

LAPUA

**Kävelyn ja pyöräliikenteen
edistämishjelma 2021-2026**

20.9.2021

SISÄLLYSLUETTELO

Esipuhe

Tiivistelmä

1. Miksi aktiivista liikkumista edistetään?

2. Kävely ja pyöräily kunnan kasvuun!

3. Pyöräliikenteen tavoiteverkko

4. Toimenpideohjelma

5. Ohjelman organisointi ja seuranta

Liiteaineisto

Liite 1. Nykytilakuvaus Lapuan kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteista

Liite 2. Asukaskyselyn tulokset

Liite 3. Kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisen terveysvaikutusten arviointi



Kuva: Ramboll Finland Oy

Esipuhe

Lapuan kaupungille on laadittu kaupungin ilmastotavoitteita ja maankäyttöstrategiaa tukeva kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma 2025, joka ilmaisee vahvan tahtotilan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseksi. Työn alussa toteutetun asukaskyselyn mukaan lapualaiset toivovat selvästi kestävien kulkutapojen olosuhteita kehitettävän Lapualla.

Ohjelma tunnistaa keskeiset kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämistarpeet ja niitä tukevat toimenpiteet, joilla parannetaan pyöräliikenteen houkuttelevuutta ja kaupungin käveltävyyttä ja edelleen lisätään näiden kulkutapojen käyttöä arkiliikkumismuotona. Ohjelma viedään poliittiseen päätöksentekoon hyväksyttäväksi, mikä edesauttaa toimenpiteiden jalkauttamista Lapualla.

Työn tilaaja on Lapuan kaupunki. Traficom on myöntänyt valtionavustusta edistämishjelman laadintaan vuonna 2021.

Hankkeen työryhmään ovat kuuluneet Lapuan kaupungilta:

Ulpu Viimaluoto	Lapua
Maria Salokangas	Lapua
Niko Savinainen	Lapua
Anu Muurimäki	Lapua
Ari-Pekka Laitalainen	Lapua
Heli Lintamo	Liikenneturva
Kjell Lind	ELY-keskus
Michela Sandholm	Traficom

Konsulttina työssä on toiminut Ramboll Finland Oy, jossa työstä ovat vastanneet:

Reetta Keisanen	projektipäällikkö
Darius Colin	suunnittelija
Aku Staff	suunnitteluavustaja
Kari Hillo	laadunvarmistaja

Selvitystyö on aloitettu maaliskuussa 2021 ja se valmistui elokuussa 2021.

Tiivistelmä

Lapualle on laadittu ensimmäinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. Työn alussa toteutettiin 22.3–16.4.2021 asukaskysely. Kyselyyn vastasi 538 henkilöä, joilta saatiin 1780 karttamerkintää. Vastaajakunta edustaa hyvin eri ikäryhmiä ja asuinpaikkoja Lapualta. Kyselyyn vastanneista 86 % koki pyöräilyolosuhteiden kehittämisen tärkeäksi. Olosuhteille annettu yleisarvosana oli hyvä, vaikka puutteitakin löytyi – etenkin pyöräväylien huono kunto ja hajanaisuus, heikko turvallisuuden tunne liikenteessä, pientareilla kävelyn/pyöräilyn epämukavuus ja talvikunnossapito mainittiin keskeisinä olosuhteiden kehittämistarpeina.

Lapuan kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämishjelman tavoitteena on lisätä aktiivisten kulkumuotojen osuutta 30 % vuoteen 2030 mennessä. Kasvutavoitetta konkretisoivat neljä kehittämissinjausta, joilla pyritään vahvistamaan viihtyisän ja elinvoimaisen ympäristön luomista, vähentämään kävelyn ja pyöräiliikenteen onnettomuuksia, luomaan laadukas ja yhtenäinen pyöräverkko sekä kasvattamaan ja kannustamaan lapualaisia aktiiviseen arkiliikkumiseen.

Tavoitteisiin pääsemiseksi on muodostettu 15 toimenpidettä, joille on alustavasti määritetty toteutusaikataulu ja -vastuu. Toimenpiteissä on mm. pyöräiliikenteen tavoiteverkon toteuttamista kiireellisimpien hankkeiden, kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi järjestettävät kampanjat ja tapahtumat. Näiden lisäksi on myös muita linjauksia tukevia toimenpiteitä, joista suurin osa kohdistuu tekniselle- tai liikuntatoimelle.

Lapua kehittää pyöräilyn ja kävelyn olosuhteita, sillä aktiiviset tavat liikkua auttavat saavuttamaan entistä turvallisempaa, viihtyisämpää ja elinvoimaisempaa ympäristöä ja asukkaille hyvinvointia. Työssä arvioitiin, että kävelyn ja pyöräiliikenteen kasvaminen asetettujen tavoitteiden mukaan toisi Lapualle vuosittain noin 1,5 M€:n suuret hyödyt fyysisen aktiivisuuden lisäyksen tuomien terveyshyötyjen myötä.

1. Miksi aktiivista liikkumista edistetään?

Aktiivinen liikkuminen on lihasvoimin eli kävellen ja pyöräillen tapahtuvaa liikkumista. Niin valtakunnalliset kuin alueelliset strategiat pyrkivät edistämään aktiivisia liikkumismuotoja ja niiden käytettävyyttä ja olosuhteita.

Kävelyn ja pyöräliikenteen matkamäärien kasvu 30 % toisi vuosittain 1,5 M€:n terveyshyödyt¹⁾ fyysisen aktiivisuuden lisääntymisen myötä. Aktiivisilla liikkumismuodoilla on ilmastohyötyjen lisäksi kansanterveydellisiä vaikutuksia. Kävelyn ja pyöräliikenteen suosion lisääntyminen tavoitteen mukaan tarkoittaisi, että autoliikenteen ajosuorite vähenisi Lapualla noin 1,5 milj.km vuodessa. Tästä aiheutuva päästövähennys olisi 230 tCO₂e vuodessa.

Pyöräilyn ja kävelyn edellytysten parantaminen saa vahvaa tukea asukkailta. Asukaskyselyyn²⁾ vastasi 538 henkilöä tavoittaen lapualaisia kaikista ikäluokista. Vastaajista 85 % käyttää pyörää arkiliikkumisessa, ja 86 % kokee tärkeäksi pyöräliikenteen olosuhteiden kehittämisen. Toisaalta pyöräverkon tila koetaan välttäväksi erityisesti talvihoidon ja väylien kunnon kohdalla. Lisäksi koettu turvallisuus kävellessä ja pyöräillessä herättää huolta.

Aktiivisen liikkumisen edistämiseen on vahva tahtotila niin valtakunnallisella tasolla, kuin asukkaiden arvostuksissa. Edistäminen hyödyttää suurta joukkoa kuntalaisia ja tuo myös huomattavia kuntataloudellisia säästöjä pitkällä aikavälillä.

Vastanneista
asukkaista

86%

koki pyöräily-
olosuhteiden
kehittämisen
tärkeäksi.

Kävelyn ja
pyöräliikenteen
kasvu tuottaisi
vuosittain

1,5 M€:n
suuruiset hyödyt

Päästö-
vähenemä
olisi

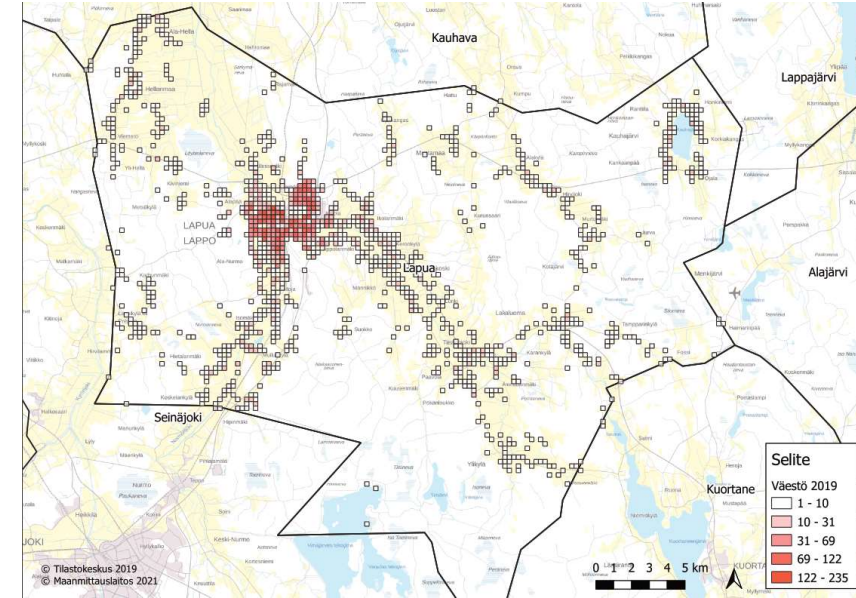
230 tCO₂e
vuodessa

2. Kävely ja pyöräily kunnan kasvuun!

Lapuailla on erinomaiset edellytykset lihasvoimin tapahtuvaan liikkumiseen muun muassa tasaisen maaston ansiosta. Lisäksi väestön ja työpaikkojen keskittyminen keskustan ympäristöön luo tarvittavia edellytyksiä päivittäisille lyhyille matkoille, joita on helppo taittaa jalan tai pyörällä. Lapuan kaupunkistrategia tukee aktiivisen liikkumisen lisäämistä ja asukkaiden hyvinvoinnin kehittämistä. Näiden lisäksi kävelyn ja pyöräliikenteen laadukasta ja kokonaisvaltaista edistämistä tukevat mm. Lapuan liikenneturvallisuuksuunnitelma, alueidenkäytön strategia ja Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma.

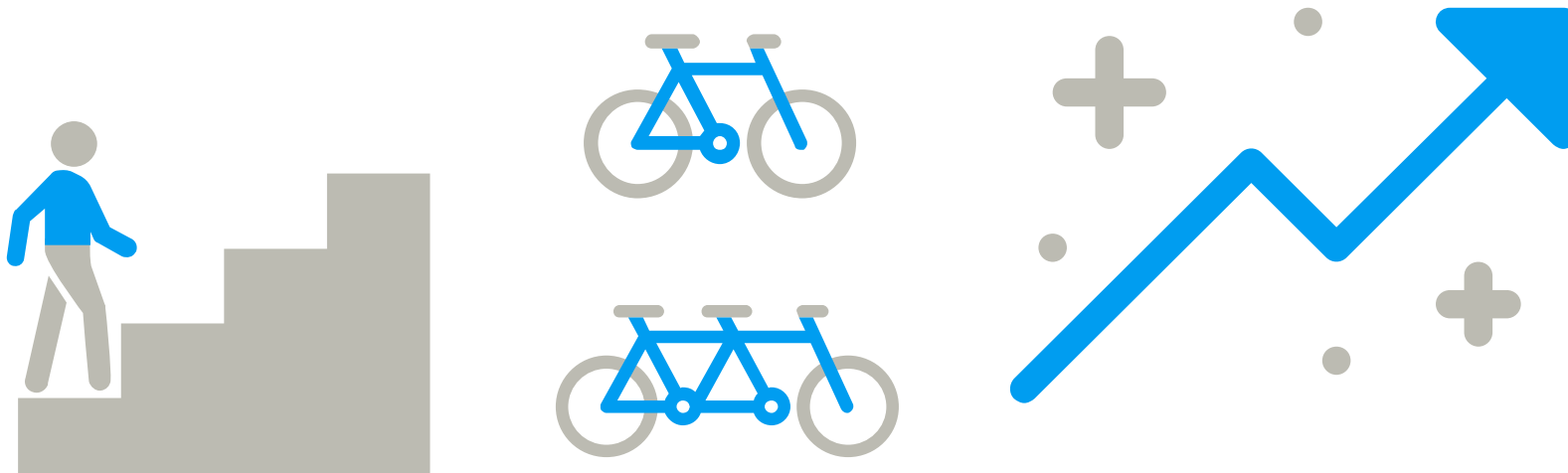
Liitteessä 1 on nykytilan analyysi, joka kokoaa aiemmat kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämiseen liittyvät selvitykset ja suunnitelmat. Liitemateriaalissa on myös teemakarttoja kaupungin ominaisuuksista ja kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteista.

Tavoitetasoksi kävelyn ja pyöräliikenteen määrän kasvulle työssä ehdotetaan liikenne- ja viestintäministeriön linjan mukaista 30 % kasvua vuoteen 2030 mennessä. Matkamäärien kasvun lisäksi kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden tulee entisestään parantua, jotta kasvu voidaan saavuttaa kestävästi. Tämä edellyttää toimenpiteitä erityisesti liikennejärjestelyihin.



Tavoite 30 % lisää kävely- ja pyöräilymatkoja on hyvin linjassa Lapuan muiden strategioiden kanssa. Samalla se tukee asukkaiden tahtotilaa kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseksi. Tavoite on kunnianhimoinen, mutta on saavutettavissa toteuttamalla määrätietoisesti ohjelmassa kuvattuja toimia.

Konkreettiselle ja matkamäärien kehitystä mittaavalle päätavoitteelle valittiin myös sanallinen visio: ”**Kävely ja pyöräily kunnan kasvuun**”. Visio ilmentää sitä, että aktiiviset kulkutavat halutaan selkeään kasvuun, ja samalla parannetaan asukkaiden terveyttä ja hyvinvointia. Visiolla voidaan viestiä valitusta suunnasta niin työntekijöille kuin asukkaille. Visio ja tavoitteet ideoitiin konsultin fasilitoimassa työpajassa kaupungin työntekijöiden kanssa.



Kehittämislinjaukset

Ohjelman päätavoitetta ja visiota tukemaan muodostettiin tilaajan kanssa työpajatyöskentelynä kehittämislinjaukset, joita tukemaan on suunniteltu ohjelmaa toteuttavat toimenpiteet. Linjauksia on neljä, jotka ovat seuraavat:

1. Pyöräverkko on laadukas ja yhtenäinen
2. Kävelyn ja pyöräliikenteen liikenneonnettomuudet vähenevät
3. Luodaan viihtyisää ja elinvoimaista ympäristöä
4. Lapua kasvattaa ja kannustaa liikkumaan aktiivisesti

Ensimmäiseen linjaukseen sisältyy erityisesti kaavoitusta, toiseen liikennesuunnittelua, kolmanteen mm. infran ja olosuhteiden suunnittelua ja ylläpitoa, kiinteistöjen ja muiden olosuhteiden kehittämistä. Neljäs linjaus käsittää niin kasvatusta, koulutusta, liikuntaa, viestintää, markkinointia ja matkailua. Näiden toteuttamiseksi tarvitaan rahoitusta, resursointia, yhteistyötä, koordinoitua ja seurantaa.

3. Pyöräliikenteen tavoiteverkko

Verkkosuunnittelun tavoite

Toimivien pyöräilyolosuhteiden suunnittelun kulmakivi on pyöräliikenteen verkon suunnittelu. Tavoite on luoda edellytykset polkupyörän käytölle arkisena kulkuvälineenä ja parantaa jalankulun ja pyöräliikenteen asemaa katujen ja kaupunkitilojen 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 pyöräliikenteen järjestelyistä.

Tavoiteverkko tukee infran kehittämistoimien ja kunnossapidon suunnittelua ja ohjelmointia. Se on työkalu, jolla varmistetaan yhdenmukaisten ja saumattomasti toisiinsa kytkeytyvien järjestelyiden toteutus. Tavoiteverkon aikajänne ulottuu tyypillisesti yleiskaavan tavoitevuoteen.

Parhaimmillaan tavoiteverkon rakentuminen on hankkeistettu ja vaiheistettu niin, että yhteys- ja laatutasopuutteet voidaan toteuttaa loogisena osana muuta kaupunkikehitystä.

Pyöräliikenteen suunnittelufilosofia pähkinänkuoressa

Lähtökohtaisesti kaupungin jokainen osoite tulee olla saavutettavissa pyörällä. Polkupyörällä tulee voida turvallisesti ja sujuvasti saavuttaa kaupungin kaikki kohteet kuten kodit, koulut, työpaikat, päiväkodit ja palvelut.

Tavoite ei kuitenkaan ole rakentaa pyöräteitä, vaan kehittää pyöräilyolosuhteita ja parantaa liikenneturvallisuutta kokonaisvaltaisesti sekä sovittaa pyöräliikennettä ja muuta liikennettä yhteen koko katuverkon laajuudessa. Vaihtoehtoina on katukohtaisesti sopeuttaa pyöräliikennettä muuhun liikenteeseen (esim. erillisellä pyörätiellä) tai sopeuttaa muuta liikennettä pyöräilyyn (liikenteen rauhoittaminen).

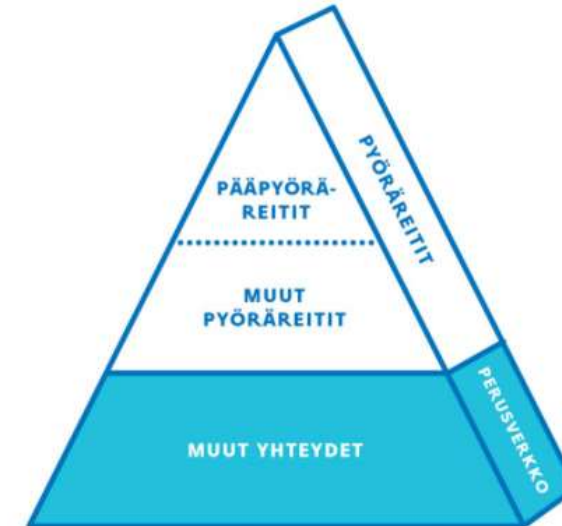
Pyöräliikenneverkon hierarkia

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**: pääreitteihin ja muihin pyöräreitteihin. Pääreitit ovat yleensä keskustan ja alakeskusten välisiä väyliä, joiden tehtävä on välittää alueen suurimmat pyöräilijävirrat. Muut pyöräreitit täydentävät pääverkkoa ja ovat paikallisella tasolla tärkeitä yhteyksiä.

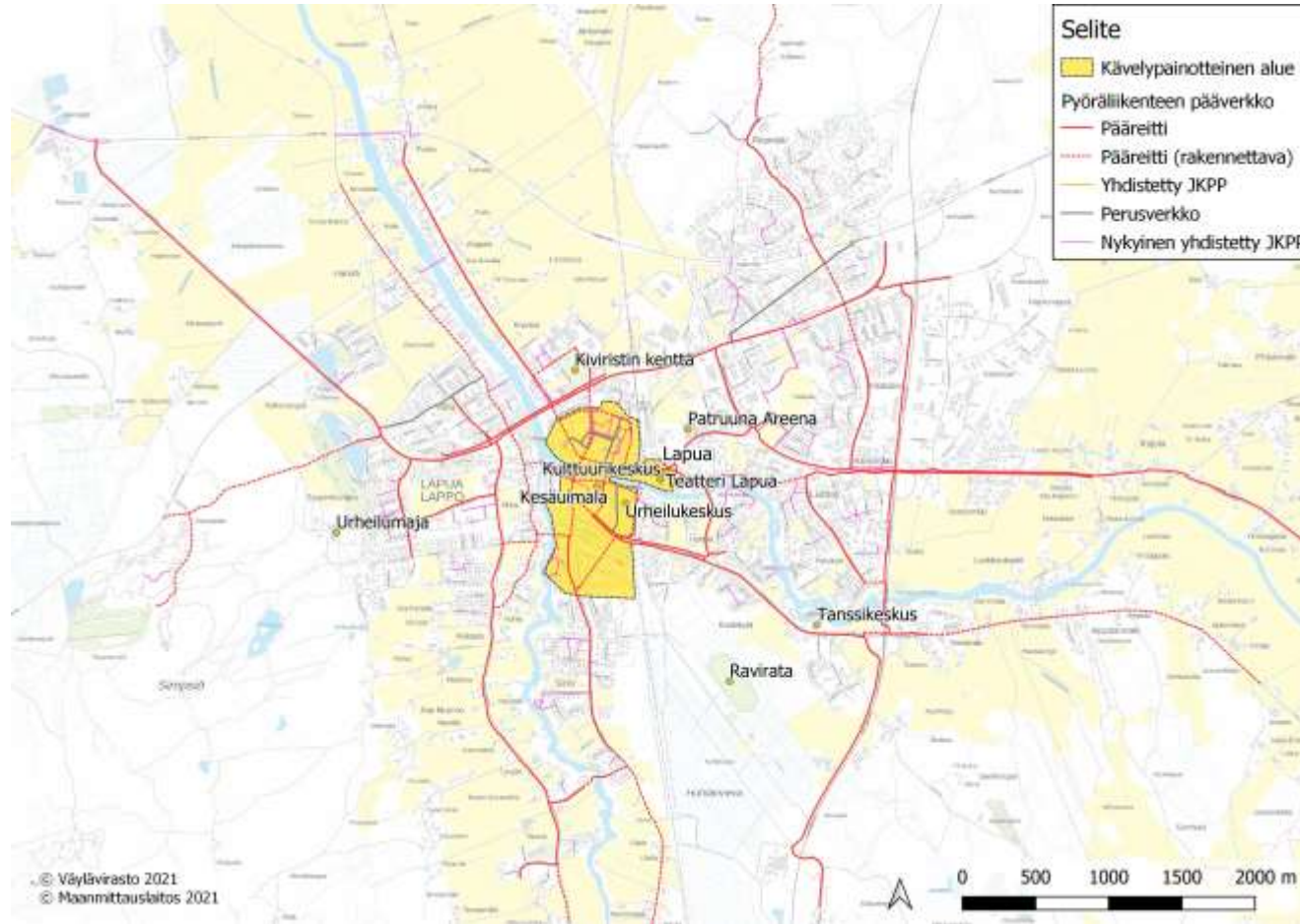
Pyöräliikenneverkko koostuu siten pääpyöräreiteistä, muista pyöräreiteistä sekä perusverkkoon kuuluvista muista

yhteyksistä. Perinteisessä pyörätieverkko -ajattelumallissa (pää-alue-paikallis) voidaan etäännyä siitä, että pyöräilijällä on tarve liikkua kaikkialla katuverkolla, ei pelkästään pyöräteillä.



Kuva 3 Pyöräliikenneverkon hierarkia.

Lähde: www.pyoraliikenne.fi



Pyöräliikenteen suunnittelutavoitteet

Turvallisuus

- Liikennemuodot erotellaan tarpeen mukaisesti (autoliikenne/pyöräliikenne ja jalankulku/pyöräliikenne).
- Liikennenympäristö 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.

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, tiemerkinntä, risteysjärjestelyt ym.) parantavat seurattavuutta

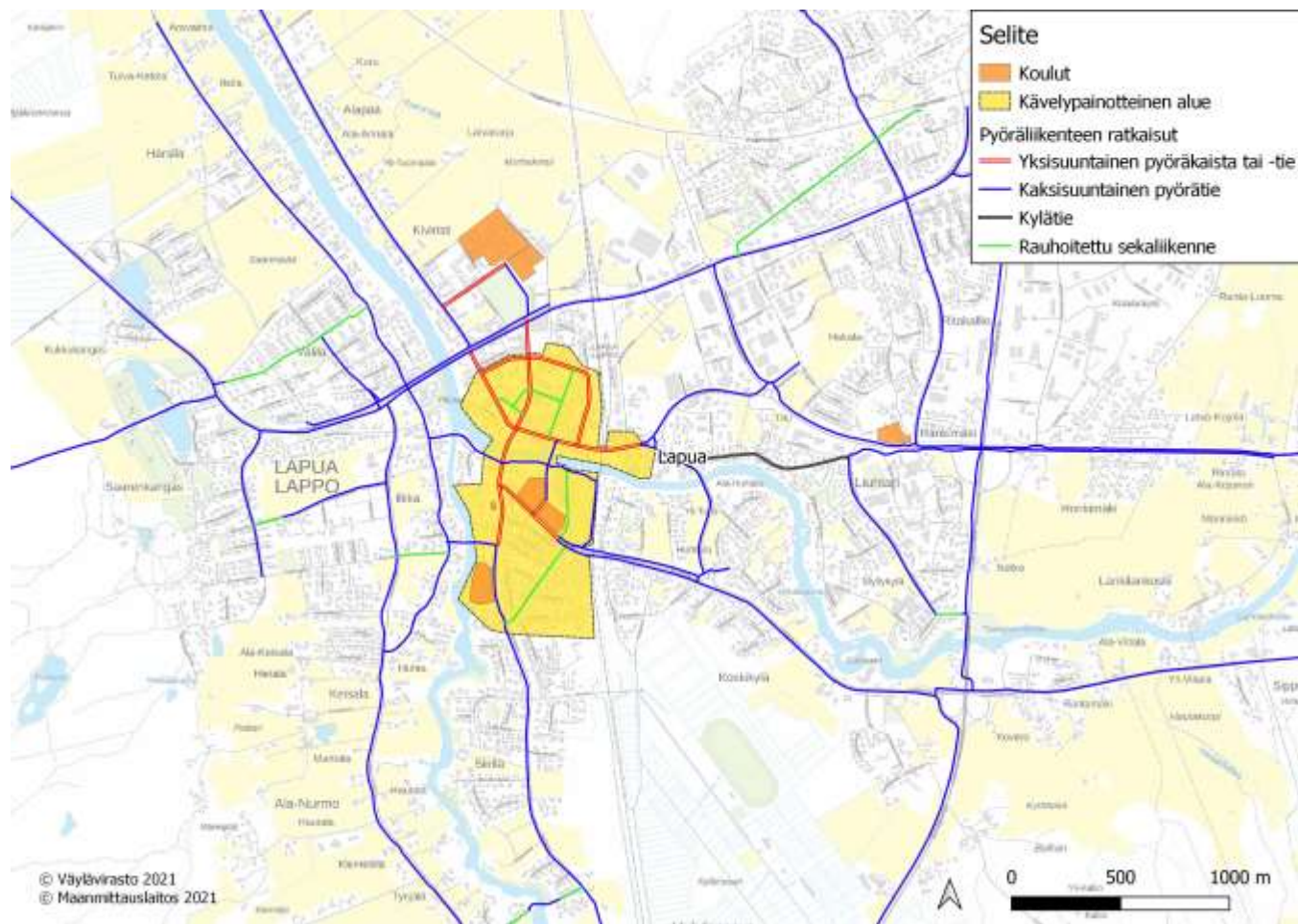
Vaivattomuus

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

Miellyttävyys

- Sosiaalinen turvallisuus ja luonnon läheisyys

Kuva: Pyöräliikenteen pääverkko pyrkii vastaamaan ympärivuotisen pyöräilyn kysyntään painottaen työmatka-, koululais- ja opiskeluliikkumisen tarpeita.



Tarkennettu tavoiteverkkokuvaus on tärkeä osa suunnittelun kokonaisuuden hallintaa. Se toimii kokonaissuunnitelmana kaavoituksen tueksi ja lähtötietona yksittäisiin liikenne- ja yleissuunnitelmiin ja katusuunnitelmiin.

Suunnitelmassa osoitetaan yksi- ja kaksisuuntaiset ratkaisut katukohtaisesti ja myös poistettavat pyörätiet. Ilman kokonaissuunnitelmaa tapauskohtainen harkinta esimerkiksi erottelutarpeen arvioinnin ja yksi- ja kaksisuuntaisten pyöräliikenne- järjestelyjen välillä voi johtaa merkittäviin epäjatkuvuuksiin.

Yleensä tiiviissä katutilassa vain yksisuuntaisilla järjestelyillä saavutetaan hyvä laatutaso turvallisuuden, jatkuvuuden ja tilatehokkuuden kannalta. Kaksisuuntaiset järjestelyt ovat perusteltuja väljemässä ympäristössä.

Ajan saatossa saattaa muodostua tarve laajentaa suunnitelma-aluetta. Tarkennettu verkkokuvaus on kytköksissä maankäytön kehittämiseen. Jos maankäyttö ja edelleen katutila muuttuvat merkittävästi, tulee harkita jatkossa tämän vaikutuksia pyöräliikenneverkon tavoitetilaan.1

4. Toimenpideohjelma

Toimenpiteet on muodostettu niin, että ne tukevat kulkutapaosuuden kasvutavoitetta. Lisäksi kehittämislinjaukset ovat ohjanneet ja rajanneet toimenpidevalikoimaa ja painotuksia.

Toimenpiteiden, linjauksien kuin vision ja tavoitteidenkin määrityksessä on hyödynnetty Lapuan nykytilakuvausta ([liite 1](#)), asukaskyselyn tuloksia ([liite 2](#)), kaupungin työntekijöille järjestettyjen työpajojen tuloksia sekä hyviä esimerkkejä kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisestä muissa kaupungeissa.

Kaikki toimenpiteet on esitetty kootusti seuraavalla sivulla, jonka jälkeen jokaisesta tehtävästä on toimenpidekortti.



Kuva Ramboll Finland Oy

Toimenpideohjelma

Linjaus	Nro	Toimenpide	Päävastuu	Muut vastuutahot	Toteutusvuosi
Pyöräverkko on laadukas ja yhtenäinen	1	Tavoiteverkon käyttöönotto	Tekninen toimi, kaavoitus	ELY	2022
	2	Laaditaan suunnitelma talvikunnossapidon kehittämiseen	Tekninen toimi	ELY	2023
Kävelyn ja pyöräliikenteen onnettomuudet vähenevät	3	Laaditaan kävelylle ja pyöräliikenteelle omat investointiohjelmat ja haetaan investointeihin tukea valtiolta. Nimitään myös kehitystyölle selkeä vastuhenkilö.	Tekninen toimi	ELY	2023
	4	Kartoitetaan vaaranpaikat ja laaditaan kohteille korjausohjelma	Tekninen toimi	ELY	2022
Luodaan viihtyisää ja elinvoimaista ympäristöä	5	Tarkistetaan nopeusrajoitukset	Tekninen toimi	ELY	2022
	6	Kehitetään keskustan esteettömyyttä	Tekninen toimi	Kiinteistöt, ELY	2022
	7	Suunnitellaan ja toteutetaan lisää pyörätelineitä kaupungin kiinteistöihin ja muihin keskeisiin kohteisiin	Tekninen toimi	Kiinteistöt	2023-2025
Lapua kasvattaa ja kannustaa liikkumaan aktiivisesti	8	Toteutetaan liikkumaan kannustavia kampanjoita kuntalaisille	Liikuntatoimi		2021-2026
	9	Kootaan digitaaliset reittitiedot	Liikuntatoimi	Tekninen toimi	2023
	10	Yhteiskäyttöpyörät kaupungin toimipisteisiin ja kaupunkipyörät	Kaikki yksiköt		2021-2026
	11	Toteutetaan pyöräretkiä ja tapahtumia	Liikuntatoimi		2021-2026
Organisointi ja seuranta	12	Ohjelman viestintä ja markkinointi	Seurantaryhmä		2021-2026
	13	Kehitysohjelman toimenpiteiden seuranta	Seurantaryhmä		2022-2026
	14	Pyöräliikenteen ja kävelyn laskenta ja tyytyväisyyden mittaaminen	Seurantaryhmä		2022-2026
	15	Edistämishojelman päivitys	Tekninen- ja liikuntatoimi		2026

Linjaus 1: Pyöräverkko on laadukas ja yhtenäinen

Toimenpide 1: Tavoiteverkon käyttöönotto

Tässä työssä on laadittu tavoiteverkko pyöräliikenteelle ja esitetty kävelypainotteisen keskustan alustava rajaus. Tällä toimenpiteellä otetaan tavoiteverkko käyttöön kaavoituksessa, liikenne- ja kuntasuunnittelussa ja muussa jatkosuunnittelussa. Käyttöönottamiseksi järjestetään infotilaisuus ja huolehditaan, että tavoiteverkko ja pyöräliikenteen uusi suunnitteluohje³⁾ tulevat osaksi suunnittelun lähtötietoja.

Laajemman pyöräverkon tarve on noussut esille kaikissa tutkituissa kanavissa asukaskyselystä lähtien. Verkko tukee päätavoitetta, aktiivisten liikkumismuotojen kulkutapaosuuden nostoa. Hajanainen ja huonolaatuinen verkko jarruttaa pyöräilyn yleistymistä, mikä on huomattu esimerkiksi Helsingissä ja muissa kaupungeissa. Tämän lisäksi verkon epäjatkuvuus johtaa usein jalkakäytävällä pyöräilyyn, mikä heikentää myös jalankulkijan kokemusta. Näin ollen pyöräliikenteen tavoiteverkon käyttöönotto ja toteuttaminen on yksi tärkeimmistä toimenpiteistä, jonka takia verkosto on kerrottu myös enemmän jo luvussa 3.

Vastuutaho: Tekninen toimi, kaavoitus, ELY-keskus

Aikataulu: 2022

Resurssit: Pieni toimenpide (Kartoitus 5 000 euroa/50 tuntia. Rakentamisen kulut tarkentuvat jatkosuunnittelussa)

3) Pyöräliikenteen suunnittelu (Väyläviraston ohjeita 18/2020)

Linjaus 1: Pyöräverkko on laadukas ja yhtenäinen

Toimenpide 2: Laaditaan talvikunnossapidon kehittämissuunnitelma

Laaditaan Lapuulle pyöräverkon laadukkaalle talvikunnossapidolle suunnitelma, joka määrittää tavoitellun laatutason ja siihen vaadittavat ylläpidon resurssit. Tarve on tullut esiin työpajojen ohella etenkin asukaskyselyssä, jossa talvikunnossapito oli yksi suurimmista huolenaiheista. Ympärivuotiselle pyöräilylle on annettava edellytykset, jos kulkutapaosuutta tahdotaan nostaa.

Talvikunnossapidon suunnitelma suositellaan kohdennettavan erityisesti pyöräliikenteen tavoiteverkolle sekä jalankulkupainotteiseen keskustaan.

Vastuutaho: Tekninen toimi

Aikataulu: 2023

Resurssit: Pieni toimenpide. (suunnitelma 10 000 euroa/100 tuntia. Kunnossapitokulut määritetään suunnitelman yhteydessä.)

Toimenpide 3: Laaditaan kävelyllä ja pyöräliikenteelle omat investointiohjelmat ja haetaan investointeihin tukea valtiolta vuosittain.

Nostetaan kävely- ja pyöräilyhankkeet omiksi kokonaisuuksiksi, jolle varattu selkeä budjetti vuosittain. Poliittisen tahdon ja tavoitteiden lisäksi kestävä liikuminen edistäminen jää helposti sanahelinäksi, ellei edistämiseksi ole asetettu omaa budjettia ja vastuuhenkilöä. Toimenpiteen tarve on noussut esiin etenkin ulkopuolisten esimerkkien kautta. Pääverkon hankkeistuksen ohella investointiohjelmissa voidaan priorisoida esille nousseita vaaran paikkoja, jolloin saadaan parannettua myös liikenneturvallisuutta. Tässä työssä on esitetty kiireellisimmät kohteet, jotka tulisivat olla investointiohjelman kärjessä ja joita tulisi ensivaiheessa lähteä toteuttamaan.

Vastuutaho: Tekninen toimi, ELY

Aikataulu: Kiireellisiä hankkeita voidaan edistää heti, investointiohjelmien laajentaminen 2023

Resurssit: Pieni toimenpide. (Investointiohjelman laatiminen 10 000 euroa/100 tuntia.)

Linjaus 2: Kävelyn ja pyöräliikenteen liikenneonnettomuudet vähenevät

Linjaus 1: Pyöräverkko on laadukas ja yhtenäinen

Toimenpide 4: Kartoitetaan vaaranpaikat ja laaditaan kohteille korjausohjelma

Linjaus 2: Kävelyn ja pyöräliikenteen liikenneonnettomuudet vähenevät

Toimenpiteessä kartoitetaan vaaranpaikat kävelyn ja pyöräilyn reiteiltä sekä esitetään kohdekohtaiset yleissuunnitelmatasoiset parantamissuunnitelmat. Kartoituksessa hyödynnetään tässä edistämishjelmassa laadittua karttakyselyä, Poliisin tilastoja liikenneonnettomuuksista ja muita mahdollisia tietoja, kuten terveystieteiden tilastoja. Kartoituksen perusteella laaditaan korjaus- ja parantamishjelma ja toteutetaan muutokset vaarallisimpiin kohteisiin. Toimenpiteen tarve nousi esille edistämishjelman asukaskyselyssä sekä asiantuntijatyöpajoissa. Toimenpiteellä pyritään vähentämään liikenneonnettomuuksia.

Vastuutaho: Tekninen toimi, ELY-keskus

Aikataulu: 2022

Resurssit: Pieni toimenpide. Kartoitus n. 10 000 euroa tai 100 tuntia sekä rakentamisen kulut, jotka ovat kartoitusta merkittävästi isommat.

Toimenpide 5: Tarkistetaan nopeusrajoitukset

Toimenpiteessä tarkistetaan nopeusrajoitukset erityisesti Lapuan keskustassa, mutta myös asuinalueilla. Liikenteen nopeudet vaikuttavat keskeisesti liikenneonnettomuuksiin ja niiden vakavuuteen erityisesti liikenteen heikoilla osapuolille kuten kävellen tai pyörällä liikkuville. Toimenpiteessä huomioidaan myös tässä työssä ehdotettu pyöräliikenteen tavoiteverkko ja kävelykeskusta. Toimenpiteellä pyritään vähentämään liikenneonnettomuuksia ja luomaan viihtyisämpää ympäristöä. Liikenneturvallisuus nousi esille erityisesti työn yhteydessä järjestetyssä asukaskyselyssä. Enintään 30 km/h alueet ovat myös sekaliikenteen kannalta tarkoituksenmukaisia. Liikennejärjestelyjen ja kadun luonne tulee tukea nopeusrajoitusta.

Vastuutaho: Tekninen toimi, ELY-keskus

Aikataulu: 2022

Resurssit: Pieni toimenpide. Kartoitus ja toimenpide-esitysten koonti n. 5 000 euroa tai 50 tuntia. Lisäksi liikennemerkkien vaihtamisen kulut ja muut rakentamisen toimet liikenteen rauhoittamiseksi.

Linjaus 3: Luodaan viihtyisää ja elinvoimaista ympäristöä

Linjaus 2: Kävelyn ja pyöräliikenteen liikenneonnettomuudet vähenevät

Toimenpide 6: Kehitetään keskustan esteettömyyttä

Linjaus 3: Luodaan viihtyisää ja elinvoimaista ympäristöä

Toimenpiteessä kartoitetaan esteettömyyttä parantavat toimenpiteet keskustan alueella ja toteutetaan ne. Esteettömyyskävelyille osallistetaan keskeisiä sidosryhmiä, kuten vanhus- ja vammaisneuvosto. Esteettömillä reiteillä varmistetaan, että kaupunki on viihtyisä ja elinvoimainen kaikille käyttäjille. Lisäksi keskusta-alueelle voidaan määrittää esimerkiksi esteettömiä lähiliikuntareittejä iäkkäille.

Vastuutaho: Tekninen toimi, kiinteistöt, ELY-keskus

Aikataulu: 2022

Resurssit: Pieni toimenpide. Kartoitus n. 5 000 euroa tai 50 tuntia. Tämän lisäksi rakentamisen kustannukset.

Toimenpide 7: Suunnitellaan ja toteutetaan lisää pyörätelineitä kaupungin kiinteistöihin ja muihin keskeisiin kohteisiin

Toteutetaan tärkeiden palveluiden ääreen lisää laadukasta pyöräpysäköintiä ja korjataan vanhaa vastaamaan nykyaikaisia vaatimuksia. Pyöräpysäköinti on olennainen osa laadukasta pyöräily-ympäristöä. Pyöräpysäköinti on tilatehokasta maankäyttöä, ja on osa viihtyisää kävely- ja pyöräily-ympäristöä sekä mahdollistaa esim. sujuvan kaupassa käynnin myös pyörällä saapuville. Tämän lisäksi laadukas pyöräpysäköinti viestii liikennemuodon arvostuksesta.

Linjaus 3: Luodaan viihtyisää ja elinvoimaista ympäristöä

Linjaus 4: Lapua kasvattaa ja kannustaa liikkumaan aktiivisesti

Vastuutaho: Tekninen toimi ja kiinteistöjen omistajat

Aikataulu: 2023–2025

Resurssit: Pieni toimenpide. (Yleis- ja rakennussuunnittelu 10 000 euroa/100 tuntia. Lisäksi telineiden ja katosten hankinta- ja rakentamis- ja asennuskulut)

Toimenpide 8: Toteutetaan liikkumaan kannustavia kampanjoita kuntalaisille

Linjaus 4: Lapua kasvattaa ja kannustaa liikkumaan aktiivisesti

Pyritään alentamaan kynnystä pyöräilyyn etenkin lasten ja nuorien sekä kiinnostuneiden, mutta arkojen pyöräilijöiden keskuudessa, joilla potentiaalia ja kiinnostusta pyöräilyn lisäämiseen on eniten. Markkinointi on suunniteltava kohderyhmille kiinnostavaksi ja voidaan valita vuosittain kohdenettavan joko kävelyyn tai pyöräilyyn. Näitä ei kuitenkaan suositella markkinoitava samassa paketissa, koska kävely ja pyöräily ovat hyvin erilaisia kulkumuotoja, joilla on eri liikennesäännöt.

Kampanjoita ja tempauksia toteutetaan yhteistyössä alueen yhdistysten, seurojen ja yritysten kanssa.

Vastuutaho: Liikuntatoimi

Aikataulu: 2021–2026

Resurssit: Pieni toimenpide. (Kartoitus 10 000 euroa/100 tuntia. Muut kulut kampanjasta)

Linjaus 4: Lapua kasvattaa ja kannustaa liikkumaan aktiivisesti

Toimenpide 9: Kootaan digitaaliset reittitiedot

Kerätään kaikki kävelyn ja pyöräliikenteen reitit yhteen helposti löydettävään ja käytettävään paikkaan, joka on avoin kaikille käyttäjille. Uusia reittejä voidaan samalla kehittää niin kävelyn kuin pyöräilynkin osalta. Toteutusratkaisu on vielä avoin, mutta kaupunki voi esimerkiksi tarjota reittitiedot digitaalisina rajapintojen kautta kehittäjille.

Vastuutaho: Liikuntatoimi, tekninen toimi

Aikataulu: 2023

Resurssit: Pieni toimenpide. (Kartoitus 15 000 euroa/150 tuntia.)

Toimenpide 10: Yhteiskäyttöpyörät kaupungin toimipisteisiin ja kaupunkipyörät

Linjaus 4: Lapua kasvattaa ja kannustaa liikkumaan aktiivisesti

Ensivaiheessa tehdään yhteiskäyttö- ja kaupunkipyöristä tarveselvitys, jonka pohjalta tarkennetaan mahdollisen hankinnan suunnittelua. Yhteiskäyttö- tai lainapyöristä hyötyisivät myös matkailijat. Hankittaville pyörille suositellaan tehtävän myös huoltosopimus, jotta pyörät pysyvät käytössä.

Esimerkiksi kirjastolle voidaan hankkia laatikkopyöriä tai muita erikoispyöriä, joita asukkaiden on mahdollista lainata. Yhteiskäyttöpyörät hankitaan myös kaupungin työntekijöiden käyttöön asiointimatkoja varten eri toimialoille. Tämän lisäksi voidaan hankkia esim. kuljetuspyöriä tai kolmipyöriä terveysektorille, jotta mm. vanhuksia on mahdollista pyöräilyttää ja heikentyneellä liikuntakyvyllä myös kolmipyörällä liikkuminen voi olla mahdollista.

Vastuutaho: Kirjastot, terveyssektori, liikuntatoimi ja kaikki toimialat

Aikataulu: 2021–2026

Resurssit: Pyörien hankintamahdollisuuksien kartoitus, hankinta ja ylläpito. (Kartoitus 10 000 euroa/100 tuntia. Pyörien hankinta ja ylläpidon kustannukset tarpeen mukaisesti. Varauduttava useammalla tuhannella eurolla per toimiala.)

Toimenpide 11: Toteutetaan pyöräretkiä ja tapahtumia

Kannustetaan lapualaisia pyöräilemään järjestämällä pyöräretkiä ja tapahtumia. Retkiä ja tapahtumia voidaan myös yhdistää aiheesta järjestettäviin kampanjoihin. Retkiä ja tapahtumia esitetään organisoitavaksi liikuntatoimesta säännöllisesti esim. huhti-toukokuussa kesäpyöräilykauden alkaessa ja marraskuussa talvipyöräilyn tukemiseksi. Retkissä ja tapahtumissa voidaan hyödyntää kaupallista yhteistyötä esim. paikallisten pyöräliikkeiden tai BikeParkin kanssa.

Kouluille esitetään myös järjestettäväksi säännöllisesti pyöräretkiä koulun alkaessa sekä ennen kesälomia, jotta lapset oppivat liikkumaan turvallisesti ja tutustuvat kotikaupunkiinsa pyörällä.

Näiden lisäksi on mahdollista järjestää kulttuuripyöräretkiä tai kävelykierroksia esim. kirjaston tai muun kulttuuritoimen vetämänä. Lisäksi arvioidaan pelillistämisen mahdollisuudet.

Vastuutaho: Liikuntatoimi, koulut ja muut tahot

Aikataulu: 2021–2026

Resurssit: Pieni toimenpide. Vuosittain noin 50 h / tai 5 000 euroa.

Toimenpide 12: Viestintä ja markkinointi

Organisointi ja seuranta

Linjaus 4: Lapua kasvattaa ja kannustaa liikkumaan aktiivisesti

Tästä ohjelmasta viestiminen ja ohjelman markkinointi on osa ohjelman toteutusta ja jalkautusta. Kun ohjelmasta viestitään selkeästi, tiedetään ohjelman olemassaolosta ja sitä voidaan hyödyntää paremmin koko Lapuan kaupungin organisaatiossa. Viestintään kuuluu tästä ohjelmasta tiedottaminen sen valmistumisen tai päätöksenteon yhteydessä. Myös yksittäisiä ohjelman toimenpiteitä toteutettaessa suositellaan niistä viestimään. Viestinnässä kannattaa myös nostaa esille toimenpiteen tausta eli tämä kävelyn ja pyöräliikenteen ohjelma.

Vastuutaho: Tekninen toimi ja liikuntatoimi

Aikataulu: 2021–2026

Resurssit: Pieni toimenpide. (Noin 50h per vuosi.)

Toimenpide 13: Kehitysohjelman toimenpiteiden seuranta

Kehitysohjelman edistymistä on seurattava, jotta ohjelman toimenpiteet etenevät. Edistämishjelman poikkihallinnollinen ohjausryhmä muodostaa luontevan pohjan koordinointi- ja seurantaryhmälle. Ryhmässä on edustus mm. tekniseltä toimelta ja liikuntatoimelta, jolle suurin osa ohjelman toimenpiteistä kohdentuu.

Ryhmän on hyvä kokoontua vähintään kaksi kertaa vuodessa arvioimaan ohjelman edistämisen tilanne. Myös asukkaiden tyytyväisyyttä liikkumisolosuhteisiin on hyvä seurata säännöllisesti.

Vastuutaho: Tekninen toimi ja liikuntatoimi

Aikataulu: 2021–2026

Resurssit: Pieni toimenpide. (Noin 50h per vuosi.)

Toimenpide 14: Kävelyn ja pyöräliikenteen laskenta ja tyytyväisyyden mittaaminen

Ryhdytään seuraamaan kävelyn ja pyöräliikenteen määriä sekä kulkutapaosuutta vuosittain. Tämän lisäksi toteutetaan asukaskyselyä vähintään kahden vuoden välein, jotta saadaan tietoa siitä mihin suuntaan kävely ja pyöräliikenne Lapualla etenee. Näiden lisäksi otetaan muitakin mittareita käyttöön, kuten kävelyn ja liikennetapaturmien määrä ja vakavuus kävelyssä ja pyöräliikenteenteessä. Seurannan mittarit ja suositukset löytyvät tarkemmin kappaleesta viisi: Työn organisointi ja seuranta.

Vastuutaho: Tekninen toimi ja liikuntatoimi

Aikataulu: 2021–2026

Resurssit: Pieni toimenpide. (Noin 50h per vuosi.)

Toimenpide 15: Edistämishjelman päivitys

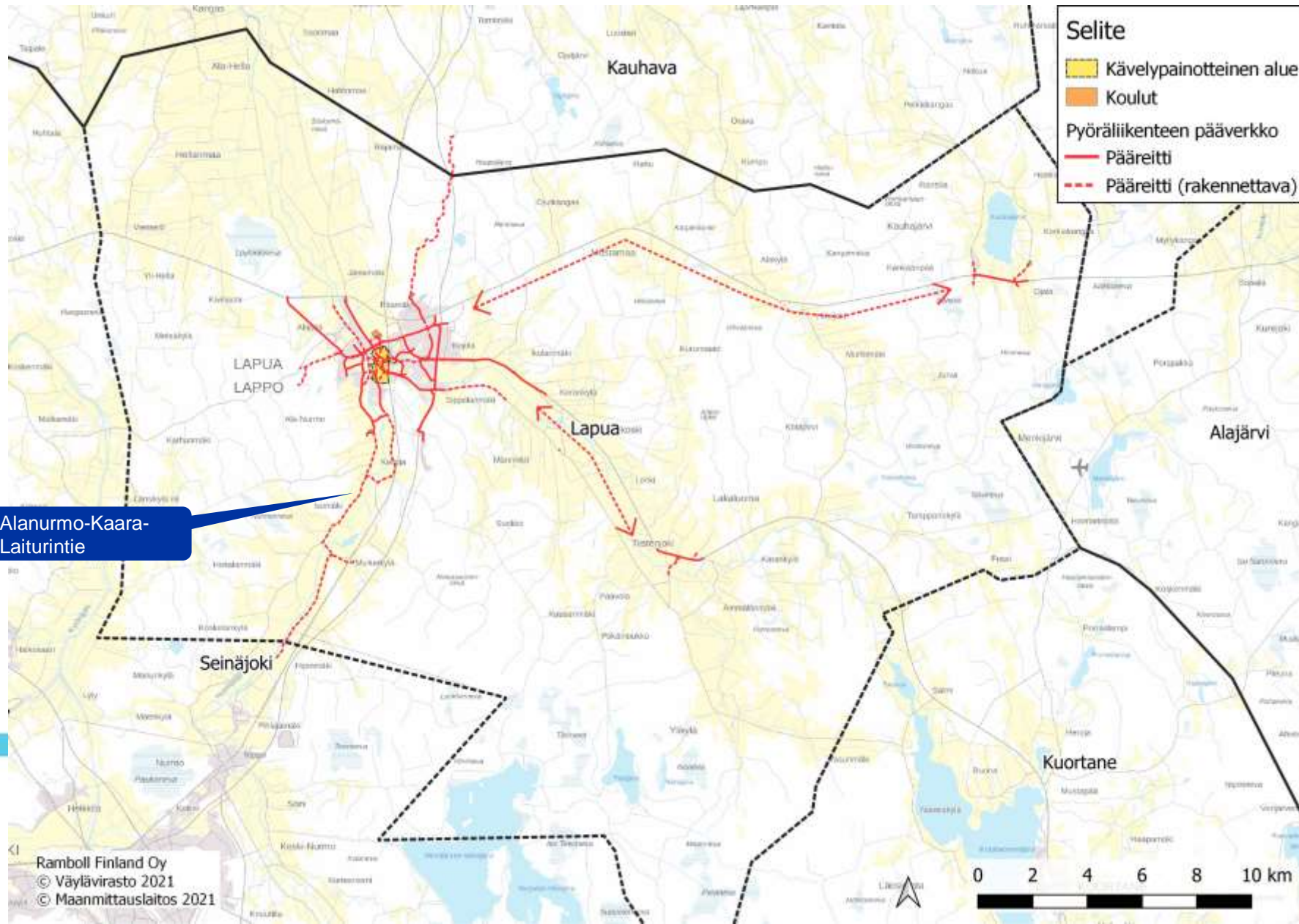
Edistämishjelman edistymistä on seurattava säännöllisesti. Viiden vuoden kuluttua tulee arvioida edistymistä ja laatia päivitetty tai uudistettu versio kehitysohjelmasta. Tavoitteena on, että kaikki tämän ohjelman toimenpiteet on saatu toteutettua tai laitettua liikkeelle, jolloin toimenpideohjelma on syytä päivittää kokonaisuudessaan. Ohjelmassa tarkasteltaisiin myös toimenpiteiden vaikutusta kävelyn ja pyöräliikenteen kehitykseen kunnassa ja voitaisiin lisäksi asettaa uusia tavoitteita.

Vastuutaho: Tekninen toimi

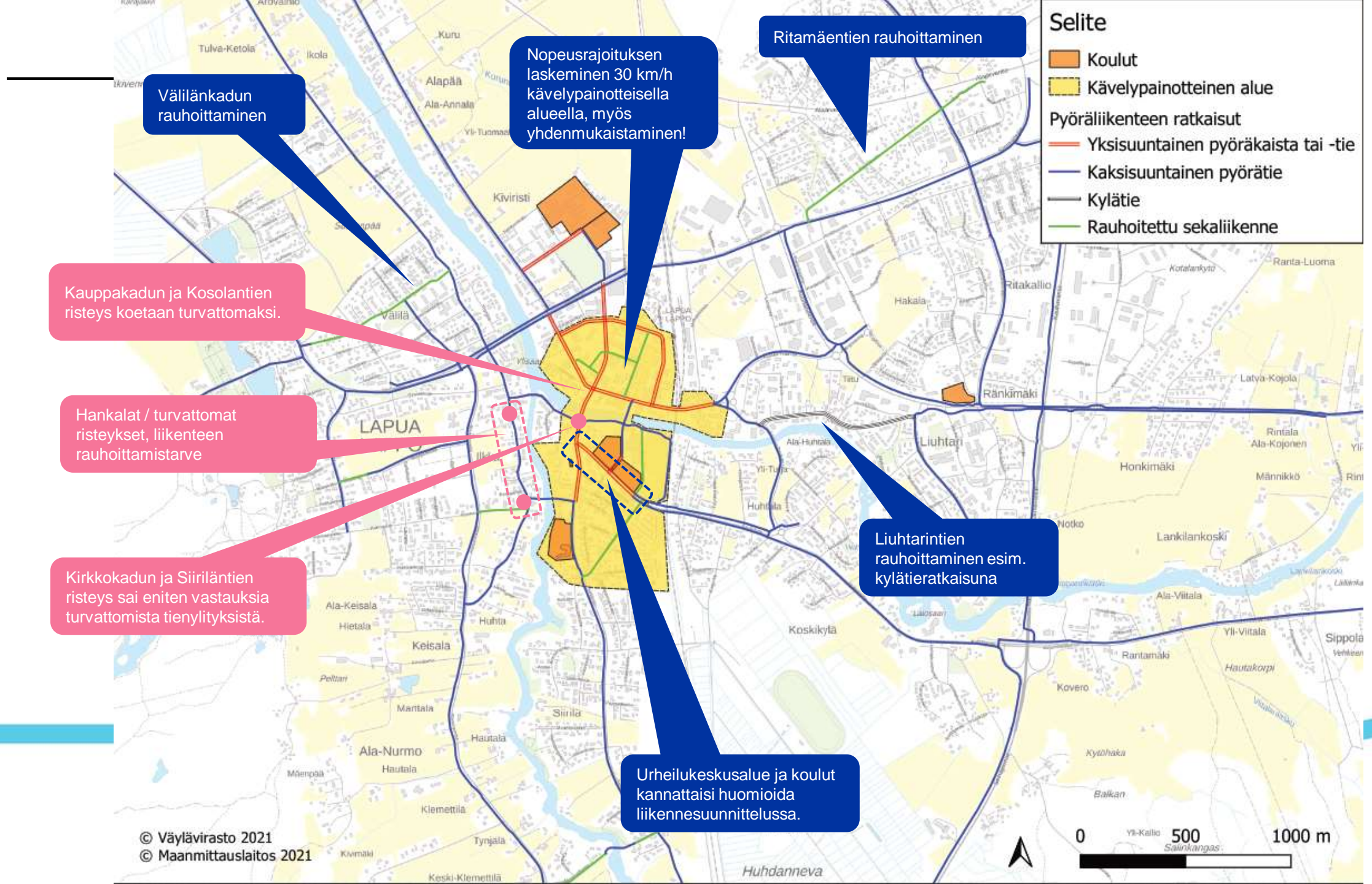
Aikataulu: 2026

Resurssit: Keskisuuri toimenpide. (Ohjelman päivittäminen 20 000 euroa/200 tuntia.)

Infran ja olosuhteiden kehityskohteet



LAPUA



Kiireellisimmät kohteet

- Nykytila (KVL 500), ei erillistä infraa jalankululle ja pyöräliikenteelle, paljon koululaisliikennettä ja keskustan palveluihin kulkevia iäkkäitä.
- Liuhtarintien parannus: kylätiekokeilu



Ratkaisuehdotus



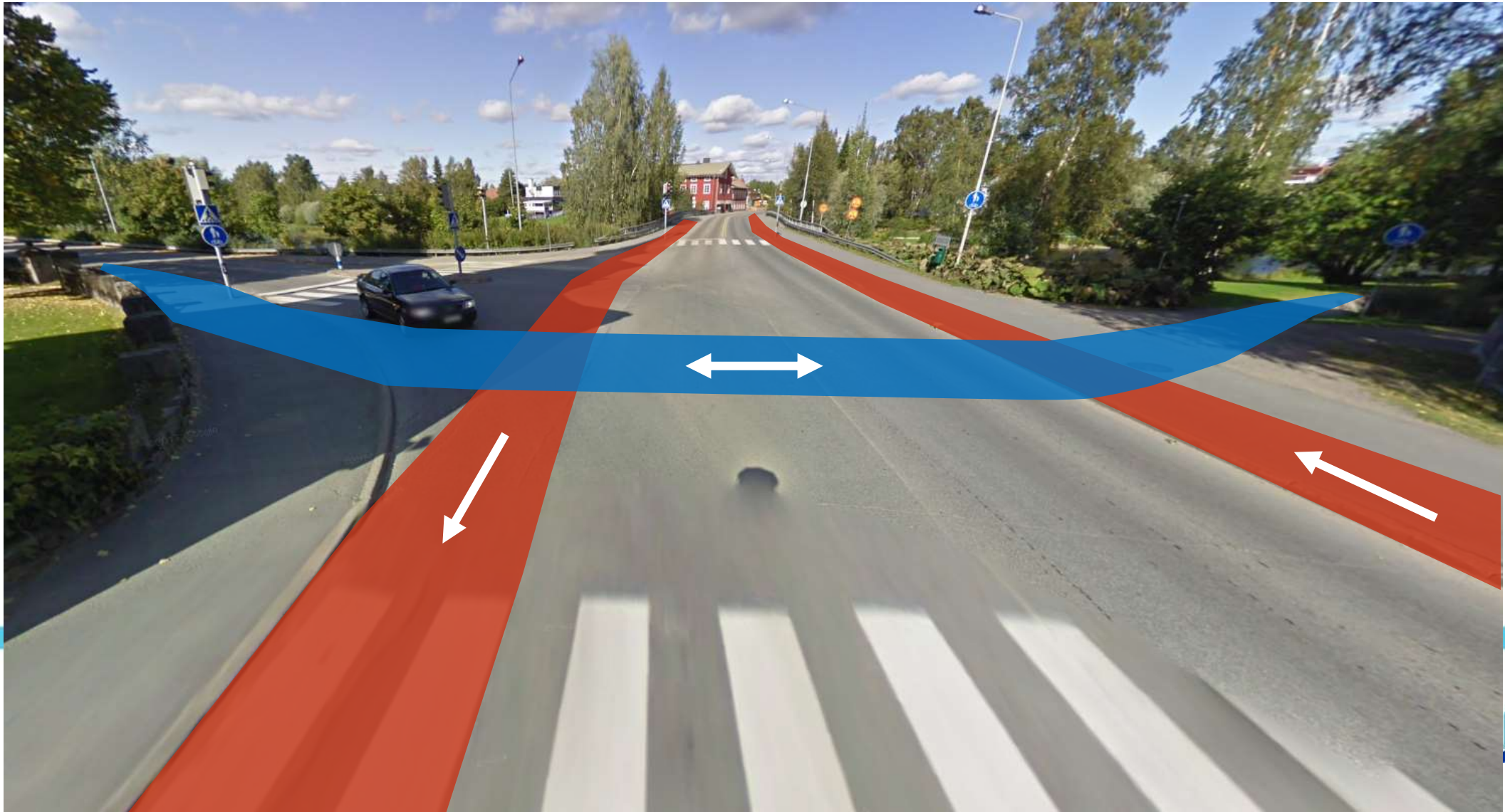
Kiireellisimmät kohteet

- Kauppakadun ja Kosolantien risteys: hankala kohta pyöräilylle. Pyöräkaistat ovat mahdollinen kevyt ratkaisu risteysalueen järjestelyiden selkiyttämiseen, millä saadaan myös luotua olosuhteita jalankululle.



Kiireellisimmät kohteet

- Kirkkokadun ja Siiriläntien risteys keräsi eniten vastauksia turvattomista tienylityksistä.



Kiireellisimmät kohteet

- Hankalat / turvattomat risteykset (Rannantie välillä Kirkkokatu-Konnontie), liikenteen rauhoittamistarve



Kiireellisimmät kohteet

- Urheilukeskusalue, koulut ja päiväkotien ympäristöt tulee huomioida liikennesuunnittelussa liikenteen rauhoituskohteina.



5. Ohjelman organisointi ja seuranta

Lapuan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelman toteuttamista ja sen vaikutuksia tulee seurata säännöllisesti, jotta nähdään edetäänkö kohti valittuja tavoitteita. Samalla tulee seurata pyöräliikenteen ja kävelyn määrien kasvua, jotta tiedetään miten toimenpiteet vaikuttavat.

Seurannan tulisi käsittää toimenpiteiden toteutumisen ja toimenpiteiden vaikuttavuuden arvioinnin. Seurantaraportti suositellaan vietävän joka toinen vuosi tiedoksi ohjelmasta päättäneelle lautakunnalle (2023 ja 2025). Näiden lisäksi pyöräliikenteen ja kävelyn seurannasta suositellaan viestimään aktiivisesti aina raportoinnin valmistuessa.

Toimenpiteiden seurannassa arvioidaan, miten laaditut toimenpide-ehdotukset etenevät. Seurantaan riittää toimenpidetaulukko ja tieto siitä, onko toimenpide edennyt esitetyssä aikataulussa. Mikäli toimenpide on myöhässä, esitetään myös päivitetty aikataulu milloin toimenpide toteutetaan.

Kiireellisten hankkeiden ja investointiohjelman toteutumista on tarpeen seurata yksityiskohtaisemmin ja esittää vuosittain hanke/kohdekohtainen tilannekuva. Näiden rinnalla suositellaan seurattavan myös kaupungin talousarvioehdotuksen mukaista budjettia pyöräliikenteen ja kävelyn investointeihin. Myös talousarvioehdotusta päivitettäessä suositetaan ottamaan käyttöön oma rivi aktiivisten kulkumuotojen hankkeille. Pyöräliikenteelle ja kävelylle on asetettu kasvutavoite, joten näiden budjetin tulee olla myös kasvusuuntainen ja uusiin investointeihin riittävä. YK suosittaa kansainvälisesti, että moottoroimattomiin liikennemuotoihin käytettäisiin 20 % kaikista liikennebudjeteista (UN Environment 2016).

Seurannan kannalta on tärkeää saada selvitettyä vähintään kuntalaisten kokemusta pyöräliikenteen ja kävelystä sekä näiden nykyisiä määriä ja tarvittaessa kulkutapaosuuksia. Numeerinen määriin sidottu tieto on edellytys, jotta voidaan seurata asetettujen kasvutavoitteiden saavuttamista. Myös pyöräliikennettä ja kävelyä koskevan säännöllisen asukaspalautteen ja asiakastyytyväisyyden keruuta tulee kehittää (koetut ongelmat ja esteet, kehittämisehdotukset). Tämän työn yhteydessä asukaskysely voidaan toistaa myös seurannan yhteydessä tai tätä ohjelmaa päivitettäessä, jolloin saadaan myös tietoa siitä mihin suuntaan asukkaiden näkemykset kehittyvät.

Seurannassa suositellaan hyödyntämään seuraavia dataa:

- **Asukaskysely** kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteista. Kyselyä suositellaan toteutettavan vähintään kahden vuoden välein, jotta saadaan tietoa siitä mihin suuntaan kävely ja pyöräliikenne Lapualla etenee
- **Pyöräliikenteen ja kävelyn osuus** lapualaisten päivittäisessä liikkumisessa. Tätä varten suositellaan tilattavan erillisotos Lapualle tai Etelä-Pohjanmaan kaupunkeihin seuraavassa valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa (HLT) tai selvittävän muuna erillisenä liikennetutkimuksena.
- **Työmatkapyöräilyn määrää.** Tätä varten voidaan hankkia pyöräliikenteen seurantalaitteita esimerkiksi Eco-Countereita tai muita vastaavia laitteita ja suunnitella muutamat tärkeimmät pyöräliikenteen laskentakohteet. Tällaisia ovat yleensä ns. sisääntuloväylät, jotka kokoavat pyöräliikenteen virtoja.
- **Pyöräliikenteen ja kävelyn suosio koulu- ja harrastusmatkoilla** (koulut, seurat). Koulumatkojen osalta tämä voidaan selvittää varsin luotettavasti mm. koulupäivän aikana toteutettavilla ”kuinka tulit kouluun?” -kyselyillä. Vastaavantyyppisiä kyselyitä voidaan tehdä myös seurojen ja yhdistysten kautta.
- **Liikennetapaturmien määrää ja vakavuutta.** Tätä tulee seurata liikenneturvallisuustyöryhmässä saatavissa olevilla tilastoilla.
- **Pyöräliikenteen ja kävelyn koettu turvallisuus.** Koettua turvallisuutta voidaan selvittää kyselyillä esimerkiksi koululaisille suunnatun kyselyn yhteydessä tai erillisellä barometrilla, jossa on mahdollista kysyä laajemminkin kaupunkilaisten tyytyväisyydestä pyöräliikenteen ja kävelyn olosuhteisiin.

Lapualla on erinomaiset edellytykset nostaa aktiivisten kulkutapojen käytön osuutta mm. tasaisen maaston ja tämän uuden ohjelman ansiosta. Organisaatio on ketterä, ja voi päätöksenteon tuen saatuaan viedä edistämishankkeen toimenpiteitä eteenpäin.

Ensimmäisenä ja tärkeimpänä toimenpiteenä Lapualla on pyöräliikenteen tavoiteverkon käyttöönotto ja kiireellisimpien infran ja olosuhteiden kehittämishankkeiden toteuttaminen, jotta pyöräliikenteen verkosta ja kävelyn olosuhteista saadaan loogiset kokonaisuudet.

Ohjelman etenemisen kannalta on tärkeää perustaa seurantaryhmä, jotta varmistetaan kaikkien kehittämishankkeen toimenpiteiden etenemisestä suunnitellusti kohti tavoitteita. Näin vuonna 2026 edistämishanketta päivitettäessä ollaan saatu jo kunnan kasvua aktiivisiin kulkumuotoihin ja voidaan jatkaa kehitystä.



Kuva: Ramboll Finland Oy

LIITTEET

- 1. Nykytilakuvaus**
- 2. Asukaskyselyn tulokset**
- 3. Kävelyn ja pyöräliikenteen terveyshyödyt**



Liite 1 Nykytilakuvaus

Nykyiset strategiat ja muut ohjelmat

Nykyiset strategiat ja muut ohjelmat

Nykytilanteen ymmärtämistä varten edistämishjelmaa varten tarkasteltiin valtakunnallisia, Etelä-Pohjanmaan sekä Lapuan nykyisiä strategioita ja muita kehittämishjelmia ja suunnitelmia etenkin pyöräilyn ja kävelyn kehittämisen kannalta.

Kaikissa suunnitelmissa korostettiin vahvasti kestävien liikkumismuotojen sekä kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantamisen roolia alueen kehittämisessä.

Tavoitteet

- + Hyvinvointi
- + Väestönkasvu
- + Työpaikkaomavaraisuus
- + Talouden tasapaino

Tapamme toimia

- + Osallistaminen
- + Avoimuus ja nopeus
- + Kokeileva innovointi
- + Verkostoituminen
- + Yksilöllinen kohtaaminen
- + Kannustava ja innostava ilmapiiri
- + #Parasta#Lapua



VALTAKUNNALLINEN KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISOHJELMA

Julkaisu
2018

Liikenne- ja viestintäministeriö

Tavoitevuosi
2030

”Tavoitteena on lisätä sekä kävely- että pyörämatkojen määrää
30 prosentilla vuoteen 2030 mennessä (nykytilaan verrattuna)”

”Tavoitteena on, että **vähintään puolet** uusista kävely- ja pyöräilymatkoista tulisi **siirtymänä henkilöautomatkoista**”

[..]”liikenteen päästöjen, liikennekuolemien ja liikenneonnettomuuksien vähentämisellä yhdessä kansanterveyden parantumisen kanssa haetaan yhteiskunnalle **miljardien eurojen säästöjä**”

KAIKKI LIIKENNEMUODOT KATTAVA LIIKENNETURVALLISUUSSTRATEGIA

Julkaisu

2021*

*tavoite 2021 aikana, ei julkista
luonnosraporttia

Liikenne- ja viestintäministeriö

Tavoitevuosi

2022-2026

”Tieliikenteen osalta [...] tavoite kytkeytyy erityisesti **EU:n nollavisioon**, jonka päämääränä on vähentää **tieliikennekuolemien määrä nolnaan**”

”Tavoitteena on **liikenneturvallisuuden parantaminen kokonaisvaltaisesti** ja luoda edellytyksiä liikenteen turvalliseen kehitykseen tulevaisuudessa, ottaen erityisesti huomioon liikenteen digitalisaation ja automatisaation sekä **liikennekäyttämisen**”

LAPUAN ALUEIDEN KÄYTÖN STRATEGIA

Julkaisu
2009

Lapuan kaupunki

Tavoitevuosi
2025

” Lapuan alueidenkäytön strategia tähtää tulevaisuuteen – Lapuan säilyttämiseksi houkuttelevana, elinvoimaisena ja itsenäisenä, monipuolisten palvelujen, työnteon ja asumismahdollisuuksien paikkakuntana.”

”Liikenteen strategia - Lapuan liikenteellinen saavutettavuus ja hyvä liikenneyhteydet turvataan. Liikennettä kehitetään ympäristön kannalta kestävämpään suuntaan.”

” Asutuksen lisääminen keskustassa antaa mahdollisuuden kasvattaa jalankulun ja pyöräilyn osuuksia”

Toimenpiteet:

Joukko- ja kevytliikenteen toimintaedellytyksiä kehitetään

Päärataa kehitetään

Lapuan ja Seinäjoen välistä valtatieyhteyttä kehitetään

ETELÄ-POHJANMAAN LIIKENNEJÄRJESTELMÄ SUUNNITELMA

Julkaisu
2017

Etelä-Pohjanmaan liitto
Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
Liikennevirasto

Tavoitevuosi
2040

Visio 2040: ” Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmä tukee koko maakunnan kasvua kestävästi, tukee alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttämistä sekä varmistaa maakunnan hyvän saavutettavuuden ja liikkumisedellytykset. Kestävän kasvun keskiössä on maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen sekä elinkeinoelämän kilpailukyky.”

” Lapua osa Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhavan kehityskäytävää”

” Taajamissa voidaan liikkua myös jalan ja pyörällä... - ...taajamissa on potentiaalia ohjata lyhytmatkaista liikkumista kävellen ja pyörällä tehtäväksi. Tämä edellyttää kuitenkin kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämisen ottamista painopisteeksi kehityskäytävän parantamishankkeissa.”

LAPUAN LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMA

Julkaisu
2015

Etelä-Pohjanmaan liitto
Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
Liikennevirasto

Tavoitevuosi
2020

”Lapuan kaupunki pyrkii saavuttamaan valtakunnallisen turvallisuustavoitteen, mikä tarkoittaisi, että vuonna 2020 kenenkään ei tarvitsisi kuolla ja loukkaantuneita olisi noin 20 /14/”

” Lapuan kaupungin tavoitteena on lisätä kevyen liikenteen väylästä ja entisestään parantaa sen turvallisuutta sekä kunnossapitoa. Samalla pyritään parantamaan esteettömyyttä.”

LAPUAN KAUPUNGIN ELINVOIMAN JA VIIHTYISYYDEN KASVATTAMINEN - HANKERAPORTTI

Julkaisu
2017

Lapuan Yrittäjät ry.

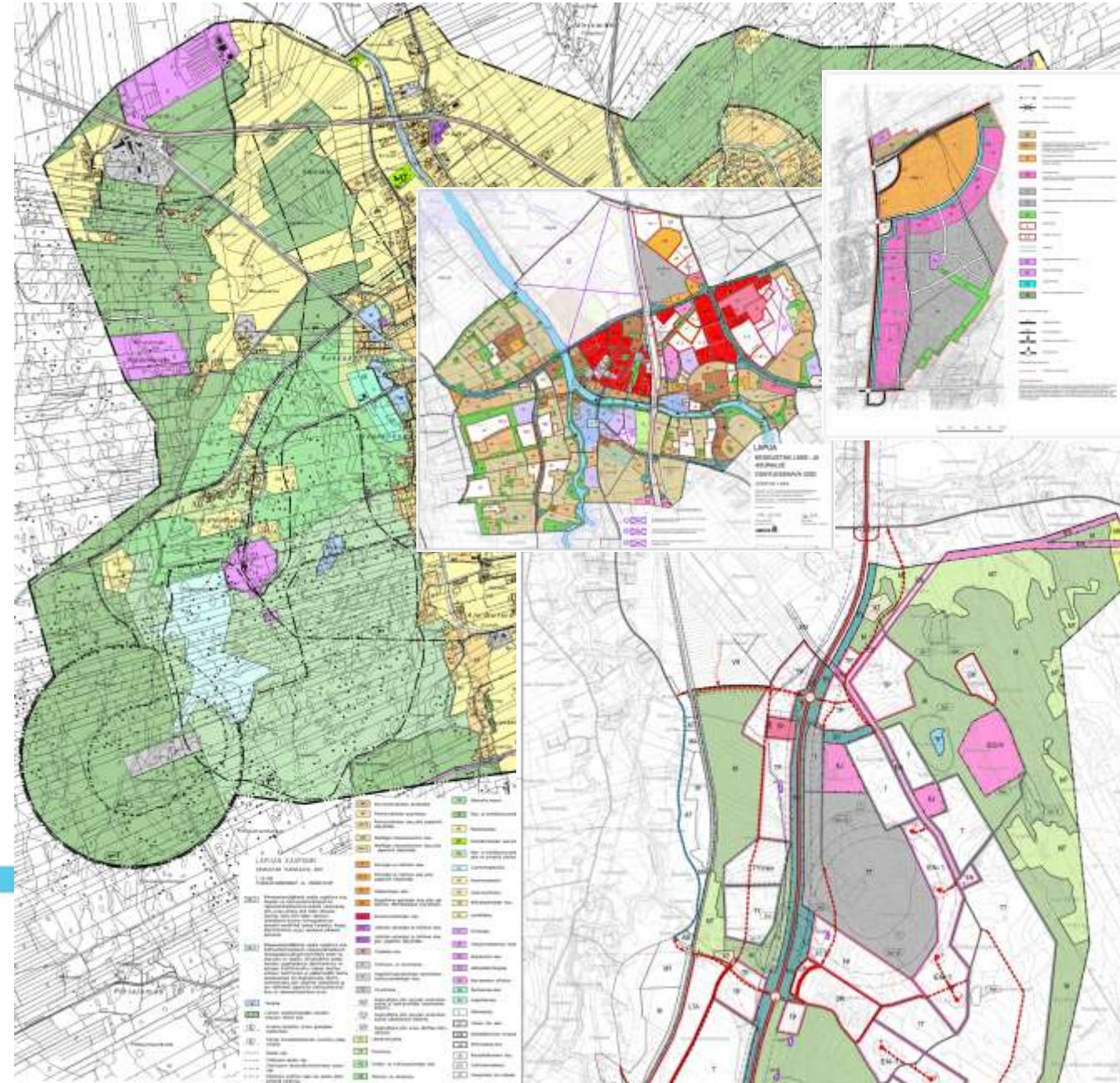
Tavoitevuosi
2020

”Lapuan kaupunki pyrkii saavuttamaan valtakunnallisen turvallisuustavoitteen, mikä tarkoittaisi, että vuonna 2020 kenenkään ei tarvitsisi kuolla ja loukkaantuneita olisi noin 20 /14/”

” Lapuan kaupungin tavoitteena on lisätä kevyen liikenteen väylästä ja entisestään parantaa sen turvallisuutta sekä kunnossapitoa. Samalla pyritään parantamaan esteettömyyttä.”

Lapuan yleiskaavat

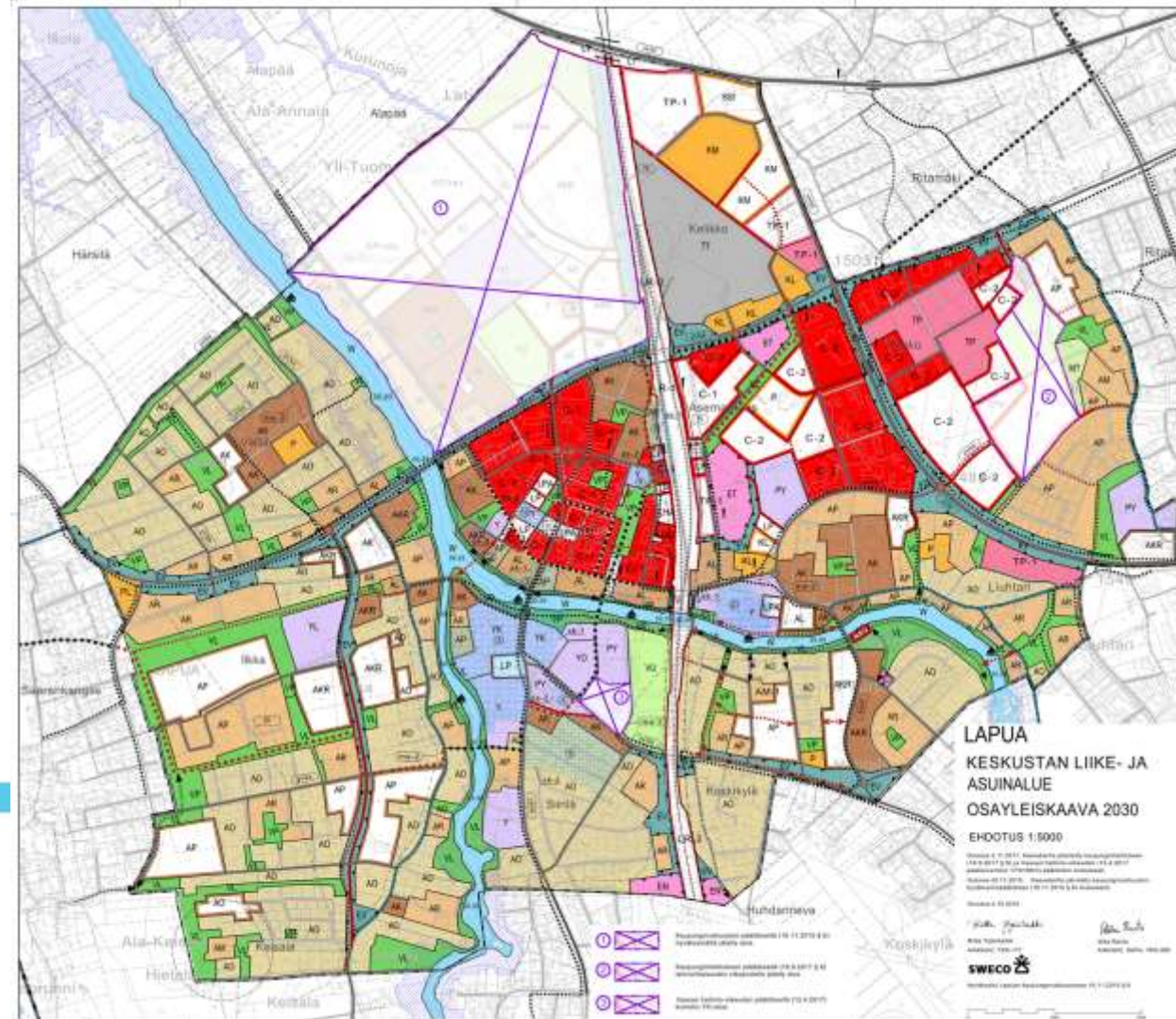
Lapualle on laadittu 90-luvulla koko keskustan kattava yleiskaava. Yleiskaavaa on päivitetty viimeisen 10-vuoden aikana useilla osayleiskaavoilla keskustan, Honkimetsän ja Jouttikallion tuotanto- ja logistiikka-alueilta.



Keskustan uusi yleiskaava

Keskustan uuden yleiskaavan tavoitevuodeksi on merkitty vuosi 2030. Vanhaan verrattuna uusi vuonna 2015 kaupunginvaltuustossa hyväksytty yleiskaava tuo ensimmäistä kertaa yleiskaava tasolle kevyenliikenteen verkoston. Kaavassa on määritelty nykyinen kevyen liikenteen pääverkko ja sen ulkopuolinen verkko. Kaava asettaa tavoitteita verkon laajentamiseen keskustan alueella.

Kaavaan on merkitty myös C-1-merkinnän alueita, eli keskustatoimintojen alueita. Merkintä määrää ottamaan kävelyn ja pyöräilyn erityisesti huomioon uusin ratkaisuin: ”Alueelle tulee suunnitella ja toteuttaa kävelypainotteisia katuosuuksia tai kävelykatualueita.” Kävelykatuosuuksia on merkittykin kaavaan useammalle osuudelle.

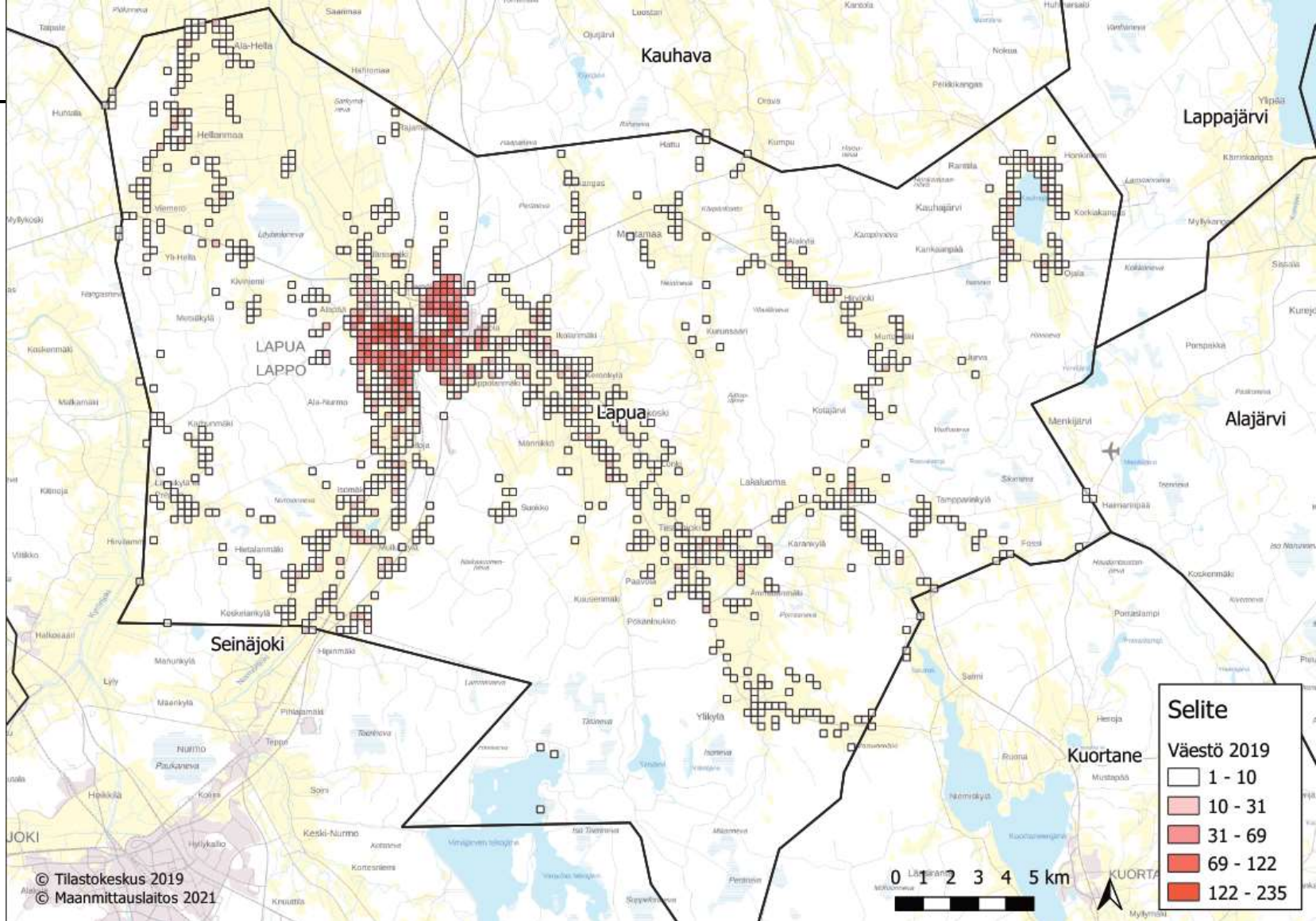


Kartat nykytilanteesta

Väestö

Lapuan väestö on hyvin paljolti keskittynyt keskustaan sekä valtatievarrelle Seinäjoen suuntaan sekä tien 66 varrelle, joilla molemmilla on selkeät asutuskäytävät. Haja-asutusta on myös sijoittunut muutamalle kylälle noin 5-20 kilometrin säteellä keskustasta.

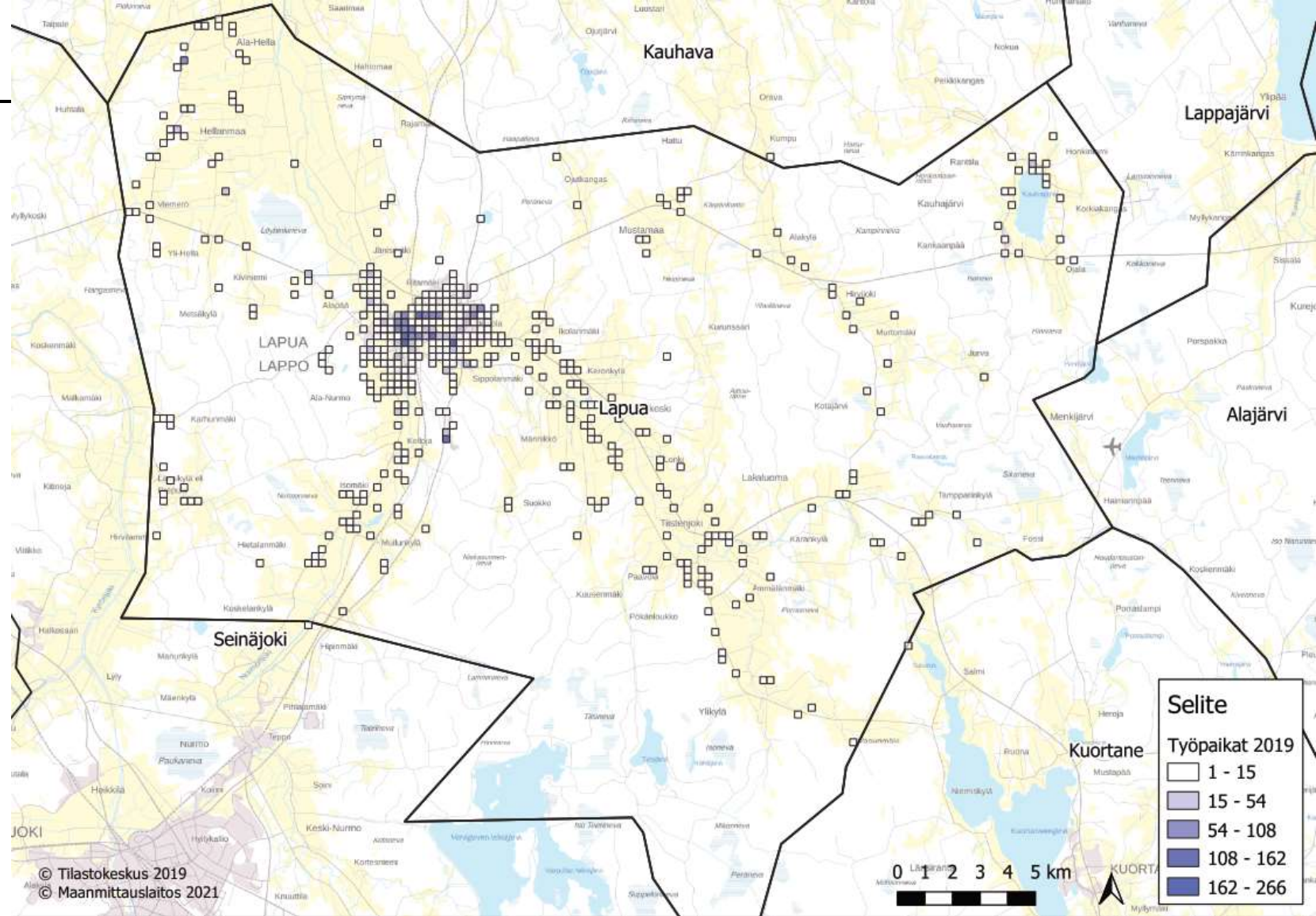
Yli 60% Lapuan väestöstä asuu kaupungin keskustasta 2,5 kilometrin säteellä.



Työpaikat

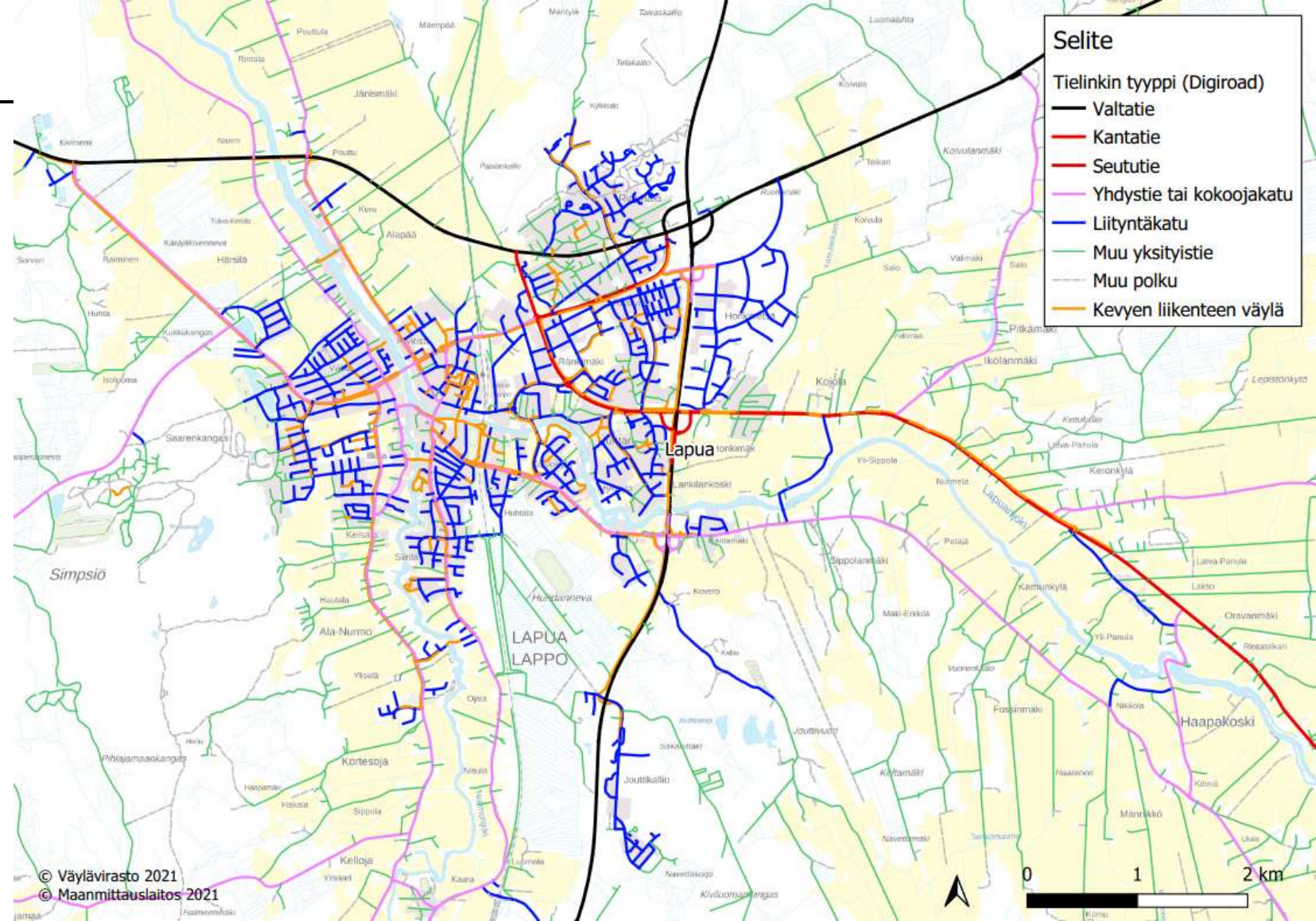
Työpaikat ovat pitkälti keskittyneet Lapuan keskusta ja sen reuna-alueille. Keskustan ulkopuolella suuri yksittäinen työpaikka on Nammon Lapuan ampumatarviketehdas.

Väestön ja työpaikkojen läheinen sijainti mahdollistaa arjen asioiden hoitamisen pyörällä.



Tieverkko

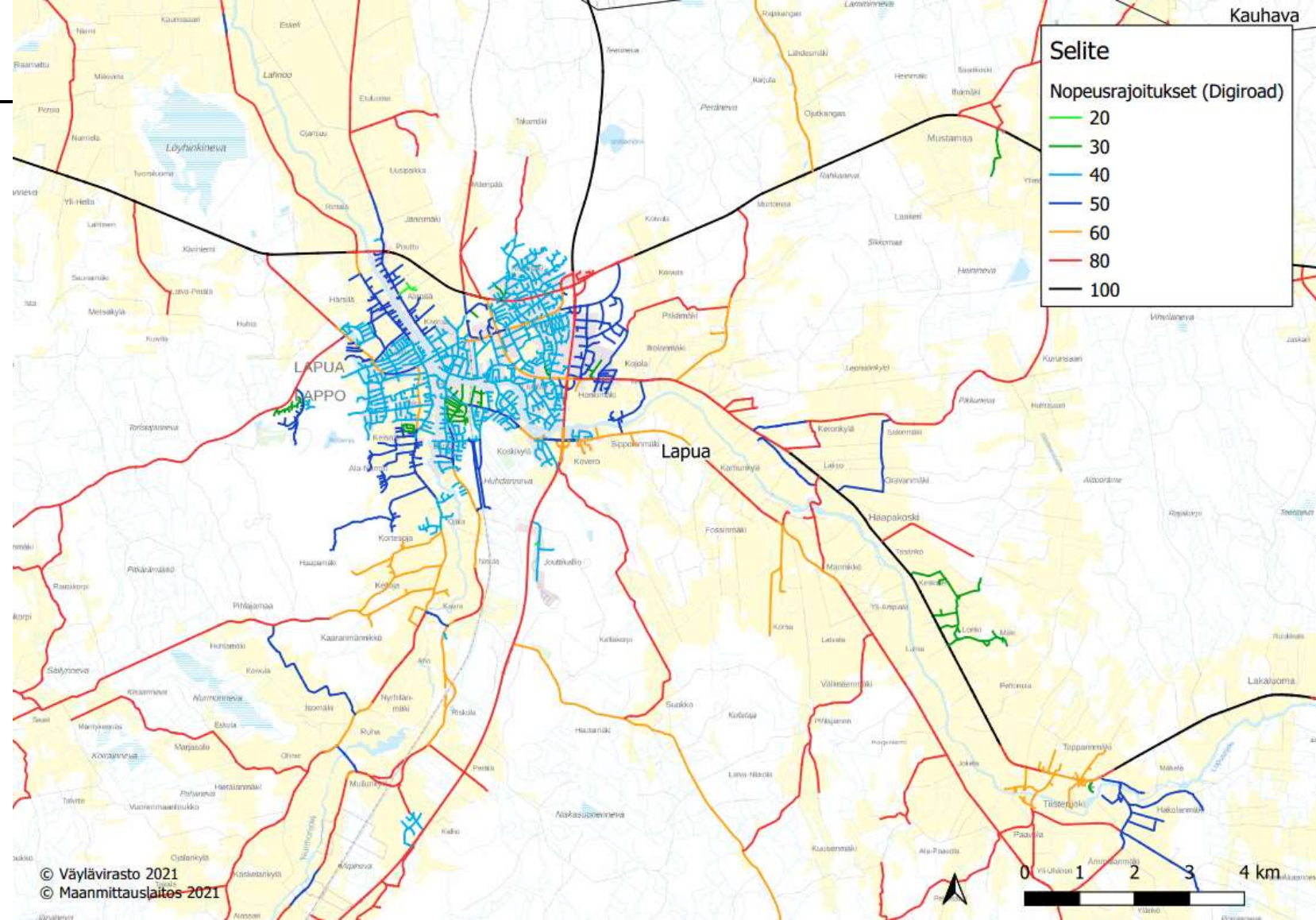
Lapuan halki kulkee useampi suuri valtatie. Vt 19 ja 16 halkovat Lapuaa kantatie 66:n kanssa. Valtion omistamien teiden lisäksi Lapuan keskusta koostuu pääosin kunnan omistamasta katuverkosta.



Tieverkko

Suurten teiden nopeusrajoitukset ovat Lapualla pääasiassa 80 tai 100 km/h tunnissa taajama-alueiden 60-rajoituksia lukuun ottamatta. Keskusta-alueen pääasiallinen nopeusrajoitus on 40 km/h.

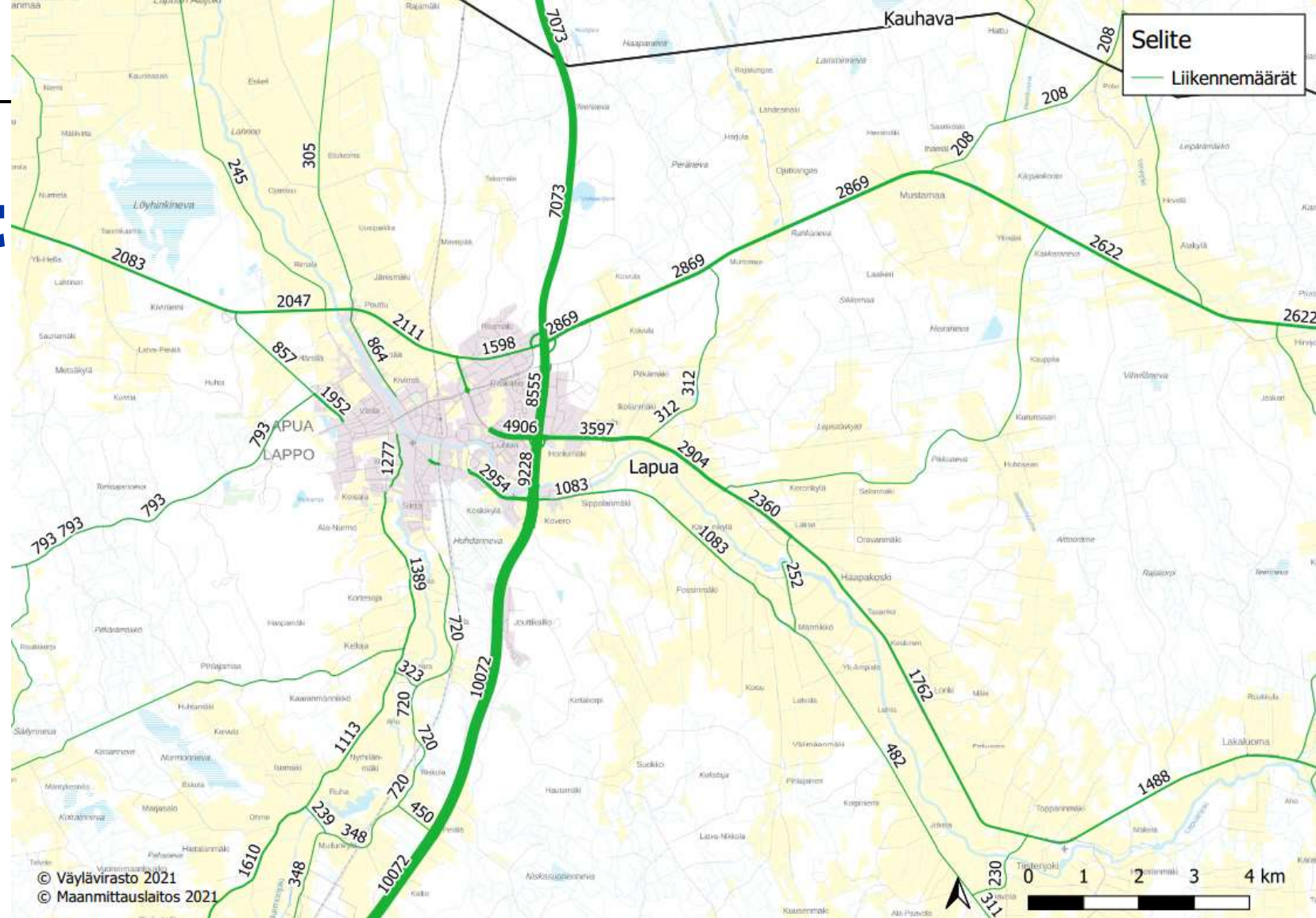
Korkeat autoliikenteen nopeusrajoitukset vähentävät pyöräilyn houkuttelevuutta.



Liikennemäärät

Vt. 19 on selkeästi vilkkain tie alueella yli 10000 päivittäisellä ajoneuvolla. Tie on kuitenkin eri tasossa muun väylästön kanssa, jolloin liikenne ohittaa Lapuan tehokkaasti. Muu verkko on varsin vähäliikenteistä.

Jos pyöräväyliä ei ole, on vilkkaalla tiellä pientareella pyöräily hyvin epämukavaa, mikä osaltaan laskee pyöräilyn houkuttelevuutta liikennemuotona,





Liite 2 Asukaskyselyn tulokset

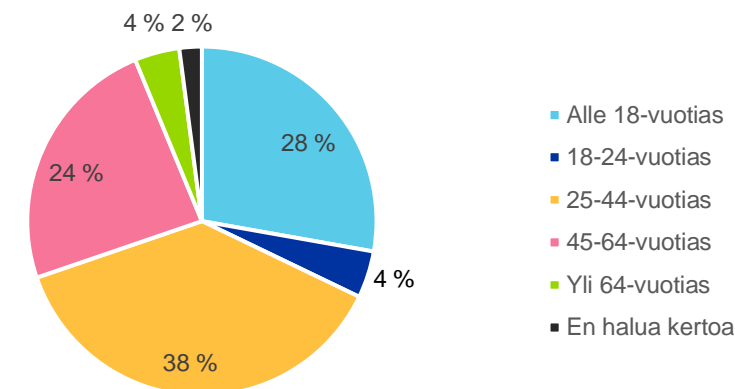
Kyselyn alkuosa

Asukaskysely keräsi yli 500 vastaajaa

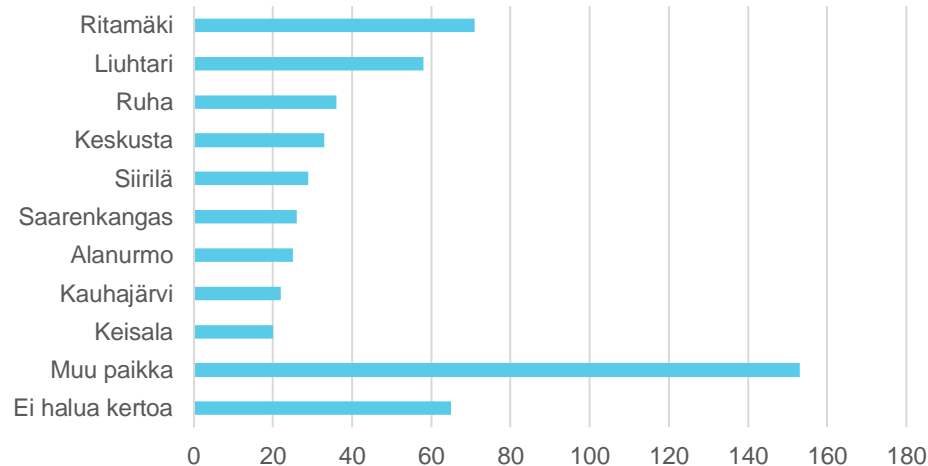
Kyselyyn oli avoinna Maptionnaire-palvelussa 22.3.-16.4.2021, jona aikana kyselyyn vastasi 538 eri vastaajaa, joka vastaa vajaata 4% lapualaisista. Kyselyn tarkoituksena oli kartoittaa asukkaiden kokemuksia pyöräilyn jalankulun olosuhteista Lapualla. Kysely koostui perinteisemmästä kyselystä sekä karttaosioista, jossa pystyi merkitsemään ongelmakohtia suoraan kartalle, joita saatiinkin 1760.

Kysely tavoitti hyvin nuoria, ja 28% vastaajista oli alle 18-vuotiaita, mutta suurin osa heistä ei jatkanut kyselyä ensimmäisiä kysymyksiä pidemmälle. Eniten vastauksia tuli 25-44-vuotiaiden ikäryhmästä. Vastaajista 88% asui Lapualla, jossa eniten vastauksia tuli Ritämäestä ja Liuhtarista, joista molemmista tuli noin 60 vastaajaa.

Kyselyyn vastanneiden ikäjakauma (n=527)



Vastaajien asuinpaikat (n=538)



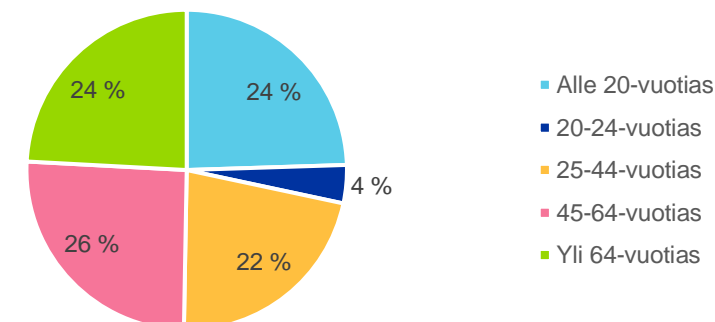
60

Vastanneista

86%

koki pyöräily-
olosuhteiden
kehittämisen
tärkeäksi.

Lapuan ikäjakauma vuonna 2019
(Yhteensä 14278 asukasta)

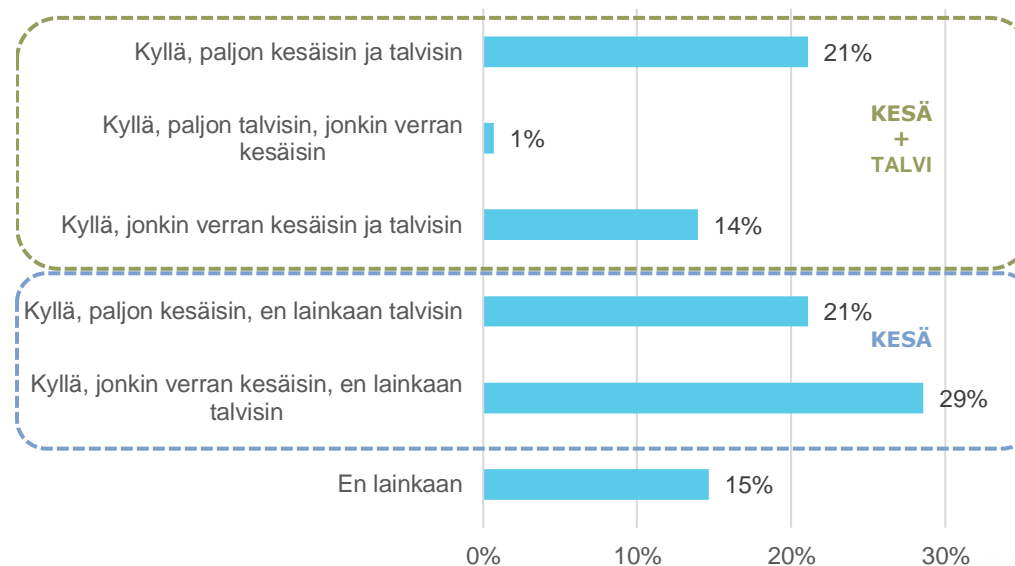


Liikkumistottumukset, pyöräliikenne

Kysyttäessä Lapualaisten pyöräilytottumuksista Puolet vastaajista kertoi pyöräilevänsä vain kesäisin ja 15% ei pyöräile lainkaan työ-, opinto-, tai asiointimatkoilla. Ympäri vuoden pyöräileviä oli 36% vastaajista. Vastaajat tunsivat olonsa turvalliseksi pyöräteillä, sillä 79% koki olonsa vähintään melko turvalliseksi.



Liikutko pyörällä työ-, opiskelu- tai asiointimatkojasi? (n=280)

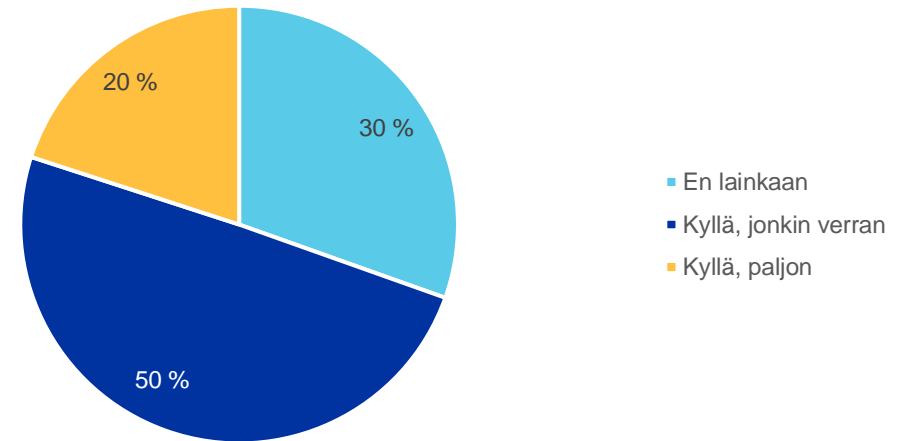


Liikkumistottumukset, jalankulku

Kaksi kolmasosaa vastaajista kävelee työ-, opiskelu- ja asiointimatkojansa, muu kolmasosa ei lainkaan kävele asiointimatkojansa, mitä pitkälti johtuu suurista etäisyyksistä keskustaan. Kymmenen prosenttia vastaajista käyttää myös joitain kävelyyn rinnastettavia liikkumisvälineitä. Esiin tulivat etenkin potkulaudat sähköllä ja ilman sekä rullasukset.

Kulkuväline	Vastausten lukumäärä
Sähköpotkulauta	7
Rullaluistimet	7
Potkulauta	4
Rullasukset	3

Liikutko jalan työ-, opiskelu- tai asiointimatkojasi?
(n=230)



Turvallisuus

Pyöräily koettiin kävelyä selkeästi turvallisemmaksi vaihtoehdoksi liikkua. Vain 62% vastaajista koki kävelyn olevan ylipäätensä turvallista Lapualla ja jopa 22% kokee jopa olonsa turvattomaksi. Avovastauksissa kävelyn turvallisuuden tunnetta koettiin heikentävän tien pientareella käveleminen. Saman koettiin vaikuttavan myös pyöräilyn turvallisuuden tunteeseen, muttei niin paljon kuin kävelyn.

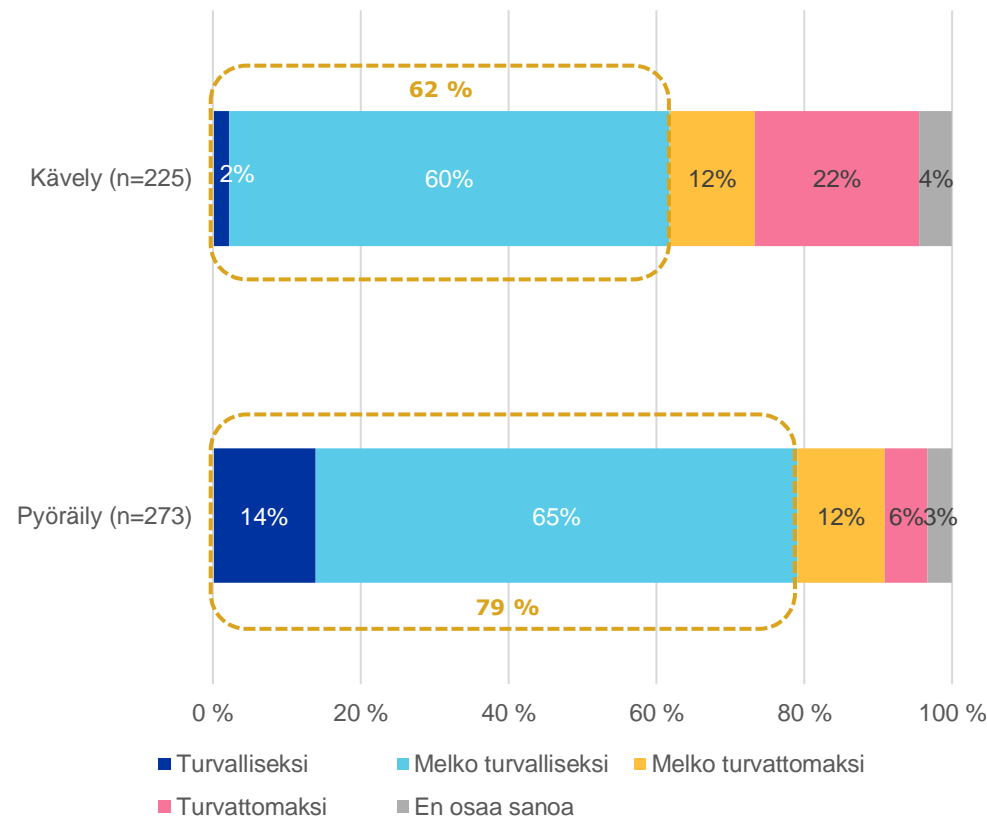


62%
koki kävelyn
turvalliseksi



79%
koki pyöräilyn
turvalliseksi

Kuinka turvalliseksi koet jalankulun tai pyöräilyn Lapualla



Mikä motivoisi pyöräilemään?

Talvikunnossapito ja turvallisemmat sekä sujuvammät pyöräreitit olivat suurimmat motivaattorit pyöräilyn lisäämiseen. Avoimissa vastauksissa nousi esille etenkin teiden huono kunto ja puutteellinen pyöräilyverkosto.

Mikä lisäisi pyöräilyä?	Vastausten lukumäärä
Pyöräteiden parempi laatu ja kunnossapito	8
Lyhyemmät matkat	5
Turvallisemmat pyöräilyolosuhteet	5
Pyöräilyn eriyttäminen muista liikummimuodoista	5
Ei mikään	3
Parempi sää	2

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



Mikä motivoisi kävelemään?

Jalankulusta kysyttiin hyvin saman tyyppisesti tekijöitä, jotka saivat liikkumaan enemmän jalan. Esille nousivat taas parempi talvikunnossapito sekä turvallisuus. Poikkeuksena pyörä Avovastauksissa nousi esille pientareella kävelyn epämukavuus useassa vastauksessa sekä lyhyemmät välimatkat.

Mikä saisi sinut kävelemään enemmän?	Vastausten lkm.
Lyhyemmät matkat	4
Ei tarvitsisi kulkea maanteiden vieressä	3
Autoilijoiden asennemuutos	2
Ei mikään	2
Turvallisemmat kävelyreitit	1
Parempi sää	1

Mikä saisi sinut liikkumaan jalan enemmän?



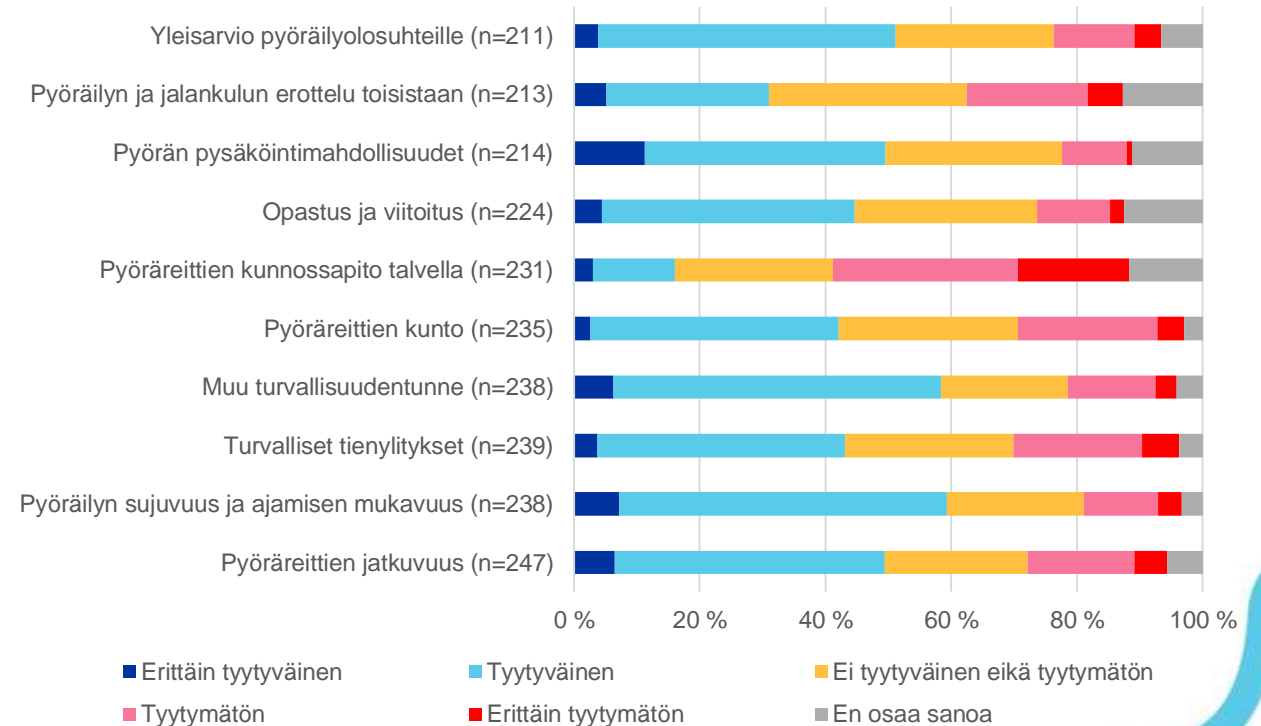
Tyytyväisyys pyöräilyolosuhteisiin

Kyselyssä kysyttiin: ”Mikä saisi sinut liikkumaan nykyistä enemmän pyöräillen esimerkiksi työ-, opiskelu- tai asiointimatkoja Lapualla?” ja vastaaja pystyi valitsemaan enintään kolme kohtaa kysymyksessä. Etenkin kunnossapitoon oltiin tyytymättömiä sekä turvallisuuteen. Parhaat arviot sai pyöräilyn sujuvuus ja mukavuus!

Pyöräilyolosuhteiden yleisarviosta laskettiin yleisarvosana asteikolla 1-5, jossa 1 on erittäin tyytymätön ja 5 erittäin tyytyväinen. Vastanneiden keskiarvo oli 3,4!

Yleisarvosana
pyöräilyn
olosuhteille
Lapualla on
3,36
(asteikolla 1–5)

Tyytyväisyys pyöräilyolosuhteisiin

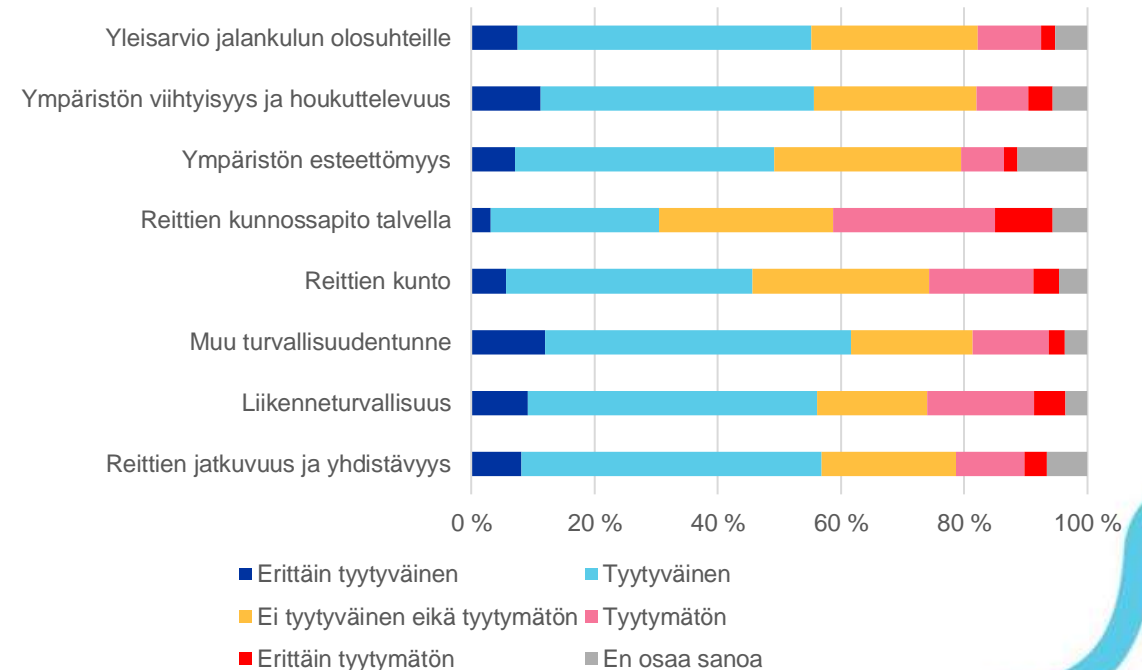


Tyytyväisyys kävelyolosuhteisiin

Jalankulkuolosuhteisiin oltiin kohtalaisen tyytyväisiä ja tyytymättömiä oltiin talvikunnossapitoon. Pyöräilyyn nähden kävelyolosuhteisiin oltiin tyytyväisempiä ja yleisarvosana oli hieman korkeampi. Muualla kyselyssä avoimista vastauksista nousi esille etenkin pientareella autoliikenteen seassa käveleminen, joka koettiin epämiellyttäväksi.

Yleisarvosana
kävelyn
olosuhteille
Lapualla on
3,5
(asteikolla 1–5)

Kuinka tyytyväinen olet jalankulkuolosuhteisiin Lapualla? (n=197)



Pyöräilyolosuhteiden kehittäminen

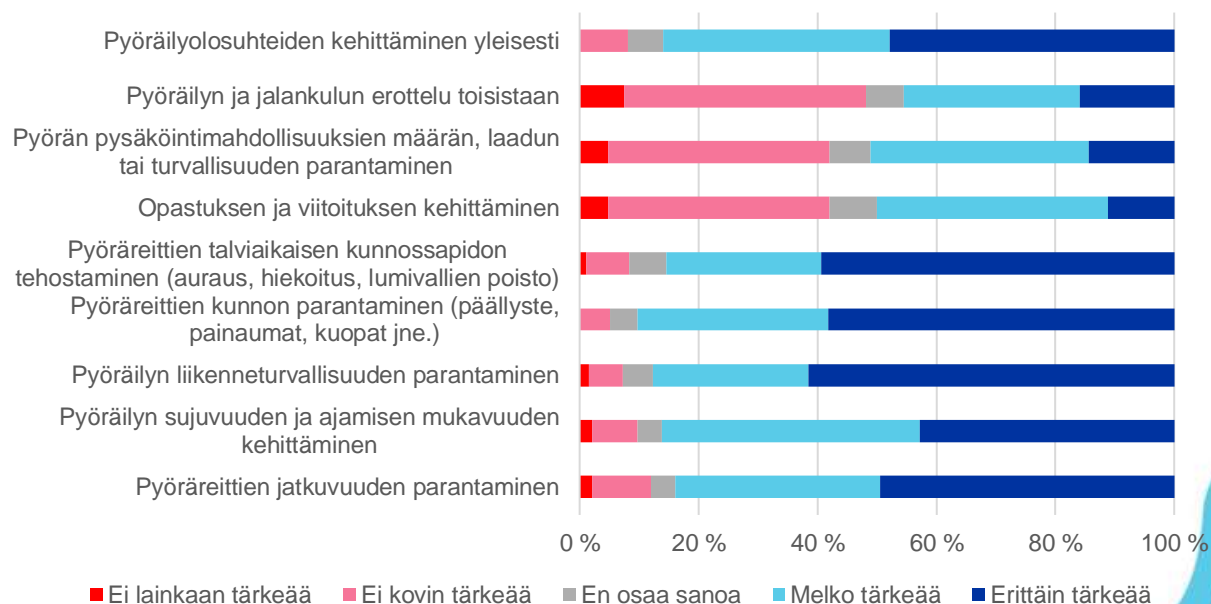
Lapualla kyselyyn vastanneet ovat pyöräilyolosuhteiden kehittämisen suhteen erittäin myönteisiä, sillä 86% vastaajista kertoi sen olevan merkityksellistä. Tärkeimpänä kehityskohteena nousi esille pyöräteiden kunnon parantaminen, talvikunnossapito ja turvallisuus, kuten kävelynkin osalta. Yllättävää oli, miten kyselyyn vastanneet kokivat liikennemuotojen erottelun, pysäköinnin sekä opastuksen ja viitoituksen kehittämisen verrattain tarpeettomana asiana.

Vastanneista

86%

koki pyöräilyolosuhteiden kehittämisen tärkeäksi.

Kuinka merkityksellistä pyöräilyn osa-alueiden kehittäminen on? (n=192)



Jalankulun kehittäminen

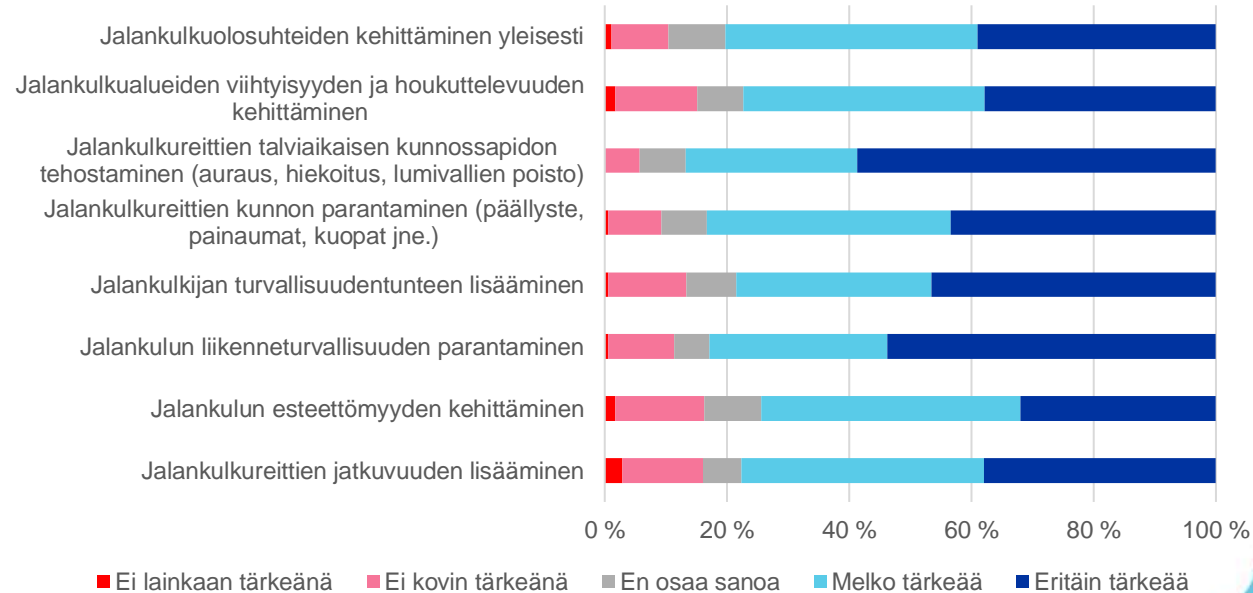
Liikenneturvallisuus ja yleinen- ja talvikunnossapito nousivat taas tärkeimpinä kehityskohteina esiin kyselystä. Kaikki kohteet nähtiin vastausten perusteella tärkeinä kehityskohteina.

Vastanneista

80%

koki jalankulku-
olosuhteiden
kehittämisen
tärkeäksi.

Kuinka merkityksellistä jalankulun osa-alueiden kehittäminen on? (n=175)



Avoim palaute antoi yli 80 kommenttia ja parannusehdotusta

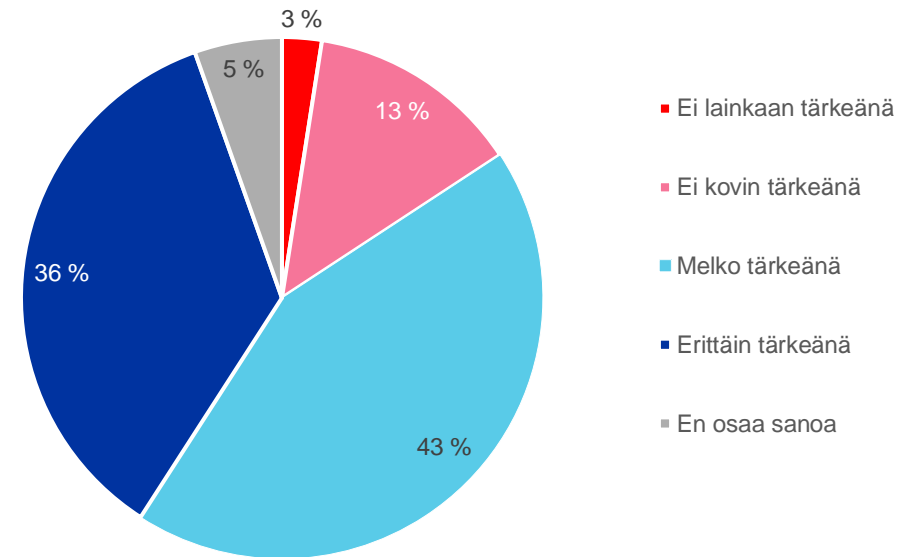
Avoim palaute nosti paljolti samoja teemoja esille, kuin muukin kysely. Vastaukset tarjosivat paljon uusia ehdotuksia yhteysväleille ja kommentteja alueen liikenneturvallisuudesta. Muusta kyselystä poikkeavia kommentteja nousi palautteesta esille etenkin vapaa-ajanpyöräilyyn liittyen. Suunnitteluun toivottiin arkipyöräilyn lisäksi esille nostettavan vapaa-ajan pyöräilyä. Maantiepyöräilijöiden näkökulmaa nostettiin esille sekä toivottiin parempia maasto- ja alamäkipyöräilyn mahdollisuuksia esimerkiksi Simpsiön alueelle.

Pyörämatkailun kehittäminen

Asukaskyselyssä vastaajilta pyydettiin mielipidettä Lapuan kehittämisestä pyörämatkailukohteena. Pyörämatkailun kehittäminen koettiin erittäin tärkeänä Lapualla ja jopa 79% vastaajista vastasi sen olevan vähintään melko tärkeää.



Kuinka tärkeänä pidät lapuan kehittämistä pyörämatkailukohteena?





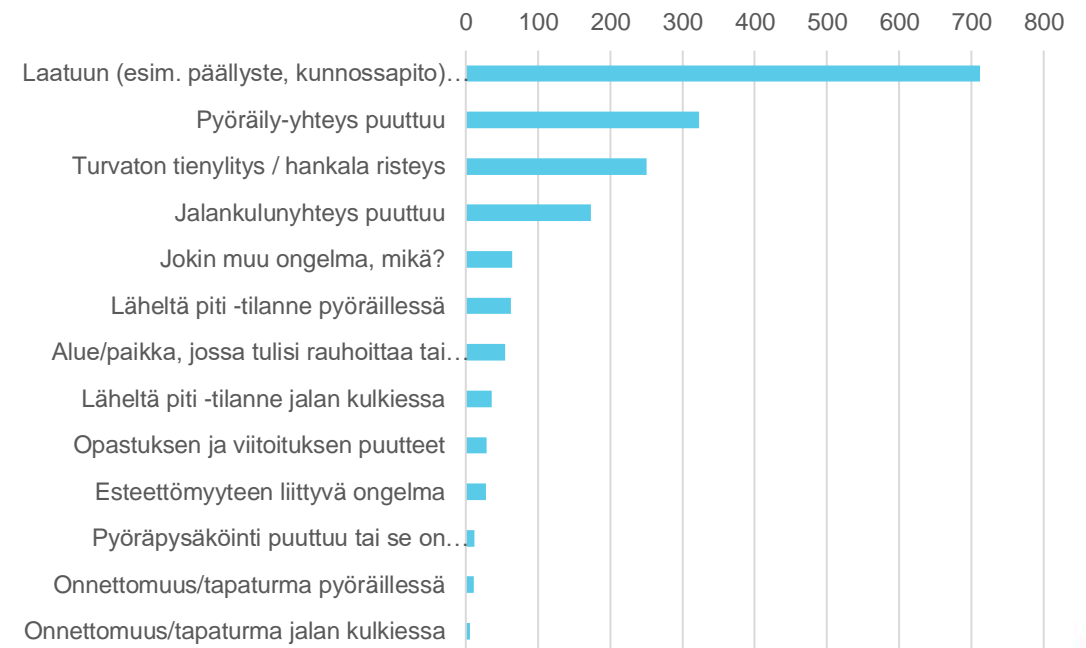
Karttaosio

Karttaosio keräsi 1760 vastausta

Karttakyselyssä vastaajia pyydettiin asettamaan kartalle pisteitä havaitsemiensa ongelmakohtien paikalle. Kysymyksiin pysyi myös liittämään vapaan kommentin merkkamastaan pisteestä. Erityyppisiä pisteitä oli yhteensä kymmenen kappaletta. Eniten merkintöjä tuli laatuun ja pyöräily-yhteyden puuttumiseen liittyen.

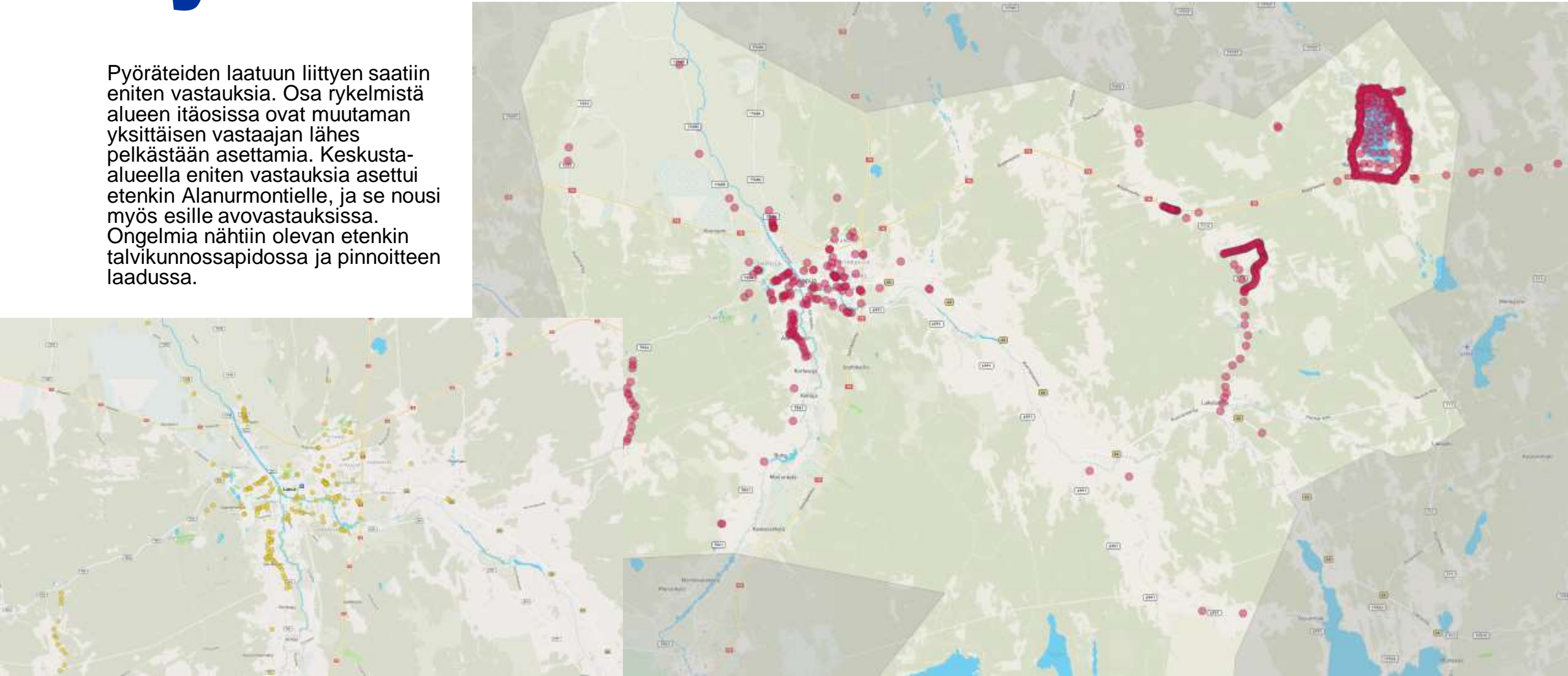
Kyselyssä tapahtui virhe julkaistaessa erään bugin takia, jolloin osa kyselystä jäi pimentoon ensimmäiseksi viikoksi. Sen takia avovastauksia ei kaikista karttakysymyksistä saatu, eikä liikenneturvallisuus kysymyksiä voitu kerätä kaikilta osioilta. Uupumaan on siis ”läheltä piti”-kysymyksiä sekä ”onnettomuus/tapaturma”-kysymyksiä.

Karttavastausten jakautuminen kategorioittain (n=1760)



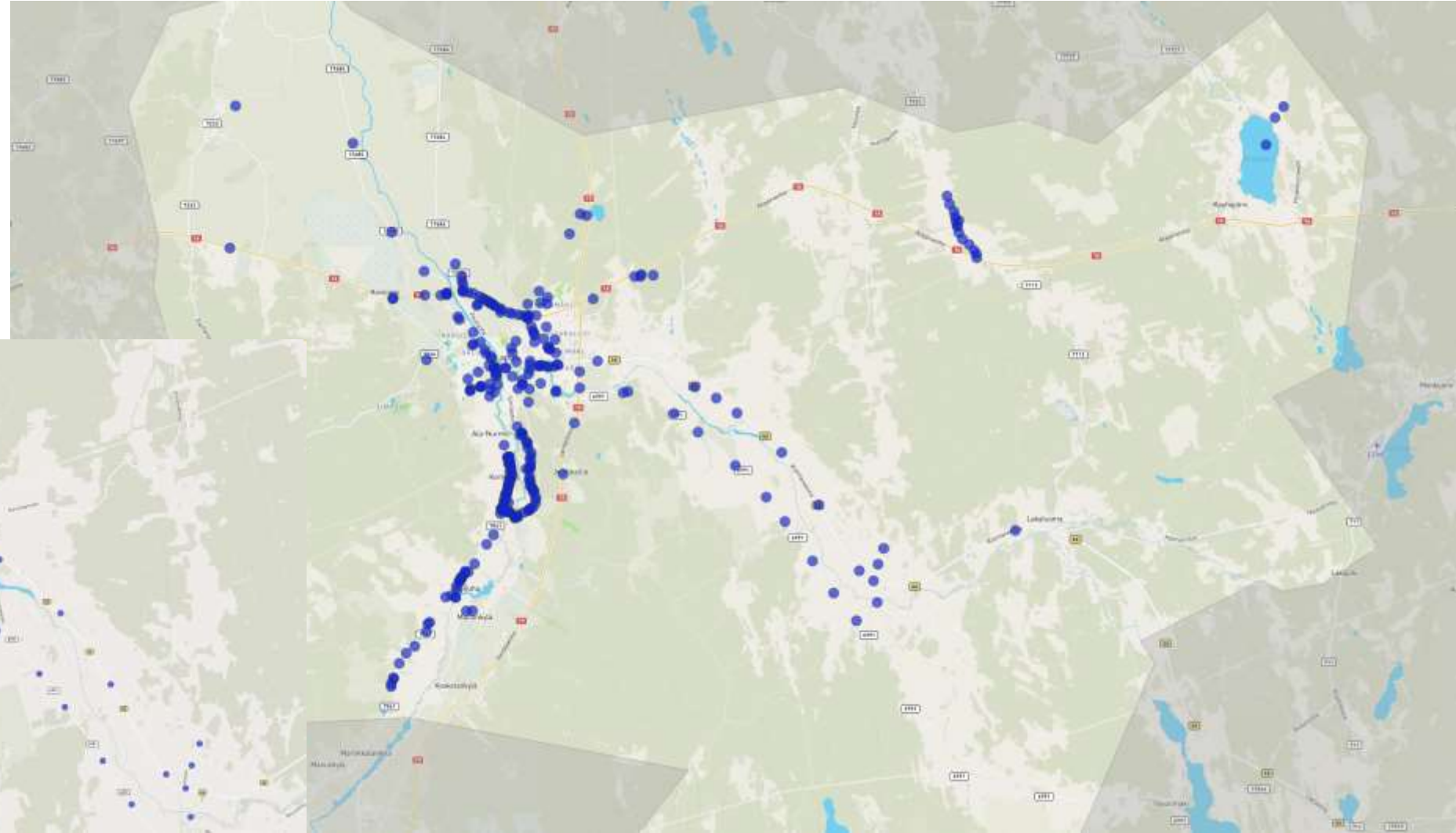
Pyöräteiden laatu

Pyöräteiden laatuun liittyen saatiin eniten vastauksia. Osa rykelmistä alueen itäosissa ovat muutaman yksittäisen vastaajan lähes pelkästään asettamia. Keskusta-alueella eniten vastauksia asettui etenkin Alanurmantielle, ja se nousi myös esille avovastauksissa. Ongelmia nähtiin olevan etenkin talvikunnossapidossa ja pinnoitteen laadussa.



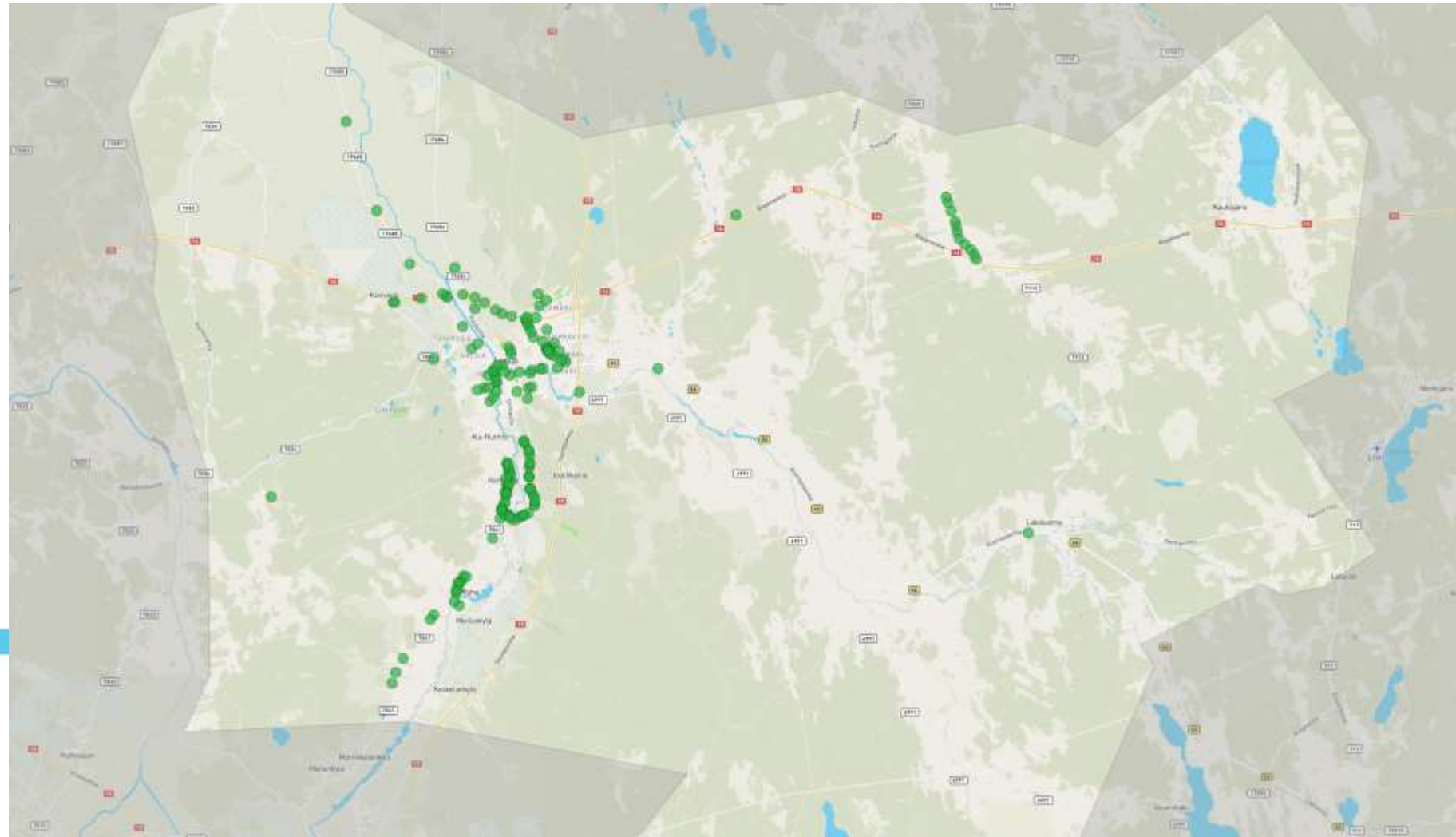
Pyöräily-yhteys puuttuu

Puuttuvia yhteyksiä löytyi etenkin keskustasta etelään vieviltä teiltä sekä pohjoisessa Alajärventieltä. Osa rykelmistä, etenkin itäosassa ovat yksittäisten vastaajien asettamia. Avovastauksissa toivottiin uusia pyöräteitä etenkin koulujen lähelle.



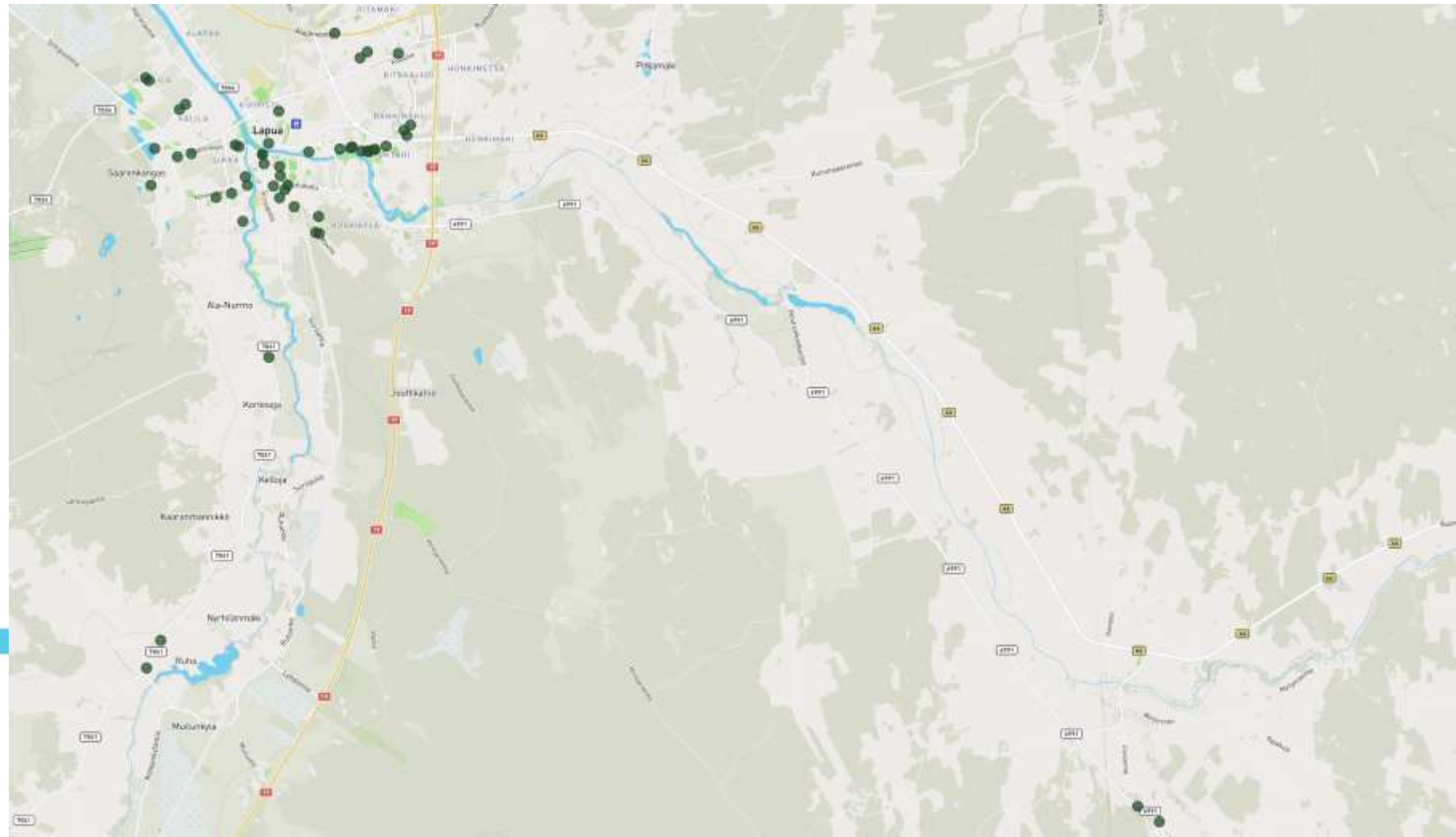
Puuttuvat jalankulkuyhteydet

Puuttuvia jalankulkuyhteyksiä löytyi samoilta kohdilta, kuin puuttuvia pyöräily-yhteyksiä. Avovastauksissa nousi taas esille pientareella kävelyn epämukavuus.

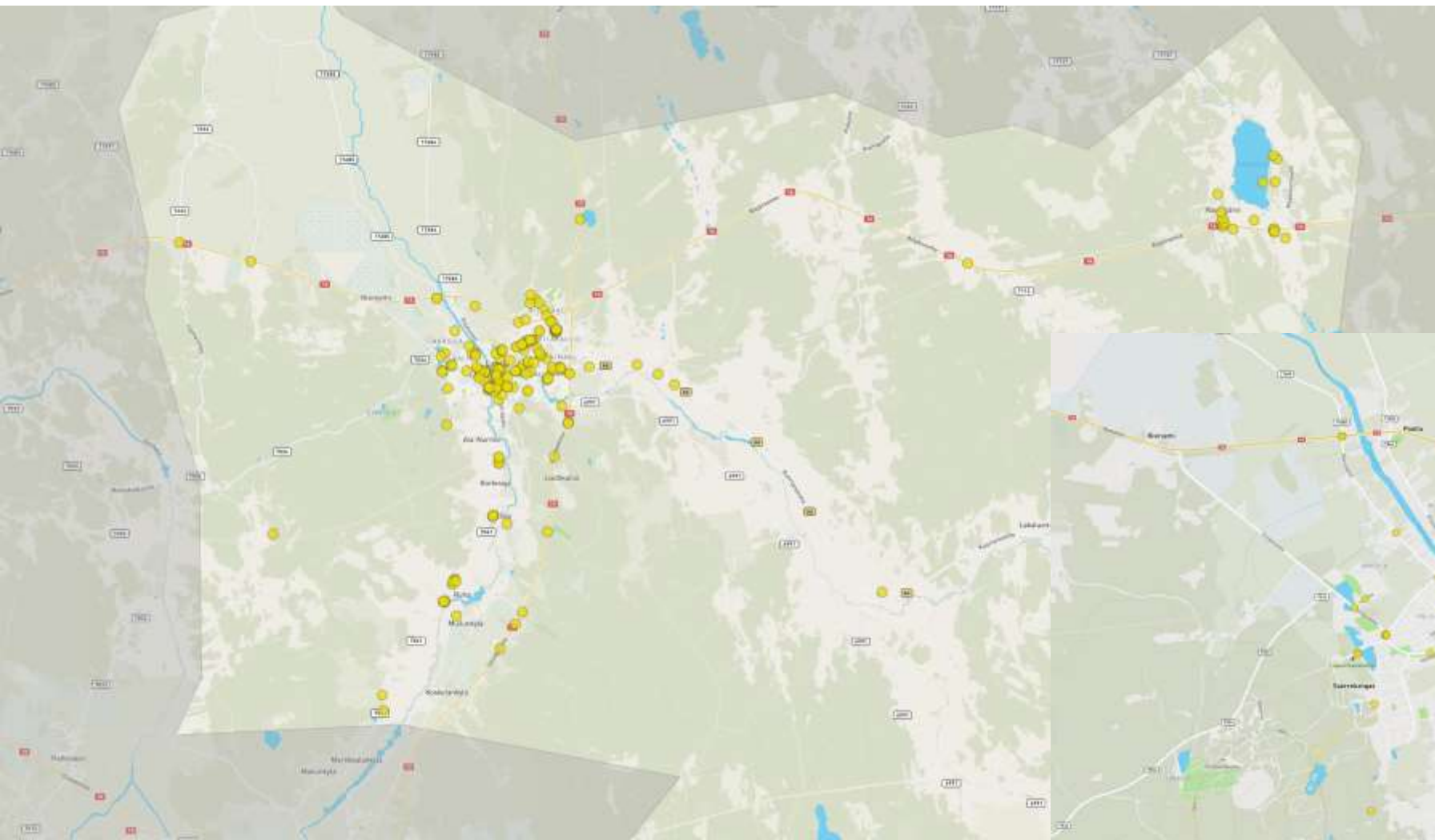


Autoliikenteen rauhoittaminen

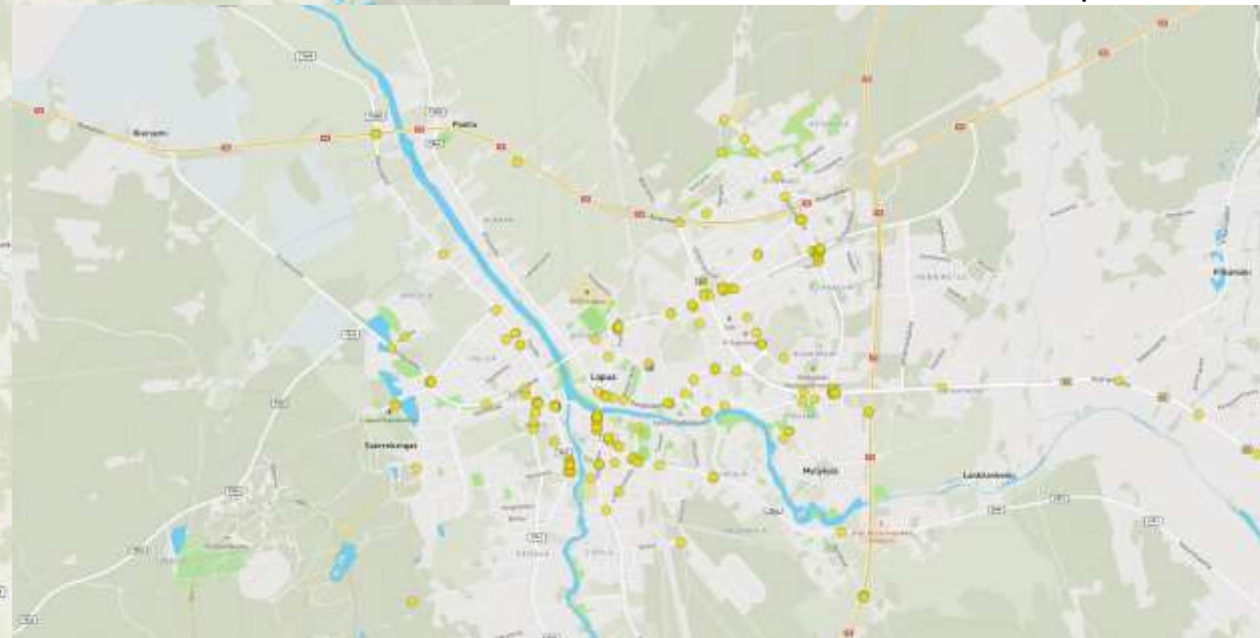
Autoliikenteen rauhoittamista ehdotettiin etenkin keskusta-alueelle, Kuortaneentielle. Avovastauksissa nousivat esille lähinnä autoilijoiden ajama ylinopeus.



Turvaton tienylitys

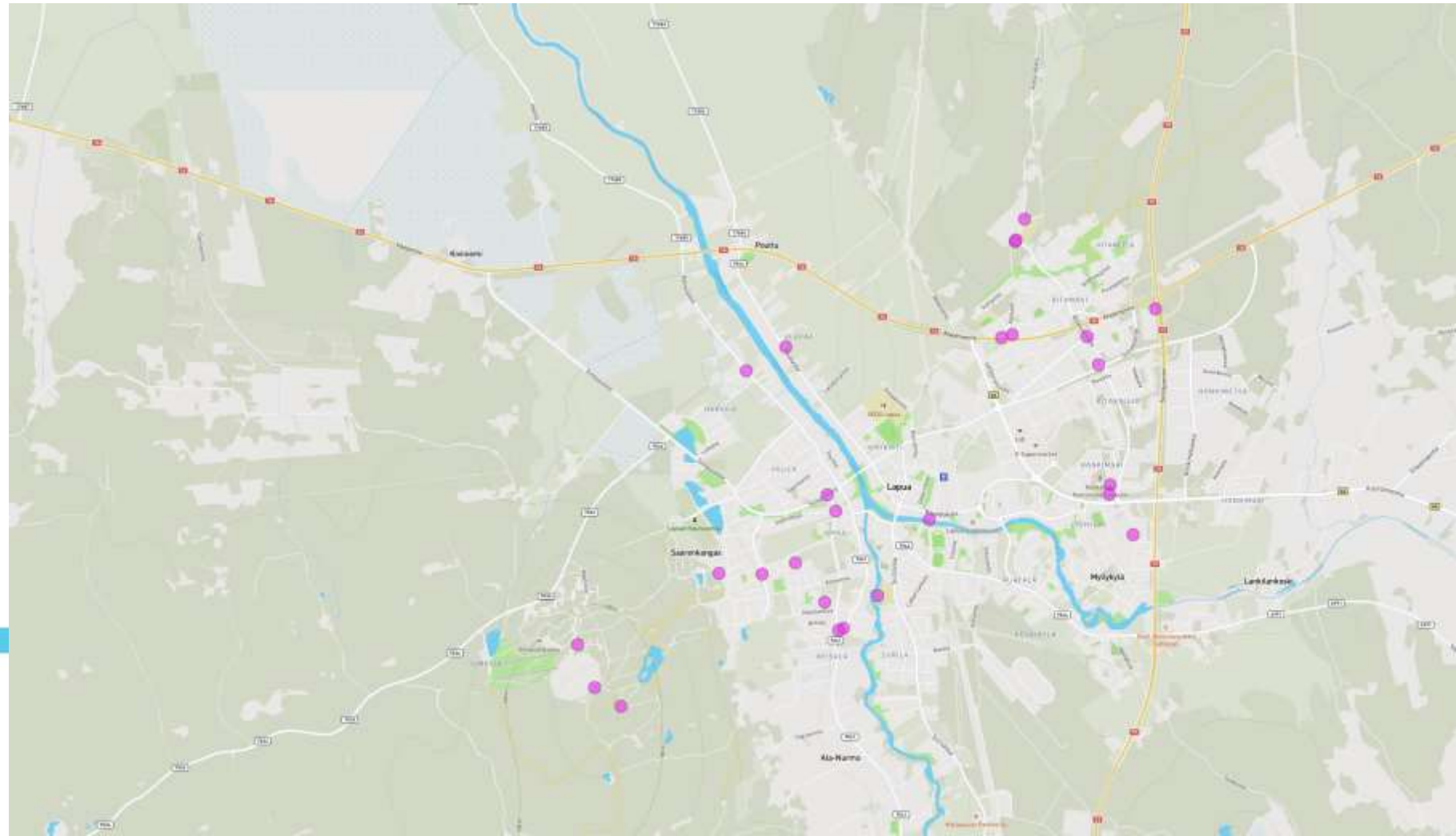


Kirkkokadun ja Siirilän tien risteys sai eniten vastauksia turvattomista tienlyityksistä. Monissa vastauksissa mainittiin näkymät risteykseen tultaessa, vastaan tulevaa ei välttämättä näe. Useissa risteyksissä todettiin myös suojiemerkintöjen olevan epäloogisia. Esimerkiksi pyörätien jatkeita oli merkittynä, kun niin ei kuuluisi olla taikka toisinpäin.



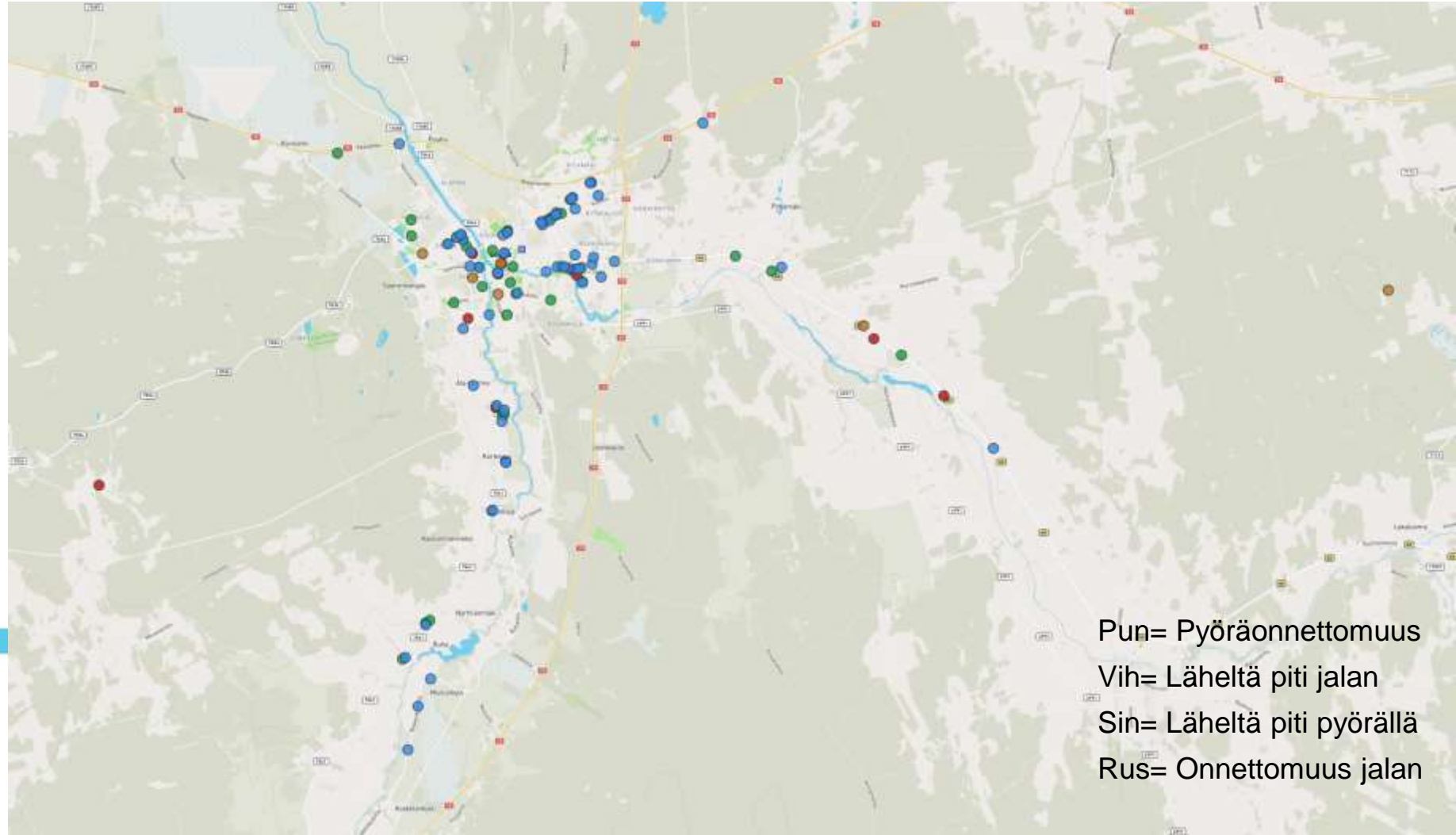
Opastus

Opastuksen parantaminen ei ollut vastaajilla ensimmäinen prioriteetti, mutta sekin keräsi liki 30 vastausta. Avovastauksissa kerrottiin, ettei esimerkiksi Keisalan suuntaan ole opasteita.



Onnettomuudet ja läheltä piti-tilanteet

Onnettomuudet ja läheltä piti-tilanteet kasaantuivat paljolti keskusta-alueelle. Simpsiön- ja Ritamäenteille saatiin paljon merkintöjä vaaran paikoista ja teiden risteyksessä oli eniten merkintöjä risteyksessä. Liuhtarintien varrelle oli annettu myös paljon vastauksia koko kadun varrelta.



Pun= Pyöräonnettomuus
Vih= Läheltä piti jalan
Sin= Läheltä piti pyörällä
Rus= Onnettomuus jalan

Yhteenveto

Vastanneista

86%

koki pyöräilyolosuhteiden kehittämisen tärkeäksi.

Yleisarvosana pyöräilyn olosuhteille Lapualla on

3,36

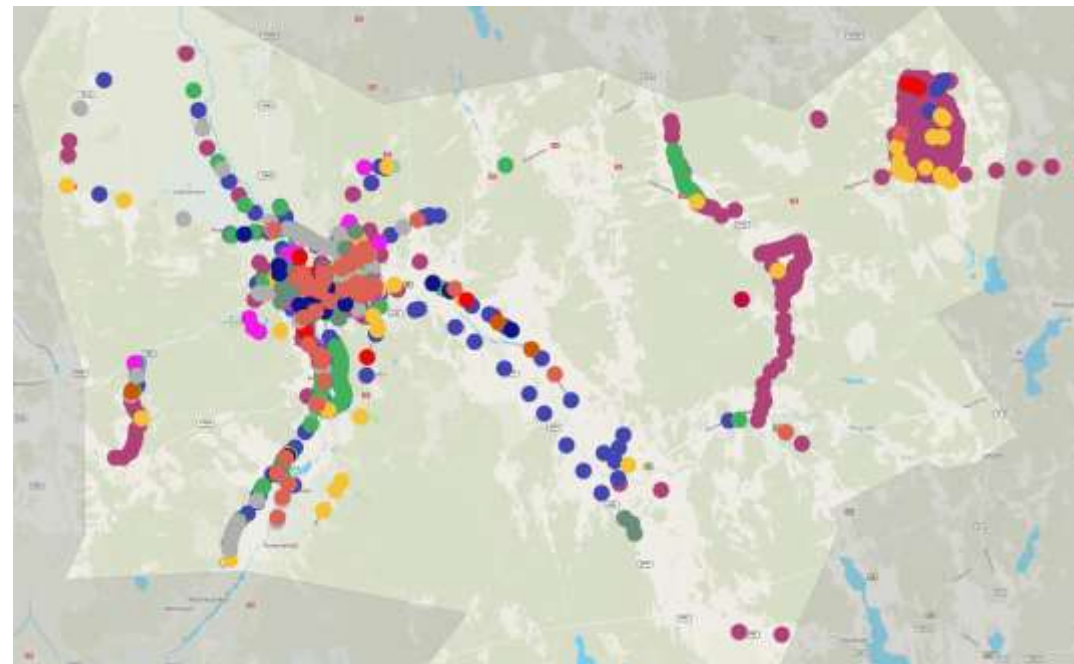
(asteikolla 1–5)

Karttakyselyyn vastasi 538 eri vastaajaa, jotka asettivat 1780 eri pistettä kartalle. Vastaajakunta edusti hyvin eri ikäryhmiä ja asuinpaikkoja Lapualla.

Kyselyyn vastanneista 86% koki pyöräilyolosuhteiden kehittämisen tärkeäksi ja yleisarvosana olosuhteille oli hyvä. Puutteita kuitenkin löytyi kävely- ja pyöräilyolosuhteiden osalta. Kyselyssä esille nousivat etenkin seuraavat asiat:

- Verkoston huono kunto ja hajanaisuus
- Turvallisuuden tunne liikenteessä
- Pientareilla kävely ja pyöräily epämukavaa
- Talvikunnossapito

Keskusta-alue keräsi ylivoimaisesti eniten huomioita vastaajilta karttakyselyssä. Siiriläntie, Alanurmontie ja Liuhtarintie olivat osuuksia, jotka nousivat esille karttavastauksissa puutteellisilla yhteyksillä.





Liite 3 HEAT-laskelma 2021

Terveyshyötyjen yhteiskuntataloudellinen arvo kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisen myötä

HEAT-TYÖKALU

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

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 ennen aikaisten 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.

YHTEENVETO LASKELMAN LÄHTÖTIEDOISTA

Kulkumuoto	Ikäluokka	Populaatio	Kuolleisuus /100 000 as.	Ihmishengen tilastollinen arvo	Diskonntauskorko
Pyöräily	20-64	7 283	258	2 766 677€	3,5%
Kävely	20-74	9 240	509		

- Lähteet:

Tilastokeskus (Lapua), 2019. Kuolleisuus laskettu 5v keskiarvona.

Tieliikenteen onnettomuuskustannusten tarkistaminen, Trafi 5/2016

Liikenneviraston hankeraportointi, 2013

Kulkumuoto km/asukas/vrk	2021	2031, 30% lisäys
Pyöräily	0,78	1,01
Kävely	0,88	1,14

- Lähde:

Sovellettuna HLT2016/Suomen ympäristökeskus 2019: Päivittäisen liikkumisen tunnusluvut ja hiilidioksidipäästöt kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteen vyöhykkeillä 2017 sekä maaseutualueilla.

TULOKSET

Kulkumuoto	Tavoitteen mukainen 30 % lisäys 2021 → 2031	Ennenaikaisen kuolleisuuden vähennä (hlö)		Laskennallinen hyöty	
		Km/asukas/vrk	Vuodessa	10 vuodessa	Vuodessa
Pyöräily	0.23	0.09	0.9	244 000€	1 940 000€
Kävely	0.26	0.5	5	1 270 000€	10 100 000€

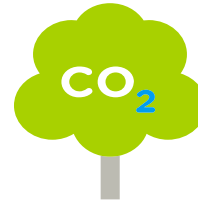
- **Pyöräilyn** määrän lisääntyminen kulkutapatavoitteen mukaiseksi merkitsisi yli 240 000€:n suuruisia vuotuisia hyötyjä ennenaikaisen kuolleisuuden vähennemisen myötä. Kymmenessä vuodessa hyöty olisi lähes 2 M€.
- **Kävelyn** osalta taas lisäys tavoitteen mukaiseksi merkitsisi lähes 1,3 M€:n vuotuisia hyötyjä. Kymmenessä vuodessa hyöty olisi yli 10 M€.
- **Yhteensä** kävelyn ja pyöräilyn kasvaminen asetettujen kulkumuototavoitteiden mukaan toisi siis vuosittain noin 1,5 M€:n suuriset hyödyt aikuisten 20-74 vuotiaiden ikäluokassa fyysisen aktiivisuuden lisäyksen tuomien terveyshyötyjen myötä.

HUOMIOITA

- Kuljetapojen muutos Lapualla asetettujen tavoitteiden mukaiseksi 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 raportista pois.
- Laskentatyökalua käytettäessä tulee huomioida, että HEAT-menetelmä ei sellaisenaan ota huomioon onnettomuusriskin muutoksia kuljetapojen käytön muutosten myötä (ns. Safety In Numbers –ilmiö) eikä ajoneuvoteknologian kehitystä.
- Menetelmä ei myöskään huomioi sairastavuudessa tapahtuvia muutoksia lisääntyneen liikkumisen myötä eikä ennen aikaisen eläköitymisen vähenemistä, joten kulkumuotojakauman muutoksen tuomat säästöt voivat olla todellisuudessa esitettyä merkittävästikin mittavammat.



ILMASTOHYÖDYT

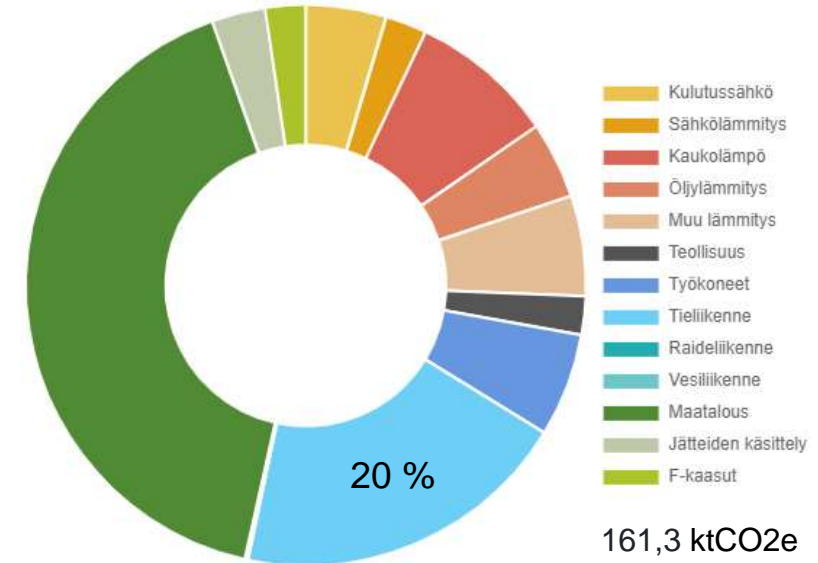


- Lapuan asukkaiden liikkumisesta ja liikenteestä aiheutuvat CO₂-päästöt olivat vuonna 2019 noin 32,7 kt vuodessa (2,3 tn/as/v).
- Henkilöautoilun keskimääräiset hiilidioksidipäästöt henkilökilometriä kohden ovat katuajossa 157 g/km*.
- Kävelyn ja pyöräliikenteen matkamäärien kasvu +30 % tarkoittaisi**, että autoliikenteen ajosuorite vähenisi Lapualla noin 1,5 milj.km vuodessa.
 - Vähenemä vastaa noin 100 auton vuosittaista ajosuoritetta.
 - Tästä aiheutuva päästövähennys olisi 230 tCO₂e vuodessa (0,7–2,0 % referenssinä olevasta lähdetiedosta riippuen).

*) VTT:n LIPASTO-järjestelmä

***) Oletus: kulkumuotosiirtymä olisi kokonaan henkilöautoliikenteestä.

PÄÄSTÖJEN JAKAUMA 2019 — LAPUA



161,3 ktCO₂e
11,3 t/as/v

<https://paastot.hiilineutraalisuomi.fi/>

MAASEUDUN YLI 5 000 ASUKKAAN TAAJAMAT	CO ₂ t/as/v
Keskusta-alue (N=135)	513
Muu taajama (N=662)	824

SYKE 2019: Päivittäisen liikkumisen tunnusluvut ja keskimääräiset päästöt vyöhykkeillä

LAPUA

Lapuan kaupunki
Valtuustontie 8
62100 LAPUA
etunimi.sukunimi@lapua.fi