

Auran kävelyn, pyöräilyn ja pyörämatkailun edistämishjelma 2024–2032

Raporttiluonnos
25.10.2024



Esipuhe

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi 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
- 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
- Liite 4. Pyörämatkailun kehittämistilanne
- Liite 5. Liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpiteet



1

Johdanto – miksi kävelyä ja pyöräilyä edistetään?

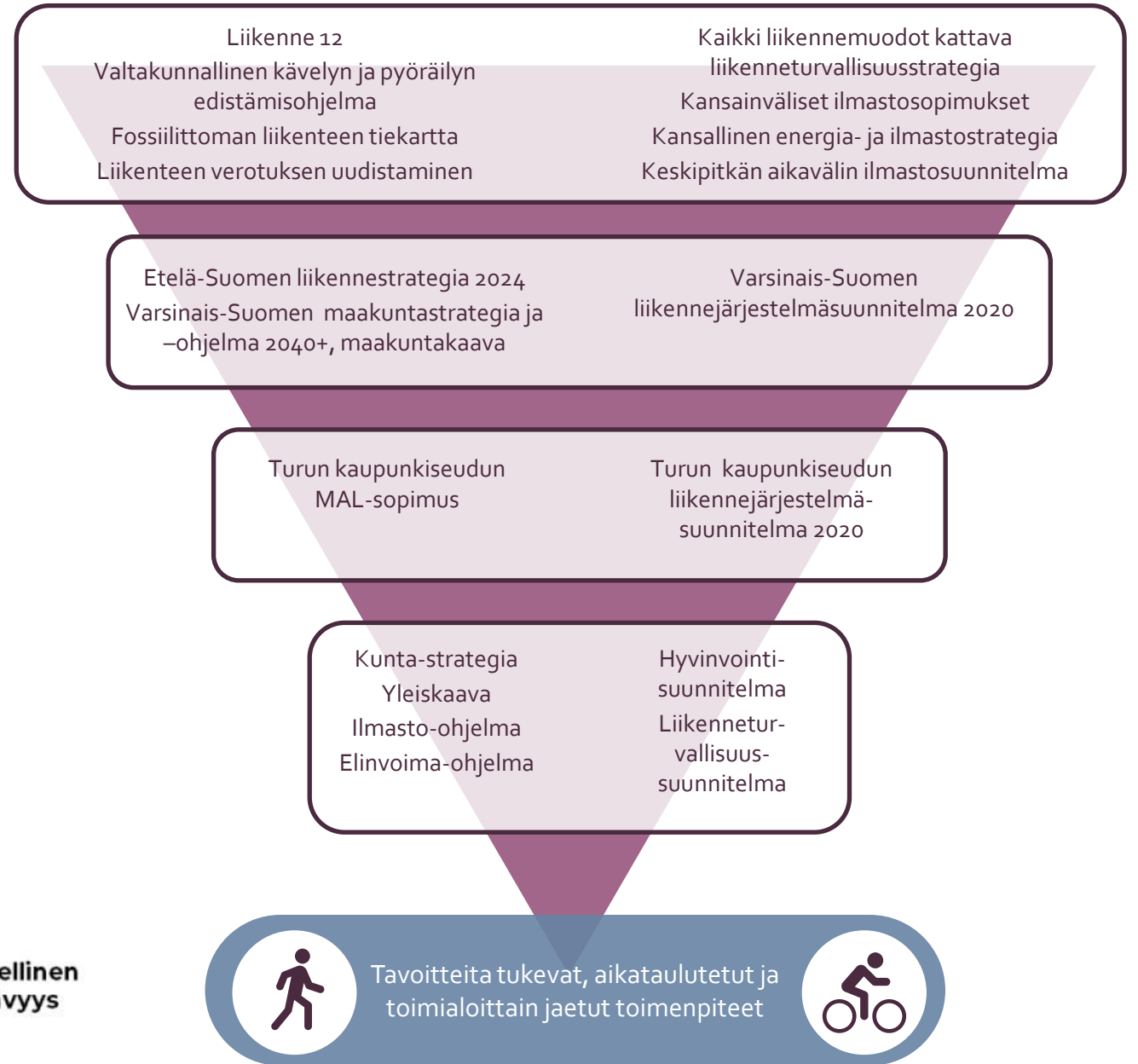
Lähtökohdat

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.

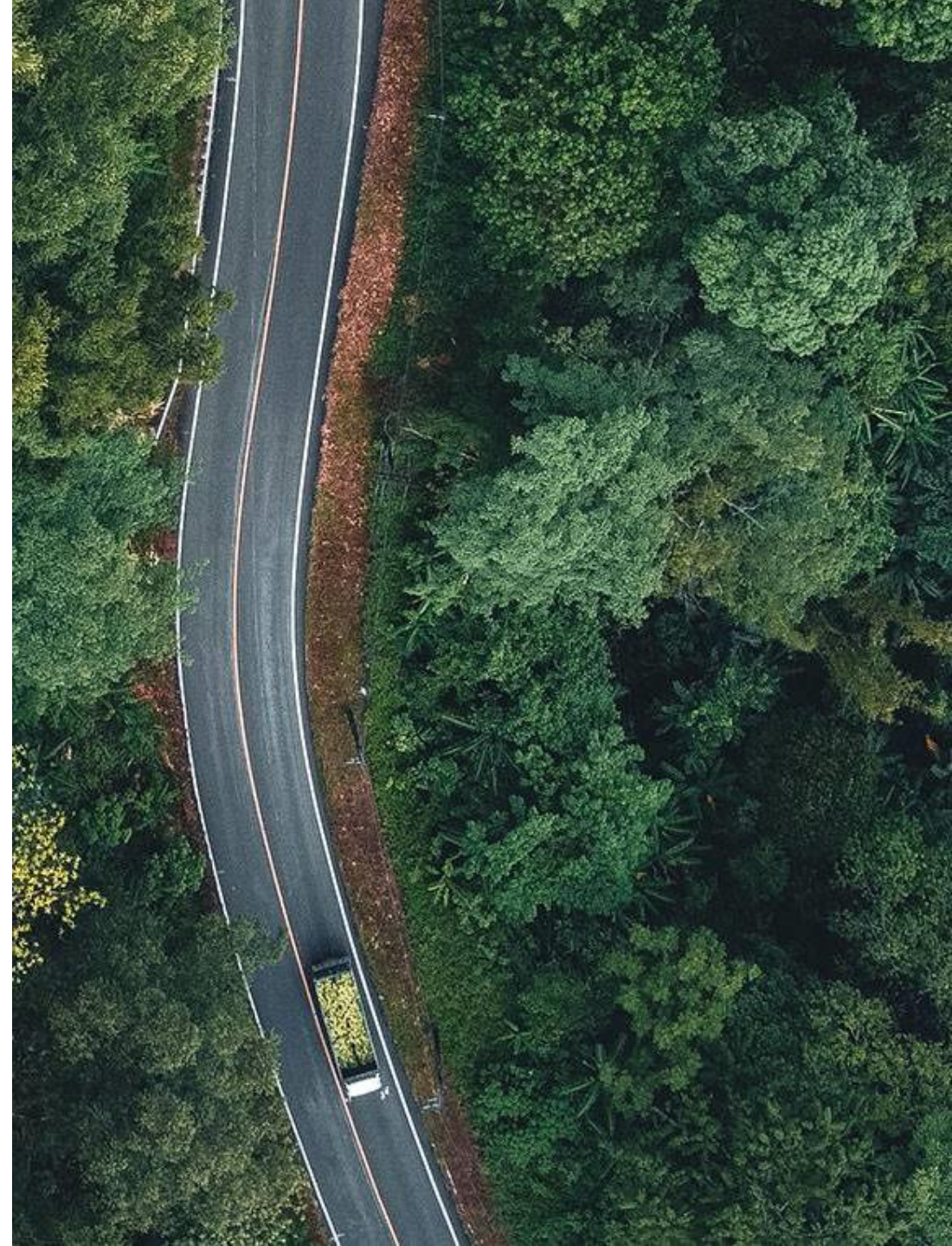
Kunnan toimia kestävien kulkutapojen suosion kasvattamiseen ovat turvallisen ja miellyttävän infran rakentaminen sekä liikkumistottumuksiin vaikuttaminen kaavoituksella ja liikkumisen ohjauksella.

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



Valtakunnalliset tavoitteet

- [Kansainväliset ilmastosopimukset \(2020\)](#)
 - 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 maankäyttöpoliittikkaa"
- "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 suojattomimmat liikkujat, kun jalankulun ja pyöräiliikenteen järjestelyt suunnitellaan hyvin.



Kaupunkiympäristön viihtyisyys ja elinvoimaisuus

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



Aktiivisen liikkumisen hyödyt

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

(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 KunnanKartta-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

2

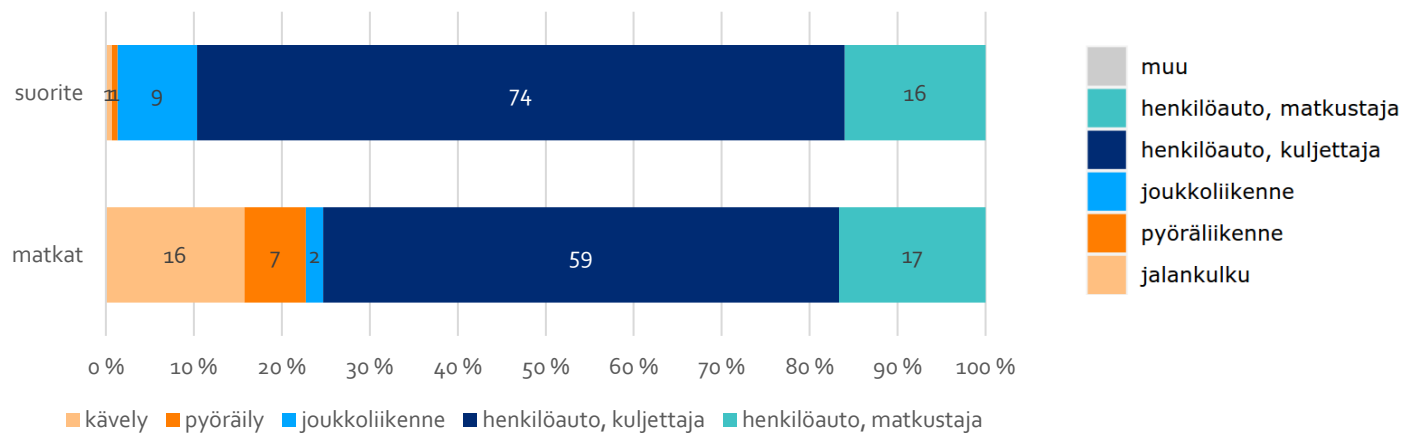
Nykytila ja kehittämistarpeet Aurassa

Liikkumistottumukset

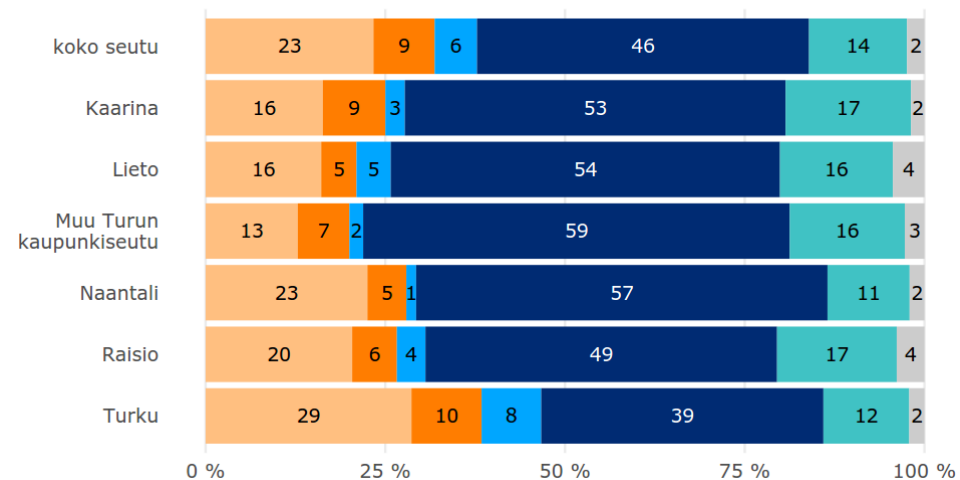
Auran kuntaan ei ole tehty omaa liikennetutkimusta kulkutapajakaumien selvittämiseksi. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (2021) Turun kaupunkiseudun seutujulkaisun tuloksissa Aura on pienen otoskokonsa vuoksi yhdistetty Paraisten, Ruskon, Maskun, Nousiaisten ja Mynämäen kanssa. Kuntaryhmän 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.

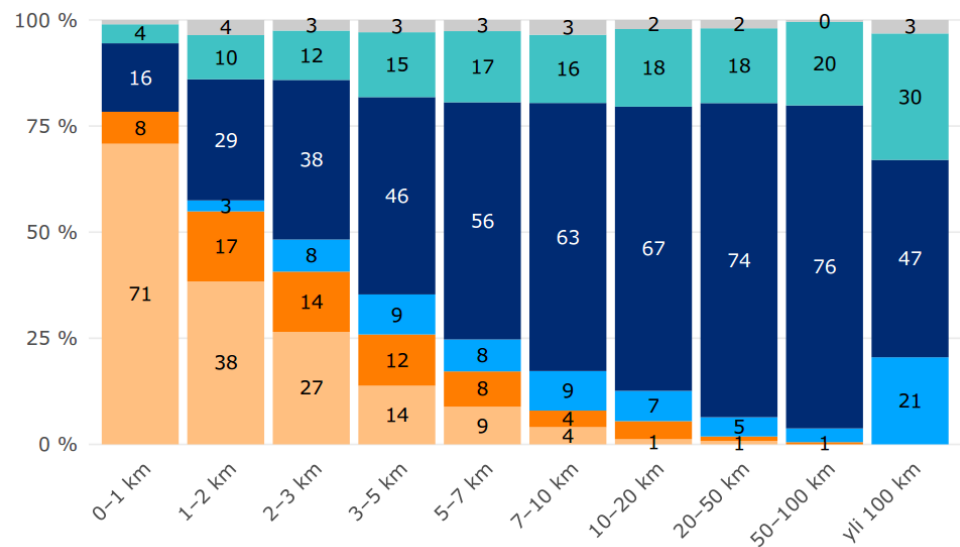
Auran mallinnetut kulkutapaosuudet matkoista ja matkasuoritteesta



Kulkutapajakauma asuinalueen mukaan (prosenttia alueen asukkaiden matkoista)



Kulkutapaosuudet matkan pituuden mukaan (prosenttia pituusluokan matkoista)

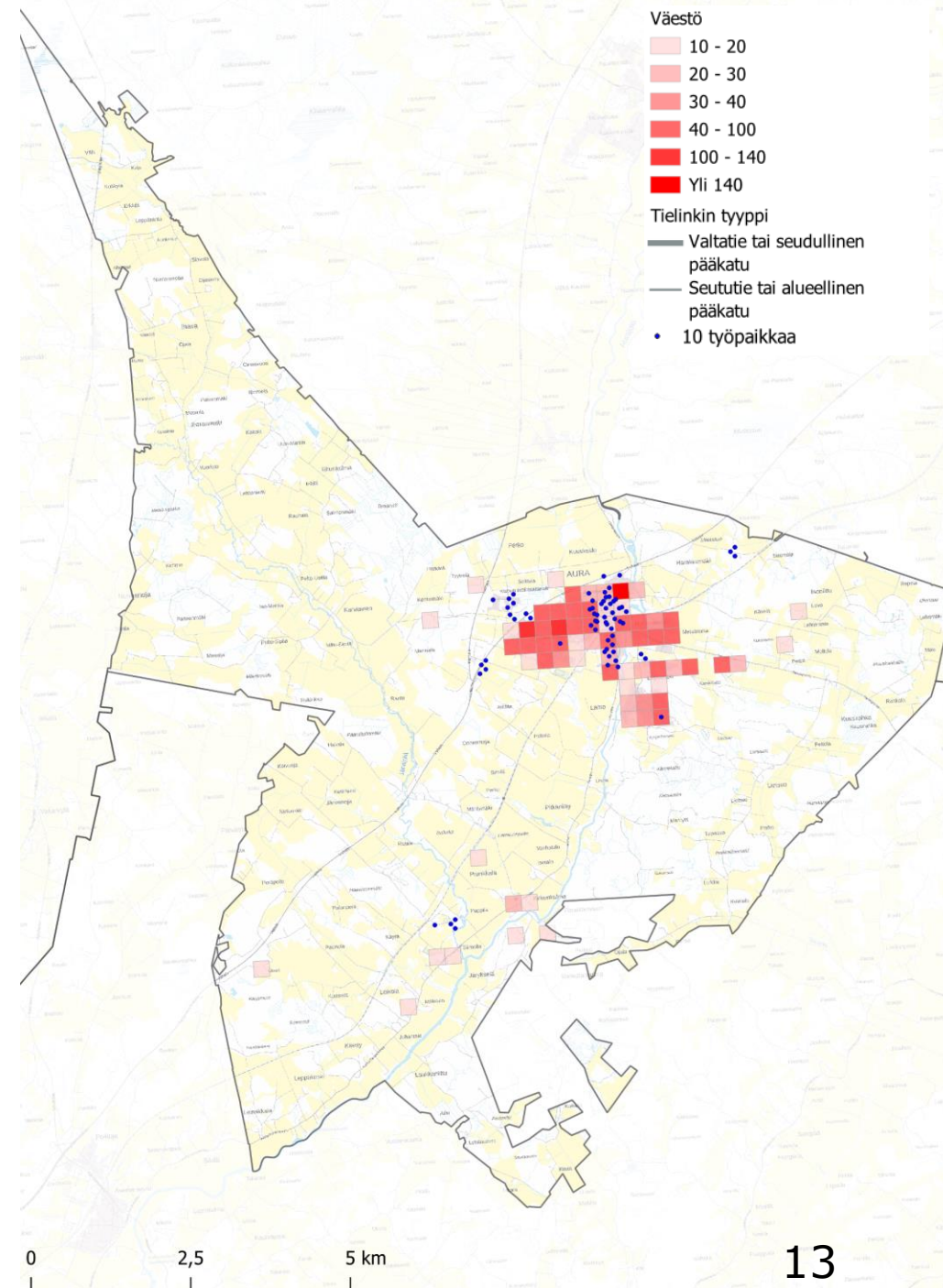


Asuminen ja työpaikat

- 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 Turuntien 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.

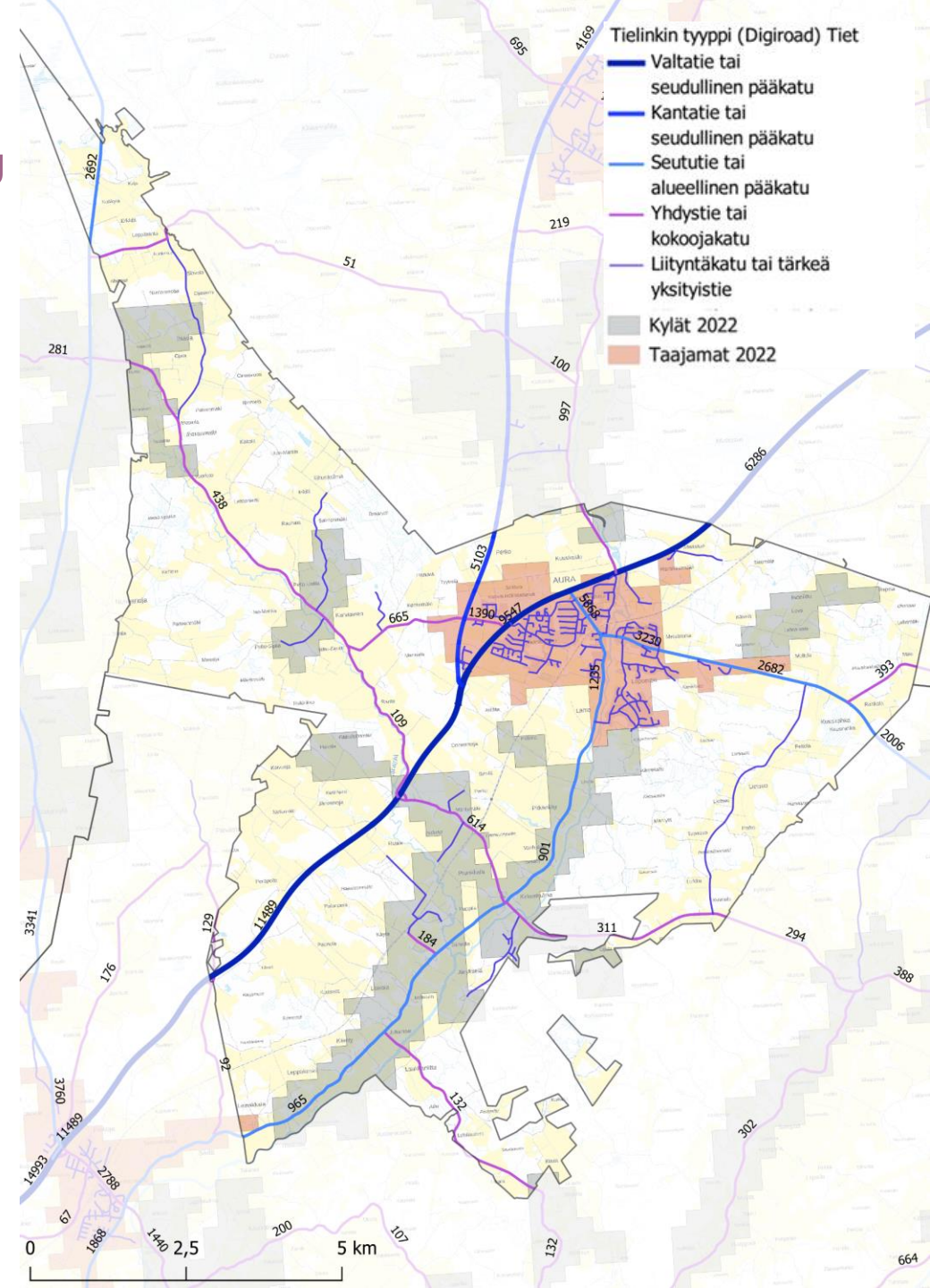
Auran ikäjakauma 2022	%
Alle 15-vuotiaita	18,5
15-64-vuotiaita	59,3
Yli 64-vuotiaita	22,2

Stat.fi



Yhdyskuntarakenne ja maankäytön suunnittelu

- Auran keskusta luo kunnan ainoan taajaman. Tämän lisäksi kunnassa on useampia kyliä.
- Turuntien varsi on Auran kunnan alueella lähes koko matkalta kyläaluetta.
- Liikkumisen kannalta merkittävimmät tiet ovat keskustan pohjoisessa rajaava Valtatie 8 (E63), siihen pohjoisesta yhdistyvä Kantatie 41 ja seututiet 224 (Tarvasojantie) sekä 222 (Turuntie)
- Auran keskustaa



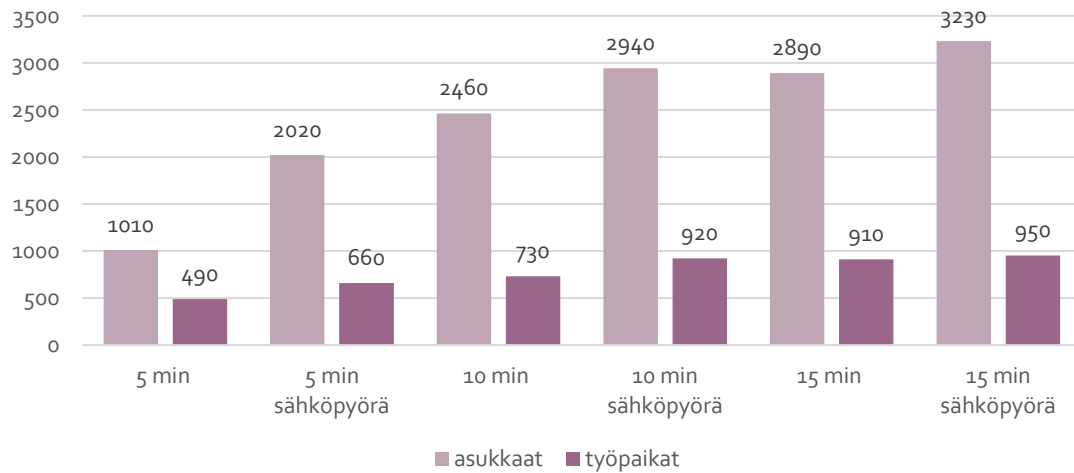
Työssäkäynti

Saavutettavuus pyörällä

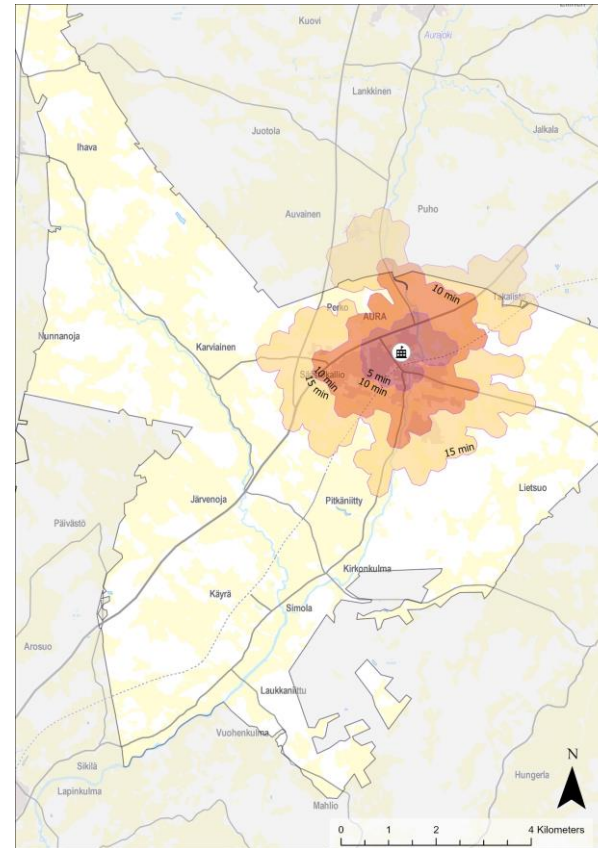
Etäisyyksien puolesta Aura on hyvin pyöräiltävä kunta. Auran taajama on lähes kokonaisuudessaan 15 minuutin pyöräilyetäisyyden päässä keskustasta - 74 % asukkaista ja 85 % työpaikoista sijaitsee 15 minuutin pyöräilyetäisyydellä keskustasta.

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

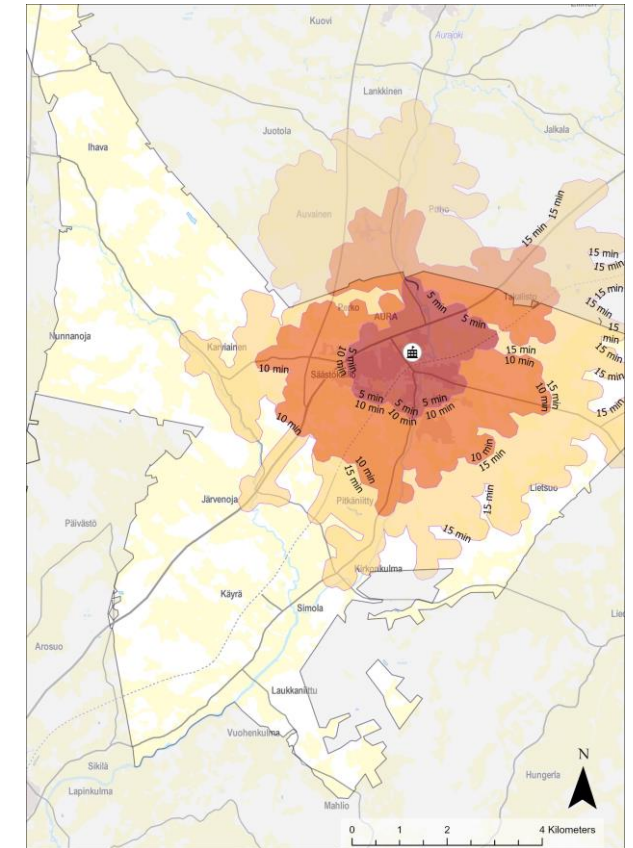
Asukkaat ja työpaikat eri pyöräilyetäisyyksillä



Etäisyysvyöhykkeet (tavallinen pyörä)

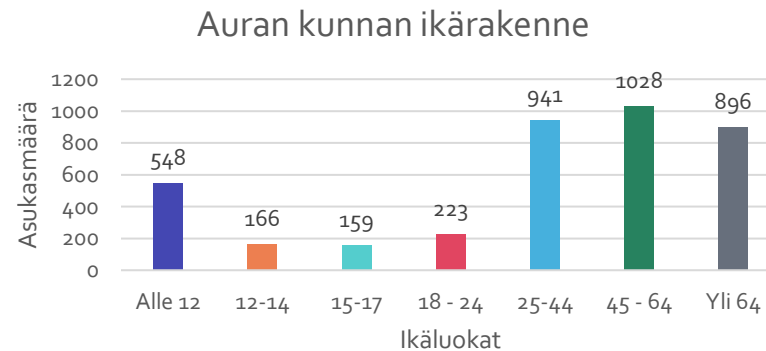
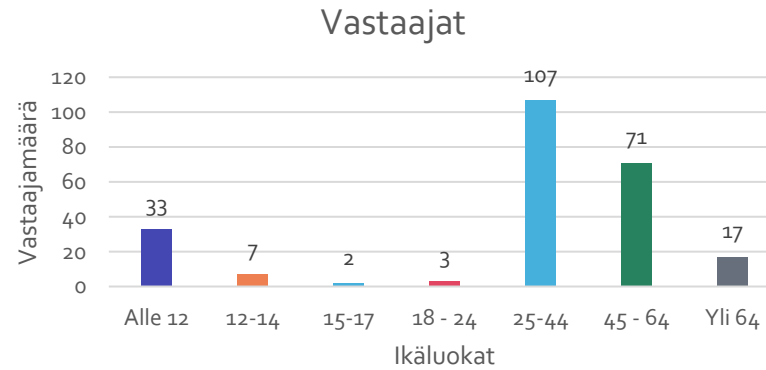


Etäisyysvyöhykkeet (sähköpyörä)



Asukaskysely

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



Aura
ELÄVÄN VIRRRAN KUNTA

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

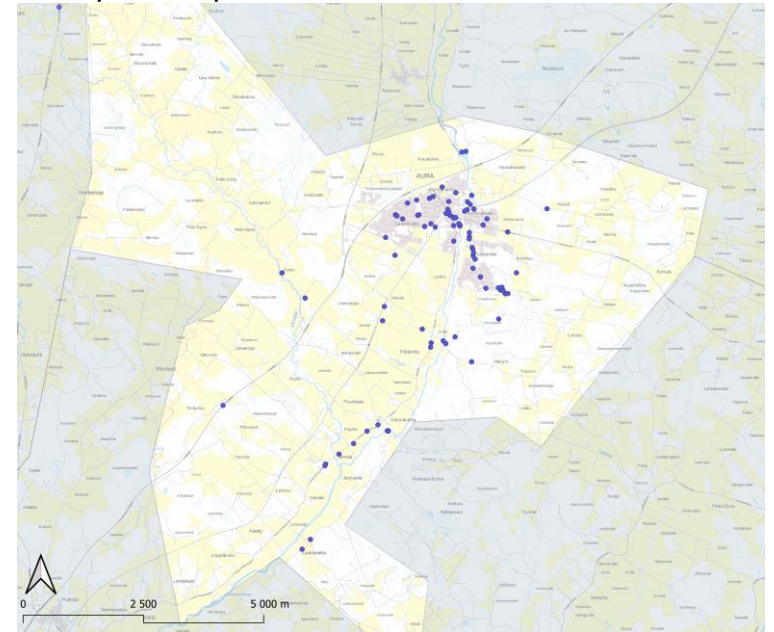
→

Tiivistelmä asukaskyselyn vastauksista

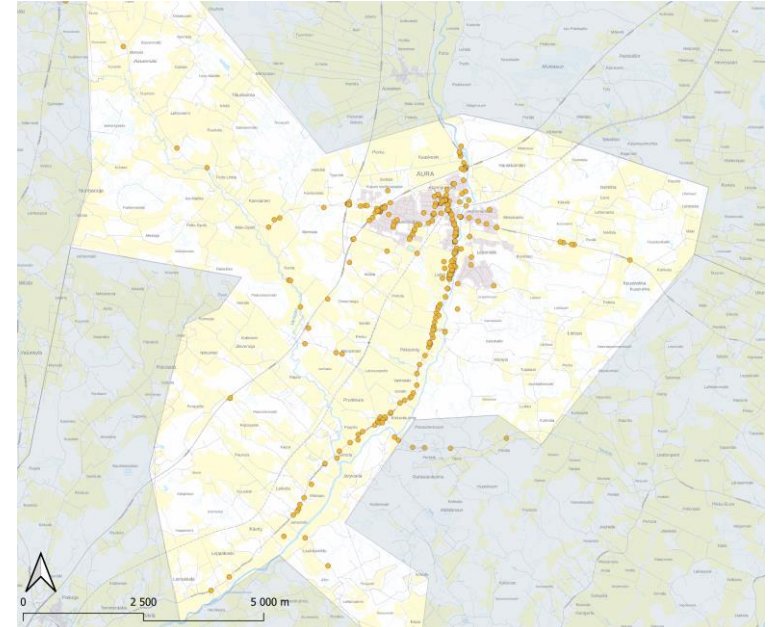
Asukaskyselyn karttavastaukset

- Karttakyselyssä

Miellyttävät paikat



Epämiellyttävät paikat



Huomioita nykytilan olosuhteista

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

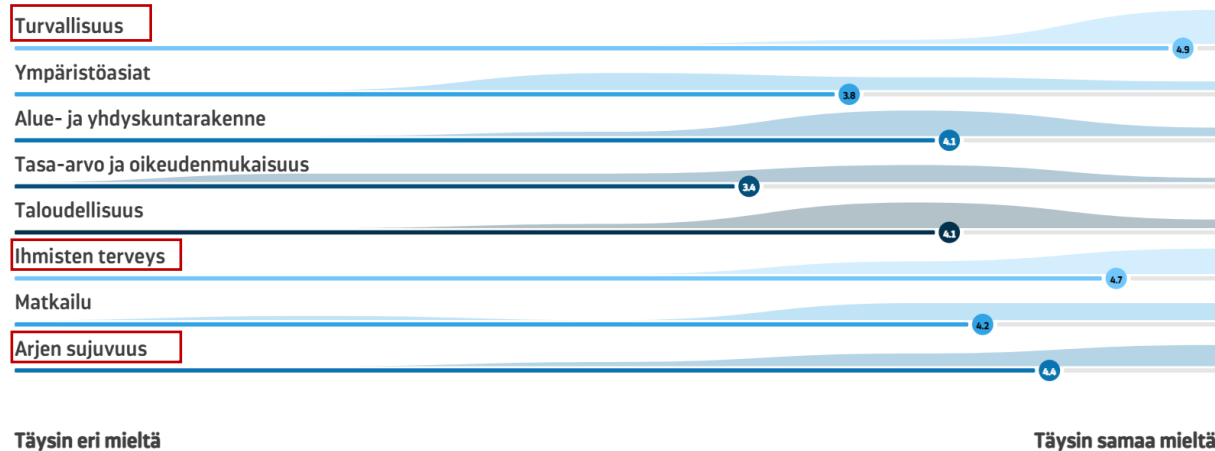
- **Liikenneympäristö luo epäselvyyttä yhteyksien jatkuvuudesta.**
 - Väylän ulkomuodon perusteella on paikoin epäselvää, onko kyseessä jalkakäytävä vai pyörätie.
 - Puuttuvia liikennemerkkejä
 - Puutteellisia tiemerkintöjä. Mm. suojatiemerkinnät vaihtelevat jalkakäytävän ja pyörätien ylityspaikoissa,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



Työpajan tulokset

- Työpajaan osallistui 10 henkilöä.
- Edistämishjelman tavoitteiden ja vision tärkeimmiksi teemoiksi nousi turvallisuus, ihmisten terveys ja arjen sujuvuus. Neljännellä sijalle nousi matkailu.
- Yhdellä sanalla kuvailtuna kummassakin kulkutavassa turvallinen nousi ykköseksi.

Mihin teemoihin edistämishjelman visiossa ja tavoitteissa pitäisi mielestänne keskittyä?



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

21 responses



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

22 responses



Työpajan tulokset

- **Mihin suuntaan kävelyä tulisi kehittää Aurassa tulevaisuudessa?**

- Esteettömään suuntaan
- Turun suuntaan
- Turvalliset jalankulunväylät laajemmalle alueelle
- Joenvarren maisemallisen reitin rakentaminen
- Olemassa olevan reitistön parantaminen
- Arkiliikkumista tukeva
- Alikulku tielle 9

- **Mihin suuntaan pyöräilyä tulisi kehittää Aurassa tulevaisuudessa?**

- Turvallisia maisemareittejä
- Alikulku tielle 9
- Pyöräilyreitti välille Turku-Aura-Pöytyä / muihin kuntiin
- Erilliset pyörä/kävelytiet
- Joen mukainen päällystetty pyöräilyreitti Turun suuntaan.
- Suunniteltuja rengasreittejä
- Maastopyöräreittien huomioiminen mahdollisuuksien mukaan.

3

Tavoitetila

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 hyväkuntoisia ja kunnossapitoa priorisoidaan.
- Mahdollistetaan laadukkailla pyöräpysäkeillä toimivat matkaketjut.



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.

Kävely ja pyöräily – kaksi eri kulkutapaa

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

Ominaista kävelylle



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



Kävely ja pyöräily – kaksi eri kulkutapaa

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

Ominaista pyöräilylle



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



Kävelyn tarpeet

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

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

Jalan liikutaan eri syistä, jotka tulee suunnittelussa huomioida:



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



Kävellen kuljeskelu ja oleskelu eli ajanvietto toreilla, aukioilla, puistoissa jne.



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

Jalankulun tarvehierarkia



Kuva: Jalankulun tarvehierarkia

Kävelyn suunnitteluperiaatteet

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

Kävelyalueen käytettävyys mahdollistaa perusedellytykset

Jalankulun hyödyllisyys

Ympäristössä on toimintoja, jotka voi saavuttaa helpoiten jalan.

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



Jalankulun turvallisuus ja esteettömyys

Ympäristö on kaikille sosiaalisesti ja liikenteellisesti saavutettava ja turvallinen.

Reiteillä ja alueilla on jalankululle kohdennettu valaistus, näkyvyys on hyvä ja väylät ovat leveitä. Esteettömyydestä on huolehdittu. Kulkutavat on eroteltu toisistaan ja ajoneuvoliikenteen nopeudet turvallisia.



Jalankulun suoruus ja sujuvuus

Ympäristö mahdollistaa jäsennellyn, sujuvan ja suoran etenemisen.

Reitit ovat loogisia ja suoraviivaisia. Kävelyverkosto on tiheää. Kävely-ympäristöjen kunnossapidosta huolehditaan ympärivuotisesti.



Kävelyalueen houkuttelevuudella tuotetaan lisäarvoa

Jalankulun mukavuus ja viihtyisyys

Ympäristö houkuttelee oleskeluun ja kulkemiseen.

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

Pensaat, puut ja kasvillisuus viilentävät ja piristävät ympäristöä.



Jalankulun kiinnostavuus

Ympäristö tarjoaa puitteet kohtaamisille ja viipymiselle.

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

Jalankulku on ihmisen luonnollisin liikkumisen muoto.

Jalankulkuympäristö mahdollistaa merkityksellisten tapahtumien toteutumisen.

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 kolme erityyppistä jalankulkuympäristöä ja keskeisiä reittejä** hyödyntäen Väyläviraston jalankulun suunnitteluohjetta sekä paikkatietoon pohjautuvia saavutettavuusanalyyssejä.

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.

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

Käveltävyyden kehittämiseksi ohjelmassa on kävelyalueiden lisäksi määritelty esteettömyyden erikoistason määrittelyperiaatteet sekä laadittu esteettömyyden erikoistason tavoiteverkko. Esteettömyyden erikoistason määrittelyperiaatteet ja erikoistason reittien tavoitetilä 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.



Auran kävelyalueet

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

Keskeisiä jalankulkuyhteyksillä ja huipputasoon kävelyalueilla jalankulun laatustandardit pyritään pitämään perustasoa korkeatasoisempina, eli painotetaan perusedellytysten täytyttyä houkuttelevuutta.

Koulujen ja päiväkotien ympäristöissä liikutaan paljon kävellen, ja niissä painot-tuvat erityisesti jalankulkuympäristön turvallisuusnäkökohdat.

Kävelyaluetasot

Perustaso

Perustasoa ovat taajamien rakennetut alueet, jossa on pääasiassa asutusta.

Periaatteet:

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

Keskeiset sujuvat reitit

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

Periaatteet:

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

Huipputaso

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

Periaatteet:

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

Koulujen ja päiväkotien ympäristöt

Koulujen ja päiväkotien ympäristössä kävellään paljon ympäri vuoden. Kävelijät voivat olla pieniä lapsia. Koulujen ja päiväkotien ympäristöissä painottuvat erityisesti turvallisuusnäkökulmat. Koululaiset voivat taittaa koulumatkansa kestävästi ja turvallisesti kävellen vuoden ympäri tai vanhemmat tuoda lapsiaan turvallisesti päiväkotiin kävellen ja pyöräillen.

Kartta kävelyalueista

Pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet

Lähtökohtaisesti jokainen osoite tulee olla saavutettavissa pyörällä. Polkupyörällä tulee voida turvallisesti ja sujuvasti saavuttaa kaikki kohteet kuten kodit, koulut, työpaikat ja palvelut. **Tavoitteena on kehittää pyöräilyolosuhteita ja parantaa liikenneturvallisuutta kokonaisvaltaisesti sekä sovittaa pyöräliikennettä ja muuta liikennettä yhteen koko verkon laajuudessa.** Ensisijaisena vaihtoehtona ei ole rakentaa erillistä pyörätietä, vaan sopeuttaa pyöräliikennettä muuhun liikenteeseen (esimerkiksi pyörätiellä tai -kaistalla) tai sopeuttaa muuta liikennettä pyöräilyyn (liikenteen rauhoittaminen).

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

Pyöräliikenteen suunnitteluun vaikuttavia muutoksia

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

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, tiemerkinnet, 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.

Pyöräliikenneverkon hierarkia

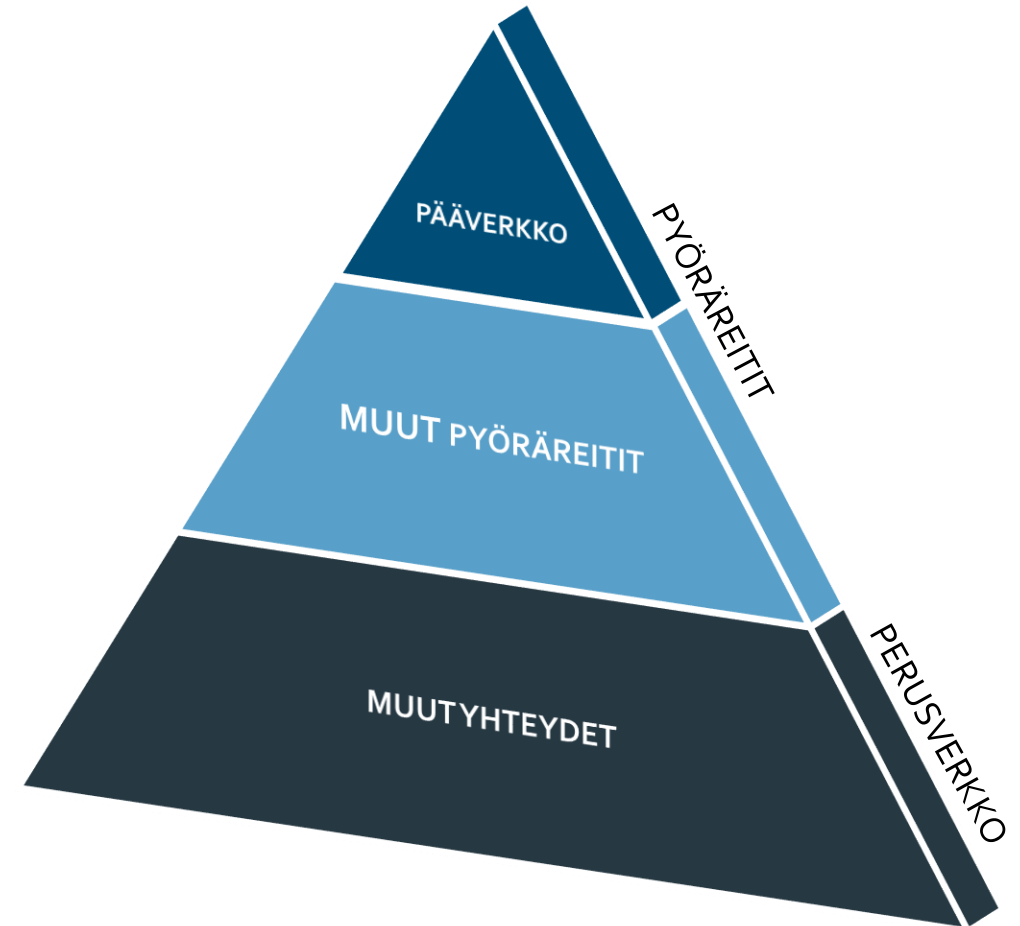
Pyöräliikenteen verkko voidaan karkeasti ottaen jakaa **pyöräreitteihin ja perusverkkoon**.

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

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

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

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



Kuva: Pyöräliikenteen verkkohierarkia

Pyöräliikenteen tavoiteverkko



- **Toimivien pyöräilyolosuhteiden suunnittelun kulmakivi on pyöräliikenteen verkon suunnittelu.** Tavoite on luoda edellytykset polkupyörän käytölle arkisena kulkuvälineenä ja parantaa jalankulun ja pyöräliikenteen asemaa katujen ja kaupunkitilan suunnittelussa.
- Pyöräliikenteen **tavoiteverkko kuvaa ja jäsentää pyöräliikenteen roolia 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 laatuasopuutteet voidaan toteuttaa loogisena osana muuta kaupunkikehitystä.

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

- Pääverkkoa täydentävät alureitit, jotka 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.

Seuraavalla sivulla on esitetty pyöräliikenteen verkkunnittain ja taajamittain. Kartoissa on esitetty myös pyöräliikenteen saavutettavuusvyöhykkeet.

Auran pyöräliikenteen tavoiteverkko

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

TOIMENPIDE	AIKATAULU	VASTUUTAHO

Edistämistyön perustan tukeminen

TOIMENPIDE	AIKATAULU	VASTUUTAHO
Kunnan käyttötalousarvioon osoitetaan 5 000 euron vuosittainen määräraha, joka kohdennetaan edistämishjelman pienempiin tehtäviin ja toimenpiteisiin.		
Kunnasta nimetään vastuuhenkilö koordinoimaan jalankulun ja pyöräilyn kehitystyötä. Koordinaattori tukee edistämistyötä osana liikenneturvallisuustyöryhmän toimintaa ja hakee aktiivisesti valtionavustuksia liikkumisen ohjauksen hankkeisiin.		
Pyöräliikenteen pääreitit ja jalankulkupainotteiset alueet sisällytetään sitovina merkintöinä yleiskaavakarttaan.		
Edistämishjelman toimenpiteiden toteutumista seurataan systemaattisesti. Tämä sisältää selkeät mittarit ja tavoitteet, joiden avulla voidaan arvioida työn edistymistä ja vaikuttavuutta vuosittain.		
Auran kunta kutsuu kerran vuodessa ennen talvikauden alkua ELY:n hoidon projektipäällikön ja pääurakoitsijan (etenkin uuden sopimuskauden alkaessa tai urakoitsijan vaihtuessa) keskusteluun ajankohtaisista kunnossapitoon liittyvistä asioista.		

Infra ja olosuhteet

TOIMENPIDE	AIKATAULU	VASTUUTAHO
Mt 222 varren pyörätie välille Simolankuja – Lahdontie (0,9 km). Kustannusarvio ELY:n alustavan esiselvityksen (24.1.2023) mukaan on 326 000 €.		
Mt 222 varren pyörätien jatkaminen välille Lahdontie – Auran kirkonkylä (mt 222). Alustavan esiselvityksen (ELY 2023) kustannusarvio on 1,584 M€ sisältäen Lahdon sillan uusinnan.		
Riihikoskientien tieltä turvallinen ylitys keskustan vt.9 toisella puolella olevalle JKPP:lle		
Sillankorventien päästä tehdään turvalliset reitit valtatie 9 varressa oleville bussipysäkeille.		
Valtatie 9 varressa olevien bussipysäkkien yhteyteen turvalliset ja runkolukittavat pyöräpysäkit.		
Auran kunnan alueen katuvalaistuksen nykytila kartoitetaan ja tunnistetut puutteet korjataan.		
Tunnistettujen ongelmakohtien jyrkät nousut ja laskut loivennetaan erityisesti pyöräilijöille ja liikuntarajoitteisille saavutettavuuden parantamiseksi.		
Auran maanteiden varsien pyöräteiden kunnossapitoluokka nostetaan luokasta K2 luokkaan K1		

Asenteet ja tottumukset

TOIMENPIDE	AIKATAULU	VASTUUTAHO
Kehitetään työmatkaliikkumisen olosuhteita ja kannusteita yhdessä alueen työnantajien kanssa		
Poikkihallinnollinen keinovalikoima eri ikäryhmien kanssa toimiville osana elinikäisen liikennekasvatuksen toimintamallia	Jatkuva	Liikenneturvallisuustyöryhmä
Toteutetaan erilaisia tempauksia, kampanjoita, kohderyhmäkohtaista viestintää, tiedonjakoa toteutetuista hankkeista ja tuetaan erityisesti varhaiskasvatuksen ja perusopetuksen työtä	Jatkuva	Liikenneturvallisuustyöryhmä
Hankitaan lainapyöriä kouluille ja lisätään erilaisia pyöräkokeiluja		
Lasten ja nuorten koulu- ja harrastusmatkat omatoimisesti lihasvoimin kuljettaviksi		
Laaditaan kunnan nettisivuille kestävään liikkumiseen (jalankulku, pyöräliikenne, joukkoliikenne, matkaketjut) kannustava sivu		

Vapaa-aika, virkistys ja pyörämatkailu

TOIMENPIDE	AIKATAULU	VASTUUTAHO
Laaditaan ulkoilu- ja virkistysreittien kehittämissuunnitelma. Toteutetaan toimenpiteitä.		
Ylläpidetään reittikarttoja digitaalisesti ja tarjotaan karttoja myös paperisena mm. kirjastossa tai muissa palvelupisteissä.		
Virkistysalueiden esteettömyyden parantaminen toteuttamalla mm. esteetön lähiliikuntareitti		
Esteettömyyskartoitukset		
Kosken ympäristön / Aurajoen rannan kehittäminen jalankululle ja pyöräilylle sopivaksi		
Reittien tuotteistus ja markkinointi erilaisten käyttäjäryhmien tarpeisiin. Tarinnallisuus, paikallisuus, kulttuurihistorian kytkeminen osaksi reittejä ja kiinnostavia kohteita.		
Aurajoen matkailutien verkkosivujen (reittitiedot, palvelutarjonta ja kartat) päivittäminen ja tietojen vienti Bikeland.fi – sivustolle.		

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 edistämistyö on kuitenkin monen eri tahon yhteistyötä niin kuntaorganisaation sisällä kuin yhdessä esimerkiksi ELY-keskuksenkin kanssa.

Kestävän liikunnan järjestelmälliseen edistämiseen nimetään kävelyn ja pyöräliikenteen vastuuhenkilö(t) kunnasta. Lisäksi nimetään edistämistyötä koordinoiva työryhmä (esim. liikenneturvallisuusryhmä). Vastuutahot seuraavat edistämishajelman toimenpiteiden edistymistä ja raportoivat kävelyn ja pyöräliikenteen sekä pyörämatkailun edistämisen toteutumisesta päättäjille ja liikenneturvallisuustyöryhmälle.



Kuva: Kestävän liikunnan toimijakenttä. [Motiva.fi](https://www.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 sekä toteutuksen vaikuttavuuden arviointi
- 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)
 - Asukkaiden koettu turvallisuuden tunne ja tyytyväisyys jalankulun ja pyöräilyn olosuhteisiin (asukaskyselyt, mahdollisesti kunnan hyvinvointikyselyn osana)
 - Liikenneonnettomuuksien ja -tapaturmien seuranta (Tilastokeskus, THL, Tapaturmavakuutuskeskus)



TOTEUTUSPOLKU

Edistämissuunnitelma hyväksytään kunnanvaltuustossa



2024

Kävelyn, pyöräilyn ja pyörämatkailun edistämisestä viestitään näkyvästi ja asia herättää keskustelua



2025

Kärkitoimenpiteiden toteutumista suunnitellaan, seurataan ja raportoidaan



2026

Asukkaiden tyytyväisyyttä liikumisen olosuhteisiin seurataan kyselyillä ja osallistavalla suunnittelulla



2027

Edistämistyö vaatii kärsivällisyyttä. Tottumusten muutos voi olla hidasta eikä tuloksia näy heti.



Pyöräliikenteen tavoite-verkkoa kehitetään priorisoitujen hankkeiden toteutuksella



2028



Liikennemäärien kehitystä seurataan eri tavoin. Verkostovaikutus ruokkii kestävän liikumisen suosiota.



Määrätietoinen edistämistyö ja yhteinen tahtotila vahvistuvat hyvien kokemusten ja tehtyjen toimenpiteiden myötä

2030



Arvioidaan edistämistyön tilanne suhteessa tavoitteisiin ja edistämissuunnitelma päivitetään noin viiden vuoden jälkeen

LIITTEET

Liite 1. Nykytilan analyysi

Liite 2. Asukaskyselyn tulokset

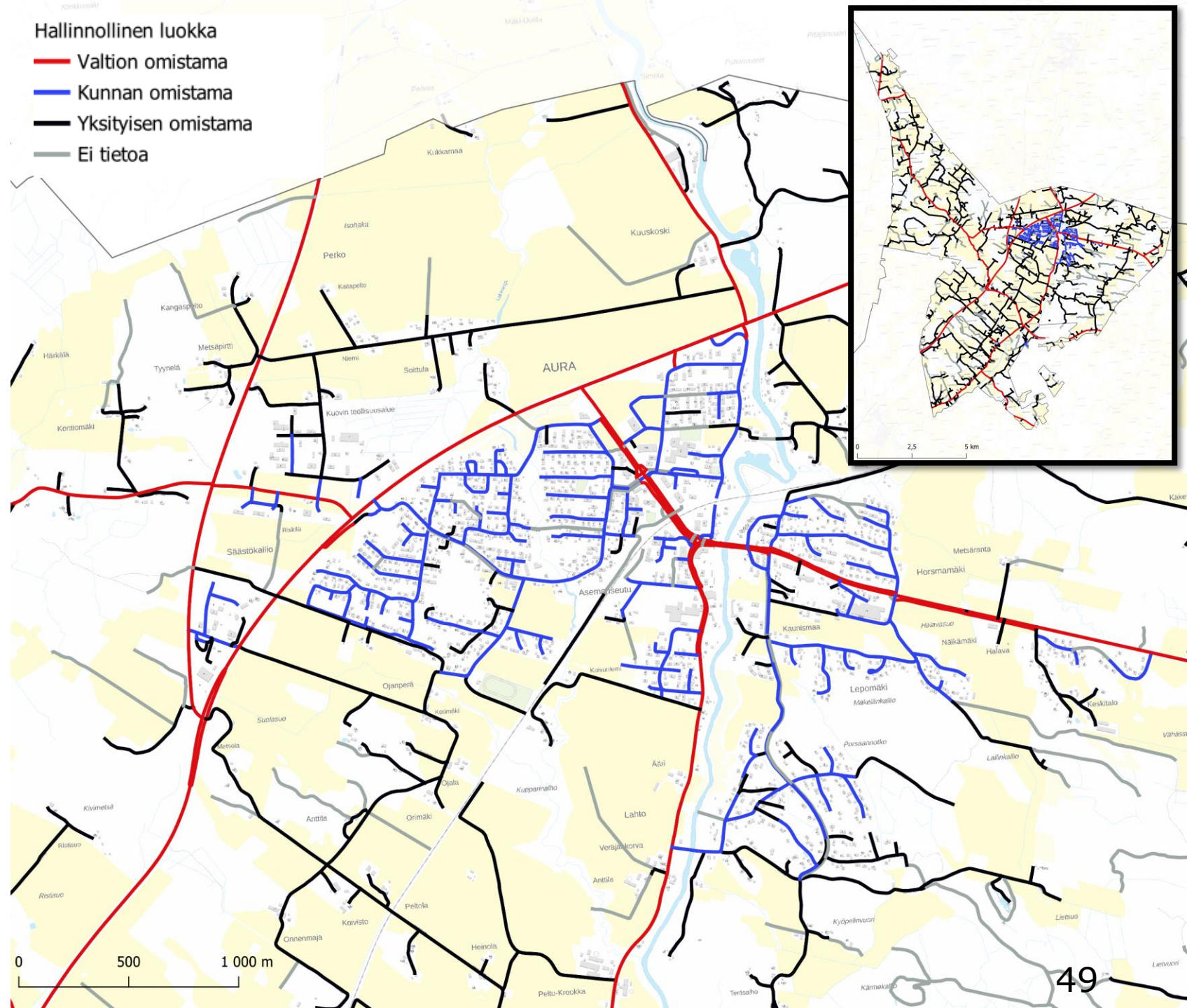
Liite 1

Nykytilan kuvaus

Tienpitovastuut

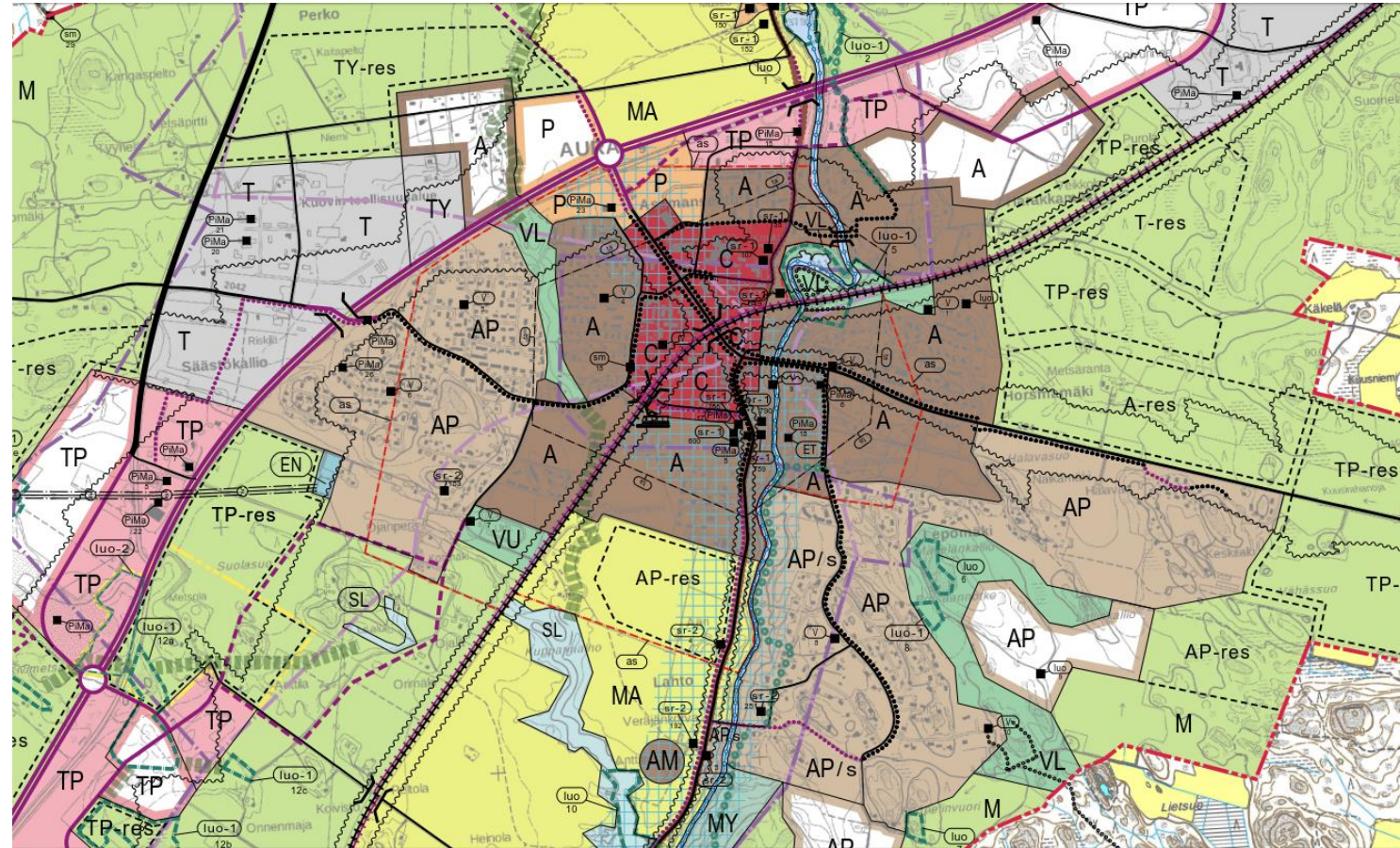
- Kartalla on havainnollistettu seudun tie- ja katuverkon vastuutahot Digiroad-aineistoon pohjautuen.
- Kaupungin tienpitovastuulla olevat väylät sijoittuvat pääasiassa taajamaan.
- Muualla Aurassa olevat tiet ovat pääasiassa joko valtion tai yksityisten tieomistajien hallinnassa.

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



Auran asemanseudun taajaman, valtatie 9 liikennealueen ja Aurajokilaakson osayleiskaava

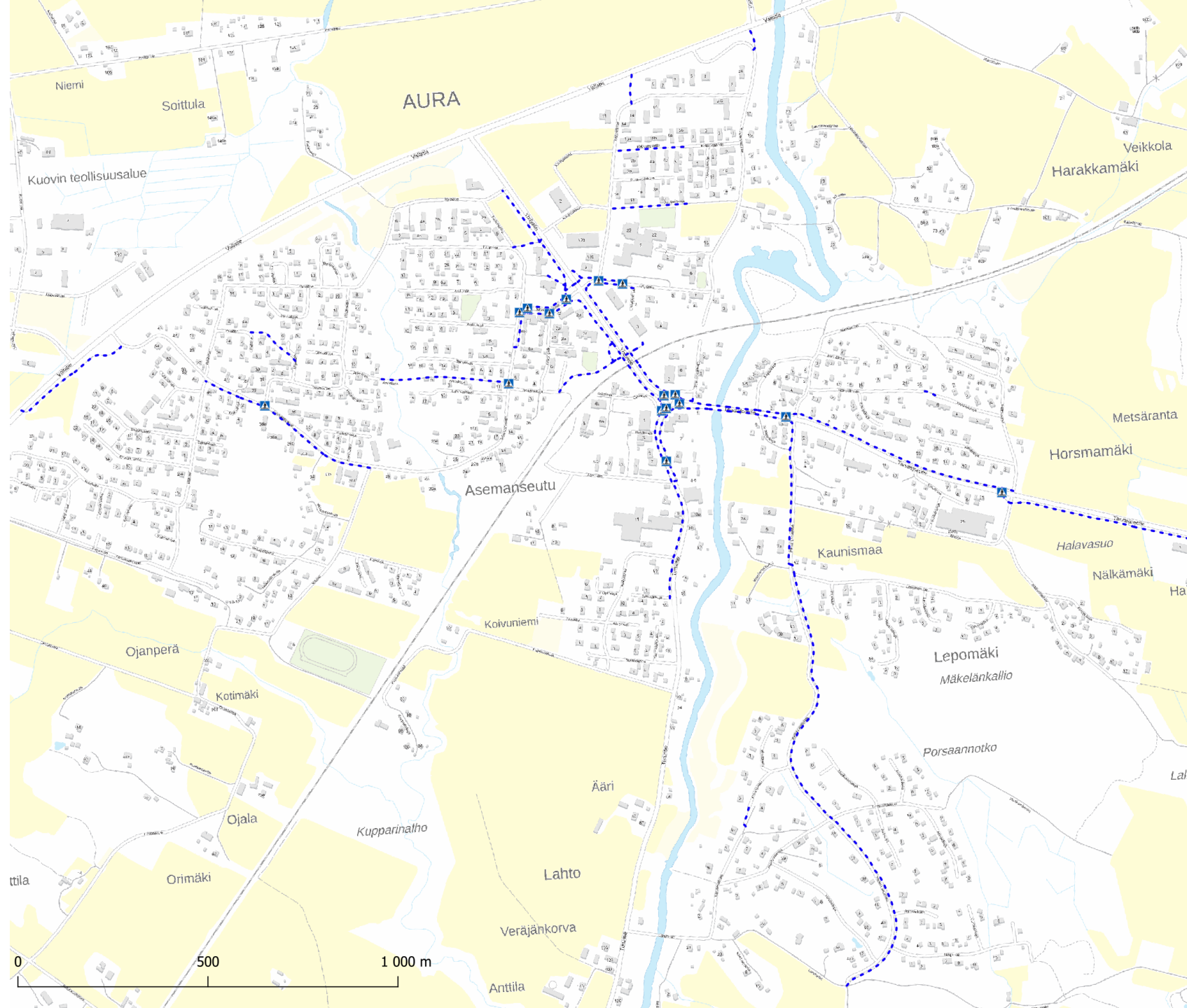
- Osayleiskaavakarttaan on merkitty pyöräliikenteen pääväylät
- Kehitettävät yhteydet
 - Mt 222 varren pyörätie
 - Vt 9 eritasoliittymä ja yli-/alikulut (2 kpl)



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

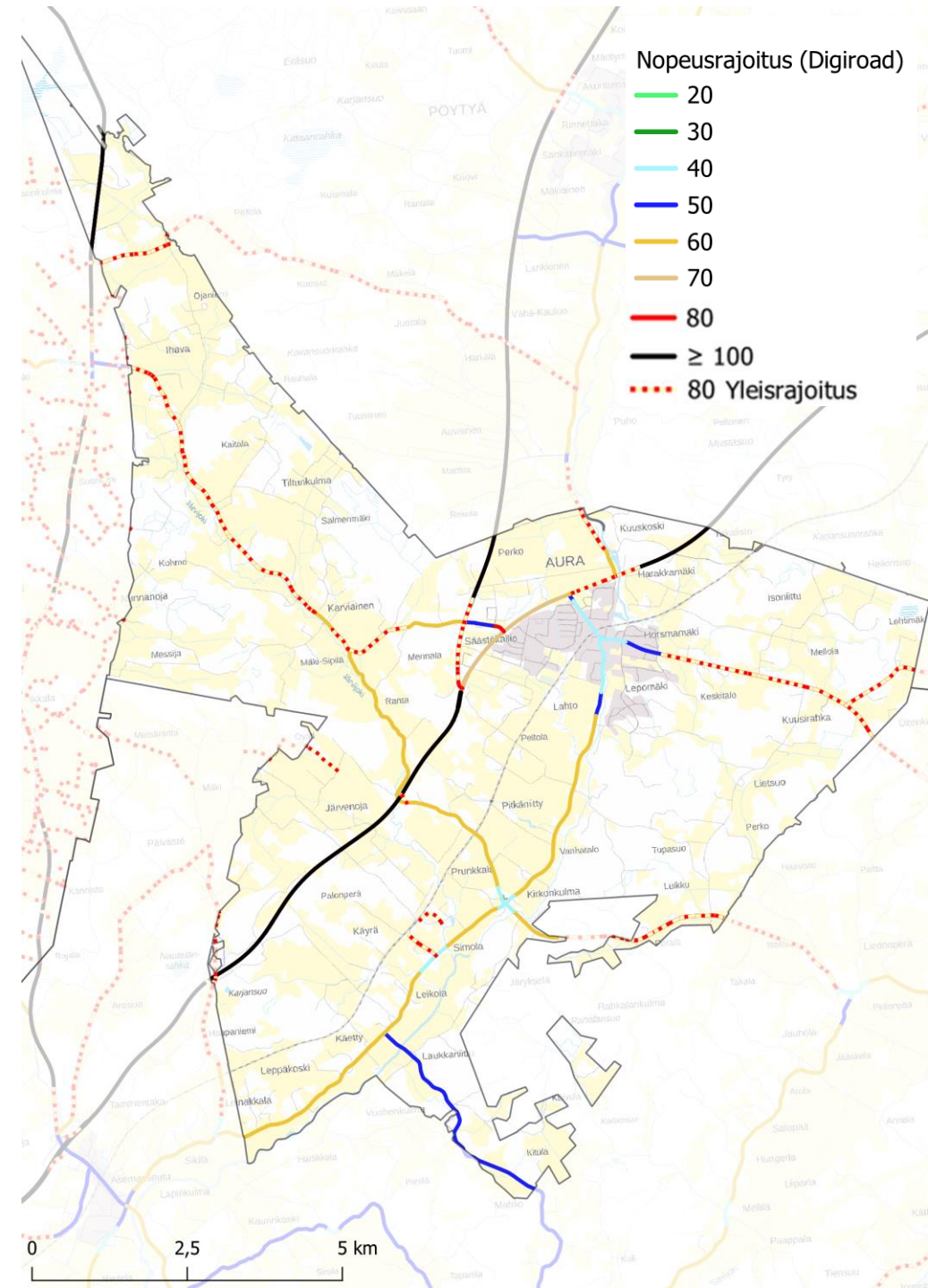
Jalankulun ja pyöräilyn väylät

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



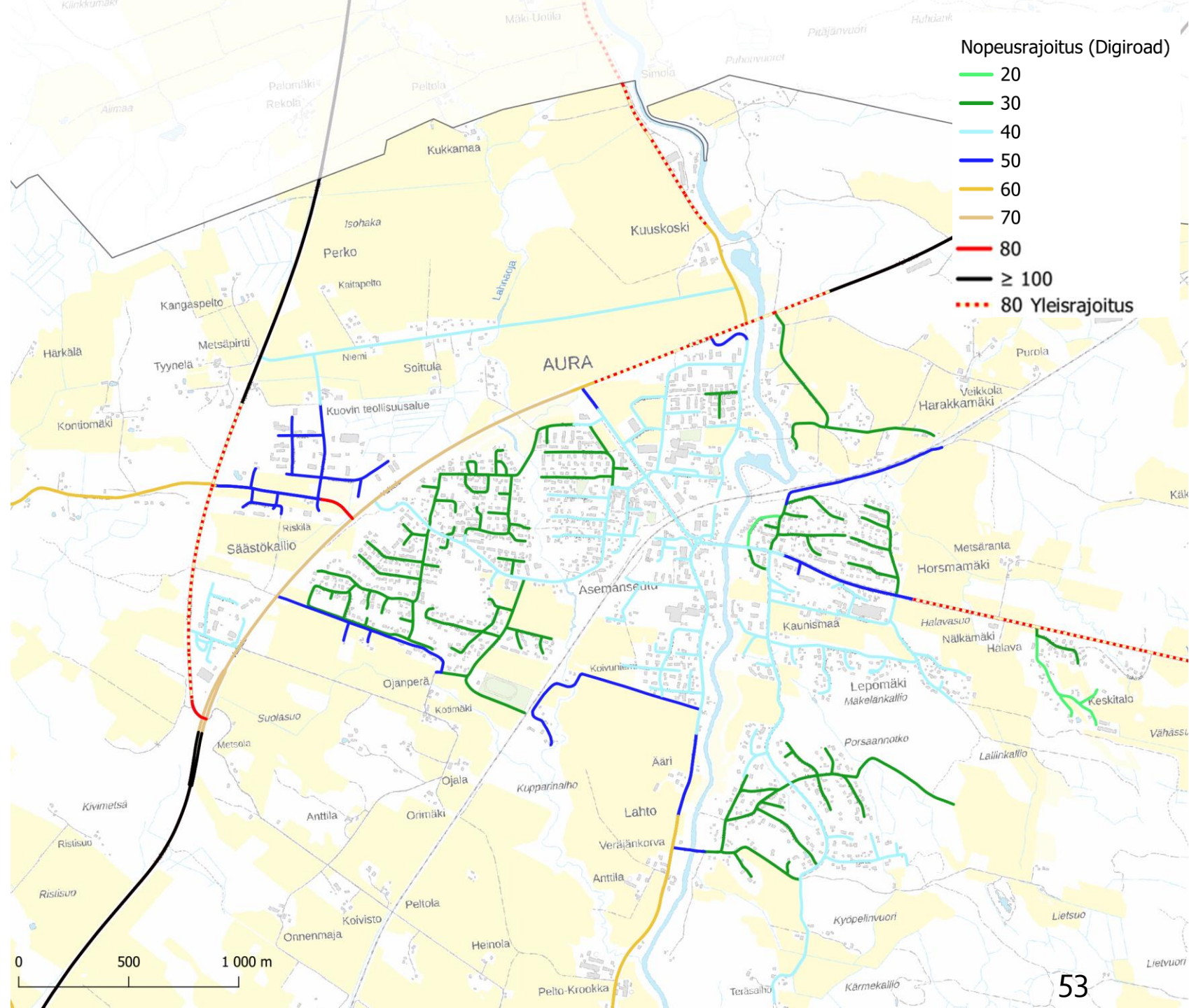
Nopeusrajoitukset

- 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.



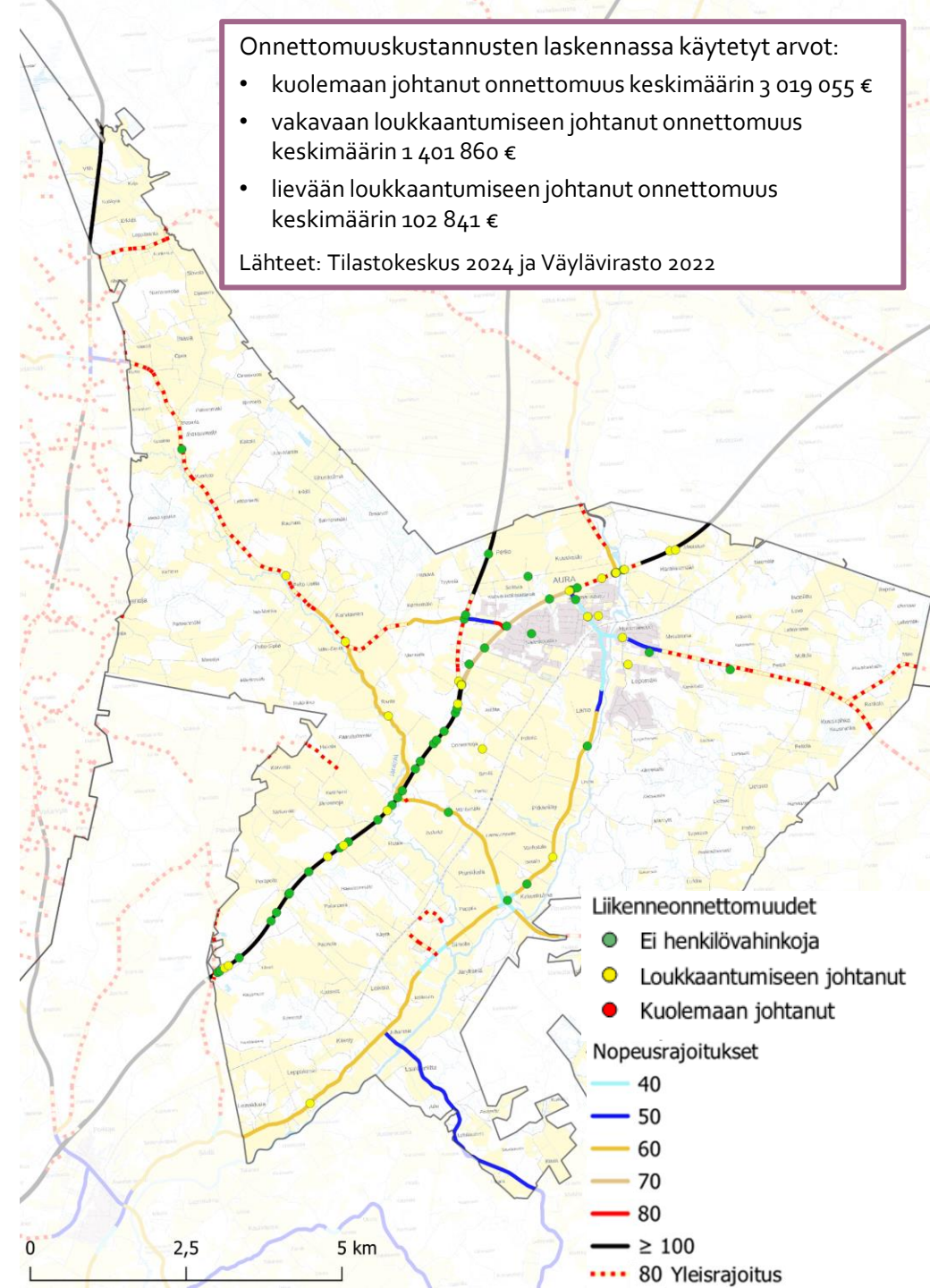
Tieliikenneonnettomuudet

- Viimeisen viiden vuoden aikana ei Aurassa ole tapahtunut kuolemaan johtaneita liikenneonnettomuuksia.
- Aurassa on tapahtunut yhteensä 33 loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta, joista 5 aiheutti vakavan loukkaantumisen. Onnettomuudet kohdistuivat pääosin maantieverkolle.
- Loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista yksi oli polkupyöraonnettomuus. Tilastoissa ei ole merkintöjä Aurassa tapahtuneista jalankulkijaonnettomuuksista vuosina 2019–2023.
- Tilastoiduista kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneista tieliikenneonnettomuuksista aiheutui yhteiskunnalle keskimäärin noin 2 miljoonan euron vuosittaiset kustannukset.

Onnettomuuskustannusten laskennassa käytetyt arvot:

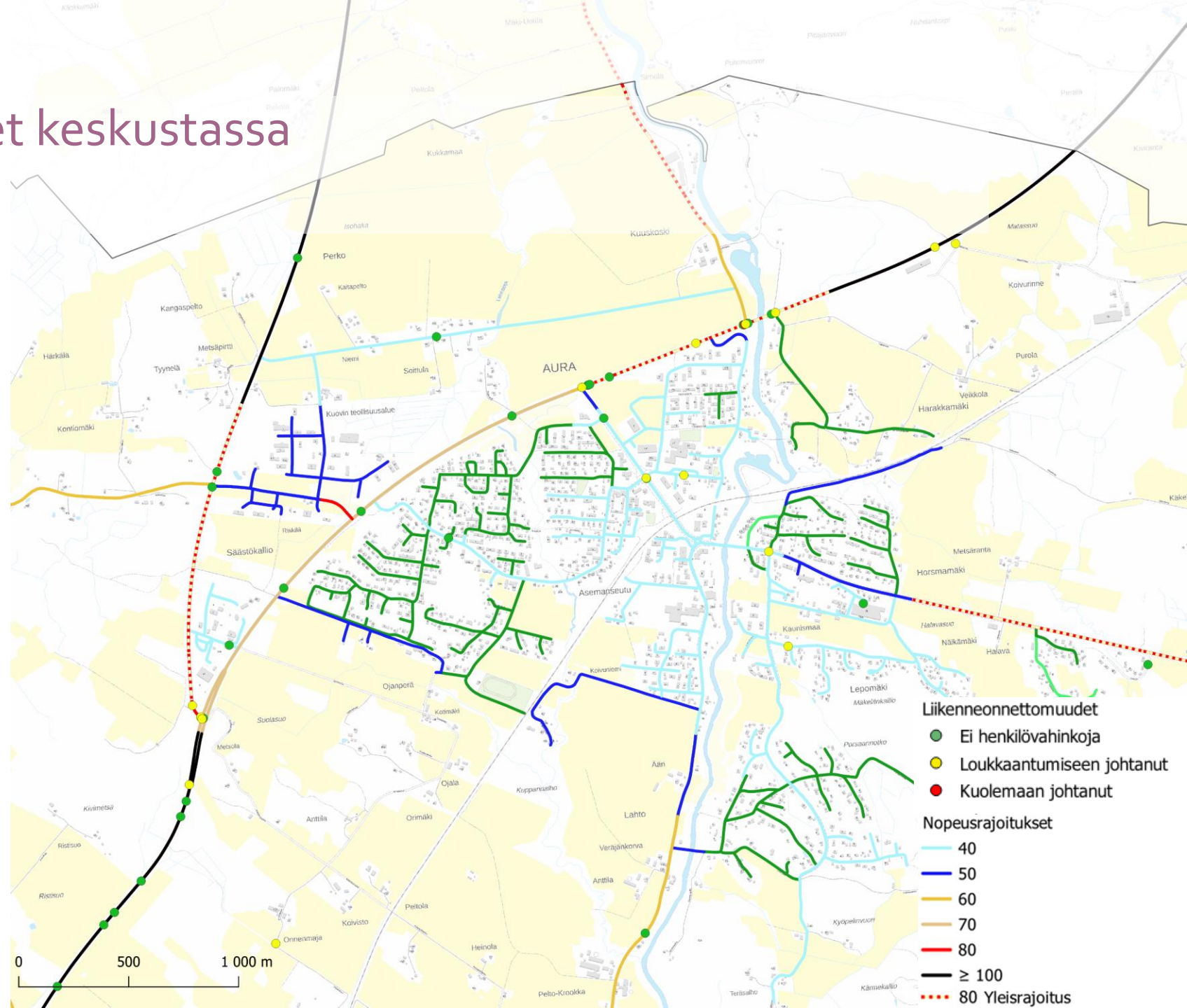
- kuolemaan johtanut onnettomuus keskimäärin 3 019 055 €
- vakavaan loukkaantumiseen johtanut onnettomuus keskimäärin 1 401 860 €
- lievään loukkaantumiseen johtanut onnettomuus keskimäärin 102 841 €

Lähteet: Tilastokeskus 2024 ja Väylävirasto 2022



Tieliikenneonnettomuudet keskustassa

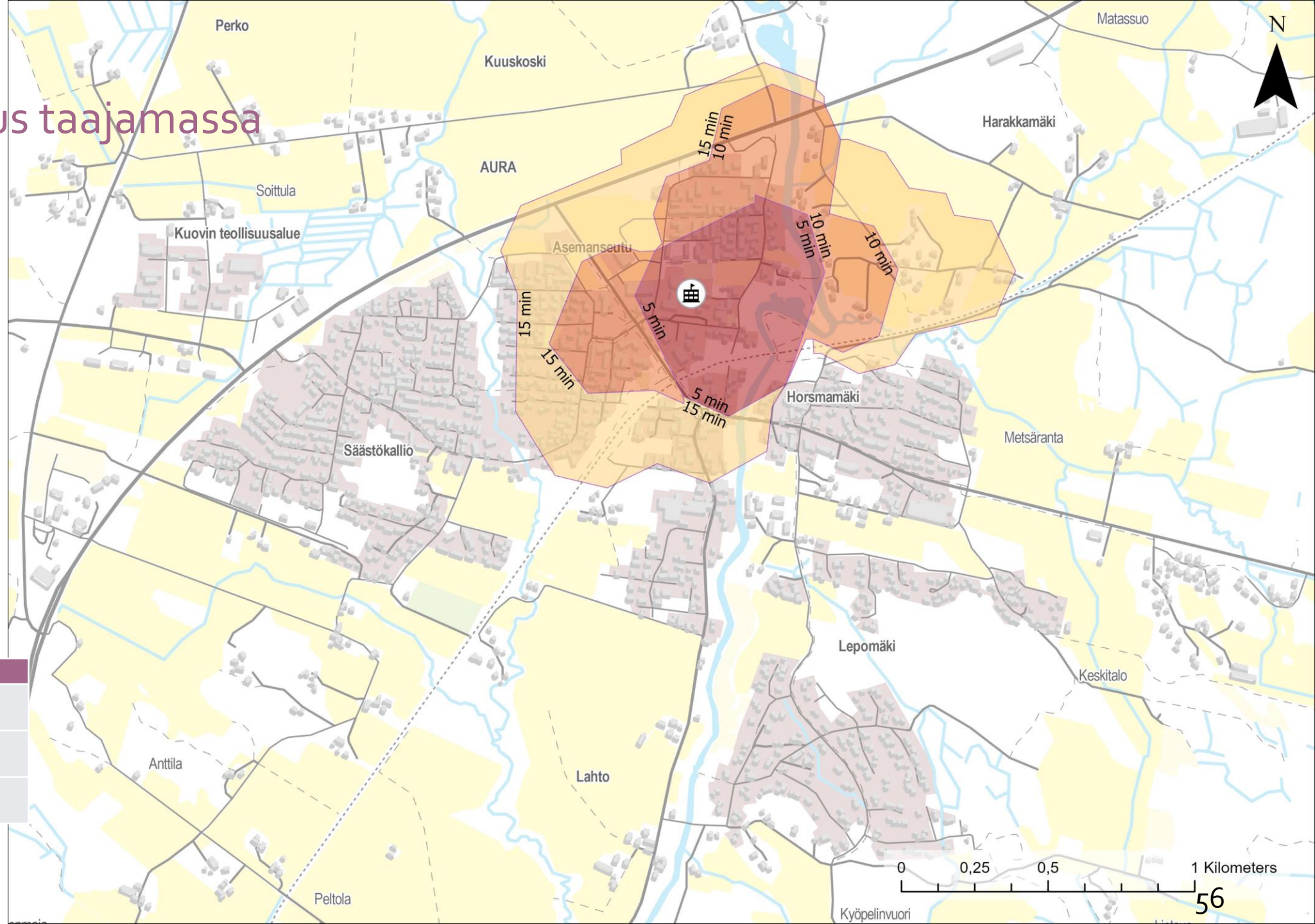
- Auran taajamassa loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia on tapahtunut Auran yhtenäiskoulun läheisyydessä 4 kappaletta.



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.

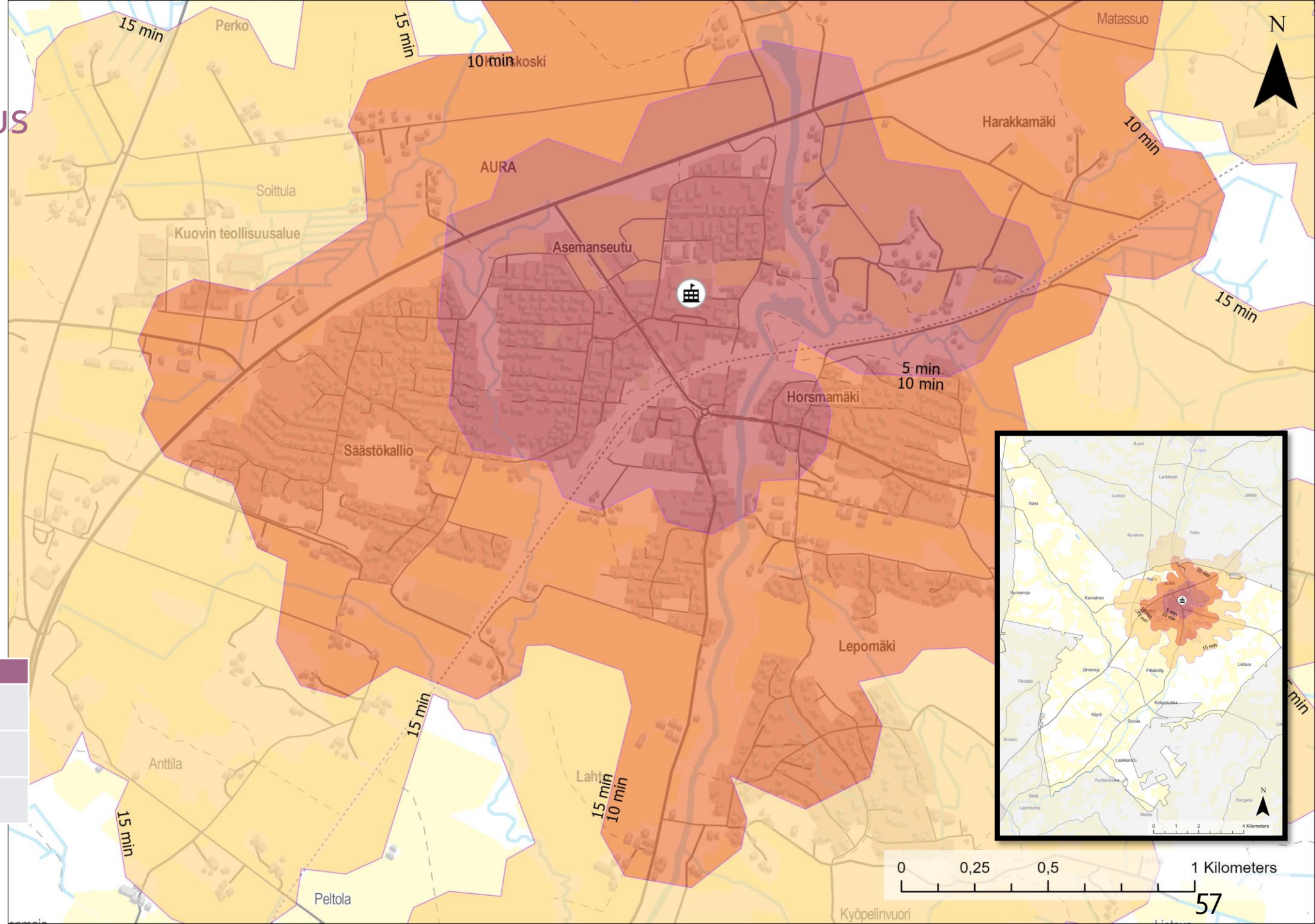
	Asukkaat	Työpaikat
5 min etäisyys	80	60
10 min etäisyys	260	220
15 min etäisyys	510	400



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.

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

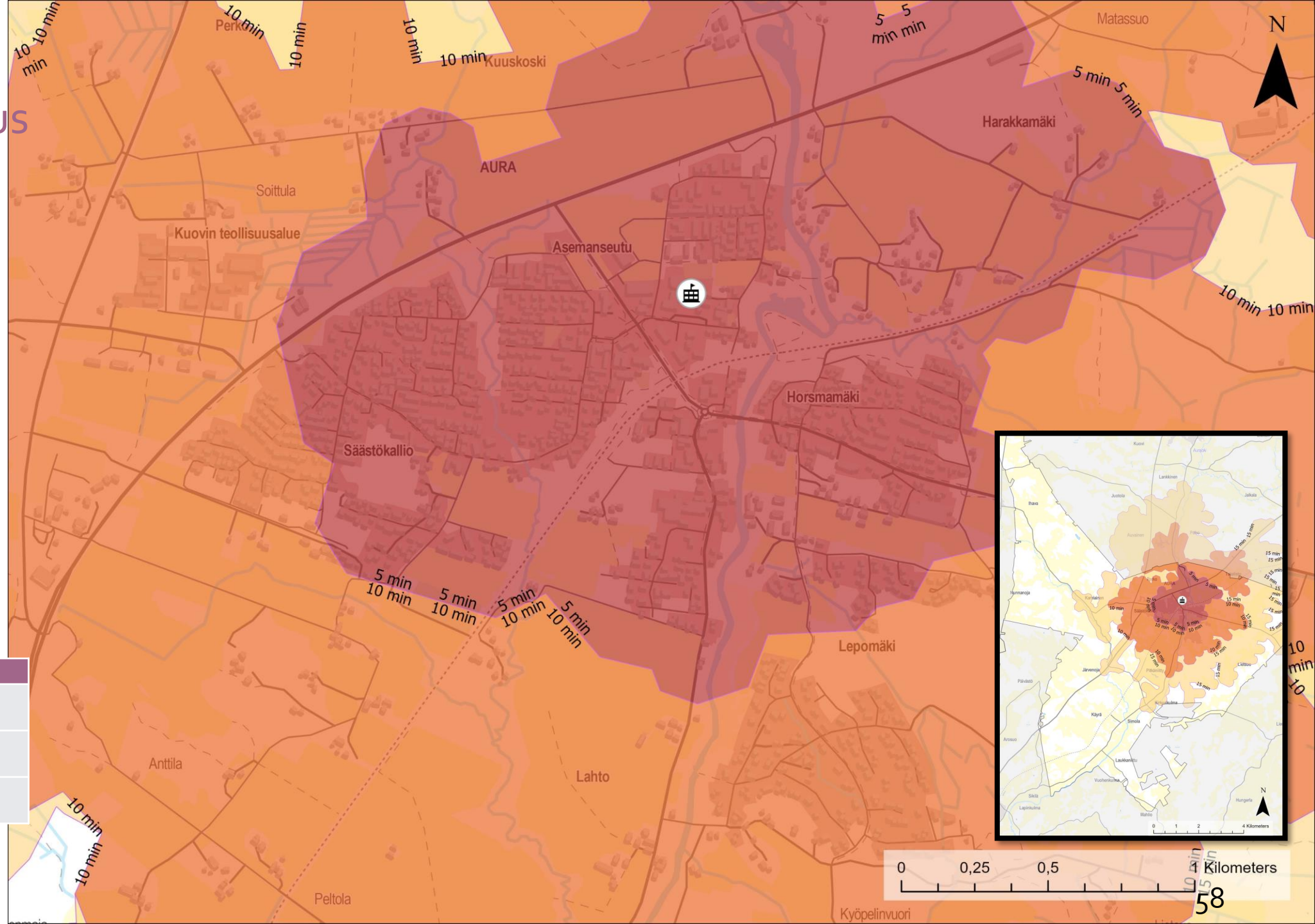


0 0,25 0,5 1 Kilometers

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.

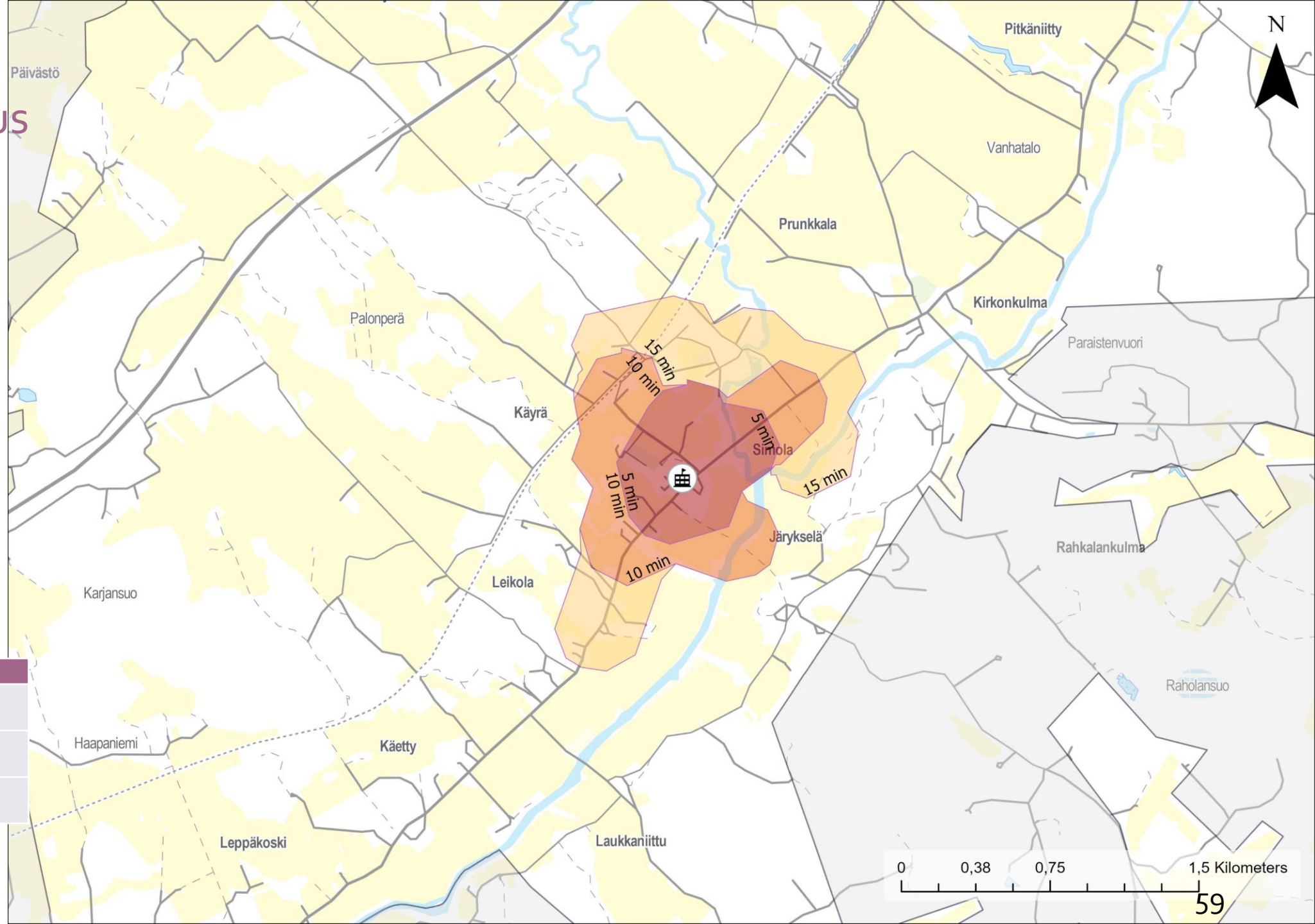
	Asukkaat	Työpaikat
5 min etäisyys	2020	660
10 min etäisyys	2940	920
15 min etäisyys	3230	950



Saavutettavuus Kirkonkulma kävelemällä

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

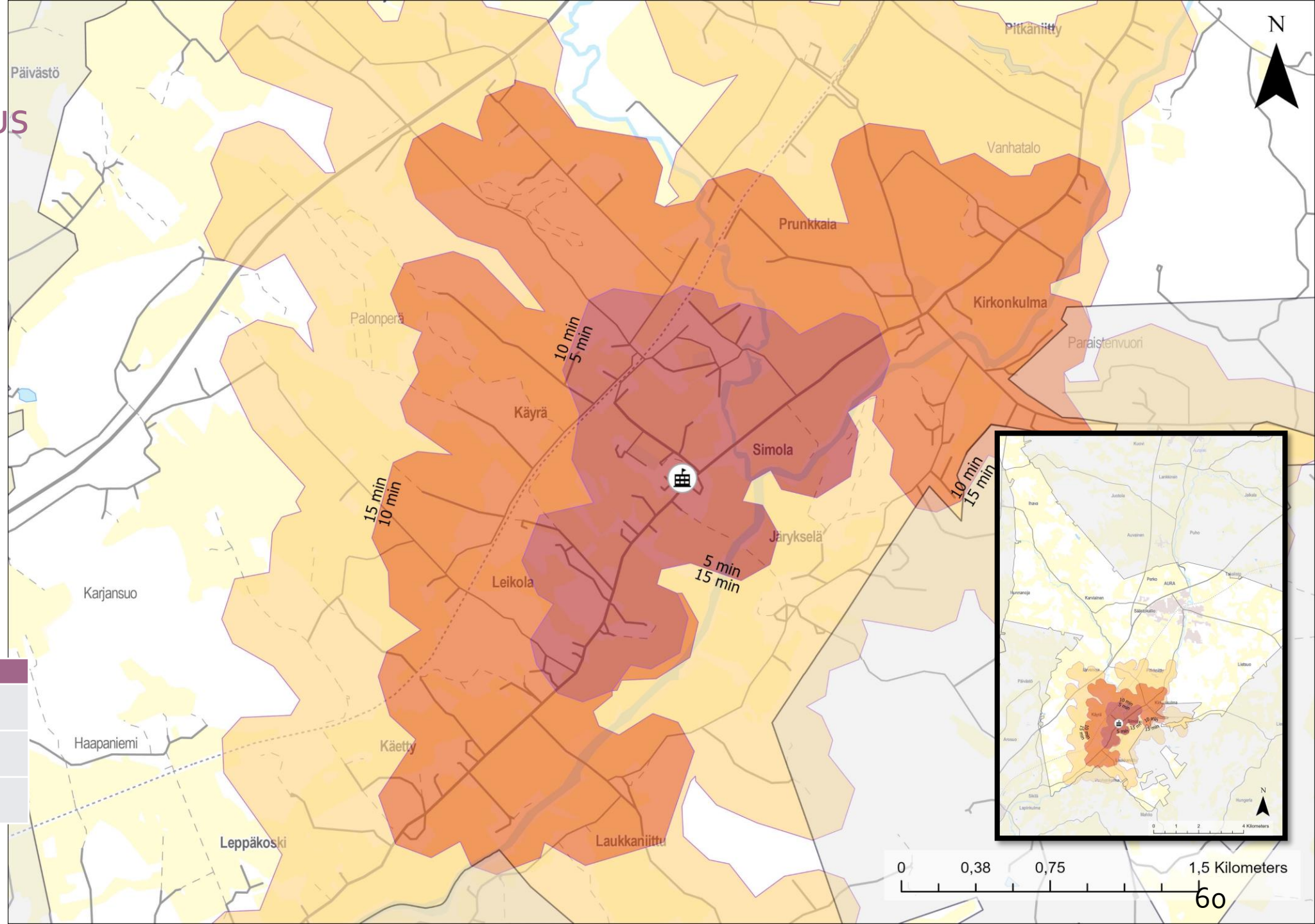
	Asukkaat	Työpaikat
5 min etäisyys	30	10
10 min etäisyys	40	10
15 min etäisyys	60	30



Saavutettavuus Kirkonkulma pyörällä

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

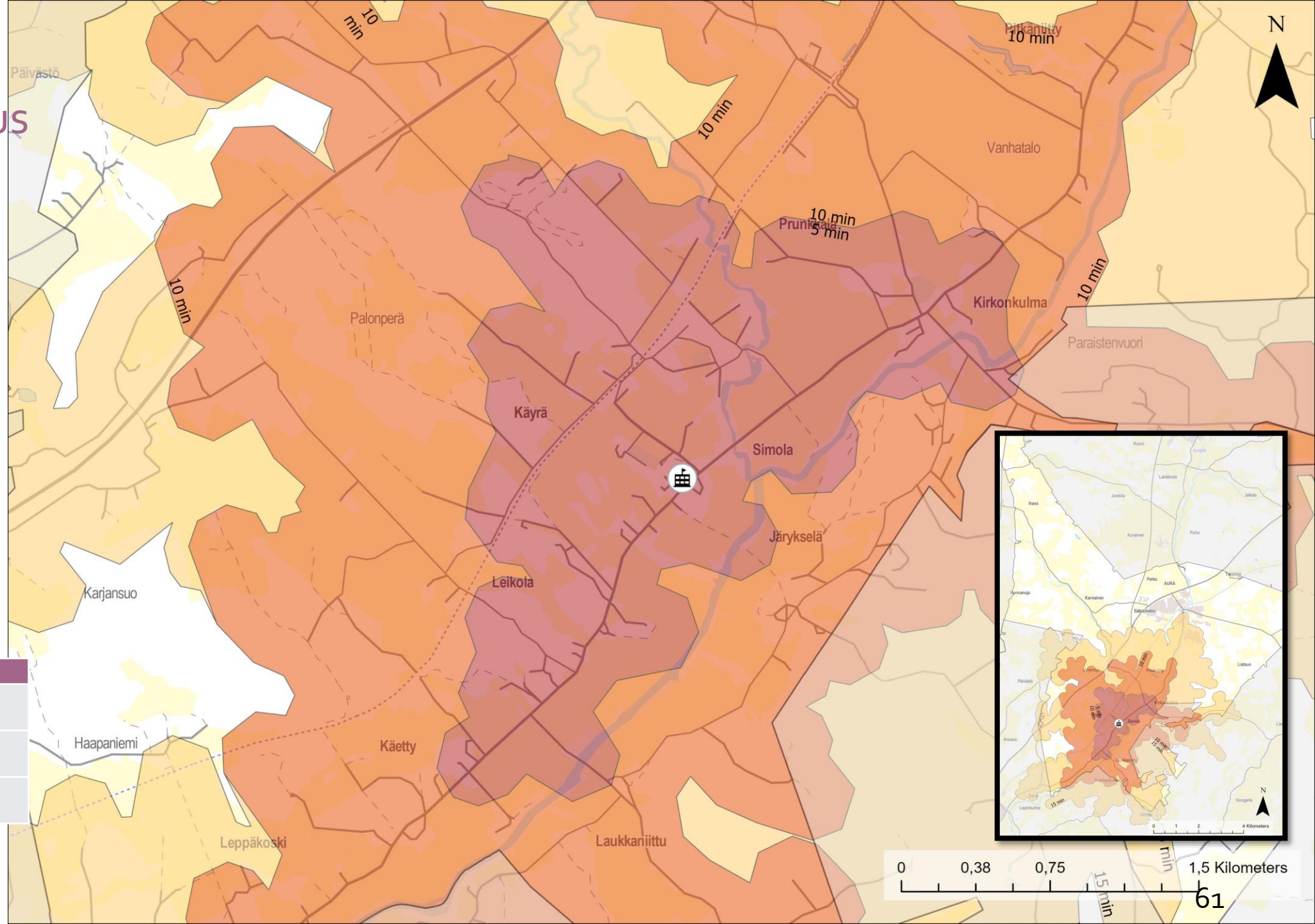
	Asukkaat	Työpaikat
5 min etäisyys	90	70
10 min etäisyys	300	80
15 min etäisyys	440	100



Saavutettavuus Kirkonkulma sähköpyörällä

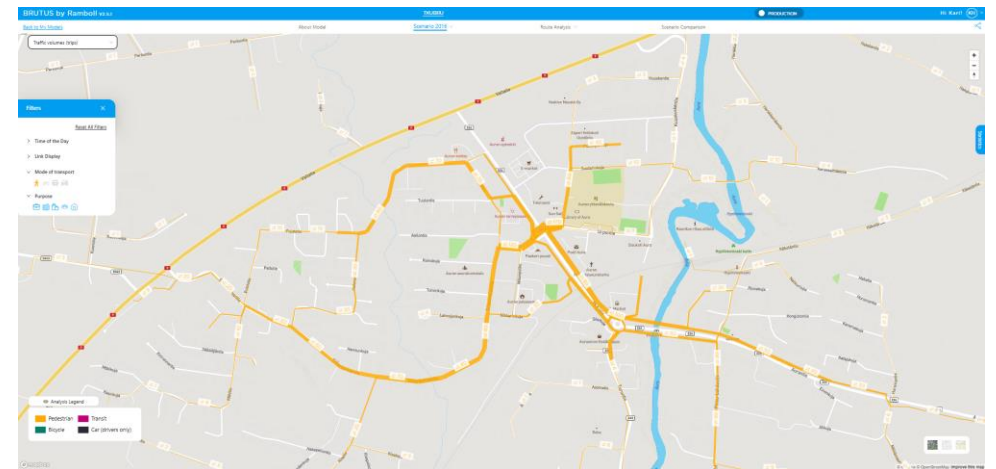
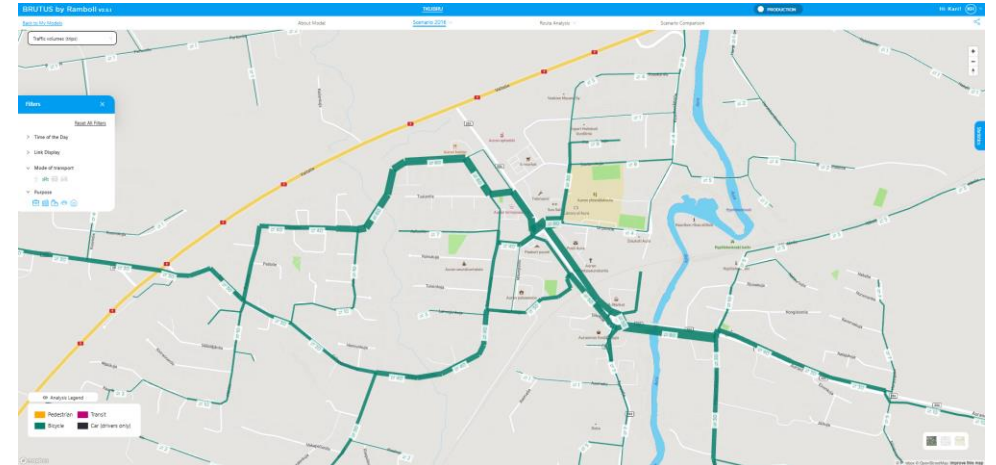
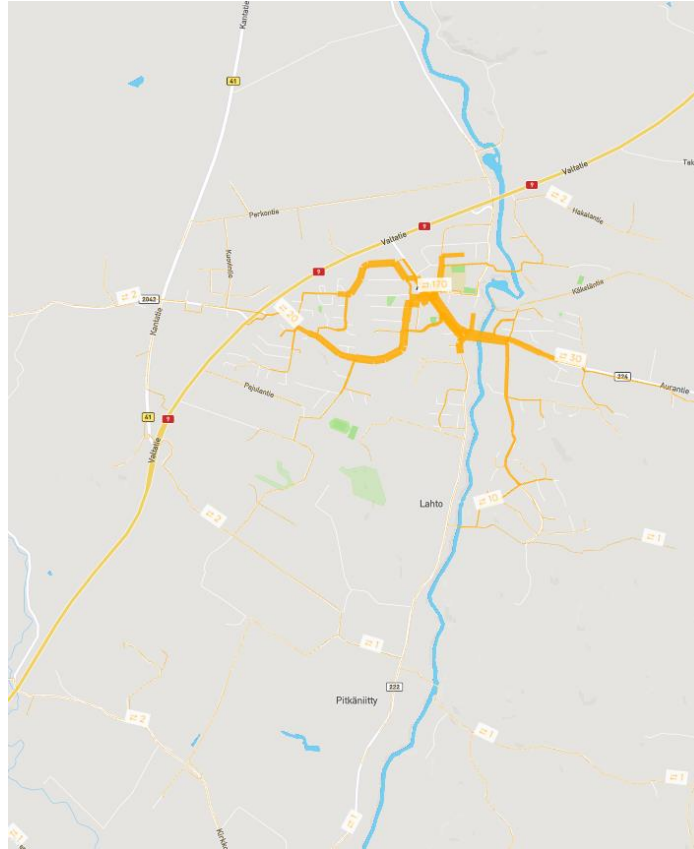
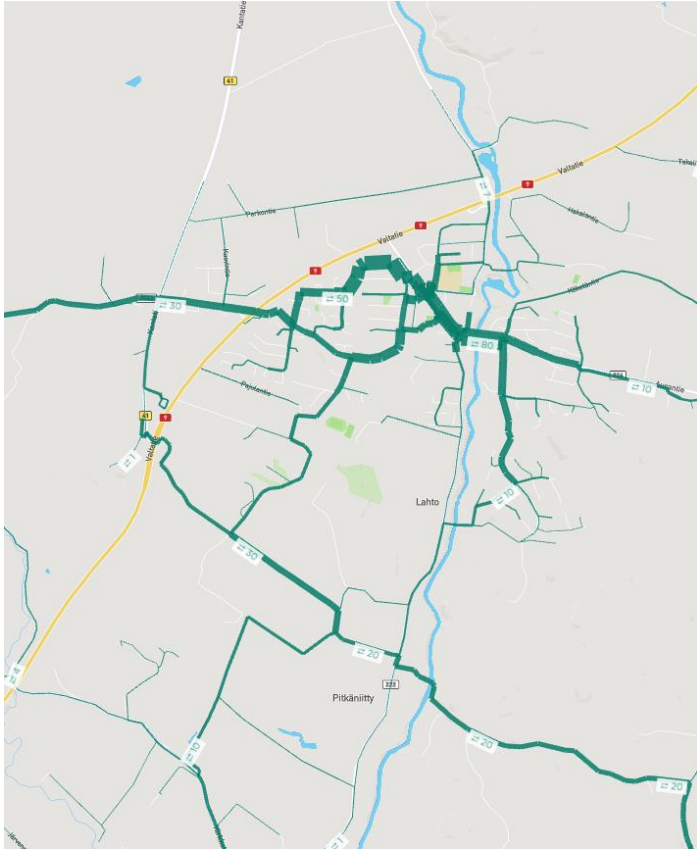
- Sähköpyörällä Kirkonkulman koulu on 15 minuutin päässä 28 % kuntalaisista.
- Työpaikoista 15 minuutin säteellä sijaitsee 26 %.

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



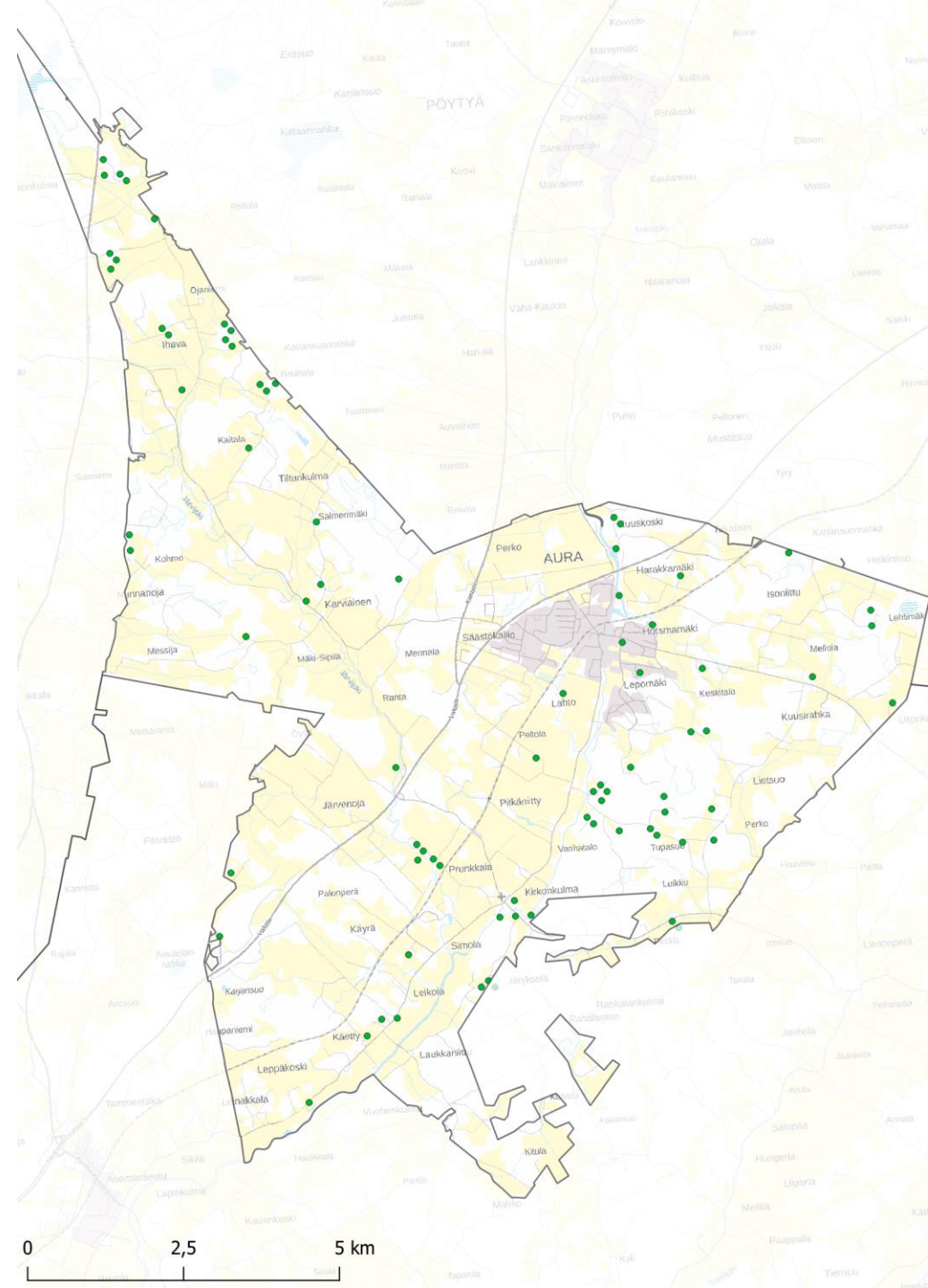
Pyöräliikenteen ja jalankulun määrät nykytilanteessa

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.



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



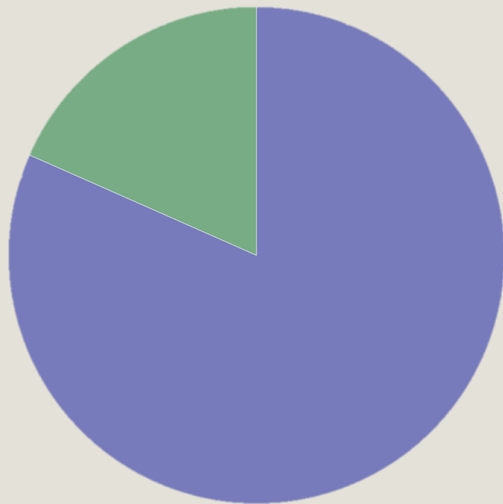
Kysely kävelyn, pyöräilyn ja pyörämatkailun kehittämistä Aurassa

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

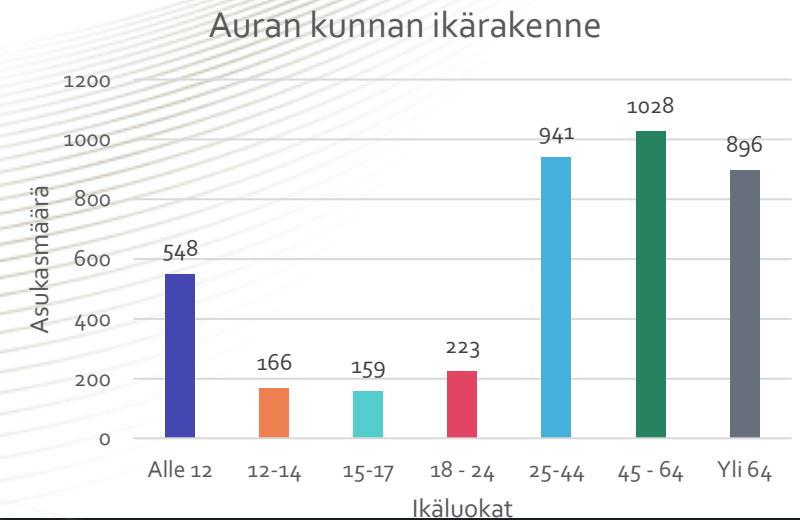
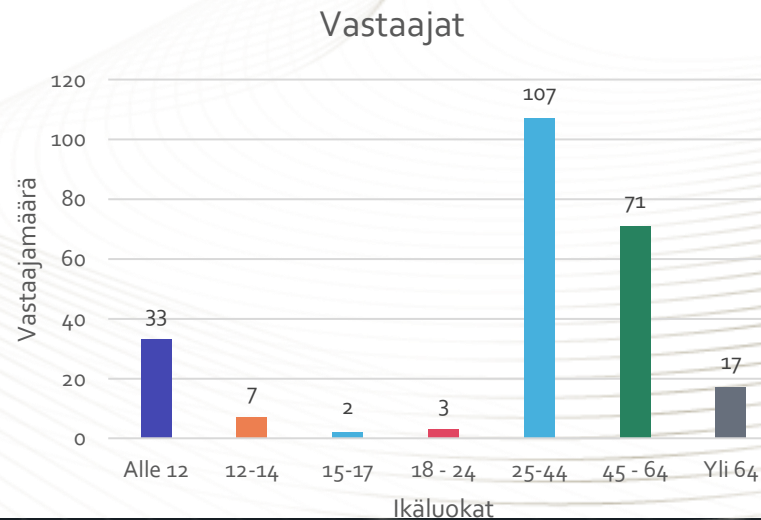


- Vastaajista 211 asui Auran kunnassa (n. 90 %) eli 5,3 % Auran asukkaista. Vastausprosentti on erinomainen.
- Muita vastaajaryhmiä olivat lähikuntien asukkaat, vapaa-ajan asukkaat, Aurassa työssäkäyvät sekä vierailijat.
- Vastaajista suurin osa vastasi omasta puolesta, ja noin viidennes toisen puolesta.



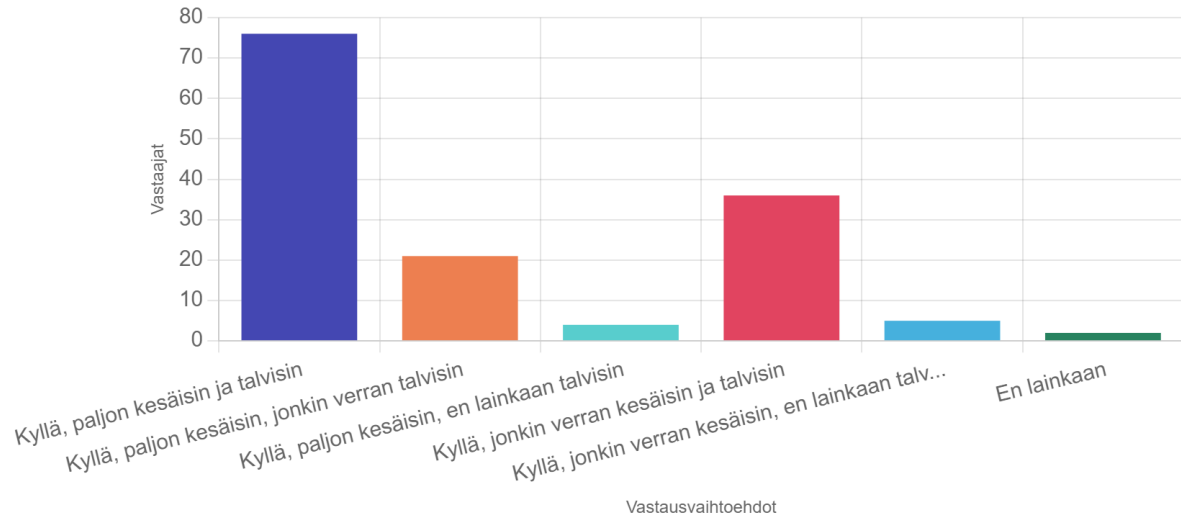
Kyselyyn vastaajat

- 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.



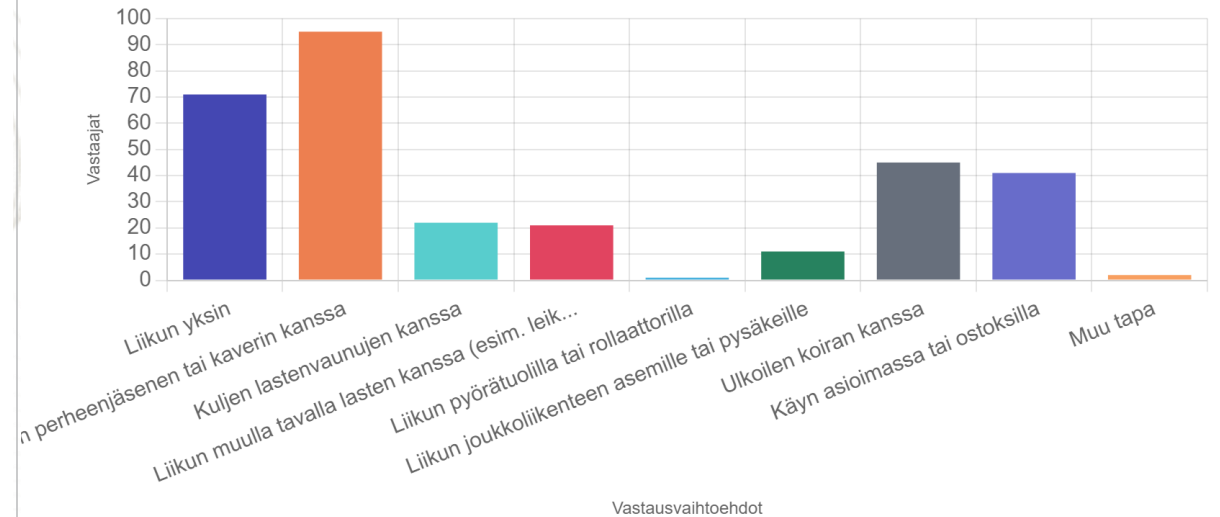
Jalankulkijat

Liikutko Aurassa jalan (koko matkan)?



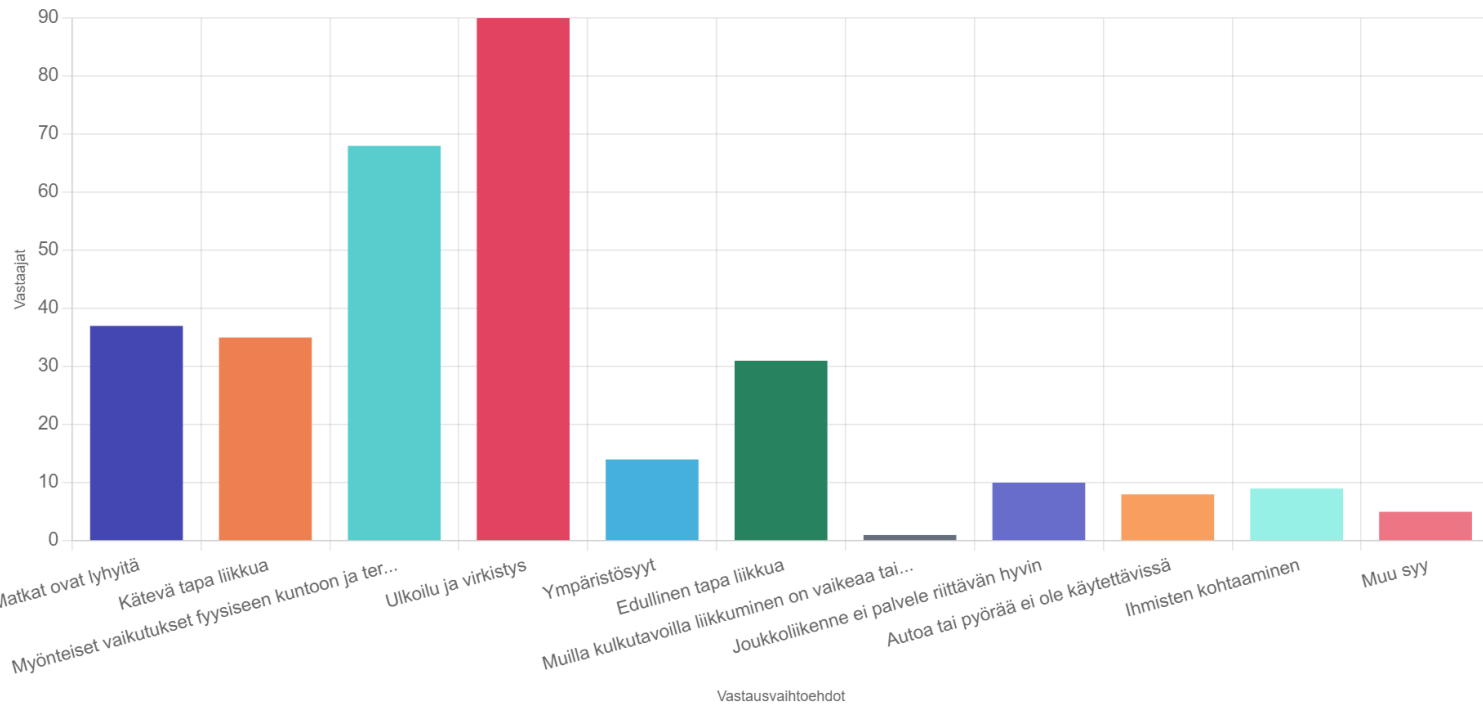
- Vastaajat liikkuvat Aurassa jalan pääsääntöisesti läpi vuoden. Vain noin kymmenen vastaajaa ei ilmoittanut liikkuvansa jalan talvella.

Mitkä seuraavista kuvaavat parhaiten jalankulkumatkojasi? (voit valita useita)



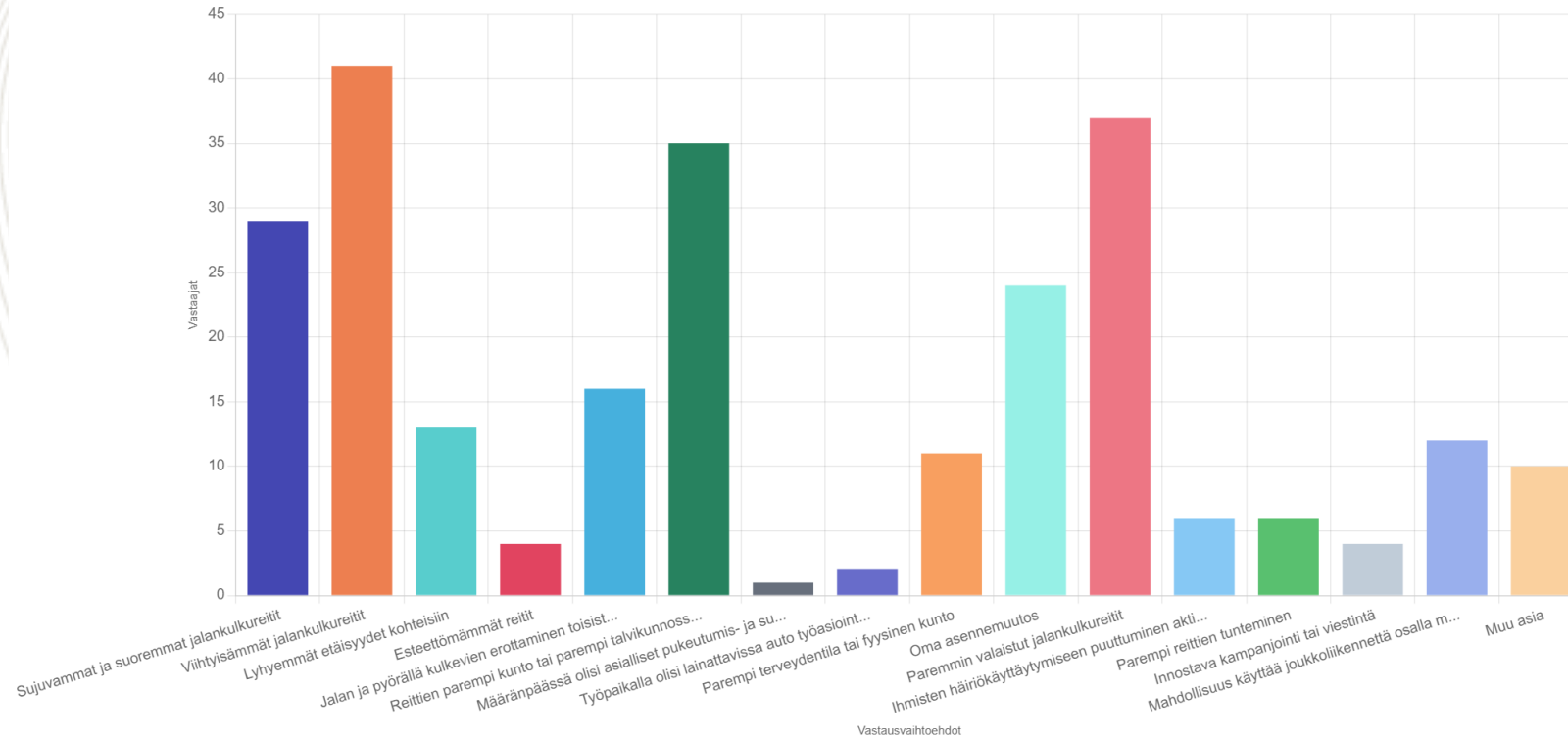
- Suurin osa vastaajista liikkuu jalan perheenjäsenen tai kaverin kanssa. Myös yksin ja koiran kanssa liikutaan paljon.
- Lasten kanssa liikkujista muodostuu myös merkittävä ryhmä (noin 50 vastaajaa)

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.

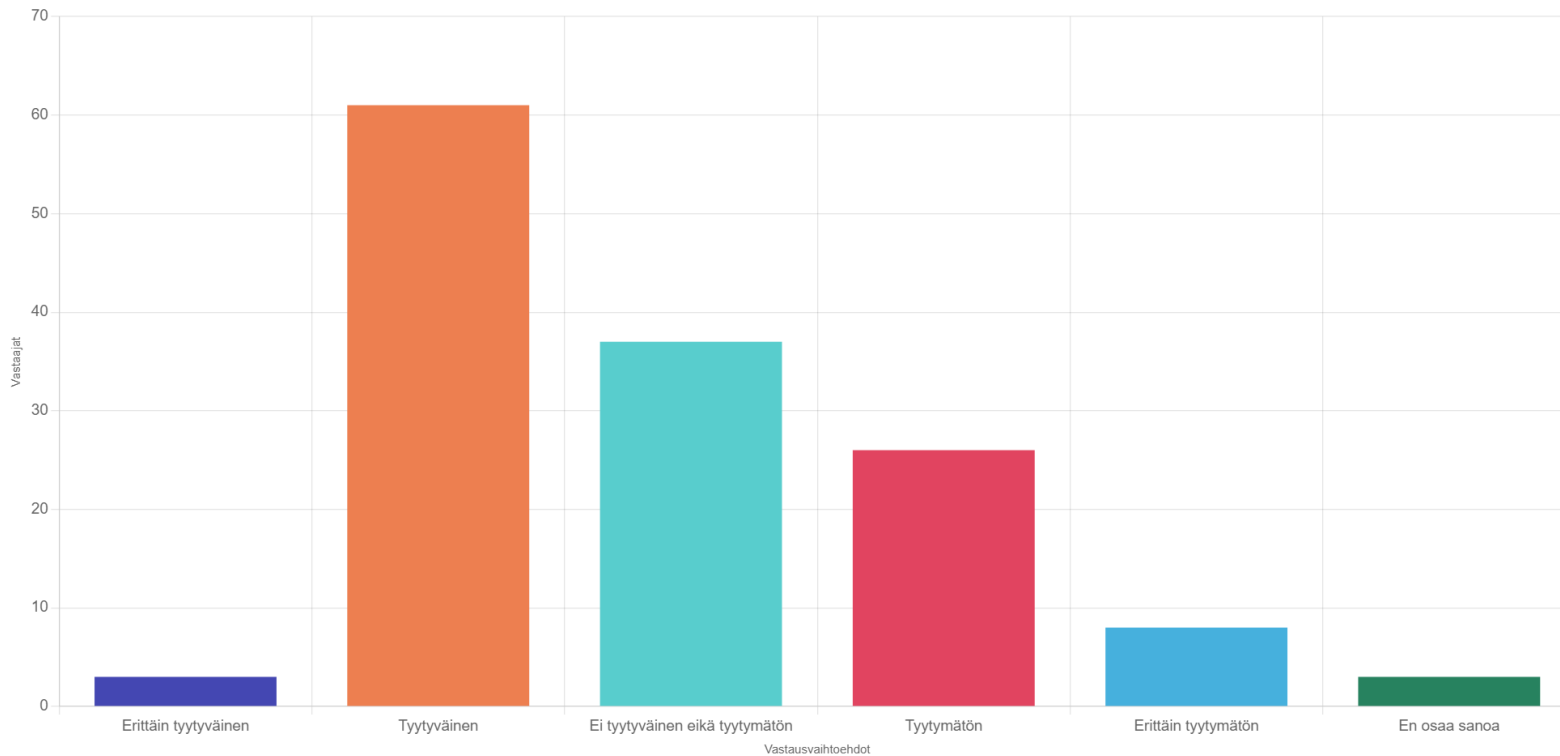
Jalankulun motivointi



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

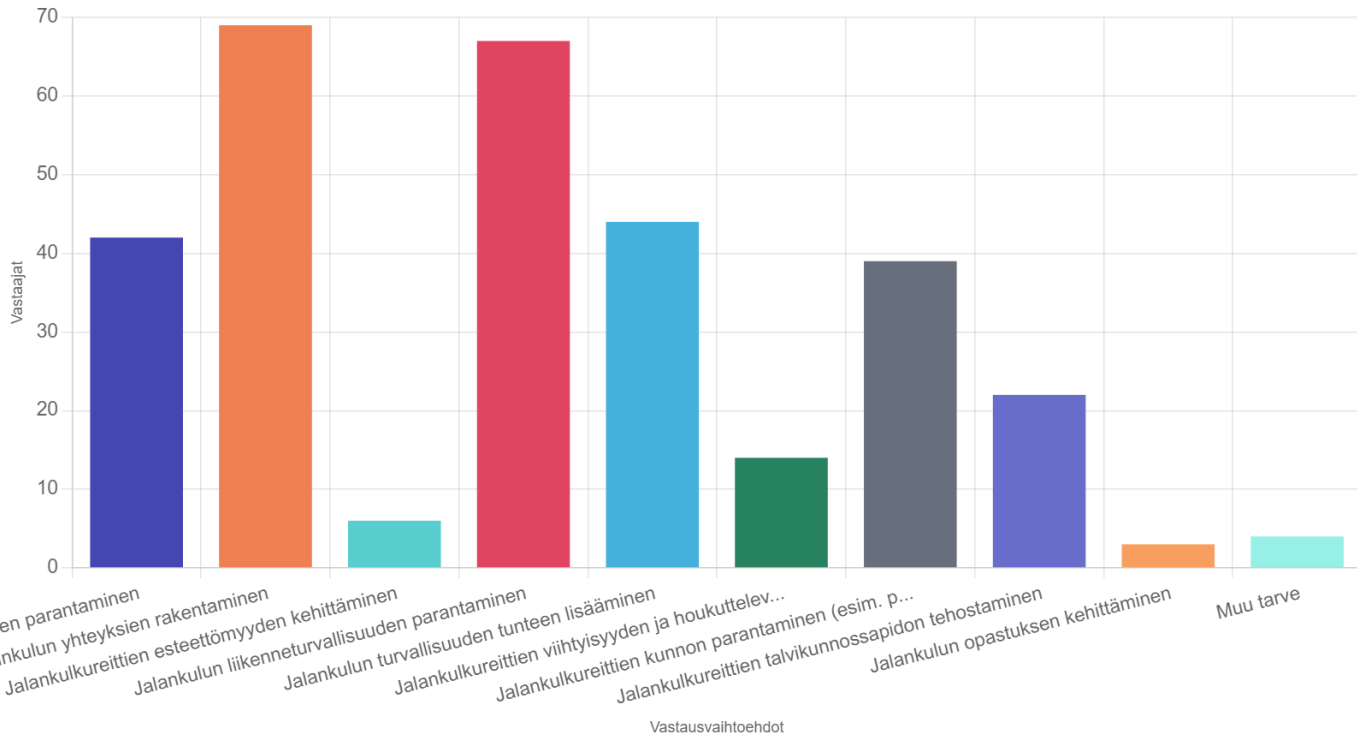
- Jalankulkua motivoisi eniten viihtyisämmät jalankulkureitit, reittien parempi kunto tai talvikunnossapito ja paremmin valaistut reitit.
- Myös sujuvat ja suuremmat reitit nähtiin merkittäväksi, kuten myös oma asennemuutos.
- Vähiten nähtiin motivoivan määränpään asialliset pukeutumis- ja suihkutilat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

Kuinka tyytyväinen olet jalankulun olosuhteisiin Aurassa?



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

Jalankulun kehittäminen

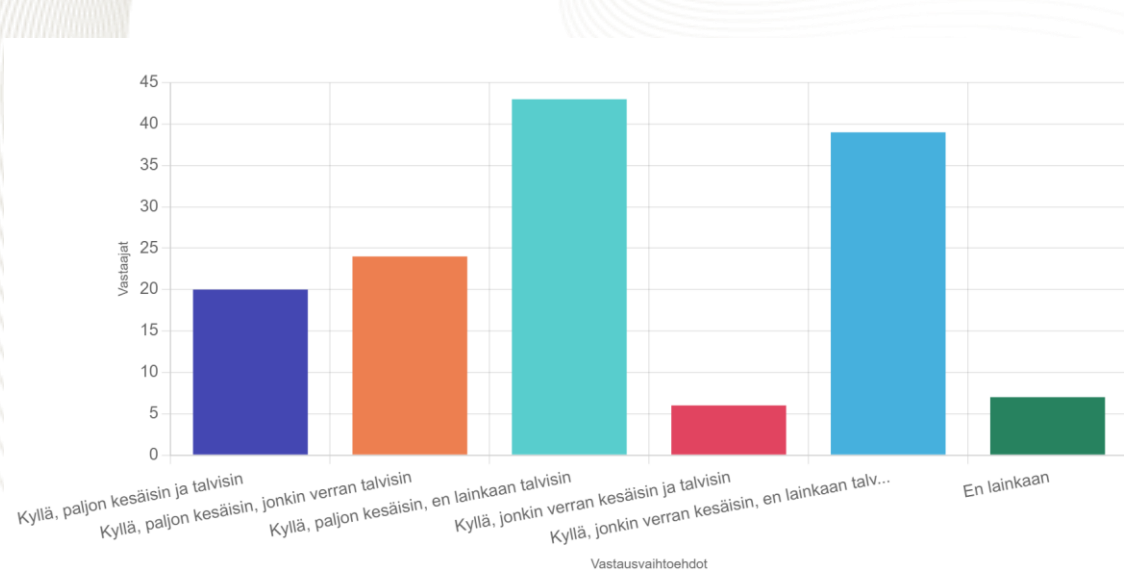


Mitkä seuraavista ovat mielestäsi tärkeimpiä jalankulun olosuhteiden kehittämistarpeita Aurassa? (valitse kolme tärkeintä)

- 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.

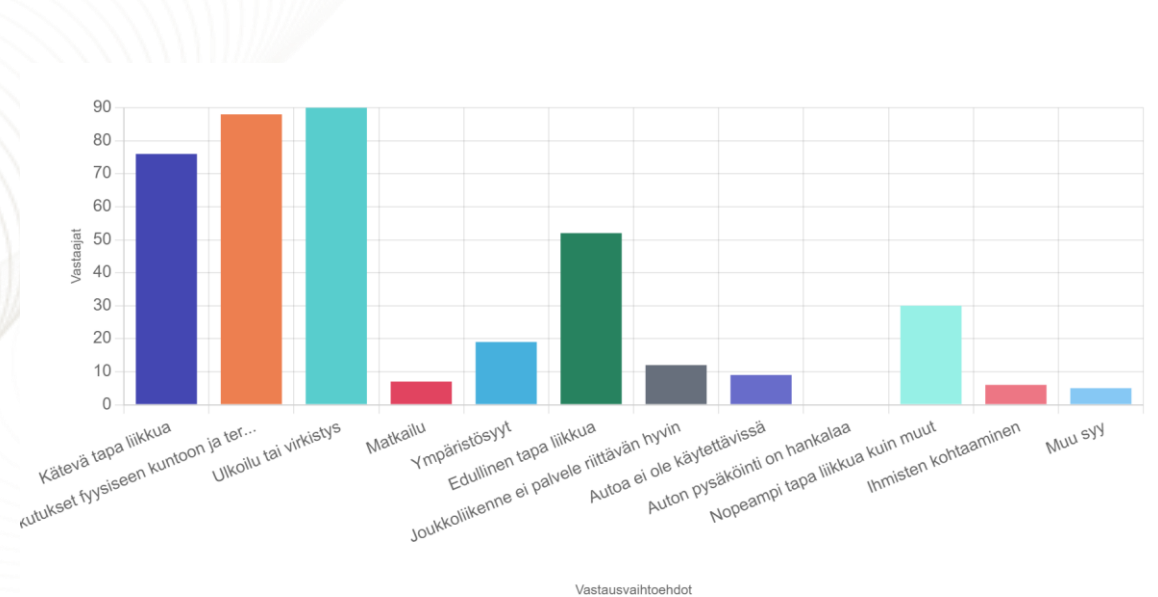
Pyöräilijät

Liikutko pyörällä Aurassa?



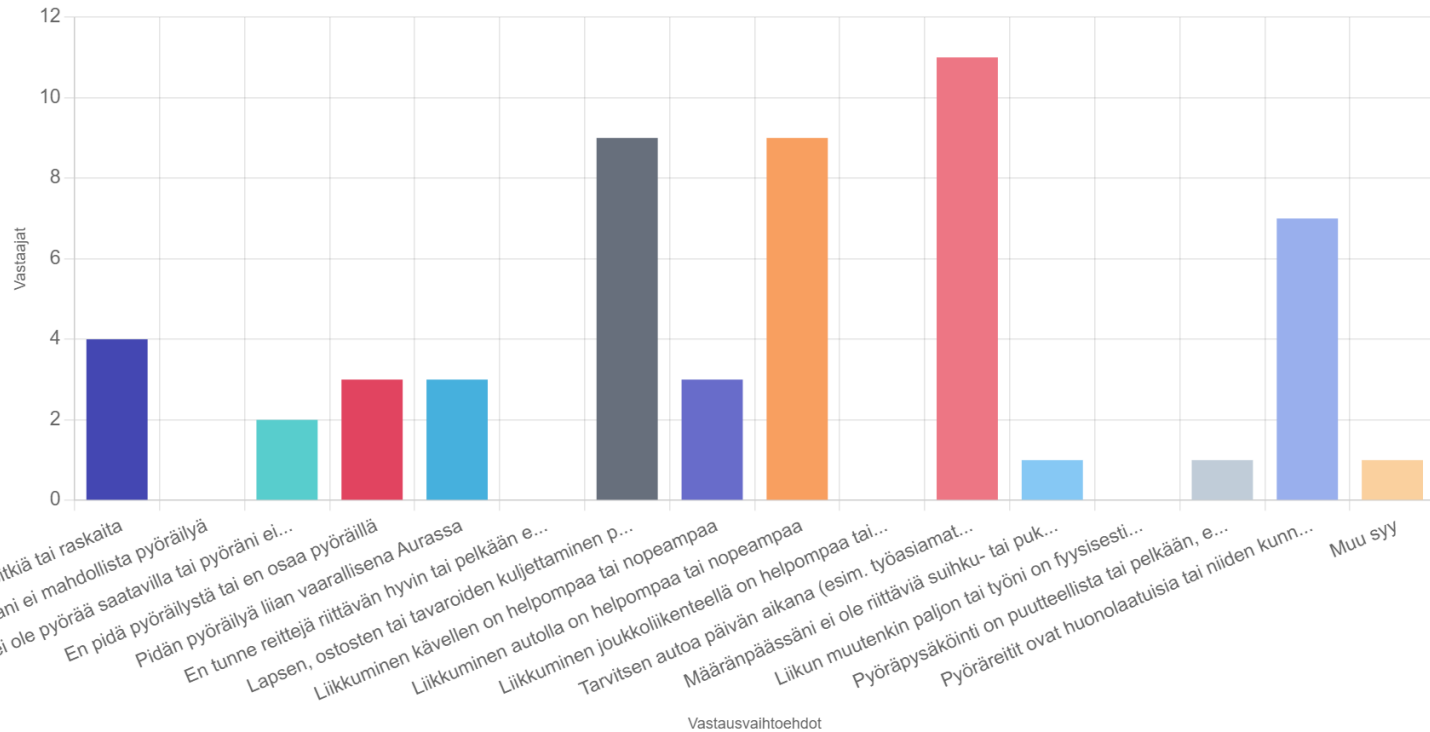
- Noin kolmannes vastaajista liikkuu pyörällä vuoden ympäri jonkin verran
- Osa vastaajista vastasi potkulautailijan näkökulmasta.

Miksi pyöräilet Aurassa? (voit valita useita)



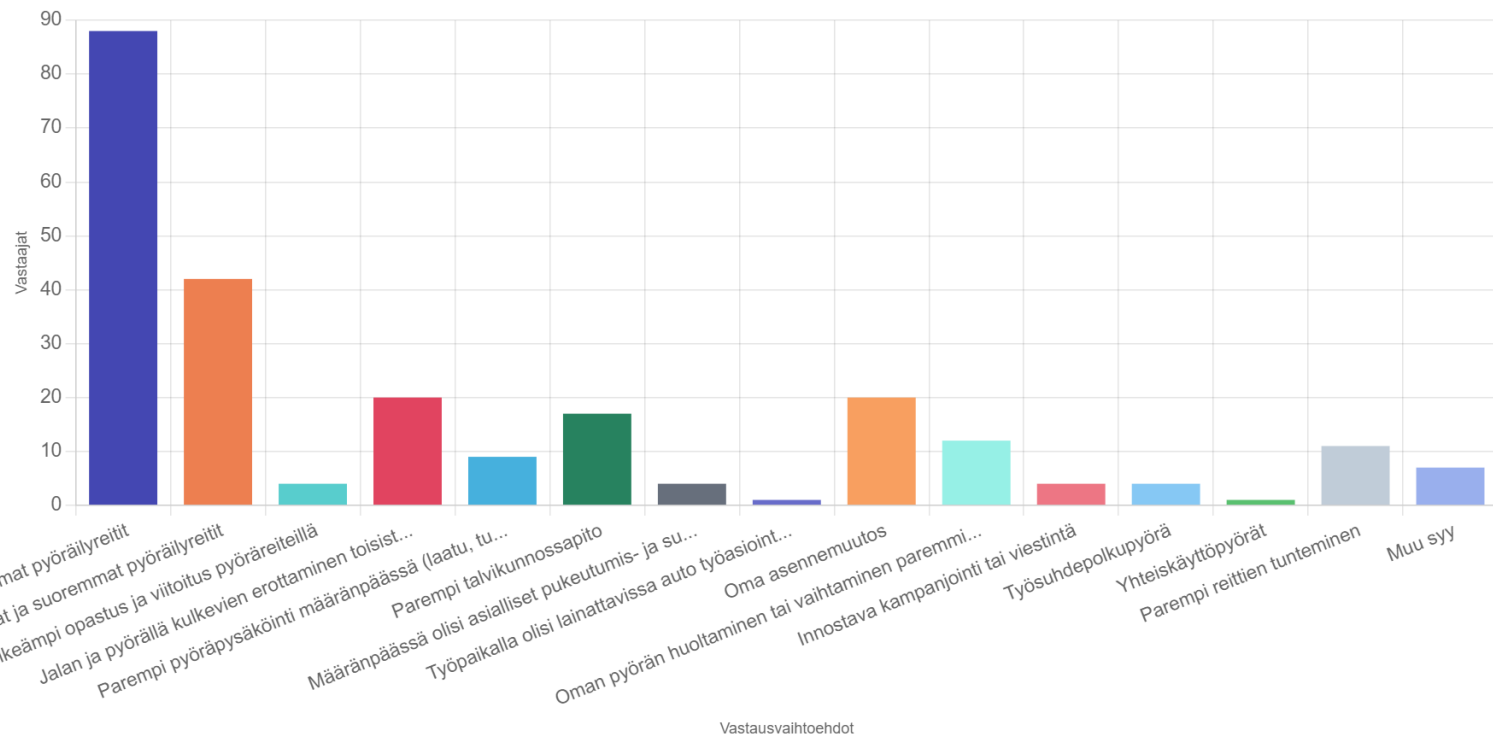
- Suurin osa vastaajista liikkuu jalan perheenjäsenen tai kaverin kanssa. Myös yksin ja koiran kanssa liikutaan paljon.
- Lasten kanssa liikkujista muodostuu myös merkittävä ryhmä (noin 50 vastaajaa)

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.

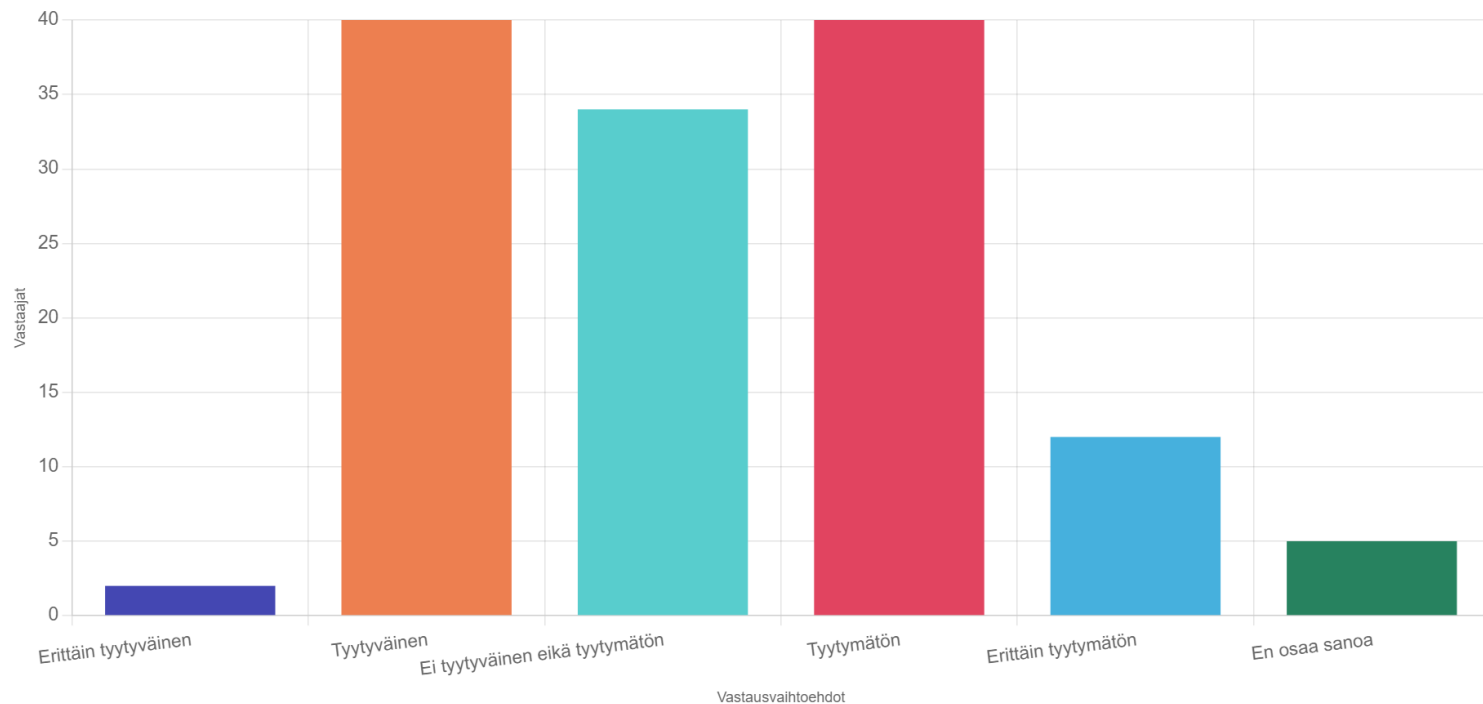
Pyöräilyn motivointi



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

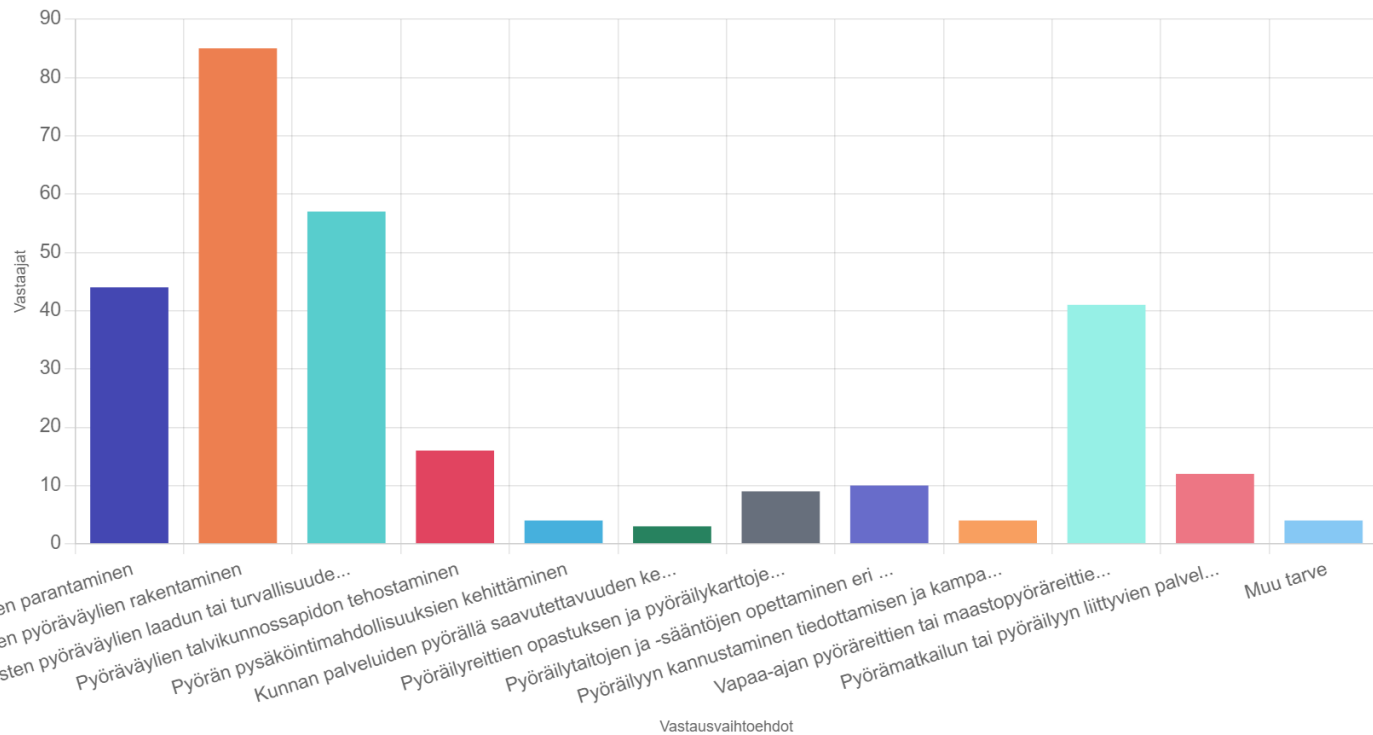
- Selvästi eniten pyöräilyyn motivoisi vastaajien mukaan turvallisemmat pyöräreitit.
- Myös pyöräreittien sujuvuutta ja suoruutta toivottiin huomattavasti.
- Erilaiset yhteiskäyttöpyörät eivät vaikuttaisi vastaajien motivaatioon pyöräillä
- Muissa syissä nousi esille avoinna olevat palvelut.

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.

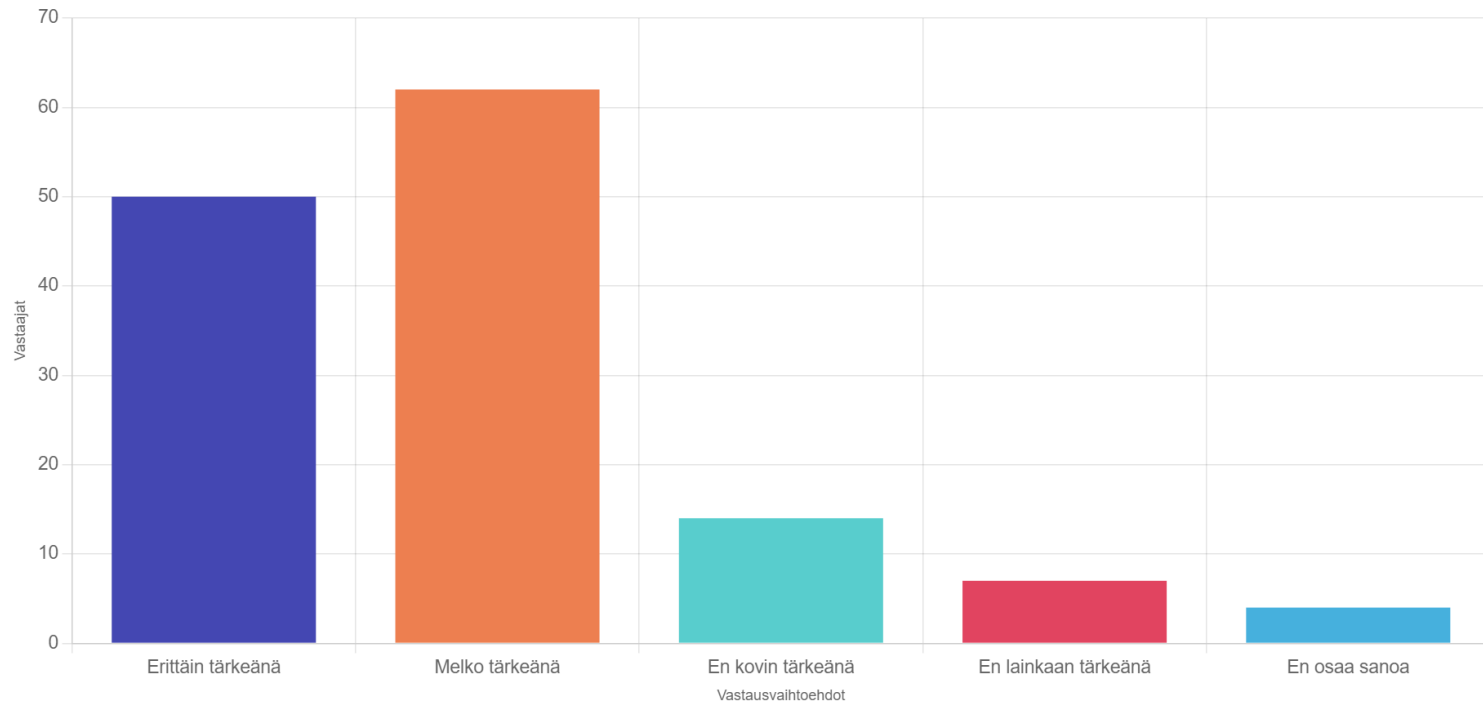
Pyöräilyn kehittäminen



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

- 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.

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

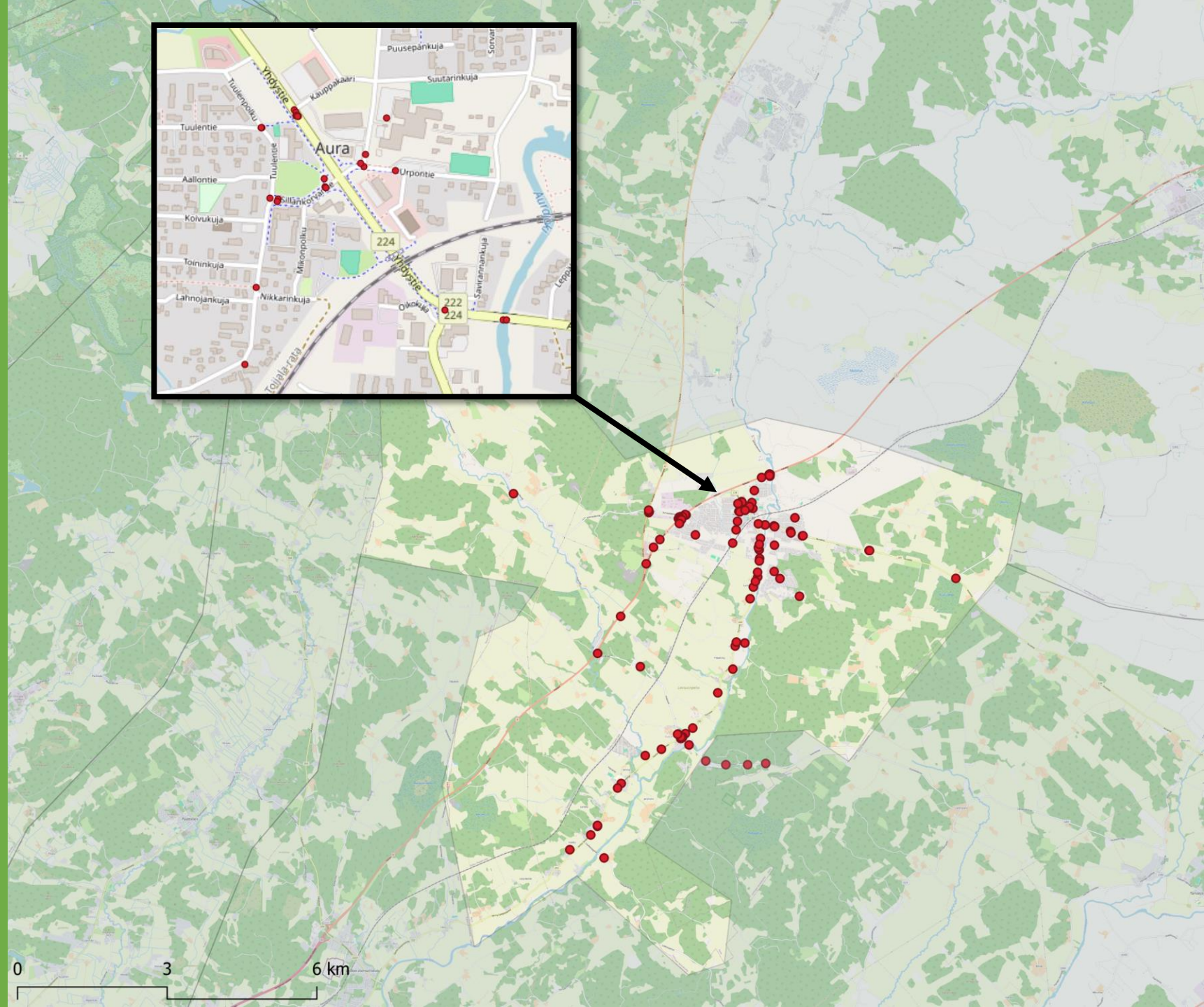
- Kuuskoski
- Pikkulahdon ulkoilualue
- Paakari Puusti

Karttamerkinnot

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

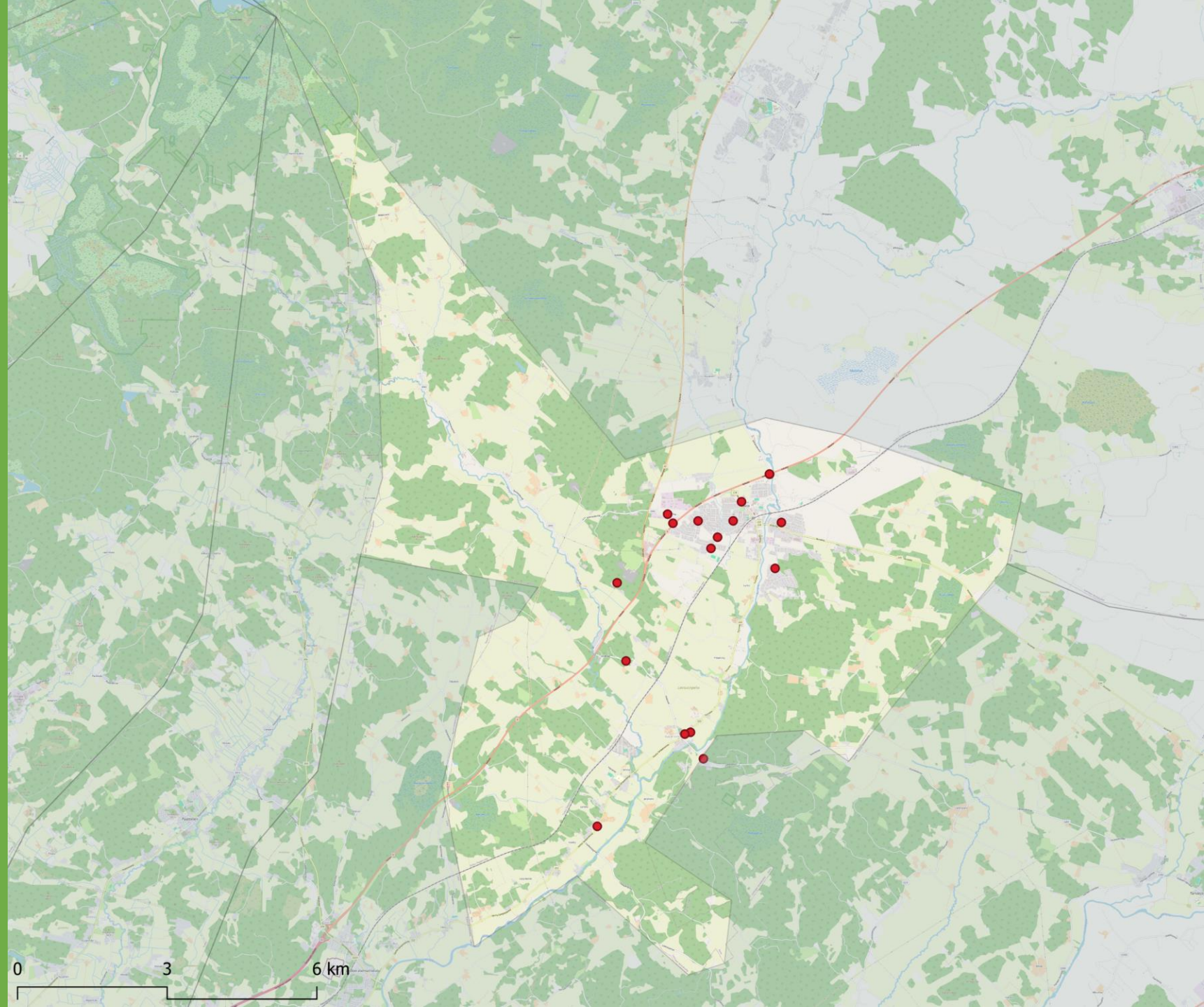
Kaikki vaaranpaikat

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



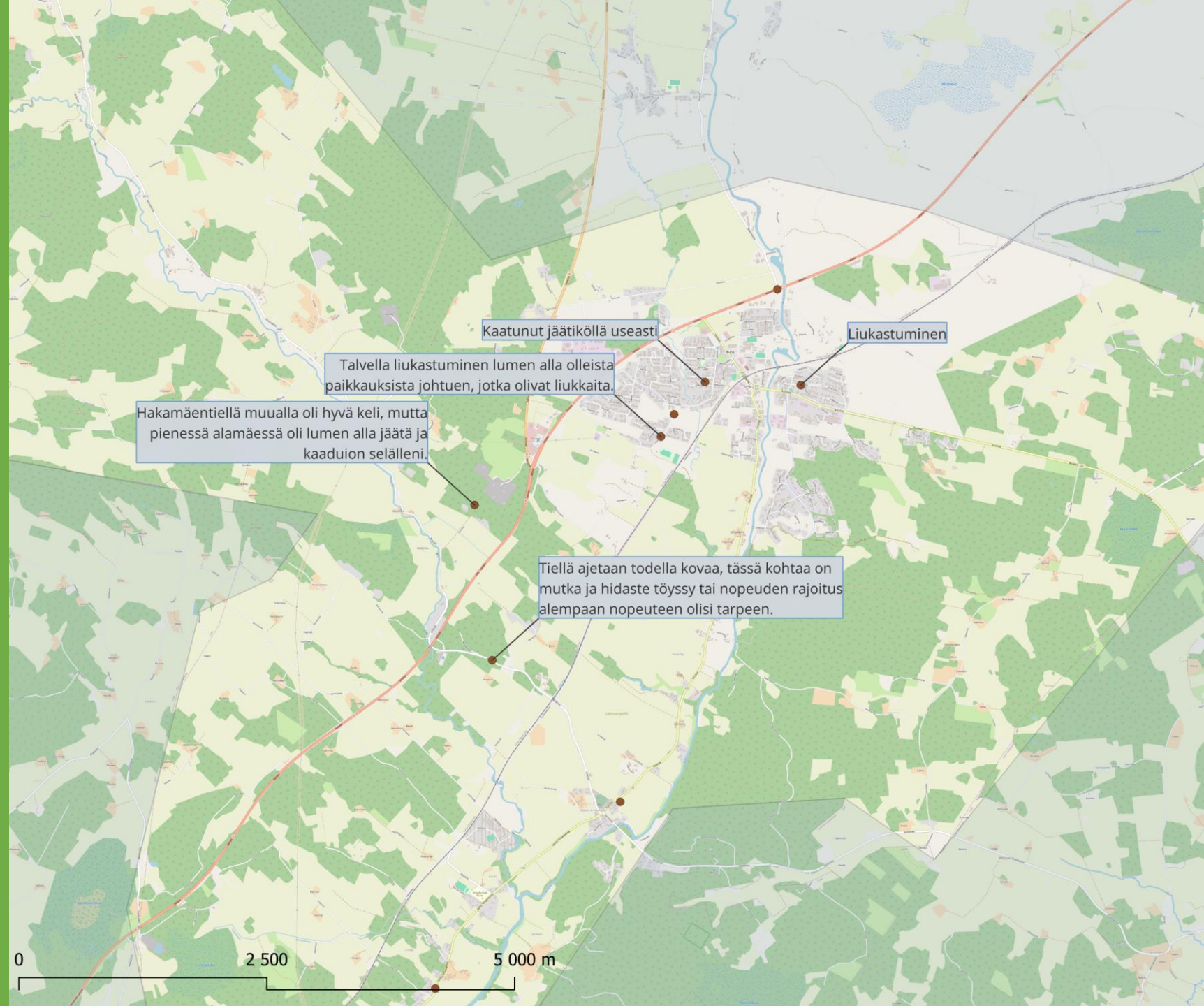
Kaikki tapaturmat, kolarit, onnettomuudet

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



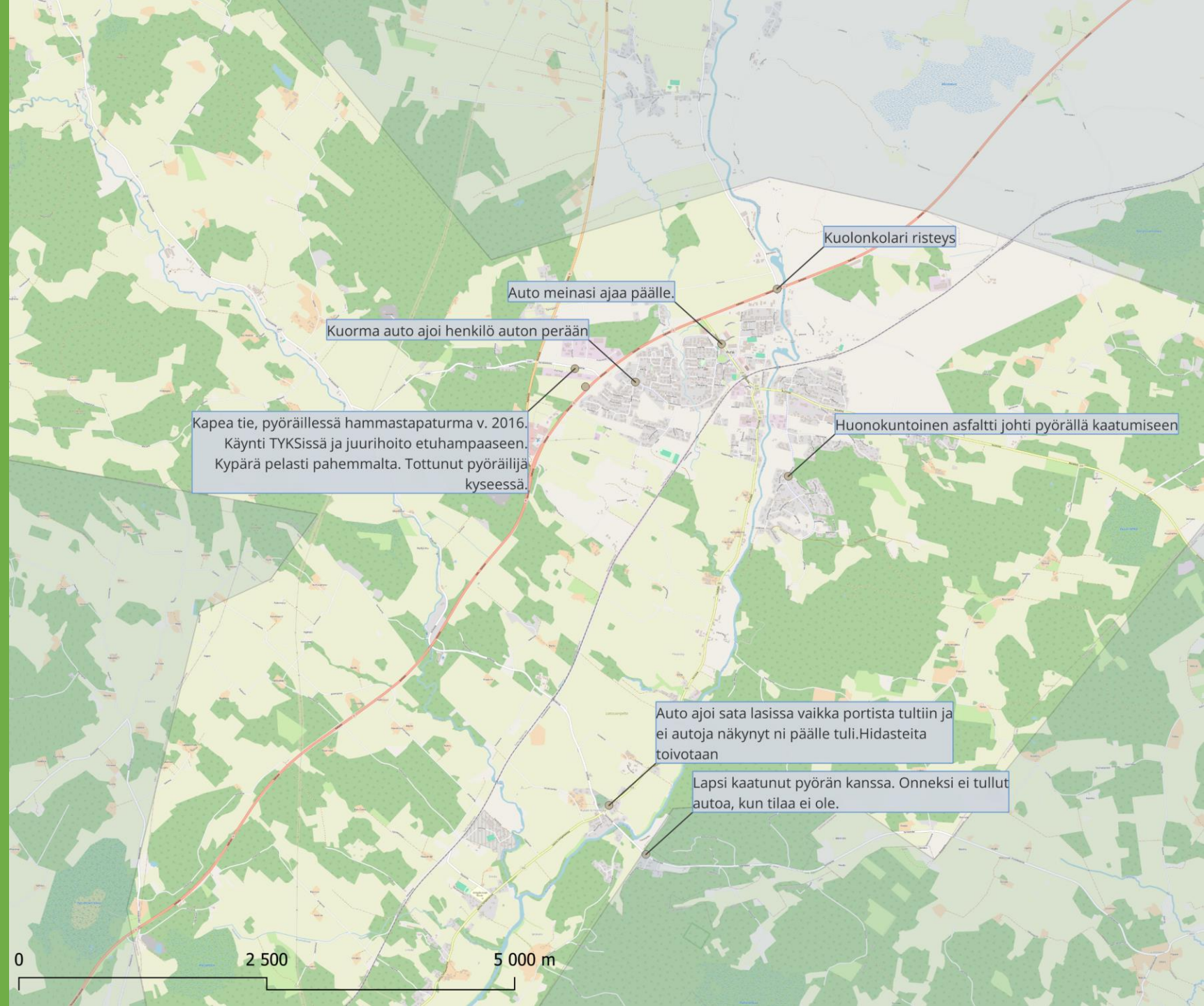
Tapaturmat, kolarit, onnettomuudet - Kävelijät

- Kävelijöiden tapaturmat liittyvät lähinnä liukastumisiin.



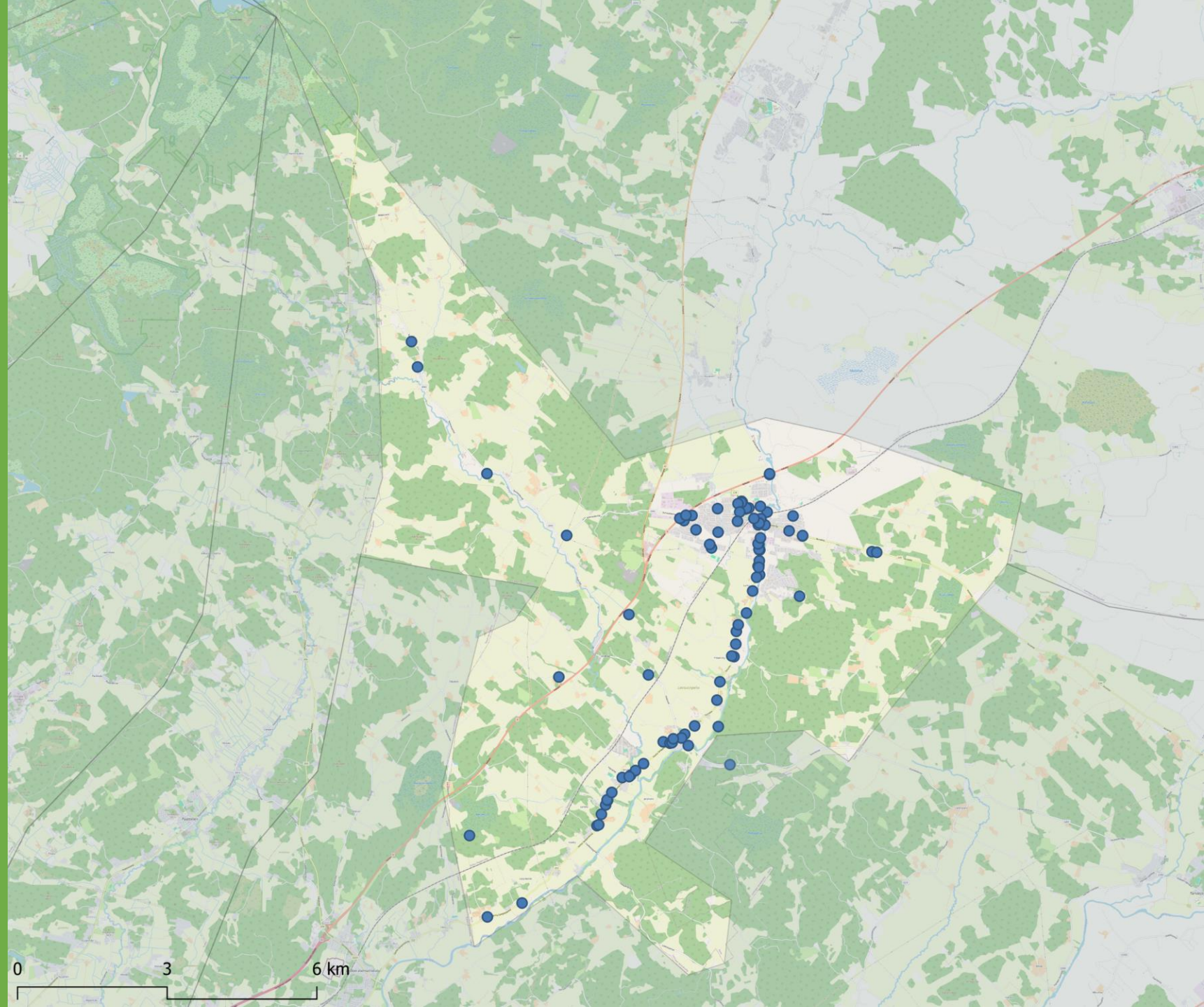
Tapaturmat, kolarit, onnettomuudet - Pyöräilijät

- Pyöräilyssä tien kunnosta johtuvia kaatumisia.



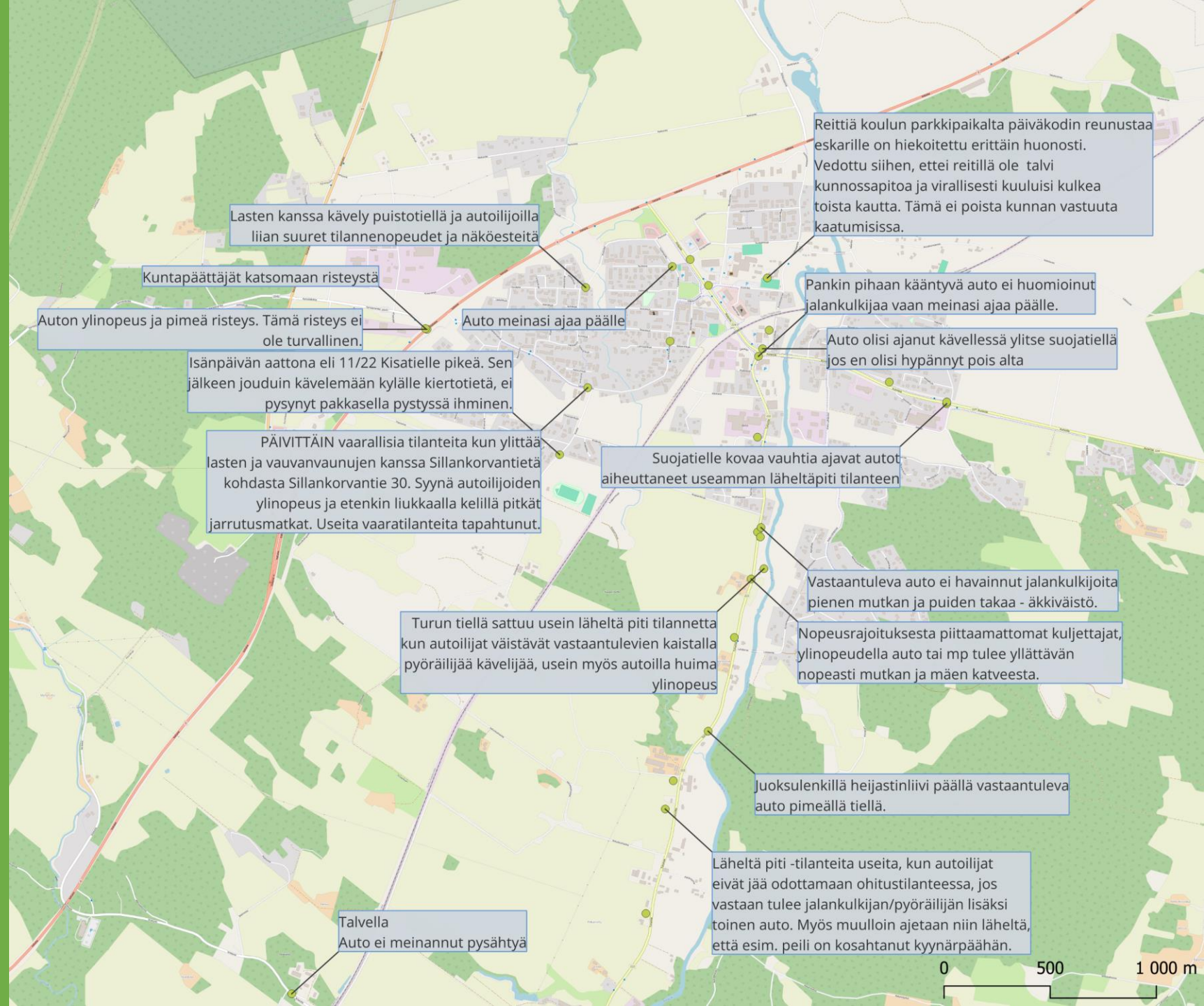
Läheltä piti tilanteet

- 92 karttamerkintää



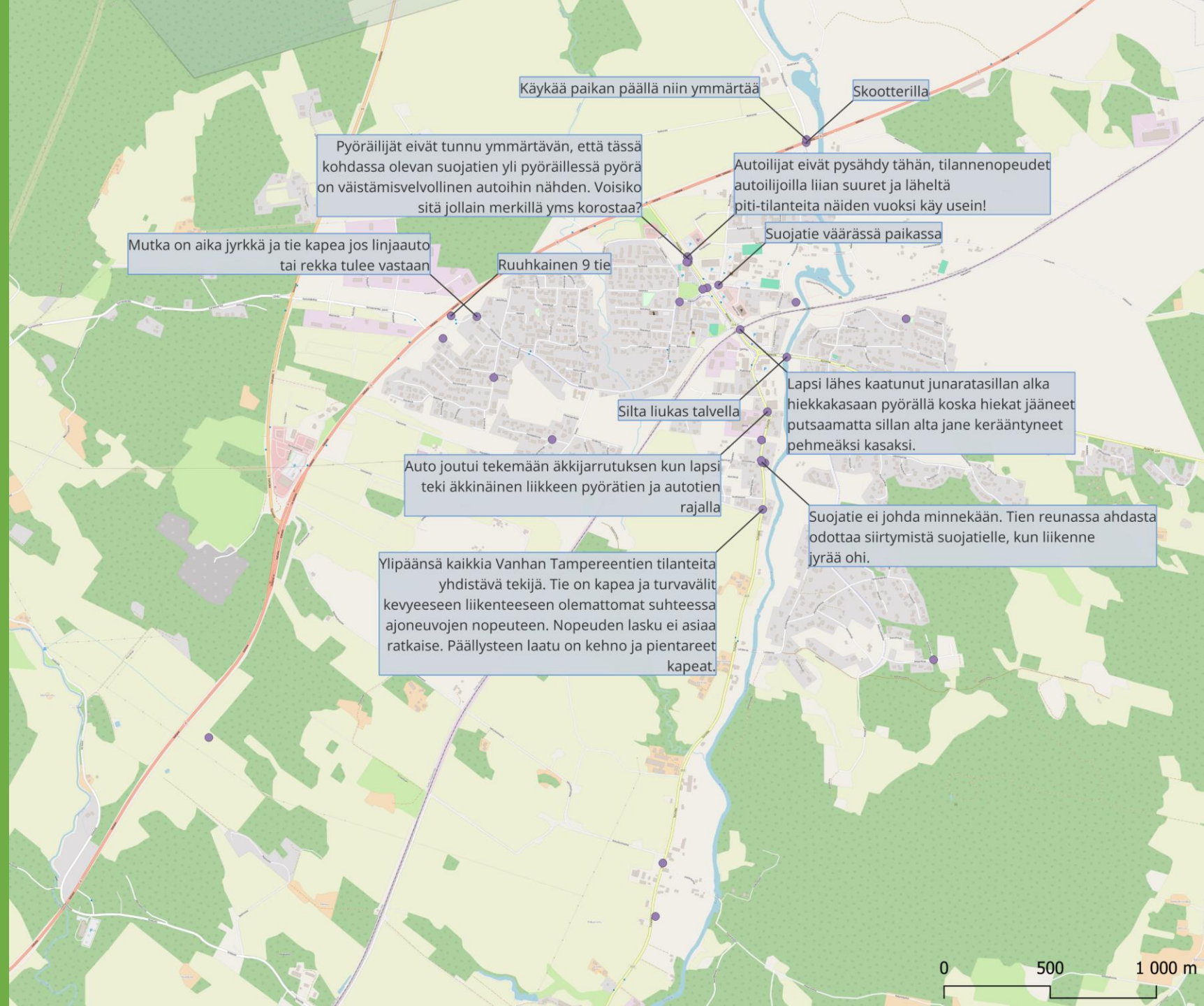
Läheltä piti - Kävelijät

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



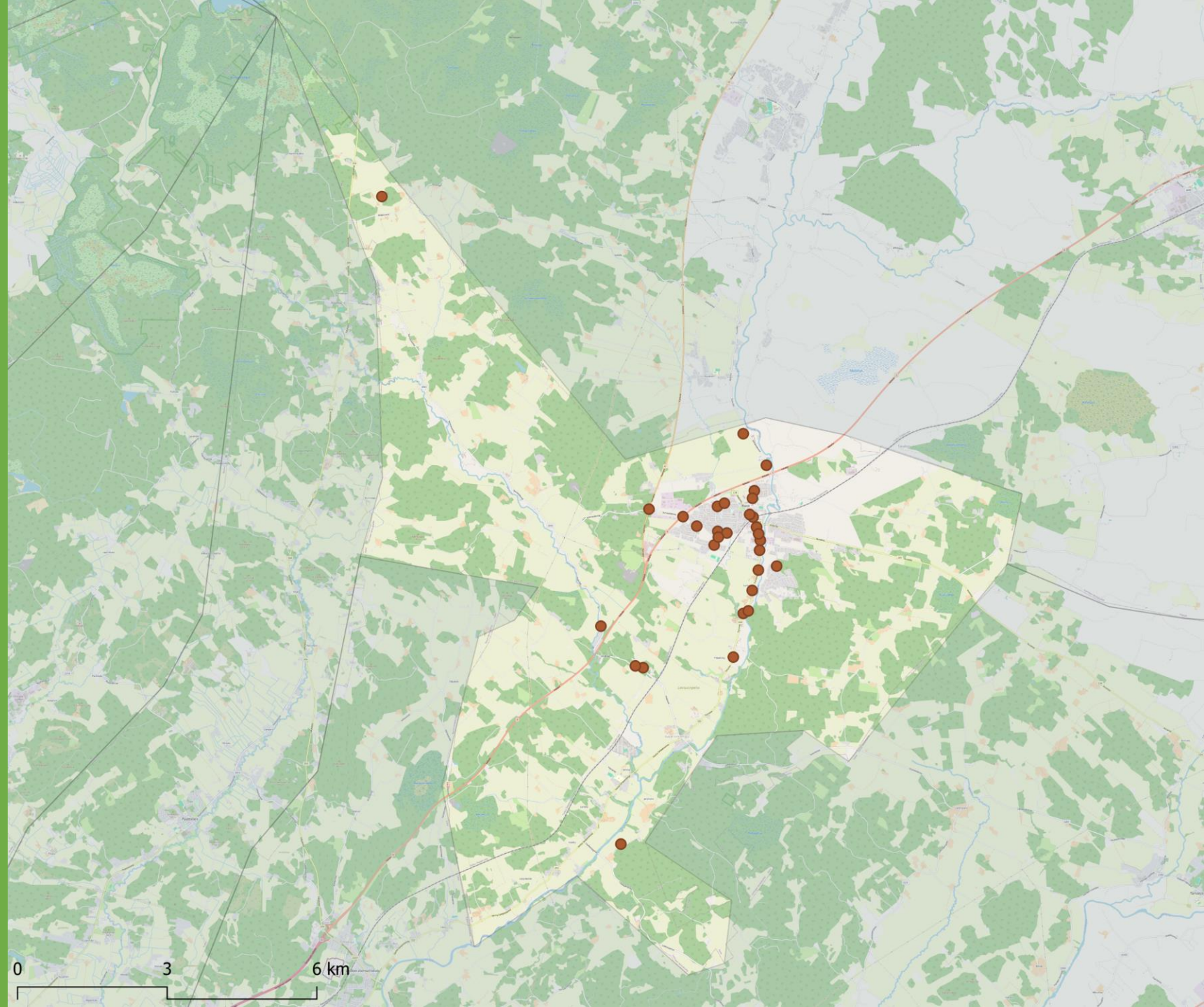
Läheltä piti - Pyöräilijät

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



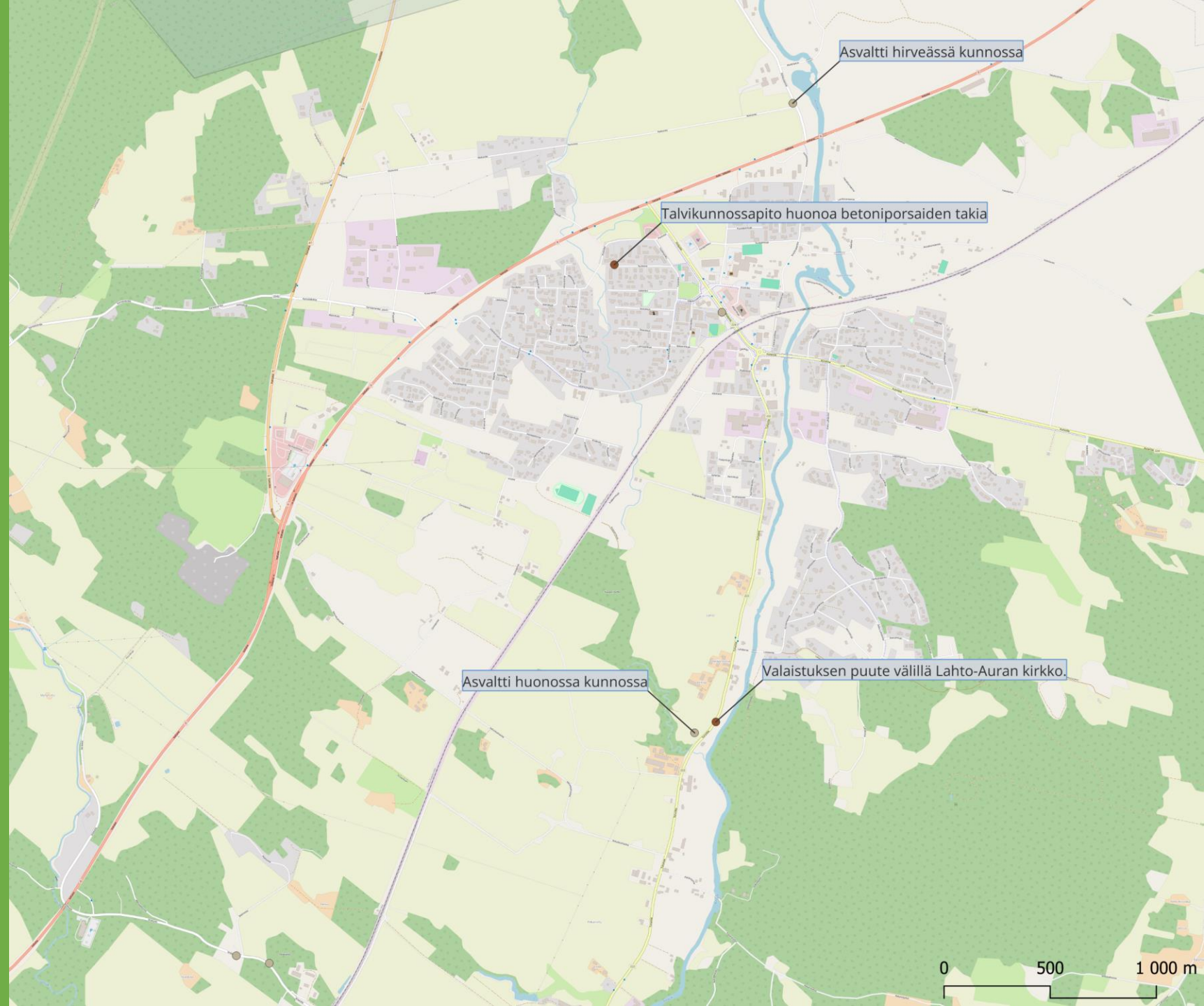
Laatupuute – Kunta

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



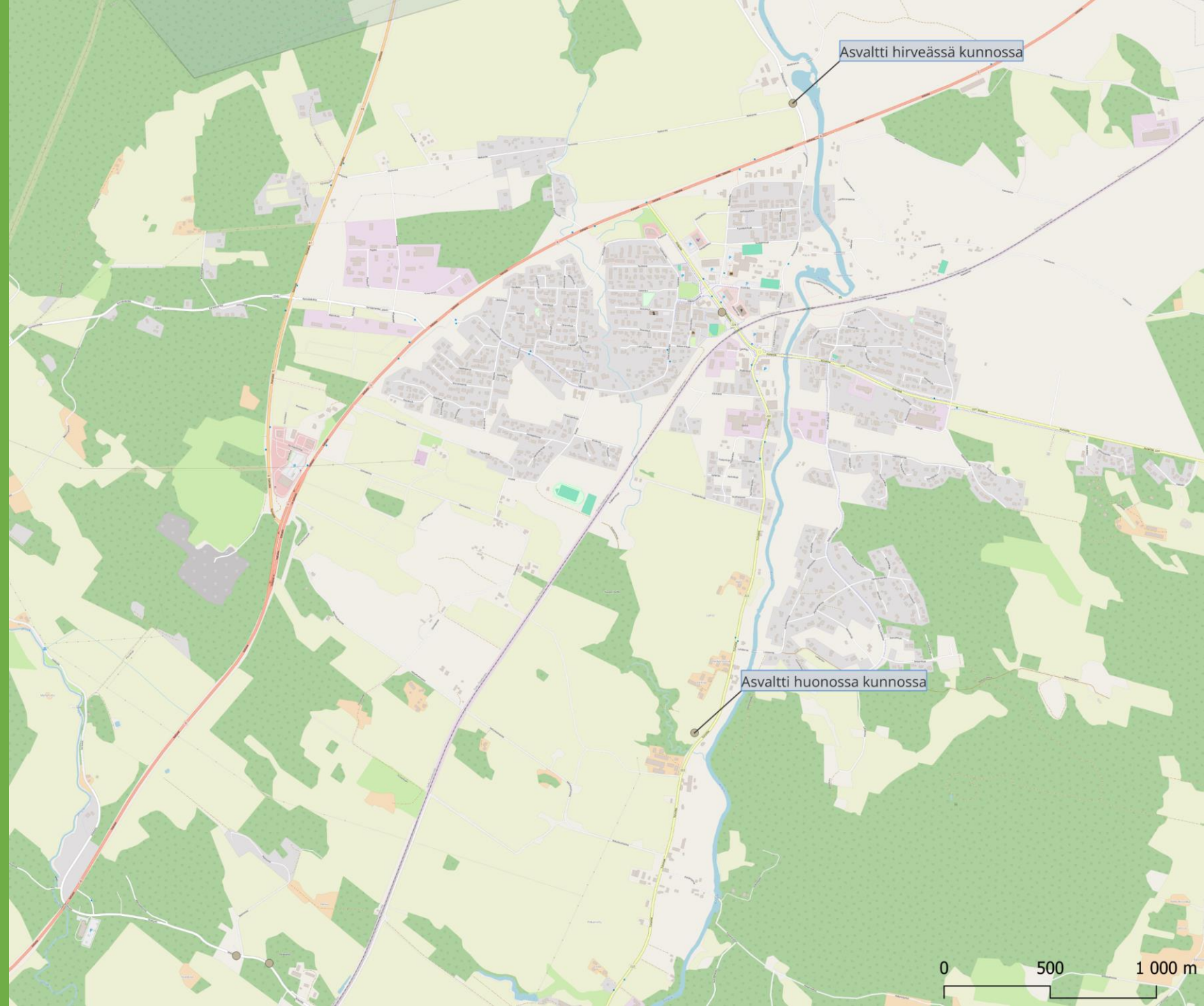
Laatupuute - Kävelijät

- Tunnistettuja laatupuutteita
 - Asvaltin kunto
 - Valaistuksen puute
 - Talvikunnossapito



Laatupuute - Pyöräilijät

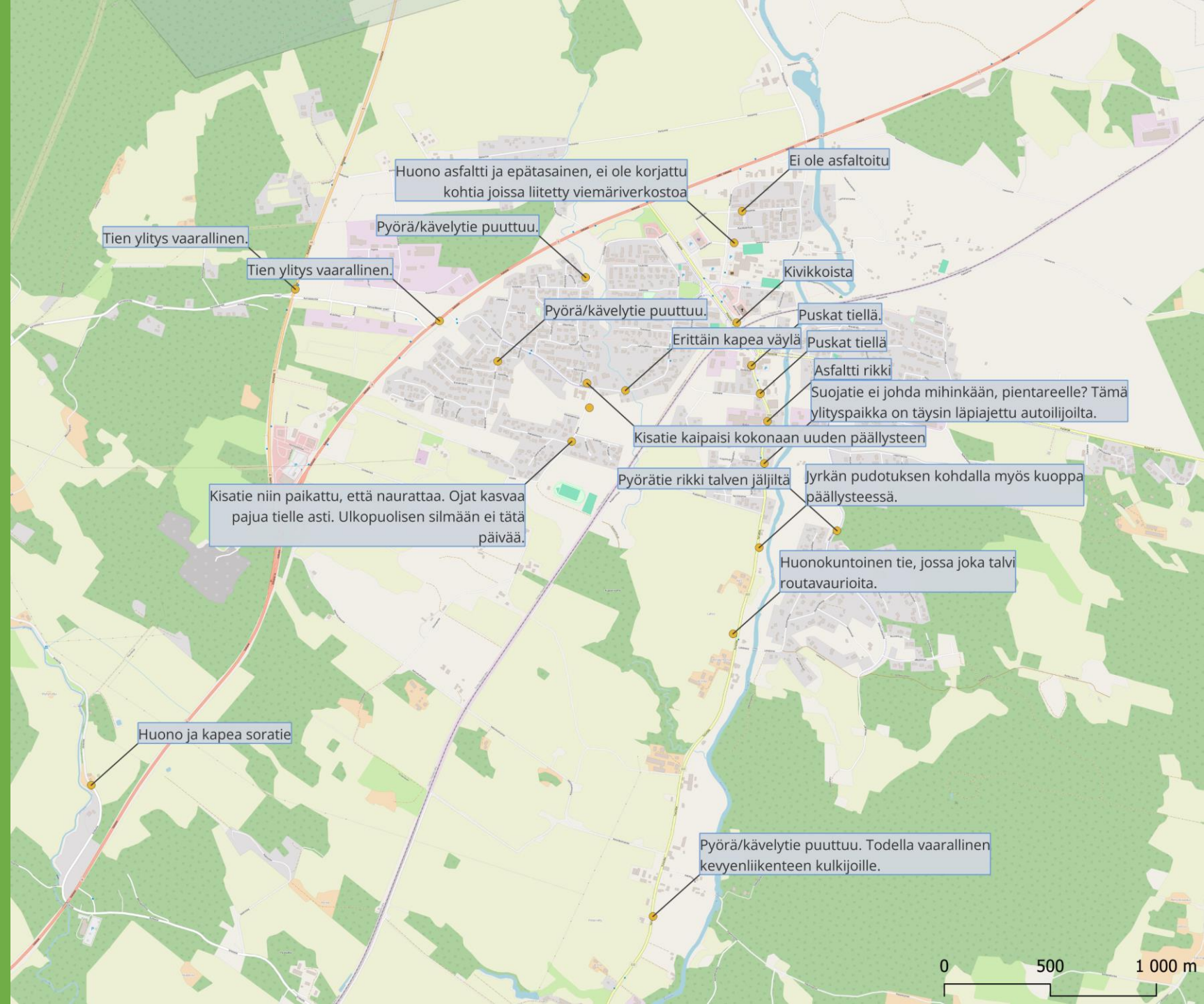
- Tunnistettuja laatupuutteita
 - Asvaltin kunto



Laatupuute - Kävelijät & Pyöräilijät

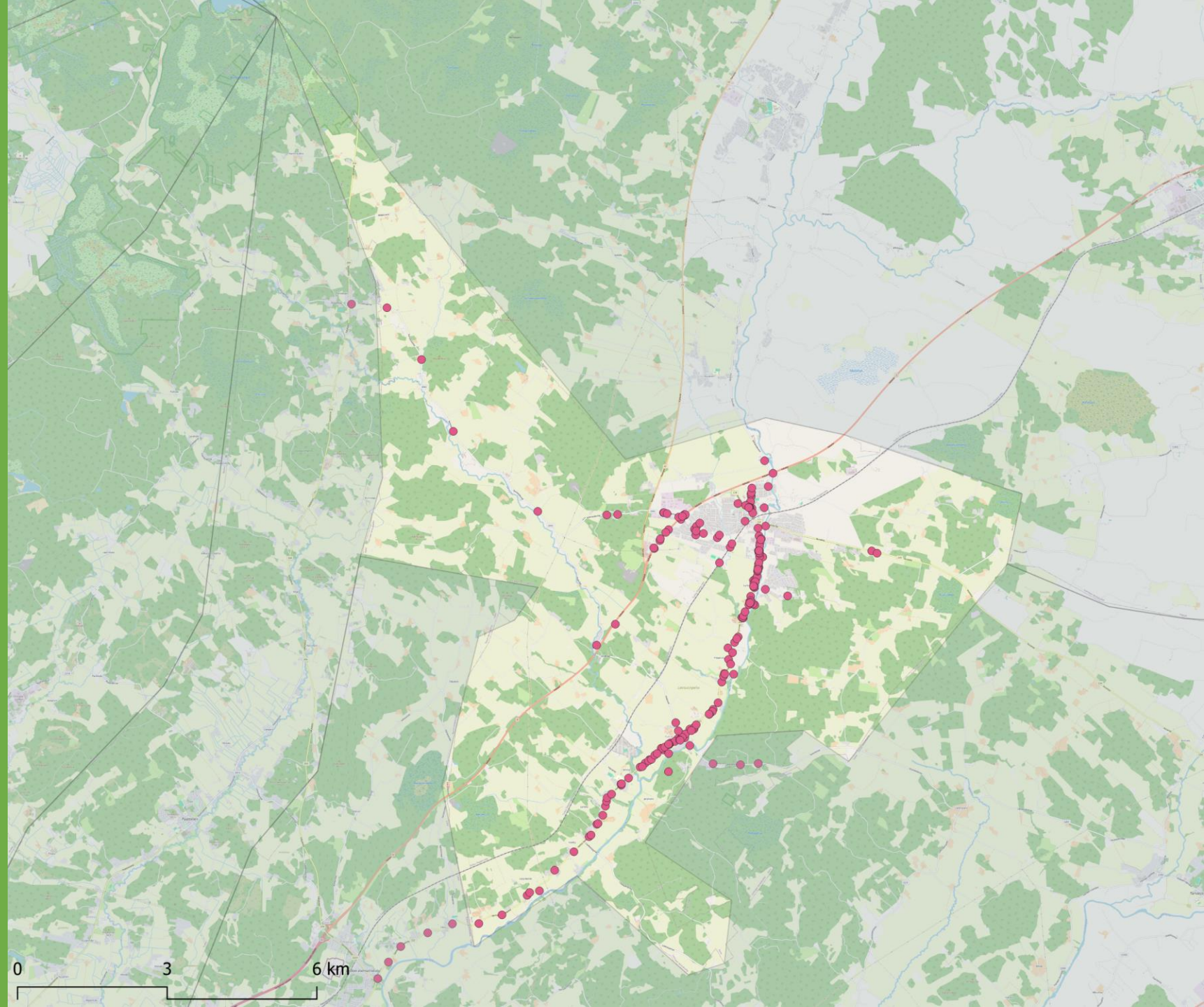
• Tunnistettuja laatupuutteita

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



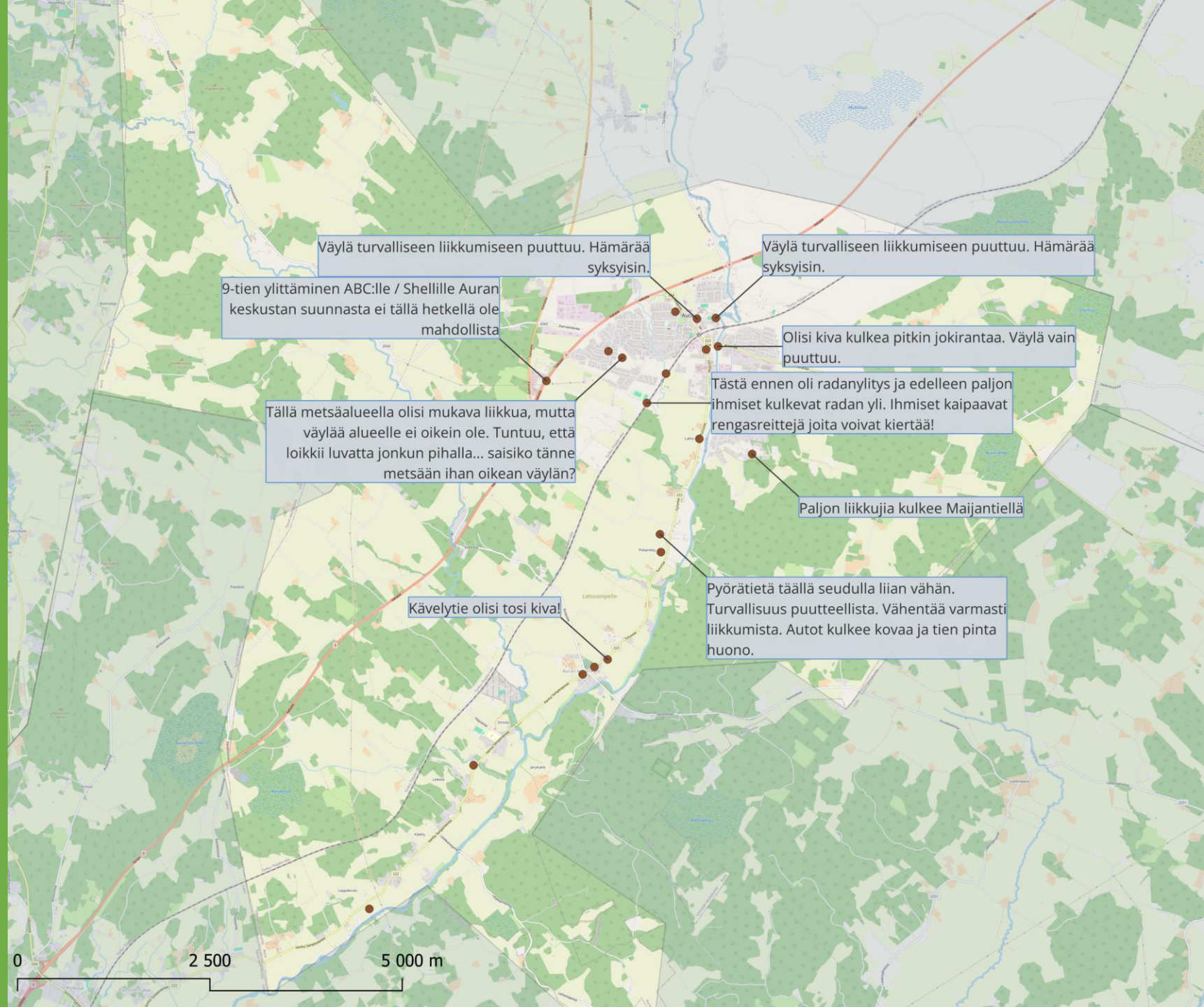
Väylä puuttuu

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



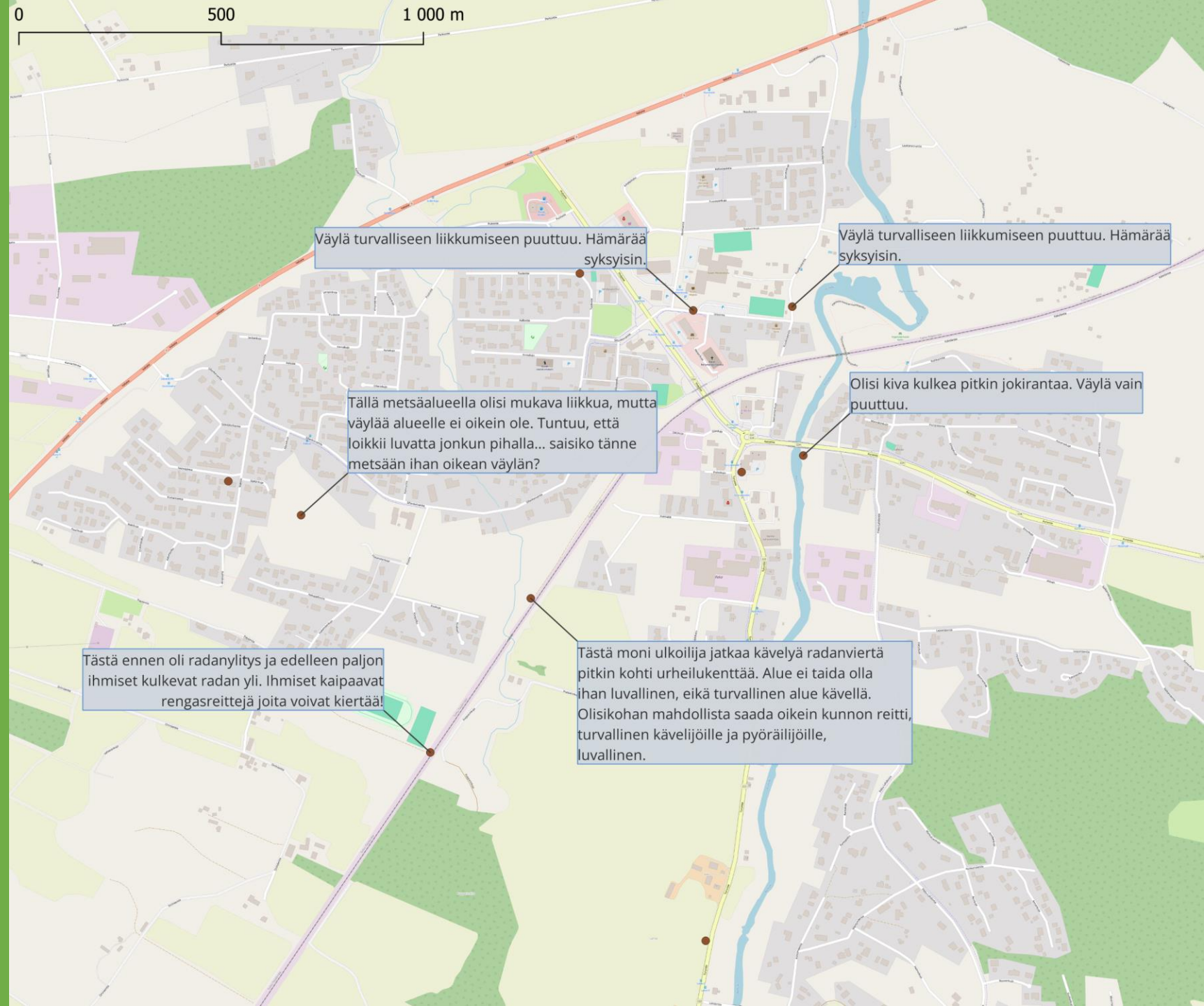
Väylä puuttuu Kävelijät

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



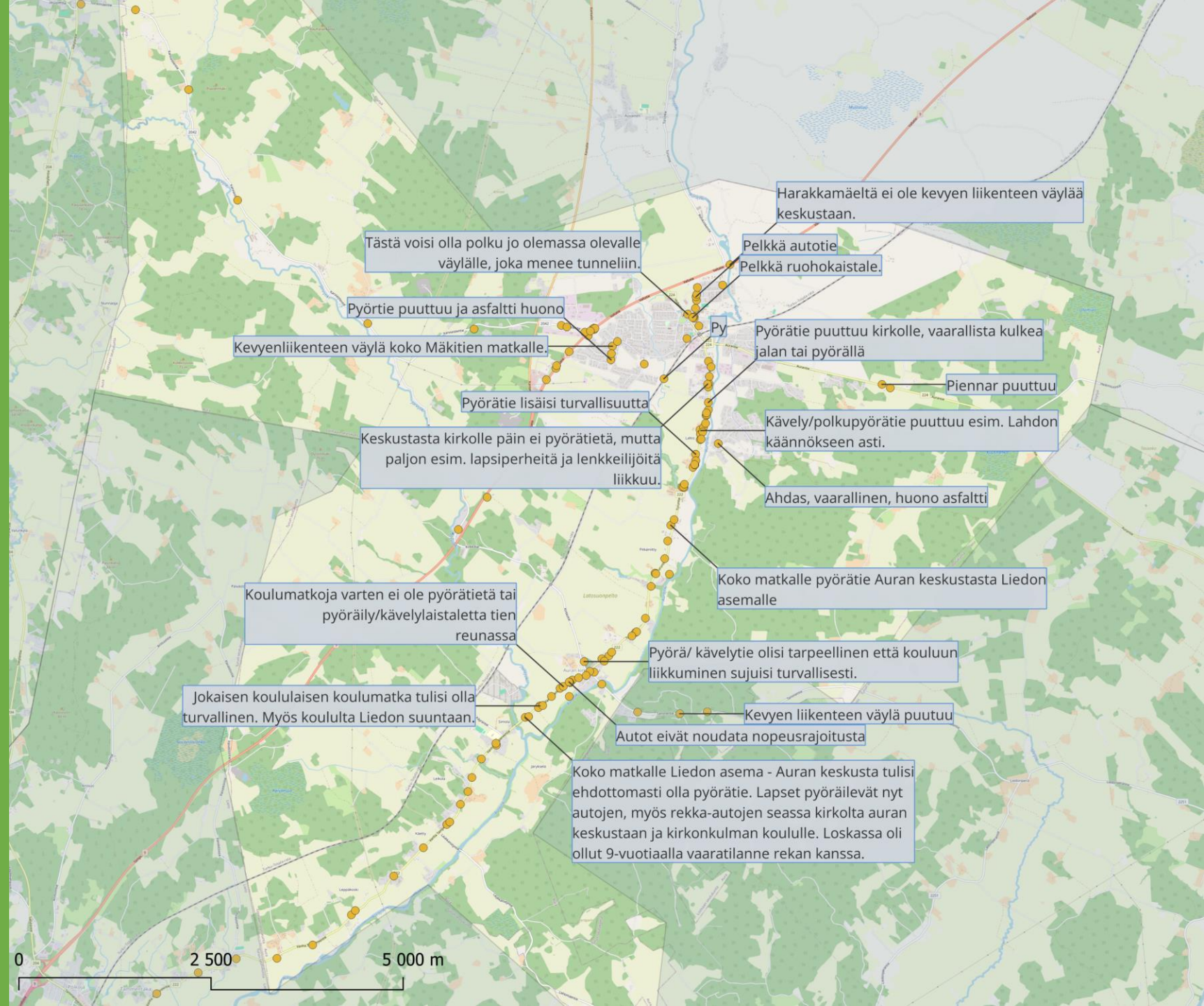
Väylä puuttuu Kävelijät keskusta

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



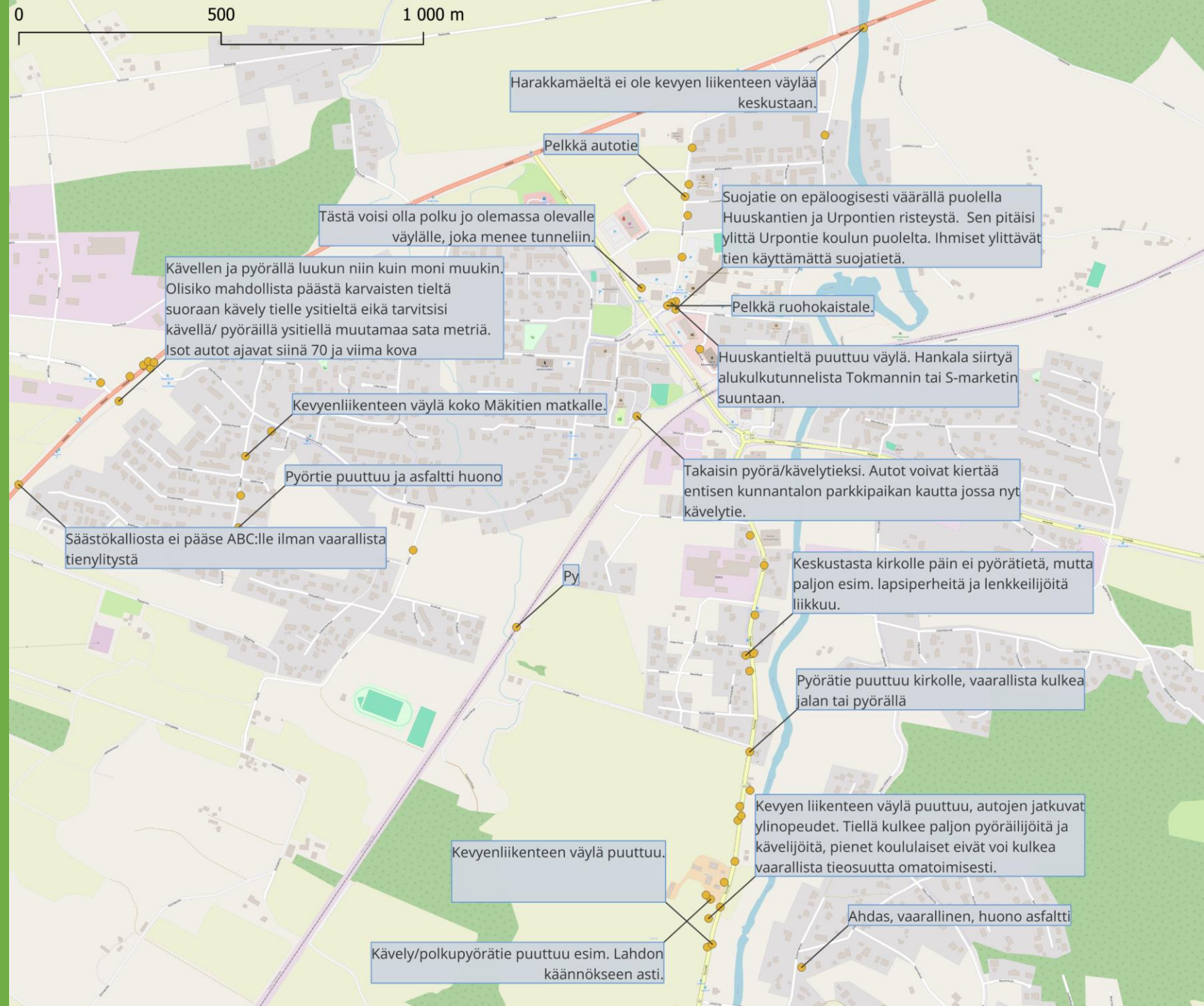
Väylä puuttuu Molemmat

- Turuntielle kaivattiin kävelijöille ja pyöräilijöille omaa väylää.



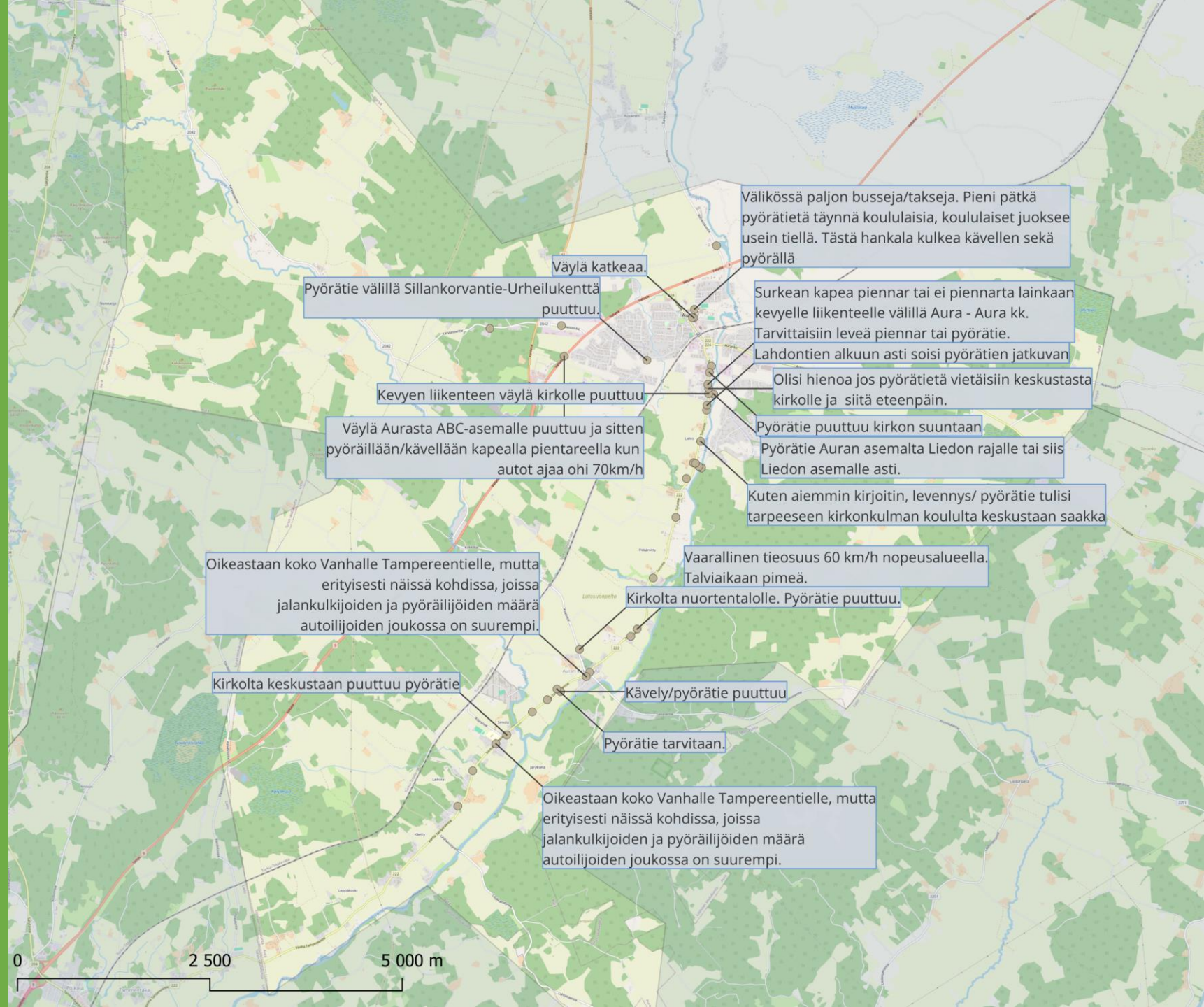
Väylä puuttuu Molemmat keskusta

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



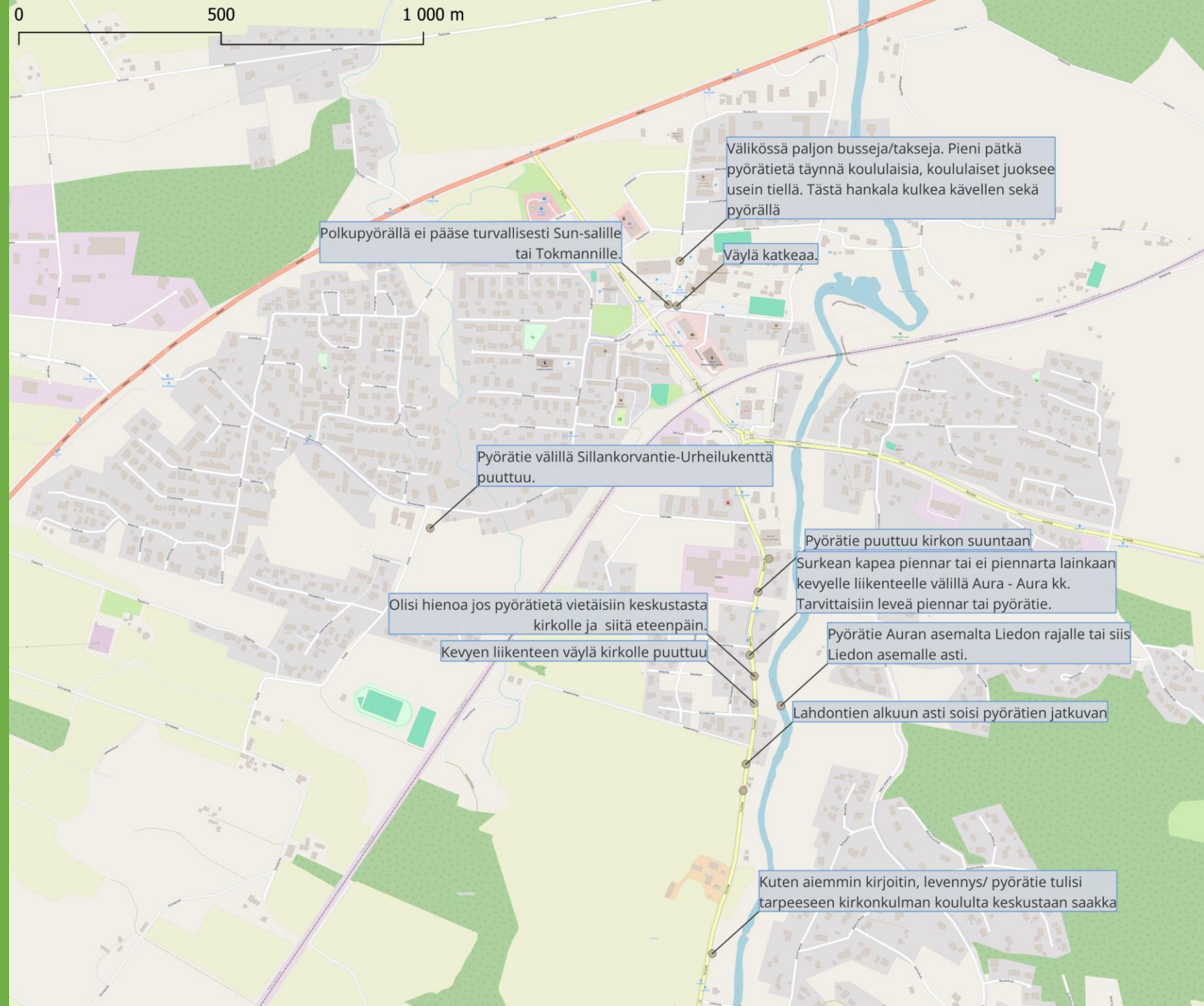
Väylä puuttuu Pyöräilijät

- Vastaukset painottuivat Turuntielle. Mainittu myös tieosuuden pimeys talviaikaan.



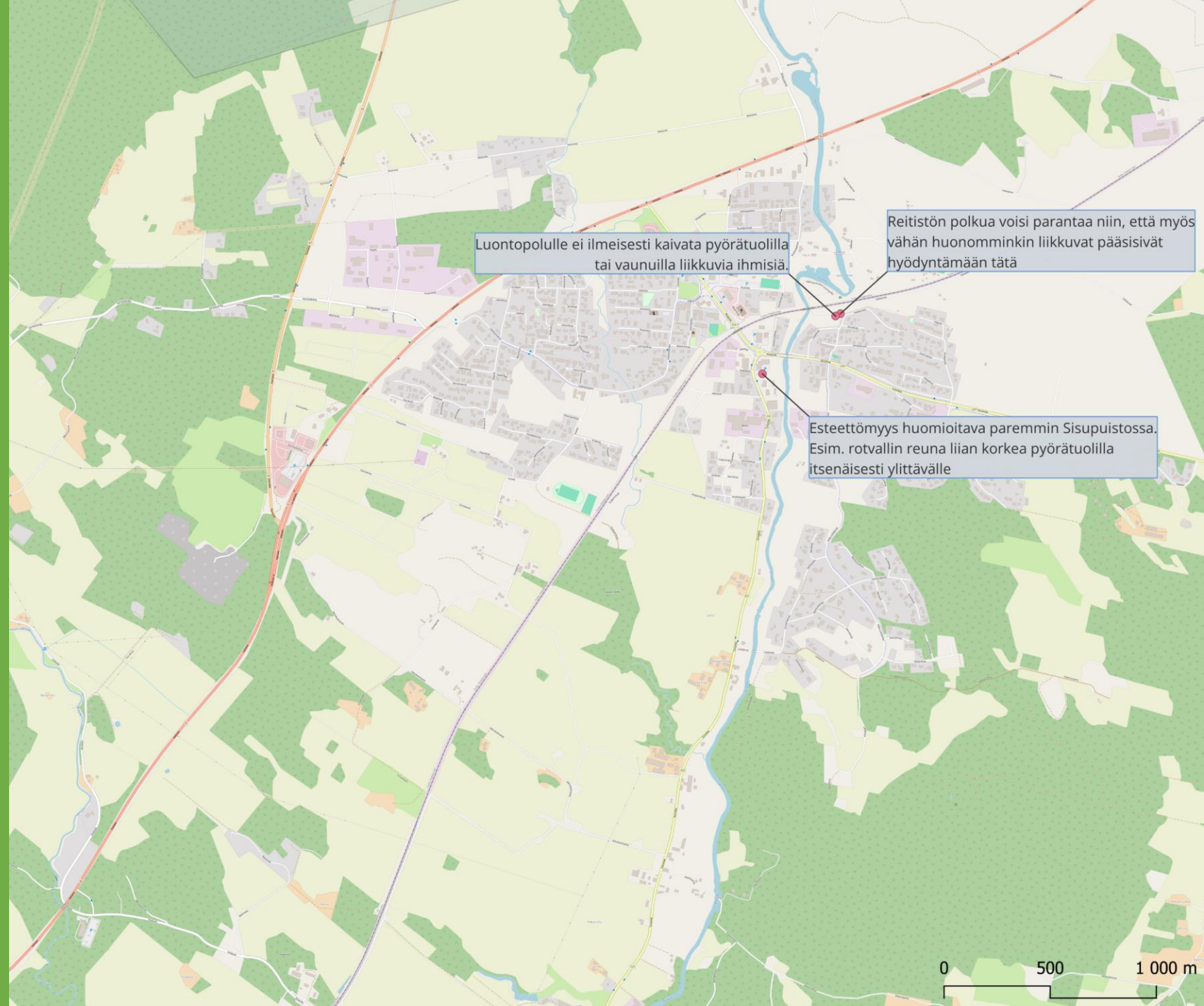
Väylä puuttuu Pyöräilijät Zoom

- Koulun ympäristössä väyläpuutteita.



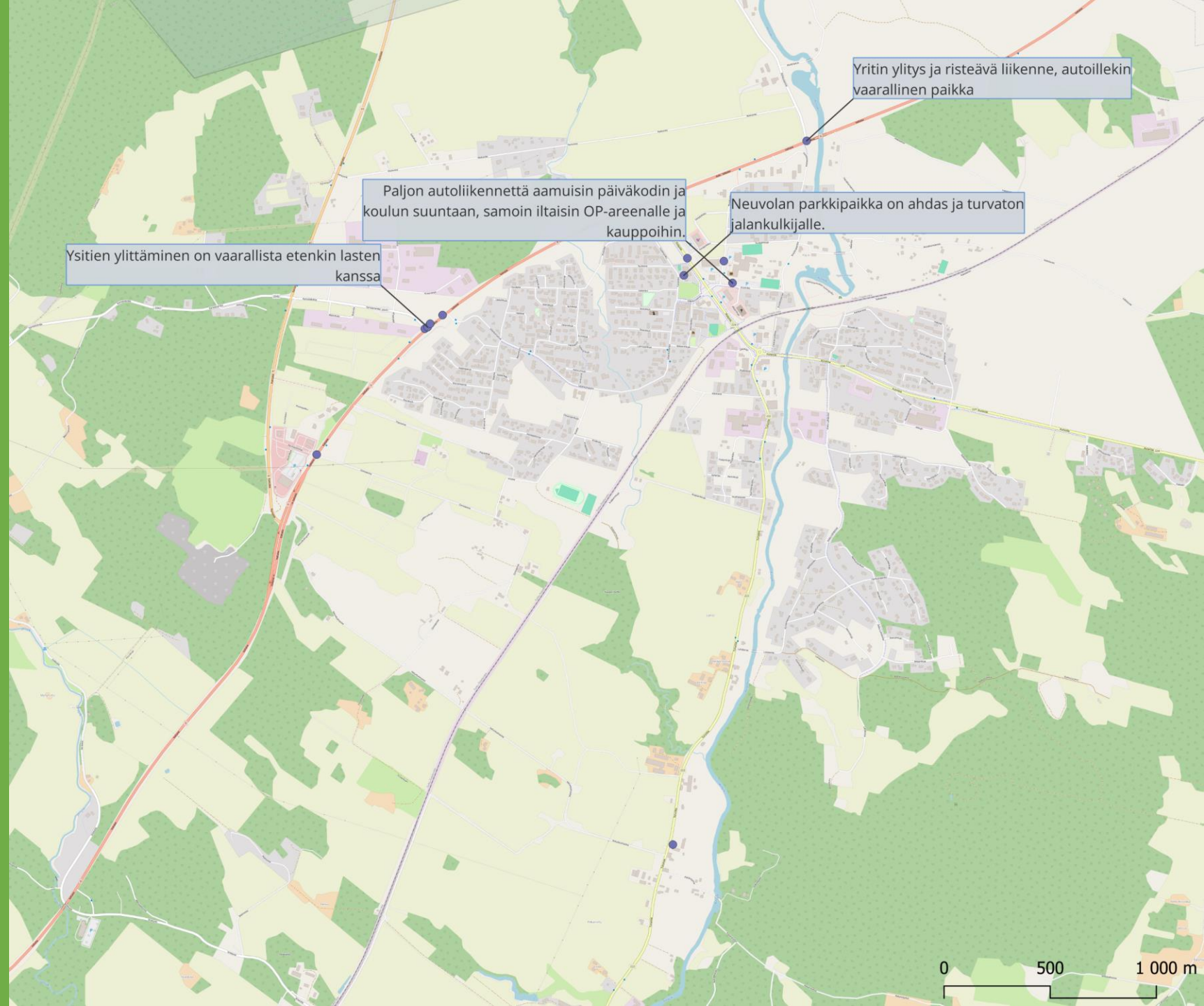
Esteettömyyttä kehitettävä

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



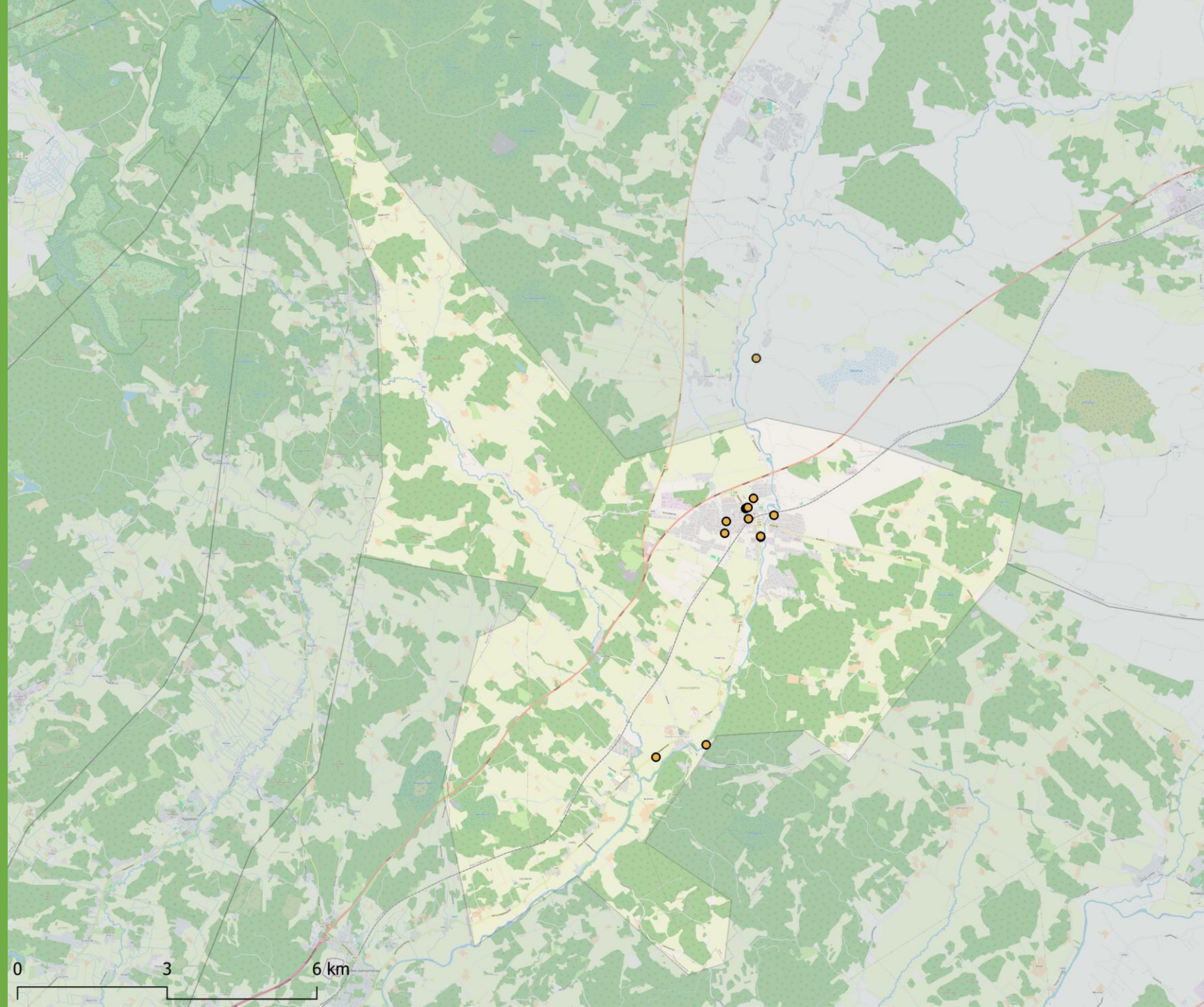
Liikaa autoja

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



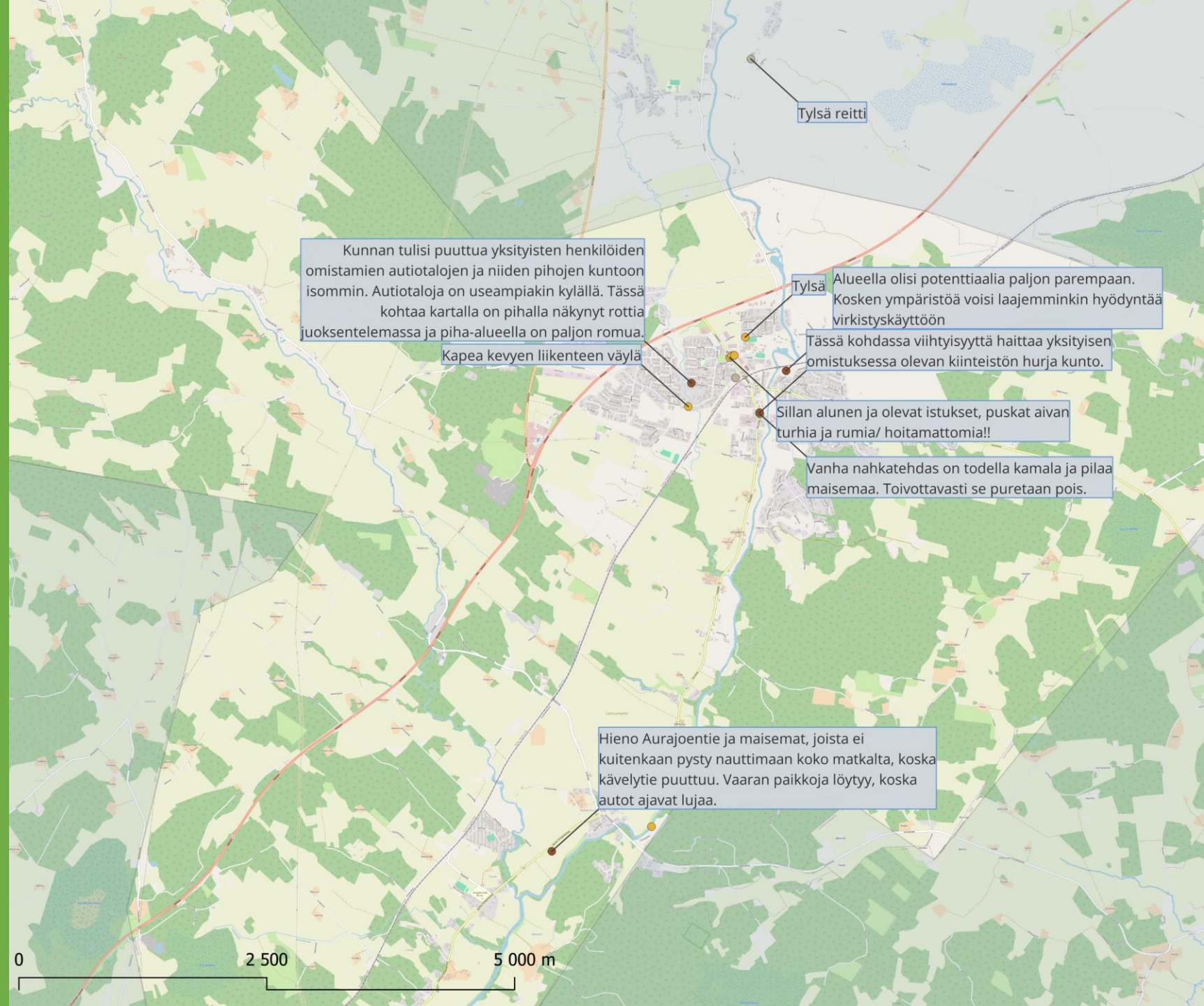
Viihtyisyyttä kehitettävä

- Kyselyssä saatiin 13 vastausta viihtyisyyteen liittyvään kysymykseen.



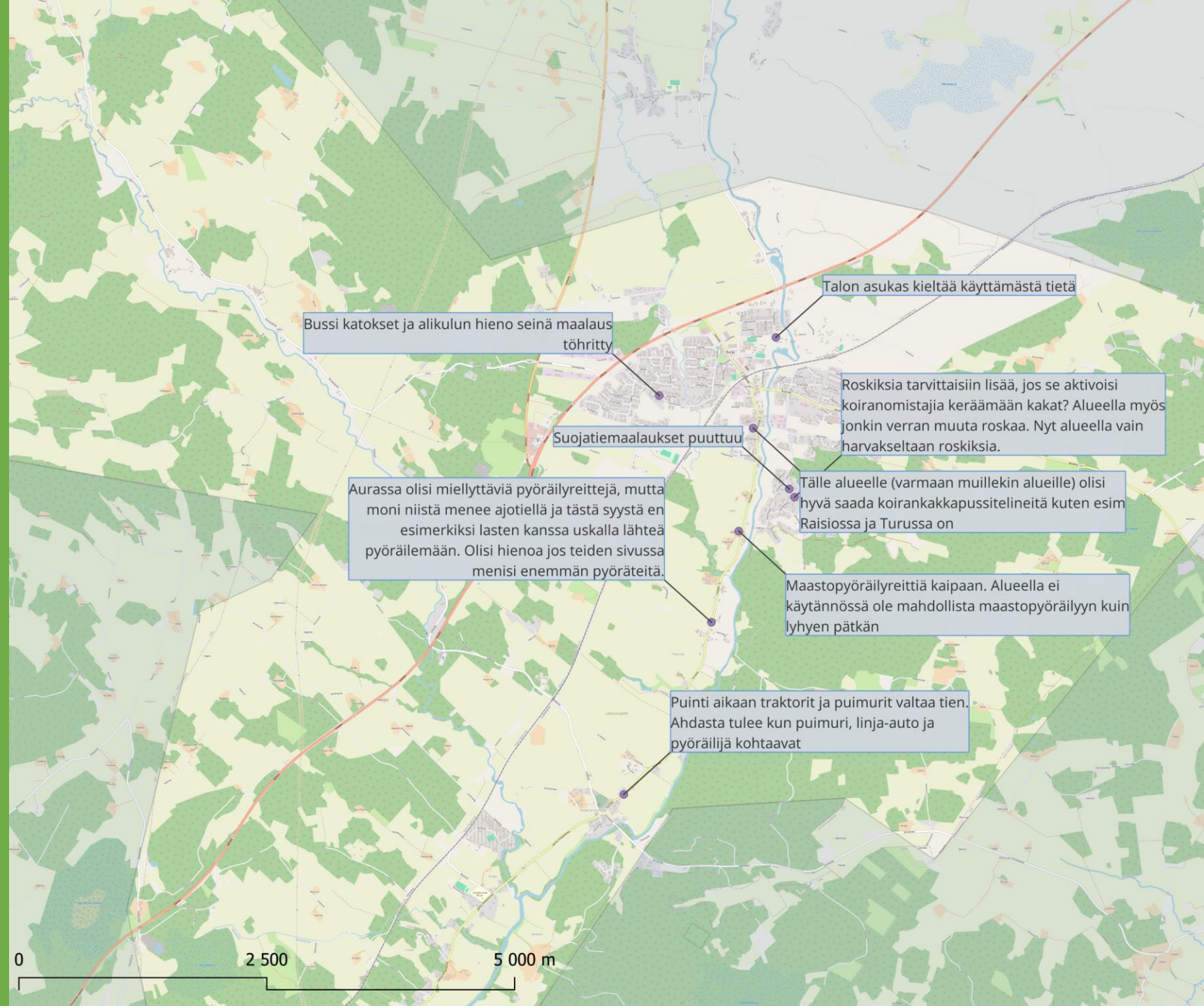
Viihtyisyyttä kehitettävä

- Epäsiistit rakennukset
- Hoitamattomat alueet
- Kosken alueen potentiaali



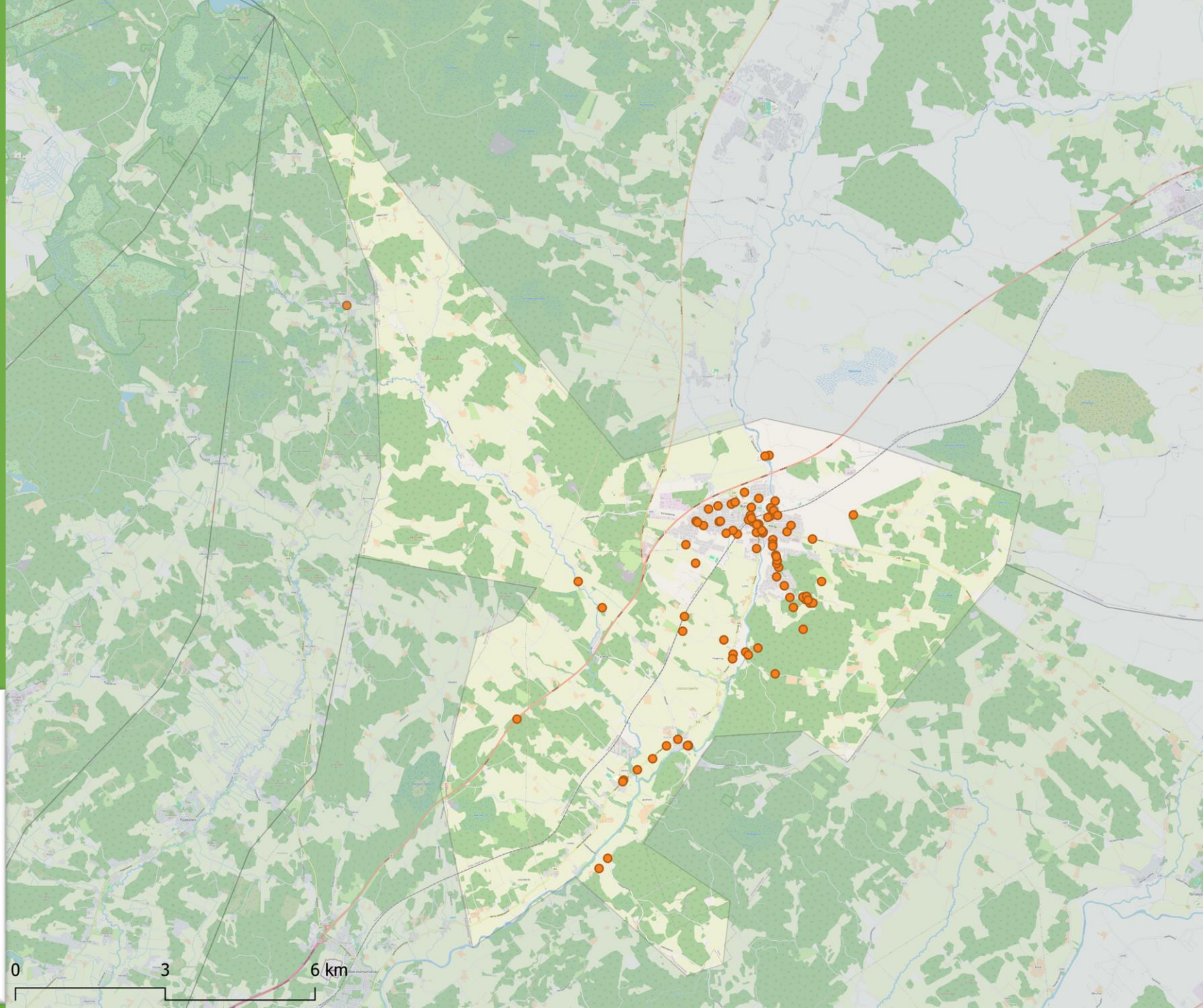
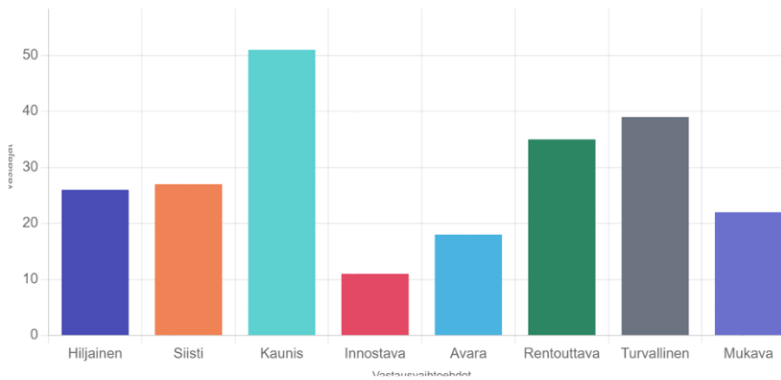
Muu ongelma mikä

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



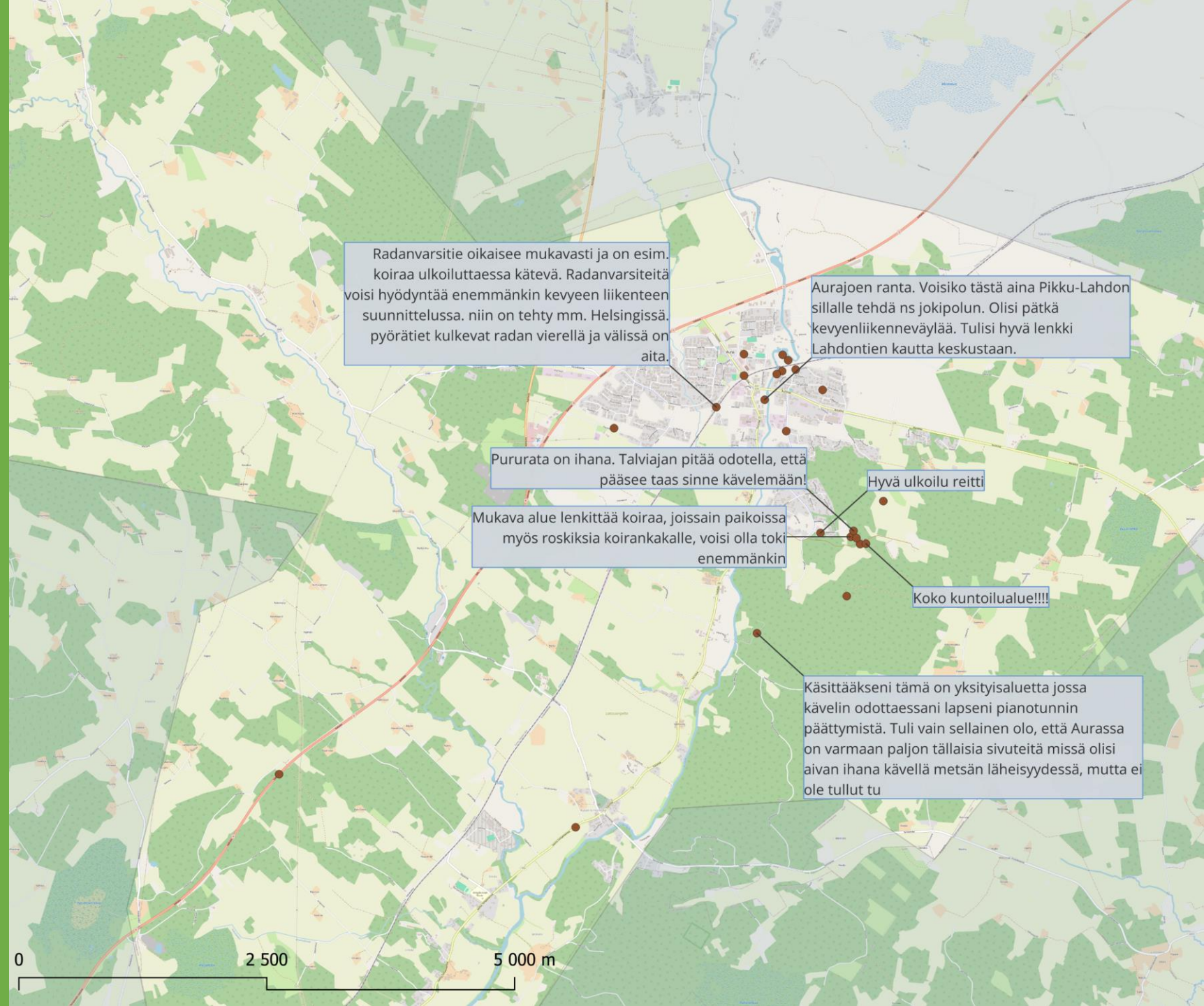
Miellyttävät kokemukset

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



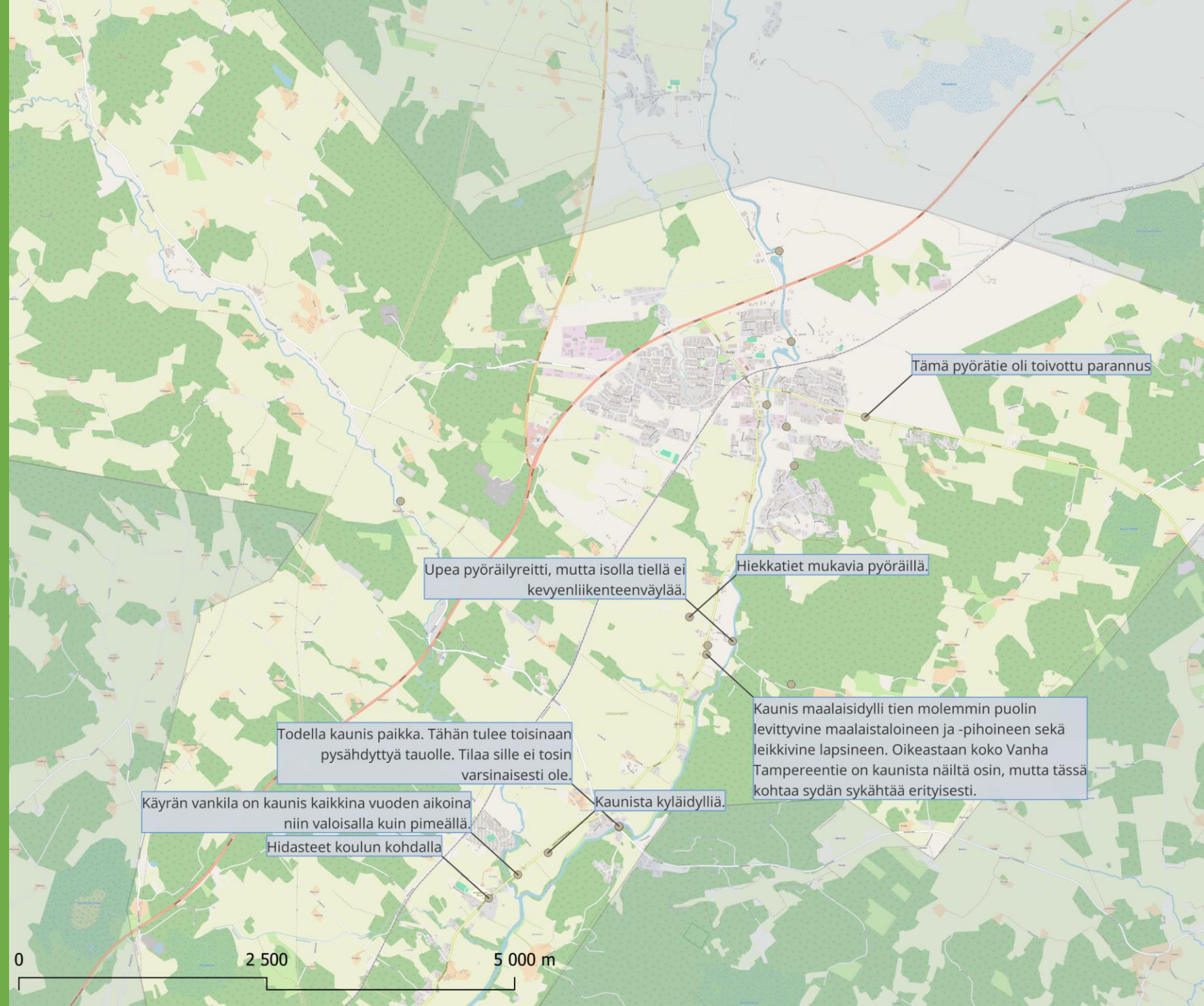
Miellyttävät kokemukset Kävelijät

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



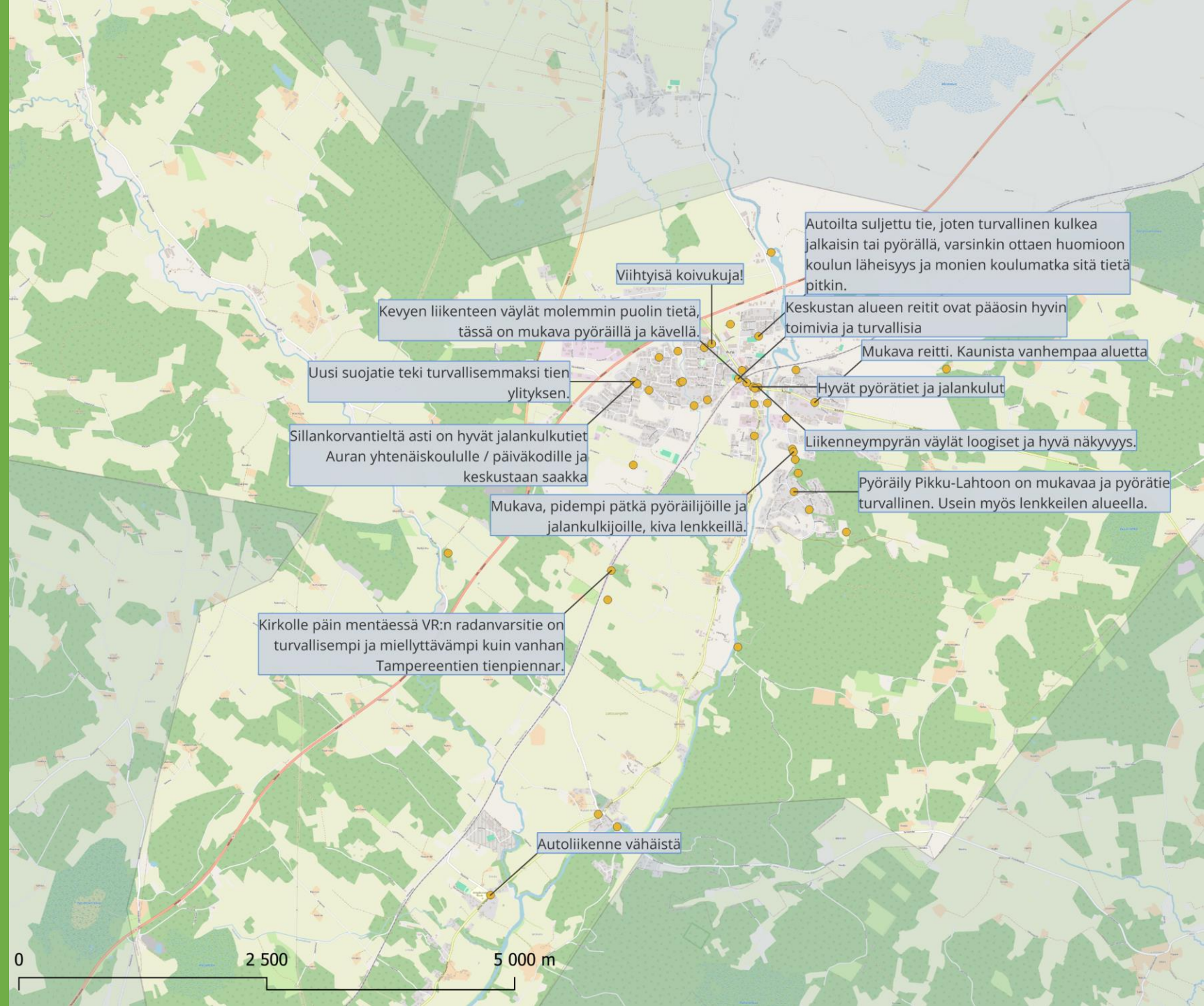
Miellyttävät kokemukset Pyöräilijät

- Turuntietä pidettiin kauniina maalaisreittinä.



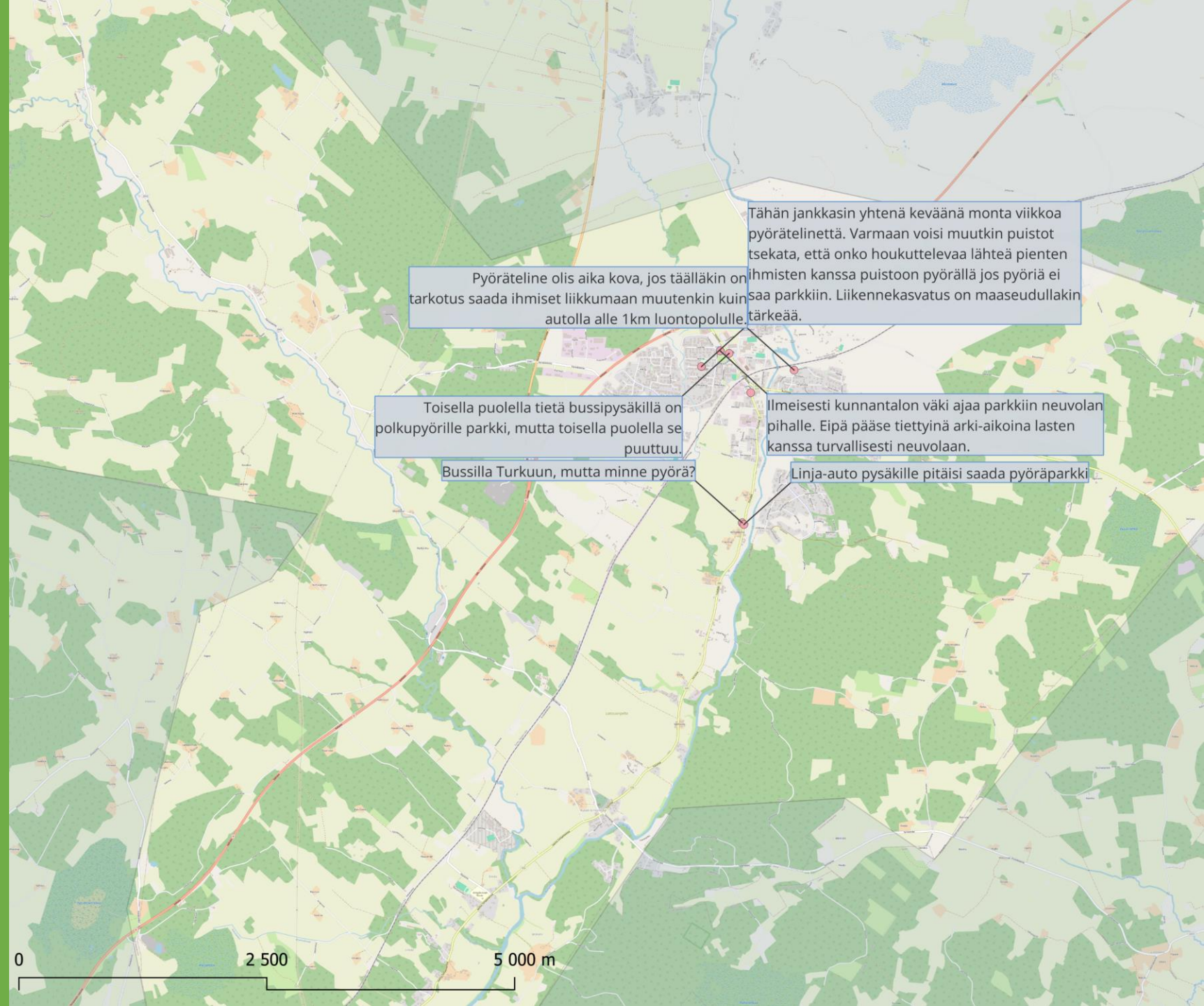
Miellyttävät kokemukset Kävelijät & Pyöräilijät

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



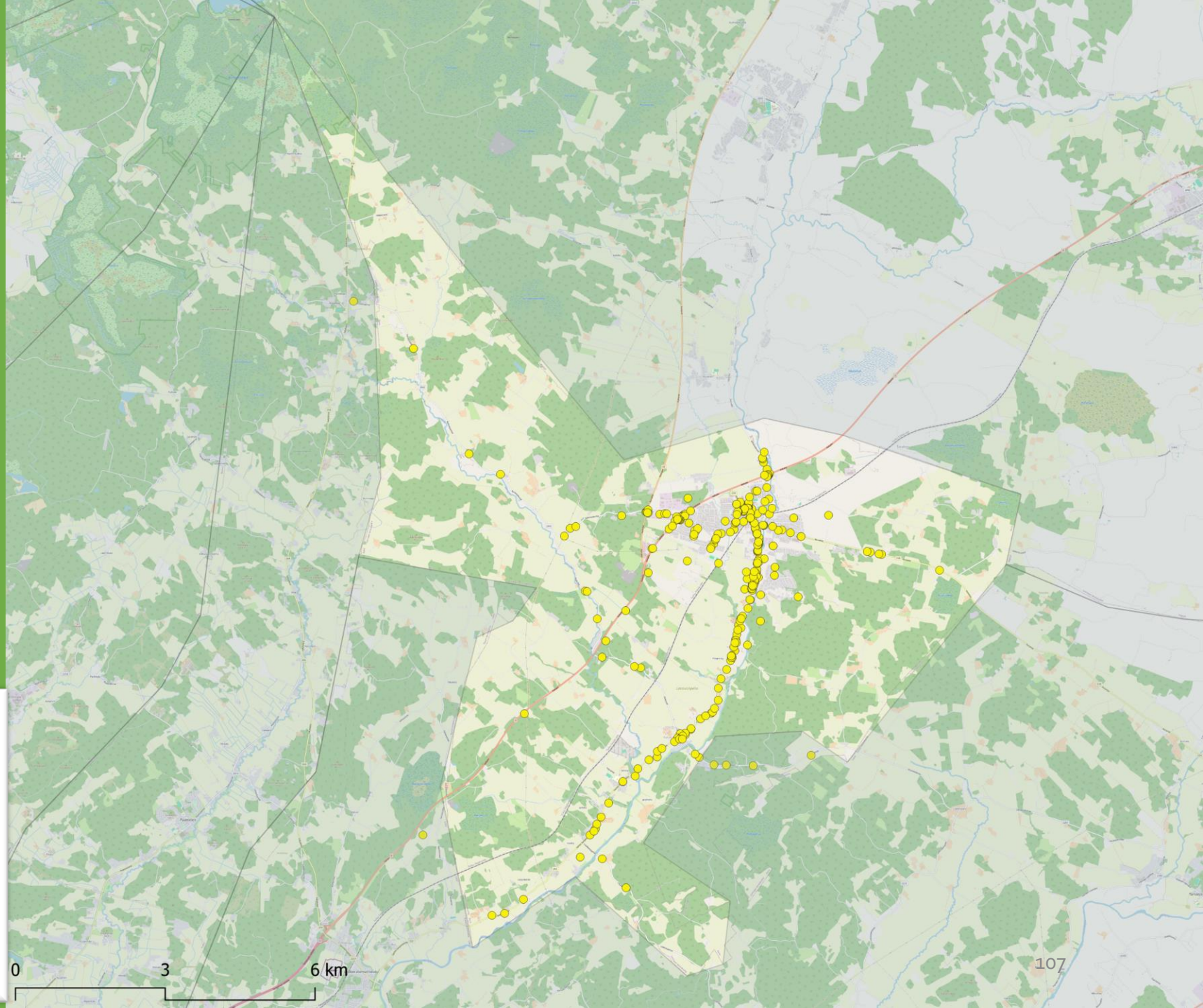
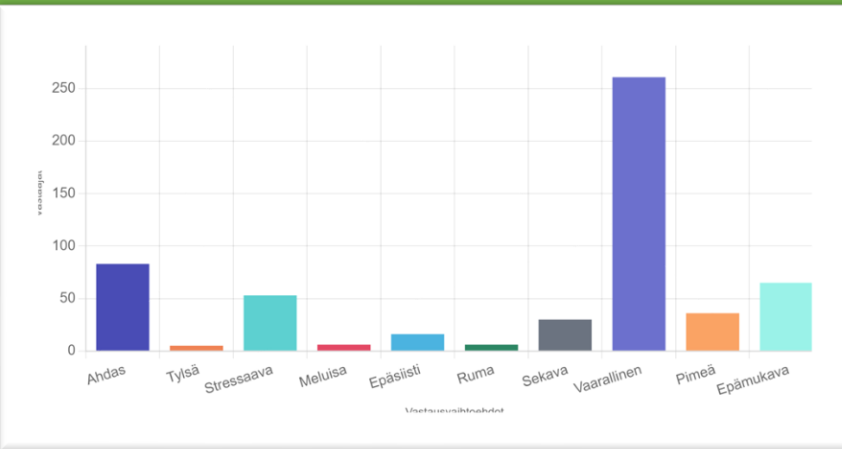
Pyöräpysäköinti

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



Epämiellyttävä kokemus reitilläni

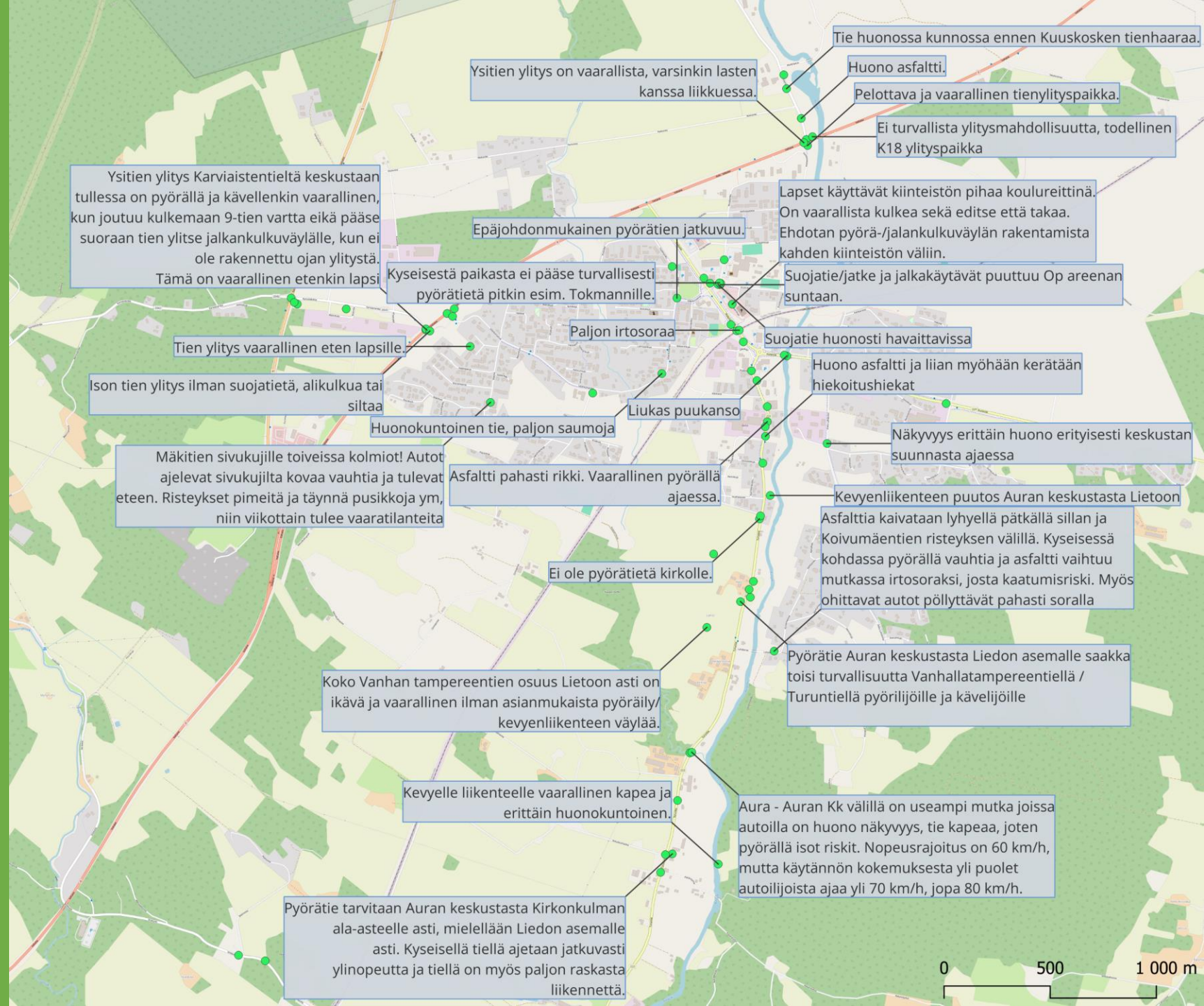
- Epämiellyttäviä kokemuksia tunnistettiin 311 kohteessa.
- Eniten niitä koettiin vaarallisuuden ja ahtauden vuoksi.



Epämiellyttävä kokemus reitilläni Kävelijät



Epämiellyttävä kokemus reitilläni Pyöräilijät



Epämiellyttävä kokemus reitilläni Molemmat



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

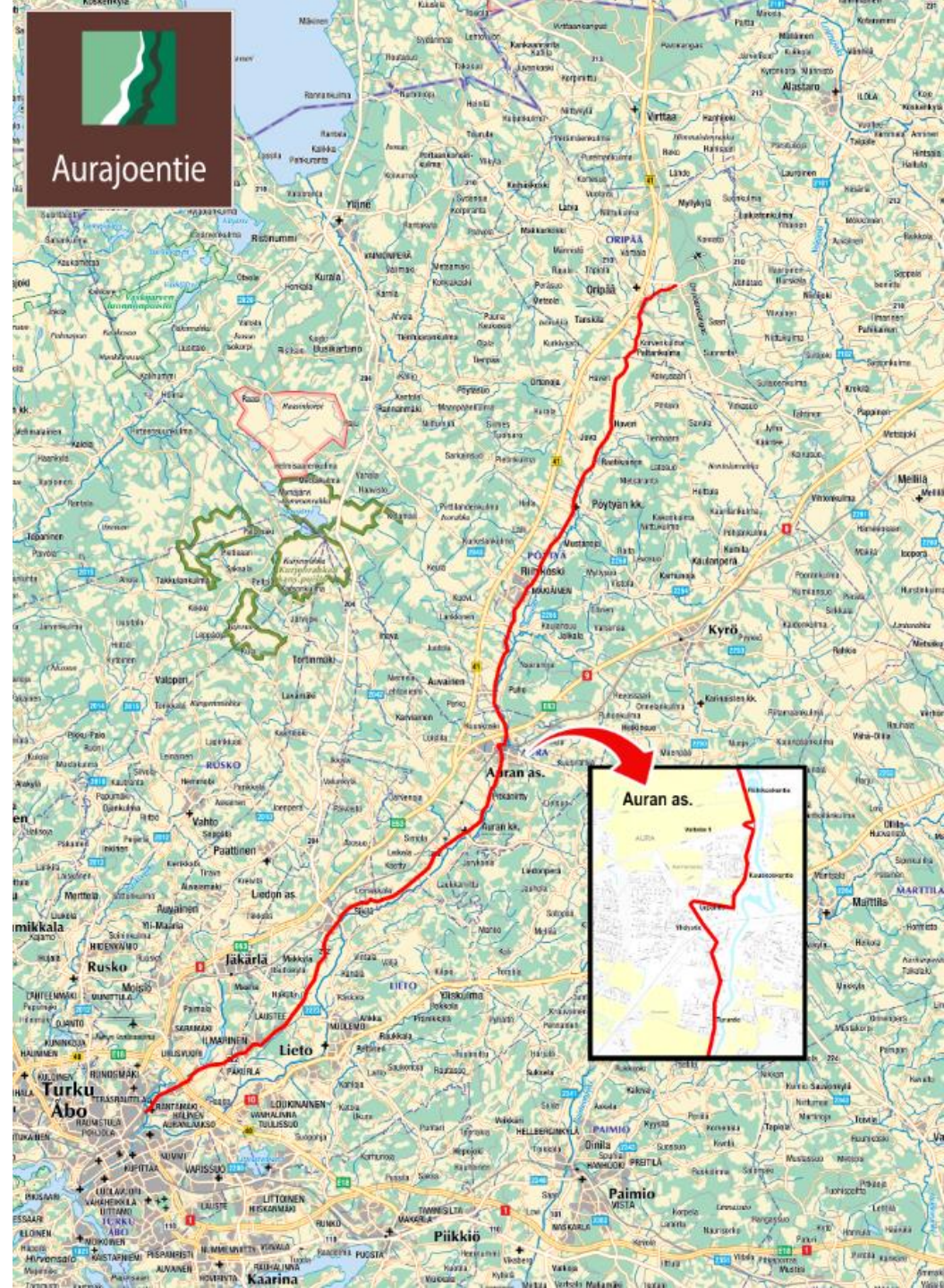


Liite 4

Aurajoen matkailutien pyörämatkailu

Matkailutien kehittämissuunnitelmat

- Aurajoentien pyörämatkailun kehittäminen 2024- / toimenpidekokonaisuus pyörämatkailun kehittämiseksi
- Aurajoentien pyörämatkailun kehittämissuunnitelma 2022–2027 (luonnos 4.5.2022/Janina Kumlander)
- Visio 2032 ja tavoitteet vuoteen 2027 mennessä
- Auran kunnan elinvoimaohjelma 2023–2026
- Painopiste 4. Huolehdimme vetovoimaisuudestamme vahvistamalla vahvuksiamme → toimenpide Kehitämme Aurajoentien matkailutietä yhdessä



Pyörämatkailun kehittämistoimenpiteitä

Työnaikaisia huomioita

• Väylän laadun parantaminen

- Pyöräilijöille ja kävelijöille on rakennettu joko levennetty tie tai pyörätie koko matkalle
- Tien pinnan päällyste on kunnossa ja korjaukset on tehty etenkin Lieto-Aura-Riihikoski-Pöytyä–Oripää –välillä. *Aura-Oripää –välin asvaltointi on lisännyt matkailutien käyttöä (moottori- ja polkupyörät)*
- Tielle on rakennettu valaistus lähes kaikkialle

• Levähdys- ja taukopaikkojen kehittäminen (yhdenmukainen ilme ja informaatio, viitoitus, uimapaikat)

- Taukopaikkoja on rakennettu 10-20 km välein, ainakin joka kuntaan yksi.
 - Levähdyspaikkojen ja sähköpyörien latauspaikkojen merkintä kartalle
 - Uimapaikkoja löytyy Aurajoentien matkailutien varrelta. *Aurajoen rannan matkailupotentiaalin hyödyntämistä vaikeuttaa se, että rantaan on vaikea päästä (yksityisiä maanomistajia paljon). Aurajokisäätiön työpaja 10.10.2024 : Riihikoski-Pöytyä -alueen virkistyskäyttömahdollisuuksien lisääminen*
 - Aurajoen matkailutien tuntumassa on useita pyöräreittejä ja opastus niille on toimivaa. Reitit ja palvelut kartalle (mm. <https://aurajoentie.fi/cat/pyoralla/> ja www.bikeland.fi)

• Palvelutarjonta ja markkinointi

- Yrittäjien palveluja on kehitetty, sisältäen markkinointia ja matkailutien pyöräilijöiden huomiointia.
 - Pyöräilijöille on järjestetty polkupyörien korjaus- ja huoltopalveluja
 - Pyörille on hyvin toimivat kuljetuspalvelut Turusta ja Oripäältä
- Matkailutien varrella olevilla halukkailla yrityksillä on Tervetuloa pyöräilijä –tunnukset. *Päivitettävänä matkailutien ajantasaisista palveluista + tietojen vieni Bikeland.fi -sivustolle*
- Tietoisuus matkailutiestä on kasvanut eli markkinointia on tehostettu myös esim. Turun alueelle. *Matkailutien viestintään on suhteellisen vähän euroja käytettävissä. Aurajoentien tarinat heräävät eloon- hanke. Kehittämishankkeessa tarinallistetaan matkailutie digitaaliseen muotoon (Auranmaan viikkolehti 4.10.2024)*
- Yhteistyöverkostojen kehittäminen
- Tapahtumatuotanto

• Seuranta

- *Määrät indikoivat merkittävyyttä ja taloudellisia vaikutuksia*

Liite 5

Liikenneturvallisuussuunnitelman infratoimenpiteet

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.

