

- | | |
|--|--|
| 1 Keskustaan laadukas ja esteetön pääreitti suunnissa etelä-pohjoinen ja itä-länsi ► | 6 Sähköisten kanavien hyödyntäminen pyöräilyyn innostamisessa ► |
| 2 Pyöräily-yhteydet maanteiltä keskustaan kartoitetaan ja täydennetään ► | 7 Pyöräilykartta paperisena ja sähköisenä ► |
| 3 Pyöräreittien kunnossapidon kehittäminen ► | 8 Seinäjoen pyöräilymyönteisimmän työnantajan palkitseminen vuosittain ► |
| 4 Pyöräreittien viitoituksen kehittäminen ► | 9 Pyöräile turvallisesti - turvaa pyöräilijä -kampanjat ► |
| 5 Laadukkaampi pyöräpysäköinti ► | 10 Lisää asiointipyöriä kaupungin työpisteisiin ► |

Seinäjoen kaupungin 10 lupaista pyöräilyn edistämiseksi 2012-2015

VISIO
2030



Kuva: Mari Päätaalo

Teksti: Mari Päätaalo
Ulkoasu ja taitto: Lumimarja Terttu Rönkkö
Kuvat: Seinäjoen kuvapankki/ Juha Harju
Janne Kähkönen
Mari Päätaalo
Lumimarja Terttu Rönkkö

Seinäjoen kaupunki, 2012.



Kuva: Janne Kähkönen.

SEINÄJOELLA 5.12.2012

Pyöräilläkseen ei tarvitse olla **Pyöräilijä**

Seinäjoen tapaisessa kaupungissa suurin osa päämääristä on pyöräilymatkan päässä lähtöpisteestä. Siksi fillariin tarttuminen on helppoa - pyöräilyyn ei tarvitse liittää merkityksellistä harrastuneisuuden osoitusta, se ei ole erottumisen väline tai maailmanparantamisen manifesti. Pyöräily on yksinkertaisesti helppo, rentouttava ja lyhyillä matkoilla verraten nopea tapa päästä perille.

Pyöräily jää helposti osaksi huomaamatonta arkipäivää, ja juuri siksi sen edellytyksiin tulee kiinnittää erityistä huomiota. Resursseja jaettaessa jo nykyisellään melko vaivattomasti mahdollistuva pyöräily on helppo sivuuttaa itsestään hoituvana asiana, ja kohdentaa panostukset muualle. Kannustavalla asenteella fillarikulttuuriin on kuitenkin mahdollista tavoittaa paljon kohtuu vaivala, kun tähtäin on kohdallaan.

Me pyöräilevät ei-pyöräilijät lienemme lajiston enemmistö. Me emme nouse barrikadeille vaatimaan parannuksia, emme ole laatimassa ohjelmajulistusta Seinäjoesta pyöräilykaupungiksi. Silti otamme hiljaisella kiitollisuudella vastaan ne parannukset pyöräilyn helpottamiseksi, joita emme itse osaa tai jaksa vaatia. Ja kenties huomaamattamme tartumme yhä useammin sarviin ratin sijaan. Ja hyvä niin, sillä kaiken muun lisäksi pyöräily on keski-ikäisen ja keskilaiskan virkamiehen oivallinen salaliikuntamuoto. Työ- ja kauppamatkoja pyöräillessä arkikiireinen perheenisäkin saa huomaamattaan jonkinmoisen annoksen ruumiinkulttuuria, ja omatunto soimaa ehkä hieman hiljaisemmin ennen iltasohvalle mässähtämistä. **JUSSI AITTONIEMI** KAUPUNGINARKKITEHTI

Sisällys

Pyöräilläkseen ei tarvitse olla pyöräilijä	3	Seinäjoen 10 lupasta	12
Pyöräily on osa tulevaisuuden Seinäjokea	5	Ihmisten tarpeet määrittelevät reitit	18
Pyöräillen kohti terveempää Seinäjokea	6	Pyöräilyn ja kävelyn lisääminen on	
Pyöräillen Seinäjoella	9	koko Suomen tavoite	19
Visio	11		

Pyöräilykaupunki Seinäjoki

Pyöräily edistää Seinäjoen kaupungin perustehtävää, joka kuuluu:

PALVELEMME kaupungin asukkaita ja yhteisöjä

- **hyvinvoinnin**
- **turvallisen elämän**
- **kestävän kehityksen takaamiseksi ja edistämiseksi kaikissa olosuhteissa.**

LÄHDE: Seinäjoen kaupungin strategia, 2012.

Pyöräily on osa tulevaisuuden Seinäjokea

Esteetön liikkuminen on osa viihtyisää kaupunkikeskustaa. Seinäjoen suunnitelma asukasmääränsä lisäämiseen keskustan alueella vaatii tarkoin harkittua, pitkäjänteistä maankäytön suunnittelua. Pyöräily tukee tiivistä maankäyttöä, sillä pyöriä mahtuu 10-kertainen määrä yhden autopaikan varaamalle maa-alueelle. Pyöräily edistää kaupunkiympäristön viihtyisyyttä, koska pyörät eivät melua tai aiheuta päästöjä. Pyöräily on hyvää liikuntaa ja sen ympärille kootut retket ja tapahtumat luovat yhteisöllisyyttä ja innostavat pyöräilemään.

Pyöräillen parempi kaupunkiympäristö

Seinäjoen kaupunki on aloittanut suunnitelmat kaupunkiympäristönsä ja sen luonteen kehittämiseksi. Strategiseksi tavoitteekseen kaupunki on asettanut väkimääränsä lisääntyvän 10 000 uudella asukkaalla keskustan alueelle vuoteen 2030 mennessä. Puolet uusista asukkaista on maakunnan ulkopuolelta tulevia. Nykyinen asukasmäärä Seinäjoella on lähes 60 000 asukasta (30.9.2012). Asukasmäärän lisäys tarkoittaa maankäytön tiivistämistä ja harkittua kaupunkikeskustan suunnittelua.

Pyörä säästää tilaa ja rahaa

Tiiviissä kaupunkirakenteessa autopaikkojen järjestäminen tulee entistä kalliimmaksi. Maankäytön tiivistyessä pyöräilyn edistäminen on talouden ja tilankäytön kannalta järkevää, sillä yhden autopaikan vaatima tila mahdollistaa 10 polkupyörän parkkeerauksen. Maanalaiseen pysäköintiluolaan tai pysäköintilaitokseen rakennettu autopaikka voi maksaa useita kymmeniä tuhansia euroja.



Sujuva ja elämyksellinen pyöräily-ympäristö

Kaupungin strateginen tavoite on parantaa fyysistä ympäristöä ja katu ympäristöä, kehittää kaupunkipuistoja sekä tukea kävelyä ja pyöräilyä. Pyöräilijälle hyvä katu ympäristö on esteetön ja sujuva. Esteetön ympäristö kannustaa kaikkia väestöryhmiä omatoimisuuteen. Lasten ja vanhusten pyöräilyympäristössä tärkeää on turvallisuuden ja erityisesti turvallisuuden tunteen parantaminen.

Seinäjoen strategiset toimenpiteet keskittyvät edistämään pyöräilyyn liittyviä elämyspalveluita, yrittäjyyttä ja osaamista sekä kehittämään liikuntaelämyksiä tarjoavia pyöräilyreittejä ja liikuntapaikkoja.

Vetovoimainen keskusta

Elävä ja toimiva liikennetakenne vaikuttaa positiivisesti kaupunkikuvaan. Seinäjoen vahvuus on kaunis ja arvostettu arkkitehtuuri. Pyöräilyn edistäminen lisää keskustan vetovoimaa, sillä viihtyisä kaupunkikuva ei muodostu parkkialleista tai liikenneluuhista. Seinäjoki on myös vahvasti opiskelijoiden kaupunki. Korkeakoulukampuksen pyöräilyolosuhteiden kehittäminen mahdollistaa ympärivuotisen pyöräilyn kampukselle.

Maaseutu on pyörämatkan päässä

Maaseudun läheisyys on kilpailuetu asuinpaikkaa valittaessa. Pyöräilyn avulla Seinäjoen kaupunkikeskusta voi ammentaa elinvoimaa läheisestä maaseudusta. Tavoitteena on, että kaupunkikeskustan pyöräreitit jatkuvat elämysliikuntareitteinä koko Seinäjoen alueelle.

Pyöräillen kohti terveempää Seinäjokea

Kaupungin strategia tähtää seinäjokelaisten terveyden edistämiseen. Pyöräilyn lisääminen edesauttaa kaupunkilaisten hyvää terveyttä, sillä liikunnan terveysvaikutukset ovat kiistattomat. Valtakunnallisesti lapsista ja nuorista noin kolmannes, työikäisistä yli kaksi kolmannesta ja eläkeläisistä noin puolet liikkuu riittämättömästi. Siis vain joka kymmenes suomalainen liikkuu riittävästi. Seinäjoella on tutkimuksissa saatu samansuuntaisia tuloksia.

Aikuisilla terveyttä ylläpitää liikunta, joka on päivittäistä, kestää vähintään puoli tuntia ja aiheuttaa kevyesti hengästyneisyyttä ja hikoilua. Tämä tarkoittaa noin puolen tunnin kohtuullisesti kuormittavaa liikuntaa 5–7 päivänä viikossa tai kuormittavaa liikuntaa 20–60 minuuttia kolmesti viikossa. Päivittäisen liikunnan voi koota pienemmistä palasista, sillä kolme kertaa 10 minuuttia päivässä tuo terveyden kannalta saman hyödyn.

Turvallinen pyöräily-ympäristö

Turvallinen ja esteetön ympäristö kutsuu liikumaan. Kevyen liikenteen väylät ovat liikuntatutkimusten mukaan Suomen suosituin liikuntapaikka, joten pyöräteiden ja puistojen kunnossapito edistää myös seinäjokelaisten liikkumista. Kävelyn ja pyöräilyn reittien hyvä kunnossapito on tärkeää, sillä liukastumisten ja kaatumisten ehkäisy säästää kaupungin kustannuksia.



Kuva: Juha Harju.

Koulujen lähialueet ovat liikenneturvallisuuden kannalta haastavia paikkoja. Mikäli koulumatkaa ei koeta turvalliseksi, lapsi viedään autolla kouluun. Autoilu lisää liikennettä ja turvattomuutta koulujen ympärillä. Pyörällä tai kävellen tehtävää koulumatkaa tulee suosia, sillä myönteisten terveysvaikutusten lisäksi itsenäisesti liikkuva lapsi saa aktiivisemman otteen ympäristöönsä.

Liikkuvat työntekijät sairastavat vähemmän

Työmatkapyöräilyn edistäminen on hyödyllistä, sillä säännöllinen liikunta edistää todistetusti terveyttä. Työnantajalle sairaustyöpäivä maksaa 240–380 euroa. Pyöräily on myös työntekijän ajankäytön kannalta edullista, kun työmatkaan käytetty aika voidaan hyödyntää liikkumalla.

Aktiivinen liikunta ennustaa vähäisempää työstressiä sekä lievittää stressin aiheuttamia oireita. Intensiivisen liikuntaharrastuksen on todettu vähentävän masennuksen riskiä nimenomaan istumatyötä tekevillä. Hyväkuntoinen työntekijä toimii tehokkaasti ja on tärkeä osa omaa organisaatiotaan.

Pyöräilyn suosiminen on luonnollisesti myös osa yrityksen yhteiskuntavastuuta.

Elämyksiä liikunnasta, luonnosta, maaseudusta ja kulttuurista

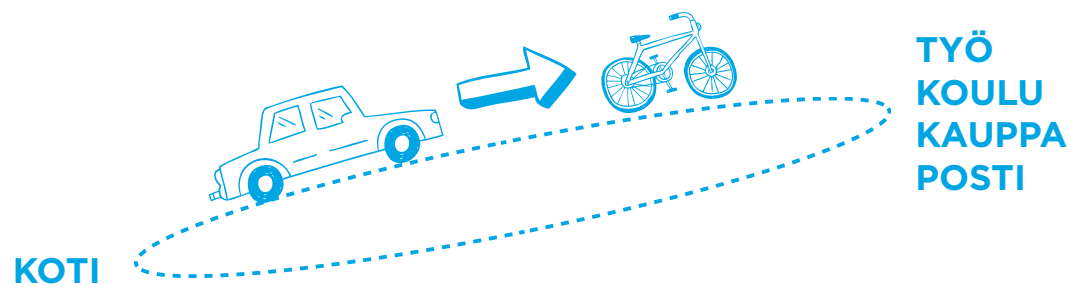
Pyöräretket ja pyöräilytapahtumat ovat kokonaisvaltaisia fyysisiä, henkisiä ja sosiaalisia elämyksiä, joita voidaan rakentaa esimerkiksi erilaisten teemojen kuten kulttuurin ympärille. Pyöräilyn ympärille luodut tapahtumat ja retket ovat oiva keino oman lähiympäristön lähempään tarkasteluun ja siihen tutustumiseen. Yhdessä tehdyt retket lisäävät yhteisöllisyyttä.

Pyöräilyn hyödyt kumoavat sen haitat

Pyöräilyn terveyshyödyt kumoavat onnettomuuksista ja ilmansaasteista aiheutuvat haitat. Pyöräilyn on arvioitu nostavan eliniän ennustetta 3–14 kuukautta, kun ilmansaasteet lyhentävät sitä 0,8–40 päivää ja tapaturmat 5–9 päivää.

ITÄVALLASSA pyöräillään noin 5 % tehdyistä matkoista ja niiden keskipituus on noin kaksi (2) kilometriä. Tämä säästää vuosittain 412 elämää fyysisen aktiivisuuden lisäämisen myötä. Laskennallisesti on arvioitu tämän säästävän noin 405 miljoonaa euroa vuodessa.

Eri Euroopan maissa tehdyissä laskemissa on arvioitu, että **liikkumattomuus maksaa valtiolle n. 150–300 Eur kansalaista kohden.**



EDESTAKAINEN MATKA PYÖRÄILLEN 7 KRT/ VUOSI
-352 651 eur/vuosi

Jos jokainen seinäjokelainen pyöräilisi edestakaisen matkansa seitsemän kertaa vuodessa autoilun sijaan, säästettäisiin bensiinikuluissa 352 651 euroa vuodessa.**

Tavoitteena on nostaa pyöräilyn kulkumuotojakauma 15%.

Jokainen 6-vuotta täyttänyt seinäjokelainen tekee päivittäin vajaat 3 matkaa. Tämä on viikossa vajaat 21 matkaa, joista pyörällä tehdään reilut 2 matkaa ja autolla vajaat 11 matkaa. Jos jokainen seinäjokelainen valitsisi pyörän auton sijaan 14 kertaa vuodessa, tarkoittaisi tämä yhteensä 15 296 pyörämatkaa päivässä, 66 556 pyörämatkaa kuukaudessa ja 777 930 pyörämatkaa vuodessa.

Jos autosta pyörään vaihtuneet matkat olisivat 4 kilometrin mittaisia, seinäjokelaiset säästäisivät vuodessa 217 820 litraa bensiä.
(kulutus 7 l/100 km)

** Bensiinin hinta 1,619 Eur/l
5.11.2012/ E95
Neste Oil KASPERI
Kasperinviita 15
Seinäjoki



Pyöräillen Seinäjoella

Valtakunnan mittakaavassa Seinäjoella pyöräillään jo aktiivisesti. Pyöräilyn määrää voidaan kuitenkin nostaa, sillä 45 prosenttia autolla tehdyistä matkoista on alle viiden kilometrin mittaisia. Pyöräilyn houkuttelevuutta tulee entisestään lisätä ja nostaa pyöräily korkealle kaupungin tiedottamisen arvoasteikolla. Väistämässään töjen parempi tunteminen ja noudattaminen lisäisi pyöräilijöiden turvallisuutta liikenteessä.

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan pyöräily on merkittävässä roolissa seinäjokelaisten elämässä, sillä 11 prosenttia seinäjokelaisten matkoista pyöräillään. Tutkimuksen mukaan seinäjokelaiset pyöräilevät enemmän kuin valtakunnassa keskimäärin.

Pyöräilijöiden turvallisuus

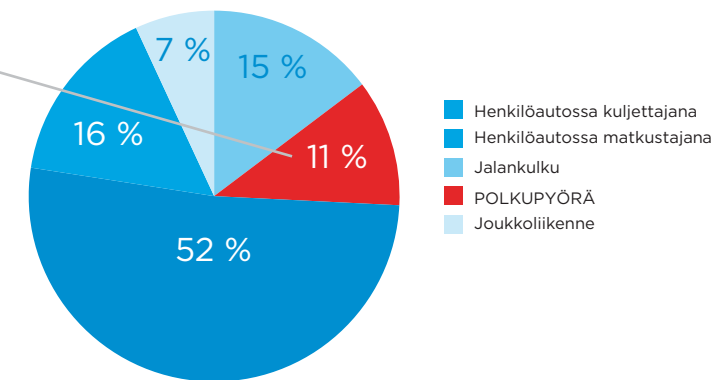
Liikenneturvallisuus on pyöräilijälle tärkeä asia. Koko Suomessa vuonna 2011 kuoli pyöräilijöitä 21 ja loukkaantui 942. Tutkimusten mukaan vanhuksien ja varhaisteinit ovat pyöräilijöinä eniten vaarassa.

Suojatie on vaaranpaikka myös pyöräilijälle

Vuonna 2011 Seinäjoella tapahtui 34 liikenneonnettomuutta, joissa oli osallisena yksi tai useampi pyöräilijä. Yleisin tapahtumapaikka pyöräilijöiden liikenneonnettomuuksiin on suojateilla tai pyörätien jatkeilla, kun väistämässään töjä ei ole noudatettu.

Seinäjoen kaupunki selvitti kaikista vuoden 2011 pyöräilyonnettomuuksista tapahtumien kulun sekä onnettomuuteen syyllisen. Kuudessatoista onnettomuudessa syyllisiä olivat autoilijat. Yleisimmät autoilijoiden onnettomuuksiin johtaneet tilanteet aiheutuivat käännytessä risteävää tietä ylittävän väistämättä jättämisestä ja väistämismisvelvollisuuden noudattamatta jättämisestä kolmion takaa risteysalueelle tultaessa.

Seinäjoen liikennejakauma



Lähde: Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2010-2011, Liikennevirasto, WSP Finland Oy

Onnettomuuksista neljässätoista olivat syyllisinä pyöräilijät ja yleisin syy oli väistämismisvelvollisuuden noudattamatta jättäminen. Valtakunnallisessa tutkimuksessa on todettu, että sekä pyöräilijät että autoilijat tuntevat väistämässäännöt huonosti.

Syyllinen	Lukumäärä
Autoilija	16
Pyöräilijä	14
Moottoripyöräilijä	1
Mopoilija	1
Yksittäistapaukset	2
Yhteensä	34

Tapahtumapaikka	Onnettomuuksien määrä
Ajorata	7
Suojatie	21
Kevyen liikenteen väylä	5
Pysäköintialue/piha	1
Yhteensä	34

Lähde: Liikenneonnettomuudet vuonna 2011. Seinäjoen kaupunki.

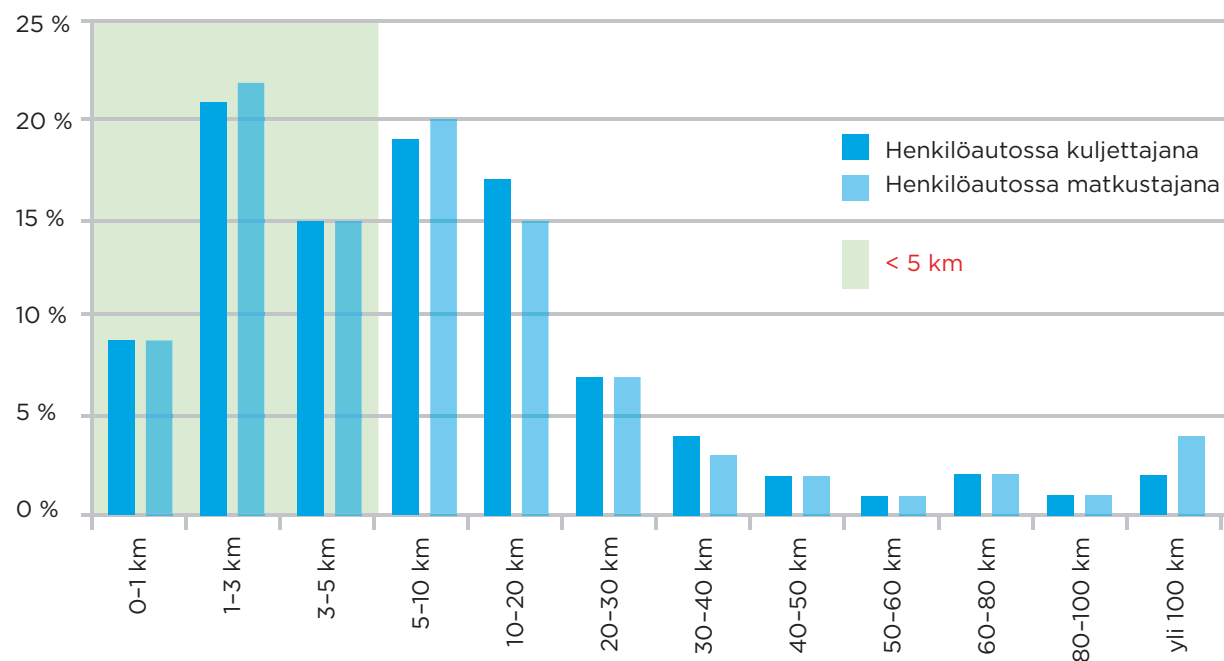
VISIO 2030

Pyöräilyä erityisesti lyhyillä matkoilla

Pyöräilyn lisäämisen suurin potentiaali on lyhyillä matkoilla. **Suomalaisten autolla tekemistä matkoista 45 prosenttia on alle 5 kilometrin mittaisia.**

Lisäksi autossa ollaan usein yksin. Monet näistä matkoista voitaisiin pyöräillä. On tärkeää etsiä keinoja, joilla yhä useammat valitsivat lyhyillä matkoilla kulkutavakseen pyörän yhä useammin.

AUTOLLA tehtyjen matkojen pituusjakauma Suomessa



Visio

Visio 2030

Vuonna 2030 Seinäjoki on kestävä liikunnan mallikaupunki. Kaupunkiympäristö on esteetön ja viihtyisä kaikille väestöryhmille. Kävelyllä ja pyöräilyllä on kaupungissa keskeinen rooli, jota joustava joukkoliikenne täydentää. Autottomuus on realistinen vaihtoehto useimmille talouksille.

Mittari: Pyörällä tehdään 35 prosenttia kaikista matkoista.



Välietappi vuodelle 2016

Vuonna 2016 kaupunkilaiset ovat ylpeitä Seinäjoesta pyöräilykaupunkina. Työmatkapyöräily on osa työhyvinvointia. Pyöräily on Seinäjoella on liikenne- ja liikuntamuoto, joka tukee Seinäjoen keskustan kehittämistä tiiviimmäksi ja viihtyisämmäksi. Pyöräily työ- ja koulumatkoilla sekä vapaa-ajalla tarjoaa elämyksiä ja lisää kaupunkilaisten hyvinvointia.

Mittari: Tavoitteena on nostaa pyöräilyn kulkutapaosuutta siten, että vuonna 2016 seinäjokelaiset tekisivät vähintään 15 % matkoistaan pyöräillen.

Seinäjoen kaupungin 10 lupausa pyöräilyn edistämiseksi 2012–2015

Seinäjoen kaupunki haluaa edistää pyöräilyn olosuhteita tarjoamalla laadukkaat väylät ja hyvät pyöräpysäköintimahdollisuudet. Pyöräilyn lisääntymiseen vaikute-
taan kaupungissa myös tiedotuksen ja viestinnän keinoin.

Väylät

► LUPAUS 1.

Keskustaan laadukas ja esteetön pääreitti suunnissa etelä-pohjoinen ja itä-länsi

Keskustan pyöräreittien johdonmukaisuutta ja jatkuvuutta voidaan kehittää valitsemalla pääreitit keskustan läpi suunnissa itä-länsi ja etelä-pohjoinen, joilla pyöräilijöille voidaan taata jatkuvuus, mahdollisimman vähän pysähdyksiä, turvallisuus ja miellyttävyys. Pääreitit erotetaan ja lankulusta ja autoliikenteestä vähintään väri- tai materiaalierolla. Tämä tarkoittaa sitä, että pyöräreitti voi olla myös pyöräkaista ajoradalla. Pyöräreittien laatuluokittelu selkeyttää keskustan jäsentelyä ja edistää esteettömyyden kehittämistä kaikille käyttäjärhyhmille.

► LUPAUS 2.

Pyöräily-yhteydet maanteiltä keskustaan kartoitetaan ja täydennetään

Pyöräverkoston yhtenäisyys parantaa työmatkapyöräilyn sujuvuutta. Jos pyöräverkko on katkeamaton ja jatkuu sellaisena myös kaupungin rajojen ulkopuolelle, on laajempi työmatkapyöräily kaupunkikeskustan ulkopuolisista kuntakeskuksesta ja kirkonkylästä sujuvaa. Seinäjoen keskustan ulkopuoliset yhteystarpeet kartoitetaan ja täydennetään pyöräily-yhteydet maanteiltä keskustaan. Työ vaatii kiinteää yhteistyötä ja edunvalvontaa kunnan, Ely-keskuksen ja valtion välillä. Normaalin yhteistyön ohella pyöräilyn edistämisen näkyy **Kasvu-sopimuksessa** ja **Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa**. Kasvu-sopimuksen yhtenä tavoitteena on Seinäjoen kau-



VÄYLÄT



KUNNOSSAPITO



PYSÄKÖINTI



TIEDOTUS

pungin tavoite kestävien liikkumismuotojen, kuten pyöräilyn edistämiseen. Kasvusopimus on kaupunkiseudun ja valtion välinen sopimus, joka edistää yhdessä valittuja teemoja. Kasvusopimuksella on tarkoitus parantaa kaupunkiseudun toiminnallisuutta ja arjen sujuvuutta. Kasvusopimuksia tekemällä valtio kannustaa kaupunkiseutuja tekemään strategisia valintoja.

Etelä-Pohjanmaalla on syksyllä 2012 käynnistetty ensimmäinen koko maakunnan kattava **liikennejärjestelmäsuunnitelma**, jonka tavoitteena on koota maakunnan näkemys toteutettavissa olevista linjauksista ja toimenpiteistä. Suunnitelma on osa maakuntakaavan laatimisprosessia, sillä asuminen, maankäyttö, palvelut ja elinkeinoelämä tarvitsevat toimivaa liikennejärjestelmää. Suunnitelma linjaa tavan, jolla Etelä-Pohjanmaan tarpeet ja vaatimukset tulee ottaa huomioon valtakunnallisessa liikennepolitiikassa ja liikennejärjestelmän kehittämisessä. Liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistuu vuoden 2014 alkupuolella. Suunnitelma kattaa kaikki liikennemuodot ja niiden välisen yhteistyön. Pyöräily ajatellaan osaksi matkaketjua myös seudullisilla matkoilla.

Suunnitelma ja työn tavoitteet hyväksytään maakuntahallituksessa. Työ tehdään yhteistyössä Etelä-Pohjanmaan liiton, Ely-keskuksen, Liikenneviraston ja maakunnan kuntien kesken.

Kunnossapito

► LUPAUS 3.

Pyöräreittien kunnossapidon kehittäminen

Kunnossapitoa kehitetään pyöräilijöiden ja kävelijöiden tarpeiden mukaan. Reittien tulee olla jatkuvia ja laadukkaita ympäri vuoden.

Väylien kunnossa pitämiseen kuuluu mm. reikien ja halkeamien paikkaaminen ja tarvittaessa väylien peruskunnostukset. Lisäksi huolehditaan liikennemerkeistä, valaistuksesta, kuivauksesta ja putkijärjestelmistä. **Talvikunnossapitoon** sisältyy auraamisen lisäksi liukkauden torjunta, lumen poisto ja keväällä hiekan poisto talven jäljiltä.

Väyliä on laadultaan ja kunnossapitoluokaltaan erilaisia. Puistoraitit, joita ei ole merkitty pyörätiemerkillä, ovat usein sorapintaisia ja ne aurataan talvisin virka-aikana.

Kävely- ja pyörätiet, jotka on merkitty sinisellä kevyen liikenteen liikennemerkillä, on jaettu kahteen talvikunnossapitoluokkaan. Ykkösluokkaan kuuluvat keskustan, pääkatujen ja vilkkaimmin liikennöityjen kokoojakatujen väylät. Ykkösluokan väyliä lähdetään auraamaan, kun lunta on satanut kolme (3) cm (tämä on virallinen liikellelähtöraja). Kakkösluokan väylien auraaminen aloitetaan, kun lunta on satanut neljä (4) cm. Kaikki pyörätiet pyritään auraamaan aina ennen vilkkainta aamuliikennettä.

Seinäjoella teiden talvikunnossapito aloitetaan lokakuun puolivälissä ja lopetetaan huhtikuun puolivälissä. Auraukseen ja hiekoitukseen ollaan valmiita tuona aikana 24 tuntia vuorokaudessa kaikkina viikonpäivinä.

Osa kävely- ja pyöräteistä kuuluu Ely-keskuksen kunnossapidon piiriin. Kaupungin ja Ely-keskuksen kunnossapidon yhtenäistämistä kävely- ja pyöräteillä on syytä selvittää.

► **LUPAUS 4.**
Pyöräreittien viitoituksen kehittäminen

Hyvä viitoitus kertoo etäisyyden määränpäähän ja palvelee erityisesti uudella reitillä olevaa pyöräilijää. Pyöräreittien selkeä merkitseminen maastoon on pyöräilijöiden palvelua. Pyöräreitit voivat kulkea pitkin autoteitä tai aivan omilla väylillään, minkä vuoksi pyöräreitit tarvitsevat omaa viitoitusta.

Pysäköinti

► **LUPAUS 5.**
Laadukkaampi pyöräpysäköinti

Pyöräpysäköinti on laadukkaiden pyöräväylien ohella oleellinen osa pyöräilyn houkuttelevuutta. Hyvät säilytys- ja pysäköintimahdollisuudet edistävät pyörän käyttöönottoa. Pyörien säilytyksen tulisi olla mahdollisimman helppokäyttöistä niin matkan alku- kuin loppupäässä. Hyvä pyöräpysäköinti sijaitsee lähellä määränpäättä, on reitin varrella ja helposti saavutettavissa. Seinäjoella laadukkaita pysäköintiratkaisuja tarvitaan erityisesti keskusta-alueelle, jonne suurin osa tehdyistä pyörämatkoista suuntautuu. Pyöräpysäköinnin olosuhteita tulee kehittää mm. kaavamääräyksiä uudistamalla ja niitä tarkentamalla.

Hyvä pyöräparkki

- Pyörätelineiden ja pyörien säilytystilojen tulisi olla mahdollisimman lähellä pyöräilijän normaalia kulkureittiä ja osana sujuvaa matkaketjua
- Teline, johon pyörän saa lukittua rungostaan
- Valvotussa tai lukitussa tilassa tai näkyvällä paikalla
- Riittävästi paikkoja ja tilava
- Suojassa sateelta
- Siisti ja houkutteleva
- Lämmin tila maantasokerroksessa, huoltopiste (asuinkiinteistöissä)
- Lähellä suihkuja ja vaatesäilytystä (työpaikoilla)

Lupaukset

- Kaavamääräyksiä kehitetään pyöräpysäköintinormien parantamiseksi (sekä laadulliset että määrälliset normit)
- Kaupunki toimii omissa hankkeissaan esimerkiksi rakentajana myös pyöräpysäköinnin osalta
- Keskustassa pyöräpysäköintiä lisätään tarkoituksenmukaisesti paikkoihin ja pyöräpysäköinnin talvikunnossapitoa kehitetään ohjeistuksin
- Keskustassa otetaan käyttöön Seinäjoen oma pyörätelinemalli, joka on kaupunkiympäristöön ja eri käyttökohteisiin sopiva

Tiedotus

► **LUPAUS 6.**
Sähköisten kanavien hyödyntäminen pyöräilyyn innostamisessa

Kaupungin www-sivuilta löytyy tarvittavaa tietoa pyöräilystä:

- Kaupungin lupaukset ja merkintä, kun lupaus on toteutettu
- Tietoa ajankohtaisista tapahtumista, kulttuuriretkistä, teemaviikoista tai elämyspyöräilytapahtumista
- Pyöräkartat sähköisinä ja tietoa siitä, mistä saa paperikarttoja
- Tietoa pyöräilyn teemareiteistä
- Tietoa pyöräväylien kunnossapidosta
- Tämä strategia ja sen seuranta
- Pyöräilytyöryhmän kokoonpano
- Vuoden pyöräilymyönteisin seinäjokelainen työnantaja

► LUPAUS 7.
Pyöräilykartta paperisena ja sähköisenä

Seinäjoen pyöräilyreitistö on niin hyvä, että se ansaitsee esittelyn kartalla. Kartta kaupungin pyöräteistä on keskeinen tapa edistää pyöräilyä. Paperiselle ja sähköiselle kartalle on omat käyttäjänsä ja käyttöhetkensä, joten pyöräilykartta julkaistaan sekä paperisena että internet-versiona.

Kartoissa tuodaan esiin teemareittejä, jotka voivat keskittyä yhteen teemaan esimerkiksi luontoon, kulttuurimaisemaan, historiaan tai kulttuuriin tai yhdistellä näitä kaikkia elämyksiksi. Tämä tarjoaa edellytyksiä vapaa-ajan virkistytymiseen sekä mahdollisuuden pyöräilyturismin kehittämiseen.

► LUPAUS 8:
Seinäjoen pyöräilymyönteisimmän työnantajan palkitseminen vuosittain

Seinäjokelaiset työnantajat halutaan aktivoida kannustamaan työntekijöitään pyöräilemään mahdollisimman paljon. Kilpailussa voi saada pisteitä esimerkiksi seuraavista asioista:

Puitteet ja niiden mukavuus, riittävyys, vaivattomuus, helppokäyttöisyys ja turvallisuus

- Hyvät pyörien säilytyspaikat (tilaa riittävästi, helppokäyttöiset, katettu/lämmin tila, valvottu ja turvallinen)
- Pesutilat (viihtyisät, puhtaat ja siistit, tilaa riittävästi, erilliset tilat miehille ja naisille)
- Asiointipyörät työpaikalla

Kannustus ja innostus

- Työsuhdepyörä
- Arvonnot kuukausittain pyöräilijöiden kesken
- Kampanjat (esimerkiksi osallistuminen kilometrikisaan)
- Aamupala pyöräilyviikolla pyöräileville työntekijöille
- Työpaikalle lainattavan tavarapyörän hankkiminen
- Pyöräilytarvike henkilökunnan joululahjaksi
- Pyöräilyn hyödyntäminen virkistyspäivänä esim. yhteinen pyöräretki kulttuurikohteeseen.

Pyöräilymyönteisimmän työnantajan valitsee kaupungin pyöräilytyöryhmä, jolle jätetään ehdotus elokuun puolivälissä. Pyöräilymyönteisin työnantaja julkistetaan Liikkujan viikolla syyskuun loppupuolella.

► LUPAUS 9:
Pyöräile turvallisesti –
turvaa pyöräilijä -kampanjat

Pyöräily ei ole vaarallista, mutta ympärivuotisen pyöräilyn turvaamiseksi tietoa turvallisesta liikumisesta on syytä edelleen jakaa.

Laki velvoittaa pyöräilijän käyttämään yleensä suojakypärää. Liikenneturvan tutkimuksen mukaan Etelä-Pohjanmaalla vain 13 prosenttia pyöräilijöistä suojaa päänsä kypärällä, kun koko maan keskiarvon on 37 prosenttia. Pyöräilykypärän käyttö vähentää onnettomuuksien seurauksia, sillä pyöräilyonnettomuuksien vakavimmat vammat aiheutuvat päähän kohdistuneista iskuista.

Liikenneturvallisuus lähtee liikenteessä toimivien ihmisten käyttäytymisestä. On tärkeää, että kaikki liikkujat - autoilijat, pyöräilijät ja kävelijät - tiedostavat vastuunsa liikenteessä. Tavoitteena on liikenneympäristö, jossa mahdollisimman moni voi liikkua itsenäisesti. Paikalliset kampanjat tähtäävät turvallisen käyttäytymiseen. Kampanjoiden aiheita ovat väistämissäännöt ja muut liikennesäännöt ja turvallisen pyöräilyn varusteet.

► LUPAUS 10:
Lisää asiointipyöriä kaupungin työpisteisiin

Hankitaan asiointipyöriä kaupungin työpisteisiin työntekijöiden käyttöön. Pyöriä hankittaessa on syytä sopia seuraavista asioista:

- *Missä pyöriä säilytetään?* Esimerkiksi kiinteistön ala-aula tms. tila, jossa pyörä on turvassa ja suojassa sateelta ja lumelta ja helposti käyttöön otettavissa.
- *Miten pyörä varataan?* Onko pyörän avaimen luovuttajalla varauskirja vai onko pyörä varattavissa sähköisestä kalenterista.
- *Keneltä avaimen saa?* Luontevaa on kiinteistön vahtimestari, jos sellainen on – jos ei ole, niin työntekijä, jonka työ on sellaista, että hän on enimmäkseen työpisteessään paikalla.
- *Kuka hoitaa pyörien kausihuollon?* Esim. ketjujen rasvaus ja pyörän lampun toimivuus.
- *Miten korjaukset hoidetaan?* Yleisin korjauskohde on puhjennut kumi. Pistosuojattujen renkaiden hankkiminen on hyvä vaihtoehto.
- Hyvässä työpaikkapyörässä on tukeva tavarateline ja/tai tilava kiinteästi asennettu kori.

Ihmisten tarpeet määrittelevät reitit

Maankäytön suunnittelu, kaavoitus, liikennejärjestelmän kehittäminen ja harkitut suunnitteluperiaatteet luovat ja määrittelevät tulevaisuuden ympäristön. Kun pyöräilylle on varattu sopiva paikka liikenneympäristössä, on kaikkien liikkuminen turvallista. Liikennetarpeet ohjaavat kunnossapitoa.

Kaikki lähtee kaavoituksesta

Yleiskaavassa tulisi näkyä jalankulun ja pyöräilyn pääreitit. Epäselvissä tilanteissa reitit voidaan näyttää esim. ohjeellisina tai yhteystarpeina. Tarkeemmissa yleiskaavoissa voidaan näyttää alueverkon reitit ja alikulkujen paikat, jos ratkaisut ovat selviä. Kaavakartan merkinnöissä voidaan antaa myös kävelyä ja pyöräilyä edistäviä yleiskaavamääräyksiä koskien esimerkiksi ympäristön viihtyisyyttä.

Asemakaavassa otetaan reittien sijainnissa huomioon tilantarpeet, alikulut, näkemät sekä jalankulun ja pyöräilyn erottelutarpeet. Kaavamääräyksissä voidaan asettaa vaatimuksia myös mm. pyöräpysäköintipaikkojen määrälle ja laadulle.

Pyöräilyn kannalta asemakaavan hyviä piirteitä ovat esimerkiksi:

- Pääreitit kulkevat osin yhdyskuntarakenteen sisällä.
- Reiteissä hyödynnetään viheralueita.
- Reittien jatkuvuudessa hyödynnetään tonttikatuja.

- Pyöräliikenne risteää maantien kanssa eritasossa.
- Jalankulkureittien ja pyöräilyreittien keskinäiset risteämiset linjataan paikoin pois katujen vierestä.
- Joukkoliikenteen pysäkit sijoitetaan alikulkujen yhteyteen hyvien jalankulku- ja pyöräilyreittien yhteyteen.

Suunnitteluperiaatteet

Suomessa on perinteisesti eroteltu kävelijät ja pyöräilijät ajoneuvoliikenteestä sijoittamalla jalankulku ja pyöräilykevyen liikenteen väylille. Viime vuosina ”kevyt liikenne” –käsitettä on kritisoitu voimakkaasti, sillä kävely ja pyöräily ovat jo nopeudeltaan erilaisia liikennemuotoja. Uusissa tutkimuksissa ja ohjeissa kävelylle ja pyöräilylle suositellaan varattavan erillinen tila liikenteessä. Pyöräilijöiden sijoittaminen eri tilaan mahdollistaa turvallisuuden tunteen myös jalankulkijalle.

Pyöräilyn pääreitit ohjaavat myös kunnossapitoa

Pyöräiliikenteen pääverkko voidaan suunnitella ohjaamaan myös kunnossapidon priorisointia. Tällä on suuri merkitys pyöräilijälle. Pahan lumipyryn aikana omalla asuinkadulla runsas lumimäärä on helpompi hyväksyä, jos tietää pääsevänsä pian laatukäytävälle, joka on jo aurattu.

Pyöräiliikenteelle tulee muodostua pääverkko, joka takaa pyöräilijöille kattavat, jatkuvat, sujuvat ja turvalliset reitit. Pääverkko tarjoaa yhteydet asuinalueilta kaupungin keskustaan sekä yhteydet keskustan läpi itä-länsi- että pohjoinen-eteläsuuntaan. Pyöräilijöille tärkeitä kohteita ovat työpaikka-alueet, keskustakampus, koulut ja matkakeskus. Pääverkkoa täydentävät muut pyörätiet sekä muut väylät ja puistoraitit.

Pyöräilyn ja kävelyn lisääminen on koko Suomen tavoite

Suomi on sitoutunut vähentämään liikenteen aiheuttamia kasvihuonepäästöjä. Pyöräilyn lisääminen vie kohti tätä tavoitetta. Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko sekä Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia ja toimenpideohjelma tunnistavat keinoja kävelyn pyöräilyn edistämisessä.

Liikenne aiheuttaa noin 20 prosenttia Suomen kasvihuonepäästöistä. Pyöräilyn edistäminen on keskeinen osa ilmastonmuutoksen torjuntaa paikallisesti ja valtakunnallisesti. Muista päästöistä liikenne aiheuttaa 20–60 prosenttia. Pakokaasupäästöjen lisäksi liikenne lisää ilman epäpuhtauksia, kuten katupölyä. WHO:n arvion mukaan ilmansaasteet aiheuttavat noin 100 000 ennenaikaista kuolemaa Euroopassa.

Päästötavoitteet velvoittavat

Euroopan Unionin kasvihuonepäästöjen vähentämistavoitteiden mukaan Suomen tulee vähentää liikenteen ja muiden ei-päästökauppasektoriin kuuluvien kohteiden kasvihuonekaasupäästöjä 16 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Vuodelle 2050 kasvihuonekaasupäästöjen vähennystavoite on 60 % vuoteen 1990 verrattuna.

Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen on huomioitu valtakunnallisissa ohjelmissa. Valtioneuvoston liikennepoliittisen selonteon mukaan kävelyä ja pyöräilyä tulee edistää motivoinnilla ja markkinoinnilla sekä infrastruktuurin parantamisella ja investoineilla.

Liikenne- ja viestintäministeriö on Kävelyn ja pyöräilyn strategiassa asettanut tavoitteeksi lisätä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta 20 prosenttia. Tämä tarkoittaa 300 miljoonaa lisämatkaa Suomessa, jotka on tarkoitus saada lyhyistä henkilöautomatkoista. Strategiaa täydentää liikenneviraston laatima Kävelyn ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelma.

KÄVELYN JA PYÖRÄILYN valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020

Toimenpidesuunnitelman tärkeimmät kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimet ovat:

1. Asenteet ja liikkumistottumukset *Tärkeät valinnat*

- Rutiinien ja tottumusten murtaminen
- Palvelut ja teknologia arjen apuna

2. Infrastruktuuri ja ympäristö *Reitti selvä*

- Oikeat ratkaisut oikeaan paikkaan
- Jalankulku houkuttelevaksi
- Pyöräily sujuvaksi laatua parantamalla
- Matkaketjut toimiviksi
- Kunnossapito kuntoon

3. Yhdyskuntarakenne ja palveluverkko *Kaikki lähellä*

- Jalankulku- ja pyöräilykaupunkia rakentamaan
- Palvelut lähelle
- Yhteydet ja pysäköinti kaavoihin

4. Institutionaalinen ympäristö *Järjestelmä toimii*

- Tarvitaan sitoutumista ja rahoitusta
- Liikennesäännöt ja -kulttuuri tukemaan tavoitteita
- Ryhdytään toimeen

Kirjallisuus

Henkilöliikennetutkimus 2010–2011. Liikennevirasto. www.hlt.fi

Ilmastomuutoksenhillinnän toimenpidekokonaisuudet liikennesektorilla vuoteen 2050. Baseline-kehitys,

Urbaani syke vai Runsaudensarvi? Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 15/2012.

Jalan ja pyörällä. Liikenneturvan esite 2012. http://www.liikenneturva.fi/vanhat/118/Jalanjapyoralla_opas.pdf

Kevyen liikenteen väylät–lisää liikuntaa ja vähemmän ympäristöhaittoja. Marja Mesimäki. Liikunnan ja Urheilun Maailma 8/03. SLU. <http://www.slu.fi/>

Kilpailukykyä ja hyvinvointia vastuullisella liikenteellä. Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle 2012.

Kävelyn ja pyöräilyn uusi rooli maankäytön suunnittelussa ja kehittämisohjelmissa. Reijo Vaaralan esitelmä Väylät ja Liikenne-päivillä 2012.

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020. Liikenne- ja viestintäministeriö. Ohjelmia ja strategioita 4/2011.

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020. Liikenneviraston suunnitelma 2/2012.

Liikenneonnettomuudet vuonna 2011. Seinäjoen kaupunki, Kunnallistekniikka, Kunnallistekniikan suunnittelu.

Miten hallita sairauspoissaoloja? Veli-Matti Lehtonen. Valtiovarainministeriö, henkilöstöosasto 10.9.2010.

Pyöräilijöiden henkilövahingot liikenteessä. Tilastokatsaus. 28.6.2012. www.liikenneturva.fi

Pyöräilyn väistämissääntöjen tuntemus. Salla Koponen. Liikenneturvan tutkimusmonisteita 116/2012.

Pyöräiliikenteen verkkotason suunnitteluperiaatteet. Helsingin kaupunki, Kaupunkisuunnitteluvirasto, Liikennesuunnitteluosasto 13.5.2011.

Seinäjoen kaupungin strategia 2009–2016. Seinäjoen kaupungin valtuusto 29.6.2009.

Terveysliikunta–kuntoa, terveyttä ja elämänlaatua. Jussi Huttunen. Lääkärikirja Duodecim 15.8.2012. Duodecim Terveyskirjasto.

Transport and Health. World Health Organisation WHO, Europe 2012. <http://www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environment-and-health/Transport-and-health/facts-and-figures/air-pollution-and-climate-change2>

Vaihdetaan isommalle vaihteelle: onko pyöräily lääke liikkumatto-muuteen? Pekka Oja. Terveysliikuntauutiset 10/11. UKK-instituutti. <http://www.ukkinstituutti.fi/terveysliikuntauutiset/uutinen/91>