

PAIMION JALANKULUN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISOHJELMA 2021–2026

Loppuraportti 26.10.2020

Esipuhe

Jalankulun ja pyöräilyn rooli osana liikennejärjestelmää ja ihmisten arkea on viime vuosina noussut yhä keskeisemmäksi – taustalla vaikuttavat monet painavat syyt, muun muassa ilmastomuutoksen hillintä ja kansanterveyden parantaminen.

Paimion kaupunki on mukana ilmastotalkoissa. Kaupunki on liittynyt hiilineutraaleiksi pyrkivien kuntien joukkoon vuoden 2019 lopulla. Kaupungin ympäristöohjelma 2019–2022 linjaa, että Paimion kaupunki pyrkii toiminnassaan edistämään viisasta liikkumista. Osoituksena tästä on mm. se, että Paimio on myös pyöräilykuntien verkoston jäsen.

Kestävien kulkutapojen määrätietoinen ja johdonmukainen edistäminen tukee tarkoituksenmukaisesti ja tehokkaasti molempien edellä mainittujen haasteiden selättämistä. Kestävässä yhdyskunnassa kävellään ja pyöräillään paljon. Lihasvoimin tapahtuva liikkuminen tukee miellyttäviä liikkumisympäristöjä, viihtyisyyttä ja sosiaalista turvallisuutta. Keskustat elävöityvät ja lähipalveluiden käyttö lisääntyy. Päästöt ja liikennemelu vähenevät, eikä pysäköintiin ja liikennealueisiin tarvita niin paljon tilaa kuin autovaltaisemmassa yhdyskunnassa. Kävelyn ja pyöräilyn lisääntyminen tuo myös merkittäviä kansanterveydellisiä hyötyjä.

Käsillä oleva Paimion kaupunkistrategisia tavoitteita tukeva jalankulun ja pyöräilyn edistämishjelma määrittelee tarvittavat toimet ja toimintamallit, joilla jalankulun ja pyöräiliikenteen asema ja suosio paimiolaisten arkiliikkumisessa voi nousta merkittävästi nykyisestä.

Jalankulun ja pyöräilyn edistämishjelmaa on laadittu vuorovaikutteisesti niin asukkaiden kuin luottamushenkilöiden kanssa. Edistämishjelman hyväksyttävyyden varmistamiseksi ja kuntalain 22 § mukaisten osallistumismahdollisuuksien lisäämiseksi ohjelman laadinnan yhteydessä laadittiin kyselyt päätöksentekijöille ja asukkaille.

Hankkeen ohjausryhmän työskentelyyn ovat osallistuneet:

Markku Kylen, pj.	Paimion kaupunki (13.5.2020 asti)
Juha Saarinen, pj.	Paimion kaupunki (13.5.2020 alkaen)
Virpi Lindvall	Paimion kaupunki
Matleena Koskinen	Paimion kaupunki
Kati Timonen	Paimion kaupunki
Anu Taipale	Paimion kaupunki
Piritta Keto	Varsinais-Suomen ELY-keskus
Annu Korhonen	Traficom

Konsulttina työssä on toiminut Ramboll Finland Oy, jossa työstä ovat vastanneet Kari Hillo ja Tapio Kinnunen.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on myöntänyt edistämishjelman laadinnalle liikkumisen ohjauksen valtionavustusta.

Sisältö

Esipuhe	2
Sisältö	3
Johdanto	4
Visio ja tavoitteet	8
Toimenpideohjelma	14

Liitteet

- Liite 1. Asukas- ja päättäjäkyselyiden tulokset
- Liite 2. Liikenneympäristön nykytila
- Liite 3. Terveysvaikutusten arviointi
- Liite 4. Elinikäisen liikennekasvatuksen toimintamalli



© Ramboll Finland Oy

JOHDANTO



Strategiset reunaehdot

Merkittävin viimeaikainen toimintaympäristön muutos on ilmastopolitiikan korostuminen. EU:n ja kansallisten ilmastopoliittisten linjausten tulee näkyä alueellisissa ja paikallisissa yhdyskuntarakennetta, maankäyttöä ja liikkumista koskevilla strategioilla ja niitä jalkauttavissa ohjelmissa. Kansallinen energia- ja ilmastostrategia linjaa, että Suomen pitkän aikavälin tavoite on olla hiilineutraali yhteiskunta.

Parhaillaan valmisteltavana oleva fossiilittoman liikenteen tiekartta esittää keinot, joilla kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt puolitetaan vuoteen 2030 mennessä. Pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelma tavoittelee, että Suomi on hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä ja ensimmäinen fossiilivapaa hyvinvointiyhteiskunta.

Kansallista energia- ja ilmastostrategiaa osaltaan toteuttavan valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman pohjalta on valmisteltu valtioneuvoston periaatepäätös kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä. Kansallisesti on asetettu 30 prosentin kasvutavoite kävely- ja pyörämatkojen määrissä vuoteen 2030 mennessä.

Parhaillaan valmistelussa olevan ensimmäisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ylätason tavoitteena on, että asukkaiden mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja arjen matkoillaan paranevat nykyisestä. Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus tarkoittaa mm. sitä, että kukaan ei kuole tai loukkaannu vakavasti taajamaliikenteessä. Liikennejärjestelmän tulee vastata eri asiakasryhmien tarpeisiin.



Liikkumattomuudella on korkea hinta

Säännöllisellä liikunnalla, kuten kävelemällä kouluun tai pyöräilemällä työpaikalle, on kauaskantoisia myönteisiä seurauksia niin yksilölle kuin yhteiskunnalle. Aktiivinen liikkuminen vähentää väestötasolla useiden kansansairauksien, kuten tyyppin 2 diabeteksen, aivoverisuonisairauksista aiheutuneiden halvausten ja masennuksen riskiä. Terveiden kannalta liian vähäinen liikkuminen lisää kansansairauksien riskiä suomalaisessa väestössä 18–32 %. Liikkumattomuus on osaltaan yhteydessä yhteiskunnalle muodostuviin terveydenhuollon suoriin kustannuksiin sekä tuottavuuden menetyksestä aiheutuviin kustannuksiin, kuten sairauspoissaoloihin.

Valtioneuvoston kanslia (2018) on arvioinut, että **liikkumattomuuden vuotuiset kustannukset ja tuottavuuden menetykset ovat Suomessa 3,2–7,5 miljardia euroa**. Suurin osa (80–90 %) kansansairauksien kustannuksista muodostuu työikäisen väestön tuottavuuden joko väliaikaisesta (sairauspoissaolot) tai pysyvästä (työkyvyttömyyseläkkeet ja ennenaikaiset kuolemat) menetyksestä. Noin 10–20 prosenttia aiheutuu kansansairauksien perus- ja erikoissairaanhoidon kustannuksista sekä lääkityksestä.

Pelkästään Paimiossa liikkumattomuuden aiheuttamien haittojen vuotuinen arvo on laskennallisesti jopa 8,2 miljoonaa euroa.

Entä jos jalankulku- ja pyörämatkojen määrä lisääntyisi Paimiossa 30 %?



terveyshyödyt 700 000 €/vuosi

* WHO: Health Economic Assessment Tool

1 €

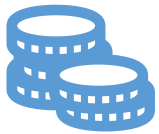


€€€€€

Pyöräilyyn sijoitettu euro tulee yhteiskunnalle moninkertaisena takaisin.

Valtakunnallisesti on laskettu, että pyöräilyn lisääminen Suomessa 30 % tuottaisi 1,1 miljardin euron arvosta terveyshyötyjä (LVM 2018)

Jalankulun ja pyöräilyn edistäminen on resurssiviisautta parhaimmillaan!



Edullisuus

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



Ekologisuus

Jalankulku ja pyöräily säästävät ympäristöä. Saasteettomina ja meluttomina kulkumuotoina ne eivät kuluta uusiutumattomia luonnonvaroja.



Terveellisyys

Jalankulku ja pyöräily ovat helppoja tapoja lisätä arkiliikuntaa. Ne tuovat positiivisia vaikutuksia niin yksilön elämän laatuun, julkiseen terveyshuoltoon kuin työnantajille.



Turvallisuus

Jalankulun ja pyöräilyn yleistymisen edellytyksenä on turvallinen ja eri kulkumuodot huomioiva liikkumisympäristö. Myös autoilijat osaavat huomioida suojattomammat liikkujat, kun jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyt suunnitellaan hyvin.

VISIO JA TAVOITTEET



Paikallisia strategisia linjauksia

- Varsinais-Suomen liikennestrategia 2035+ (2014)
- Turun seudun (rakennemallialueen) liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035 (2014)
- Turun seudun turvallisen ja kestävä liikunnan suunnitelma (2012)
- Paimion kaupunkistrategia 2018–2022
- Paimion ympäristöohjelma 2019–2022
- Paimio Hiilineutraalien kuntien (Hinku) verkostossa 9/2019–
- Laaja hyvinvointikertomus 2017–2020
- Lasten ja nuorten hyvinvointisuunnitelma vuosille 2019–2022
- Paimion kasvihuonekaasupäästöt, seuranta 2010, 2015–2018
- Yhdyskuntatekniset palvelut 2018 – kyselytutkimuksen tulokset
- Jatkuva liikenneturvallisuustyö
- Asukas- ja päättäjäkyselyiden tulokset, kevät 2020

Kestävä liikkuminen ja yhdyskuntarakenne	
Kestävät ja innovatiiviset kulkutavat	
Kestävien kulkutapojen (kävely, pyöräily ja joukkoliikenne) suosio ja kulkutapaosuus kasvavat kaupunkialueilla, taajamissa ja kaukoliikenteessä.	Kuntien tärkeimmissä kaupunki- ja taajamakeskuksissa parannetaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita ja houkuttelevuutta monipuolista keinovalikoimaa hyödyntäen. Turun seudun liikennejärjestelmää sekä kaukoliikenteen yhteysvälejä erityisesti Helsingin, Tampereen ja Porin suuntiin kehitetään siten, että joukkoliikenteen kilpailukyky suhteessa henkilöautoon paranee selvästi. Seurataan uusia liikennevälineiden ja -järjestelmien sekä logistiikan innovaatioita ja tutkitaan niiden tarjoamia mahdollisuuksia maankäytön ja liikenteen kehittämiseen sekä toimivuuden parantamiseen.
Yhdyskuntarakenne	
Maankäyttöä ja liikennettä suunnitellaan ja toteutetaan kokonaisuutena siten, että kaavoitus- ja liikennetarkatukset tukevat toisiaan ja ohjaavat kehitystä kohti eri alueiden yhteisesti sovittuja ja alueiden vahvuuksista lähteviä kehittämistavoitteita. Edistetään sellaisia uusia toimintatapoja ja maankäyttötarkoituksia, joilla liikkumistarve vähenee.	Kuntien uusi maankäyttö ohjataan alueille, jotka tukevat arjen toimintojen hyvää saavutettavuutta myös kestävällä kulkutavalla. Yhdyskuntarakenteen suojaamista edistetään kaupunkikeskuksissa raskaan liikenteen ja läpiajoliikenteen aiheuttamilta haitoilta.

RAKENNEMALLITYÖN YHTEYDESSÄ HYVÄKSYTYT LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMISTAVOITTEET

KULKUTAPOJEN TYÖNJAKO

Liikennejärjestelmän kehittämisen lähtökohdaksi otetaan eri kulkutapojen vahvuuksien hyödyntäminen mahdollisimman tehokkaasti. Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja käytön houkuttelevuutta parannetaan erityisesti kaupunkiseudun sisäisillä työmatka-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoilla – lyhyillä matkoilla tuetaan kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä.

- Kestävien kulkutapojen kulkumuoto-osuus Turun kaupungissa kasvaa yli 66 % tasolle vuoteen 2030 mennessä nykyisestä noin 52 %:sta.
- Kestävien kulkutapojen osuus kaupunkiseudun muissa kunnissa (matkoista laskettuna) nousee yli 40 % tasolle vuoteen 2030 mennessä nykyisestä noin 30–37 %:sta.
- Mahdollistetaan ympärivuotinen keskustapalvelujen ja merkittävempien palvelukeskittymien saavutettavuus kaikissa alueen kunnissa kävelen ja pyörällä vähintään viiden kilometrin etäisyyssyöhykkeeltä.
- Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja käytön houkuttelevuutta parannetaan erityisesti kaupunkiseudun sisäisessä työmatka- ja asiointiliikenteessä yli kolmen kilometrin pituisilla matkoilla.
- Liikennejärjestelmän kehittämisessä otetaan huomioon keskusta-alueiden palvelujen saavutettavuus myös henkilöautoilla.

Tavoitetyöpajan tulokset

Paimiossa liikkuminen on nykyisin...



... ja tulevaisuudessa



Työn aikana järjestetyssä tavoitetyöpajassa pohdittiin yhdessä jalankulun ja pyöräilyn edistämistavoitteita ja painopisteitä. Työskentelyn tarkoituksena oli piirtää visio siitä, kuinka kaupunkiliikennettä tulisi kehittää aiempaa kestävämpään suuntaan. Lähtökohtana oli tunnistaa keskeiset edistämismotiivit ja varmistaa, että jalankulun ja pyöräilyn alle kirjattavat tavoitteet sopivat yhteen mm. kaupunkistrategiassa määritetyn vision, arvojen ja tavoitteiden kanssa.

Työpajatyöskentelyn jälkeen keskeisimmiksi jalankulun ja pyöräilyn edistämismotiiveiksi kirjattiin terveyden ja hyvinvoinnin edistäminen, ympäristön vaaliminen ja liikenneturvallisuuden kohentaminen.



Miksi haluamme edistää?

Visio ja tavoitteet

Paimion kaupunkistrategia 2018–2022

PAIMION ARVOJA OVAT:

Paimio on asukaslähtöinen,
yrittäjämysteinen,
ympäristöystävällinen ja
turvallinen kaupunki.

MISSIO

Paimion kaupungin
tavoitteena on tarjota
hyvä, puhdas ja
turvallinen ympäristö
palveluineen.

VISIO

Vuonna 2022 Paimio on
Varsinais-Suomen
elinvoimaisin kaupunki,
joka tunnetaan edistyksellisistä ja
laadukkaista palveluistaan.



Jalankulku- ja pyörämatkat lisääntyvät
30 % vuoteen 2030 mennessä



TERVEYS

- Aktiivisen liikkumisen lisääntyminen tukee asukkaiden terveyttä ja arjen hyvinvointia vähentäen terveydenhuollon hoitokustannuksia.

YMPÄRISTÖ

- Yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelyt tukevat kestävä ja vähäpäästöistä elämäntapaa

TURVALLISUUS

- Kävelyn ja pyöräilyn edistämistyö painottaa korkealaatuisen, viihtyisän ja esteettömän infrastruktuurin toteuttamista sekä elinikäisen liikennekasvatuksen mallia.

Painopistealueet ja kehittämislinjaukset



MAANKÄYTTÖ JA PALVELUVERKKO

Jalankulun ja pyöräliikenteen edistämisen tavoitteet vaikuttavat maankäytön ja palveluverkon ratkaisuihin.

Keskeiset kaupungin toiminnot ovat helposti saavutettavissa jalan ja pyörällä



INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

Pyöräliikenteen pääreitit mahdollistavat turvallisen, sujuvan ja helpon arkiliikunnan

Kuntakeskus on viihtyisä, elävä ja esteetön



ASENTEET JA LIIKKUMISTOTTUMUKSET

Liikkumisen ohjauksen monipuolinen kokonaisuus on hyvin koordinoitu ja resursoitu

Jalankulun ja pyöräliikenteen hyödyt on tiedostettu laajasti ja niistä viestitään aktiivisesti



TULOKSELLISTA EDISTÄMISTYÖTÄ TUKEVAN TOIMINNAN PERUSTA

- Yhteinen tahtotila, rahoitus ja resurssit vastaavat strategisia tavoitteita ja näkyvät eri hallinnonalojen toiminnassa.
- Toimenpiteiden ja vaikuttavuuden seuranta on jatkuvaa ja läpinäkyvää.
- Jalankulku ja pyöräliikenne tunnistetaan omiksi kulkumuodoikseen niin suunnitteluratkaisuissa kuin viestinnässä.

Infran kehittäminen on avainasemassa

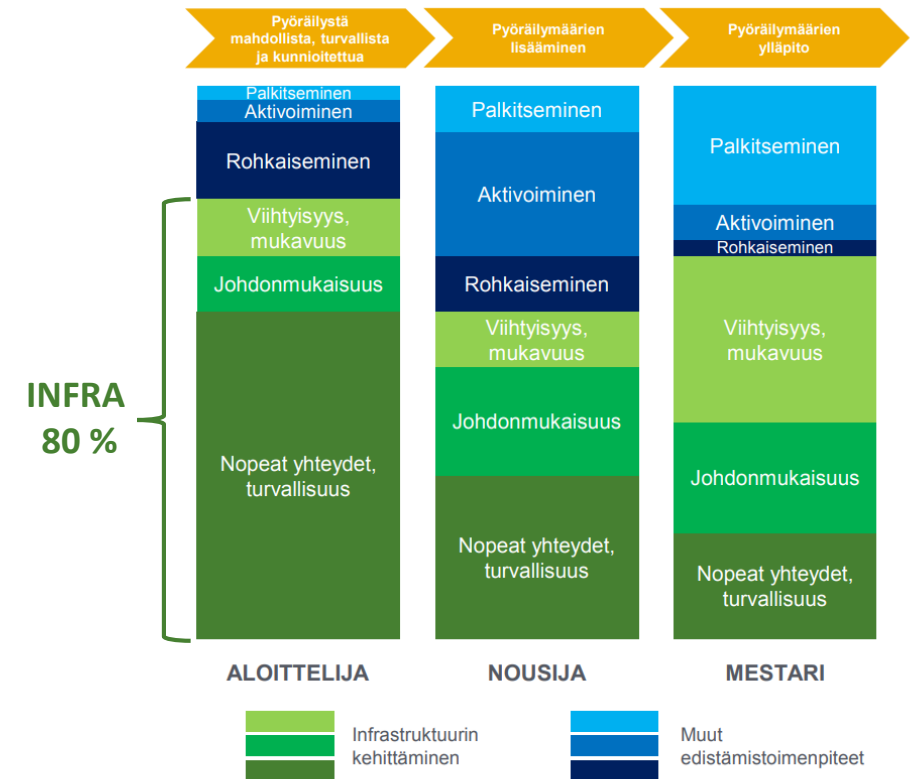
Kehittyneissä eurooppalaisissa pyöräilykaupungeissa keskeinen edellytys on ollut edistämishjelman laatiminen. Sen tehtävänä on määrittää kehittämislinjauksia, tavoitteita tukevia toimenpiteitä ja ohjata edistämistyötä sekä sen seuranta.

Eurooppalaisessa PRESTO (Promoting Cycling for Everyone as a Daily Transport Mode) -projektissa pyöräilykaupungit on jaettu kolmeen luokkaan: aloittelijat, nousijat ja mestarit. Aloittelijat ovat kaupunkeja, joissa vuoden keskimääräinen kulkumuoto-osuus on pyöräiliikenteessä enimmillään 10 %, nousijoissa noin 10–30 % ja mestareissa yli 30 %.

Kansainvälisesti mestariluokkaan voidaan suurkaupungeista lukea esimerkiksi Kööpenhamina ja Amsterdam, jotka ovat lähtökohdiltaan kuitenkin hyvin erilaisia. Menestyneitä pyöräilykaupunkeja yhdistää vahvan poliittisen tahdon lisäksi erittäin laadukas pyöräilyn infrastruktuuri. Jaottelulla pyritään hahmottamaan, millaisiin toimiin ja keinovalikoimaan tulisi kehityksen eri vaiheissa panostaa.

Aloittelijoilla infrastruktuurin ja olosuhteiden parantamisen merkitys on aivan olennaisen tärkeä, jotta pyöräiliikenteestä voi kehittyä houkutteleva ja luonteva valinta arjen matkoilla.

Millaisia toimia tarvitaan?



Kuva 22. PRESTO suositus pyöräilykaupunkien luokituksista aloittelijoihin, nousijoihin ja mestareihin ja niiden keinovalikoiman painotukset (PRESTO 2010).

Lähde: Espoon pyöräilyn edistämishjelma 2013–2024

TOIMENPIDEOHJELMA



Toimenpideohjelman rakenne

Jalankulun ja pyöräilyn edistämishjelman selkäranka on konkreettinen toimenpideohjelma, jossa esitetään tarpeelliset ja merkittävimmät toimenpiteet ohjelman tavoitteiden toteuttamiseksi. Toimenpideohjelma on jaettu neljään osioon. Kunkin osion sisällä on esitetty priorisoidut kärkitoimenpiteet sekä toimenpidepooli, josta voidaan poimia soveltuvia toimenpiteitä kärkihankkeiden toteuduttua.



MAANKÄYTTÖ JA PALVELUVERKKO

Maankäytön tiivistämisellä, täydennysrakentamisella ja lähipalveluiden varmistamisella luodaan edellytykset jalan ja pyörällä liikkumiselle.



INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

Maankäytön tiivistämisellä, täydennysrakentamisella ja lähipalveluiden varmistamisella luodaan edellytykset jalan ja pyörällä liikkumiselle.



ASENTEET JA LIIKKUMIS-TOTTUMUKSET

Asukkaita kannustetaan valitsemaan jalankulku tai pyöräily aina kun mahdollista. Kampanjoinnin, tiedon lisäämisen ja yleisen positiivisen ilmapiirin merkitys on suuri, mutta erityisen vaikuttavaa on lasten ja nuorten liikennekasvatus.



RAHOITUS JA RESURSSIT

Ohjelman toteuttaminen vaatii aika- ja raharesursseja. Tehokkainta on nimetyn rahoituksen osoittaminen jalankulun ja pyöräilyn toimenpiteille niin investointi- kuin käyttötalous-puolella, sekä vähintään osa-aikaisen henkilöresurssin nimeäminen ohjelman jalkauttamiseksi.

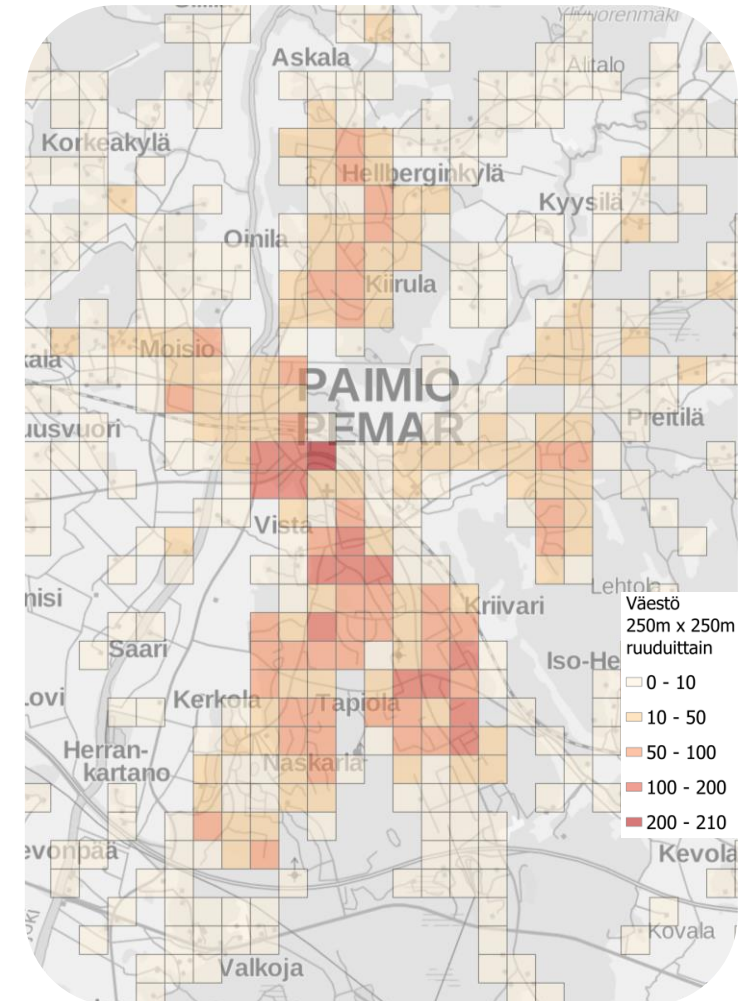


Maankäyttö ja palveluverkko

Alla on esitetty maankäytön ja palveluverkon suunnitteluun liittyvät kaupungin edistämismääräykset. Maankäytön osalta tärkeintä on keskittää toimenpiteitä tiiveimmän asutuksen alueille (vrt. kuva).

1. Arvioidaan kaikkien kaavamuutosten osalta vaikutukset jalankululle ja pyöräliikenteelle
2. Arvioidaan kaikkien kaupungin palveluverkkoon tehtävien muutosten vaikutukset jalankululle ja pyöräliikenteelle
3. Pyöräliikenteen pääreitit ja jalankulkupainotteiset alueet merkitään yleiskaavakarttaan sitovana merkintänä
4. Pyöräpysäköinnin mitoituksen sisällyttäminen kaavamääräyksiin

Seuraavalla sivulla on esitetty maankäytön ja palveluverkon suunnitteluun liittyvät kaupungin edistämismääräykset tarkemmin.

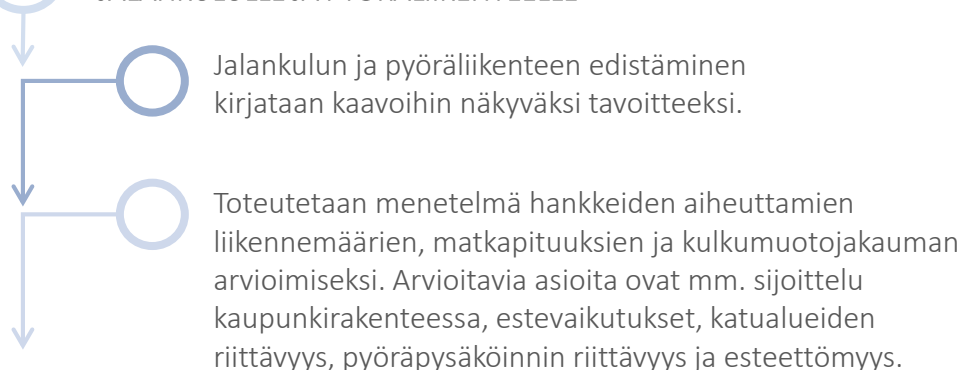


Taustakartta: Maanmittauslaitos, 2020
Aineistot: Tilastokeskus, 2018

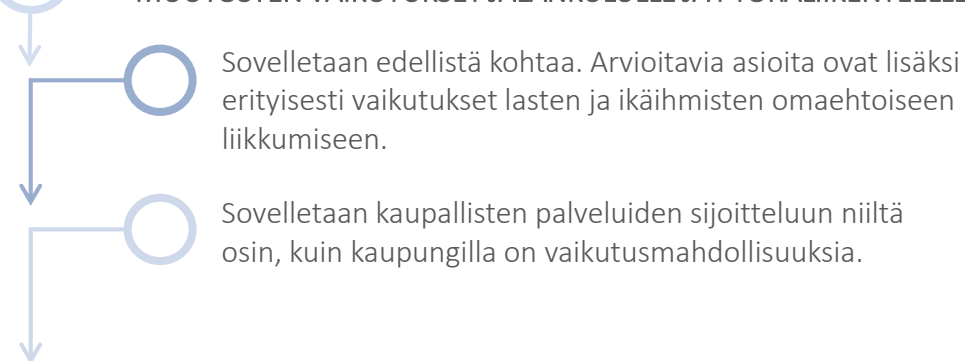


Maankäyttö ja palveluverkko

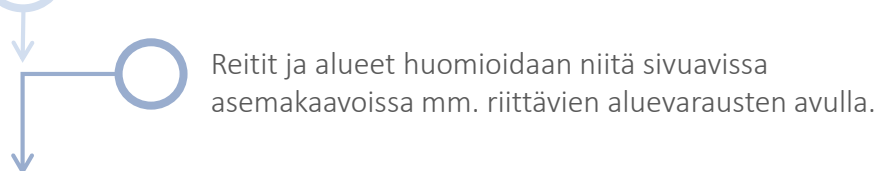
1 ARVIOIDAAN KAIKKIEN KAAVAMUUTOSTEN OSALTA VAIKUTUKSET JALANKULULLE JA PYÖRÄLIIKENTEELLE



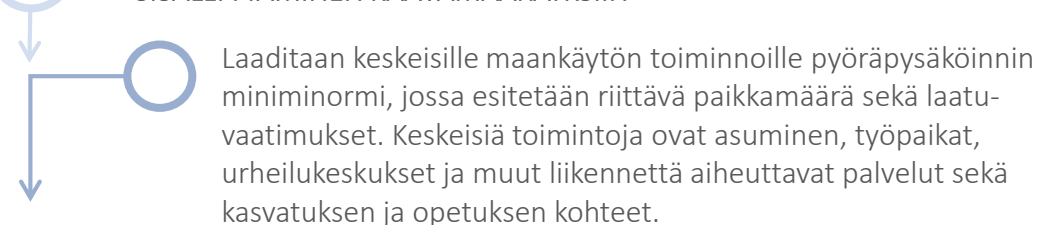
2 ARVIOIDAAN KAIKKIEN KAUPUNGIN PALVELUVERKKOON TEHTÄVIEN MUUTOSTEN VAIKUTUKSET JALANKULULLE JA PYÖRÄLIIKENTEELLE



3 PYÖRÄLIIKENTEEN PÄÄREITIT JA JALANKULKUPAINOTTEISET ALUEET MERKITÄÄN YLEISKAAVAKARTTAAN SITOVANA MERKINTÄNÄ



4 PYÖRÄPYSÄKÖINNIN MITOITUKSEN SISÄLLYTTÄMINEN KAAVAMÄÄRÄYKSIIN





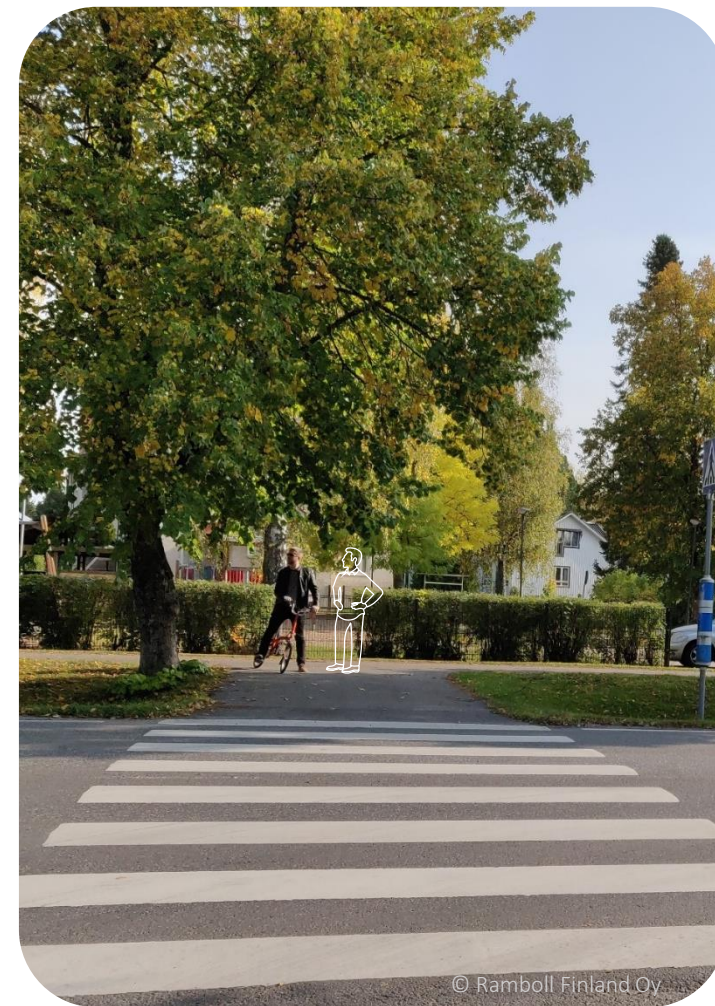
Infrastruktuuri ja olosuhteet

Alla on esitetty infrastruktuurin suunnitteluun ja toteutukseen sekä olosuhteiden parantamiseen liittyvät kaupungin edistämismääräykset. Hankkeet esitetään toteutettavaksi järjestyksessä tai yhtäaikaaisesti. Kaikki toimenpiteet edellyttävät tarkentavaa suunnittelua, ja oleelliset välivaiheet on esitetty hankkeen alla.

1. Nopeusrajoitusjärjestelmän yhdenmukaistaminen ja valvonnan tehostaminen
2. Rauhoitetaan koulujen ja päiväkotien pihat ja lähiympäristöt
3. Pyöräpysäköinnin määrän ja laadun kehittäminen

Seuraavilla sivulla on esitetty infrastruktuurin suunnitteluun ja toteutukseen sekä olosuhteiden parantamiseen liittyvät kaupungin edistämismääräykset tarkemmin.

Pääpyöräreittien ja jalankulkualueiden määrittely ja niihin liittyvät hankkeet on esitetty erikseen kärkeimistöistä seuraavilla sivuilla.





Infrastrukturi ja olosuhteet

1 NOPEUSRAJOITUSJÄRJESTELMÄN YHDENMUKAISTAMINEN JA VALVONNAN TEHOSTAMINEN

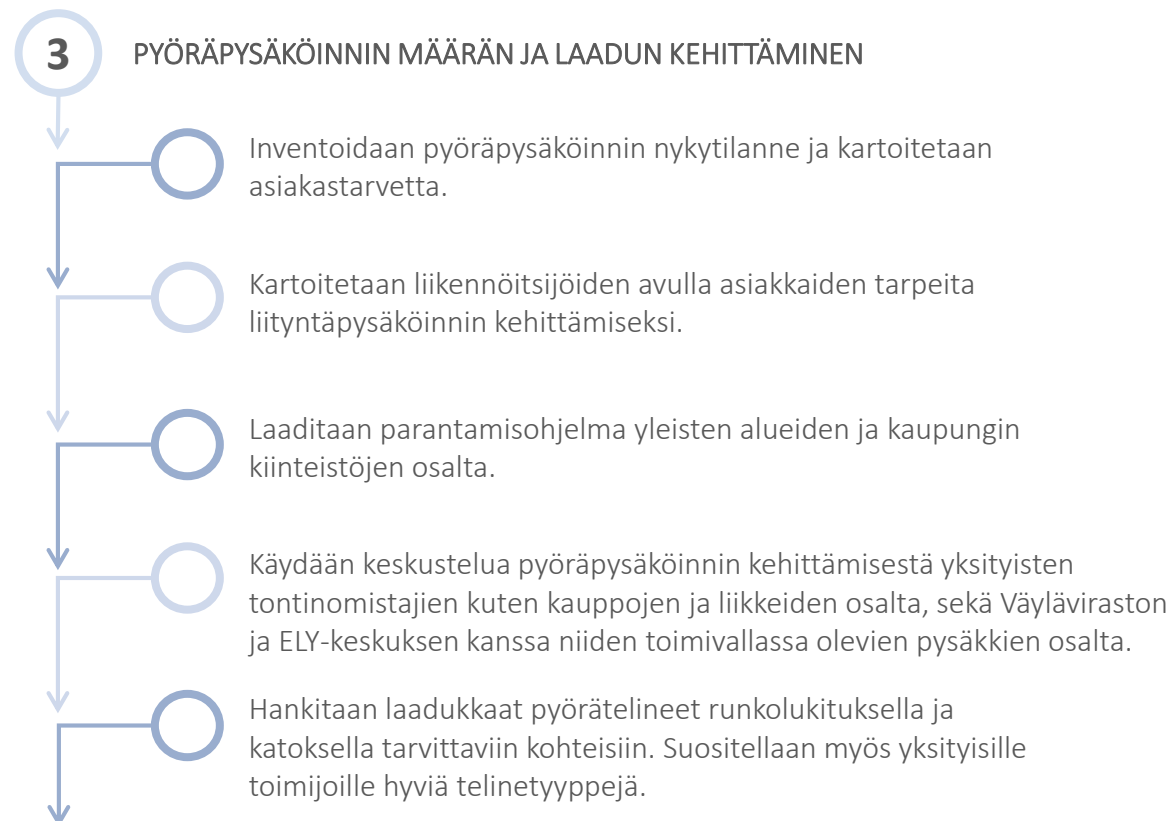
- Laajennetaan 30 km/h nopeusrajoitusalueita asuinalueiden tonttikaduille. Tonttikaduilla, joilla on erillinen pyörätie, arvioidaan mahdollisuus sijoittaa pyöräliikenne ajoradalle.
- Tarkistetaan 50 km/h nopeusrajoitusalueiden suojatiet ja tarvittaessa lasketaan nopeusrajoitusta tai parannetaan ylityspaikkojen turvallisuutta.
- Tarkistetaan 60 km/h ja sitä ylempien nopeusrajoitusalueiden suojatiet, ja poistetaan suojatiet, lasketaan nopeusrajoitusta tai toteutetaan liikennevalo-ohjaus.
- Hankitaan kaupungille nopeusnäyttöjä, joita siirretään rauhoittamistarpeen mukaan.
- Selvitetään yhdessä poliisin kanssa mahdollisuutta toteuttaa automaattivalvontaa sisääntuloväylille (kaupunki kustantaa pylvään ja kaapelivedot).

2 RAUHOITETAAN KOULUJEN JA PÄIVÄKOTIEN PIHAT JA LÄHIYMPÄRISTÖT

- Kartoitetaan kunkin koulun ja päiväkodin piha-alueet eri liikkumistapojen osalta.
- Laaditaan yhteistyössä rehtorien, päiväkodinjohtajien ja kiinteistöpalveluiden kanssa kohteiden kiireellisyysjärjestys, johon voivat vaikuttaa ongelmien merkittävyys, liikennemäärät ja lapsimäärät.
- Laaditaan suunnitelmat pihojen ja niiden lähialueiden parantamiseksi. Toteutetaan suunnitelmat esitetyn kiireellisyysjärjestyksen perusteella.



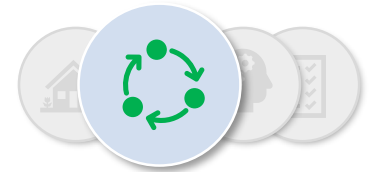
Infrastrukturi ja olosuhteet



MUIDEN INFRATOIMENPITEIDEN POOLI:

- Pääreittien ulkopuolisen reitistön kunnon inventointi ja vaurioiden korjaaminen
- Kunnossapidon kriteeristön kehittäminen ja yhteensovittaminen ELY-keskuksen kanssa
- Jalkakäytävien kunnossapidon kokonaisvastuusta ja kustannusten jaosta sopiminen tontinomistajien kanssa
- Sähköpyörien latauspisteen toteuttaminen kaupungintalolle tai kirjastolle
- Pyörähuoltopisteen toteuttaminen
- Keskustan esteettömyysohjelman laadinta yhteistyössä vanhus- ja vammaisneuvostojen kanssa
- Pump trackin, liikennepuiston tai muun pyöräilytaitoja kehittävän toiminnon toteuttaminen
- Pyöräliikenteen opastuksen kehittäminen seudullisena hankkeena
- Kylätiehankkeiden kartoitus ja toteuttaminen sopiviin kohteisiin yhdessä ELY-keskuksen kanssa

Infrastruktuuri ja olosuhteet: Pyöräliikenteen tavoiteverkko



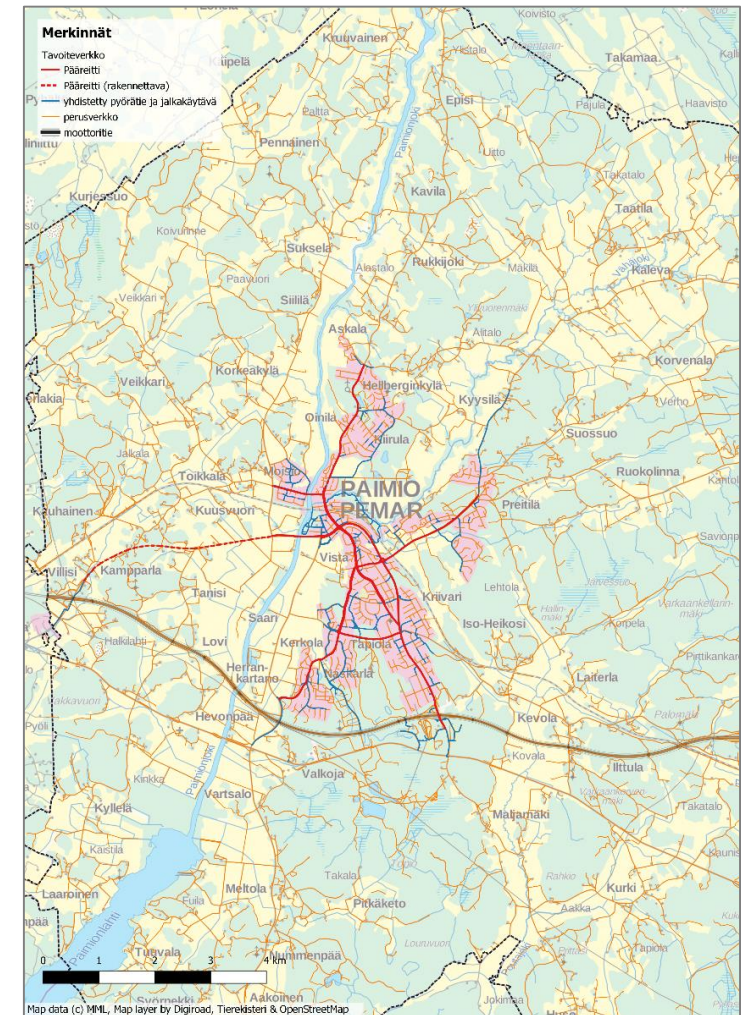
Pyöräliikenteen verkko yhdistää kaupungin eri osoitteet toisiinsa ja mahdollistaa liikkumisen kotoa töihin, kouluun tai palveluiden ääreen. Pyöräliikenteen verkko voidaan toiminnallisesti jakaa kahteen osaan:

Pääreitit tarkoittavat sellaisia pyöräliikenteen yhteyksiä, jotka yhdistävät tärkeimmät alueet ja palvelut toisiinsa ja palvelevat suurimpia liikkujamääriä. Jos suoria viher yhteyksiä ei ole tarjolla, mukailevat ne yleensä pääkatuja. Pääreiteillä ajaminen on erityisen turvallista, sujuvaa ja ennakoitavaa. Myös talvipyöräily on miellyttävää pääreiteillä. **Pyöräliikenteen pääreitit on merkitty oheiseen karttaan punaisella.**

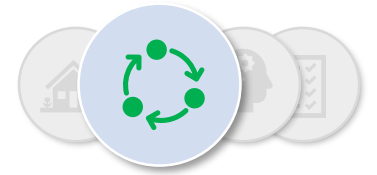
Perusverkko tarkoittaa kaikkia muita yhteyksiä, joilla pyöräily on sallittu. Tällaisia yhteyksiä ovat useimmat pyörätiet ja ajoradat, virkistys- ja ulkoilureitit, puistoalueet tai torit. Taajama-alueen ulkopuolella siihen voidaan laskea myös yksityistiet ja polut. Perusverkkoon eivät kuulu jalkakäytävät, yksityiset pihat tai sellaiset ajoradat, joiden yhteydessä on pyörätie tai joilla pyöräily on erikseen kielletty (esim. moottoritie). Suurin osa liikenneverkosta on perusverkkoa. **Pääreittien ulkopuoliset pyörätiet on merkitty karttaan sinisellä.** Perusverkkoon kuuluu kuitenkin paljon muitakin yhteyksiä.

Tavoitevuonna 2030 pyöräliikenteen verkko muodostuu laadukkaista pääreiteistä ja perusverkosta, joka kattaa kaikki muut reitit. Pyöräliikenteen järjestely (esim. pyörätie, pyöräkaista, pyöräkatu tai sekaliikenne) ei riipu siitä, liikutaanko pääreitillä vai perusverkolla vaan mm. poikkileikkauksen, liikennemäärän ja nopeusrajoituksen perusteella.

Pääpyöräreittien verkko on yksi Paimion merkittävimpiä infrastruktuurin kehittämishankkeita, jonka laadukas toteuttaminen vaikuttaa paitsi pyöräliikenteen myös jalankulun ja autoliikenteen olosuhteisiin. Sen toteuttaminen tarkoittaa myös merkittäviä kustannuksia, minkä vuoksi parantaminen kannattaa ohjelmoida järkeviin katuosuuksiin. Investointien aikatauluun voi vaikuttaa myös mm. vesihuollon tai kaukolämmön saneeraustarpeet tai muut kiireelliset parantamistoimet.



Infrastrukturi ja olosuhteet: Pyöräliikenteen tavoiteverkko



Pyöräliikenteen pääverkon tehtävänä on vastata ympärivuotisen pyöräilyn kysyntään painottaen työmatka-, koululais- ja opiskeluliikkumisen tarpeita. Pääreitit ovat asuinalueilta keskustaan vieviä pääteiden ja -katujen varsille sijoittuvia mahdollisimman suoraa ja sujuvaa väyliä. Ne pyritään suunnittelemaan mahdollisimman tasaisina. Miellyttävän pysty- ja vaakageometrian ohella pääreiteillä pyritään edistämään sujuvuutta mm. liikennevalovaiheiden tai ali- ja ylikuluin.

Pääreittejä priorisoidaan muihin pyöräteihin nähden mm. seuraavin osin:

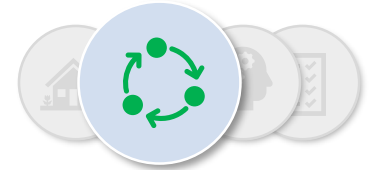
- Pääreitit suunnitellaan korkealla standardilla, jotta suuresta pyöräliikenteen määrästä ja eri nopeuksilla liikkumisesta ei aiheudu ongelmia jalankulkijoille tai pyöräilijöiden kesken
- Pintamateriaalina käytetään asfalttia, joka pidetään hyvässä kunnossa
- Pääreitit valaistetaan hyvin
- Pääreitit opastetaan kokonaisuudessaan ja laadukkaasti
- Pääreittien ylläpito ja hoito (erityisesti talvikunnossapito) on korkealaatuista

Pääreittitarkastelussa on otettu huomioon nykyinen kouluverkko ja kunnossapidon määrittelyt.

Pääpyöräväylien osalta hyödynnetään Väyläviraston laatimaa pyöräliikenteen suunnitteluohjetta paikallisesti soveltaen.



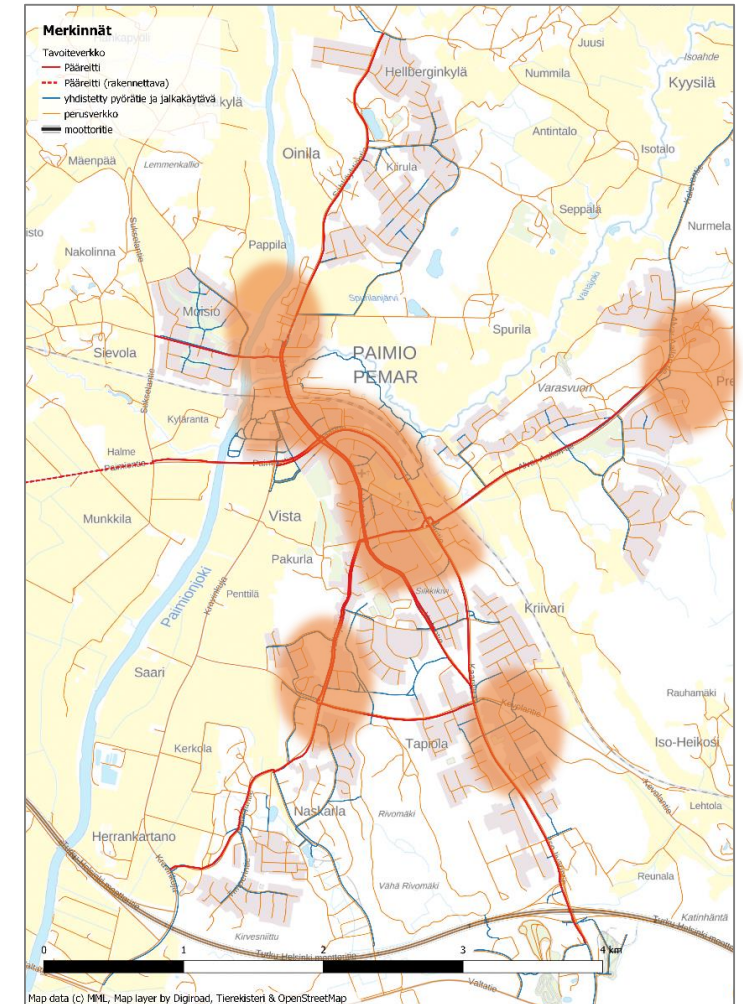
Infrastruktuuri ja olosuhteet: Jalankulkualueet



Jalankulku poikkeaa pyöräliikenteestä monilla tavoin. Merkittävin ero on, että jalankulkuun ja polkupyörään sovelletaan hyvin erilaisia liikennesääntöjä. Tämän lisäksi jalankulku poikkeaa huomattavasti pyöräliikenteestä nopeuden, matkan tarkoituksen ja reitinvalinnan osalta. Jalankulkijat voivat oleskella, poukkoilla puolelta toiselle, kulkea edestakaisin tai käyttää oikopolkuja. Jalankulkijoita löytyy kaikista ikäryhmistä, heillä voi olla mm. näkö-, kuulo- tai liikuntavammoja, he voivat ulkoiluttaa koiraa tai työntää lastenvaunuja. Jalankulkijat liikkuvat usein ryhmissä tai pareittain. Jalankulku koskee myös kaikkia muita kulkumuotoja, sillä pyörällä, joukkoliikenteellä tai autolla liikkuvakin kävelee vähintään lyhyen osan matkaansa.

Näistä syistä jalankulun osalta ei kannata esittää vastaavia reittejä kuin pyöräilyn osalta, koska jalankulkijoiden matkat eivät ole aina suoraviivaisia A:n ja B:n välillä. Sen sijaan jalankulun kehittämiskohteet esitetään alueina, joilla jalankulkua, oleskelua ja palveluita on eniten. Nämä **jalankulkualueet** on esitetty oheisella kartalla. Jalankulkualueiksi on esitetty myös koulujen lähiympäristöt, koska etenkin alkuopetuksen oppilaat kulkevat matkansa jalan ja myöhemminkin jalankulun rooli on merkittävä.

Jalankulkualueiden kehittämisen tärkeimpiä tavoitteita ovat viihtyisyys, turvallisuus, esteettömyys ja ihmisen mittakaava. Viihtyisyyttä tuovat mm. kaupunkivihreä kuten puistot, metsät ja luonnonläheisyys, mutta myös kaunis rakennettu ympäristö kuten patsaat ja katutaide. Turvallisuutta voidaan parantaa pitämällä jalankulku erillään pyöräilystä ja autoliikenteestä, laskemalla nopeusrajoituksia ja lisäämällä korotettujen suojateiden osuutta. Esteettömyys mahdollistaa yhdenvertaisen osallistumisen yhteiskunnassa toimimiseen. Konkreettisesti se tarkoittaa mm. riittävän loivia luiskia, käsijohteita, optisesti helposti havaittavia ylityspaikkoja, liikennevalojen ääniohjausta, riittävän tiheästi aseteltuja penkkejä sekä johdonmukaista ja havaittavaa opastusta loogisia reittejä pitkin. Ihmisen mittakaava tarkoittaa ympäristön suunnittelua siten, että oleelliset asiat ovat lähellä ja oikealla korkeudella havaittavuuden kannalta. Oikeassa mittakaavassa ympäristö muuttuu tiheästi ja on kiinnostava, aukioissa ja puistoissa on miellyttävää oleskella ja erilaisia toimintoja on paljon.

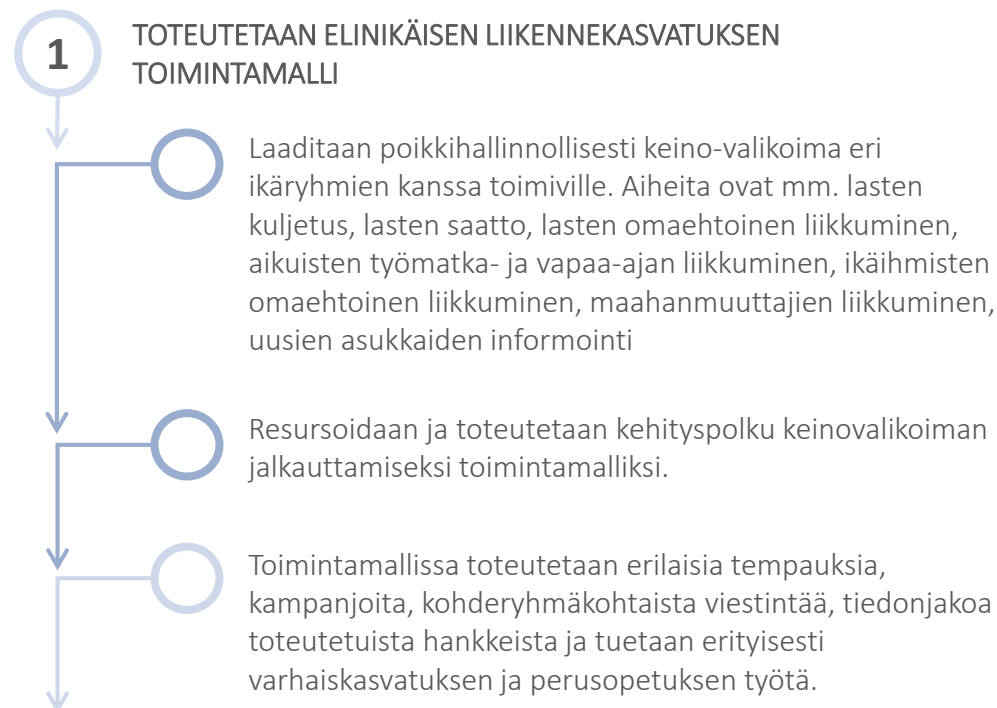




Asenteet ja liikkumistottumukset

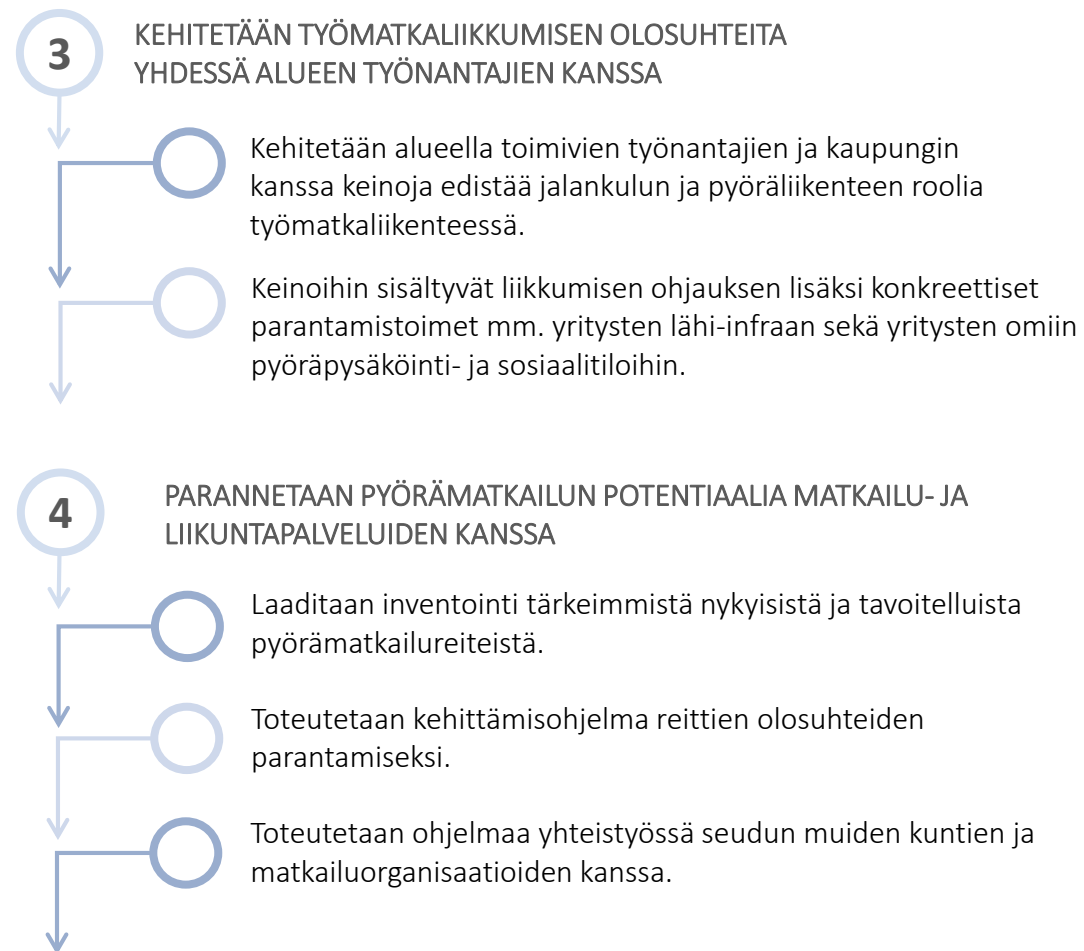
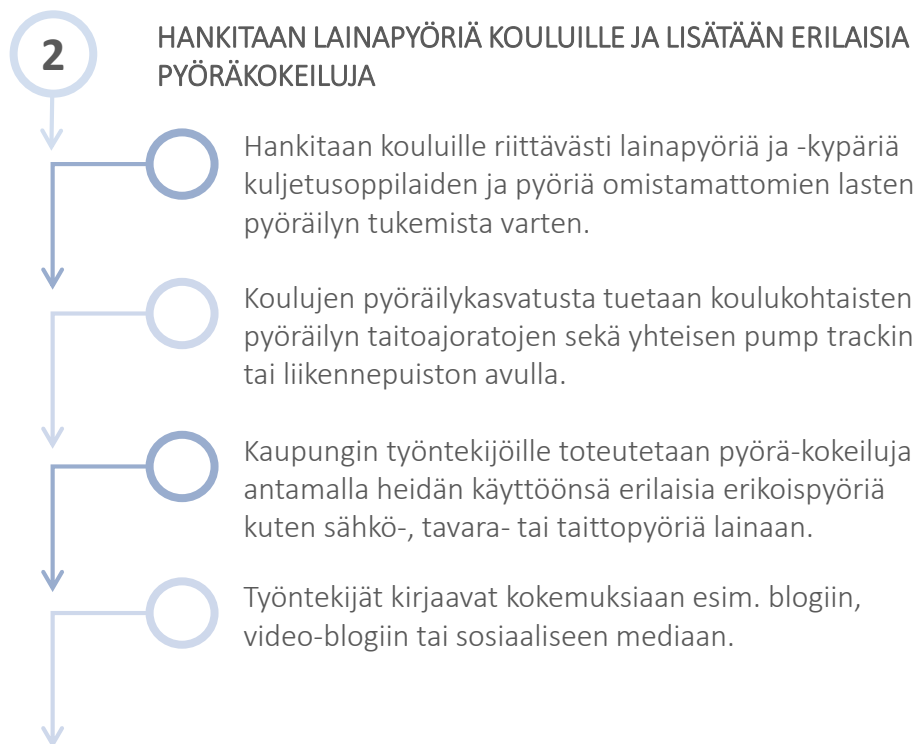
Liikenneympäristön muuttaminen on tärkein askel jalan ja pyörällä liikkumisen mahdollistamiseksi. Samalla tarvitaan kannustavaa viestintää ja markkinointia, tiedonjakoa ja positiivisen asenneilmapiirin luomista eli **liikkumisen ohjausta**. Liikkumistottumuksia ei ole helppo muuttaa nopeasti, minkä vuoksi asennekasvatuksen ja positiivisen viestinnän tulee olla jatkuvaa, koordinoitua, resursoitua ja systemaattista. Tärkeimpiä toimenpiteitä liikkumisen ohjauksen kehittämiseksi ovat:

1. Toteutetaan elinikäisen liikennekasvatuksen toimintamalli
2. Hankitaan lainapyöriä kouluille ja lisätään erilaisia pyöräkokeiluja
3. Kehitetään työmatkaliikkumisen olosuhteita yhdessä alueen työnantajien kanssa
4. Parannetaan pyörämatkailun potentiaalia matkailu- ja liikuntapalveluiden kanssa

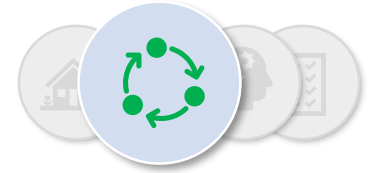




Asenteet ja liikkumistottumukset



Infrastruktuuri ja olosuhteet: Pyöräliikenteen pääreittien parantaminen

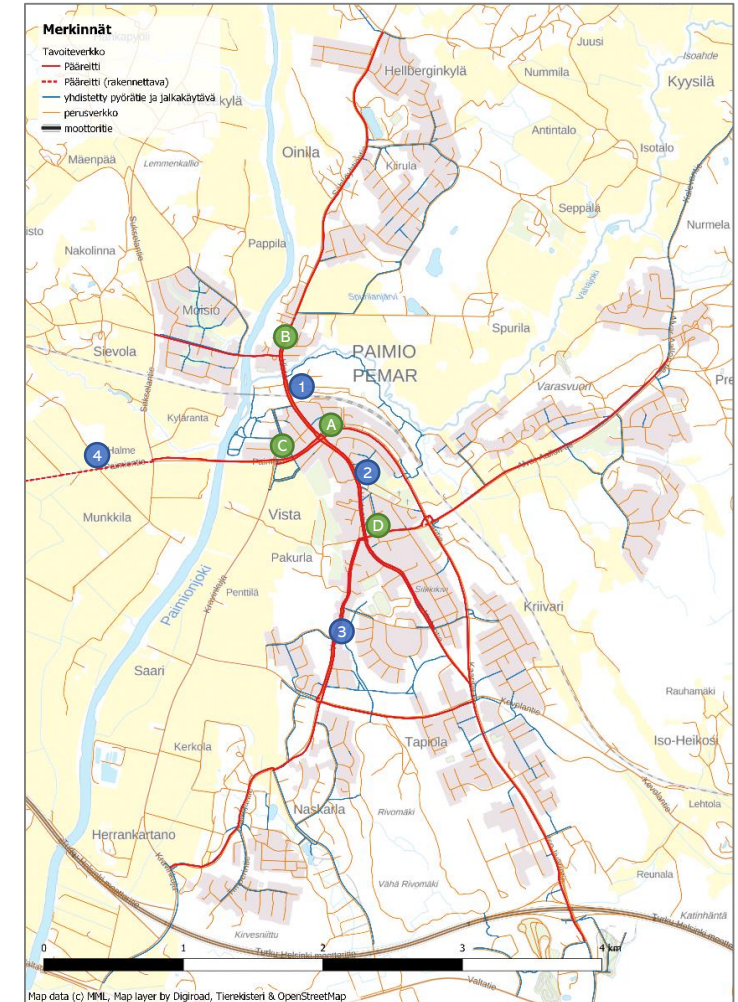


TÄRKEIMPIÄ KEHITETTÄVIÄ YHTEYSVÄLEJÄ ALUEELLA OVAT:

1. Vistantie välillä Kaaritie–Kpontie: heikon erottelun poistaminen tai selkeä parantaminen esim. pyöräkaistoin tai kolmitasoerotteluin, liittymäturvallisuuden parantaminen, puolenvaihtojen sujuvuuden parantaminen, pinnoitteen uusiminen, reunakivien poisto. **Huom! ELY-keskuksen väylä, edistäminen vaatii kaupungin aktiivisuutta.**
2. Vistantie välillä Alvar Aallontie–Kaaritie: heikon erottelun poistaminen tai selkeä parantaminen esim. pyöräkaistoin tai kolmitasoerotteluin
3. Valkojantie välillä Kravinkuja–Vistantie: liittymäturvallisuuden parantaminen, puolenvaihtojen sujuvuuden parantaminen
4. Paimiontien yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä Tammissilta (Mt 2340). **Huom! ELY-keskuksen väylä, edistäminen vaatii kaupungin aktiivisuutta.**

MERKITTÄVIÄ LIITTYMIEN PARANTAMISKOhteita PÄÄVERKOLLA:

- A. Paimiontien/Kaaritien (Mt 181) ja Vistantien liittymä: liikennevalo-ohjauksen sijaan kiertoliittymä
- B. Vistantien ja Vanhan Turuntien liittymä: korotettu liittymäalue
- C. Paimiontien (Mt 2340), Kravinkujan (Mt 181) ja Jokipellontien liittymä (hankala puolenvaihto, jossa vaarallinen ”giljotiinisuoja tie”): kiertoliittymä tai Kravinkujalle kääntyvän kaistan poistaminen
- D. Alvar Aallontien ja Vistantien liittymä (liittymäalueen tiivistäminen, pyöräilyn ajogeometrian parantaminen)





Rahoitus ja resursointi

Merkittävin toimenpidekokonaisuus on rahoituksen osoittaminen edistämishjelman toteuttamiseksi. Rahoituksen tulee sisältää investoinnit sekä käyttötalouden. Rahoitusta pitää kohdentaa myös esim. osa-aikaiseen henkilöresurssiin, tai vähintään nykyistä henkilöresurssia on kohdennettava myös jalkankulun ja pyöräilyn edistämiseen.

1 OSOITETAAN KAUPUNGIN TALOUSARVIOSTA 50 000 EURON (N. 5 €/AS.) KORVAMERKITTY MÄÄRÄRAHA VUOTUISTEN JALANKULUN JA PYÖRÄLIIKENTEEN INVESTOINTIEN TOTEUTTAMISEKSI

- Summalla varmistetaan jalkankulun ja pyöräilyn investointien määrätietoinen toteuttaminen.
- Määrärahan korotusmahdollisuudet tarkistetaan vuosittain.
- Määräraha ei riitä kaikkien investointien toteuttamiseen, vaan sen lisäksi osoitetaan tarvittaessa muuta kuntatekniikan investointimäärärahaa väylien rakentamiseen.
- Vuosittain ohjelmoidaan hankkeet, joihin haetaan Traficomien kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustusta (50 % kustannuksista).

2 OSOITETAAN KAUPUNGIN KÄYTTÖTALOUS-SUUNNITELMASTA 5 000 EURON MÄÄRÄRAHA VUOSITTAIN JALANKULUN JA PYÖRÄLIIKENTEEN EDISTÄMISOHJELMAN JALKAUTTAMISEKSI

- Hankitaan kouluille riittävästi lainapyöriä ja -kypäriä kuljetusoppilaiden ja pyöriä omistamattomien lasten pyöräilyn tukemista varten.
- Koulujen pyöräilykasvatusta tuetaan koulukohtaisten pyöräilyn taitoajarojen sekä yhteisen pump trackin tai liikennepuiston avulla.
- Kaupungin työntekijöille toteutetaan pyöräkokeiluja antamalla heidän käyttöönsä erilaisia erikoispyöriä kuten sähkö-, tavara- tai taittopyöriä lainaan. Työntekijät kirjaavat kokemuksiaan esim. blogiin, video-blogiin tai sosiaaliseen mediaan.

3 OSOITETAAN 0,25 HENKILÖTYÖVUODEN VUOTUINEN HENKILÖRESURSSI JALANKULUN JA PYÖRÄLIIKENTEEN EDISTÄMISEEN

- Henkilöresurssin avulla varmistetaan ohjelman jalkauttaminen. Resurssi voidaan nimetä määräajaisesti vuosittain.
- Resurssin tilalla tai tukena voi olla myös ulkopuolisena palveluna ostettava edistämiskoordinaattorin työpanos.

Rahoitus ja resursointi: Edistämistyön organisointi



Jalankulun ja pyöräilyn edistämiseen tarvitaan pysyvä yhteistyöryhmä ts. vastuullinen isäntä, joka koordinoi ja laittaa liikkeelle edistämishjelman kehittämistoimia. Jalankulun ja pyöräilyn edistäminen tukee tavoitteita, joiden hyödyt jakautuvat kaupungin kaikille hallinnonaloille ja myös yksityiselle sektorille. Siksi liikkuminen ei ole pelkästään liikennesuunnittelua tai teknistä toimialaa koskeva asia. Jalankulun ja pyöräliikenteen edistämisestä vastaavan ryhmän tulee olla monipuolinen, poikkihallinnollinen ja innostunut, sillä vain hyvällä ja avoimella yhteistyöllä päästään haluttuihin tuloksiin.

Työryhmän päätehtävänä on jalankulun ja pyöräilyn edistämishjelman toimeenpano, toimenpiteiden kehittämisen seuranta ja vaikutustietojen koonti.

Työryhmä tulisi nimetä virallisesti toistaiseksi voimassa olevaksi ryhmäksi, joka resursoidaan alkuun pienimuotoisesti tehtävien uudelleenjärjestelyillä. Ryhmän jäsenillä tulee kuitenkin olla mandaatti oman toimialansa edistämiseksi, jotta ryhmässä voidaan tehdä linjauksia ja arvioida myös eri hallintokuntien määrärahatarpeita.

Mahdollisia edistämistyön organisointitapoja ovat:

- Laajennetaan olemassa olevan työryhmän (esim. liikenneturvallisuus- tai hyvinvointityöryhmä) toimenkuvaa ja tehtäviä
- Perustetaan uusi jalankulun ja pyöräilyn edistämisryhmä tai mahdollisesti laajemminkin kestävän liikkumisen edistämiseen keskittyvä ryhmä esimerkiksi hankkeen projektiryhmän pohjalta

Edistämistyön aktivointiin voi olla myös perusteltua hankkia ulkopuolista ostopalvelua, jos nykyiset henkilöresurssit eivät tue riittävän hyvin asioiden valmistelua.



Rahoitus ja resursointi: Suunnitelman seuranta



Paimion jalankulun ja pyöräilyn edistämishjelman 2021–2026 toimenpiteiden toteuttamista ja niiden vaikuttavuutta tulee seurata säännöllisesti, jotta nähdään edetäänkö kohti valittuja tavoitteita. Seurantatieto lisää ymmärrystä toimenpiteiden vaikuttavuudesta ja pyöräilyn ominaispiirteistä, mikä helpottaa tulevien kehittämistoimenpiteiden perustelua ja suunnittelua. Toimenpiteiden toteutumisen ja vaikuttavuuden seuranta on jatkuvaa ja näkyvää työtä.

Seuranta käsittää seuraavat osa-alueet:

- Toimenpiteiden toteutuminen
- Vaikuttavuus
 - Jalankulku- ja pyörälaskennat
 - Kävely- ja pyöräilytapaturmien määrä ja vakavuus
 - Kävelyn ja pyöräilyn suosio koulu- ja harrastusmatkoilla
 - Asukastyytyväisyys kävely- ja pyöräilyolosuhteisiin ja koettuun turvallisuuteen

Mittariston kokoamisessa kannattaa hyödyntää valtakunnallista ohjeistusta (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 15/2014), jossa on kuvattu kunnille soveltuva malli kävelyn ja pyöräilyn seurantamittariston koostamiseen.

Jalankululle ja pyöräilylle tehdään vuosittain toimintasuunnitelma, johon kirjataan toimintavuoden tavoitteita. Seurannan tuloksista suositellaan viestimään aktiivisesti. Toimenpideohjelma ja seurantasuunnitelma arvioidaan ja päivitetään tarvittaessa 3–5 vuoden välein.



Lopuksi

Jalankulun ja pyöräilyn edistäminen on kestävästä liikennepolitiikasta ja kaupunkisuunnittelusta kulmakiviä. Kaupunki, joka panostaa jalankulkuun ja pyöräliikenteeseen, on paitsi ekologisesti kestävällä pohjalla myös viihtyisä, elinvoimainen ja ihmisläheinen.

Paimiolla on tiiviin kaupunkirakenteensa ansiosta oivalliset mahdollisuudet nousta jalankulkua ja pyöräliikennettä liikkumisympäristössä priorisoivien kuntien joukkoon. Dynaaminen, asiantunteva ja tekemistä pelkäämätön henkilöstö voi rohkeasti viedä kehittämisohjelman toimenpiteitä eteenpäin päätöksenteon tuen saatuaan.

Tärkeimpänä toimenpiteenä on infrastruktuurin täydennysrakennusohjelman toteuttaminen, jotta jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteita saadaan parannettua loogisesti toimivaksi kokonaisuudeksi. Jalankulun ja pyöräliikenteen infrastruktuurin kehittämiselle on edistämishajelman poliittisen hyväksymisen myötä mahdollista hakea Traficomien valtionavustusta.

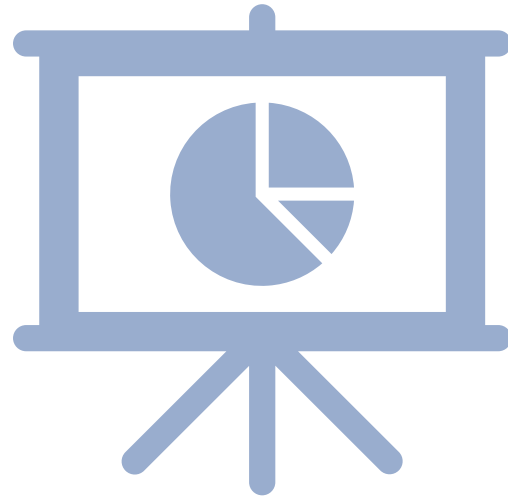
Ohjelman etenemisen kannalta on myös tärkeä toteuttaa vuosittainen seuranta, jotta varmistetaan kaikkien kehittämisohjelman toimenpiteiden etenemisestä suunnitellusti kohti tavoitteita. Näin vuonna 2026 jalankulun ja pyöräilyn edistämishajelmaa päivitetessä voidaan taas astua askel eteenpäin ja polkaista isommalle vaihteelle.



LIITE 1.

Asukas- ja päättäjäkyselyiden tulokset

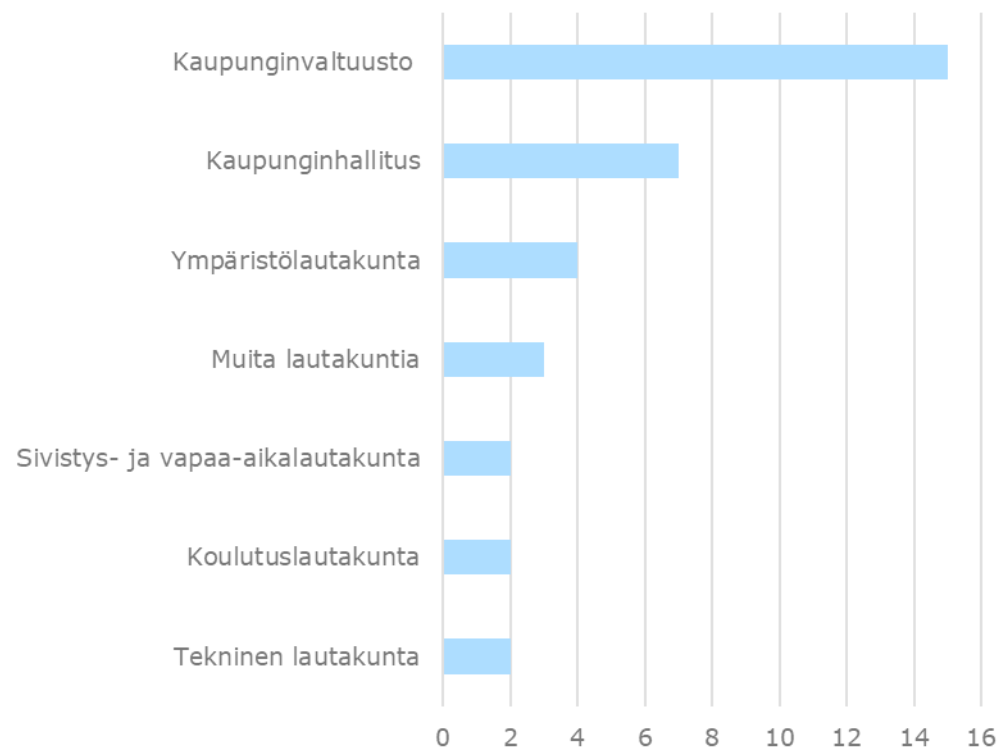
Päättäjäkysely



Päätöksentekijäkysely

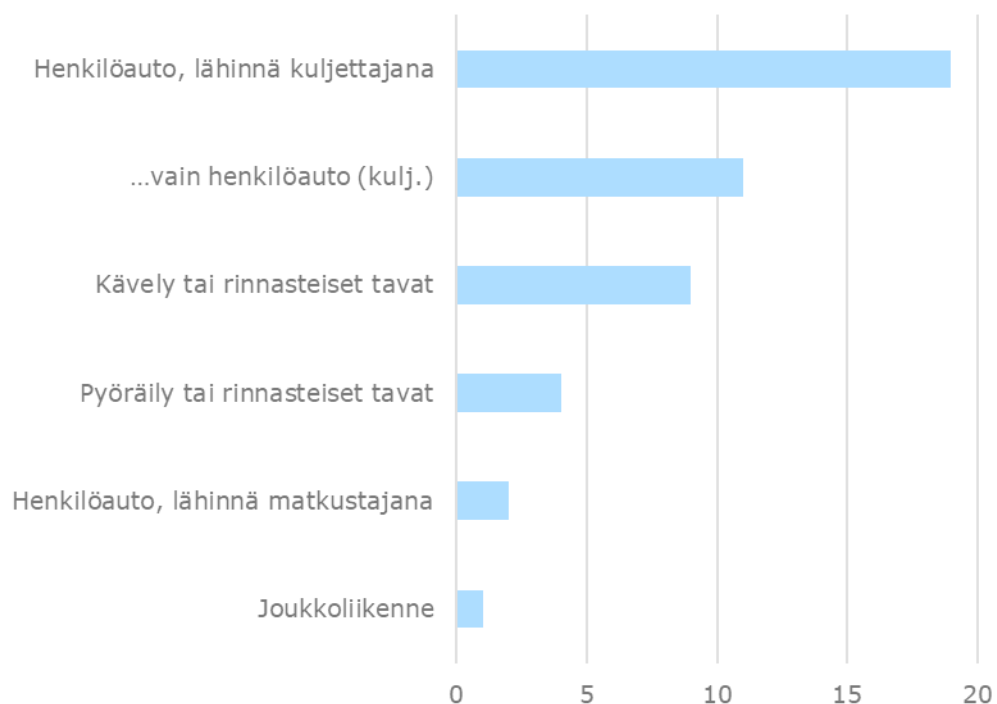
- Päätöksentekijäkysely oli auki 22.4.-6.5.2020
- Kyselyyn vastasi 20 luottamushenkilöä, joista 15 on kaupunginvaltuutettuja ja seitsemän on kaupunginhallituksen jäseniä. 14 vastaajaa kuuluu vähintään yhteen lautakuntaan. Yleisin lautakunta on ympäristölautakunta.
- Paimiossa kaupunginvaltuustoon kuuluu 35 ja kaupunginhallitukseen 10 jäsentä. Lähes puolet valtuutetuista ja 70 % hallituksen jäsenistä siis vastasi kyselyyn.
- Vastaajamäärä on oikein hyvä

Vastaajien päätöksentekaelimet

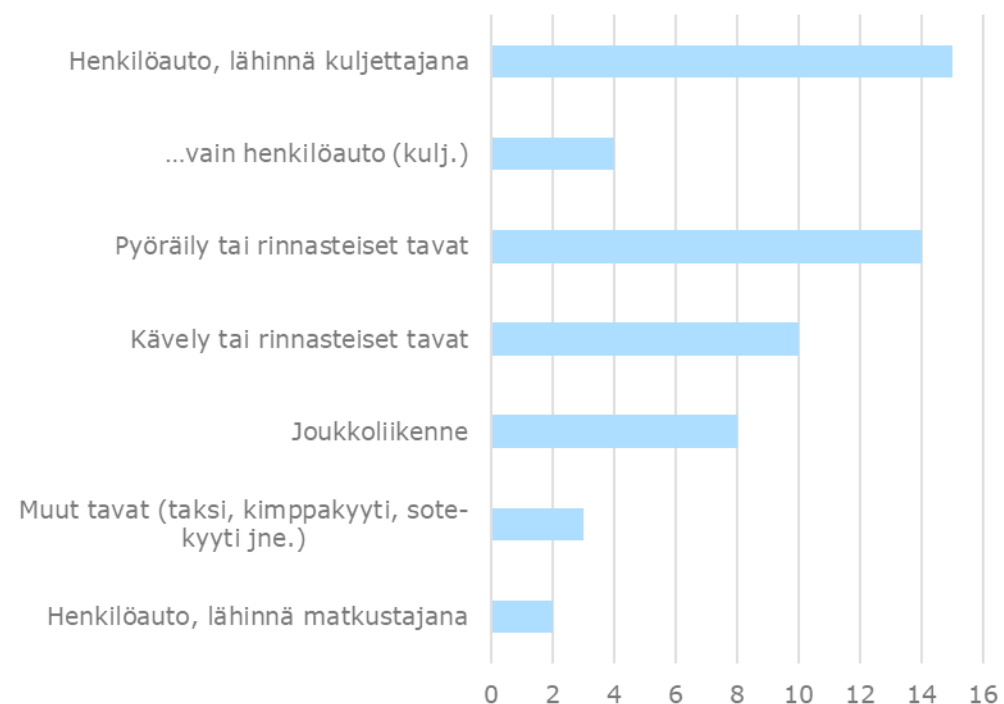


Vastaajien liikkuminen

Vastaajien yleisimmät kulkutavat arjen matkoilla Paimiossa nykyään

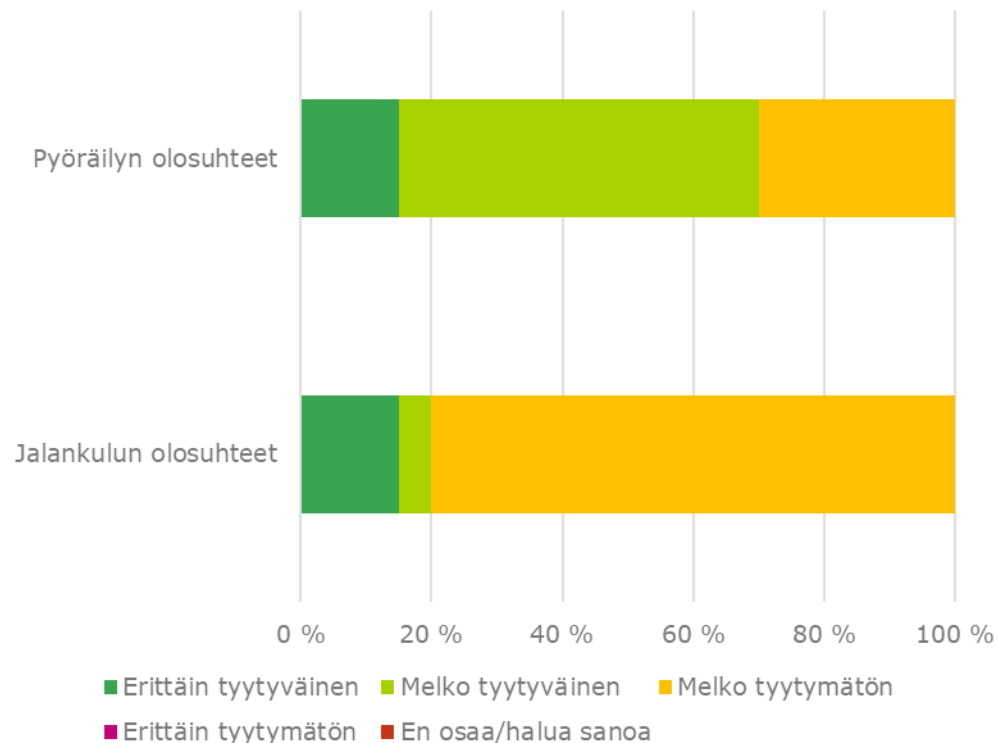


Vastaajien toivutuimmat kulkutavat arjen matkoilla Paimiossa tulevaisuudessa

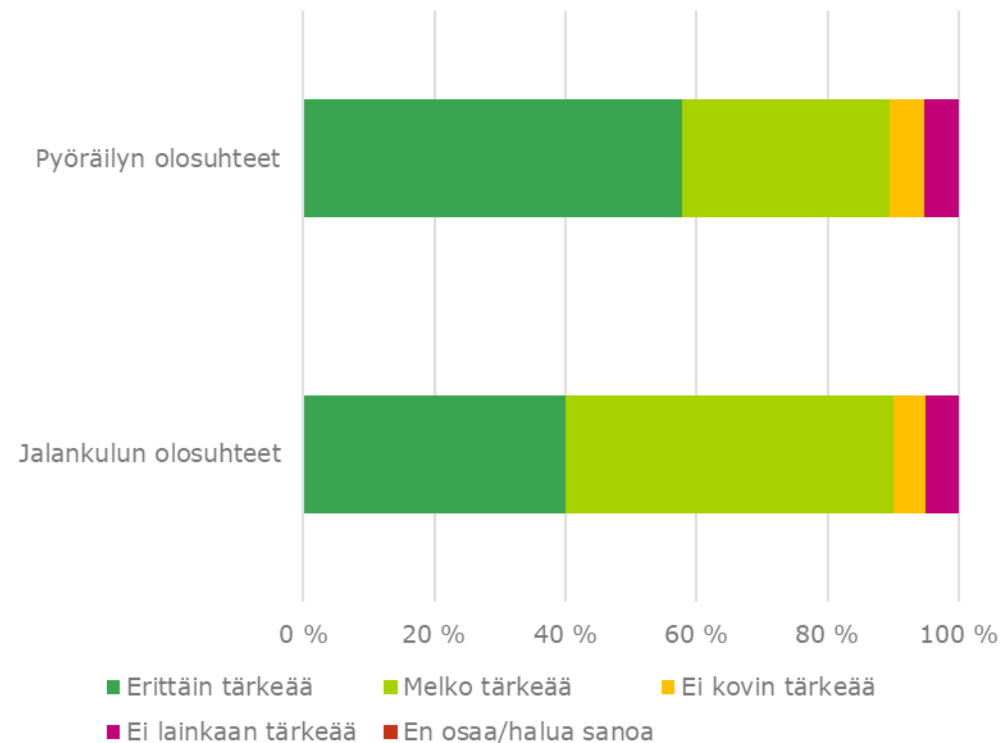


Tyytyväisyys olosuhteisiin ja olosuhteiden kehittämisen tärkeys

Tyytyväisyys olosuhteisiin

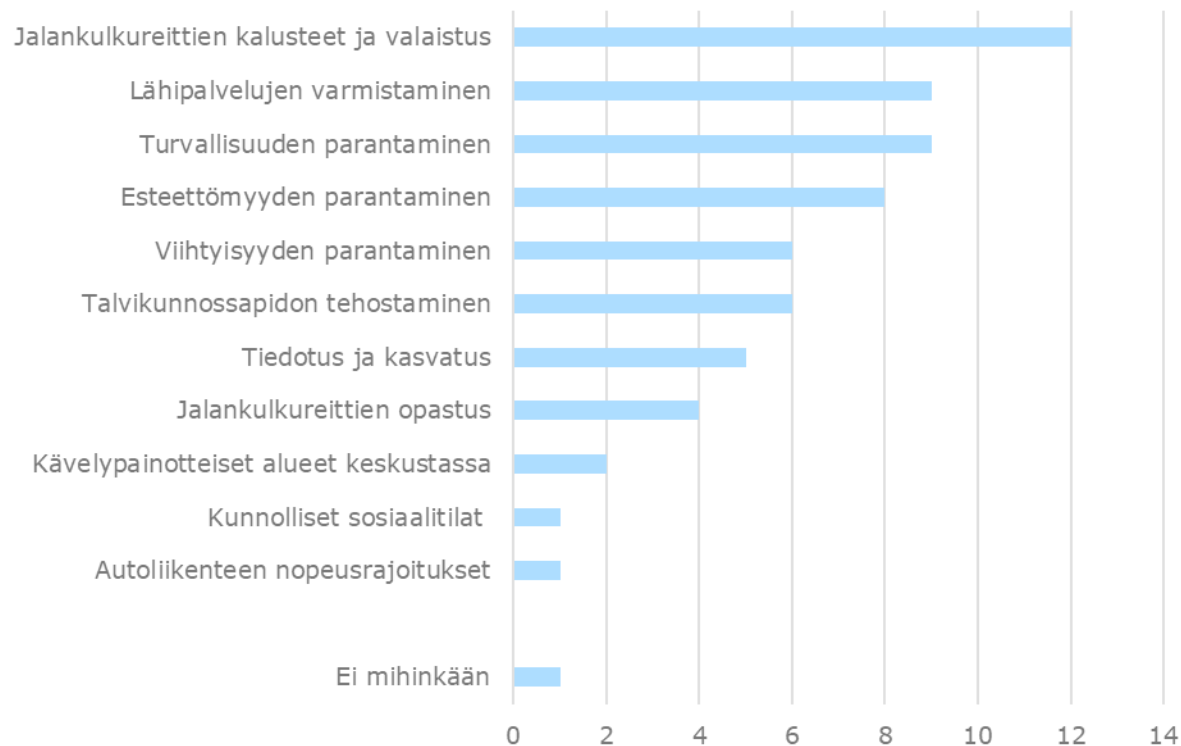


Olosuhteiden kehittämisen tärkeys

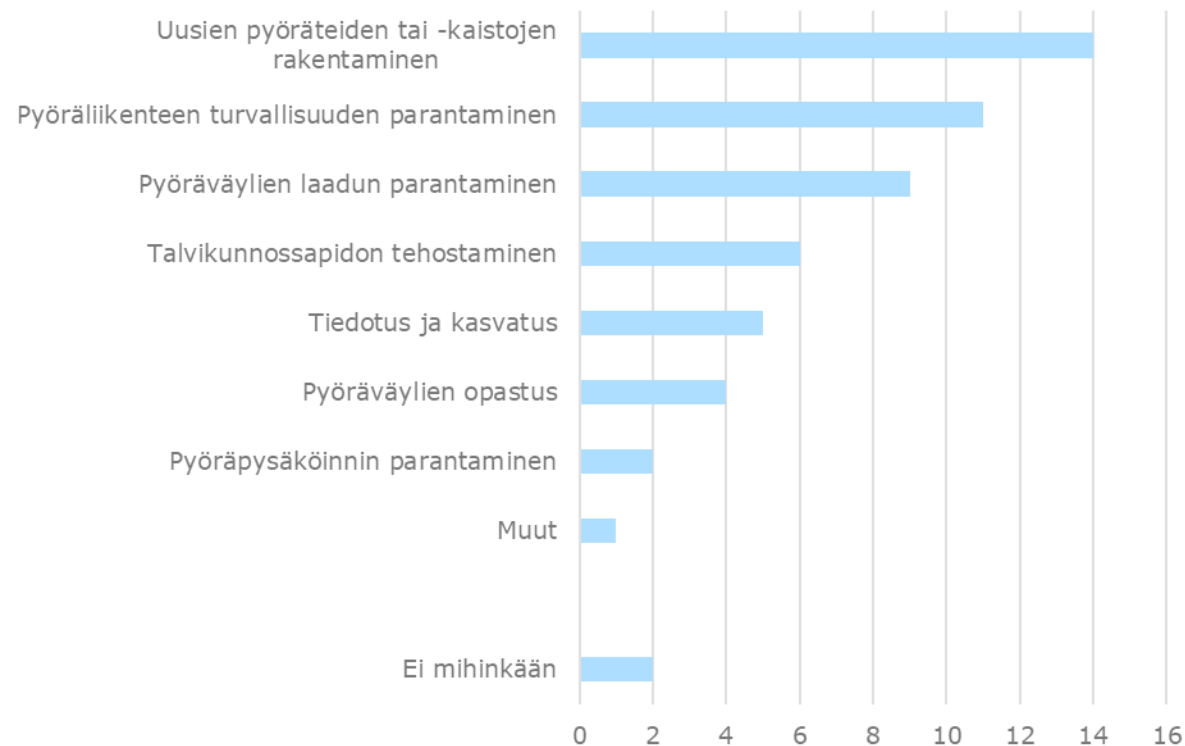


Tärkeimmät edistämiskeinot

Jalankulun edistämiskeinot, joihin tulisi panostaa

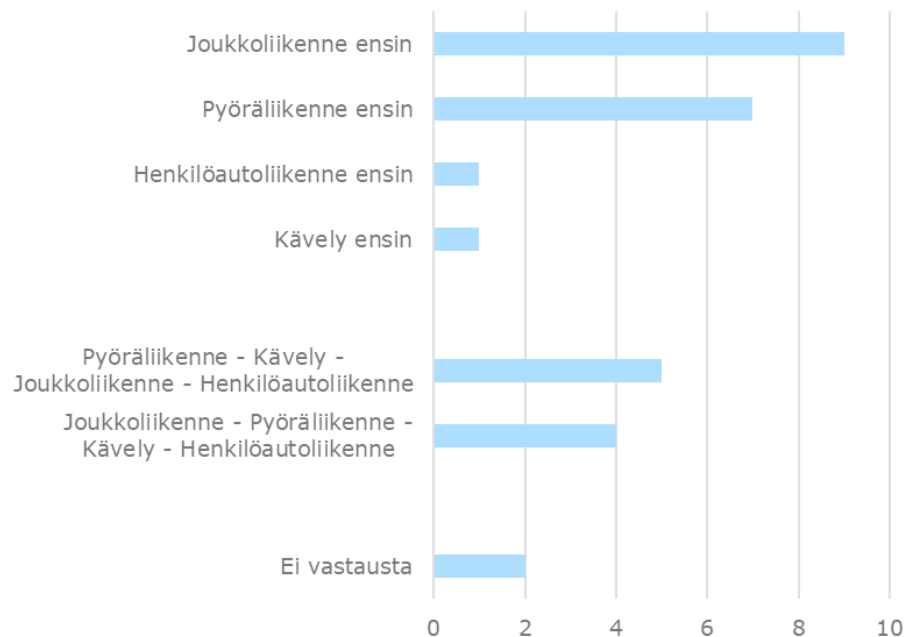


Pyöräilyn edistämiskeinot, joihin tulisi panostaa

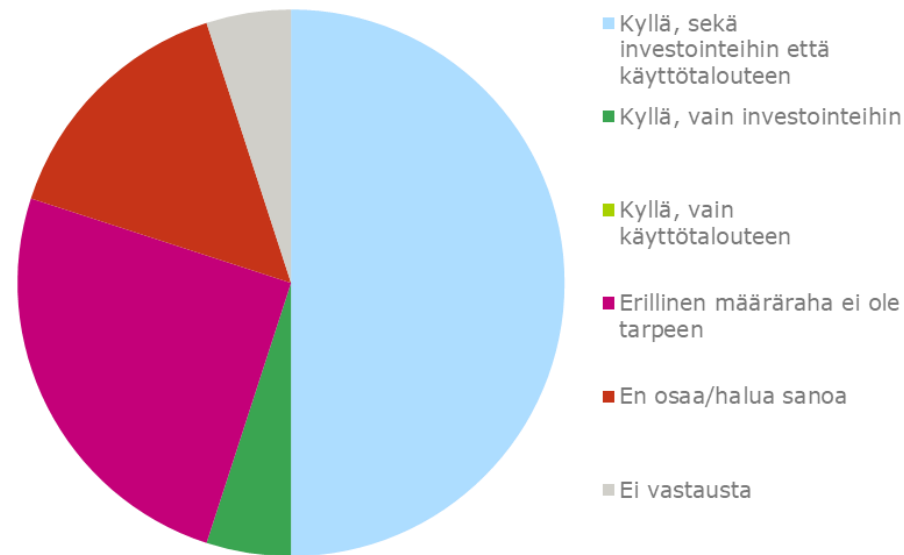


Rahoitus ja priorisointi

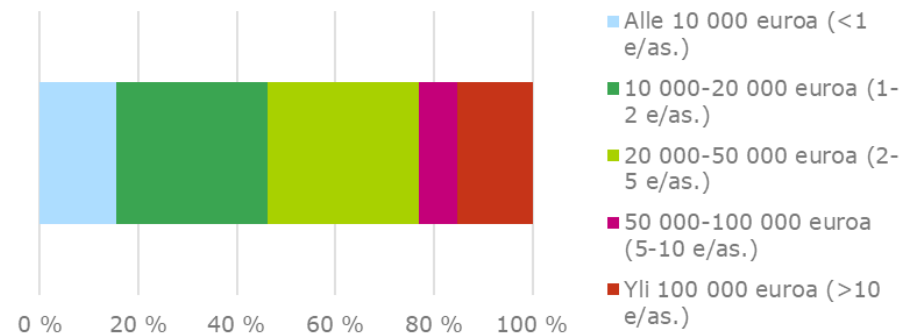
Kulutusapojen kehittämisen ja rahoittamisen priorisointi



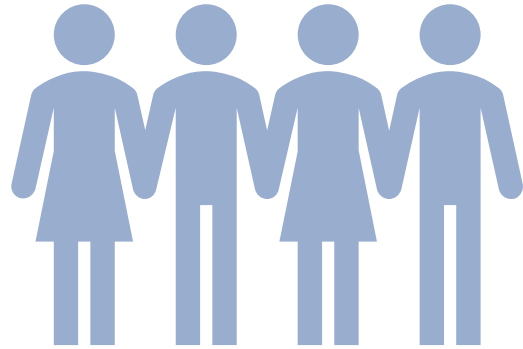
Tulisiko jalankulun ja pyöräliikenteen edistämiseen varata Paimiossa vuosittainen määräraha?



Määrärahan suuruus



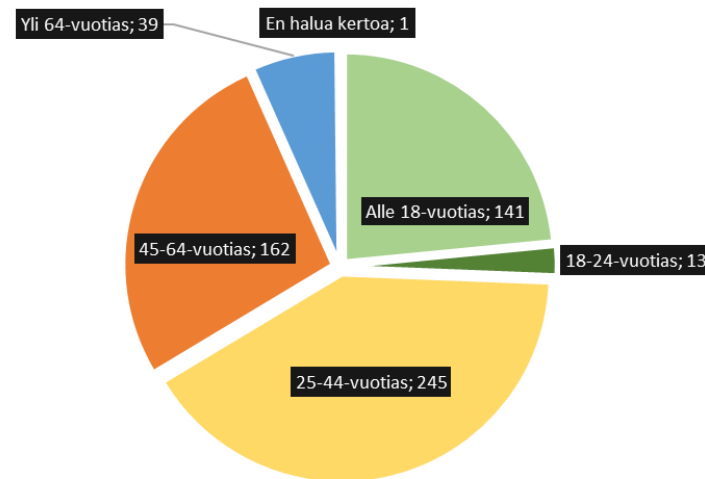
Asukaskysely



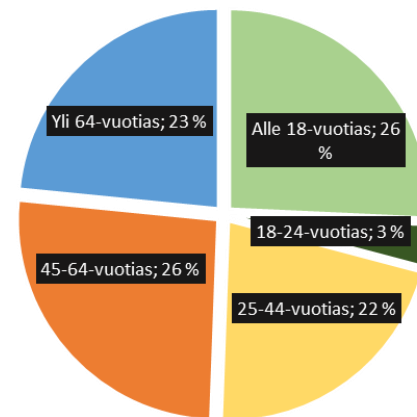
Vastaajat ja ikäjakauma

- Asukaskysely toteutettiin verkkokyselynä 4.-20.5. välisenä aikana. Kyselystä viestittiin sosiaalisen median kanavilla, kaupungin sähköpostijakelussa, intrassa ja Wilmassa.
- Asukaskyselyyn vastasi 629 henkilöä
- Paimion ikärakenteeseen verrattuna 25-44-vuotiaiden ryhmä on selvästi yliedustettu ja yli 64-vuotiaiden ryhmä on selvästi aliedustettu kyselyn vastauksissa
- Vastaajat saivat vastata joko jalankulku- tai pyöräilyosioon tai molempiin

Vastaajien ikäjakauma (N = 601)

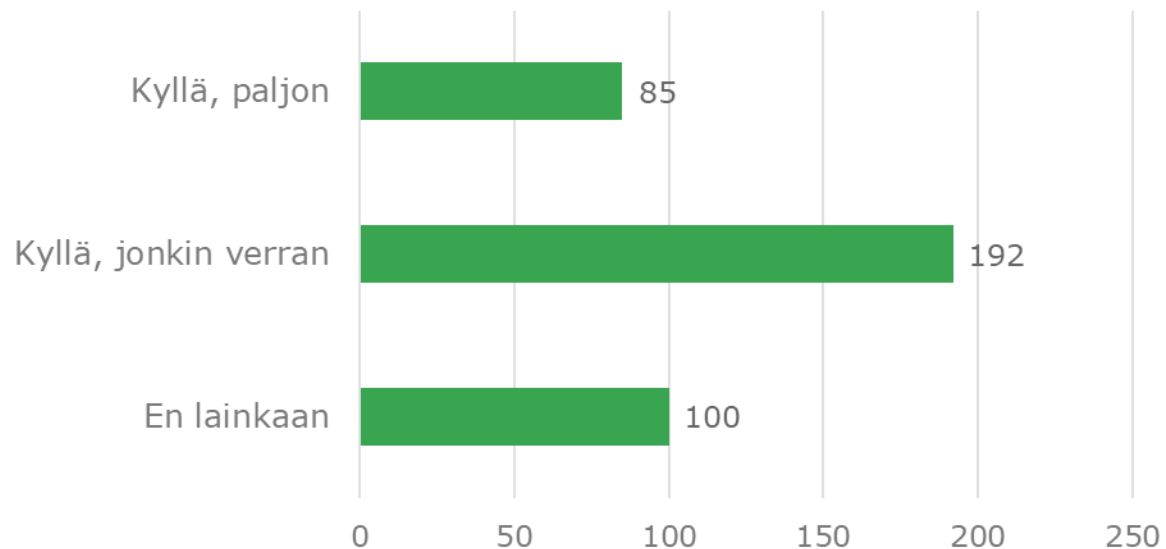


Paimion ikärakenne 2019 (N = 10 412)

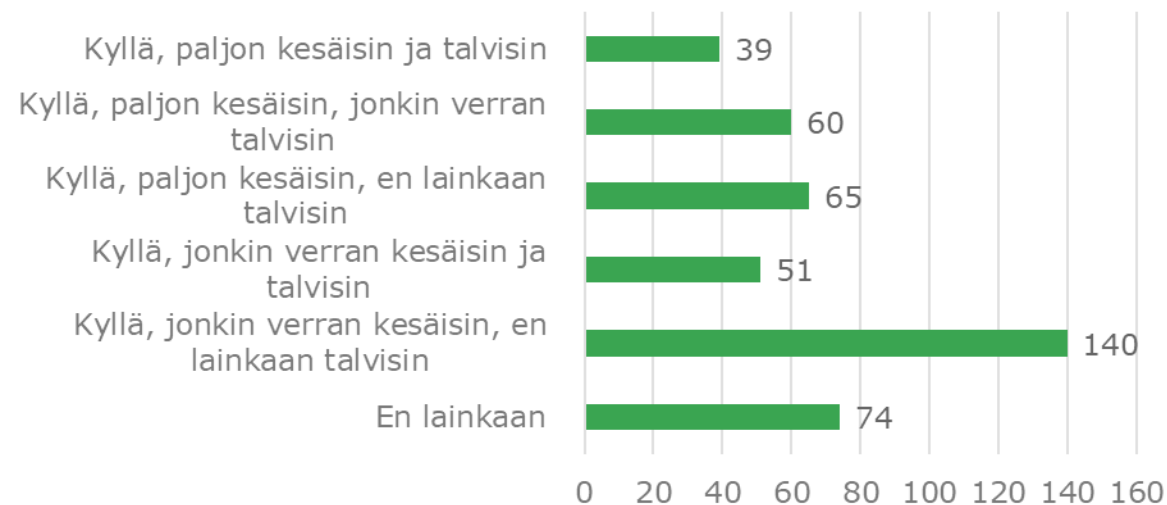


Liikkumistottumukset

Liikutko jalan työ-, opiskelu- tai asiointimatkojasi? (N = 377)

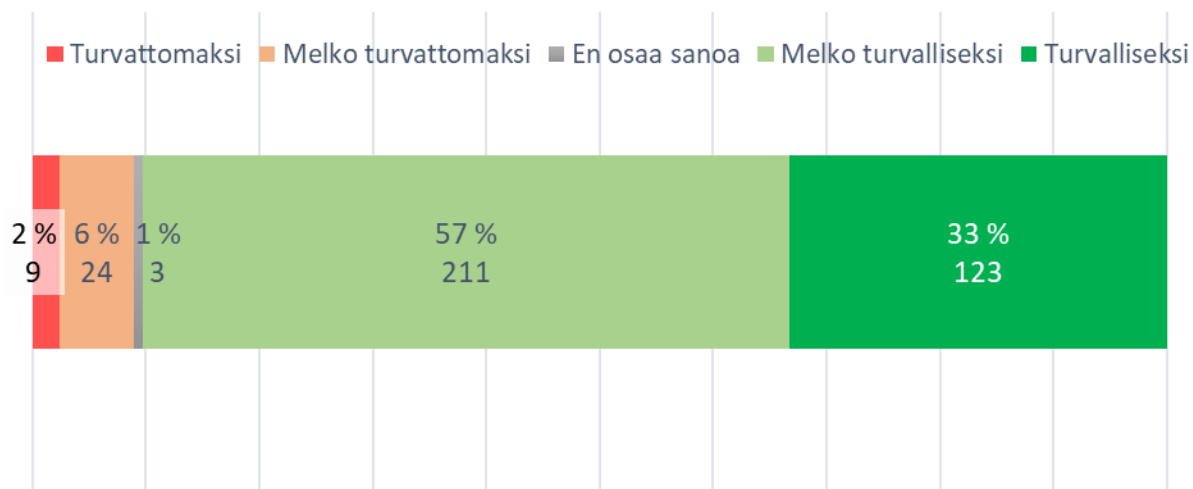


Liikutko pyörällä työ-, opiskelu- tai asiointimatkojasi? (N = 429)

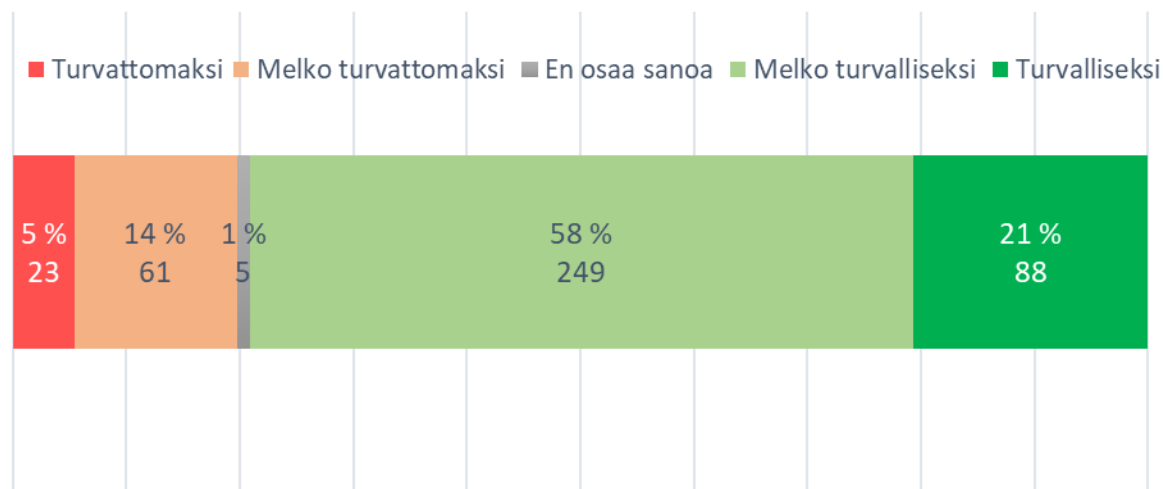


Koettu turvallisuus nykytilassa

Miten turvalliseksi koet jalankulun Paimiossa?
(N = 370)

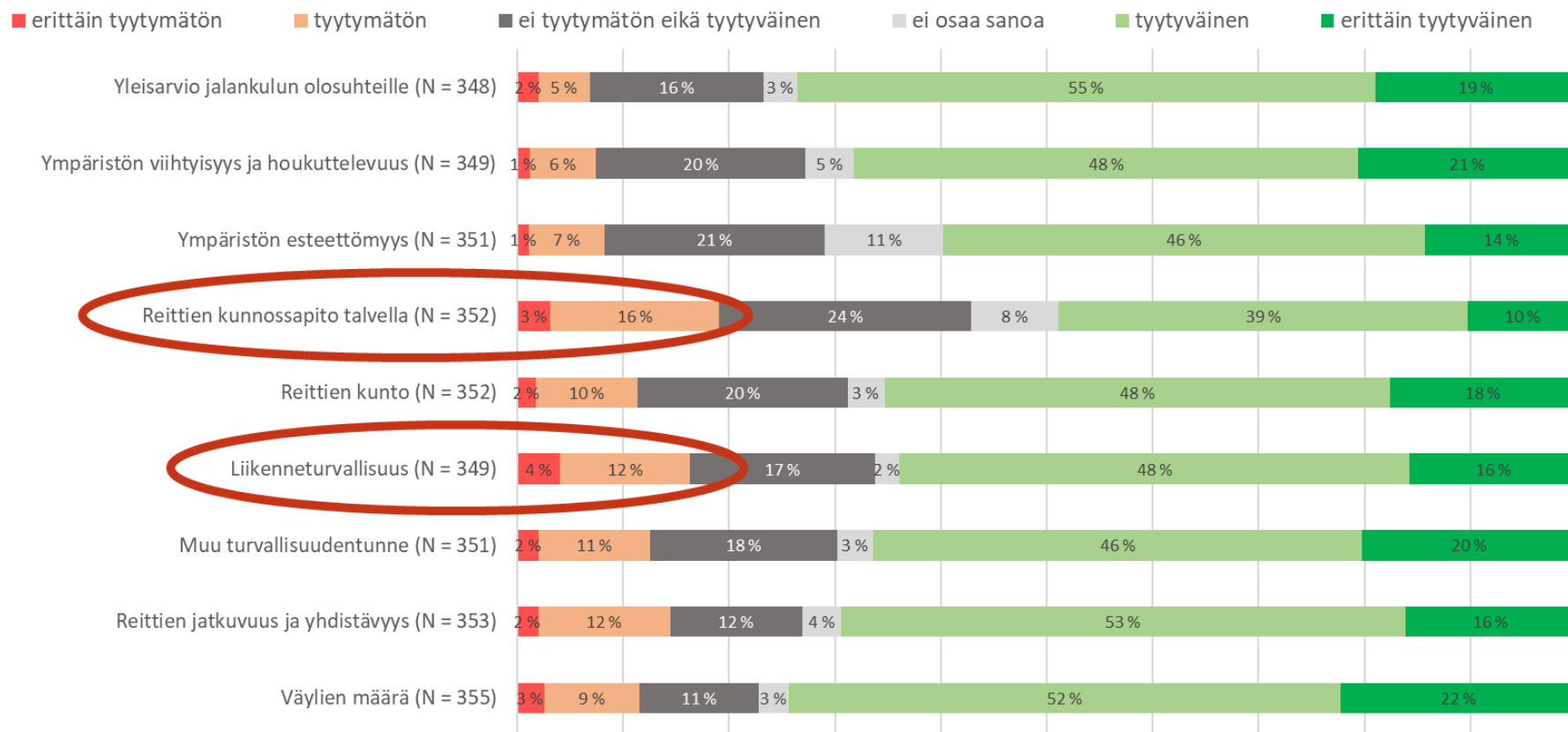


Miten turvalliseksi koet pyöräilyn Paimiossa?
(N = 426)

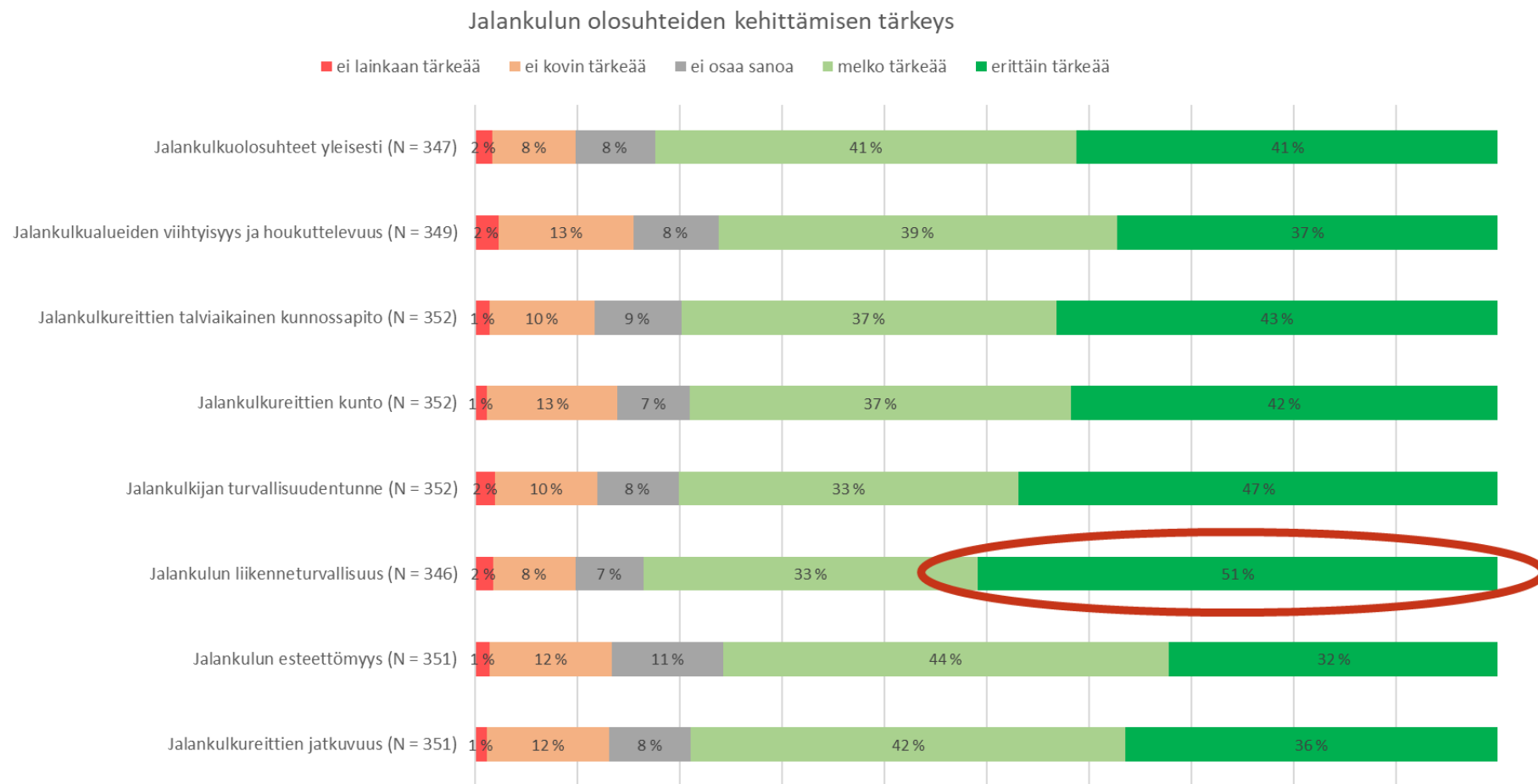


Tyytyväisyys jalankulun olosuhteisiin

Tyytyväisyys jalankulun olosuhteisiin

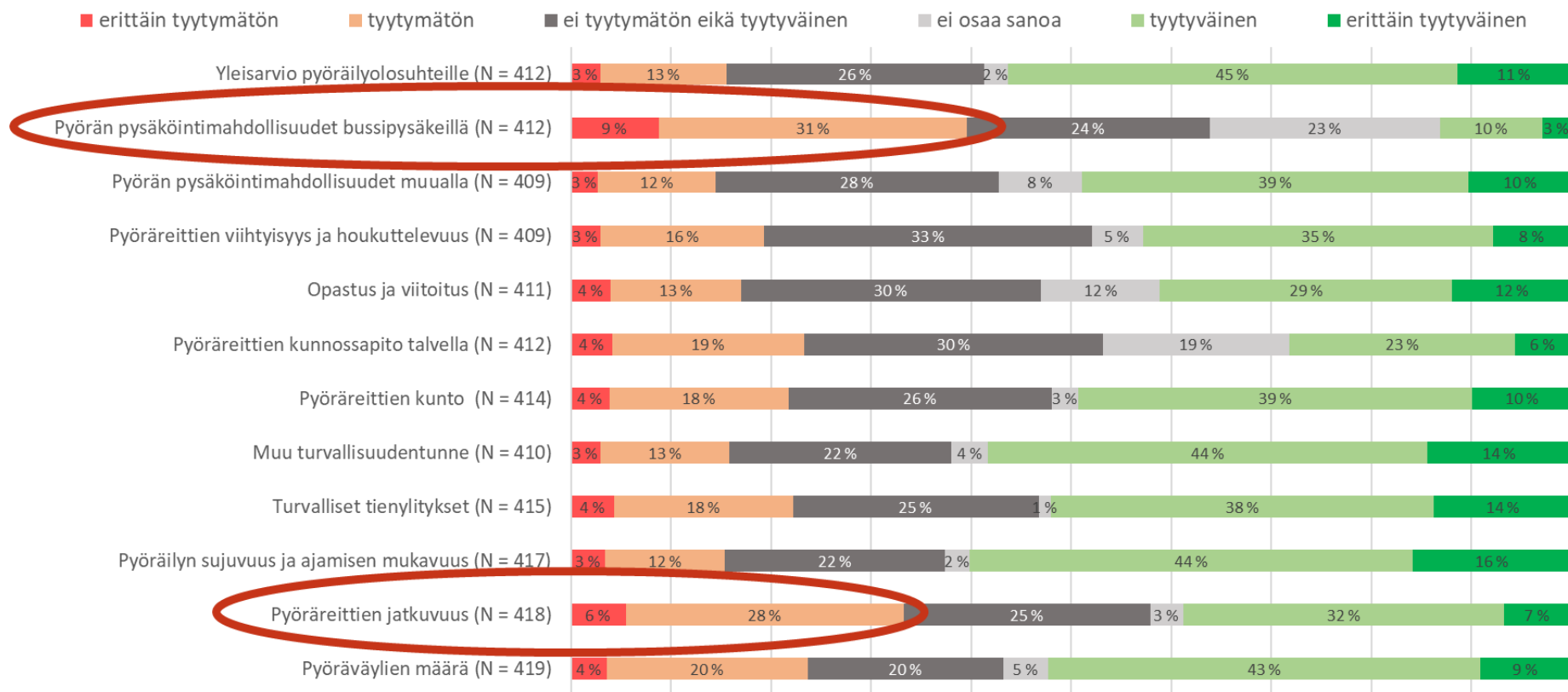


Jalankulun olosuhteiden kehittämisen tärkeys



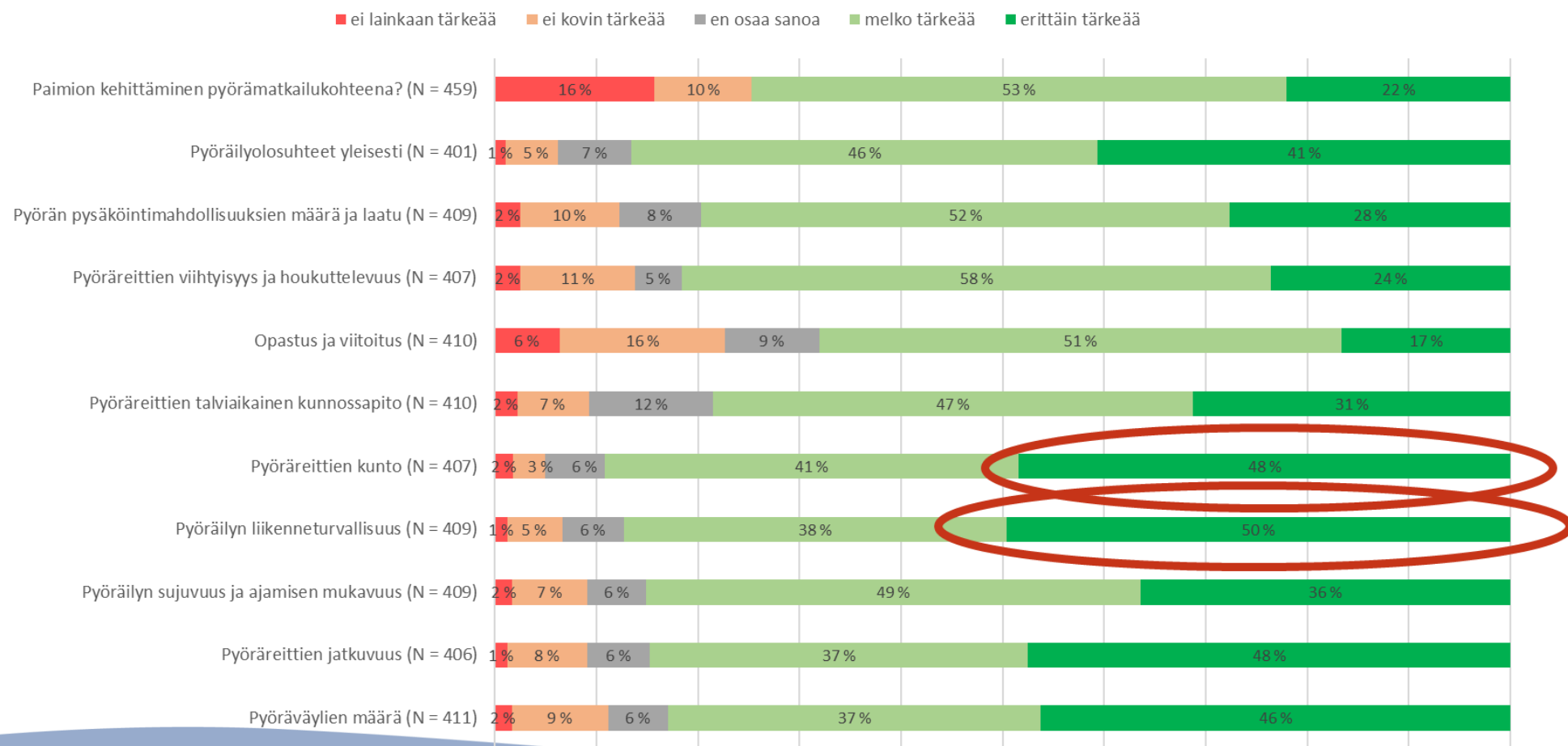
Tyytyväisyys pyöräilyolosuhteisiin

Tyytyväisyys pyöräiliikenteen olosuhteisiin



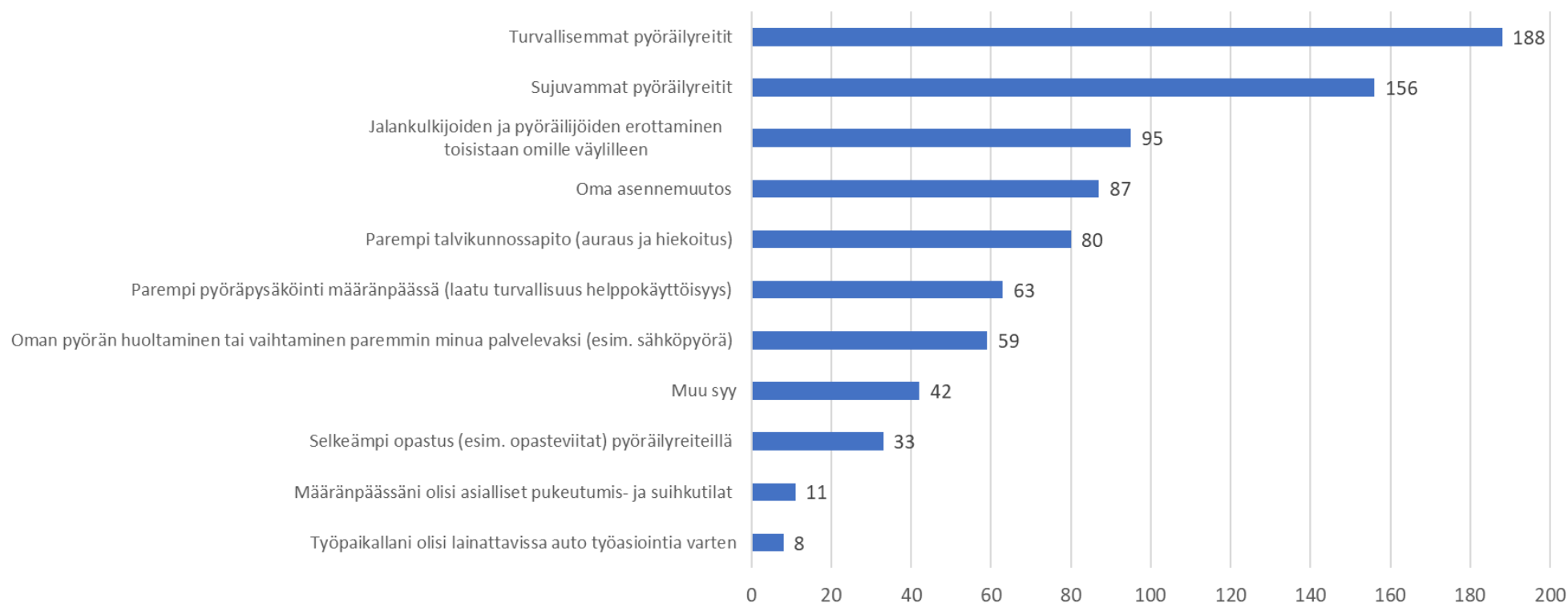
Pyöräilyolosuhteiden kehittämisen tärkeys

Pyöräiliikenteen olosuhteiden kehittämisen tärkeys



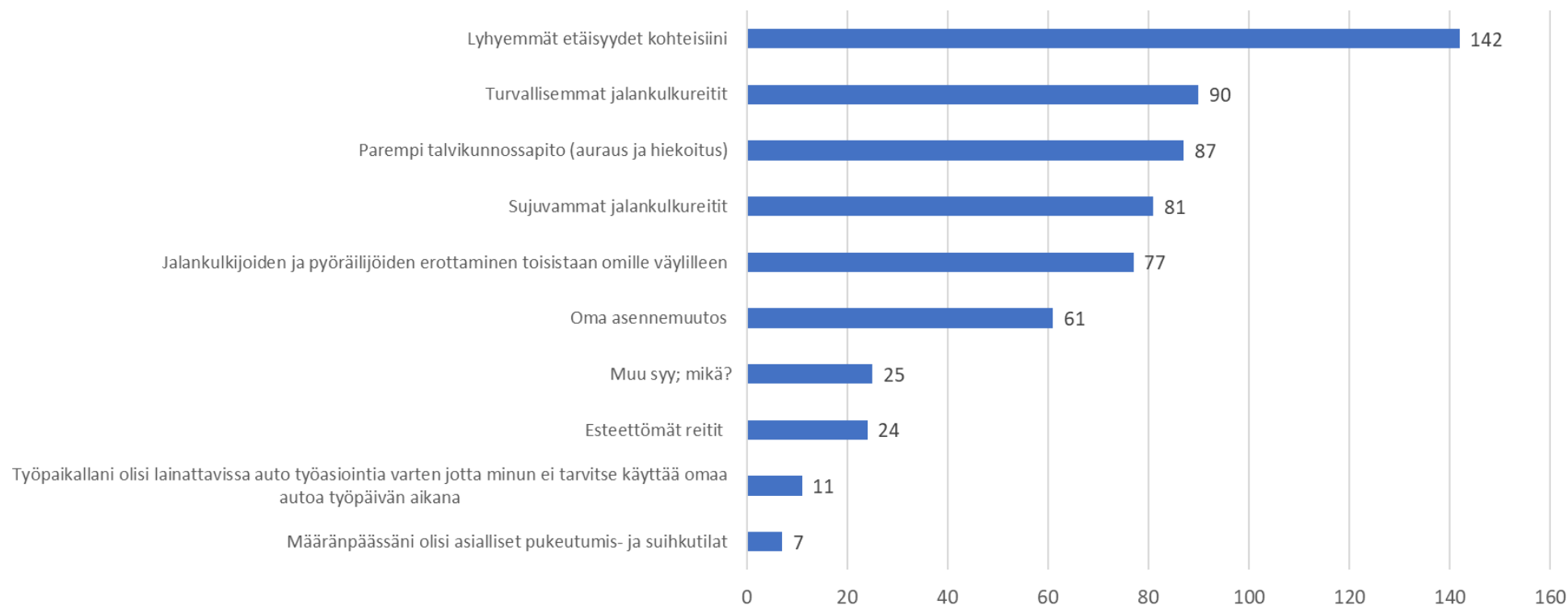
Motivaatio pyöräilyn lisäämiseksi

Mikä saisi sinut liikkumaan nykyistä enemmän pyöräillen esimerkiksi työ-, opiskelu- tai asiointimatkoja Paimiossa?

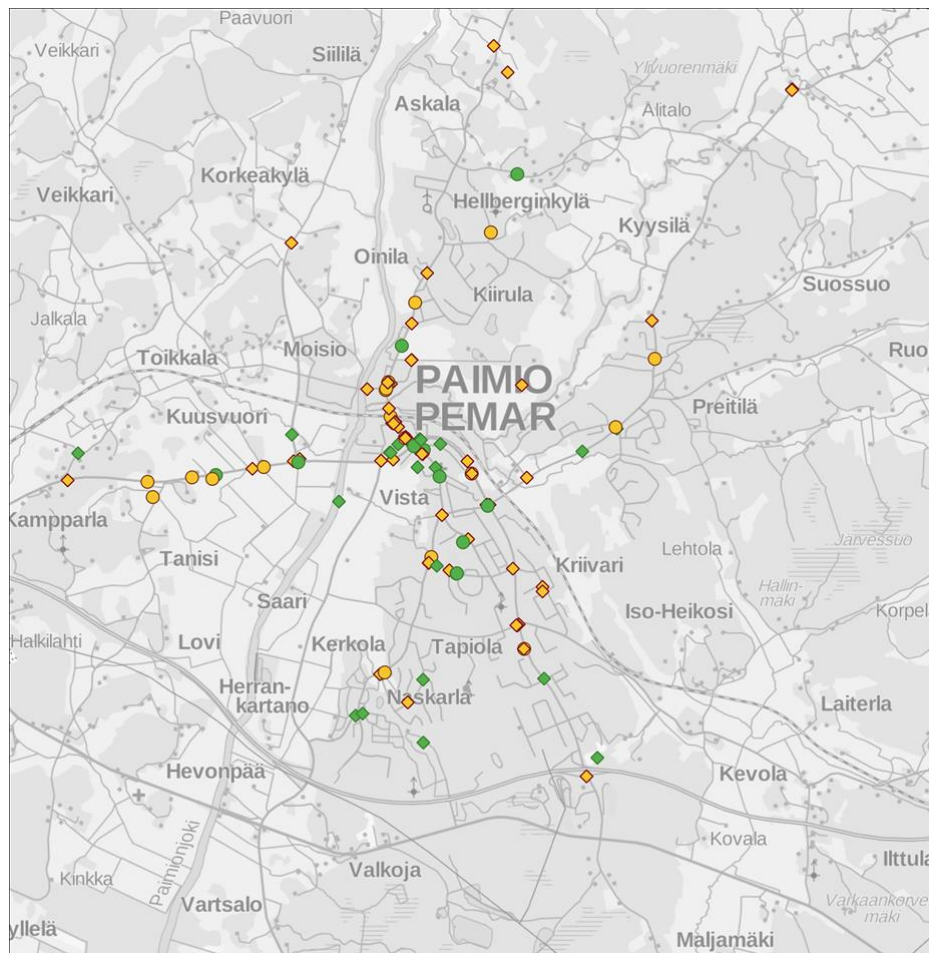


Motivaatio jalankulun lisäämiseksi

Mikä saisi sinut liikkumaan nykyistä enemmän jalan esimerkiksi työ-, opiskelu- tai asiointimatkoja Paimiossa?



Onnettomuudet ja läheltä piti -tilanteet



Paimio
eHarava-kysely
Liikenneturvallisuus

Onnettomuudet

- ◆ 'Läheltä piti -tilanne jalan kulkiessa'
- ◆ 'Läheltä piti -tilanne pyöräillessä'
- 'Onnettomuus/tapaturma jalan kulkiessa'
- 'Onnettomuus/tapaturma pyöräillessä'

Jalankulkijat

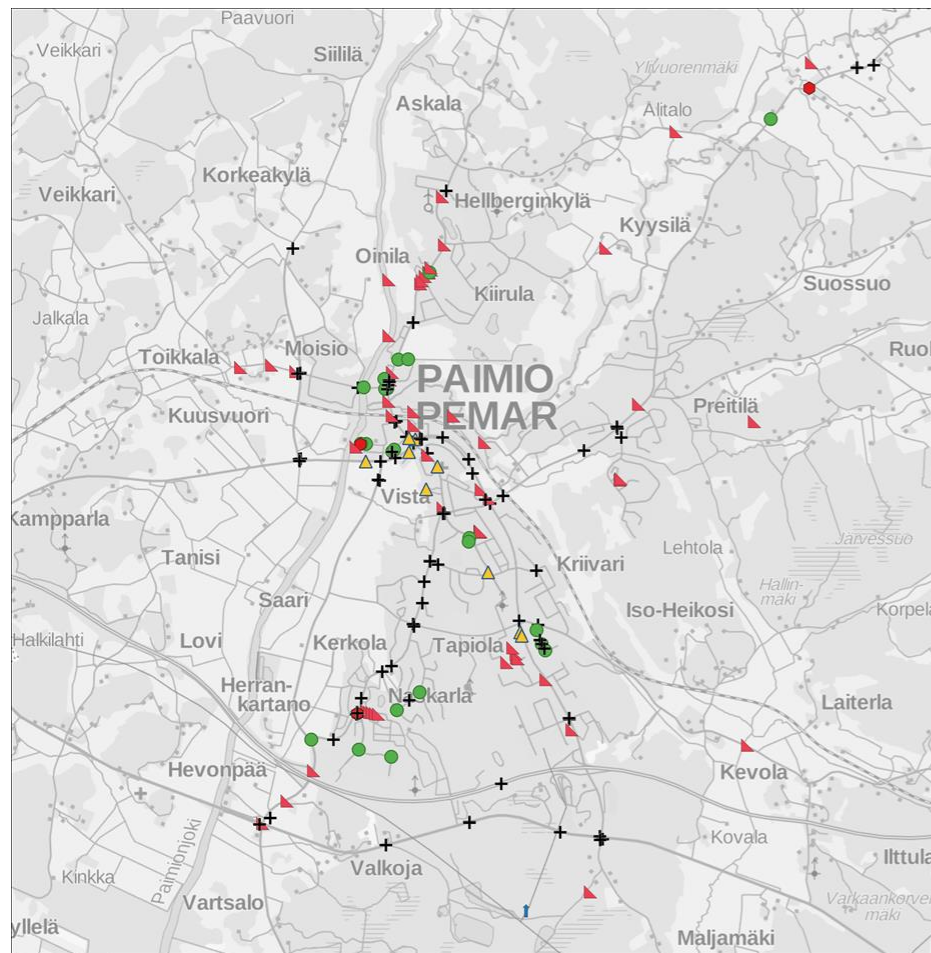
Läheltä piti -tilanteet: 29 kpl
Onnettomuudet: 12 kpl

Pyöräilijät

Läheltä piti -tilanteet: 66 kpl
Onnettomuudet: 19 kpl

Mittakaava: 1 : 30 000
Taustakartta: Maanmittauslaitos, 2020
Aineistot: eHarava-kysely 5/2020

Ongelmat ja puutteet



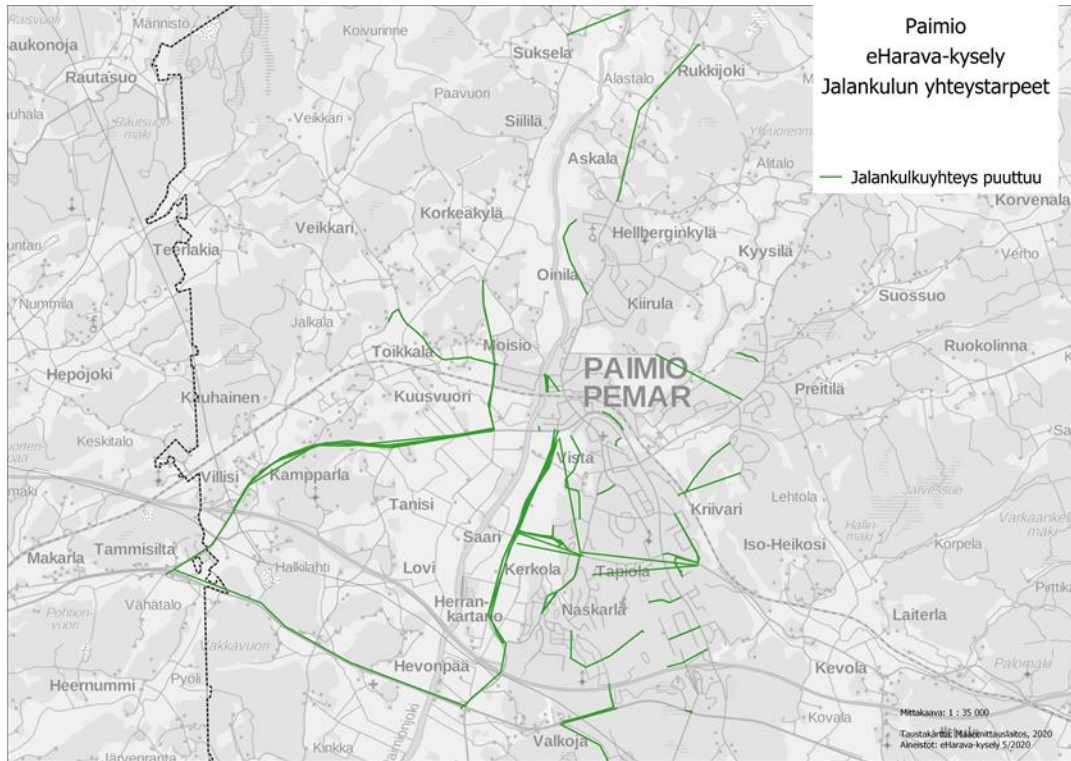
Paimio
eHarava-kysely
Ongelmat, puutteet ja
muut ongelmat

- Ongelmat, puutteet, muut palautteet
- Liikenteen rauhoittamistarve
- Esteettömyysongelma
- ▲ Laatuongelma
- ↑ Opastuksen ja viitoituksen puutteet
- ▲ Pyöräpysäköinnin ongelma
- ✕ Turvaton tienylitys / hankala risteys

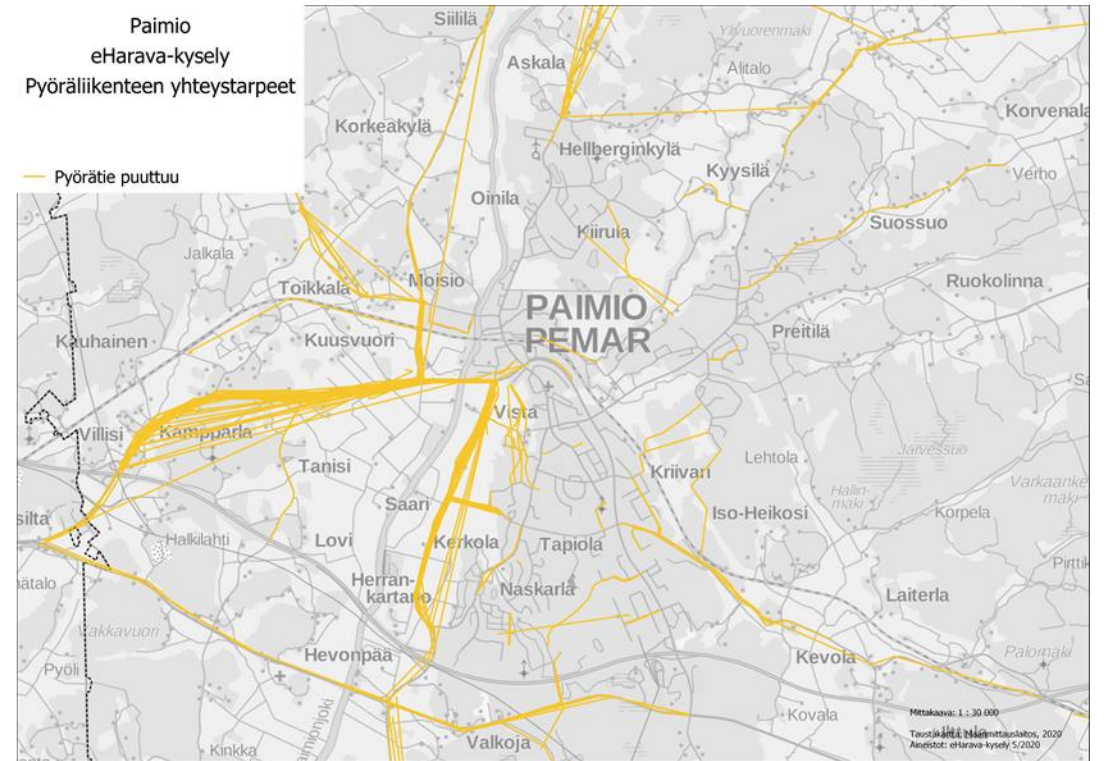
Turvattomat tienylitykset: 109 kpl
Laatuongelmat: 63 kpl
Liikenteen rauhoittamistarve: 22 kpl
Pyöräpysäköinnin puutteet: 10 kpl
Esteettömyysongelmat: 4 kpl
Opastuksen ja viitoituksen puutteet: 1 kpl

Mittakaava: 1 : 30 000
Taustakartta: Maanmittauslaitos, 2020
Aineistot: eHarava-kysely 5/2020

Yhteystarpeet



Jalankulun yhteystarpeet: 55 kpl

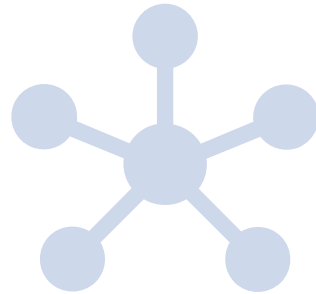


Pyöräliikenteen yhteystarpeet: 195 kpl

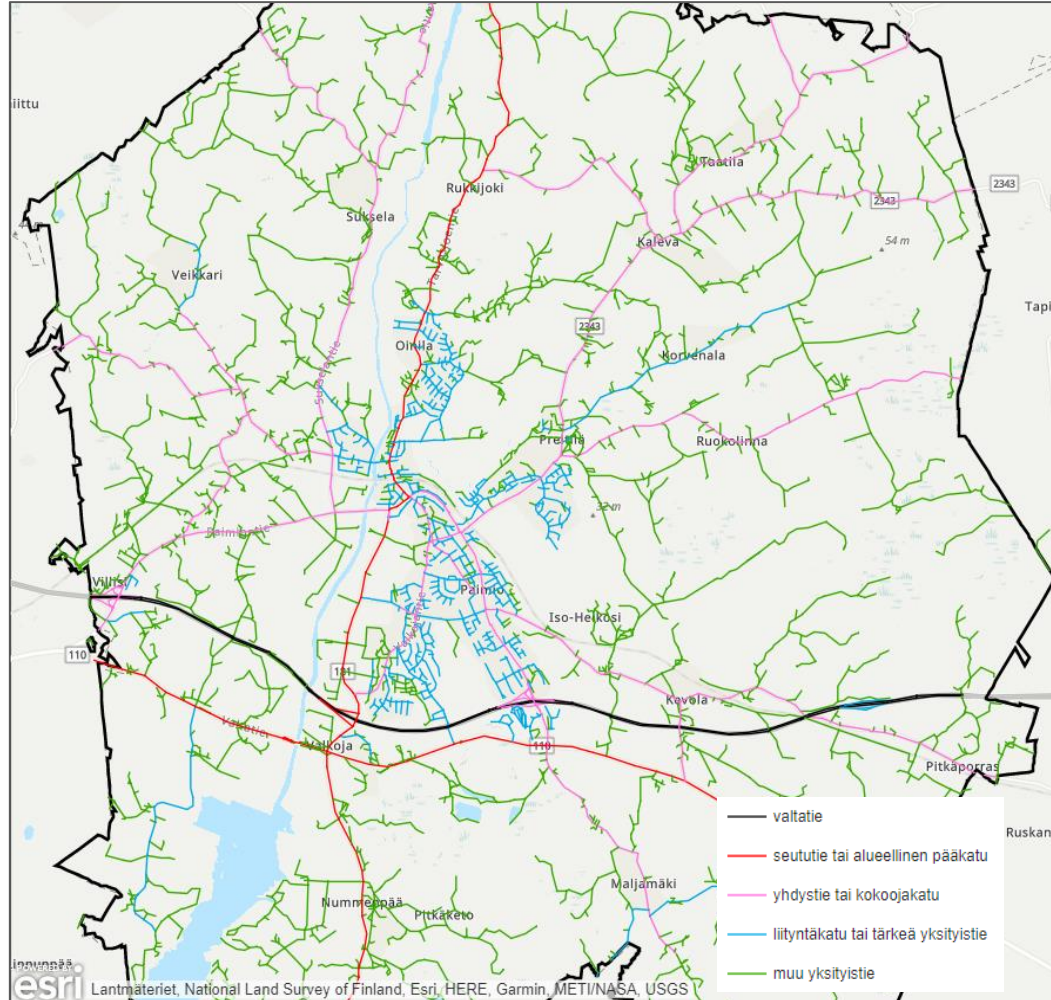
LIITE 2.

Liikenneympäristön nykytila

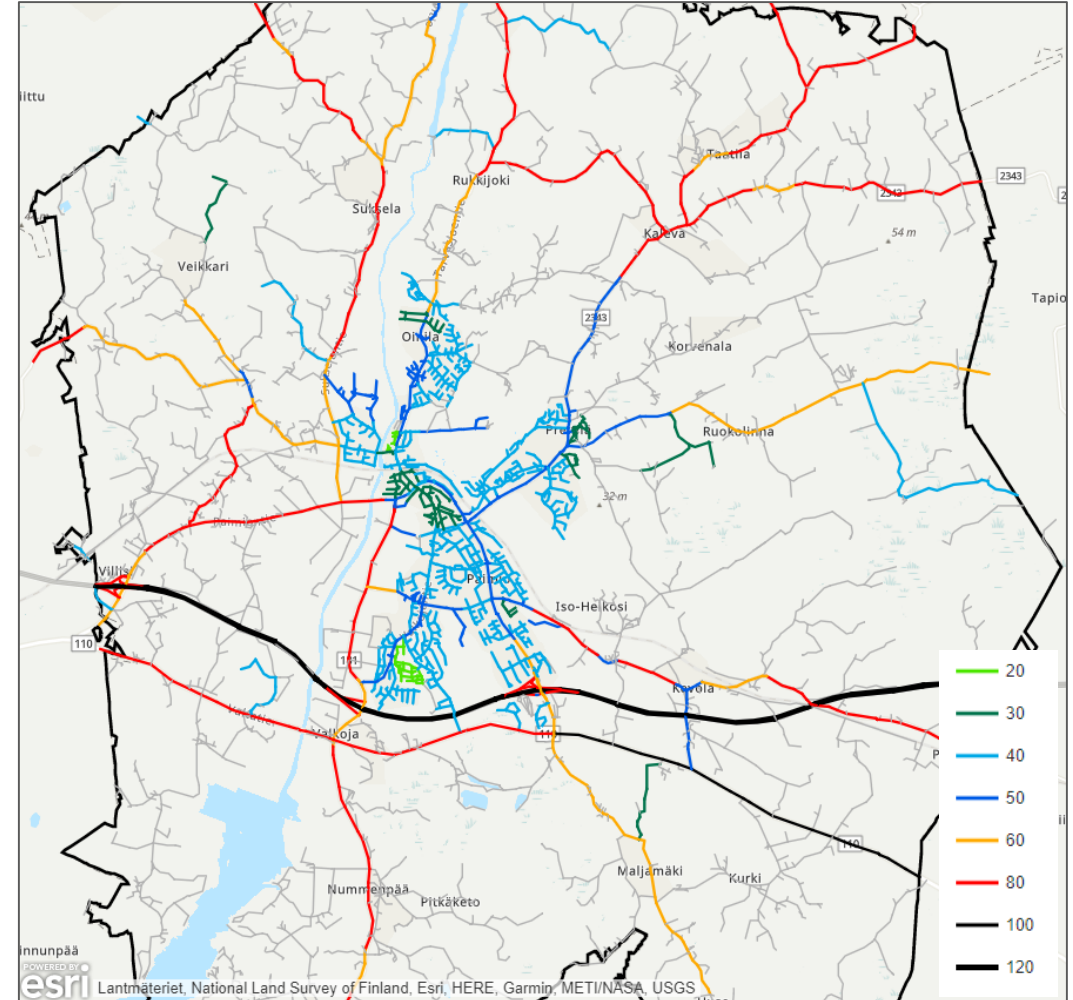
LIIKENNEVERKKO



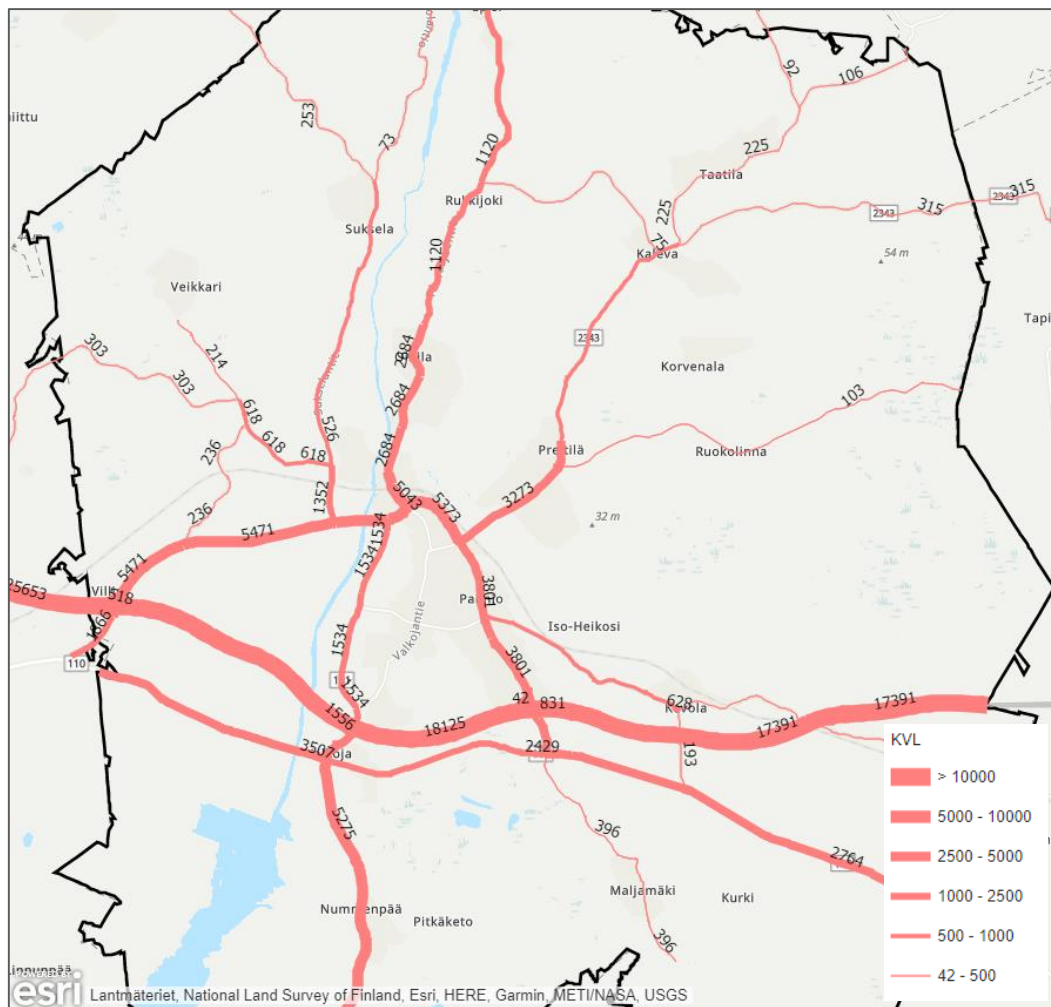
Tie- ja katuverkon toiminnallinen luokitus



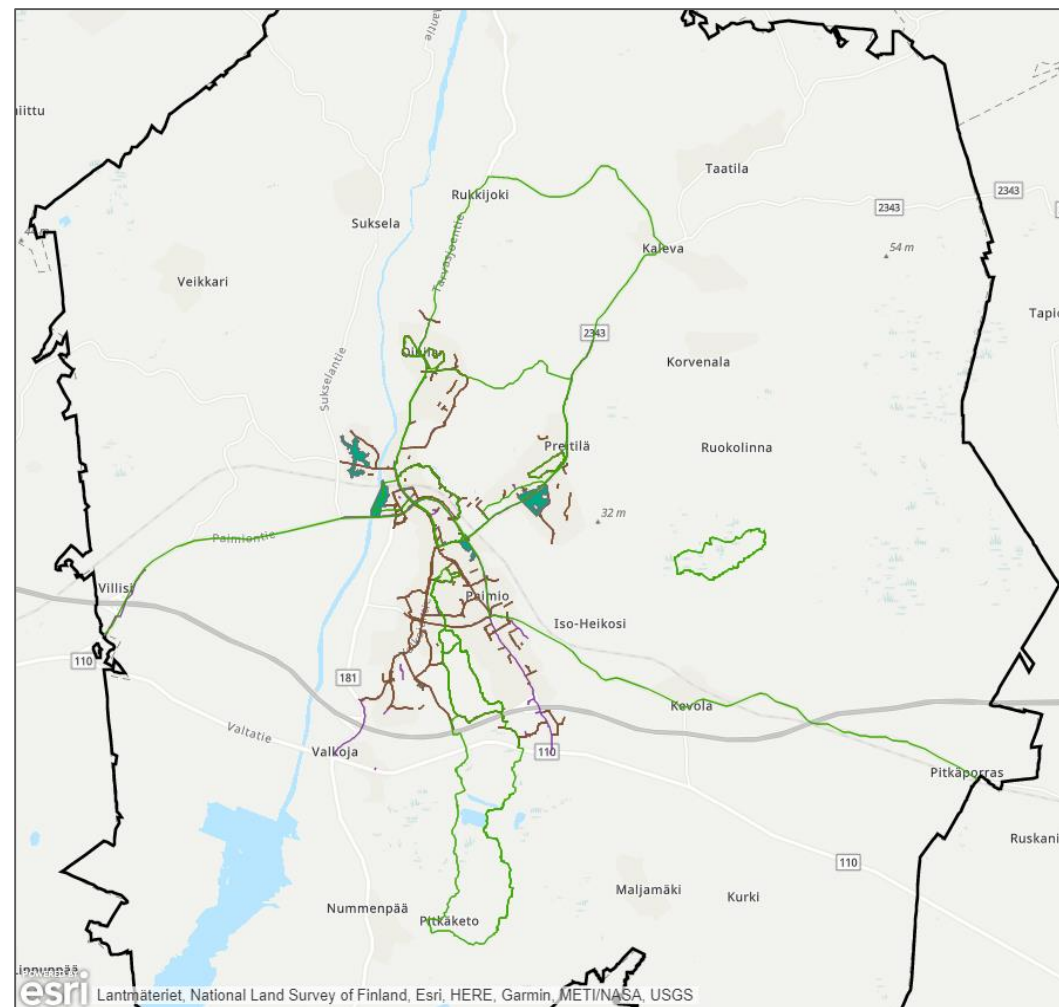
Tie- ja katuverkon nopeusrajoitukset



Maanteiden keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL)



Pyörätiet, jalkakäytävät ja virkistysreitit



OLOSUHTEIDEN ARVIOINTIA





Selvät erotuskaistat ajorataan nähden ja tasoerottomuus / reunakivettömyys sivukadun liittymässä (Vistantie)



Pyörätien ja pysäkkikatoksen (odottavat matkustajat) sekä pyörätien ja ajoradan välissä (poistuvat matkustajat) hyvin tilaa (Vistantie)



Laadukas pysäkki, jossa katos ja runolukittavat telineet liityntäpyöräpysäköintiä varten (VT1 itään).



Runkolukittavat, tilatehokkaat, kunnossapidettävät ja väljät pyöräpysäköintipaikat (kirjasto)



Liikenteeltä rauhoitettu pihakatuosuus asuinalueen sisään tulon yhteydessä (Lepolantie)



Materiaaliero parantaa erottelun laatua. Pyörätie jää tässä tapauksessa alimittaiseksi. Erotuskaistalle sijoitettavat liikennemerkkit ja valaisinpylväät eivät vie pyörätien tehokasta leveyttä (Vistantie)



Erottelu toimii puutteellisesti, jos pyörätie jää liian kapeaksi. Erottelussa tulee myös välttää tasajakoa 50/50 (Vistantie)



Liittymän tiukempi "kutistaminen" ja ajokaistojen kaventaminen rauhoittaisi liikennettä tarkoituksenmukaisesti (Vistantie).



Päällystevauriota Alvar Aallontielle.



Asialliset pyöräpysäköinnin tarpeet mm. koulujen yhteydessä. Pysäköinnin siisteys ja järjestys viestivät myös arvostusta.



Suuri tonttiliittymäiheys heikentää niin jalankulun kuin pyöräliikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta (Vistantie)



Puutteelliset pyöräpysäköinnin olosuhteet (Paimiontie, mt 2340)



Jalankulku- ja pyöräily-yhteys mt2352:lta Alvar Aallontielle länteen koukkaa alikulun kautta, mistä tulee kiertoa ja nousumetrejä.



Kirkkopuiston polulle asennetut kaiteet heikentävät esteettömyyttä ja kunnossapidettävyyttä.



Vistantien itäpuolinen pyörätien seurattavuus, linjaus etelän suuntaan koulun kohdalla jatkuu kaupungintalon / kirjaston pysäköintialueelle



Käyttäjät täydentävät tarvittaessa puutteita liikenneverkossa ja pyörätieyhteyksissä (Alvar Aallontie x Isolompakontie).



Paltantien ja Pyörintien liittymäalue on jäsentymätön/epäselvä erittäin pitkinä suojateineen.



Vistantiellä Paimiontien/Kaaritien pohjoispuolella toteutettu pyöräilyn ja jalankulun erottelu ei toimi. Pyöräilijän paikka mieluummin ajoradalla, mitä 30 km/h nopeusrajoitus tukee.



Vistantiellä toteutettu pyöräilyn ja jalankulun erottelu ei toimi jalankulkijalle eikä pyöräilijälle.



Näkemäalueiltaan hankala liittymä (Vistantie x Kepontie).



Vistantien itäpuolella radan pohjoispuolella on ollut hyvin tilaa toteuttaa jalankulun ja pyöräilyn erottelua. Tarve?



Vistantien länsipuolella lukion kohdalla pyöräilyn pääreitit jatkuvuus ja seurattavuus (johtaa pysäköintialueelle).



Laaja liittymäalue johtaa ylipitkiin suojatiejärjestelyihin (Vanha Turuntie, Jokelan koulun kohta).



Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä vaihtaa puolta Valkojantiellä kahdesti, mistä heikentää sujuvuutta luoden kaksi tarpeetonta risteämää autoliikenteen kanssa.

LIITE 3.

Terveysvaikutusten arviointi

HEAT-työkalu

- WHO:n kehittämä HEAT-työkalu (Health Economic Assessment Tool) on menetelmä, jolla voidaan laskea kävelyn ja pyöräliikenteen yhteiskuntataloudellinen arvo.
- HEAT-menetelmän perusta on aktiivisen liikkumisen tuomien terveyshyötyjen taloudellinen arviointi aikuisikäisellä väestöllä kokonaiskuolleisuuden kautta.
- Vuonna 2009 julkaistu verkkopohjainen laskuri (www.heatwalkingcycling.org/) perustuu monitieteellisen asiantuntijaryhmän kokoamaan ja vertailemiin kuolleisuusriskuihin ja ihmishengen tilastollisiin arvoihin. Vuonna 2017 työkaluun on lisätty fyysisen aktiivisuuden rinnalle onnettomuusriskin, CO₂ –päästöjen ja ilmansaasteiden taloudellisen säästön arviointi kulkumuutosten myötä.

❖ **Työkalun käyttökohteita ja laskennan tuloksia voidaan soveltaa esimerkiksi:**

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

Työkalun rajaukset

- Tarkoitettu tavanomaiseen ja säännölliseen käyttäytymiseen kohdistuvan vaikutuksen arvioimiseen väestötasolla.
- Arvioitavaan kohderyhmään kuuluvat aikuiset (pyöräilyn osalta 20-64 vuotiaat, kävelyn 20-74 vuotiaat).
- HEAT-laskenta ottaa huomioon vain liikunnan määrän lisääntymisen aiheuttamat muutokset kuolleisuuteen, mutta ei esimerkiksi sairauspoissaolojen tai ennenaikaisten eläköitymisen vähenemisen vaikutuksiin.
- Laskentatyökalu olettaa kävelyn ja pyöräilyn olevan lineaarisessa suhteessa kuolleisuuteen eli liikunnan määrän kasvaessa myös mahdollisuus kuolla mistä tahansa syystä vähenee samassa suhteessa tiettyihin raja-arvoihin saakka.



kuva: Ramboll Finland Oy

Yhteenveto laskelman lähtötiedoista

Kulkumuoto	Ikäluokka	Populaatio	Kuolleisuus / 100 000 as.	Ihmishengen tilastollinen arvo	Diskonttauskorko
Pyöräily	20-64	5 819	199	2 766 677€	3,5%
Kävely	20-74	7 246	461		

▪ Lähteet:

Tilastokeskus (Paimio), 2019

Tieliikenteen onnettomuuskustannusten tarkistaminen, Trafi 5/2016

Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2013, Liikennevirasto 1/2015

Kulkumuoto km/asukas/vrk	2020	2030, 30% lisäys	2030, 50% lisäys
Pyöräily	0,54	0,70	0,81
Kävely	0,72	0,94	1,08

▪ Lähde:

Liikennemalli (Paimio) , Ramboll

Tulokset

A) 30% lisäys

Kulkumuoto	Ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemä (hlö)		Laskennallinen hyöty	
	Vuodessa	10 vuodessa	Vuodessa	10 vuodessa (sis. 3,5% diskonttaus)
Pyöräily	0.04	0.4	104 420€	830 300€
Kävely	0.3	3	765 900€	6 083 500€

B) 50% lisäys

Kulkumuoto	Ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemä (hlö)		Laskennallinen hyöty	
	Vuodessa	10 vuodessa	Vuodessa	10 vuodessa (sis. 3,5% diskonttaus)
Pyöräily	0.06	0.6	175 950€	1 403 000€
Kävely	0.5	5	1 253 500€	9 959 000€

Tulokset

- **Pyöräilyn** määrän lisääntyminen 30%:lla merkitsisi reilun 100 000€:n suuruisia vuotuisia hyötyjä ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä. Kymmenessä vuodessa hyöty olisi yli 800 000€. Vastaavat luvut pyöräilyn lisääntymisellä 50% olisivat reilu 175 000€ vuodessa ja noin 1,4 M€ kymmenessä vuodessa.
- **Kävelyn** osalta taas 30%:n lisäys merkitsisi yli 700 000€:n vuotuisia hyötyjä. Kymmenessä vuodessa hyöty olisi yli 6 M€. Vastaavat luvut kävelyn lisääntymisellä 50% olisivat yli 1,2 M€ vuodessa ja noin 10 M€ kymmenessä vuodessa.
- **Yhteensä** kävelyn ja pyöräilyn kasvaminen 30%:lla toisi siis vuosittain lähes 900 000€:n suuruiset hyödyt ja 50%:lla noin 1,4 M€:n suuruiset hyödyt Paimiossa aikuisten 20-74 vuotiaiden ikäluokassa fyysisen aktiivisuuden lisäyksen tuomien terveyshyötyjen myötä.

Havainnot

- Kulkutapojen muutos Paimiossa vuoteen 2030 mennessä kävelyä ja pyöräilyä suosivaksi toisi merkittäviä säästöjä fyysisen aktiivisuuden lisääntymisen myötä.
- HEAT-laskenta tehtiin myös liikenneonnettomuuksien ja päästöjen osalta. Niiden vaikutus oli kuitenkin vähäinen verrattuna fyysisen aktiivisuuden tuottamiin hyötyihin, että ne on jätetty tästä raportista pois.
- Laskentatyökalua käytettäessä tulee huomioida, että HEAT-menetelmä ei sellaisenaan ota huomioon onnettomuusriskin muutoksia kulkutapojen käytön muutosten myötä (ns. Safety In Numbers –ilmiö) eikä ajoneuvoteknologian kehitystä.
- Menetelmä ei myöskään huomioi sairastavuudessa tapahtuvia muutoksia lisääntyneen liikkumisen myötä eikä ennenaikaisen eläköitymisen vähenemistä, joten kulkumuotojakauman muutoksen tuomat säästöt voivat olla todellisuudessa esitettyä merkittävästikin mittavammat.

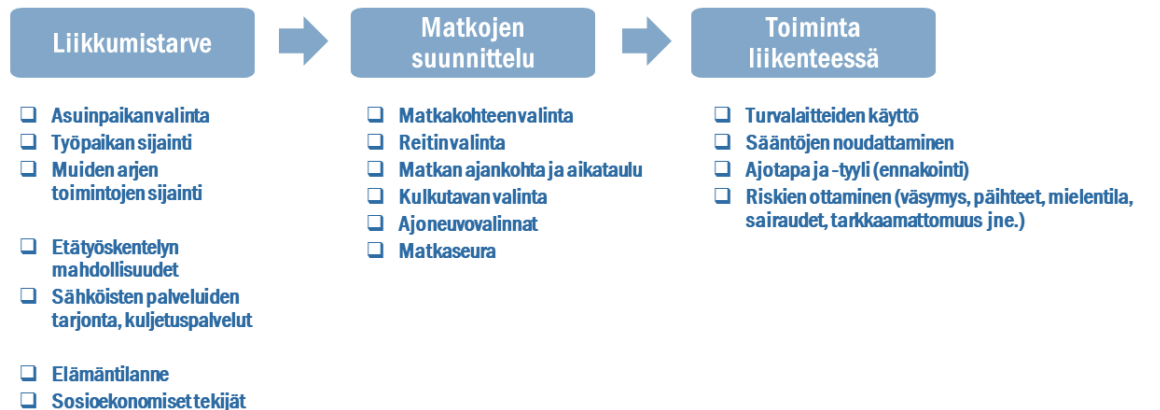


LIITE 4. Elinikäisen liikennekasvatuksen toimintamalli

Kyse on nykyisen toiminnan tarkastelusta ja uusien vaihtoehtojen puntaroinnista

- Liikkuminen paikasta toiseen kuuluu normaaliin arkielämään ja eripituisia matkoja kertyy päivässä useita: kuljemme kouluun, töihin, päiväkotiin, kauppaan, kaverin luokse ja harrastuksiin.
- Vuoden aikana teemme keskimäärin tuhat matkaa ja niiden yhteydessä teemme lukuisia liikkumiseen liittyviä valintoja ja päätöksiä: mitä reittiä kuljemme, mihin aikaan matkustamme, millä välineellä liikumme, toimimmeko ennakoiden, millainen on ajotapamme, noudatammeko liikennesääntöjä ja käytämmekö turvalaitteita.
- Viisaasti voi liikkua kaikilla kulkutavoilla ja suurimmalla osalla ihmisistä olisi jo nykytilanteessa mahdollisuus hienosäätää liikkumistottumuksiaan kestävimmiksi ja turvallisemmaksi.

Missä asun? Liikunko? Minne liikun? Milloin liikun? Mitä reittiä kuljen? Minkä kulkutavan valitsen? Onko kulkupelini kunnossa? Olenko itse ajokunnossa? Miten toimin liikenteessä eri kulkutavoilla liikkeessäni? Käytänkö turvalaitteita? jne. jne.



Liikkumisen ohjaus, liikennekasvatus ja viestintä on saumaton kokonaisuus

- Liikkumisen ohjaus (motivointi), liikennekasvatus (tiedot ja taidot, asenteet) ja viestintä (yleinen asenneilmapiiri) ovat tärkeä osa kävelyn ja pyöräilyn edistämistyötä.
- Ihmisiä on yhtäältä kannustettava ja motivoitava lisäämään omin voimin tapahtuvaa liikkumista edes osalla arjen matkoistaan. Suurimmalle osalle tämä olisi etäisyyksien ja yhteyksien puolesta jo nyt mahdollista.
- Toisaalta tarvitaan turvallisen liikkumisen perustietoihin ja -taitoihin liittyvää kasvatusta ja viestintää.
- Laajemmalle yleisölle kohdennetun viestinnän ja kampanjoinnin keinoin herätellään ihmisiä ajattelevaan ja keskustelemaan aiheesta, lisätään tietoisuutta tärkeistä teemoista ja vaikutetaan yleiseen mielipiteeseen.



Kuva: Ramboll Finland Oy

Elinikäisen liikennekasvatuksen osapuolet

- Elinikäisellä liikennekasvatuksella ihmisille luodaan perusvalmiudet – tiedot, taidot ja motiivit – tehdä vastuullisia liikkumisvalintoja sekä huolehtia omasta ja muiden turvallisuudesta.
- Liikennekasvatus ja liikkumisen ohjaus koostuu perusasioiden opettelusta ja tiedostamisesta (ajotaidot, säännöt, turvalliset toimintamallit jne.) ja omin voimin liikkumiseen kannustamisesta ja motivoimisesta (hyötynäkökohdat, mahdollisuudet).
- Kaupungissa elinikäinen liikennekasvatus konkretisoituu eri palvelualueilla (mm. neuvoloiden, päiväkotien, koulujen ja oppilaitosten, opiskelijaterveyshuollon, nuorisotoimen, sosiaalityön (esim. päihteet), vanhustyön ja työsuojelun) tehtävän työn kautta.
- Myös kolmannen sektorin toimijoilla on keskeinen rooli vastuullisten ja turvallisten liikkumisvalintojen luomisessa.



Liikunnallisen elämäntavan oppiminen saa alkunsa perheen päivittäisistä rutiineista ja liikkumistottumuksista.

Esimerkkejä eri toimijoiden mahdollisuuksista

Teema	Esimerkkejä toimintamalleista
Neuvolat	Keskustelut huoltajan kanssa: huoltajan rooli esimerkkinä ja kasvattajana (mm. kypärän käyttö), pyörän selkään pienestä pitäen (potkupyörät), lapsen turvallinen kuljettaminen pyörällä (valmista aineistoa)
Varhaiskasvatus	- Keskustelut huoltajan kanssa: kannustaminen omin voimin liikkumiseen päiväkotimatkoilla ja perheen arjessa, yhdessä liikenteessä liikkuminen jalan ja pyöräillen - Opettajat: pyöräilykasvatukseen ja liikennekasvatukseen yleisemmin liittyvä koulutus (Liikenneturva, Pyöräliitto) - Päiväkodin kävely- ja pyöräretket lähiympäristöön (viskarit ja eskarit), jalankulkijan ja pyöräilijän liikennemerkit ja säännöt, liikenne-/pyöräilyaiheiset sadut, pyörien ja potkupyörien hankinta päiväkoteihin, pyöräilyleikkejä ja taitoajoroja perusarjessa, pyörien kunnostus/katsastus, pyöräilyn turvavarusteisiin tutustuminen, heijastintempaukset
Koulut	- Keskustelut huoltajan kanssa: kannustaminen omin voimin liikkumiseen koulumatkoilla ja perheen arjessa, kävelevät ja pyöräilevät koulubussit - Opettajat: pyöräilykasvatukseen ja liikennekasvatukseen yleisemmin liittyvä koulutus (Liikenneturva, Pyöräliitto), koulun lähiympäristön ja koulumatkojen pyöräilyolosuhteiden kartoitus/seuranta (yhteistyössä) - Perustaitojen opettelu luokka-asteittain ikäryhmään sopivalla tavalla: ajotaidot, liikennesääntötuntemus, vuorovaikutustaidot, turvavarusteiden käyttö ja turvallisuusmyönteiset asenteet, ymmärrys itsestä liikkujana, heijastintempaukset - Fillarilla.fi käyttöönotto 3.-6. lk, pyöräilyajokortit/-merkit, pyöräilyleikkejä, taitoajoroja, pyörien katsastukset/huolto, pyöräilyretket, liikenneharjoitukset koulun lähiympäristössä ja retkillä, heijastintempaukset/-ratsiat, pyöräilykypäräkampanjat, kypärä-/pyörävalotarkkailut, koulumatkojen kulkemisen pyöräilymyönteiset pelisäännöt, haastekisat saattoliikenteen vähentämiseksi - Valtakunnalliset teemapäivät ja kampanjat: Autoliiton Fillarimestari, Kävelen ja pyörällä kouluun päivä, Koulujen kilometrikisat, Liikenneturvallisuusviikko (turvallisesti kävelen ja pyöräillen)

Esimerkkejä eri toimijoiden mahdollisuuksista

Teema	Käytössä olevia toimintamalleja
Kouluterveydenhoito	Keskustelut huoltajan kanssa laajojen tarkastusten yhteydessä: huoltajan rooli esimerkkinä ja kasvattajana (mm. kypärän käyttö, omin voimin liikkuminen perheen arjessa), koulumatkojen kulkeminen omin voimin, vanhempien kannustaminen autottomaan saattoliikenteeseen
Nuoriso- ja liikunta (vapaa-aika)	- Teemaillat nuorisotalolla, Amazing race pyöräilytapahtumat, geokätköilyä tai kuvasuunnistusta kävellen ja pyöräillen, opastetut teemapyöräretket, kypäräntuunauspäivä, kuva-/videokilpailut pyöräilyyn liittyvästä teemasta, pyöränhuoltopajat, pyöräparkin tuunaaminen nuorisotiloihin, pyöräntuunautapahtumat, pyörällä harrastuksiin teeman osalta yhteistyö seurojen kanssa (pyöräilevä harrastebussi), heijastintempaukset - Valtakunnalliset teemapäivät ja kampanjat, liikunnan edistämiseen liittyvät teemapäivät ja kampanjat (esim. Unelmien liikuntapäivä)
Työikäiset Työpaikat Työterveys Työsuojelu	- Tiedotus ja motivointi (kävely-/pyöräilytapahtumat virkistyspäivien yhteydessä): tietoiskut hyödyistä tai turvallisuusasioista, sähköpyöräesittelyt, työmatkapyöräilijän varusteet, pyörien turvamerkintä, pyörän kunnon perustarkistus, pyöränhuoltokoulutus, kaupunkiajokoulutus, pyöräilyergonomian vinkkejä, liukastumistapaturmiin liittyvä info - Työpaikan pyöräpysäköinti, sosiaalililat, yhteiskäyttöpyörät asiointiin, työsuhdepyörät, huoltovälineiden hankkiminen, kilometrikorvaukset autoilun tapaan, pyörähuoltoon oikeuttavat palvelusopimukset tai alennukset, pyöräilymyönteinen työpaikka -sertifikaatin hankinta - Valtakunnalliset teemapäivät ja kampanjat (sopii kannustamiseen, motivointiin, kokeiluihin): Pyöräilyviikko, Pyörällä töihin päivä, Kilometrikisat, Askel-kampanjat, Liikkujan viikko, Energiansäästöviikko, Tapaturmapäivä jne.
Seniorit	Teematilaisuudet jalankulusta ja pyöräilystä ja niiden turvallisuudesta, eriteemaiset kampanjat, senioripyöräilijöiden koulutukset, ohjatut pyöräretket, Pyörällä kaiken ikää -kampanja (iäkkäiden ulkoilu riksapyöriä hyödyntäen), Vie vanhus ulos -kampanja, Ikäihmisten ulkoilupäivä (pyöräilyteemalla)

Esimerkkejä eri toimijoiden mahdollisuuksista

Teema	Käytössä olevia toimintamalleja
Tekninen toimi, ELY-keskus	• Tietoiskut pyöräily säännöistä ja pyöräilyreiteistä, tietoiskut kiinteistöille kunnossapidosta (liukkaudentorjunnasta) ja esim. pyöräpysäköinnistä, pyöräilyyn liittyvä infopaketti uusille asukkaille • Pyöräilykarttojen ja muun pyöräilyyn (infraan ja palveluihin) liittyvän informaation ylläpito (pyöräpysäköintipaikat, liityntäpyöräily, huoltopisteet jne.) • Esteettömyyskävelyt-/kartoitukset, pyöräilyolosuhteita koskevan palautteen keruu, kriittisen pyöräretken tai pyöräparaatin järjestäminen, pyöräilyagenttien hyödyntäminen väylien laatuongelmien kartoituksessa
Muita (monen toimijan yhteisiä)	• Jalankulku-/pyöräilyaiheisten tiedotteiden tai artikkeleiden julkaiseminen paikallismediassa • Pyöräilyn edistämisen kunniainintojen jakaminen, vuoden pyöräilijän valinta, jne. • Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen liittyvät seminaarit ja keskustelutilaisuudet • Vaikuttajille kävely-/pyöräilyaiheinen työpaja/seminaari ja tutustumisretki liikenneolosuhteisiin • Pyöränhuolto- ja pyöräntuunautapahtumat/-kurssit • Pyöräilykirpputorin tai huutokaupan järjestäminen; vanhat pyörät ja varusteet kiertoon • Paikallisen pyöräilytapahtuman järjestäminen; esitellään ja myydään pyöriä, varusteita ja vaatteita, esitellään erilaisia pyöräurheilulajeja, alueen pyöräretkimahdollisuuksia, kilpailuita, jne.)

Huom! Paikalliset järjestöt, yhdistykset ja seurat ovat myös erittäin keskeisiä toimijoita kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen liittyvässä kasvatuksessa ja viestinnässä. Toimintamallit ovat pitkälti edellä esitettyjä, mutta ajateltuna kunkin toimijan lähtökohdista ja toiminnan luonteesta käsin.