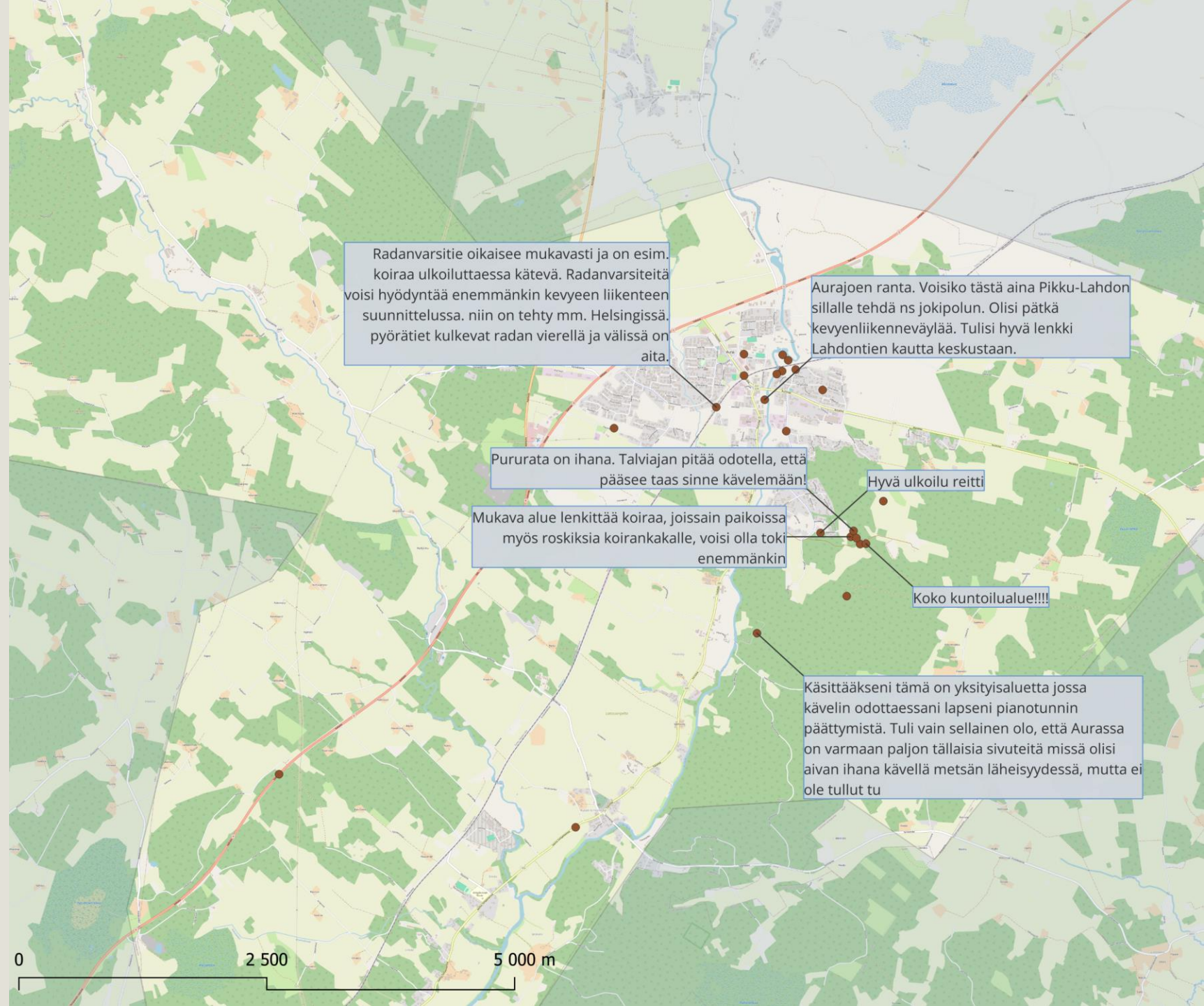
Miellyttävät kokemukset

- Miellyttäviä kokemuksia tunnistettiin 87 kohteessa.
- Eniten niitä koettiin ympäristön kauneudesta, rentouttavuudesta sekä turvallisuudesta.



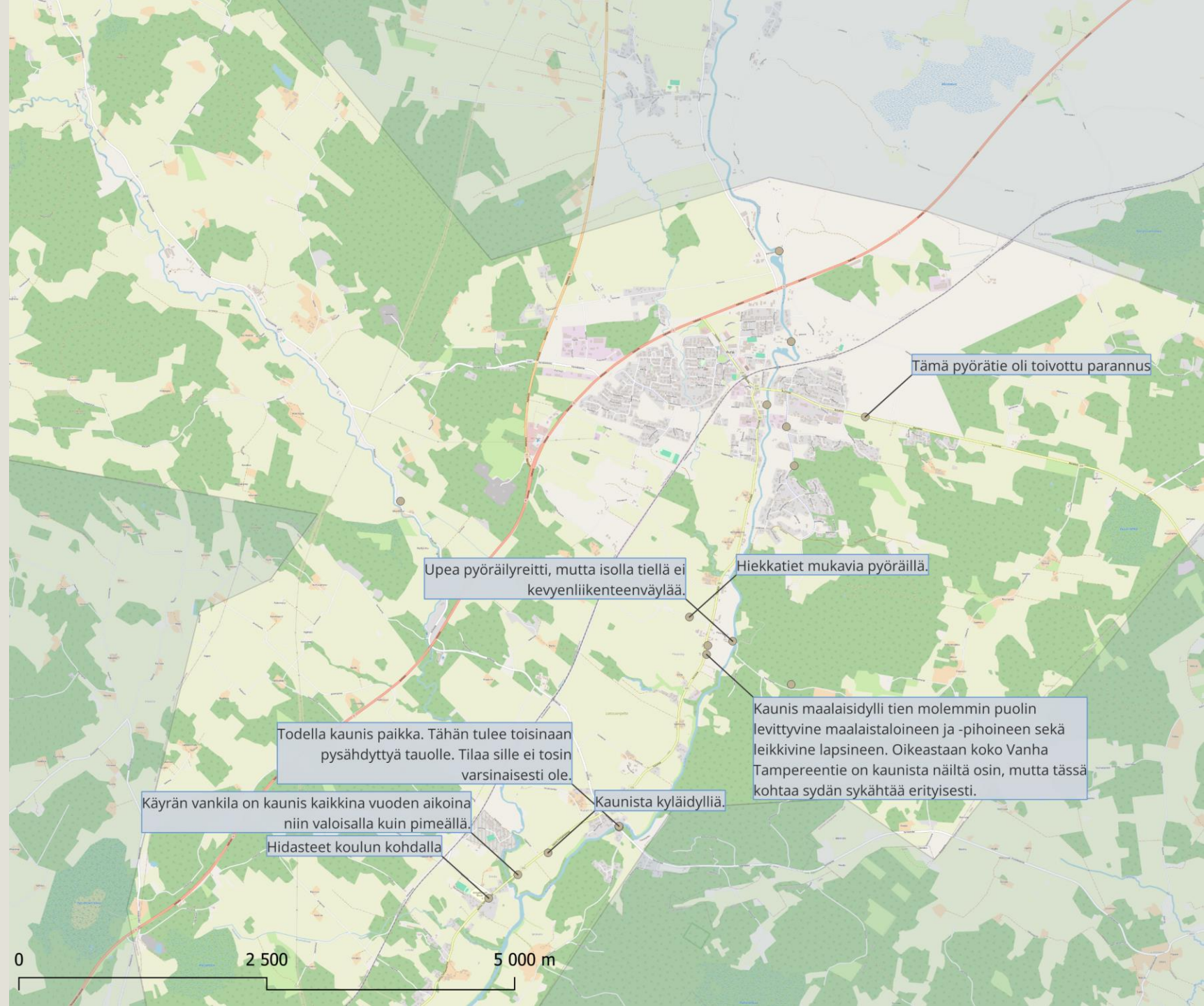
Miellyttävät kokemukset Kävelijät

- Erityisesti Auran kuntoilijoiden pururata ja retkeilyreitistö koettiin miellyttävänä paikkana.
- Aurajoen ranta korostui myös vastauksissa.



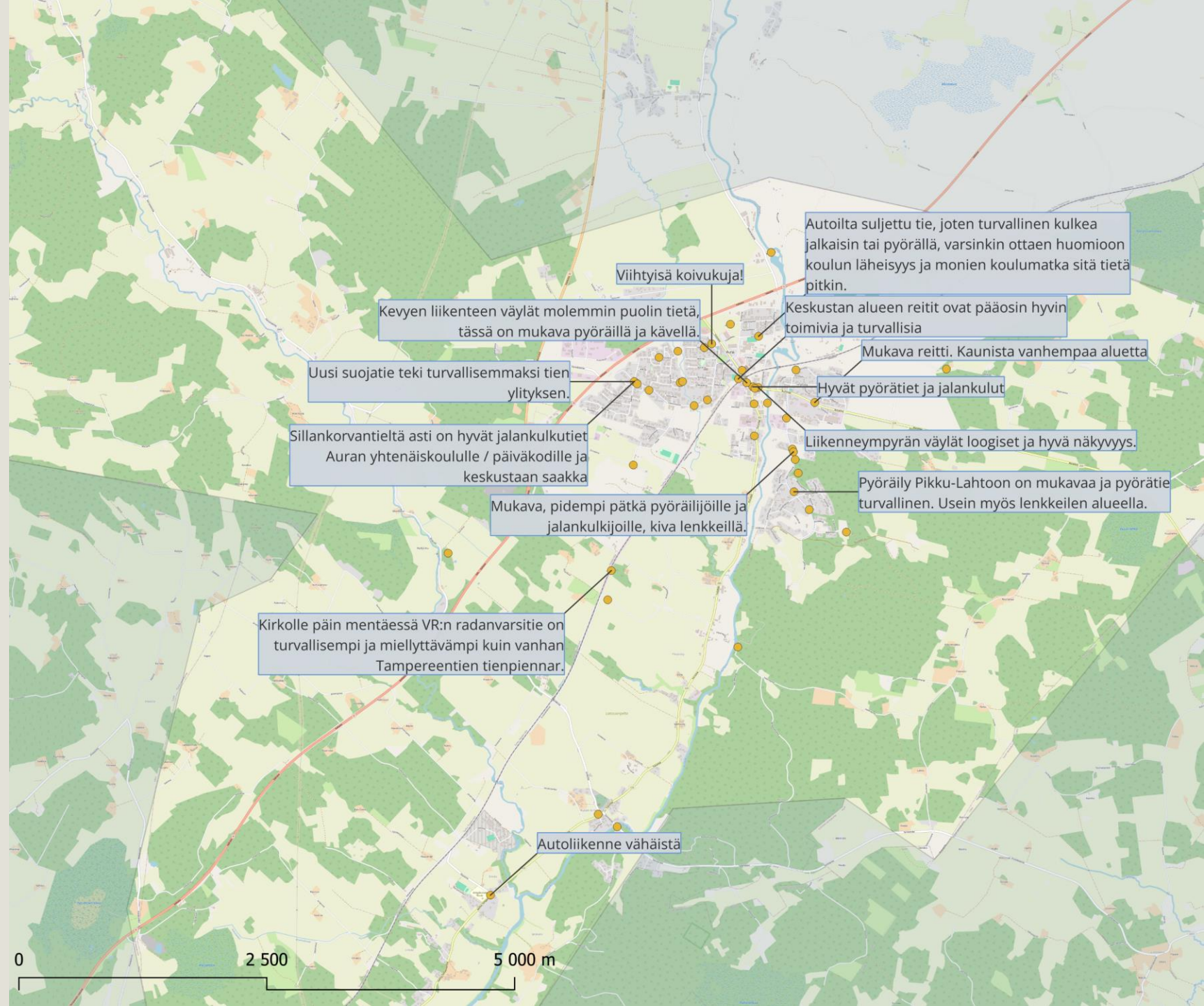
Miellyttävät kokemukset Pyöräilijät

- Mt 222 pidettiin kauniina maalaisreittinä.



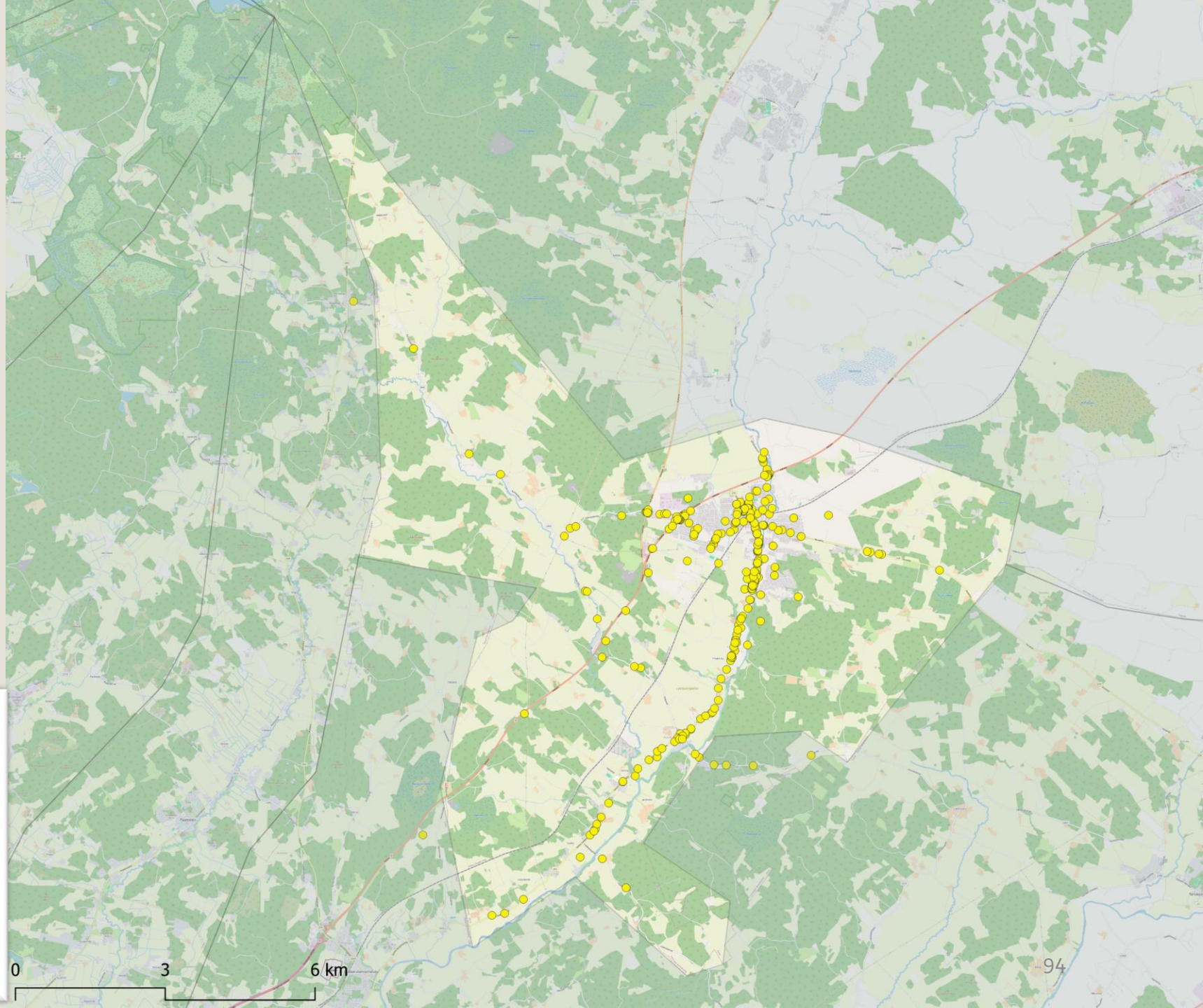
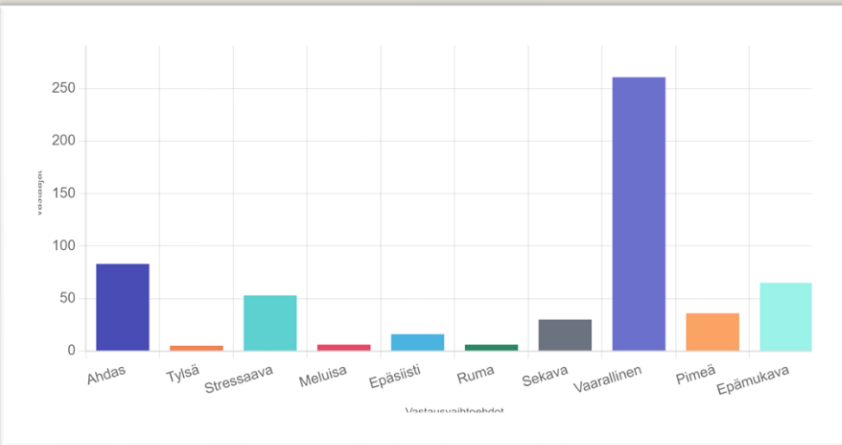
Miellyttävät kokemukset Kävelijät & Pyöräilijät

- Eri JKPP ratkaisut nähtiin hyvinä ja miellyttävinä reitteinä.
- Uusi suojatie on tuonut miellyttävyyttä liikkumiseen Sillankorventien länsipäässä.

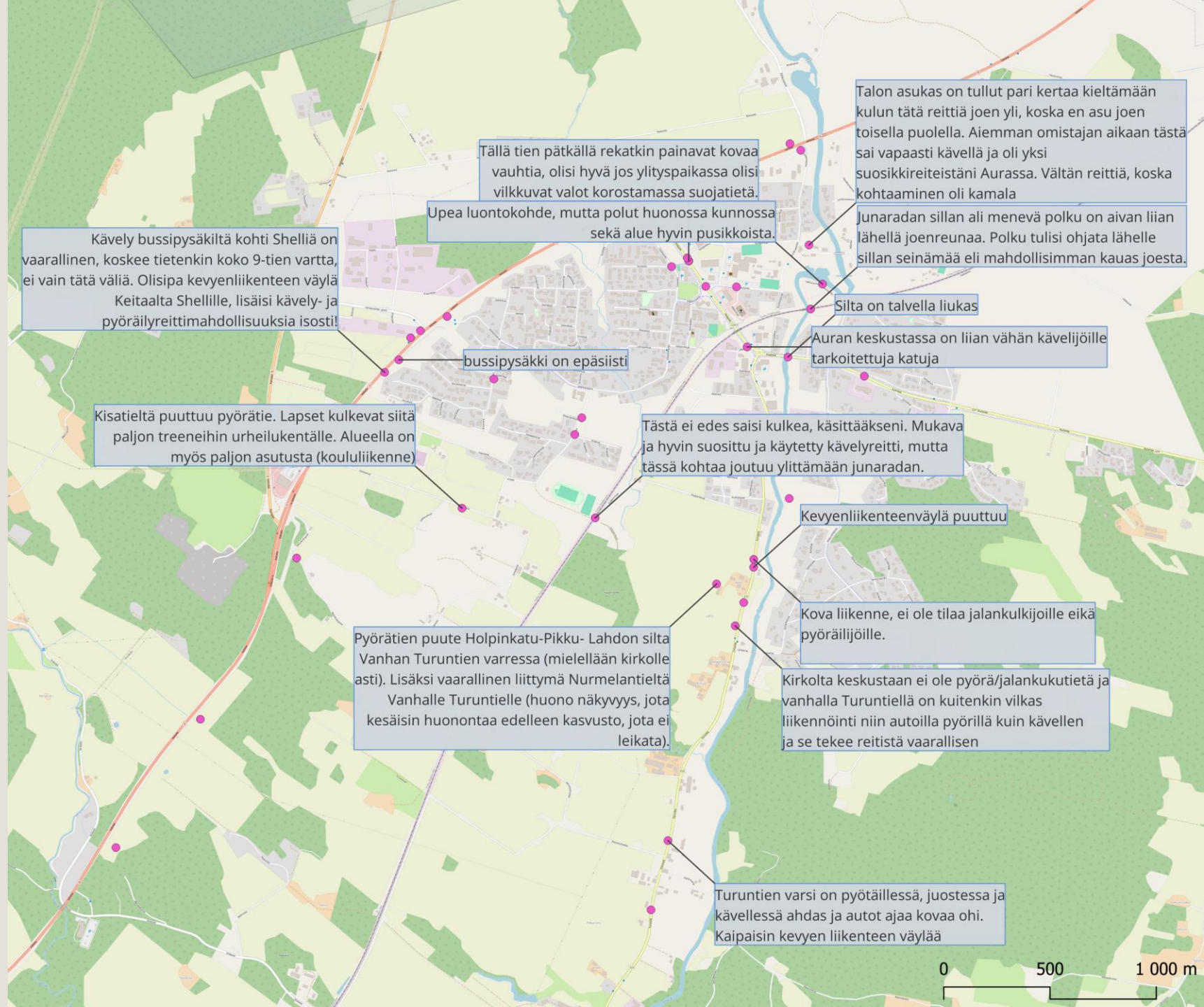


Epämiellyttävä kokemus reitilläni

- Epämiellyttäviä kokemuksia tunnistettiin 311 kohteessa.
- Eniten niitä koettiin vaarallisuuden ja ahtauden vuoksi.



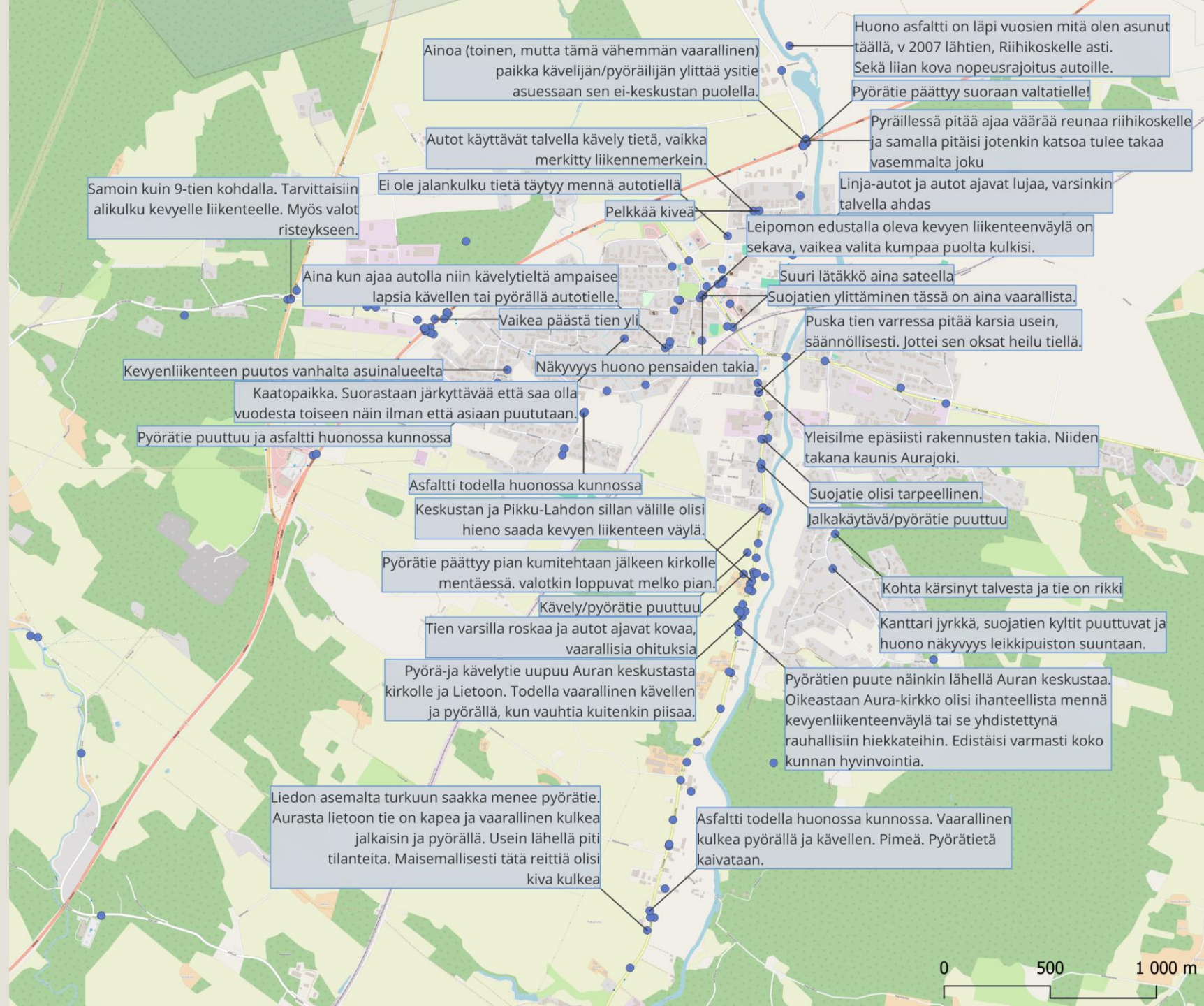
Epämiellyttävä kokemus reitilläni Kävelijät



Epämiellyttävä kokemus reitilläni Pyöräilijät

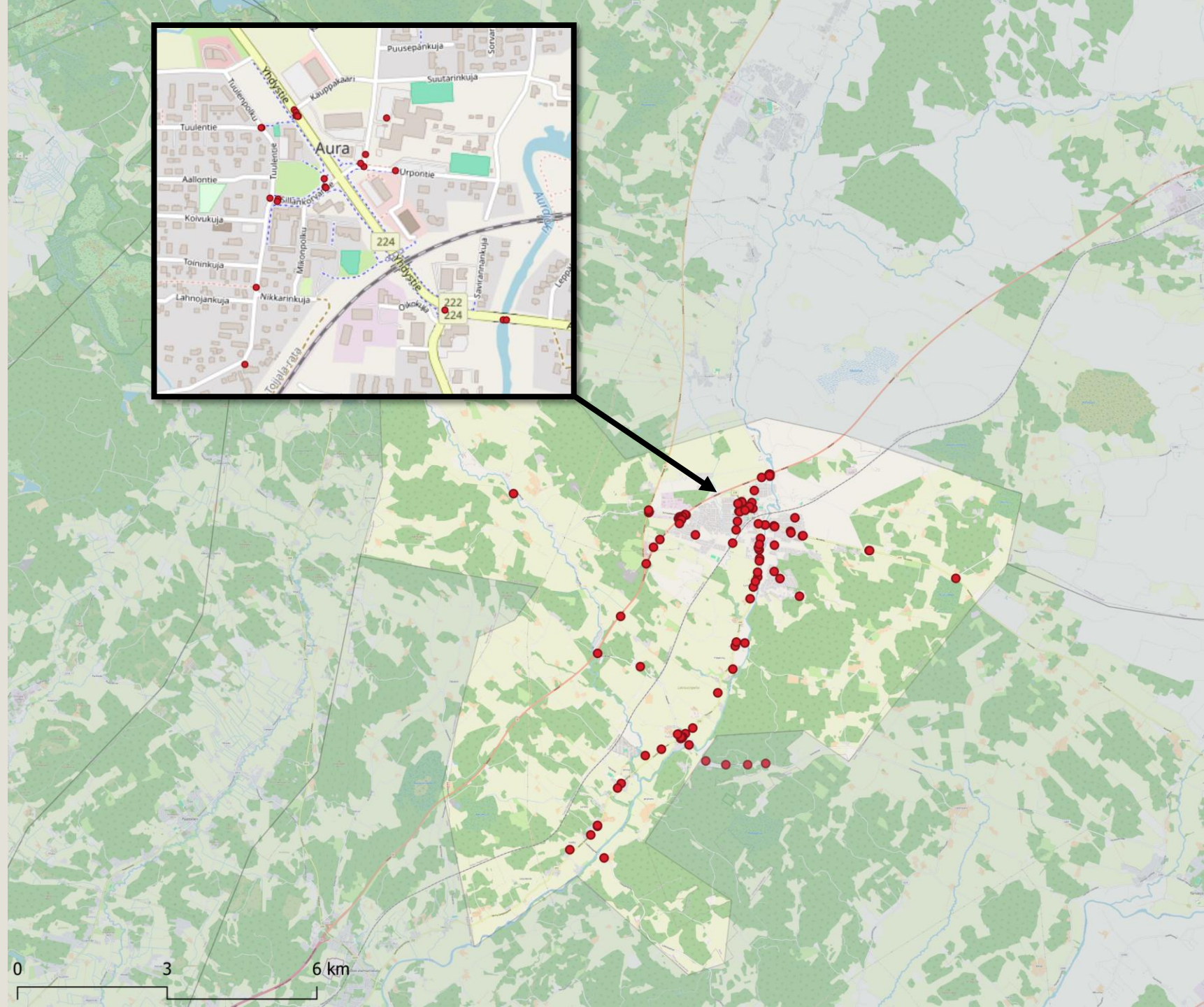


Epämiellyttävä kokemus reitilläni Molemmat



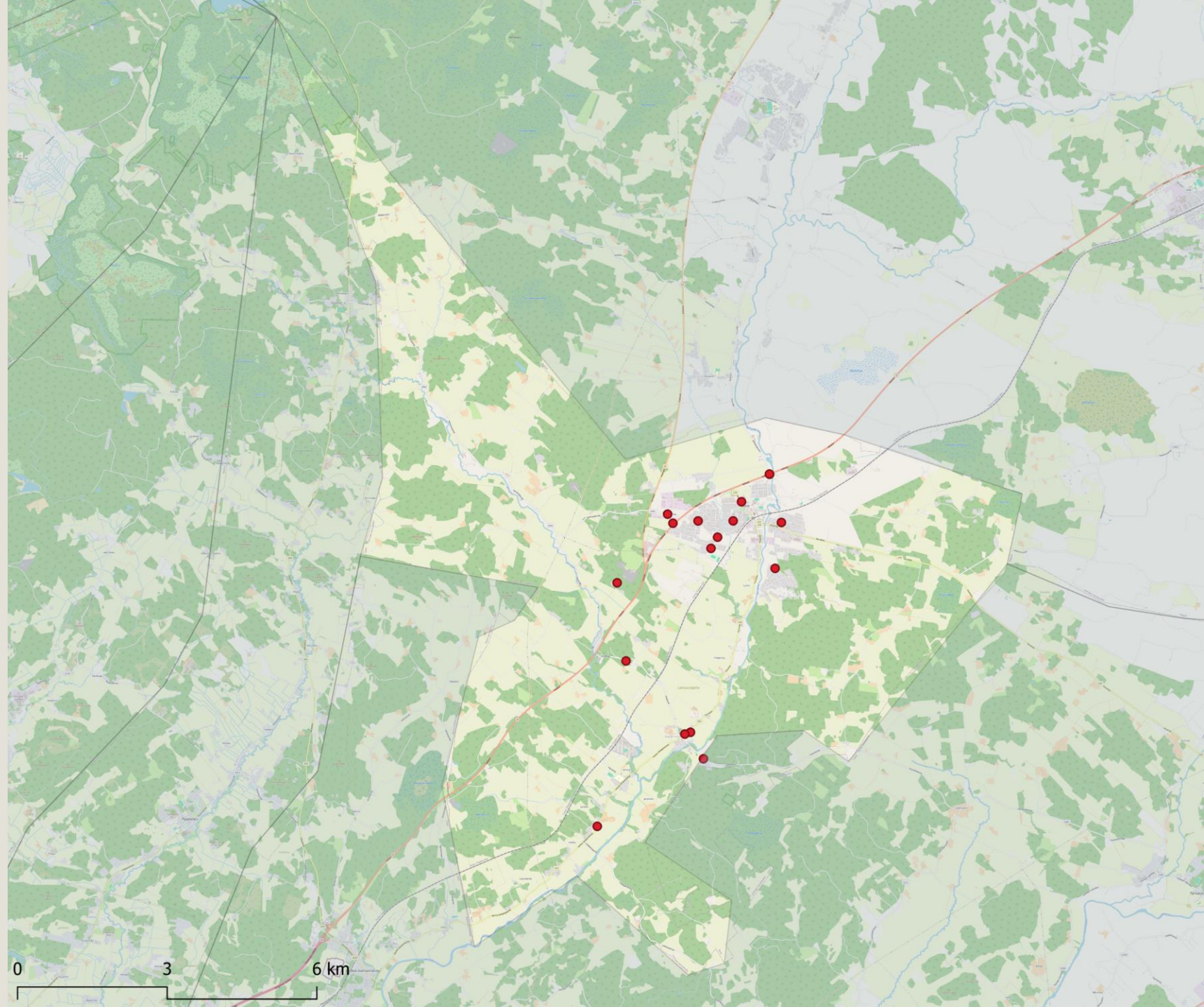
Kaikki vaaranpaikat

- Vaaranpaikkoja tunnistettiin yhteensä 124 kappaletta.
- Huomattava osa vaaranpaikoista mt 222:lla ja Ysitien ylityskohdilla.
- Sillankorvantien ympäristössä tunnistettu useita vaaranpaikkoja (kuvassa).



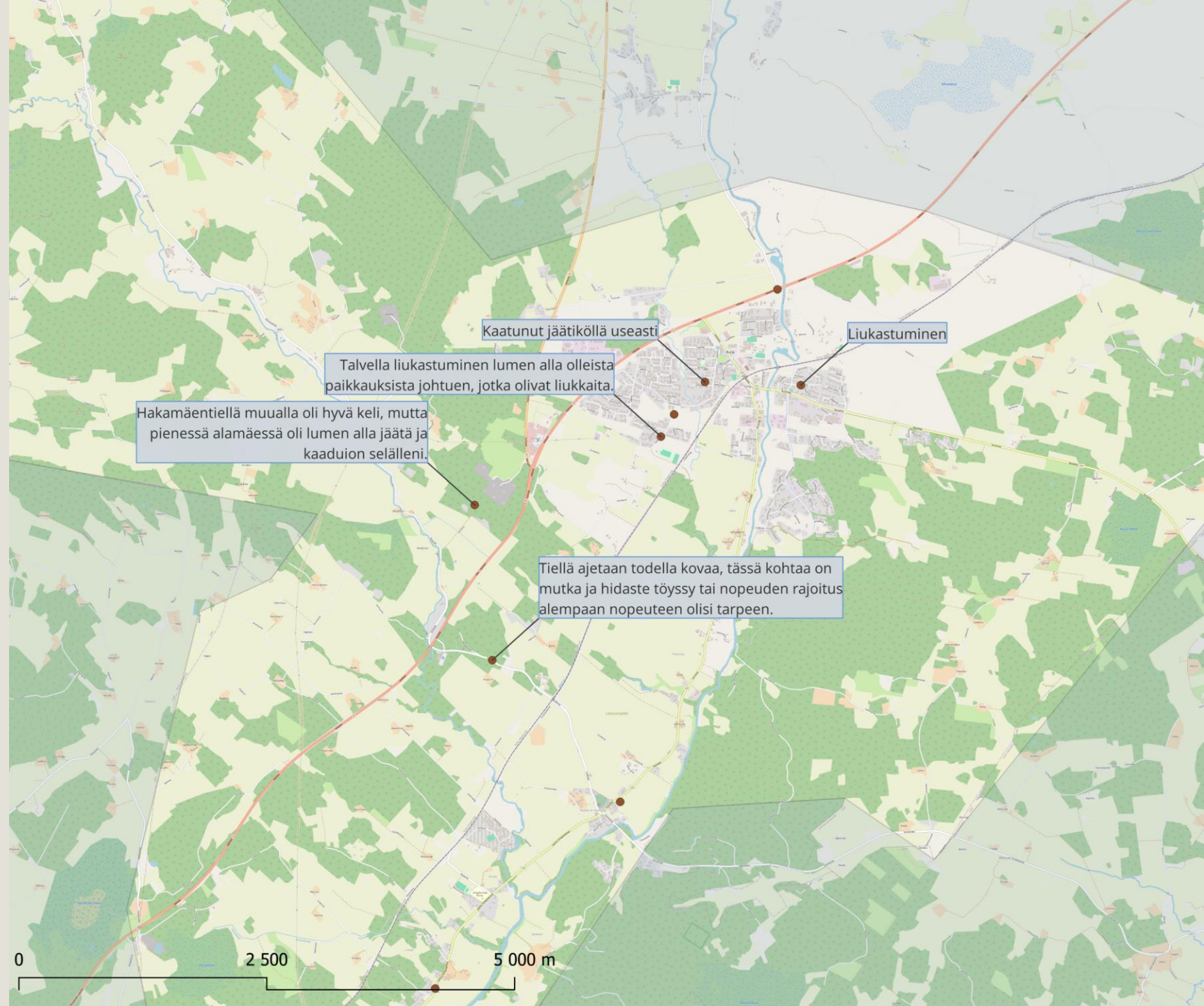
Kaikki tapaturmat, kolarit, onnettomuudet

- Kyselyssä vastauksia saatiin 17 kappaletta tapaturmista, kolareista tai onnettomuuksista.



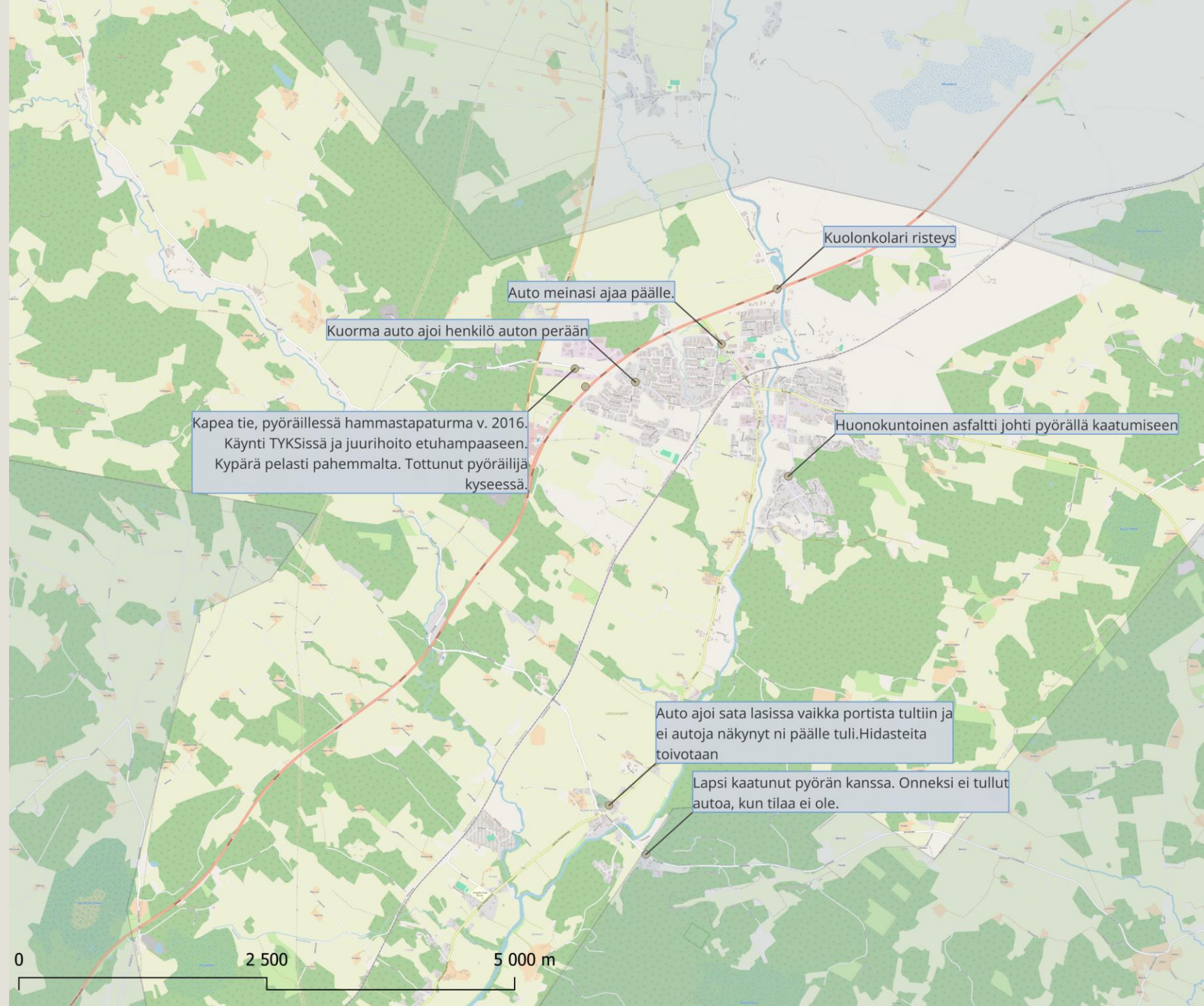
Tapaturmat, kolarit, onnettomuudet - Kävelijät

- Kävelijöiden tapaturmat liittyvät lähinnä liukastumisiin.



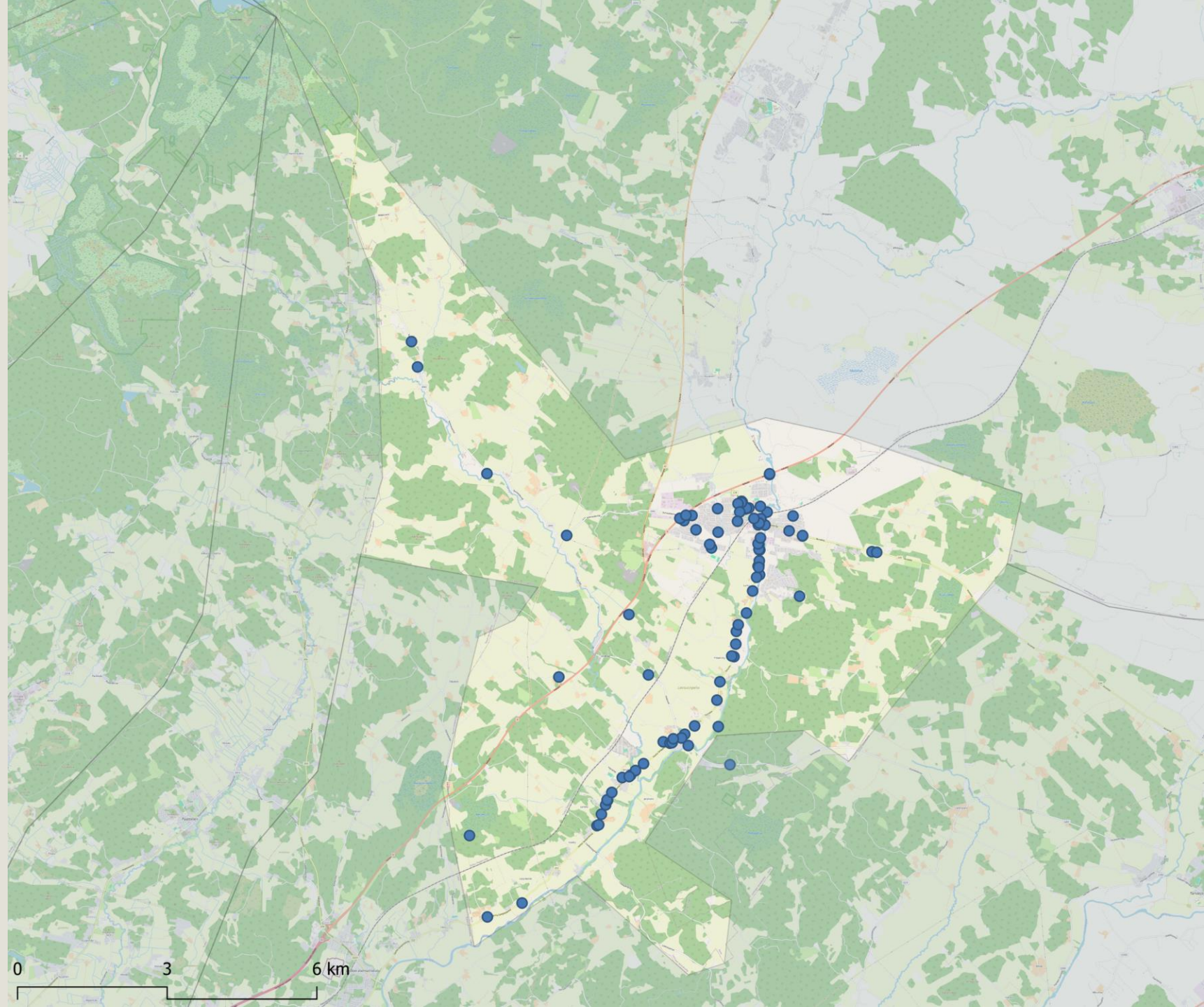
Tapaturmat, kolarit, onnettomuudet - Pyöräilijät

- Pyöräilyssä tien kunnosta johtuvia kaatumisia.



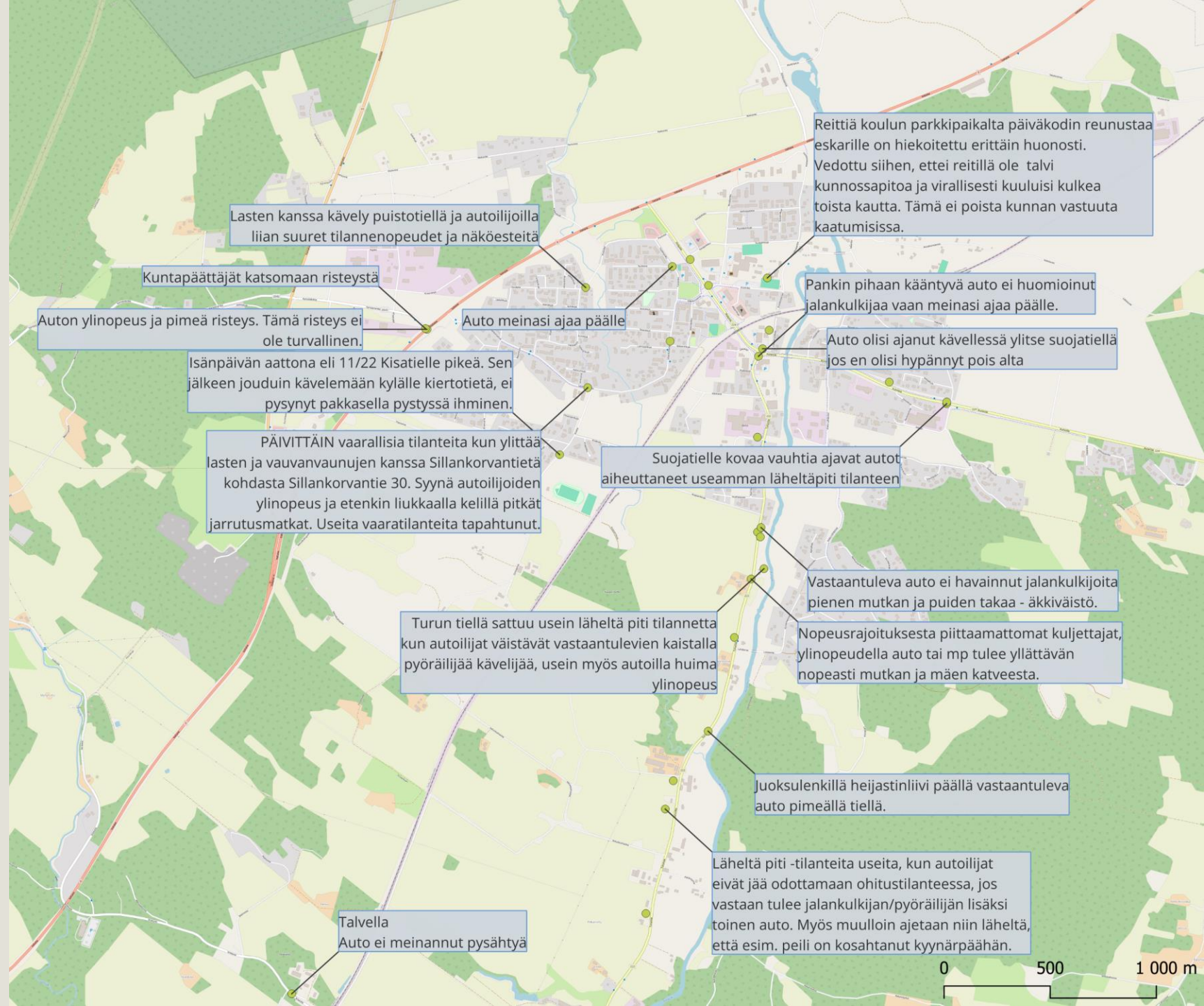
Läheltä piti tilanteet

- 92 karttamerkintää



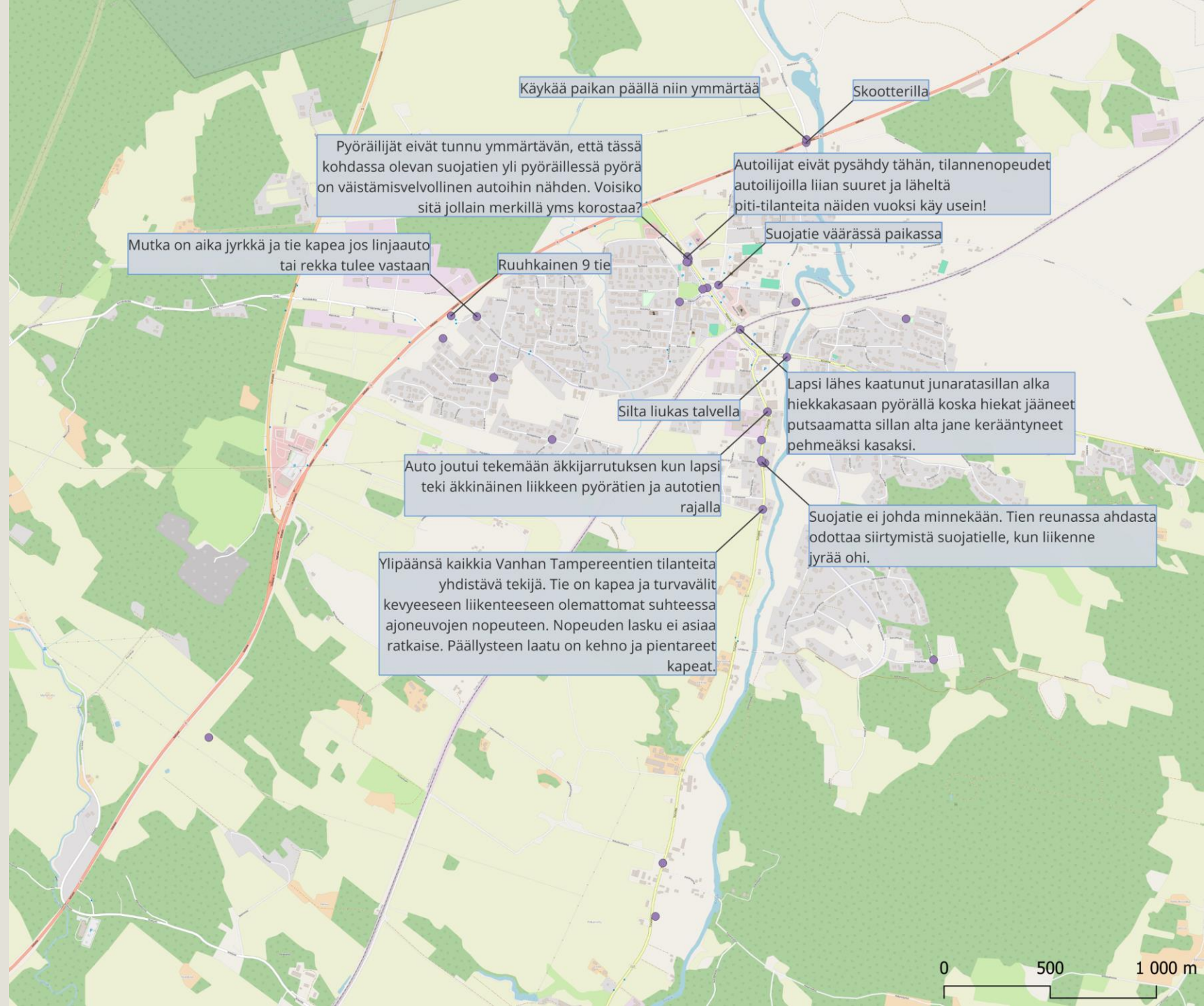
Läheltä piti - Kävelijät

- Maantiellä 222 kovat nopeudet ja paljon läheltä piti-kokemuksia
- Ysitien ylitys vaarallinen
- Keskustassa meinattu jäädä auton alle
- Talvikunnossapidossa haasteita



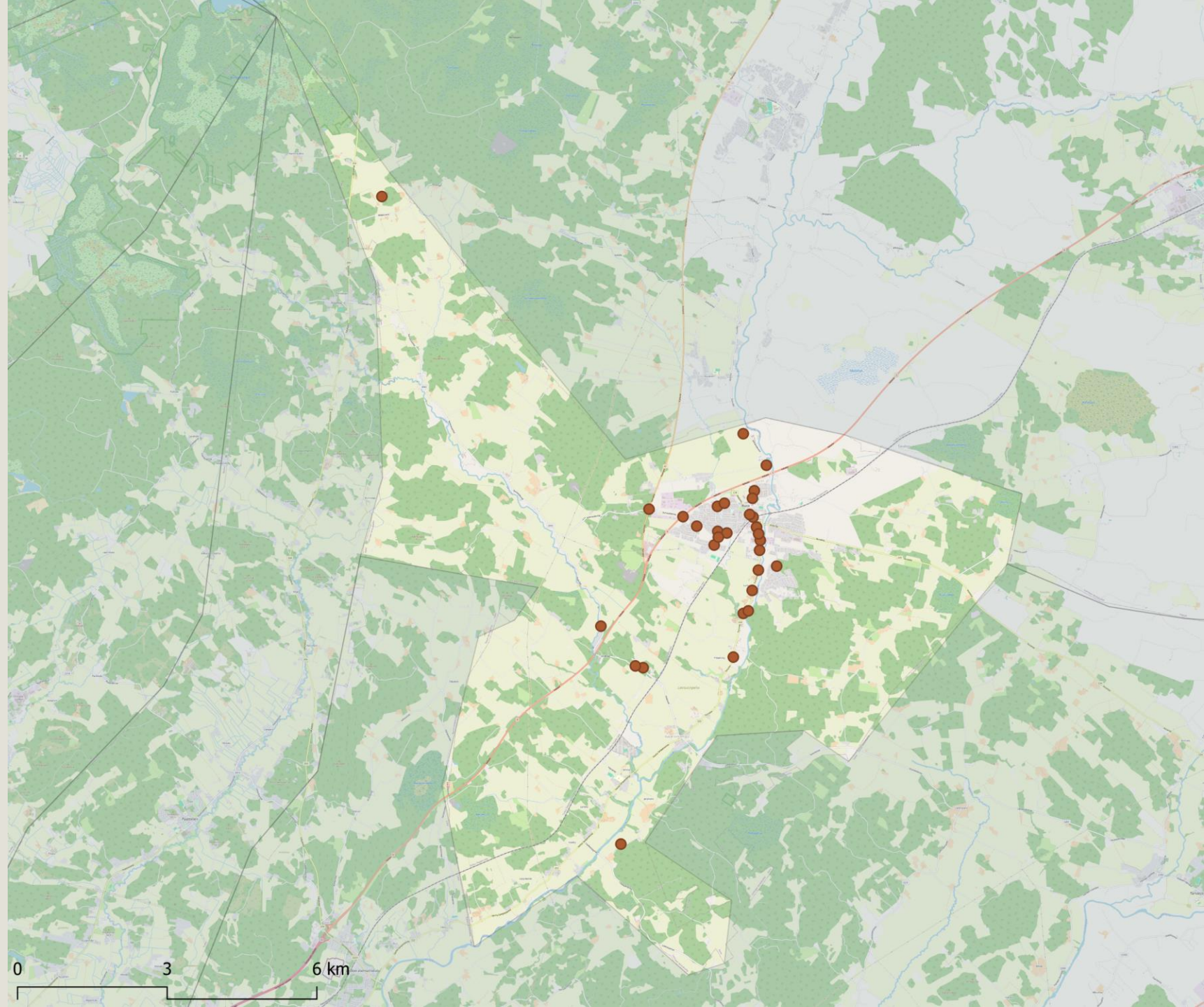
Läheltä piti - Pyöräilijät

- Ysitiellä ylityspaikoilla vaaratilanteita.
- Maantiellä 222 vaaratilanteita, ongelmaksi huomattu monissa tilanteissa kovat nopeudet ja kapea tie.
- Siltojen alle kerääntynyt hiekkaa jonka vuoksi kaaduttu
- Keskustassa liikennekäyttäytymisestä johtuvia läheltä piti – tilanteita.



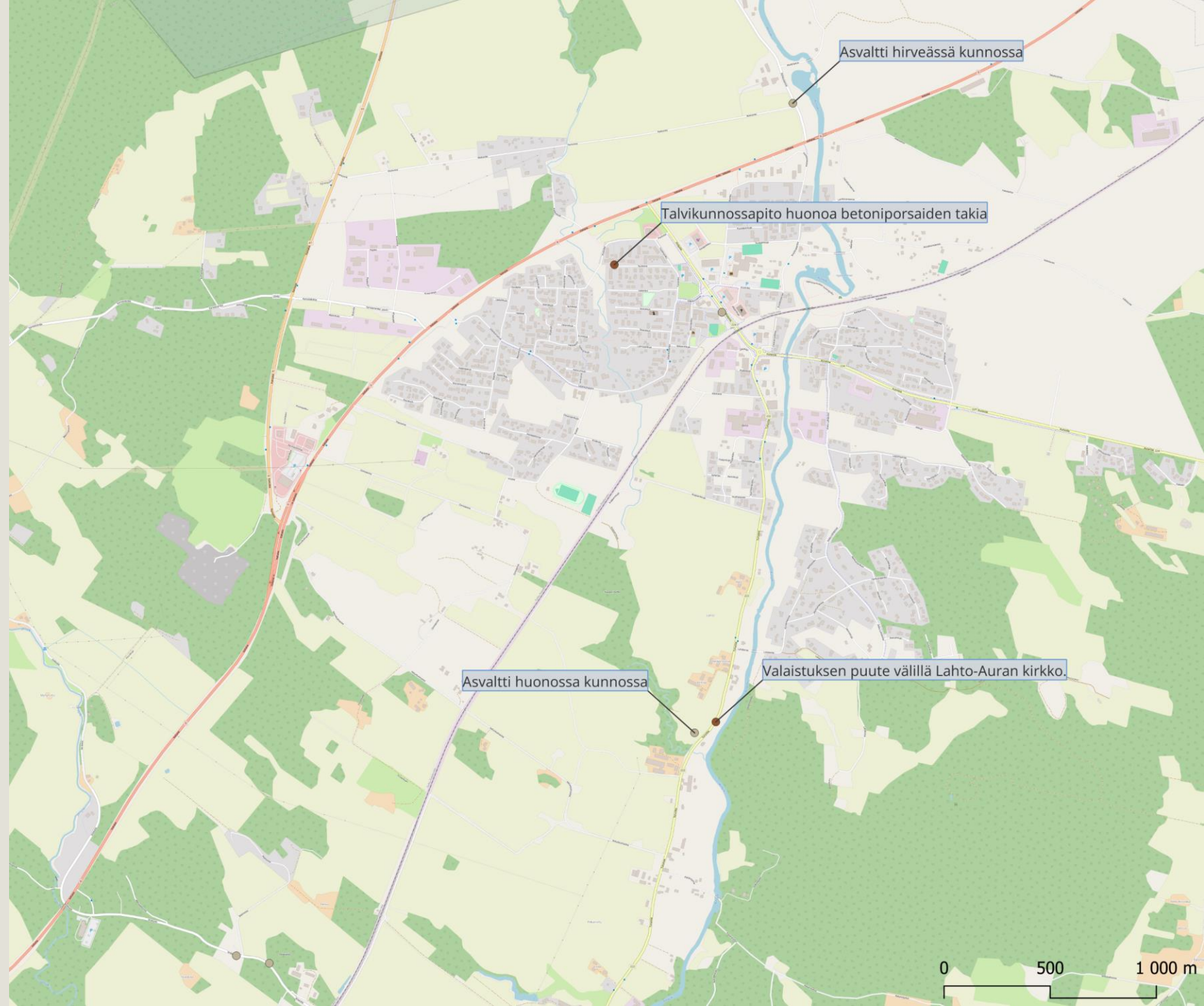
Laatupuute – Kunta

- Laatupuutteita tunnistettiin 32 kappaletta.
- Puutteet kohdistuivat enimmäkseen Auran keskustan alueelle, sekä erityisesti maantielle 222.



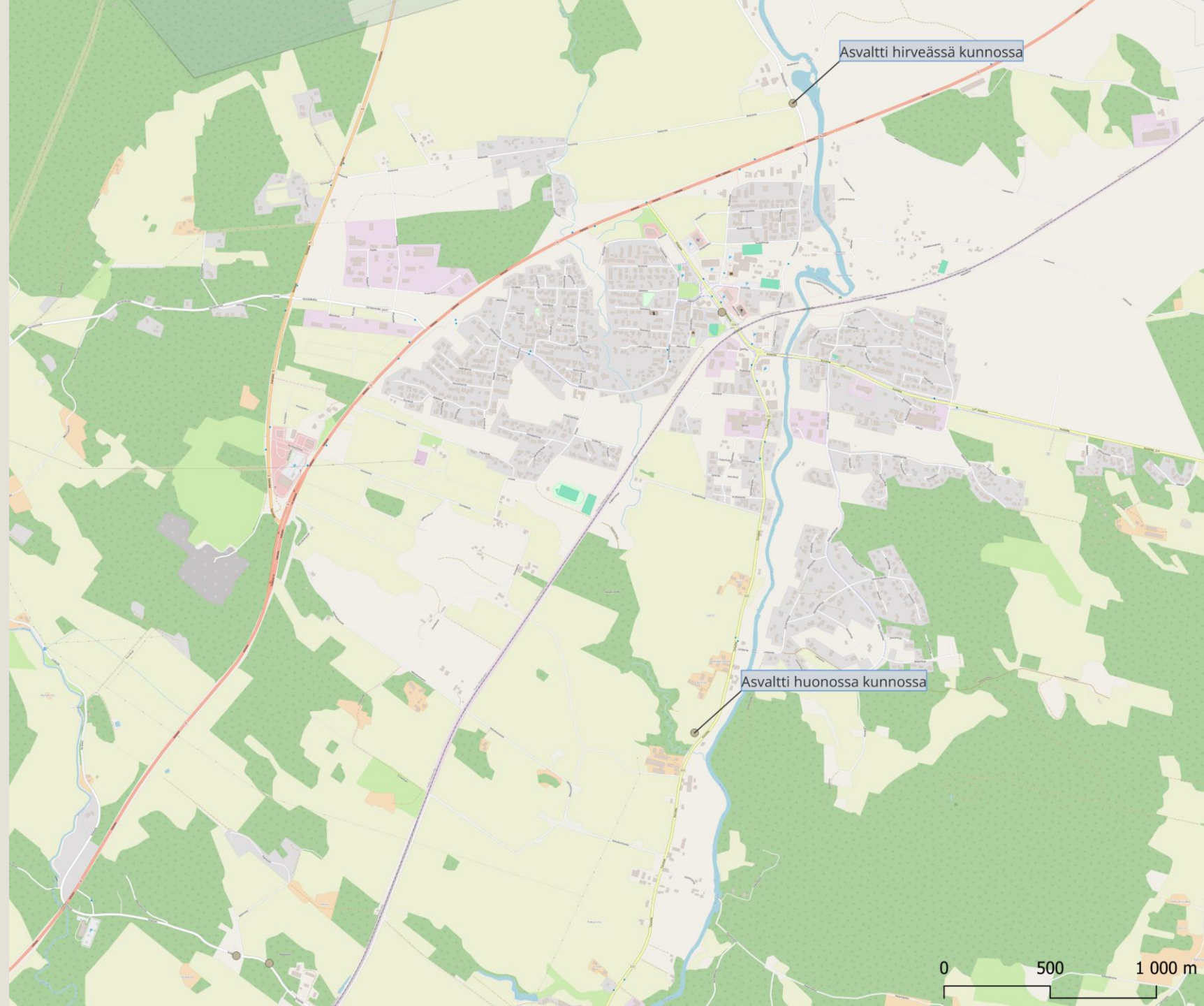
Laatupuute - Kävelijät

- Tunnistettuja laatupuutteita
 - Asvaltin kunto
 - Valaistuksen puute
 - Talvikunnossapito



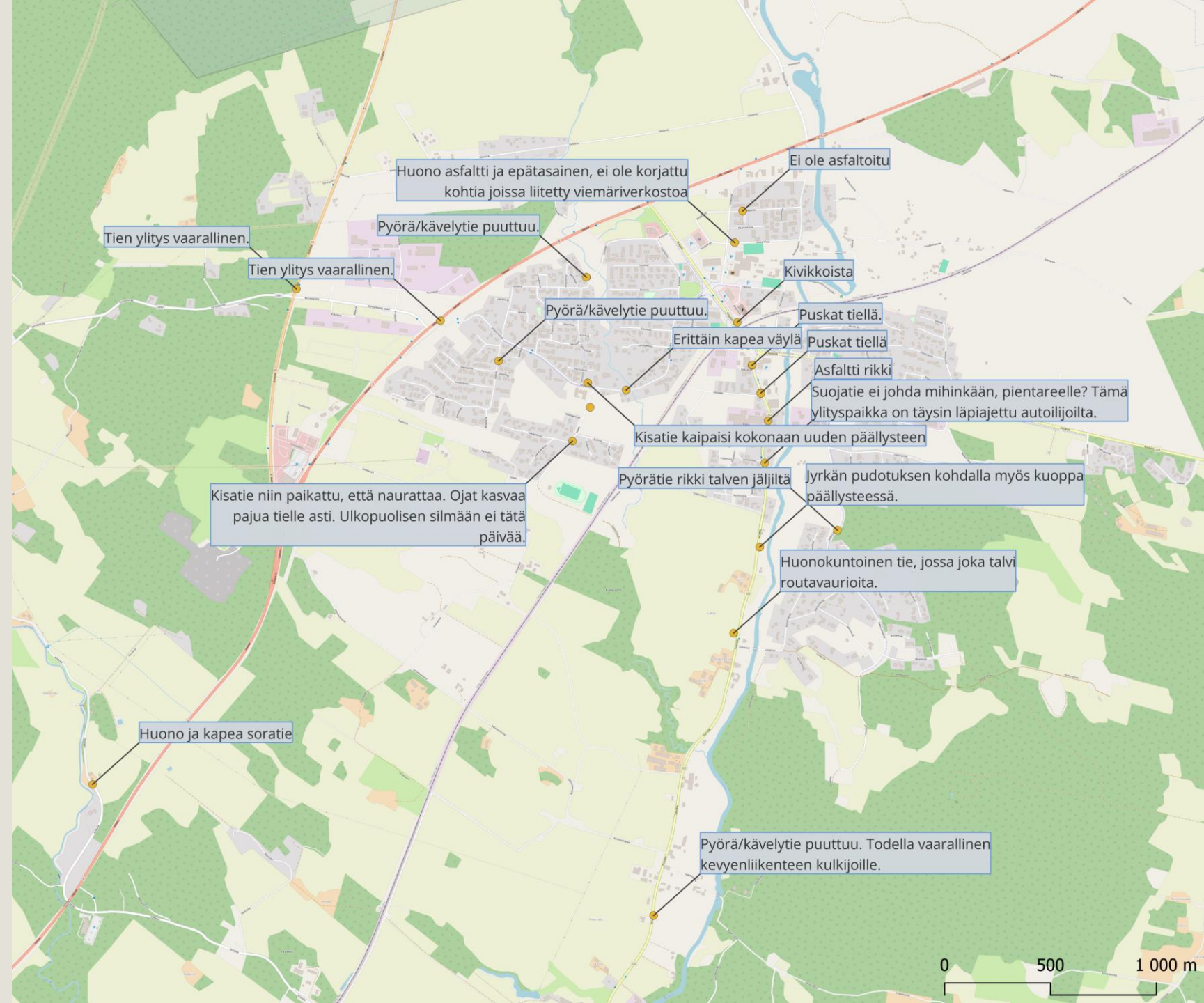
Laatupuute - Pyöräilijät

- Tunnistettuja laatupuutteita
 - Asvaltin kunto



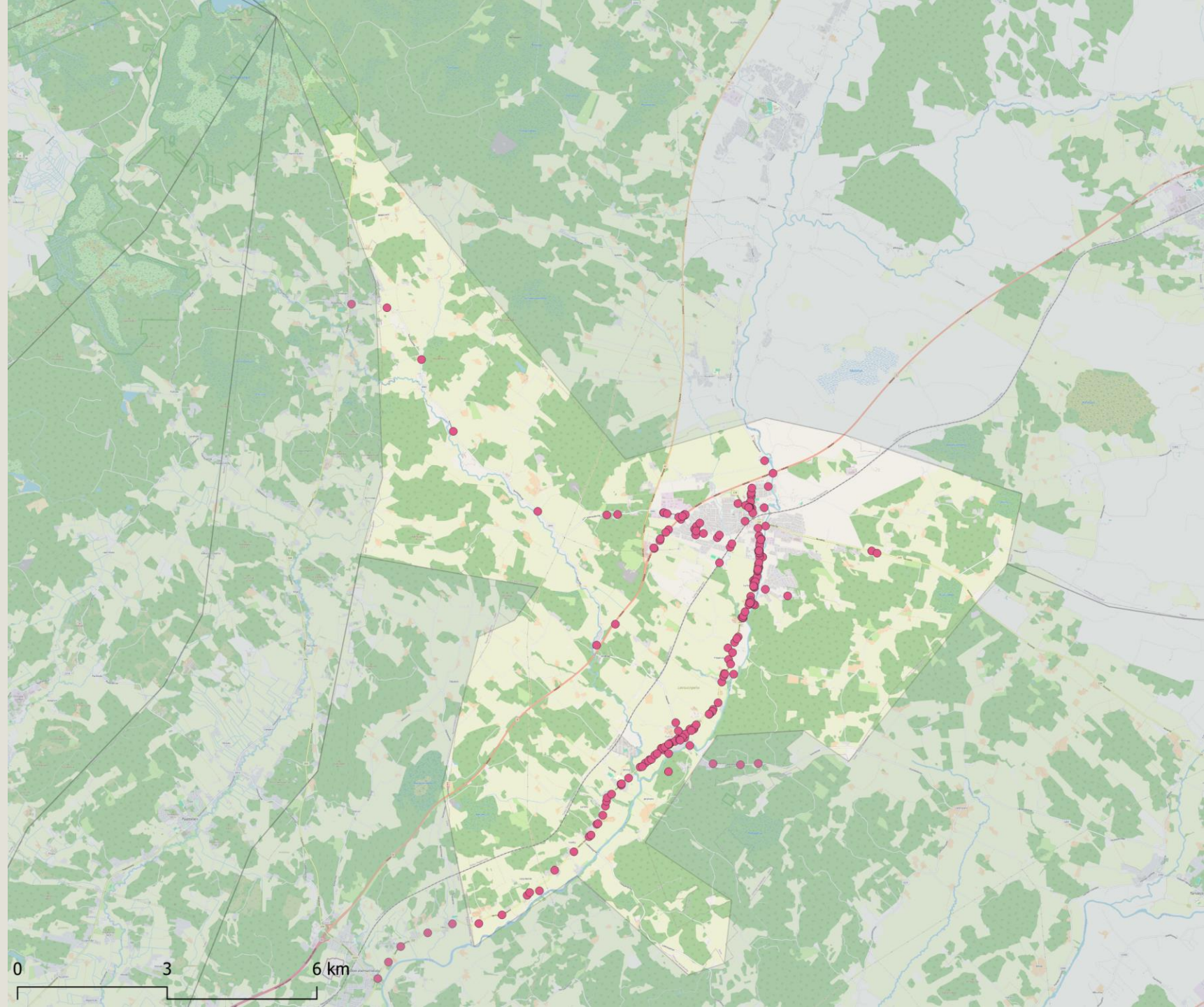
Laatupuute - Kävelijät & Pyöräilijät

- Tunnistettuja laatupuutteita
 - JKPP puute
 - Vaarallisia tien ylityksiä
 - Talvikunnossapito
 - Kasveista johtuvia näkyvyysongelmia
 - Routavauriot



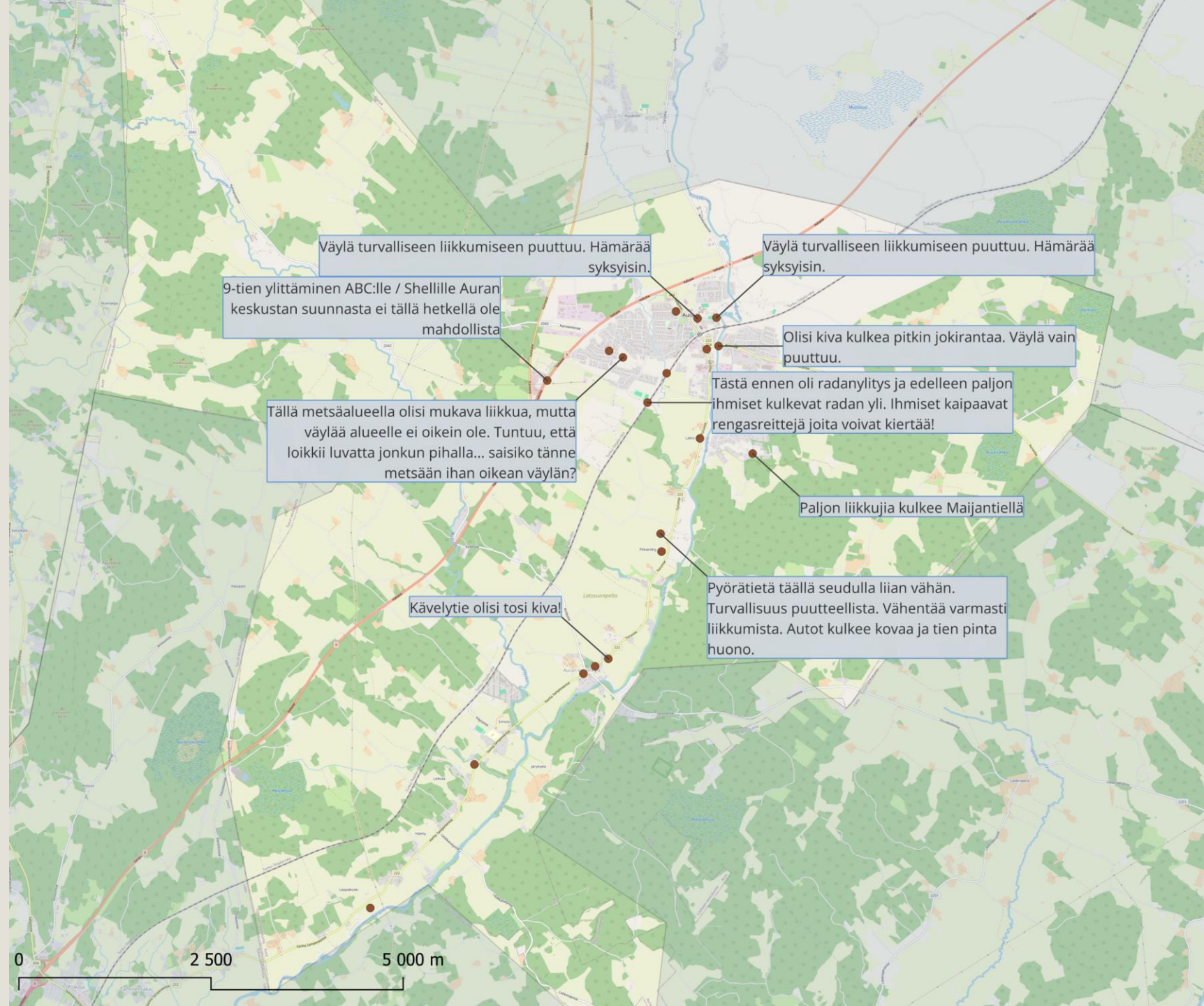
Väylä puuttuu

- Väyläpuutteita tunnistettiin kaikkiaan 188 kohteessa.
- Suurin osa vastauksista koski maantietä 222.
- Muita esiin nousseita teitä:
 - Karviaistentie
 - Kuuskoskentie



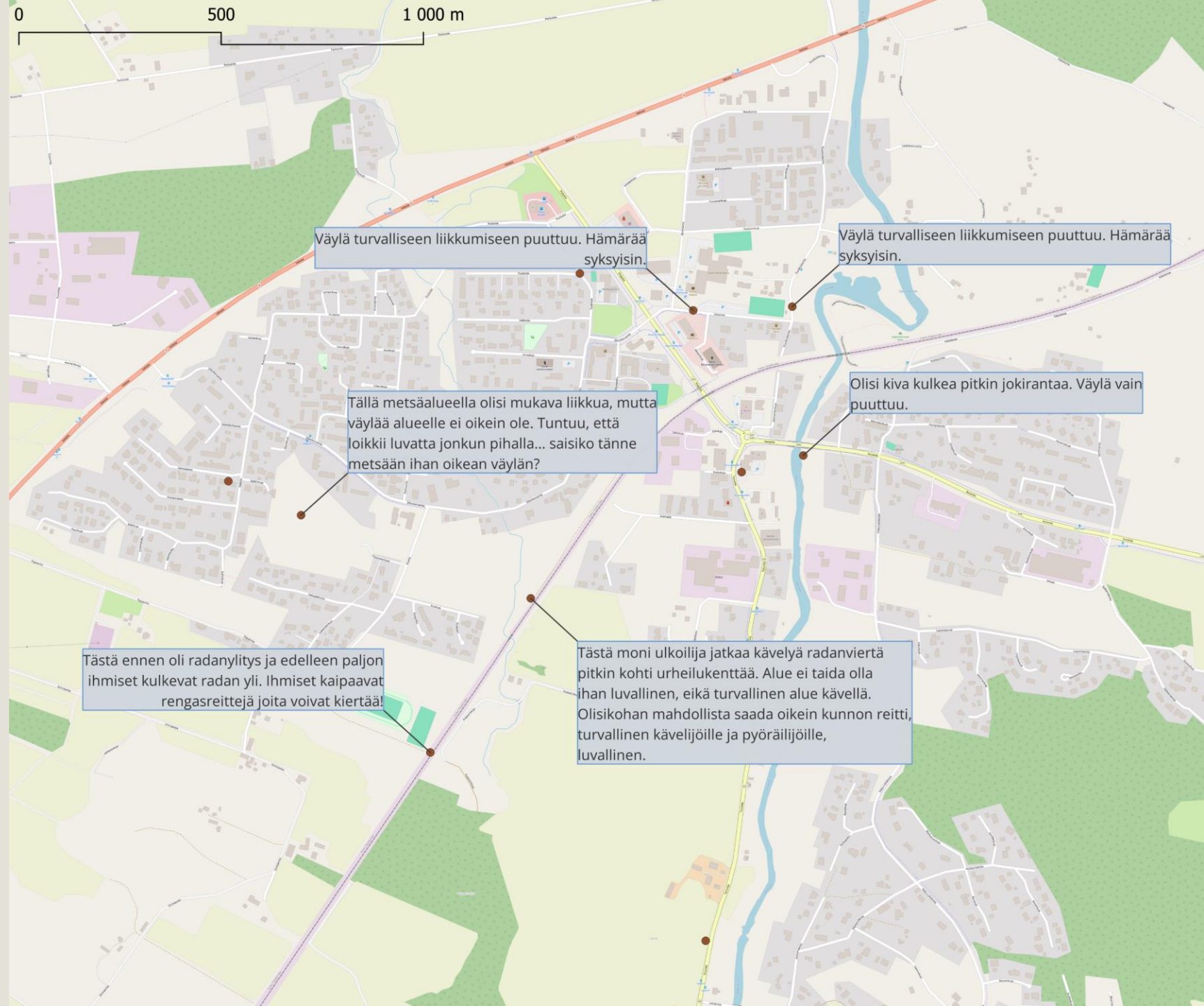
Väylä puuttuu Kävelijät

- Maantielle 222 kaivattiin useampaan kohtaan kävelijöille omaa väylää.
- Ysitien ylittämiseksi tarvittaisiin turvallinen paikka.



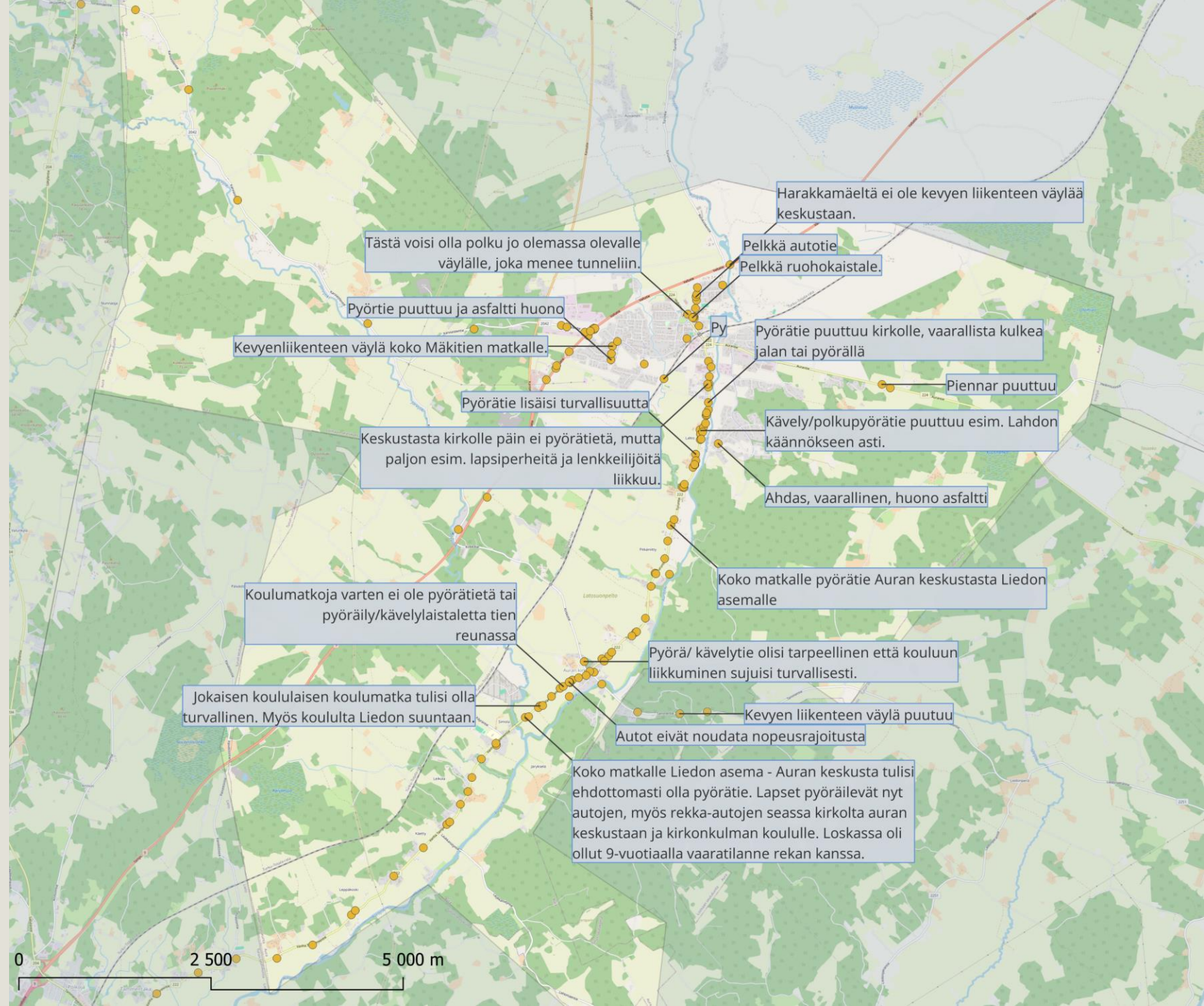
Väylä puuttuu Kävelijät keskusta

- Radanvierustaa käytetään kävelyyn ja rataa myös ylitetään turvattomissa paikoissa.
- Jokirannasta puuttuu yhtenäinen väylä.
- Metsäalueella väylä / polkupuutteita
- Väylien valaistusten laatutasossa huomautettavaa.



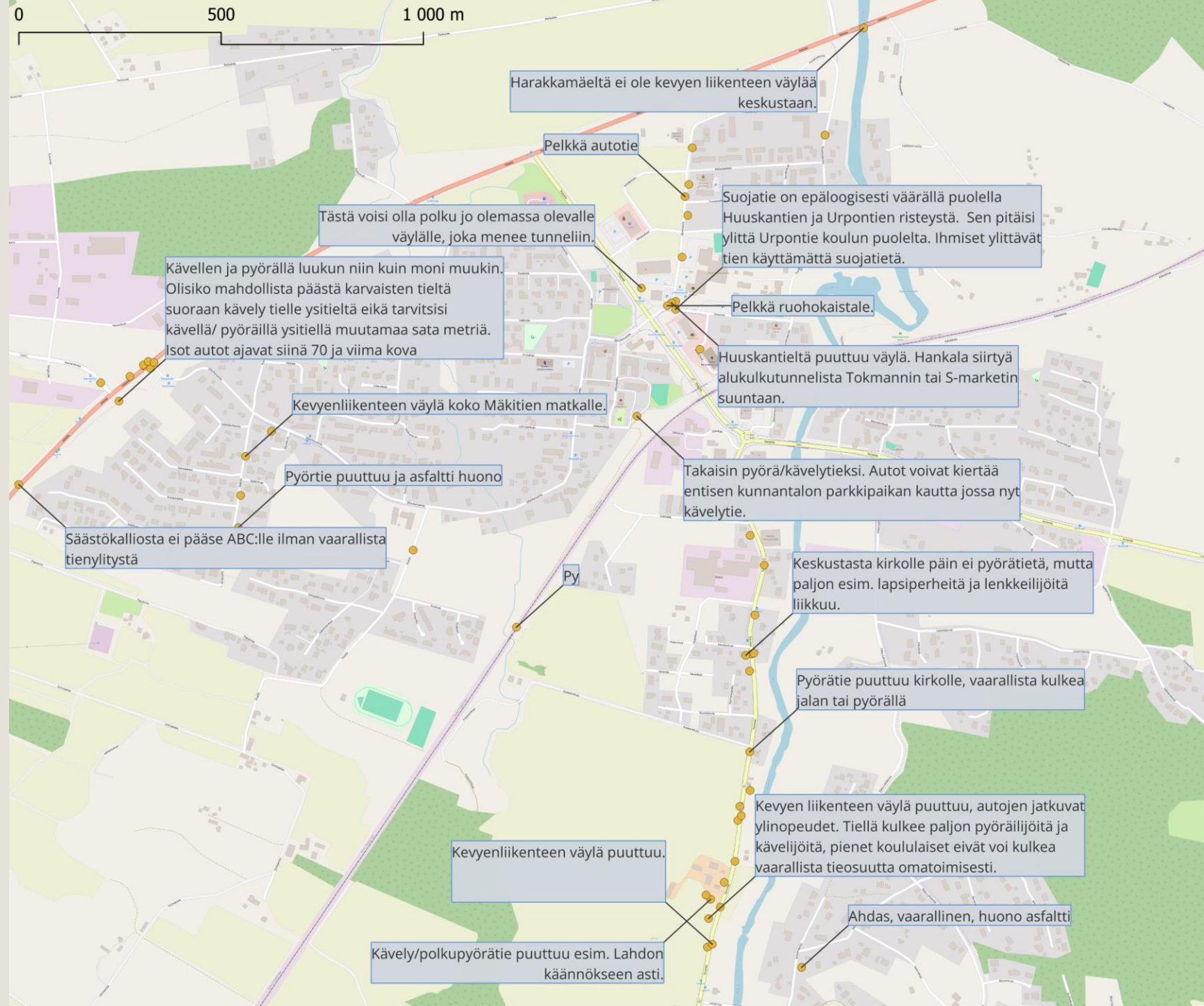
Väylä puuttuu Molemmat

- Maantielle 222 kaivattiin kävelijöille ja pyöräilijöille omaa väylää.



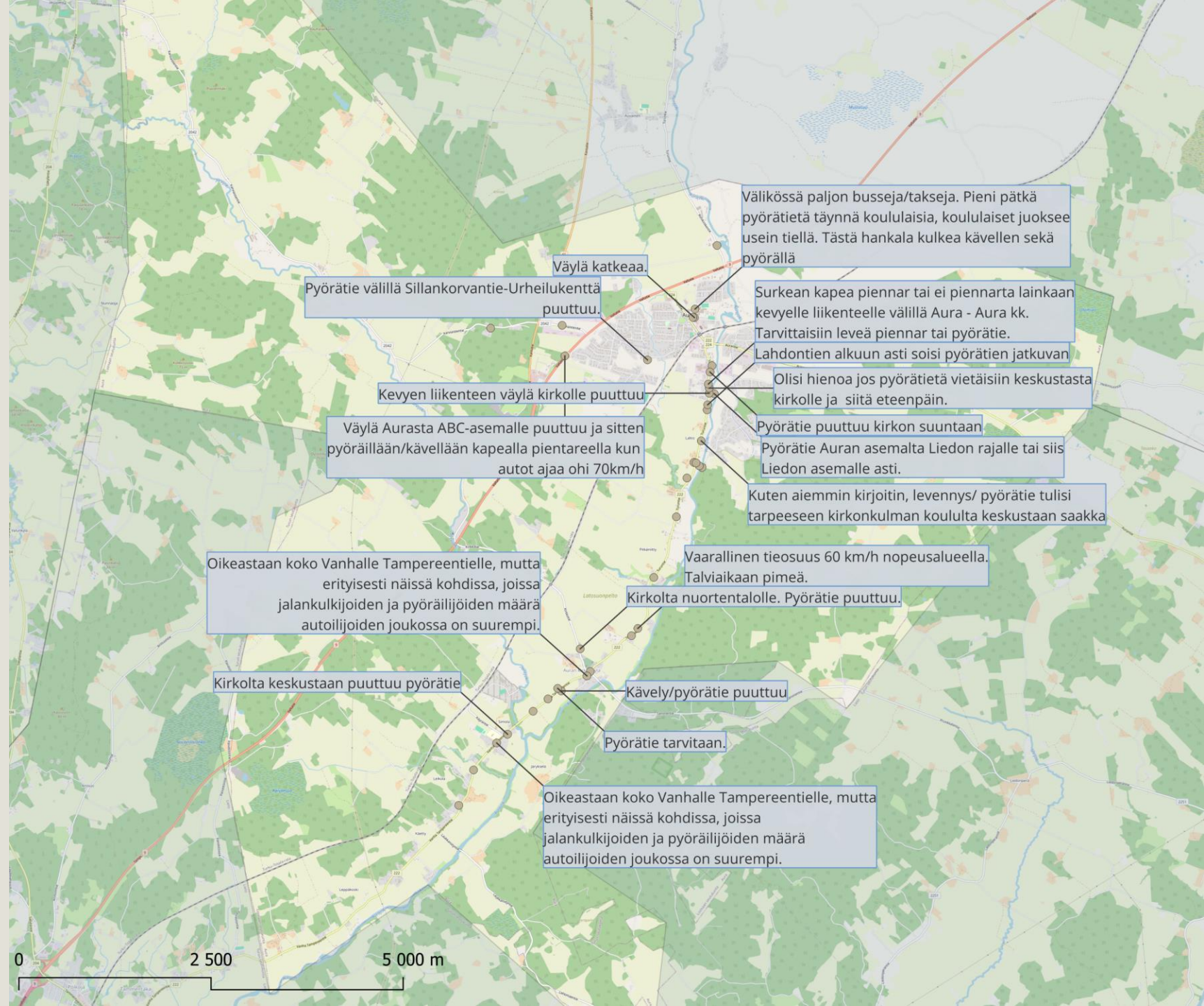
Väylä puuttuu Molemmat keskusta

- Väyläpuutteita havaittu useammassa kohteissa. Alueilta toivottiin parempaa saavutettavuutta keskustan suuntaan.



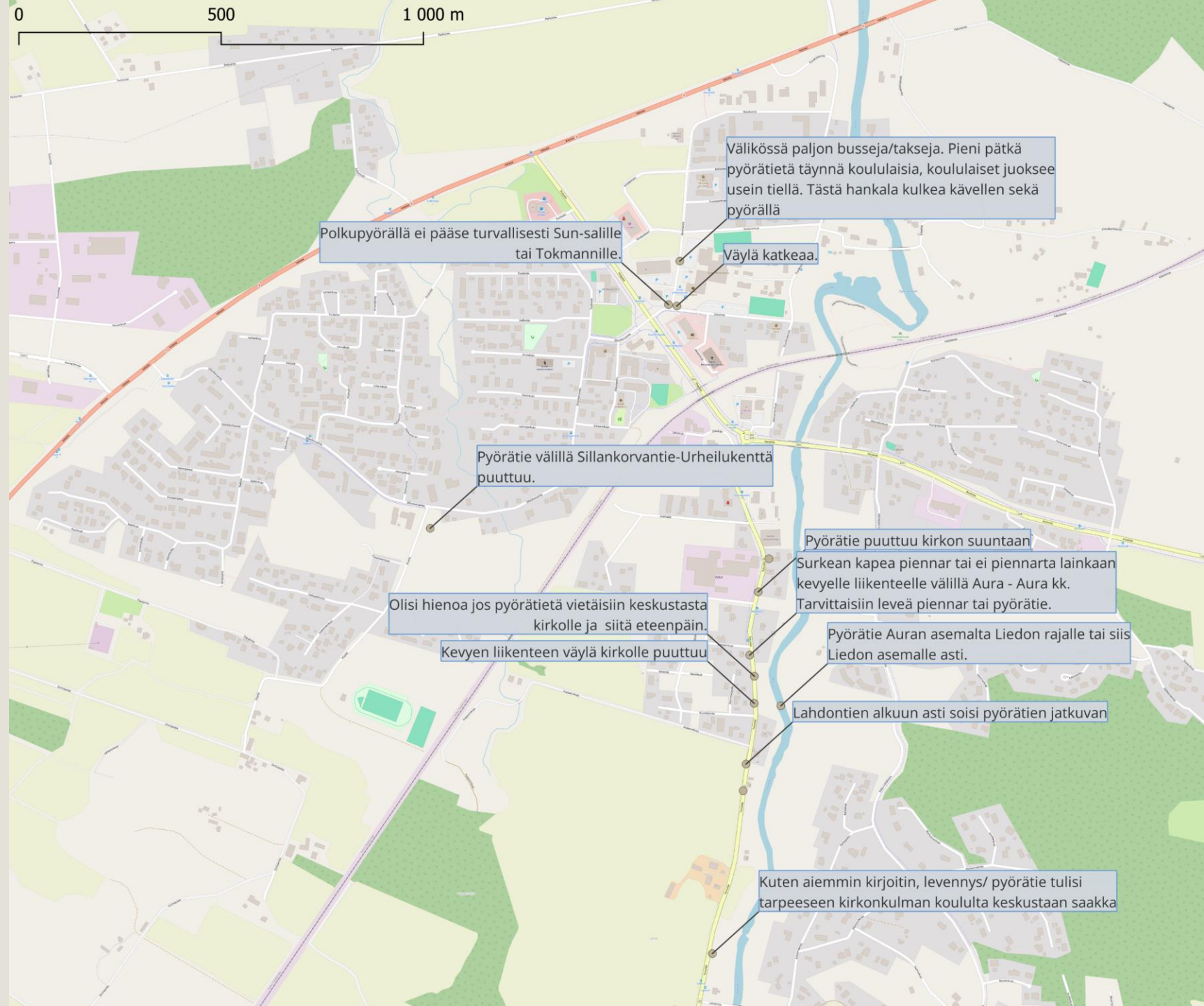
Väylä puuttuu Pyöräilijät

- Vastaukset painottuivat maantielle 222. Mainittu myös tieosuuden pimeys talviaikaan.



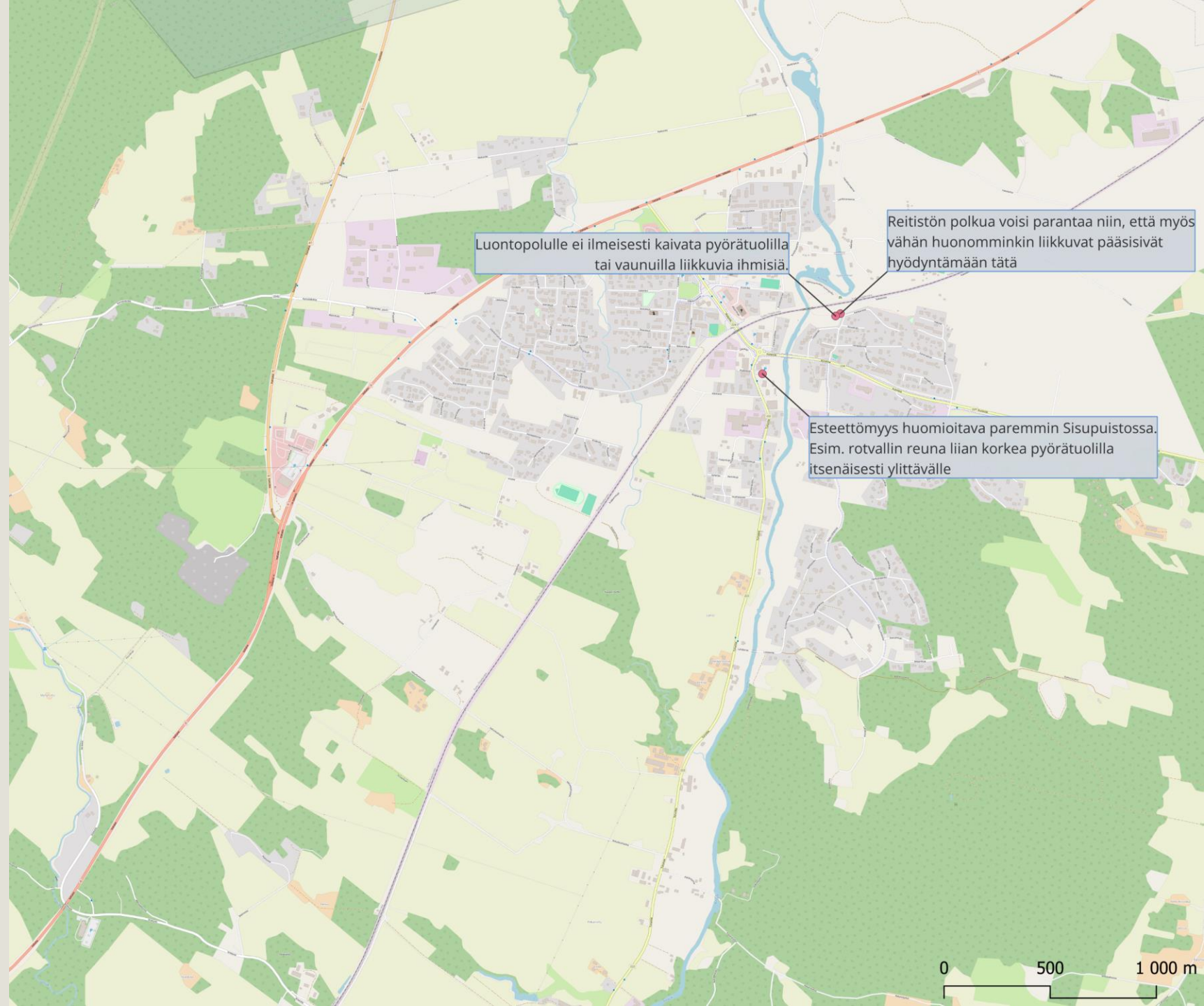
Väylä puuttuu Pyöräilijät Keskusta

- Koulun ympäristössä väyläpuutteita.



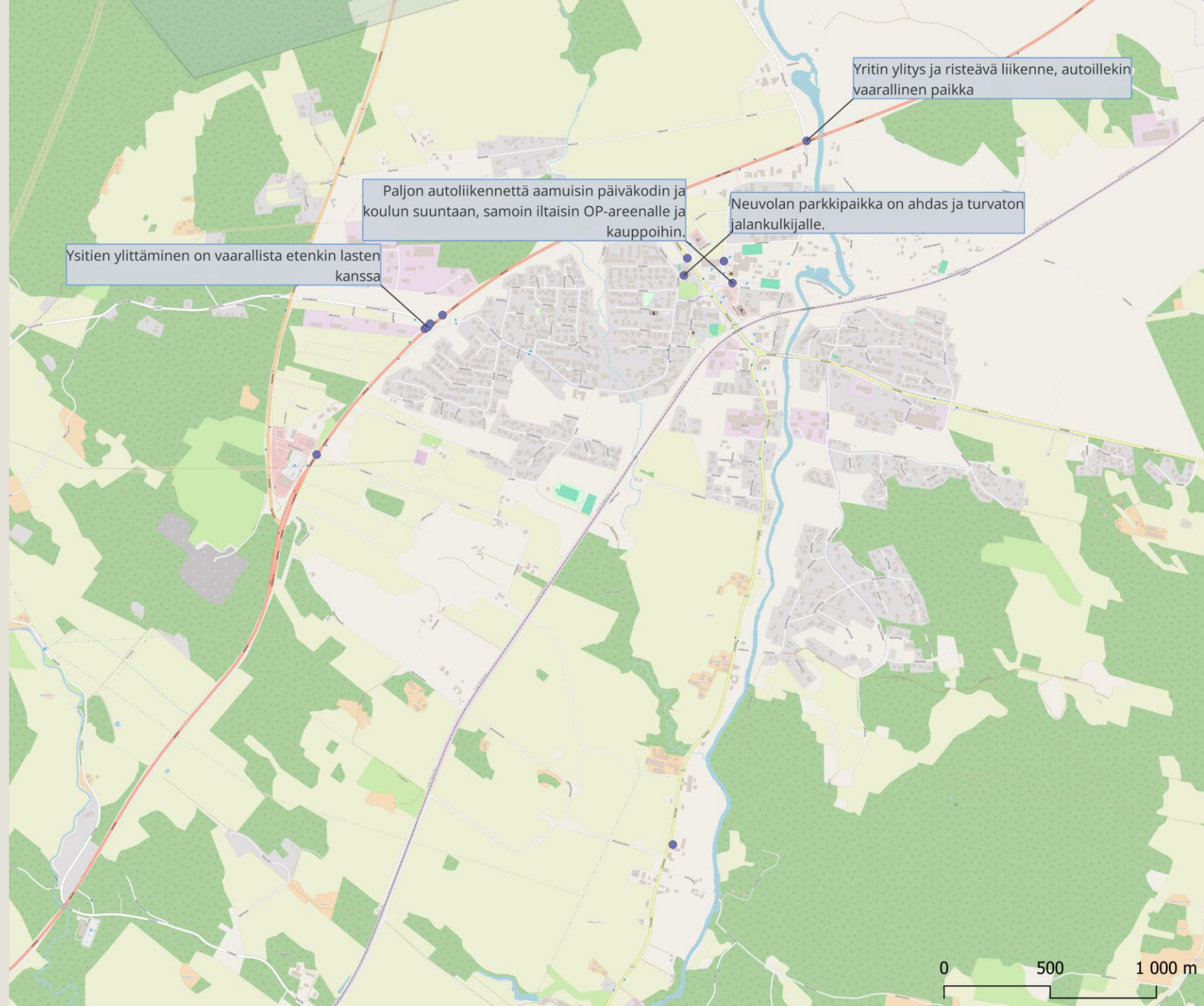
Esteettömyyttä kehitettävä

- Hypöstenkosken luontopolun esteettömyyteen toivottiin parannusta
- Sisupuiston ympäristön esteettömyys, rotvalli liian korkea.



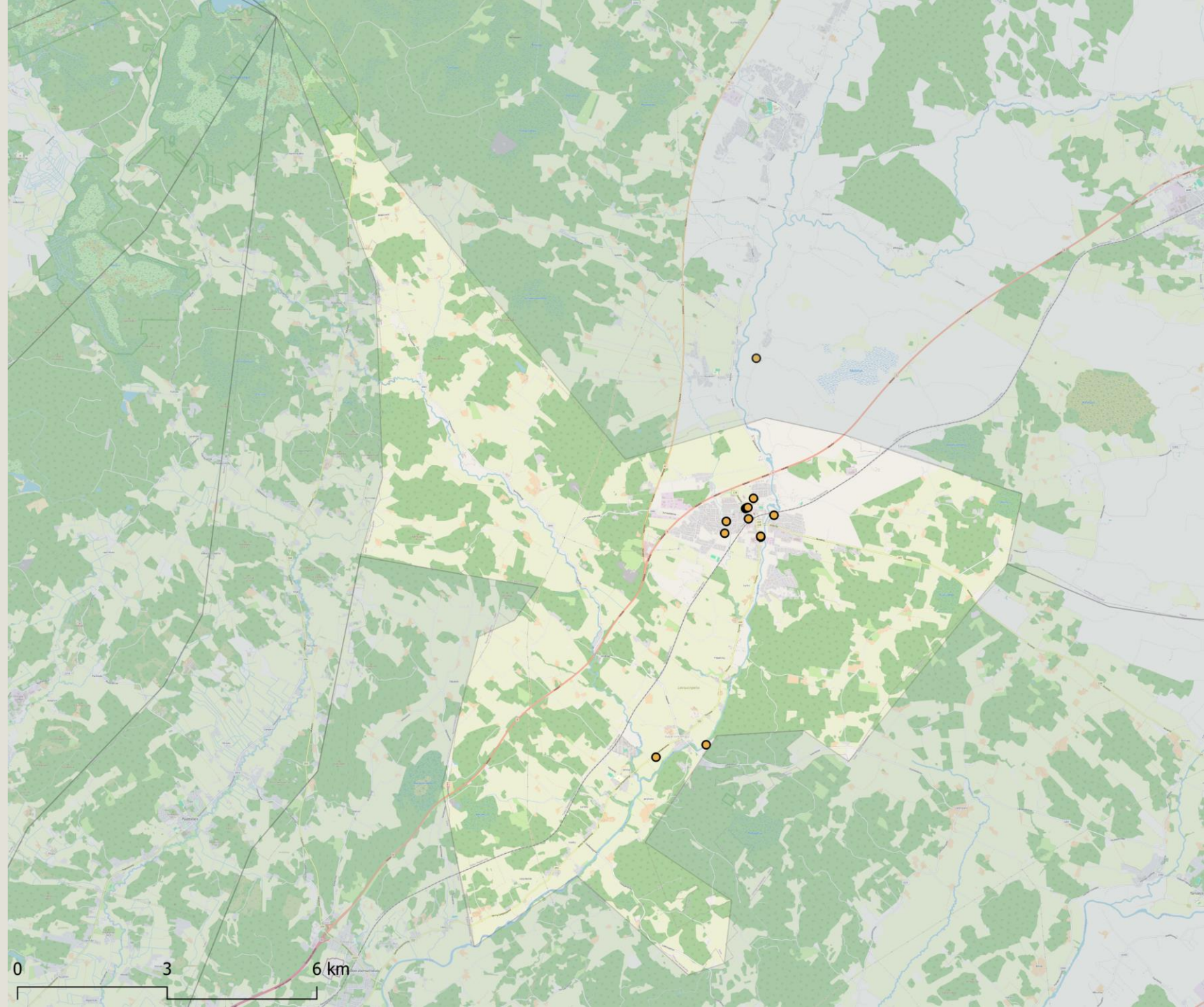
Liikaa autoja

- 13 tunnistettua kohtaa
- Ysitien ylityspaikat ruuhkaisia ja vaarallisia
- Koulun, neuvolan ja terveysaseman ympäristössä paljon autoliikennettä.



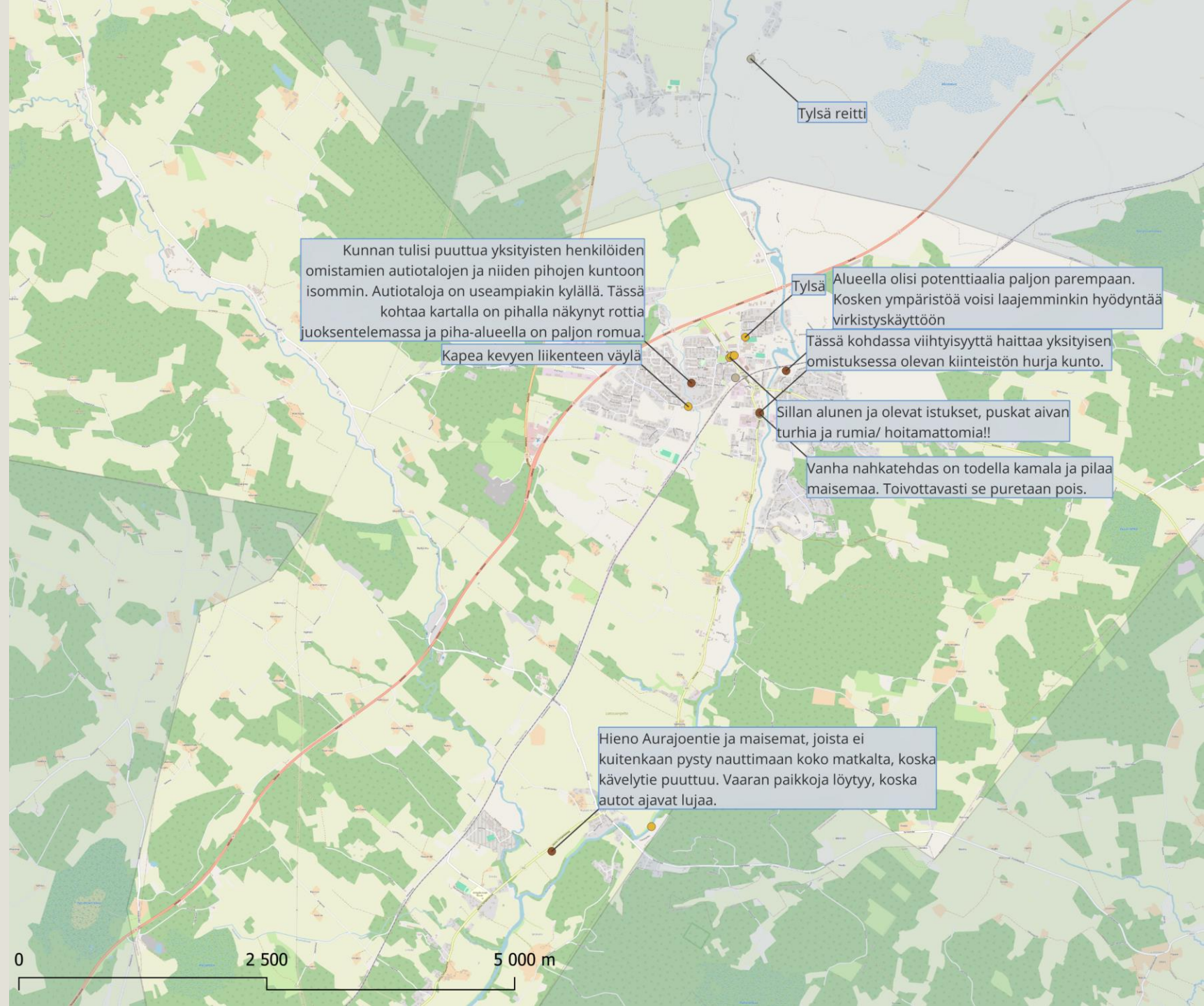
Viihtyisyyttä kehitettävä

- Kyselyssä saatiin 13 vastausta viihtyisyyteen liittyvään kysymykseen.



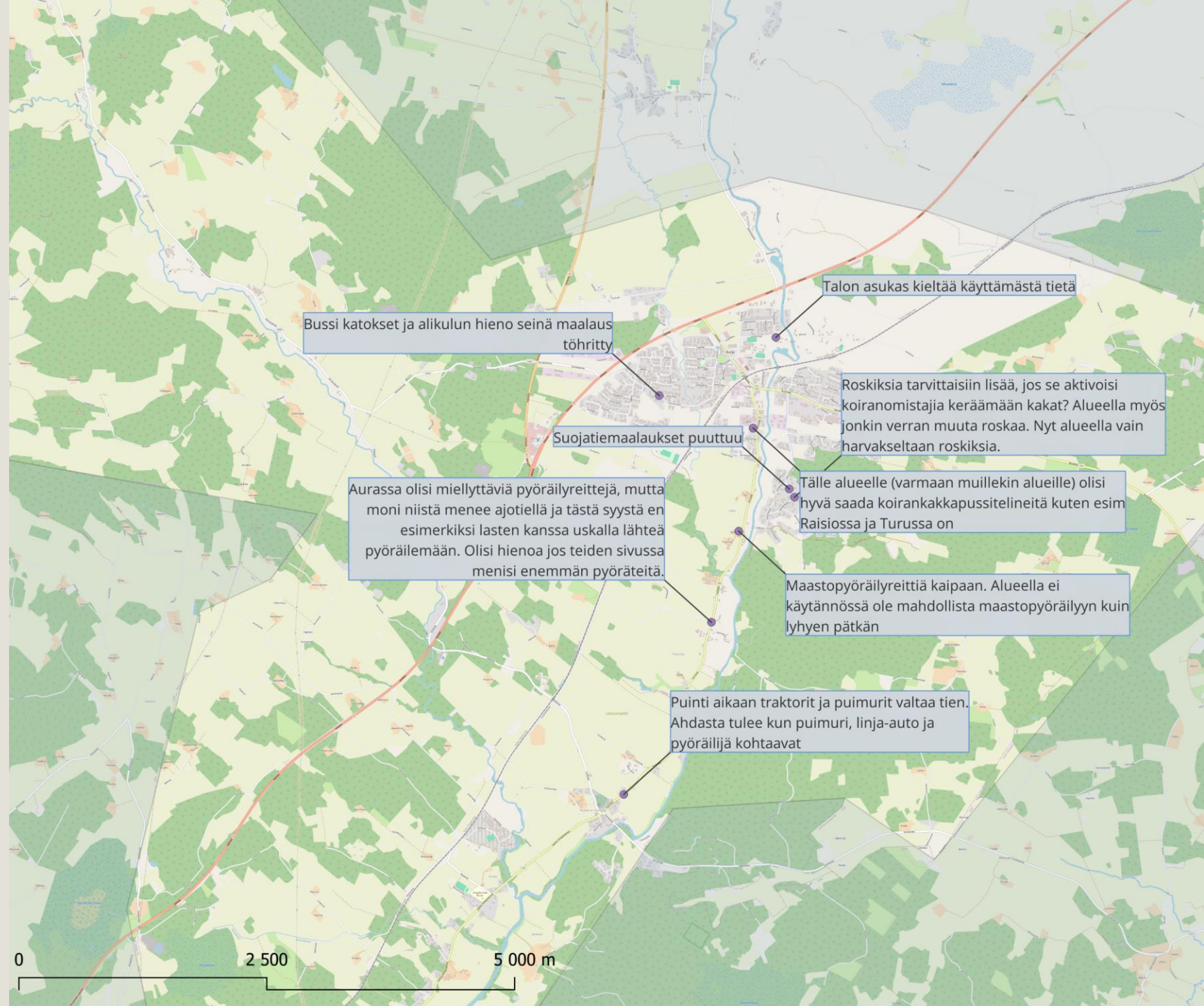
Viihtyisyyttä kehitettävä

- Epäsiistit rakennukset
- Hoitamattomat alueet
- Kosken alueen potentiaali



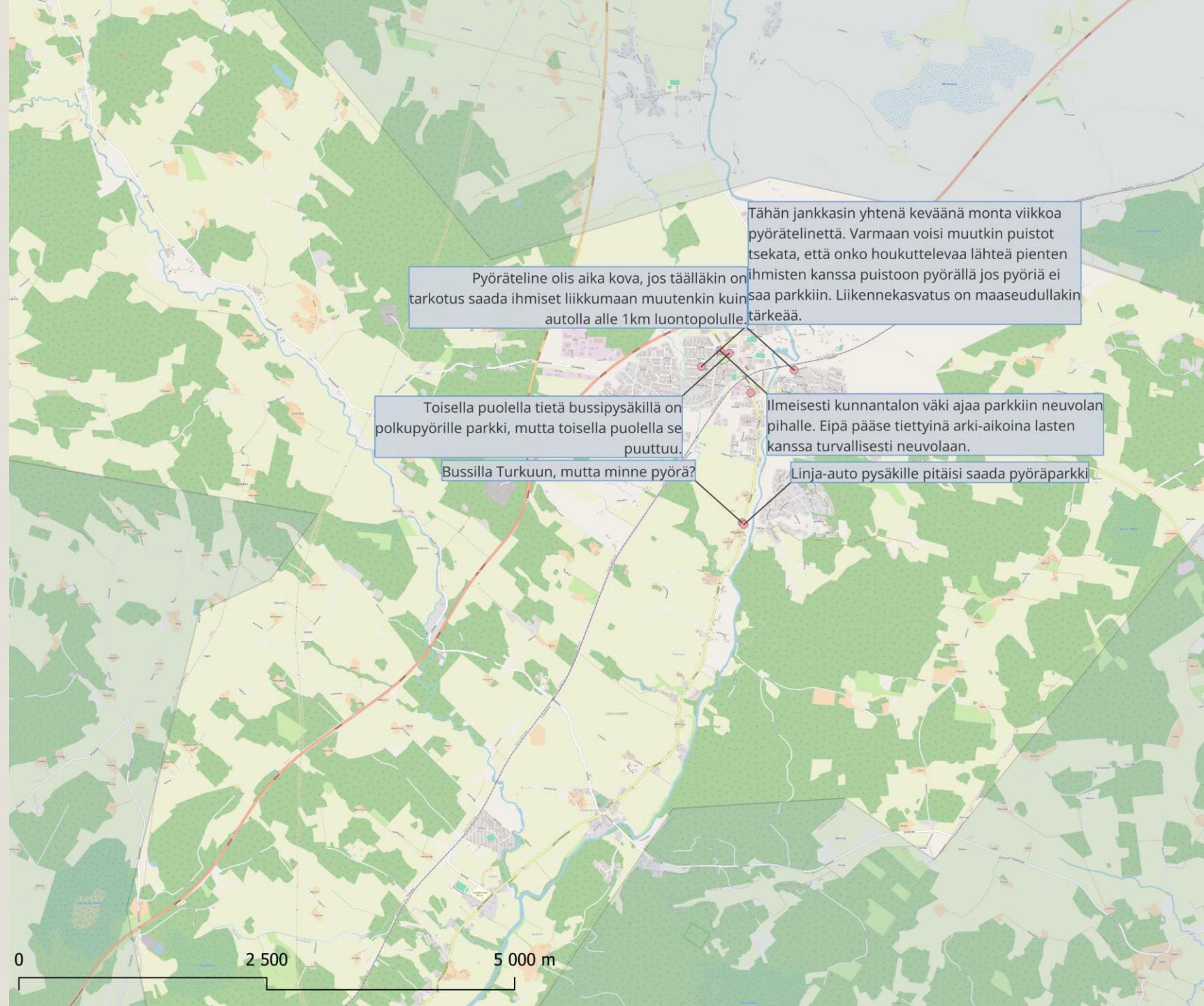
Muu ongelma mikä

- Muita ongelmia havaittiin 8 kappaletta.
- Havaittuja ongelmia:
 - Töhrinnät
 - Suojatiemaalausten puuttuminen
 - Koirankakkapussitelineiden ja roskisten puute
 - Maastopyöräreittien puute



Pyöräpysäköinti

- Pyöräpysäköintitarpeita tunnistettiin 7 kohteessa.
- Useampi puute liittyi matkaketjujen toteutumiseen liittyvään haasteeseen.



Liite 3

Esteettömyyskävely

Esteettömyyskävely 8.10.2024

- Edistämishjelman laatimisen yhteydessä tehtiin vuorovaikutteinen esteettömyyskävely, johon osallistui Rambollin esteettömyysasiantuntijan lisäksi kunnan henkilöstöä, seurakunnan edustaja sekä kokemusasiantuntijoita.
- Kävelyllä kierrettiin keskeisiä kulkureittejä Auran keskustassa ja havainnoitiin esteettömyyteen ja turvallisuuteen liittyviä haasteita erityisesti palvelujen saavutettavuuden ja omatoimisen liikkumisen näkökulmasta.
- Kävelyn keskeiset havainnot ja huomiot on esitetty seuraavilla sivuilla erikseen kulkuväylien ja suojateiden osalta.



Huomioita kulkuväyliltä



- Jalankulun väylät ovat pääasiassa **leveitä ja asfalttipinta tasainen** muutamia routavaurioita lukuun ottamatta.
- Keskeisin ongelma esteettömyyden näkökulmasta jalankulun väylillä on **erittäin jyrkkä mäki Yhdystien alikulkuun**, joka on erityisesti talviolosuhteissa mahdoton apuvälineillä liikkuville. Sulan maan aikaankin mäen ylös pääsyyn tarvitaan avustajan apua. Myös junaradan allittava alikulku Yhdystiellä on jyrkkä, samoin reitti jalankulun väylältä Yhdystiellä olevalle bussipysäkille.
- **Penkkejä** on sijoitettu sinne tänne, mutta niitä voisi vielä lisätäkin keskeisten reittien varsille sekä erityisesti mäkisten osuuksien yhteyteen.
- **Markettien alueella** (S-market, Tokmanni) on heikosti erillisiä jalankulun ja pyöräliikenteen väyliä ja suurimmat reitit kaupasta toiseen ja marketeilta kirjastolle kulkee tonttien läpi tai ajoradan reunassa.
- Esteettömyyskävelyn aikana huomattiin myös, että **reunakivet pysäköintialueelta kirjastolle ja yhtenäiskoululle** ovat niin korkeita, ettei niistä pääse apuvälineen kanssa liikkuva yli. Luiskattuja kohtia olisi hyvä lisätä.

Huomioita suojateiltä



- Kävelyreitien varrella olleet suojatieylitykset olivat pääasiassa tasaisia, osa kokonaan ilman reunatukia. Korkeat reunatuet eivät palvele mitään liikkujaryhmää mutta reunatukien puuttuminen kokonaan on näkövammaisten liikkujien osalta ongelmallista, koska suojatien alkamis- tai päättymiskohtaa ei pysty tunnistamaan valkoisella kepillä.
- Suojateiden odotusalueet ovat monen suojatien osalta liian jyrkkiä (pituuskaltevuus yli 5 %).
- Erityisesti Yhdystien ylittävä suojatie on esteettömyyden näkökulmasta ongelmallinen jyrkän odotusalueen, melko pitkän ylitysmatkan (yli 7 m) sekä liian kaukana olevien suojatievalojen painonappien takia. Lisävaloa ja siten suojatien turvallisuutta lisäävät valojen painonapit on sijoitettu valaisinpylväisiin, jotka sijaitsevat lähes 1,5 metrin etäisyydellä kulkuväylästä ruohikolla tai sorapinnalla. Niitä ei esimerkiksi pyörätuolin käyttäjät pysty käyttämään ollenkaan.

Yhdystien ylitys

- Alikulku on tällä hetkellä ainoa tapa ylittää Yhdystie tässä risteyksessä, mutta se ei ole esteetön eikä tehokas
- Ehdotus uudesta Yhdystien ylityksestä:
 - Esteetön, ajoradan tasossa (ilman kaltevuutta)
 - Kavennettu risteysalue, joka vähentää autojen nopeutta
 - Muut asiat: turvallisempi kouluympäristö

