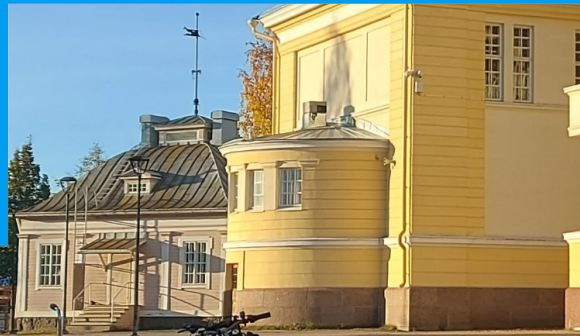


Raahen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma

Hankesuunnitelma 12.12.2024

RAMBOLL

Bright ideas.
Sustainable change.

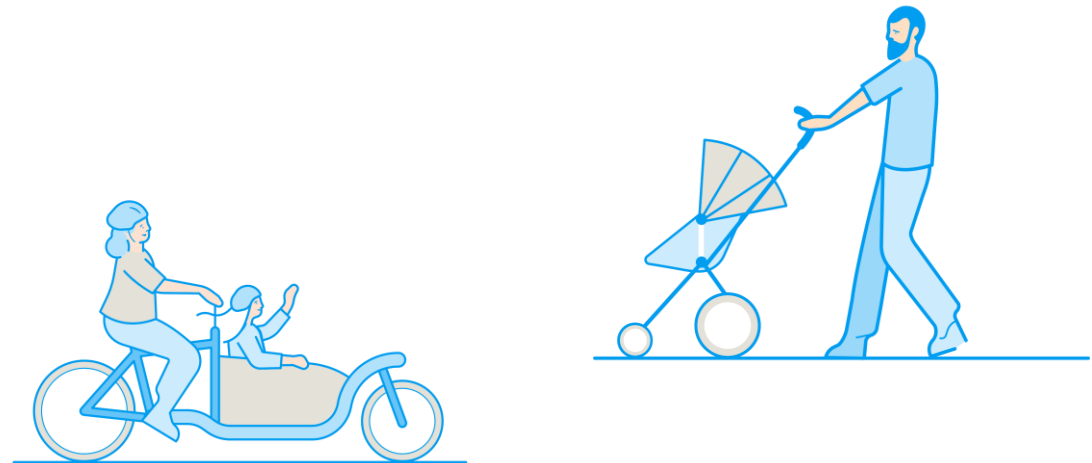


Lähtökohdat

Raahessa kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmalle on ollut tilausta jo useamman vuoden ajan. Tähän asti Raahessa kävelyn ja pyöräilyn kehittämisen askelia on otettu pikkuhiljaa ja nyt on aika suuremmalle harppaukselle kohti kävelyn ja pyöräilyn suunnitelmallista kehittämistä edistämishjelman laatimisen muodossa.

Raahen liikkumishjelmassa on määritetty isoja tavoitteita lähiliikunnan lisäämiseen, jota myös kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tukee. Myös pyöräpysäköinnin kehittäminen on noussut usein esiin keskusteluissa ja tarve laadukkaan pyöräpysäköinnin kehittämiseksi sekä pyöräpysäköinnin periaatteiden määrittämiselle on tunnistettu.

Nykyisellään Suomessa henkilöautolla tehtävien matkojen määrä nousee merkittävästi jo 1-2 kilometrin mittaisilla matkoilla. Raahen kuntakeskus on tiivis ja kompakti, jossa välimatkat ovat lyhyitä. Lyhyiden etäisyyksien vuoksi potentiaalia kävelyn ja pyöräilyn lisäämiselle löytyy etenkin kaupungin keskustan tuntumasta. Lyhyiden matkojen lisäksi edistämishjelmassa tarkastellaan Raahen potentiaalia pyörämatkailun kehittämisessä. Jo nykyisellään alueen läpi kulkee Flatland route nimeä kantava 320 km mittainen digitaalisesti opastettu pyöräilyreitti.



Työhön kytkeytyviä hankkeita ja strategioita

Alustava listaus (tarkentuu hankkeen aikana):

- Raahen kaupungin hyvinvointisuunnitelma vuosille 2024-2025
- Raahen liikkumisohjelma 2024-2029
- Raahen kaupunkistrategia 2023-2027
- Raahen keskeisten alueiden liikennesuunnitelma 2013
- Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma 5/2018
- Pohjois-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma

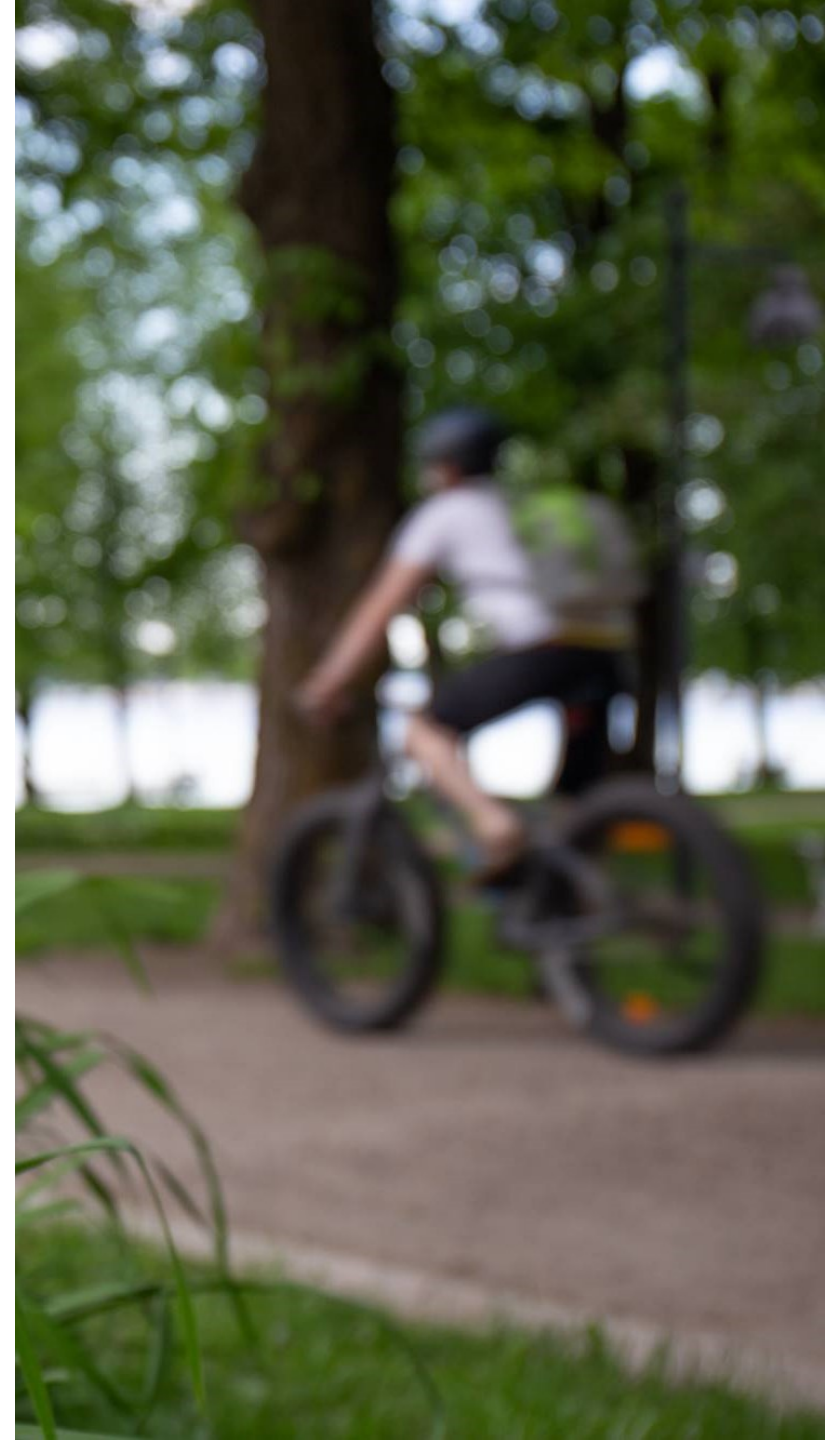


Tavoitteet

Raahen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmalla tavoitellaan kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvua sekä kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuden lisääntymistä kulkumuotona vuoden ympäri. Lisäksi hankkeella halutaan lisätä kaupunkilaisten arkiliikkumista ja kehittää periaatteet pyöräpysäköinnin kehittämiseksi. Raahen osalta myös matkailun näkökulma tuodaan suunnitteluun mukaan ja huomioidaan esimerkiksi Flatland Route osana Raahen pyöräliikenteen kehittämistä.

Raahen kaupungille laaditaan pyöräliikenteen hierarkkinen pääverkko sekä määritellään kävelyn kannalta keskeiset alueet. Laadittava kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma ulotetaan huomioimaan liikkumisympäristön kehittämisenäkökulman lisäksi **myös liikkumisen ohjauksen keinot, kasvatusta ja asennetyö sekä poikkihallinnollisen, eri sidosryhmiä osallistava yhteiskehittämisen**. Osana työtä määritellään lähitulevaisuuden, keskipitkän ja pitkän aikavälin toimenpiteet sekä mittarit toimenpiteiden seurantaan.

Raahen visiona on olla paras omille, kaunis vieraille, hyvä kaikille. Tämä visio toimii ohjenuorana myös kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelman suunnittelussa. Kaupunkistrategiansa (2023-2027) mukaan Raahen haluaa olla muun muassa vihreä, elinvoimainen, hyvinvoiva sekä lapsiystävällinen kaupunki. Vihreässä siirtymässä yhtenä tavoitteena on liikkumisen kestävyys, johon kävelyn ja pyöräilyn edistämällä voidaan vaikuttaa etenkin Raahen sisäisillä matkoilla. Raahen on tiivis kaupunki ja suuri osa väestöstä asuu kävely- tai pyöräilymatkan päässä palveluista. Kävelyn ja pyöräilyn edistämällä vaikutetaan myös asukkaiden liikkumisen mahdollisuuksiin, tuetaan aktiivista arkea ja sitä kautta tuodaan hyvinvointia kaupunkilaisille. Kannustaminen koulumatkojen taittamiseen omin voimin lisää lasten ja nuorten liikkumista ja edesauttaa terveiden elintapojen kulkemista mukana aina aikuisuuteen asti.



Edistämishojelman askeleet

- edistämishojelman tavoitevuoden asettaminen
- poikkihallinnollinen ohjausryhmän nimeäminen ja hankesuunnitelman tarkentaminen, keskeisten sidosryhmien tunnistaminen
- Kaupunkilaisille suunnatun kyselyn suunnittelu ja toteutus
- nykytila-analyysin toteuttaminen
- avoin tiedote hankkeen käynnistymisestä
- tietopaketin koonti kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen hyödyistä (mm. liikkumattomuuden ja onnettomuuksien kustannukset, terveystaloudellisten vaikutusten arviointi hyödyntäen WHO:n kehittämää HEAT-työkalua, tutkimuskoonti, kestävän kehityksen tavoitteet, kytkeytyvät strategiat)
- kävelyn ja pyöräliikenteen vision määrittely/tarkentaminen, jonka pohjalta tunnistetaan yhteisesti määritettävät laadulliset ja määrälliset tavoitteet
- pyöräliikenteen pääverkon määrittäminen
- kunnossapidon periaatteiden määrittely osana pyöräliikenteen pääverkkoa
- pyöräpysäköinnin periaatteiden määrittely
- pyöräpysäköinnin tarpeiden ja sijoittelun tarkistaminen
- kävelyn ydinalueiden ja -reittien tunnistaminen
- kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämistä koskeva toimenpidetyöpaja keskeisiksi katsotuille sidosryhmille. Työpajassa toimenpiteistä on mahdollisuus keskustella ja tarkentaa niitä sekä äänestää tärkeimmiksi katsomiaan toimia.
- toimenpideohjelman laatiminen ja toimenpiteiden aikataulusuositukset keskeisimmiksi tunnistetuille painopisteille
- edistämishojelman seurantatahon/-tahojen määrittely ja seurannan mittarit.

Lopputulos

- Lopputuloksena hankkeesta saadaan **monivuotinen edistämishjelma**, joka toimii ohjenuorana kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisessä sekä sitouttaa eri hallinnonalat ja päättäjät kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämiseen. Edistämishjelmassa muodostuvat toimenpiteet laaditaan yhteistyössä kaupunkilaisten kanssa ja toimenpiteille laaditaan etenemispolku, pitäen sisällään koordinoinnin tahot ja mittarit.
- Loppuraportti julkaistaan saavutettavassa muodossa ja se voidaan julkaista esimerkiksi kaupungin nettisivuilla sekä Traficom sivuilla.

Vaikuttavuus:

- Hanke on luonteeltaan valmisteleva ja **sen todellinen vaikuttavuus realisoituu suurin osin vasta hankkeen päättymisen jälkeen**, kun toimenpiteet otetaan osaksi kunnan strategiatyötä ja kehittämistä. Hanke kuitenkin lisää jo toiminta-aikanaan keskustelua kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden kehittämisestä ja tekee teemaa näkyvämmäksi.
- Suunnitelman vaikuttavuutta mitataan suunnittelutyön aikana seuraavin mittarein: avoimen asukaskyselyn vastaajamäärä, kartalle kohdennettujen palautteiden määrä, osallistuvien toimialaedustajien määrä, hankkeen yhteydessä määriteltujen toimenpiteiden lukumäärä, toimenpidetyöpajan osallistujien lukumäärä sekä edistämishjelman poliittinen hyväksyntä.

Ohjausryhmä (alustava)

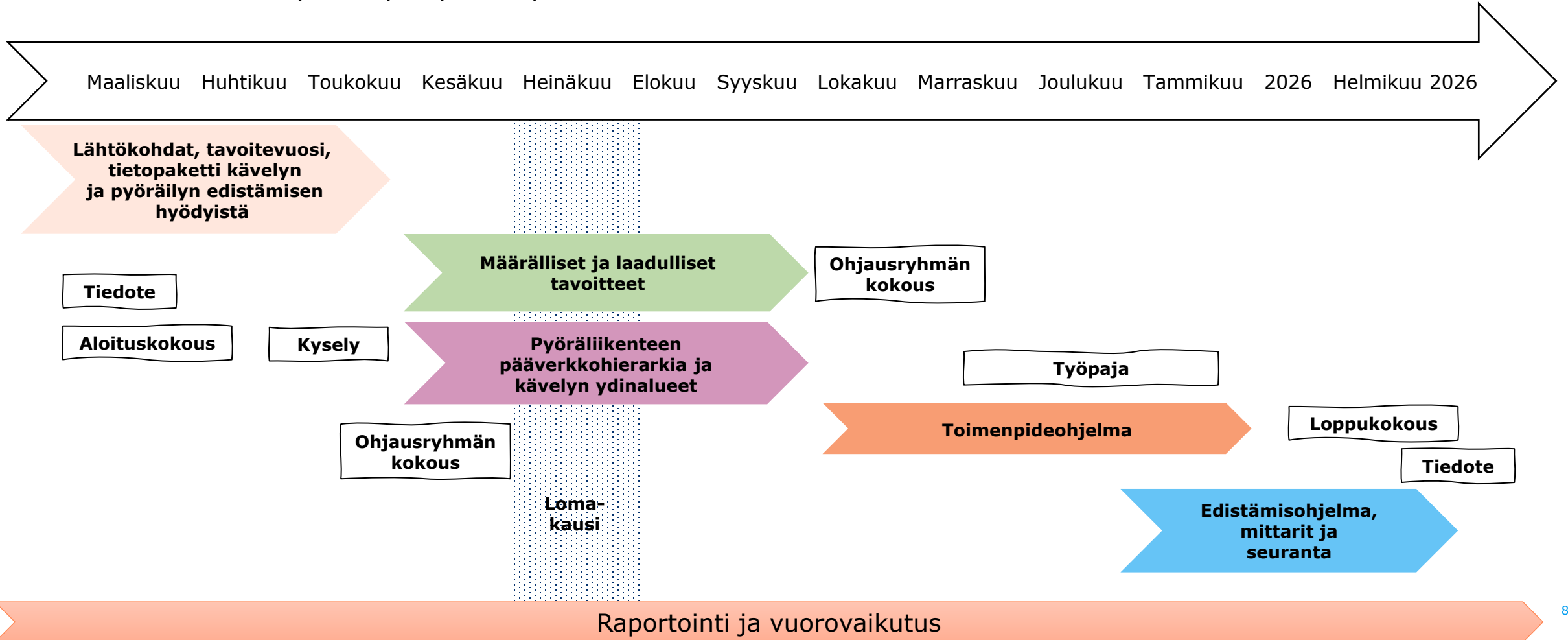
- Kuntatekniikan päällikkö Mikael Yritys
- Liikuntapalvelupäällikkö Toni Ojala
- Tekninen johtaja Jarkko Vimpari
- Henkilöstö- ja työsuojelupäällikkö Seppo Sarlin
- Rakennusmestari Timo Salonen
- Koulunjohtaja Anne-Mari Tokola
- Nuoriso-ohjaaja Ryönänkoski Mari
- Matkailupäällikkö Terhi Eteläinen
- Kaavoitus (nimetään edustaja)
- Rakennetun ympäristön lautakunta (nimetään edustaja)
- RCC:n edustaja Mikael Erkkilä
- Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kestävän liikkumisen vastaava Soile Purola

Lisäksi ohjausryhmään pyydetään edustus vanhus- ja vammaisneuvostoista, Traficomilta ja Liikenneturvalta.



Aikataulu

Aikataulua tarkennetaan tarvittavin osin työn alussa ohjausryhmän kesken. Työohjelmaan sisältyy neljä kokousta tilaajan kanssa (aloituskokous, 2 välikokousta ja loppukokous) sekä yksi toimenpidetyöpaja Raahessa. Työpaja voidaan erikseen sovittaessa toteuttaa myös etäyhteyksin. Työn on määrä valmistua viimeistään helmikuussa 2026.



Pyöräliikenteen verkkosuunnittelu

Keskeisenä osana suunnitelmaa Raahen kaupungille laaditaan pyöräliikenteen hierarkkinen pääverkko, jossa kuvataan alueen keskeisimmät pyöräliikenteen reitit. Pyöräliikenteen pääverkkoa voidaan myöhemmin hyödyntää muun muassa investointien kohdentamisessa, kaavoituksessa sekä kunnossapidon kehittämisessä. Pyöräliikenteen verkon määrittely edistää osaltaan myös jalankulkua. Lisäksi jalankulun kannalta tärkeät ydinalueet ja pääreitit tunnistetaan työssä.

Pyöräliikenne

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

Pyöräliikennettä synnyttävien kohteiden määrittely ja luokittelu

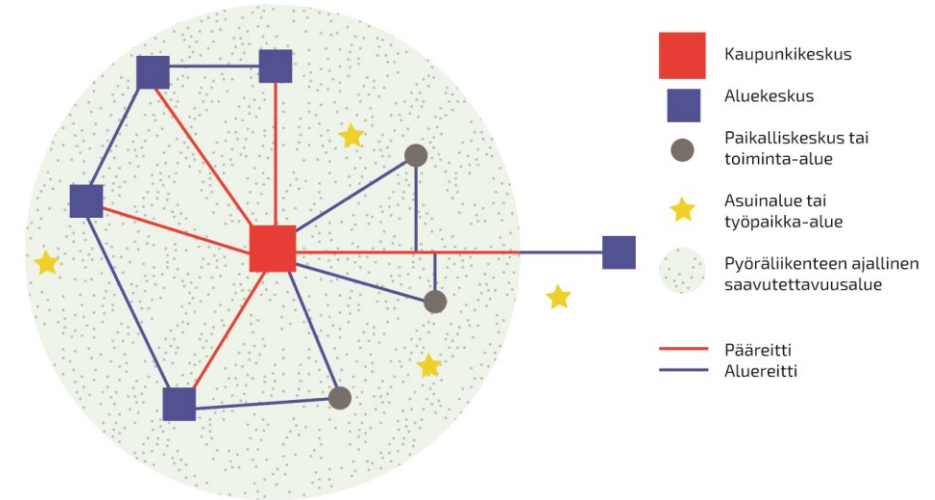
Pyöräliikennettä synnyttävät kohteet määritellään ja luokitellaan pyöräliikenteen virtojen selvittämistä sekä toiminnallisen verkon määrittelemistä varten.

Ajallinen saavutettavuusalue

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

Käyttötarkoitus

Pyöräliikenteen pääverkon suunnittelu toimii lähtökohtana toimivien pyöräilyolosuhteiden suunnittelulle ja toteutukselle. Tavoitteena on luoda edellytykset polkupyörän käytölle arkisena kulkuvälineenä sekä **parantaa pyöräliikenteen asemaa aina maankäytön suunnittelusta toteutukseen ja väylien kunnossapitoon asti.**



Kuva: Pyöräliikenteen suunnittelu -ohje.

Käveltävyys

- Käveltävyydellä tarkoitetaan rakennetun ympäristön ominaisuuksia, jotka houkuttelevat kävelemään tai oleskelemaan
- Mitä enemmän asukkaita ja palveluita alueella on, sitä tärkeämpää alueen käveltävyys on
- Palveluiden lähiympäristöjen tulee olla hyvää kävely-ympäristöä, jossa on huomioitu mm. penkit, jalkakäytävät sekä muu kävely-ympäristö
- Kaupalliset ja julkiset palvelut sekä elävä ja monimuotoinen kaupunkiympäristö tukevat toisiaan käveltävyyden kehittämisessä
- Kaikkialla missä kävellään, tulee tavoitella vähintään käveltävyyden perustasoa

Kävelyalueiden periaatteet

