

SALON SEUDUN liikenne- järjestelmä 2020



Kevyen liikenteen malliseututoiminta 2003-2004



Halikko
Kiikala
Kisko
Kuusjoki
Muurla
Perniö
Pertteli
Salo
Somero
Suomusjärvi
Särkisalo
Liikenne- ja
viestintäministeriö

2004

Varsinais  Suomen liitto
Egentliga Finlands förbund

Salon seudun liikennejärjestelmä 2020

Kevyen liikenteen malliseututoiminta 2003–2004

Julkaisija: Varsinais-Suomen liitto
ISBN 951-9054-95-2

2004

Julkaisua saatavana:

Varsinais-Suomen liitto
PL 273, (Ratapihankatu 36), 20101 TURKU
puh. (02) 2100 900, fax (02) 2100 901
email: kirjaamo@varsinais-suomi.fi

Salon kaupunki
PL 77 (Tehdaskatu 1), 24101 SALO
puh. (02) 7781, fax. (02) 778 2014
email: salo@salo.fi

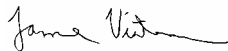
ESIPUHE

Kevyen liikenteen suosion säilymiselle ja kasvattamiselle on olemassa uhkatekijöitä, kuten lähipalvelujen häviäminen, keskustan kaupallisen kilpailukyvyn laskeminen ja tulevien työpaikka-alueiden sijoittuminen kauas asuinalueista, kävely- ja pyöräily-yhteyksien tavoittamattomiin. Tätä kevyen liikenteen edistämistehtävää on Salon seudulla vuosina 2003–2004 hoitanut kevytliikenneasiamies. Asiamiehen työ on painottunut kevyen liikenteen palvelujen ja sitä kautta laadun parantamiseen, jolla on pyritty edistämään kevyen liikenteen edellytyksiä ja liikkumis-
muodon osuuden kasvattamista. Kevytliikenne tulee olla käyttäjälle turvallista, toimivaa, esteetöntä sekä viihtyisää.

Kevytliikenneasiamiehinä ovat toimineet Sanna Salminen ja Reija Kiviluoto. Asiamiehen toimet ovat keskittyneet Saloon ja sen ympäristökuntiin, mutta toimenpiteitä on tehty koko Salon seutukunnan alueella. Asiamiehen puolipäiväinen työ ei ole ajan puutteesta johtuen pystynyt vastaamaan täysin seudun kaikkien 11 kunnan odotuksiin. Asiamiehen työ on keskittynyt kävely- ja pyöräilyolosuhteiden kehittämiseen toisaalta konkreettisten toimenpiteiden avulla, ja toisaalta valistuksen ja tiedotuksen keinoin. Liikenne- ja viestintäministeriön asettama tavoite kevyen liikenteen malliseututoiminnalle on ollut seudullisen yhteistyön lisääminen sekä toimintamallin testaaminen.

Salon seudun kevytliikenneasiamiehen kahden vuoden määräaikainen kokeilu on päättymässä. Asiamies sai aikaan konkreettisia tuloksia ja oli näkyvästi esillä edistämässä kevyttä liikennettä seudun tiedotusvälineissä. Kuitenkin toiminnan jatkolle ei ole juuri nyt löytynyt rahoitusta. Aloitettun kevyen liikenteen edistämistyön tulee jatkua resursseihin nähden parhaalla mahdollisella tavalla. Pallo on nyt Salon seudulla!

Turussa 29.12.2004



Janne Virtanen, Varsinais-Suomen liitto
ohjausryhmän puheenjohtaja

Salon seudulla on voitu ennakkoluulottomasti etsiä ja toteuttaa uusia yhteistyömuotoja kevyen liikenteen edistämiseksi. Malliseututoiminta jalankulun ja pyöräilyn edistämiseksi jatkuu osana Salon seudun liikennejärjestelmätyötä. Kesken jääneet seudulliset hankkeet kuten kevyen liikenteen väylien viitoitus ja kartta-toteutukset koko seudulle, retkeilyreitistön toteuttaminen sekä yksityisteiden käyttö osana yleisten teiden kevyen liikenteen verkkoa jatkuvat.

Liikenne- ja viestintäministeriön JALOIN- hankkeen mallikunta ja -seutu toiminnan yhdyshenkilönä kiitän ministeriön puolesta Salon seudun kuntia hyvästä yhteistyöstä malliseututoiminnan toteuttamisessa.

Liikenne- ja viestintäministeriössä 29.12.2004

Ylitarkastaja Kari Korpela

Tiivistelmä

Malliseutu –toiminnan tavoitteena oli kokeilla käytännön tasolla uusia menetelmiä ja toimintatapoja edistää jalankulun ja pyöräilyn edellytyksiä. Salon seutu oli liikenne- ja viestintäministeriön Jaloin –hankkeen malliseutuna vuosina 2003-2004. Salon seutuun kuuluu 11 kuntaa (Salo, Halikko, Pertteli, Perniö, Somero, Kuusjoki, Kiikala, Muurla, Suomusjärvi, Kisko ja Särkisalo), joiden asukasluku on yhteensä noin 63 000.

Lähtökohtana käytetty Salon seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman osaselvitys kävelyn ja pyöräilyn kehittämistä valmistui vuonna 2002. Tässä osaselvityksessä todettiin tarve seudulliselle kävely- ja pyöräilyasiamiehelle.

Kevytliikenneasiamiehen tehtäväksi tuli seurata aiesopimuksen toimenpiteiden toteutumista. Kärkitehtäviksi muodostuivat:

- Yhteiset suunnitteluhankkeet, kuten kevyen liikenteen viitoituksen toteuttaminen Salon, Halikon ja Perttelin alueella, kevyen liikenteen väylien toimenpidesuunnitelmat ja pyörämatkailureitin toimenpideselvitys.
- Kevyen liikenteen edistäminen, kuten Pyörällä töihin –kilpailujen, koululaisten taitoajokilpailujen ja valokuvasuunnitusten järjestäminen ja uuden pyöräilykartan suunnittelu. Lisäksi Salon kaupunkiin hankittiin virkapyöriä, seudulla tehtiin esteettömyyskartoituksia ja terminaalien pyöräpysäköintiä parannettiin rautatieasemalle rakennetuilla pyöräkatoksilla. Toimenpiteet ovat pieniä, mutta erittäin merkittäviä edistysaskeleita Salon ja Salon seudun kevyen liikenteen kehittämistyössä.

Malliseutu –toiminnan kokemusten perusteella on todettava:

- Kevyen liikenteen edellytysten kehittämistä suunnittelevien kaupunkiseutujen kannattaa käyttää riittävästi aikaa toiminnan suunnitteluun, koska uudentyypisen työn käynnistäminen vaatii aikaa.
- Kohdealue ei saa olla liian suuri ja mukana olevien kuntien ja kaupunkien erilaisuus lisää työn haasteellisuutta.
- Kevytliikenneasiamiehen työssä ohjausryhmällä ja kuntien yhteyshenkilöillä on ollut merkittävä rooli työn onnistumisen kannalta. Tästä syystä erityisesti ohjausryhmän kokoonpanoon kannattaa kiinnittää huomiota.
- Kevyen liikenteen edistämiseen palkattavan pätevän henkilön löytäminen voi olla hankalaa, varsinkin jos kyseessä on määräaikainen ja/tai osa-aikainen tehtävä.

Salon seudulla on koettu hyväksi se, että työ on pohjautunut seudulliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, joka kaikkia liikennemuotoja käsittelevänä on antanut hyvät perustiedot seudun kevyestä liikenteestä ja tarvittavista toimenpiteistä. Liikenne- ja viestintäministeriö on avustanut malliseututoimintaa ja sen raportointia yhteensä 50 000 eurolla.

Kevyen liikenteen kehittäminen seudullisena työnä on mielekästä, koska yhteistyötä tekemällä voidaan huomioida erilaisten ja erikokoisten kuntien kehittämistarpeita. Kevytliikenneasiamies ei välttämättä pysty toteuttamaan suuria toimenpiteitä koko seudulla, mutta työtä arvioitaessa todettiin, että pelkästään seudullisen asiamiehen olemassaolo lisää kevyen liikenteen asioiden esillä oloa ja sitä kautta niiden painoarvoa kaikessa suunnittelussa. Salon seudun malliseutu –toiminta päättyy, ja kevyen liikenteen edistäminen siirtyy osaksi seudullista liikennejärjestelmätyötä.

Abstract

The aim of the model regional practice was to try out the new methods and operating models planned to improve the basis for pedestrian and bicycle transport. The region of Salo served as the model region for the Ministry of Transport and Communications' Jaloim programme in 2003-2004. The Salo region includes 11 municipalities (Salo, Halikko, Pertteli, Perniö, Somero, Kuusjoki, Kiikala, Muurla, Suomensjärvi, Kisko and Särkisalo) with altogether around 63,000 residents.

The basis for the model regional practice was a report from 2002 on the development of pedestrian and cycling transport. It was stated in the report, which was a part of the transport system plan of the Salo region, that an ombudsman for pedestrian and bicycle transport is needed. The post was established and the ombudsman's duties included to monitor the implementation of the measures referred to in a letter of intent, and to initiate and coordinate regional cooperation activities that promote pedestrian and bicycle transport.

The ombudsman's most important duties were:

- Joint planning projects such as route signing for pedestrian and bicycle traffic in the region of Salo, Halikko and Pertteli, proposed measures with regard to pedestrian and bicycle routes and a study on measures related to a bicycle tourist route.
- Promotion of pedestrian and bicycle transport by such means as "To work by bike" (Pyörällä töihin) competitions, bicycle trials for school children, photograph orienteering and a new cycling map. In addition, employers acquired bikes for employees' common use in the town of Salo, accessibility surveys were made in the region, and bicycle parking at terminals was improved by building bicycle shelters at the railway station. These measures are small but still significant steps in promoting pedestrian and bicycle transport in the town and region of Salo.

Experiences of model regional practice in the Salo region showed that:

- Urban districts that plan to develop pedestrian and bicycle transport should reserve enough time for the planning process.
- The target area must not be too large and the diversity of the involved municipalities and towns make the work more challenging.
- In the work of the ombudsman for pedestrian and bicycle transport the steering group and the contact persons in the municipalities played an important role. This is why particular attention should be paid to the structure of the steering group.
- It may be difficult to find a qualified employee to promote pedestrian and bicycle transport, especially for temporary or part-time employment.

It proved to be good that the work was based on the regional transport system plan. A plan that covers all transport modes provided good basic information on the pedestrian and bicycle transport in the region as well as on the promotion measures that have turned out to be beneficial. Initiating a new type of work will in any case take a few months, but without a transport system plan it would be considerably more difficult.

Promoting pedestrian and bicycle transport as regional work is reasonable, because it enables to encompass the needs of municipalities of different sizes and characteristics. The ombudsman for pedestrian and bicycle transport cannot necessarily adopt large-scale measures in the entire region. However, the evaluation showed that merely the presence of a regional ombudsman provides the matters wider media coverage and thus increase their value in all planning work. In the Salo region, the model regional practice has come to an end and pedestrian and bicycle transport will be promoted as part of the regional transport system planning.

Sisällysluettelo

Esipuhe	1
Tiivistelmä	2
Abstract	3
Sisällysluettelo	4
1. TAUSTAA	5
1.1. Kevyen liikenteen edistäminen Suomessa	5
1.2. Mallikunta- ja malliseututoiminnan käynnistyminen	5
1.3. Salon seudun yleispiirteitä	5
1.4. Kevyen liikenteen edellytykset Salon seudulla	6
2. MALLISEUTU –TOIMINNAN TAVOITTEET	8
2.1. Salon seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaiset tavoitteet	8
2.2. Jaloin –hankkeen tavoitteet	8
2.3. Tavoitteisiin ja toiminnan käynnistämiseen liittyviä ongelmia	8
2.4. Hallinto ja toiminnan järjestäminen	9
2.5. Ohjausryhmä ja kuntien yhteyshenkilöt	9
3. KEVYTLLIIKENNEASIAMIES – TOIMINTAMUODOT JA OSAPROJEKTIT	10
3.1. Toimenpiteet ja niiden toteutuminen	10
3.2. Yhteiset suunnitteluhankkeet	11
3.3. Kevyen liikenteen edistäminen	13
4. MALLISEUTUTOIMINNAN VAIKUTUKSET JA ARVIOINTI	17
4.1. Kevytliikenneasiamiehen valinta ja työskentelyn olosuhteet	17
4.2. Toimintamuoto	18
4.3. Tavoitteet ja yhteistyön onnistuminen	19
4.4. Ohjausryhmän arvioita	20
4.5. Kuntien yhteyshenkilöiden arvioita	21
4.6. Malliseututoiminnan kustannukset	22
4.7. Malliseututoiminnan tulevaisuus	22
LIITE 1. Kevytliikenneasiamiehen ohjausryhmän jäsenet	23
LIITE 2. JALOIN –tutkimushankkeiden raportit	24

1. Taustaa

1.1. Kevyen liikenteen edistäminen Suomessa

Kestävän liikenteen mallikunta- ja malliseututoiminta oli eräs liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) Jaloin –hankkeen työmuoto. Mallikunta- ja malliseututoiminta oli kuntien ja valtionhallinnon liikennesektorin panos Suomen kestävän kehityksen kumppanuusohjelmaan. Mallikuntien ja malliseudun toimintaa tukivat LVM ja Jaloin –hankkeen yhteistyötahot: ympäristöministeriö, sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö, opetusministeriö, Tiehallinto, Suomen Kuntaliitto ja Liikenne- ja viestintäministeriö.

Jaloin –hanke perustettiin LVM:n aloitteesta vuonna 2001. Hankkeen tavoitteena oli edistää LVM:n ”Kevyen liikenteen tutkimusohjelman”, ”Uutta pontta pyöräilyyn” sekä ”Kävely osaksi liikennepolitiikkaa” –ohjelmien toimeenpanoa. Ohjelmat on tuotettu tukemaan kevyen liikenteen edistämistä Suomessa. Hanke ajoittuu pääosin vuosille 2001 - 2004.

1.2. Mallikunta- ja malliseututoiminnan käynnistyminen

Mallikunta –toiminta käynnistyi kolmivuotisena kokeiluna vuonna 2002 Jyväskylässä, Keravalalla ja Lempäälässä. Salon seudulla toiminta alkoi kaksivuotisena hankkeena vuonna 2003 ja se toteutettiin pilottihanketta seudulla 11 kunnan välisenä yhteistyönä.

Mallikuntatoiminnan tavoitteena oli kokeilla kunnissa käytännön tasolla uusia tapoja ja menetelmiä edistää ympäristö- ja ihmisystävällisempää liikkumista. Tarkoituksena oli löytää yhteistyökumppaneiksi kuntia ja seutuja, joissa on ilmennyt halua kehittää alueen liikenneympäristöä mainittuun suuntaan. Kokeilussa mukana olleet kunnat ja seutu ilmoittautuivat mukaan hankkeeseen oma-aloitteisesti.

Kunnat ja kaupungit ovat merkittävässä asemassa, kun puhutaan kevyen liikenteen edistämisestä. Kunnat voivat edistää kevyen liikenteen edellytyksiä mm. fyysistä liikenneympäristöä kehittämällä ja lisäämällä pyöräilyyn ja kävelyyn kannustavaa markkinointia, valistusta, neuvontaa ja tiedotusta. Myös liikenneturvallisuuden parantaminen lisää kevyen liikenteen suosiota. Mallikuntatoiminnalla on haluttu aktivoida kuntia edistämään erityisesti kevyen liikenteen olosuhteita ja käyttöä.

1.3. Salon seudun yleispiirteitä

Salon seutu on yhdentoista kunnan seutukunta etelärannikolla. Kunnat ovat Salo, Halikko, Pertteli, Perniö, Somero, Kuusjoki, Kiikala, Muurla, Suomusjärvi, Kisko ja Särkisalo. Seutu sijaitsee kahden suuren kaupungin välissä. Salosta on matkaa Turkuun noin 50 kilometriä ja Helsinkiin noin 100 kilometriä. Seudun pinnanmuodoille ovat ominaisia yli 100 metriä merenpinnasta kohoavat kalliomäet ja laajat tasaiset savikkomaat. Varsinais-Suomea kutsutaan Suomen viljaitaksi ja viljelykulttuurilla on Salon seudullakin pitkät perinteet. Tänä päivänä Salon seutuun ja erityisesti Saloon yhdistetään lisäksi elektroniikkateollisuuden ja huipputeknologian myötä syntynyt elinvoimaisuus ja voimakas kasvu.

Seudun kuntien asukasluvut vaihtelevat runsaasti. Eniten asukkaita on Salon kaupungissa (n. 25 000) ja vähiten Särkisalossa (n. 750). Somerolla asukkaita on 9 700, Halikossa 9 400, Perniössä 6 000, Perttelissä 3 773, Kiskossa 1 918, Kiikalassa 1 874, Kuusjoella 1 835, Muurlassa 1 443 ja Suomusjärvellä 1 339. Kaikkiaan seudulla on noin 63 000 asukasta. Salon seutu on 18 suurin Suomen kaikista 82 seutukunnasta asukasluvun mukaan laskettuna (ks. Taulukko 1).

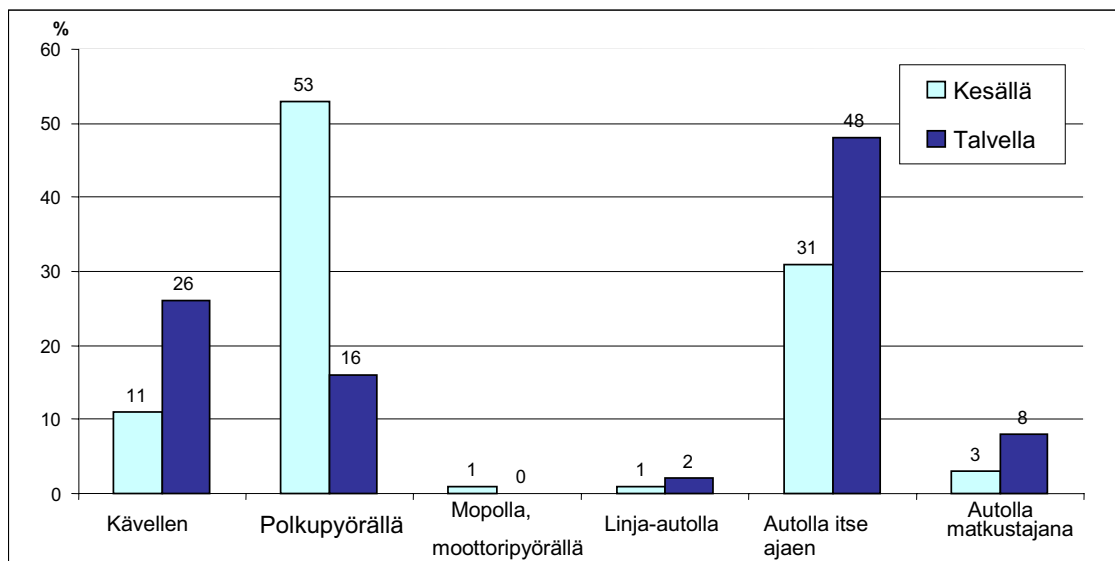
1	Helsingin seutukunta	1 216 308	14	Lohjan seutukunta	78 392
2	Tampereen seutukunta	309 589	15	Porvoon seutukunta	73 079
3	Turun seutukunta	289 311	16	Mikkelin seutukunta	69 831
4	Oulun seutukunta	199 146	17	Lappeenrannan seutukunta	69 718
5	Lahden seutukunta	169 091	18	Salon seutukunta	62 709
6	Jyväskylän seutukunta	144 746	19	Rovaniemen seutukunta	61 840
7	Kuopion seutukunta	117 655	20	Kemi-Tornion seutukunta	61 589
8	Porin seutukunta	115 738
9	Kouvolan seutukunta	97 818	78	Kaakkois-Pirkanmaan seutukunta	10 018
10	Joensuun seutukunta	93 198	79	Torniolaakson seutukunta	9 900
11	Vaasan seutukunta	88 522	80	Iilomantsin seutukunta	8 866
12	Hämeenlinnan seutukunta	88 495	81	Kärkikuntien seutukunta	6 353
13	Kotkan-Haminan seutukunta	87 844	82	Ålands skärgård	2 354

Taulukko 1. Suomen suurimmat ja viisi pienintä seutukuntaa v. 2003 asukasluvun mukaan.

1.4. Kevyen liikenteen edellytykset Salon seudulla

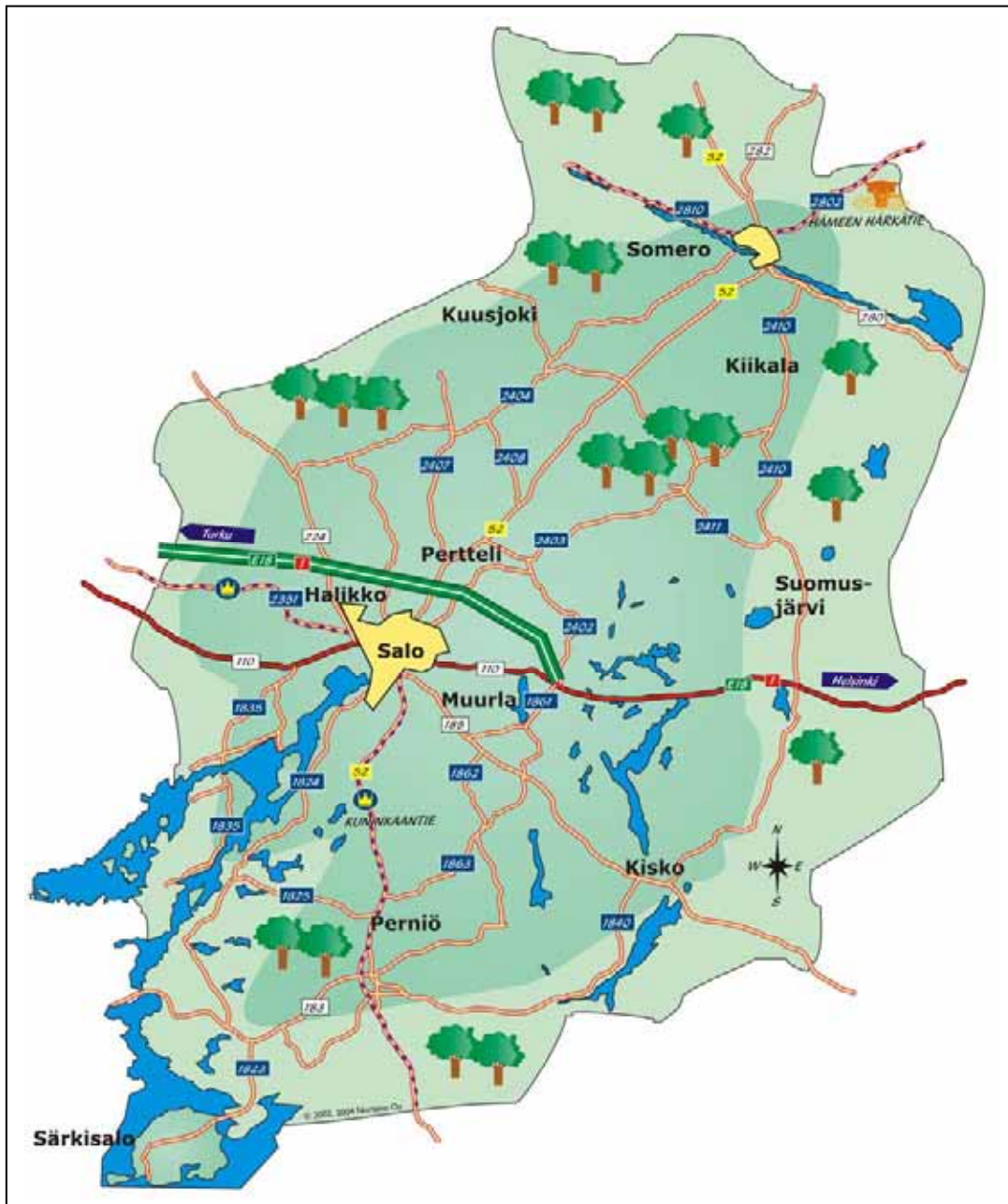
Salon seudulla kevyen liikenteen edellytykset ja liikenneympäristöt ovat kaupunkiseudun sisällä ja eri kunnissa hyvin erilaisia. Salossa palvelut ovat useimmille lähellä, mutta pienissä kunnissa haja-asutus on yleisempää ja palvelut kauempana.

Salon kaupungissa on kattava ja toimiva kevyen liikenteen verkko. Kevyen liikenteen väyliä on yhteensä 95 kilometriä ja niistä 9 km on Tiehallinnon ylläpitämiä. Salossa myös pyöräillään paljon. Salon asukaskyselyn mukaan 64 prosenttia työmatkoista kuljetaan kesällä kävellen tai pyörällä. Talvellakin kävellen ja pyörällä kuljetaan 42 prosenttia työmatkoista (ks. Taulukko 2.). Kattavasta kevyen liikenteen verkosta huolimatta Salon kevyen liikenteen edellytyksissä on kehitettävää. Ennen malliseututoimintaa kaupungista puuttui kevyen liikenteen viitoitus, pyöräilykartta oli vanhentunut ja esimerkiksi joukkoliikenneasemien liityntäpyöräpysäköintimahdollisuudet olivat puutteelliset.



Diagrammi 1. Työmatkat Salossa kesällä ja talvella, asukaskysely 2001.

Salon ja Halikon kevyen liikenteen väylien voidaan katsoa muodostavan yhtenäisen verkon. Perttelin ja Salon välillä on myös kevyen liikenteen yhteys. Halikossa kevyen liikenteen väyliä on 24 kilometriä, joista Tiehallinto pitää yllä 17 kilometriä. Pettelin kevyen liikenteen väylät, 6,5 kilometriä, ovat Tiehallinnon ylläpitämiä. Perniössä kevyen liikenteen väyliä on reilut 10 kilometriä ja Somerolla alle 10 kilometriä. Seudun pienimmissä kunnissa kevyen liikenteen väyliä on vähän, välimatkat ovat pitkiä ja kevyelle liikenteelle turvattomia. Salon seudun liikenejärjestelmäsuunnitelman osaselvityksessä (Osaselvitys E, Kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen) todetaan, että kaikissa seudun kunnissa on kuitenkin vähintään lyhyt kevyen liikenteen väyläjakso (Särkisalossakin rakenteilla). Tästä huolimatta puutteita on paljon. Kuntakeskusten väylät eivät kata rakennettua aluetta ja pienemmät taajamat ja maantien varren asutus ovat pääasiassa ilman kevyen liikenteen väyliä. Monen lapsen koulumatka taittuu tienpientareella tai koulukuljetuksen kyydissä liikenneturvallisuussyistä.



Kuva 1. Salon seutuun kuuluu 11 kuntaa: Salo, Halikko, Pertteli, Perniö, Somero, Kuusjoki, Kiikala, Muurla, Suomusjärvi, Kisko ja Särkisalo.

2. Malliseutu –toiminnan tavoitteet

Salon seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmatyö aloitettiin vuonna 2001. Vuonna 2002 valmistui osaselvitys kävelyn ja pyöräilyn kehittämisestä, jossa todettiin tarve seudulliselle kävely- ja pyöräilyasiamiehelle. Salon kaupunki haki hankkeelle rahoitusta Liikenne- ja viestintäministeriön Jaloin –projektista ja kevytliikenneasiamies aloitti työnsä helmikuussa 2003. Kevytliikenneasiamiehen työn taustat ja tavoitteet löytyvät Salon seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020:stä ja Jaloin -hankkeen tavoitteista.

2.1. Salon seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaiset tavoitteet

Salon seudun liikennestrategia 2020:ssä sanotaan kevytliikenneasiamiehen työstä seuraavasti: ”...seuraa aiesopimuksen toimenpiteiden toteutumista kävelyä ja pyöräilyä koskevien asioiden osalta. Asiamiehen tehtävänä on käynnistää ja koordinoida seudullista yhteistyötä edellyttäviä toimenpiteitä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi.”

Kävely- ja pyöräilyolosuhteiden kehittämiseksi on kävelyn ja pyöräilyn kehittämistä käsittelevässä osaselvityksessä asetettu seuraavat tavoitteet:

1. Suosio

Kävelyn ja pyöräilyn suosio kasvaa itsenäisinä liikennemuotoina ja matkaketjujen luontevina osina.

2. Turvallisuus

Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksien ja –tapaturmien määrä sekä kulkijoiden turvattomuuden tunne vähenee.

3. Esteettömyys

Liikkumisympäristöt ovat esteettömiä ja toimivia kaikille asukkaille.

4. Viihtyisyys

Liikkumisympäristöt ovat viihtyisiä ja miellyttäviä paikkoja olla ja liikkua jalan tai pyörällä.

2.2. Jaloin –hankkeen tavoitteet

Jaloin -hankkeen tavoitteena on kevyen liikenteen kehittäminen uusia toimintatapoja hakemalla ja testaamalla. Tavoitteena on myös vahvistaa eri hallinnonalojen välistä yhteistyötä ja kehittää yhdessä toimintamalleja kevyen liikenteen olosuhteiden ja kestävien liikennemuotojen hyväksi. Salon seudulla tavoitteena on myös kuntien välisen yhteistyön lisääminen. Jaloin -hankkeen näkökulmasta ensisijainen mielenkiinto on toimintamallin testaaminen Salon seudulla. Ideana oli alun perin tukea kevytliikenneasiamiehen palkkaamista ja juurruttaa kevyen liikenteen edistämistoiminta kahden vuoden aikana seudulle niin, että toiminta jää seudulle pysyvästi, osaksi normaalia seudullista kehittämistoimintaa.

2.3. Tavoitteisiin ja työn käynnistymiseen liittyviä ongelmia

Kevytliikenneasiamies –toiminnan alussa monenlaiset eri tahojen tavoitteet ja niiden tärkeysjärjestyksen puuttuminen vaikeuttivat työsuunnitelman laadintaa. Työn alussa oli epäselvää kenen ja mitä tavoitteita pyritään toteuttamaan ensimmäiseksi. Myös seudun tavoitteet olivat osittain ristiriitaisia: toisaalla mainitaan, että hanke painottuu tietylle alueelle (Salo, Halikko, Muurla ja Pertteli), mutta toisaalta useimmiten kohderyhmäksi ajateltiin kaikki Salon seudun 11 kuntaa, jolloin myös odotukset ovat olleet sen mukaisia. Seudun tavoite painottui konkreettisiin toimenpiteisiin ja ministeriön tavoite toimintamallin testaamiseen ja yhteistyön lisäämiseen.

Kevytliikenneasiamiehen työtä vahvimmin ohjaava Salon seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020:n aiesopimus valmistui ja allekirjoitettiin vasta kesäkuussa 2003, vaikka kevytliikenneasiamiehen työ alkoi jo saman vuoden helmikuussa. Kevytliikenneasiamies –työ käynnistyi hieman tahmeasti, koska selvää työjärjestystä ja työhön ohjausta ei ollut. Asiamiestyön ensimmäiset kuukaudet kuuluivat töitä ja toimenpiteitä ja niiden tärkeysjärjestystä suunniteltaessa ja varsinaisen toiminnan alkaminen viivästy.

2.4. Hallinto ja toiminnan järjestäminen

Kevytliikenneasiamiestoimintaan on saatu rahoitusta Liikenne- ja viestintäministeriön Jaloin -hankkeesta vuosille 2003-2004. Rahoitus kattaa 50 prosenttia asiamiehen palkasta sekä 10 000 € + alv toimintakuluja kumpanakin vuonna. Käytännönjärjestelyt on hoidettu siten, että Salon kaupunki toimii kevytliikenneasiamiehen työnantajana ja tarjoaa asiamiehelle työtilat, tietokoneen ym. toimintaedellytykset.

Työ on keskittynyt Salon seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa kevytliikenneasiamiehelle osoitettuihin tehtäviin. Lisäksi jo LVM:lle osoitetussa hakemuksessa on sanottu, että kevytliikenneasiamiehen työ keskittyy ensisijassa Salon kaupungin, Halikon, Perttelin ja Muurlan kuntien alueelle, mutta myös muiden kuntien alueille, siltä osin kuin seudulliset yhteystarpeet sitä edellyttävät. Jokaisessa Salon seudun kunnassa on käyty vähintään kerran kuluneen kahden vuoden aikana. Käyntien tarkoituksena on ollut tarkentaa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitettyjä kuntien tarpeita ja toiveita. Toimenpiteitä on pyritty edistämään jokaisesta aiesopimuksessa esitetystä kehittämistoimenpiteestä, jotka on esitetty kevytliikenneasiamiehen tehtäväksi. Yhteistyö eri tahojen kanssa on muodostunut luontevasti kunkin osaprojektin vaatimalla tavalla.

2.5. Ohjausryhmä ja kuntien yhteyshenkilöt

Kevytliikenneasiamiehen työtä ohjaa ohjausryhmä, johon kuuluu edustaja Varsinais-Suomen liitosta, Turun tiepiiristä, Salon kaupungin teknisestä toimesta ja liikuntatoimesta, Someron kaupungista sekä Perttelin ja Halikon kunnista. Lisäksi ohjausryhmään kuuluu edustaja Linea –konsulteista sekä Vihreä laakso –hankkeen projektipäällikkö, joka käytännössä hoitaa kevytliikenneasiamiehen esimiehen tehtäviä. Myös Liikenne- ja viestintäministeriön edustaja osallistuu ohjausryhmän kokouksiin mahdollisuuksien mukaan. (Ks. Liite 1. Ohjausryhmän jäsenet)

Ohjausryhmän tarkoituksena on ohjata, tukea ja arvioida asiamiehen työtä. Ohjausryhmä kokoontuu käsittelemään kevytliikenneasiamiehen työhön liittyviä asioita säännöllisesti. Jokaisessa kokouksessa käydään läpi toteutuneet ja suunnitteilla olevat toimenpiteet, joiden toteuttamista ja suunnittelua arvioidaan ja kehitetään. Ohjausryhmä myös hyväksyy suurempien investointi- ja selvityshankkeiden rahoitussuunnitelmat.

Ohjausryhmän lisäksi jokaiseen seudun kuntaan on nimetty kevytliikenneasiamiehelle yhteyshenkilö, johon asiamies ensisijassa ottaa yhteyttä kunnan kevyen liikenteen asioissa. Ohjausryhmien kokousmuistiot lähetetään yhteyshenkilöille tiedoksi. Kuntien yhteyshenkilöinä toimii yhdeksässä kunnassa teknisen toimen edustaja (rakennustarkastaja, kunnaninsinööri ym.) ja kahdessa kunnassa kunnanjohtaja.



Kuva 2. Seudun kirjastoissa jaettiin liikkujan viikolla heijastimia.

Piirros: Seppo Leinonen

3. Kevytiliikenneasiamies - toimintamuodot ja osaprojektit

Kävelyn ja pyöräilyn kärkitehtävää toteuttamaan on asetettu seuraavat kehittämistoimenpiteet (*kursivoituissa* kehittämistoimenpiteissä kevytiliikenneasiamies kuuluu vastuutahoihin):

- Seuranta ja jatkotyön organisointi
 - seuranta ja jatkotyön organisointi hoidetaan seurantaryhmän kautta
 - kävely- ja pyöräilyasiamiehen palkkaaminen
- Esteetön kulku
 - kuntien ja tiepiirin esteettömyyskartoitukset
 - esteettömyysnäkökulman mukaan ottaminen väylästä hoidossa ja investoinneissa
- Laaturaitit
 - *Salon, Halikon ja Someron laaturaittien puutteiden kartoitus, laatutason määrittely ja suunnitelmat puuttuvista osista ja opastuksesta*
- Pysäköinti
 - *Keskustojen ja palvelukiinteistöjen pysäköintipaikkojen lisääminen*
 - pyöräpysäköintivaatimukset rakennusjärjestykseen ja kaavoihin
 - *Terminaalien ja tärkeimpien linja-autopysäkkien pyöräpysäköinnin kehittäminen*
- Kevyen liikenteen väylien ja jalkakäytävien talvihoito
 - yleisten teiden kevytväylien hoitovastuiden selkeyttäminen
 - hoito- ja kunnossapitotason yhtenäistäminen
- Liikkumiskulttuuriin vaikuttaminen
 - *liikennekasvatus- ja valistus*
 - *tiedotuksen, tapahtumien ja markkinoinnin lisääminen*
- Tavoiteverkko
 - tavoiteverkon vieminen kaavoihin
 - kevyen liikenteen väylästä kärkihankkeiden toteuttaminen
 - usean tahon yhteisten väylähankkeiden toteuttamisen edistäminen

3.1. Toimenpiteet ja niiden toteutuminen

Kevytiliikenneasiamiehen vastuulle osoitetut toimenpiteet on lueteltu Salon seudun liikennestrategian toteutukseen tähtäävässä aiesopimuksessa vuosille 2003 - 2007. Aiesopimuksen sopijaosapuolina ovat seudun kunnat (11 kpl), Varsinais-Suomen liitto, Tiehallinto (Turun tiepiiri), Länsi-Suomen lääninhallitus ja Ratahallintokeskus. Aiesopimuksen tavoitteena on edistää seudullista koordinaatiota liikennejärjestelmäsuunnitelmassa sovittujen tavoitteiden saavuttamisessa ja hankkeiden toteutuksessa. Lisäksi sopimuksen avulla pyritään varmistamaan niiden hankkeiden toteutuminen, joissa toteutusvastuuta ei ole selvästi osoitettu.

Kävelyä ja pyöräilyä edistävät kärkitehtävät voidaan jakaa kahteen ryhmään: 1. Yhteisiin suunnitteluhankkeisiin ja 2. Kevyen liikenteen edistämiseen. Kävelyn ja pyöräilyn kärkitehtävissä vastuutahoina ovat kevytiliikenneasiamies, kunnat tai tiehallinto yksinään tai yhdessä. Seuraavaksi käsitellään kevytiliikenneasiamiehen vastuulla olevat toimenpiteet ja niiden toteutuminen.

3.2. Yhteiset suunnitteluhankkeet

Yhteiset suunnitteluhankkeet sisältävät kevyen liikenteen viitoituksen toteuttamisen, kevyen liikenteen väylien toimenpidesuunnitelmia ja pyörämatkailureitin toimenpideselvityksen.

	Asiamiehelle osoitettu toimenpide	Aiesopimuksessa esitetty ajoitus	Toteutusaikataulu
1.	Viitoitussuunnitelman laatiminen Salo-Halikko-Pertteli (-Perniö) ja sen toteuttaminen	2003 (tie- ja rakennussuunnitelma)	Suunnitelma kevät 2004, toteutus syksy 2004

Kevyen liikenteen viitoitus päätettiin toteuttaa Salossa, Halikossa ja Perttelissä, koska niissä kevyen liikenteen väylät muodostavat yhtenäisen verkoston. Suunnitelman toteuttaminen käynnistettiin keväällä 2003. Suunnitelma teetettiin konsulttityönä ja se valmistui keväällä 2004. Viitoitus toteutettiin kaikissa kunnissa syksyllä 2004. Sinivalkoisia, kävelijän ja pyöräilijän kuvilla varustettuja kylttejä pystytettiin yhteensä reilut 200 kappaletta, joista valtaosa on Salossa. Viitoitussuunnitelman kustannukset jaettiin puoliksi tiehallinnon ja kevytliikenneasiamiehen toimintarahojen kesken. Materiaalikustannuksista vastasivat kunnat ja tiehallinto. Tiehallinnon Turun tiepiiri maksoi Pertteliin tulevat viitat ja kolmasosan Halikon viitoista. Viittojen pystytyksestä aiheutuvista kustannuksista vastasivat kunnat viitojen määrän mukaisesti.



Kuva 3. Salon, Halikon ja Perttelin kevyen liikenteen viitoitus valmistui syksyllä 2004.

Kuva: Reija Kiviluoto

	Asiamiehelle osoitettu toimenpide	Aiesopimuksessa esitetty ajoitus	Toteutusaikataulu
2.	Kaivola-Inkereentien kv ja jokisilta: toimenpideselvitys sillan kustannuksista, linjauksesta kaavavarauksia varten ja hankkeen toteuttamismahdollisuuksista	2004 (esiselvitys)	Työ tilattu 5/04, valmis 9/04

Toimenpideselvitys Kaivolan ja Inkereen taajamat yhdistävästä kevyen liikenteen väylästä ja Uskelanjoen ylittävästä sillasta tilattiin Tieliikelaitokselta toukokuussa 2004. Selvitys valmistui syyskuussa 2004. Kustannuksista puolet maksettiin kevytliikenneasiamiehen toimintarahoista.

	Asiamiehelle osoitettu toimenpide	Aiesopimuksessa esitetty ajoitus	Toteutusaikataulu
3.	Oinasjärven kevyen liikenteen väylä: toimenpideselvitys mahdollisuuksista yksityisteiden käyttöön ja normaalia kevyempiin ratkaisuvaihtoehtoihin.	2003 (esiselvitys)	Selvitys tehty keväällä 2004

Oinasjärven kevytväyläjärjestelyjä on selvitetty osana LVM:n Jaloin –hankkeeseen kuulunutta hanketta 'Yksityistiet yleisten teiden kevyen liikenteen yhteyksinä'. Oinasjärven osalta on tehty erillinen muistio, joka sisältää kehittämissuunnitelmat sekä kunnasta saadut laskelmat koulukuljetusten kustannussäästöistä. Tehty selvitys on varsinaista toimenpideselvitystä kevyempi.

	Asiamiehelle osoitettu toimenpide	Aiesopimuksessa esitetty ajoitus	Toteutusaikataulu
4.	Kevyen liikenteen yhteys Märy-Vaskio-Mäen koulu (ml. Vaskion alikulku): toimenpideselvitys mahdollisuuksista yksityisteiden käyttöön ja normaalia kevyempiin ratkaisuvaihtoehtoihin.	2003 (esiselvitys)	Selvitys tehty keväällä 2004

Märy-Vaskio-Mäen koulu –kevyen liikenteen yhteyttä on selvitetty osana LVM:n Jaloin –hankkeeseen kuulunutta hanketta 'Yksityistiet yleisten teiden kevyen liikenteen yhteyksinä'. Selvitys keskittyy Vaskion taajaman alueelle ja siinä ei käsitellä Märy - Vaskio –yhteyttä.

	Asiamiehelle osoitettu toimenpide	Aiesopimuksessa esitetty ajoitus	Toteutusaikataulu
5.	Salo-Strömman pyörämatkailureitti: toimenpideselvitys vaiheistuksesta, toteuttamisvastuista ja mahdollisuuksista yksityisteiden käyttöön ja normaalia kevyempiin ratkaisuvaihtoehtoihin.	2003 (esiselvitys)	Kehittämissuunnitelma -esite keväällä 2004, esiselvitys –hanke elokuussa 2004.

Salon-Strömman –pyöräilyreitistä tehtiin erillinen 'Teijon matkailualueen kehittämissuunnitelma', joka valmistui keväällä 2004. Hankkeen esiselvitystä varten haettiin rahoitusta Alueellisesta maaseudun kehittämissuunnitelmasta (ALMA). Hanke käynnistettiin loppukesällä 2004 ja se valmistuu joulukuussa 2004. Esiselvityksen tarkoituksena oli selvittää alueen maanomistajien ja tiekuntien kantaa pyöräilyreitien viitoittamisesta jo olemassa olevia yksityisteitä, tienpohjia ja polkuja pitkin. Maanomistajat ovat suhtautuneet hankkeeseen positiivisesti ja reitin toteuttamiseksi on päätetty hakea mm. ALMA –rahoitusta.

3.3. Kevyen liikenteen edistäminen

Kevyen liikenteen edistämiseen tähtäävät toimenpiteet sisältävät pääasiassa liikennekasvatus-työtä, tiedotuksen, tapahtumien ja markkinoinnin sekä pyöräpysäköinnin lisäämistä ja paljon käytettyjen, ns. laaturaittien kehittämistä.

	Asiamiehelle osoitettu toimenpide	Aiesopimuksessa esitetty ajoitus	Toteutusaikataulu
6.	Liikennekasvatus ja -valistus	2003-2005	2003-2004

Liikennekasvatuksessa ja -valistuksessa vastuutahoiksi on aiesopimuksessa määritelty kevytliikenneasiamies ja kunnat. Salon seudun kouluille on järjestetty vuosina 2003 ja 2004 taitojokilpailu, johon kilpailun lisäksi kuuluu poliisin suorittama pyörien katsastus. Vuonna 2003 kouluille lähetettiin kilpailukutsun mukana liikenneturvallisuusmateriaalia.



Kuva 4. Taitojokilpailu Salon torin ympyräparkissa keväällä 2003.

Kuva: Sanna Salminen

Liikkujan viikolla/autottomana päivänä 09/2004 kaikissa Salon seudun kuntien kirjastoissa oli tarjolla liikenneturvallisuuteen liittyvää esitemateriaalia ja heijastimia, jotka teetettiin erityisesti autotonta päivää varten. Heijastimia jaettiin yhteensä noin 1 500 kpl.

Marraskuussa 2004 järjestettiin erityisesti lasten liikenneturvallisuusasioita käsittelevä koulutusilta-päivä seudun päiväkotien henkilökunnalle, ala-asteen opettajille ja muille lasten kanssa työtä tekeville. Tilaisuudessa puhuivat Liikenneturvan Turun toimiston aluepäällikkö Antero Aho ja Pekka Ylikippari Salon poliisista. Paikalla oli 30 kiinnostunutta kuulijaa. Kevytliikenneasiamies on toimittanut päiväkoteihin liikenneturvallisuuteen liittyvää materiaalia ja opastanut mm. perhepäivähoidon ohjaajia turvaliivien hankkimiseen liittyvissä asioissa. Seudun päiväkotikäisille lapsille on myös hankittu turvaliivejä yhteensä 350 kappaletta. Liivit luovutetaan päiväkodeille ja perhepäivähoitajille tammikuussa 2005.



Kuva 5. Koulutusiltapäivänä syksyllä 2004 Salossa keskusteltiin lasten liikenneturvallisudesta.
Kuva: Reija Kiviluoto

	Asiamiehelle osoitettu toimenpide	Aiesopimuksessa esitetty ajoitus	Toteutusaikataulu
7.	Tiedotuksen, tapahtumien ja markkinoinnin lisääminen	2003-2005	2004-2005

Tiedotuksen, tapahtumien ja markkinoinnin lisäämisessä vastuutahoiksi on aiesopimuksessa määritelty kevytliikenneasiamies ja kunnat. Salo on osallistunut Varsinais-Suomen Agendatoumiston Pyörällä töihin –kilpailuun vuosina 2003 ja 2004. Vuonna 2003 kilpailussa oli mukana 36 salolaista työpaikkaa (390 työntekijää). Salon aktiivisuus nousi huikeasti edellisestä vuodesta, jolloin kilpailuun osallistui kolme työpaikkaa. Salo voitti kilpailun kuntasarjan ensimmäisen kerran vuonna 2004. Tällöin mukana oli 38 työpaikkaa ja 416 työntekijää. Yhteensä Varsinais-Suomesta oli mukana 20 kuntaa ja edellisinä vuosina kuntasarjan on voittanut Naantali, joka nyt sijoittui toiseksi.

Pyöräilyviikolla, toukokuussa, on molempina vuosina järjestetty kaikille avoin valokuvasuunnistus pyöräillen Salossa. Pyöräsuunnistuksessa tehtiin yhteistyötä paikallisen sanomalehden, Salon Seudun Sanomien, kanssa. Lehti julkaisi ennen suunnistusta valokuvat rasteista, joita suunnistuksessa oli määrä etsiä. Osallistuneiden kesken arvottiin molempina keväinä polkupyörä.

Salon seutu sai keväällä 2004 valtakunnallisen Suomi pyöräilee –erikoistunnustuksen. Salon seudun 11 kuntaa ja yhteistyötahot palkittiin diplomeilla kevyen liikenteen kehittämisestä. Suomi pyöräilee –kampanja on myöntänyt pyöräilykuntatunnuksia valtakunnallisella pyöräilyviikolla kunnille, joissa on tehty johdonmukaista työtä pyöräilyn edellytysten hyväksi. Lisäksi Salo liittyi Pyöräilykuntien verkoston jäseneksi vuoden 2004 alusta. Verkosto rekisteröityi yhdistykseksi syksyllä 2004, ja Salon kaupungin edustaja, kevytliikenneasiamies, oli yksi yhdistyksen perustamiskirjan allekirjoittajista.



Kuva 6. Valokuvasuunnistus kiinnosti salonseutulaisia vuonna 2003.
 Kuva: Sanna Salminen

Salon kaupunki hankki kevytliikenneasiamiehen aloitteesta 10 virkapyörää hallintokuntien käyttöön keväällä 2004. Virkapyörät mahdollistavat kaupungin työntekijöiden nopean ja ympäristöä säästävän liikkumisen kaupungilla. Virkapyörät sijoitettiin rahatoimistoon, sosiaalitoimistoon, liikuntavirastoon, tekniseen virastoon, ympäristötoimistoon, koulutoimistoon, kirjastoon ja taidemuseoon. Virkapyörien käyttöä kyseltiin ensimmäisen kauden päätteeksi joulukuussa 2004. Kyselystä selvisi, että pyöriä on käytetty eri hallintokunnissa hyvin vaihtelevasti: toisissa pyörä on käytössä lähes päivittäin ja toisaalla käyttökertoja on ollut vain muutamia. Kyselyn perusteella ainakin yksi pyörä siirretään toisen hallintokunnan käyttöön. Itse pyörään ja sen mukana tullessiin varusteisiin oltiin tyytyväisiä. Lisäksi Salon, Halikon ja Perttelin kunnat kattava pyöräilykartta valmistui vuoden 2004 lopussa.

Vuosien 2003 - 2004 välisenä aikana asiamies on ollut puhumassa kevyen liikenteen asioista noin kymmenessä eri tilaisuudessa Salon seudulla. Lisäksi asiamies on osallistunut lukemattomiin erilaisiin tilaisuuksiin ja kokouksiin tehden Salon seutua ja täällä olevia käytäntöjä niissä tunnetuksi.

Työhön kuuluu lisäksi paljon tiedon välittämistä, asioiden selvittämistä ja yhteydenpitoa eri tahojen välillä. Kuluneen kahden vuoden aikana kevytliikenneasiamiehestä tai hänen toiminnastaan on ollut juttuja eri viestimissä yli 50 kertaa. Pääasiassa juttuja on tehnyt Salon Seudun Sanomat. Muita viestimiä, joissa asiamies on ollut esillä, ovat Salon seudun ilmaisjakelulehti Salonjokilaakso, Perniön seudun lehti, paikallisradio Radio 882, Turun sanomat, Turun ylioppilaslehti ja Pyöräilyuutiset -lehti. Asiamiehen toiminnasta ja Salon seudusta on ollut juttua myös TV2:n ajankohtaisohjelmassa 12/03 ja MTV3:n kymmenen uutisissa 4/2004.

Kohtalaisen aktiivinen esilläolo paikallisviestimissä on kannustanut myös alueen asukkaita ottamaan yhteyttä asiamieheen heidän mieltään painavissa kevyen liikenteen asioissa. Kahden vuoden aikana noin 25 Salon seudun asukasta on ottanut yhteyttä asiamieheen. Yhteydennotot ovat koskeneet mm. kevytväylien kuntoa, liikennemerkkien epäloogisuuksia, uusien suojateiden saamista, valaistusta, väylätoiveita, esteettömyyttä ja liikennekäyttötymistä. Soittajat on ohjattu eteenpäin teknisen toimen rakennuspuolelle, tiemestarin puheille tai asiamies on itse kertonut terveiset tai selvittänyt asian.



Kuva 7. Salon rautatieaseman pyöräkatos valmistui tammikuussa 2004.

Kuva: Reija Kiviluoto

Kevytliikenneasiamies on myös käynyt pyynnöstä vajaa kymmenen kertaa erilaisten yhdistysten, järjestöjen ja muiden ryhmien tilaisuuksissa kertomassa omasta työstään ja kuuntelemassa kuulijoiden toiveita seudun kevyeen liikenteeseen liittyen. Lisäksi mm. yrittäjäyhdistyksiä ja yksittäisiä yrityksiä on lähestytty heitä koskevissa asioissa kirjeitse.

	Asiamiehelle osoitettu toimenpide	Aiesopimuksessa esitetty ajoitus	Toteutusaikataulu
8.	Keskustojen palvelukiinteistöjen pyöräpysäköintipaikkojen lisääminen	2003-2005	2004

Salossa, Perniössä ja Somerolla 1-5/04 tehdyissä saavutettavuustarkastelussa kiinnitettiin huomiota myös yritysten pyöräpysäköintiin. Keskustojen pyöräpysäköinnissä on vielä paljon puutteita ja myös kuntien omien palvelupisteiden pyöräpysäköinti on usein puutteellista. Vastuuta-hoina osaprojektissa ovat kevytliikenneasiamies ja kunnat.

	Asiamiehelle osoitettu toimenpide	Aiesopimuksessa esitetty ajoitus	Toteutusaikataulu
9.	Terminaalien ja tärkeimpien linja-autopysäkkien kehittäminen	2003-2004	2004

Terminaalien ja tärkeimpien linja-autopysäkkien pyöräpysäköinnin kehittämisessä vastuutahoiksi on määritelty kevytliikenneasiamies, kunnat ja Tiehallinto. Salon rautatieasemalle valmistui polkupyöräkatos tammikuussa 2004. Katoksessa on tilaa ja runkolukitusmahdollisuus 20 pyörälle. Katoksen ulkomuoto noudattelee aseman muita katoksia ja istuu ympäristöön saumattomasti. Pyöräkatoksen suunnittelussa ja toteutuksessa oli mukana Salon kaupungin tekninen toimi, rakennusurakoitsija, ratahallintokeskus ja museovirasto. Katos on ollut hyvin suosittu ja se on pysynyt ehjänä ja puhtaana. Katoksen ympäristössä on yleensä aina pyöriä, jotka eivät mahdu sen alle ja runkolukituksen mahdollistaviin kiinnitystelineisiin. Tästä voidaan päätellä, että rautatieasemalla tarvittaisiin lisää pyöräkatoksia.

Salon matkahuollon kiinteistön hallitukselle tehtiin esitys pyöräpysäköinnin parantamisesta linja-autoaseman välittömässä läheisyydessä. Tällä hetkellä pyöräpysäköinti on viitoitettu ja osoitettu puutteellisesti. Lisäksi pyöräparkin ja linja-autoaseman lähtölaitureiden välissä kulkee parkkitalon autoliikennettä. Tila on katettu, mutta siinä ei ole runkolukituksen mahdollistavia kiinnitystelineitä. Kiinteistön hallitus ei aio toistaiseksi ryhtyä toimenpiteisiin pyöräpysäköinnin parantamiseksi. Bussipysäkkien pyöräpysäköinnin kehittäminen on ollut esillä erilaisten väyläsuunnittelujen yhteydessä.

	Asiamiehelle osoitettu toimenpide	Aiesopimuksessa esitetty ajoitus	Toteutusaikataulu
10.	Salon, Halikon ja Someron laaturaittien puutteiden kartoitus, laatutason määrittely ja suunnitelmat puuttuvista osista ja opastuksesta.	2003-2004	

Vastuutahoiksi on määritelty kevytliikenneasiamies ja kunnat. Asiamies ei ole edistänyt toimenpidettä.

4. Malliseututoiminnan vaikutukset ja arviointi

Malliseutu -toimintaa on kokeiltu Salon seudulla nyt kahden vuoden ajan. Kaikki vaikutukset eivät ole vielä nähtävissä, mutta näkemyksiä toiminnasta ja sen edellytyksistä voidaan kyllä esittää. Alla on esitelty joitakin näkökohtia, jotka vaikuttavat työn onnistumiseen muilla kaupunkiseuduilla.

4.1. Kevytliikenneasiamiehen valinta ja työskentelyn olosuhteet

Asiamiehen toimenkuva on hyvin monipuolinen, joten sopivasti koulutetun henkilön löytäminen ja valinta voi olla hankalaa. Kevyen liikenteen edistäjän työsuhde on todennäköisesti muillakin seuduilla tai kaupungeissa ainakin aluksi määräaikainen. Tämä vaikeuttaa pätevän ja sopivan henkilön löytämistä tehtävään. Tästä syystä määräaikaisuuden kestoa kannattaa miettiä alusta lähtien. Salon seudulla toimineet kevytliikenneasiamiehet ovat olleet koulutukseltaan maantieteilijöitä, joka on koettu hyväksi koulutukseksi tehtävään. Myös yhteistyötahoilta on tullut positiivista palautetta siitä, että liikenneasioihin saadaan mukaan uudenlaista ja tuoretta näkemystä hieman eri koulutustaustalla.

Työnantajana Salon kaupunki on ollut kevytliikenneasiamiehen kannalta erinomainen. Oma työhuone ja toimivat työjärjestelyt ovat taanneet asiamiehelle rauhan itsenäiseen työskentelyyn. Käytännöllistä on ollut myös se, että projektin hallinnointiin liittyvät tehtävät on pääosin hoitanut Salon seudulla toimivan Vihreä laakso –hankkeen projektipäällikkö, jolla on kokemusta projektien hallinnoinnista. Kuntasektori työnantajana tarjoaa vakaan työympäristön.

Alueen laajuus huomioon ottaen (11 kuntaa) osa-aikainen työaika on liian pieni. Työhön kuuluu luonnollisesti kohtalaisen paljon erilaisia tapaamisia ja tilaisuuksia ja tällä viikkotuntimäärällä toimistotyöaika jää usein liian vähäksi. Osa-aikainen työaika ei anna mahdollisuuksia patistella mukaan sellaisia kuntia, jotka eivät omatoimisesti lähde mukaan aloitteisiin. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa kevytliikenneasiamiehen toimintaa ehdotettiin täysipäiväiseksi, mikä olisi ollut työn laajuuden kannalta hyvä ratkaisu. Yhteydenpitoa kuntien yhteyshenkilöihin kannattaa suunnitella tarkasti, jos toimitaan seudulla, joka käsittää monta kuntaa. Salon seudun kuntien yhteyshenkilöt hoitavat kunnissaan niin monia tehtäviä, ja ovat mukana niin monessa asiassa, että aikaa ja huomiota kevyen liikenteen asioille ei tahdo riittää. Asemansa puolesta yhteyshenkilöt ovat kuitenkin olleet parhaita mahdollisia, joten helppoa ratkaisua ongelmaan ei ole.

4.2. Toimintamuoto

Toiminnan kannalta merkittävää on ollut se, että asiamiehen työ Salon seudulla pohjautuu seudulliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Valmis suunnitelma antaa hyvät perustiedot seudun kevyestä liikenteestä sekä listan toimenpiteistä, joiden perustellusti katsotaan olevan tärkeitä kevyen liikenteen kehittämiseksi. Ilman liikennejärjestelmäsuunnitelmaa tai muuta vastaavaa ajantasaista selvitystä on kevytliikenneasiamiestoiminnan aloittaminen huomattavasti vaikeampaa ja sen todennäköisesti joutuu aloittamaan selvityksellä siitä, mitä asiamiehen pitäisi työssään tehdä.

Kannattaa myös huomioida, että vaikka liikennejärjestelmäsuunnitelma olisi jo tehty, kestää täysin uudentyyppisen työn aloittaminen ja sen käynnistäminen joitakin kuukausia. Salon seudun tapauksessa voinee sanoa, että seudun kevyeen liikenteeseen sekä kuntiin ja muihin toimijoihin tutustumiseen, työstään ja olemassaolostaan tiedottamiseen ja yhteistyötahojen löytämiseen ja verkostoitumiseen kului aikaa kolmesta neljään kuukautta eli helmikuulta alkukesään 2003 asti. Jos kevytliikenneasiamiehen toivotaan osallistuvan jonkin sellaisen asian valmisteluun tai edistämiseen, jolla on jo olemassa oleva aikataulu, tulee hänen aloittaa työnsä riittävän aikaisin.



Kuva 8. Saloon hankittiin kevytliikenneasiamiehen aloitteesta 10 virkapyörää keväällä 2004. Kuva: Sanna Salminen

Suuri osa kevytliikenneasiamiehen töistä on sellaisia, että ne melko vaivattomasti sopisivat esim. teknisen toimen viranhaltijoille. Käytännössä tilanne on kuitenkin niin pienissä kuin isoissakin kunnissa se, että useimmat viranhaltijat ovat jo täystyöllistettyjä lakisääteisten velvolli-

suuksiensa hoitamisessa, joten jos kevyen liikenteen asioiden hoitoon halutaan todella panostaa, on tehtävässä oltava siihen erikseen valittu henkilö. Toki tehtävää voi hoitaa myös viranhaltija, mutta kevyen liikenteen asioille on selvästi varattava oma aikansa. Koska harva kunta tai kaupunki on Suomessa niin suuri, että sen kannattaisi yksinään palkata erillistä ihmistä hoitamaan kevyen liikenteen asioita, tuntuu seudullinen ratkaisu järkevältä. Käytännössä Salon seudulla asiamies on toiminut aktiivisemmin viiden kunnan alueella ja osa-aikaisella työajalla tällainen kuntamäärä tuntuisi järkevältä. Sopivaan kuntien määrään vaikuttaa toki kuntien muu yhteistyö sekä olemassa oleva ja suunnitteilla oleva yhtenäinen pyörätieverkko ja muut yhteiset hankkeet.

4.3. Tavoitteet ja yhteistyön onnistuminen

Liikennejärjestelmäsuunnitelman (LJS) tavoitteiden suhteen on pyritty etenemään tasapuolisesti ja edistämään kunkin kehittämistoimenpiteen alla mainittuja toimenpiteitä. Tehdyt toimenpiteet on esitelty kappaleessa 3. Määrällisesti hankkeita on ollut niin paljon kuin työaika on antanut periksi, joten voidaan ajatella, että LJS:n asettamat tavoitteet on saavutettu. Toimenpiteet ovat ehkä painottuneet hieman enemmän pyöräilyn kuin kävelyn edistämiseen, mutta toisaalta pyöräilyn edellytysten parantaminen parantaa yleensä myös kävelyn edellytyksiä.

Liikenne- ja viestintäministeriön asettamien tavoitteiden mittaaminen on huomattavasti vaikeampaa. Yhteistyötä kuntien välillä on tehty ennen kaikkea siten, miten sitä on luontevasti syntynyt. Kaikille kunnille on tiedotettu kevytliikenneasiamiehen olemassaolosta ja yhteyshenkilöitä on pyydetty käyttämään kevytliikenneasiamiehen palveluita. Kevytliikenneasiat ja liikenneturvallisuus ovat olleet kaikissa kunnissa esillä jossain muodossa kuluneen kahden vuoden aikana. Tästä huolimatta toiminta tuntuu keskittyvän Salo-Halikko-Pertteli –alueelle, jossa luontaista yhteistyötä synnyttää yhtenäinen kevytväylien verkko. Toimenpiteitä on tehty myös Someron kaupungissa sekä Perniön kunnassa, joissa asukasluvultaan suurempina kuntina on Salon tavoin kaupunkimaista kevytliikennekulttuuria.

Haastavinta on järkevän toimintamuodon löytäminen ja yhteistyön muodostaminen pienimpien kuntien kanssa. Kunnissa tehtyjen vierailujen perusteella näiden kuntien oma mielenkiinto kohdistuu useimmiten ensisijaisesti uusien väylien saamiseen, eikä kunnilla ole juurikaan toiveita kevytliikenneasiamiehen työn suhteen. Myöskään LJS:ssä ei usean kunnan kohdalla ole väylähankkeiden lisäksi esitetty muita toimenpiteitä, jolloin sellaisten luominen jää asiamiehen vastuulle. LJS:ssä esitettyjä toimenpiteitä on kuitenkin niin runsaasti, että mahdollisuudet sen ulkopuolisten toimenpiteiden suunnittelulle työajan puitteissa ovat vähäiset. Yksi peruste seudullisen kevytliikenneasiamiehen toiminta-alueeseen voisikin olla tehdyssä LJS:ssä esitetyt yhteistyökuviot, jolloin toiminta-alue olisi nykyistä suppeampi.

Eri hallintokuntien ja muiden tahojen välinen yhteistyö on tehdyissä toimenpiteissä sujunut hyvin. Esimerkiksi Salon aseman pyöräkatoshankkeessa mukana oli kaupungin teknisen toimen ja Ratahallintokeskuksen lisäksi Museovirasto, alueen isännöintifirma, ja pyöräkatosten valmistaja. Kevytliikenneasiamiehen tehtävänä oli toimenpiteen hallinnointi ja yhteydenpito eri tahojen välillä. Kevytliikenneasiamiehen rooliksi on tavoitteiden mukaisesti muodostunut asioiden käynnistäjänä, yhteydenpitäjänä ja tiedottajana toimiminen. Suhteessa kuntien viranhaltijoihin työnjako toimii useimmiten niin, että kevytliikenneasiamies on asioissa aloitteellinen osapuoli ja toimii eri tahojen yhteyshenkilönä, mutta viranhaltijat tekevät toimialaansa liittyvät käytännön työt normaalin käytännön mukaisesti.

4.4. Ohjausryhmän arvioita

Ohjausryhmässä on edustettuna neljä seudun kuntaa (Salo, Halikko, Pertteli ja Somero) sekä edustajat Turun tiepiiristä, Varsinais-Suomen liitosta, Salon seudun Vihreä laakso –hankkeesta ja Linea –konsulteista (ks. Liite 1.)

Kevytliikenneasiamiehen ohjausryhmässä todettiin, että kevytliikenneasiamiestoiminta onnistui hyvin: konkreettisia tuloksia saavutettiin ja toiminta oli tavoitteiden mukaista. Kevytliikenneasiamiestoiminta sai kahden vuoden aikana runsaasti julkisuutta, jonka voidaan nähdä edistävän kevyttä liikennettä ja samalla liikenneturvallisuutta. Ohjausryhmän mielestä malliseututoiminnassa oli erittäin hyvää kevyen liikenteen asioiden nouseminen esille, osaksi seudullista kehittämistyötä. Osaprojektien kokonaisuudesta muodostui jonkinlainen kokonaisnäkemys siitä, miten kevyen liikenteen asioita pitää seudullisesti viedä eteenpäin.

Ohjausryhmä totesi, että ainakin Salo ja sen lähikunnat ovat saaneet projektin myötä selviä konkreettisia tuloksia ja ovat sitä kautta tyytyväisiä hankkeeseen. Konkreettisia tuloksia, eli pieniä osaprojekteja toteutettiin liikenne- ja viestintäministeriö myöntämän toimintarahalla (10 000 €/vuosi). Ohjausryhmässä mainittiin, että suuremman vaikutuksen aikaansaamiseksi asiamiehelle tulisi osoittaa myös sellaista toimintarahaa, jolla voitaisiin tehdä tarvittavia rakenteellisia muutoksia ja täydennyksiä kevyen liikenteen verkostoon. Tämän toimintarahalla käyttöä ohjaisi eri osapuolista koostuva seudullinen ohjausryhmä.

Seudun pienemmät kunnat ovat ehkä kokeneet toiminnan kaukaisempana. Toisaalta ne eivät ole myöskään osallistuneet hankkeen rahoitukseen, joten kaikki pienetkin toimenpiteet voidaan nähdä niissä positiivisina kevyen liikenteen edistämisen kannalta. Erityisesti pienten kuntien sitoutumista hankkeisiin rajoittaa todennäköisesti henkilöstöressurssien puute.



Kuva 9. Kevyen liikenteen laaturaitti Salossa kulkee torin poikki.

Kuva: Reija Kiviluoto

Ohjausryhmä totesi, että toiminta on painottunut Salon kaupunkiseudulle, missä oli ja on edelleen eniten kehitettävää. Seudullisen asiamiehen olemassaolo olisi kuitenkin tarpeellista, koska myös pienissä kunnissa on tarpeita kehittää kevyen liikenteen edellytyksiä, mutta omia resursseja tämän tyyppiseen työhön ei ole. Tässä asiassa seudun kehittämiskeskus voisi ottaa aktiivisen roolin ja panostaa kevyen liikenteen asioiden jatkokehittämiseen. Tehtävien rajausta olisi syytä miettiä tarkemmin, koska esimerkiksi liikenneturvallisuuteen liittyvät asiat ovat päällekkäisiä kevyen liikenteen edistämiseen liittyvien toimenpiteiden kanssa. Ohjausryhmässä todettiin vielä, että tällaisissa hankkeissa tulisi keskittyä vahvasti sellaisiin tehtäviin, joilla edistettävä asia saataisiin osaksi kuntien varsinaista toimintaa niin, että se jäisi elämään projektin päättymisen jälkeenkin. Toivottavaa olisi myös, että nyt olemassa olevia projektin tuloksia ja tuotoksia voidaan hyödyntää mahdollisimman hyvin kuluneen kahden vuoden jälkeen.

4.5. Kuntien yhteishenkilöiden arvioita

Jokaiseen seudun kuntaan on nimetty kevytliikenneasiamiehen yhteishenkilö, johon asiamies on tarvittaessa yhteydessä. Kuntien yhteishenkilöinä toimii yhdeksässä kunnassa teknisen toimen edustaja (rakennustarkastaja, kunnaninsinööri ym.) ja kahdessa kunnassa kunnanjohtaja.

Somerolla kevytliikenneasiamiehen työ on näkynyt keskustan palvelukiinteistöjen esteettömyyskartoituksessa, Oinasjärven kevytväyläjärjestelyjä käsittelevässä selvityksessä sekä jonkin verran tiedotus- ja valistustyössä.

Someron kaupunginjohtaja Leo Haltsonen:

”Kevyen liikenteen asioiden näkyvämpi esillä olo on varmasti vaikuttanut yleiseen ilmapiiriin. Tästä syystä asia on saanut myös enemmän painoarvoa ja esimerkiksi Somerolla tekninen lautakunta esitti, että kaupungissa käytetään 100 000 euroa vuosittain kevyen liikenteen väylien rakentamiseen.”

Myös Perniössä hanke on nähty positiivisena. Perniön kunnanjohtaja Pentti Vanhatalo:

”Projektin aikana kunnassa on tehty mm. palvelukiinteistöjen esteettömyyskartoitusta sekä käynnistetty Salo-Strömman –pyöräilyreitit esiselvityshanke”, sanoo Perniön kunnanjohtaja Pentti Vanhatalo.

Perttelissä seudullisen kevytliikenneasiamiehen olemassaolo nähdään tarpeelliseksi ja seudullisen yhteistyön uskotaan hyödyttävän pientä kuntaa.

Perttelin kunnaninsinööri Risto Suomela:

”Yhteistyö osapuolten välillä on ollut erinomaisen hyvää. Ehdoton edellytys asioiden eteenpäin viemiseksi on yhteisen henkilön palkkaaminen tehtäviä hoitamaan. Resursseja ei kuitenkaan taida löytyä suuremmissakaan kunnissa, mutta kevytliikenneasiamiestä todella tarvitaan, jos jotain halutaan tehdä. Salon seudulla ongelmana on varmaan kuntien rakenteellinen erilaisuus, eikä kaikilla pienillä kunnilla ole välttämättä välitöntä yhteyttä hankkeeseen.”

4.6. Malliseututoiminnan kustannukset

Salon seudulla malliseututoiminnan kustannukset koostuivat asiamiehen henkilö- ja toimintakustannuksista, joissa Liikenne- ja viestintäministeriön tuki oli ensiarvoisen tärkeä. Lisäksi kunnat ja Tiehallinto ovat osaltaan edesauttaneet malliseututoimintaa tukemalla käytännön toimenpiteitä sekä rahallisesti että virkamiesten käyttämänä työaikana.

Kuntien panostuksesta merkittävin oli Salon kaupunki, joka käytti noin 20 000 euroa virkapyöriin, pyöräkatokseen ja viitoitussuunnitelman toteutukseen. Lisäksi Salon kaupunki tarjosi rahoituksen puolelle projektihenkilön työajasta sekä työtilat, puhelimen ja atk-työaseman. Pertteli osallistui toimenpideselvitykseen Kaivola-Inkereentien kevytliikenneväylästä ja jokisillasta noin 4500 eurolla. Halikko kustansi osan kevytliikenneviitoista. Perniö osallistui aktiivisesti Salo-Strömman –pyörämatkareitin suunnitteluun. Merkittävää on myös Someron tuleva panostus kevytliikenteen kehittämiseen: Someron tekninen lautakunta esitti kaupungissa käytettävän vuosittain 100 000 euroa kevyen liikenteen väylien rakentamiseen. Tiehallinto osallistui noin 10 000 eurolla Salo-Halikko-Pertteli -viitoitussuunnitelman tekoon ja toteutukseen.

Liikenne- ja viestintäministeriön tuki malliseututoiminnalle oli merkittävä. Ministeriö myönsi vuosille 2003-2004 yhteensä 50 000 euroa, joista 30 000 euroa henkilökustannuksiin ja 20 000 euroa toimenpiteisiin. Ministeriön tuen ansiosta kevytliikenneasiamiehen palkkaamisesta vastasivat liikenne- ja viestintäministeriö (50 %) ja Salon kaupunki (50 %) yhdessä.

Lisäksi malliseututoiminnan ohjausryhmätyöskentelyyn ja eri osaprojektien toteuttamiseen on osallistunut useita henkilöitä eri kunnista ja organisaatioista. Heidän arvokasta työpanostaan on vaikea laskea, mutta voidaan arvioida, että kyse on useista sadoista henkilötyötunneista.

4.7. Malliseututoiminnan tulevaisuus

Salon seudulla kevytliikenneasiamiestoimintaa on kokeiltu kaksi vuotta. Sisällöllisesti kevytliikenneasiamiestoimintaa olisi ollut helppo jatkaa Salon seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan tukeutuen, jos työn sisällön suhteen olisi haluttu jatkaa nykyistä linjaa. Nykyisessä LJS:ssä suurin osa konkreettisista kevytliikenneasiamiestä koskevista toimenpiteistä koskee seudun suurimpia kuntia. Pieniä kuntia koskee lähinnä liikennekulttuuriin vaikuttamiseen liittyvät toimenpiteet.

Tällä hetkellä näyttää siltä, että kevyen liikenteen malliseututoiminta ei jatku Salon seudulla. Kunnat ovat ilmoittaneet, ettei niillä ole resursseja seudullisen kevytliikenneasiamiehen palkkaamiseen. Toiminnan jatkumiselle on yritetty löytää keinoja ja myötämielisyyttäkin on löytynyt, mutta euroja ei. LJS:n seurannan työryhmä on päättänyt, että tällä hetkellä ei ole edellytyksiä esittää seudun kunnille asiamiehen jatkorahoituksesta päättämistä.

Asiamiestoiminnan jatkosta riippumatta liikennejärjestelmätyö jatkuu Salon seudulla. Seurantarhmä tarkkailee LJS:n toteutumista vuosittain. Lisäksi tänä keväänä toimintansa aloittivat seudulliset seutuliikennetyöryhmä ja liikenneturvallisuustyöryhmä, joista jälkimmäisessä kevytliikenneasiamies on toiminut sihteerinä. Kuten ohjausryhmän arvioissa todettiin, Salon seudun kehittämiskeskus voisi ottaa aktiivisemmän roolin seudun Liikennejärjestelmäsuunnitelman seurannassa yleensä, mutta myös kevyen liikenteen asioiden kehittämisessä. Tämän toteuttamiseksi tarvittaisiin kuitenkin lisäresursseja. Seudulla toimivat seutuliikennetyöryhmä ja liikenneturvallisuustyöryhmä ovat myös sellaisia toimintaryhmiä, joissa kevyen liikenteen asiat voisivat olla esillä.

LIITE 1.

Kevytiliikenneasiamiehen ohjausryhmän jäsenet

Janne Virtanen	Varsinais-Suomen liitto
Pekka Liimatainen	Turun tiepiiri
Mika Ilomäki	Vihreä laakso/Salon kaupunki
Jarmo Heimo	Kaavoitus/ Salon kaupunki
Päivi Liuska-Kankaanpää	Kaavoitus/Salon kaupunki
Tommi Rintanen	Tekninen suunnittelu/ Salon kaupunki
Urpo Sorsa	Liikunta/ Salon kaupunki
Jyrki Rinta-Paavola	Someron kaupunki
Risto Suomela	Perttelin kunta
Pertti Hyytiäinen	Halikon kunta
Sakari Somerpalo	Linea konsultit
Kari Korpela	Liikenne- ja viestintäministeriön edustaja

LIITE 1. JALOIN-tutkimushankkeiden raportit

JALOIN-ohjelman tutkimushankkeiden ja mallikuntatoiminnan raportteja kävelyn ja pyöräilyn edistämistoiminnassa käytettäväksi:

Alla luetellut raportit löytyvät osoitteesta: <http://www.tieliikelaitos.fi/jaloin/>.

Itäväylän seururaitin parantaminen - pyöräilyn pääväylän kehittäminen pienillä toimenpiteillä. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston selvityksiä 2004:1. Helsinki, 2004. 57 s.
<http://www.hel.fi/ksv/>.

Jaloin-ohjelman arviointi sekä toimenpidesuosituksia kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen Suomessa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 40/2004. Tampereen teknillinen yliopisto.

Jyväskylän kevyen liikenteen laatuikäytävä ja sen palvelutason määrittäminen. Jyväskylän kaupunki, 2004. Lähde: <http://www.jyvaskyla.fi/liikenne/kestava/laulukaytava/>.

Kadulla tehtävät työt - lupamenettelyn kehittäminen. Liikenne- ja viestintäministeriön mietintöjä ja muistioita B 28/2002. Helsinki, 2002. 96 s.
<http://www.mintc.fi/www/sivut/dokumentit/julkaisu/mietinnot/2002/b282002.htm>.

Kelimallin kehittäminen talvijalankulun turvallisuuden parantamiseksi - Väliraportti vuodelta 2003. Liikenne- ja viestintäministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö. 5.3.2004. Julkaistu sähköisenä:
<http://www.tieliikelaitos.fi/jaloin/>.

Kevyen liikenteen edistämisen vaikutusten arviointi. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 32/2004. Helsinki, 2004.

Kevyen liikenteen edistämisen arviointi - tausta-aineisto. Liikenne- ja viestintäministeriö. 15.3.2004. Julkaistu sähköisenä: <http://www.tieliikelaitos.fi/jaloin/>.

Kevyen liikenteen edistämistoimenpiteiden liikenteelliset vaikutukset. Diplomityö. Teknillinen korkeakoulu, Minna Kemppinen. Espoo, 2004. 115 s.

Kevyen liikenteen ilmakuvaukset, I-vaihe: Jalusta. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, liikennesuunnitteluosasto. Julkaisematon raportti, 29.11.2002.

Kevyen liikenteen laskentojen kehittäminen - esiselvitys. Liikenne- ja viestintäministeriön mietintöjä ja muistioita B 30/2003. Helsinki, 2003. 76 s.
<http://www.mintc.fi/www/sivut/dokumentit/julkaisu/mietinnot/2003/jub3003.htm>.

Kevyen liikenteen väylät liikuntapaikkoina ja selvitys yhteistyömuodoista eri toimijoiden kesken. Raportti julkaistaan vuonna 2004. Projektin www-sivusto: <http://www.klipa.info/>.

Kiinteistöjen pyöräpysäköinnin järjestelyjen vaikutus pyörien käyttöön. Liikenne- ja viestintäministeriö, Oulun kaupunki, Kuopion kaupunki. 2002. 38 s.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen kylä- ja maisemateillä - Tausta-aineistoa. Ympäristöministeriö. 2003. Julkaistu sähköisenä: <http://www.tieliikelaitos.fi/jaloin/>.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen kyläteillä. Vaihe 2. Ympäristöministeriö, Tiehallinto. Raportti julkaistaan vuonna 2005.

Kävelyosuuden lisääminen lyhyillä matkoilla. Liikenne- ja viestintäministeriö, Oulun kaupunki. 2002. 39 s.

Liityntäpyöräpysäköinnin kehittämishanke Helsingin seudulla. Liikenne- ja viestintäministeriön mietintöjä ja muistioita B 31/2003. Helsinki, 2004. 66 s.
<http://www.mintc.fi/www/sivut/dokumentit/julkaisu/mietinnot/2003/jub3103.htm>.

Omin jaloin - Elävä raitti kohtaamispaikkana. Yleissuunnittelun kohteina Ruukin Luohuan kylä, Sievin asemakylä ja Ylivieskan ydinkeskusta. Pohjois-Pohjanmaan liiton julkaisusarja A:34. 2004.
www.ahiplan.airix.fi/tietopankki/index.psp.

Pyöräilyn liikenneturvallisuus Porissa. Diplomityö, Teknillinen korkeakoulu, Riikka Aaltonen. Espoo, 2002. 81 s. <http://www.pori.fi/rak/rak1/katuinfo/liikenerap.html>.

Pyöräilyreittiesitteiden ja reittikuvausten tekeminen. Pyöräilyreittiesitteiden www-sivut: <http://www.easyliving.fi/pyoraily/pyorailykartat.html>.

Pääkaupunkiseudun ulkoilukartan kehittämistutkimus. YTV, Pääkaupunkiseudun julkaisusarja C 2004:4. Helsinki, 2004. 116 s. http://www.ytv.fi/julkaisut/ulkoiluraportti_140404.pdf.

Suomen pyörämatkailun edistämishjelman laatiminen. Pyörämatkailureittityöryhmän alustava selvitys. 2004.

Talvipyöräilyn laajuus, sen esteet ja motiivit sekä terveysvaikutukset. Helsingin kaupunki, Oulun kaupunki, Rovaniemen kaupunki, Tiehallinto. 2003. 33 s.

Toimintamalli esteettömän ja turvallisen keskustan luomiseksi - Case Espoon keskus. Liikenne- ja viestintäministeriö, Espoon kaupunki. Raportti julkaistaan vuonna 2004.

Yksitystiet yleisten teiden kevyen liikenteen yhteyksinä - Opas kuntien ja Tiehallinnon käyttöön. Liikenne- ja viestintäministeriö. http://www.mintc.fi/oliver/upl786-4404_raportti.pdf

Mallikunta- ja malliseututoiminta:

Kestävän liikenteen mallikuntatoiminta, lähtötilanne ja toimintasuunnitelmia Jyväskylässä, Keravalla ja Lempäälässä. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 4/2003. Helsinki, 2003. 140 s. <http://www.mintc.fi/www/sivut/dokumentit/julkaisu/julkaisusarja/2003/jua0403.htm>.

Jyväskylän kestävän liikenteen mallikuntatoiminta. Timo Vuoriainen, Jyväskylän kaupunki. Julkaisematon raportti, 2004.

Keravan kestävän liikenteen mallikuntatoiminta. Marko Mäenpää, Keravan kaupunki. Julkaisematon raportti, 2004.

Lempäälän kestävän liikenteen mallikuntatoiminta. Jouko Niskanen, Lempäälän kunta. Julkaisematon raportti, 2004.

Kokemuksia Jyväskylän, Keravan, Lempäälän ja Salon kestävän liikenteen mallikuntatoiminnasta 2002–2003. Liikenne- ja viestintäministeriö. Raportti julkaistaan vuonna 2005.

Kevyen liikenteen malliseututoiminta 2003-2004

Lisätiedot:

www.varsinais-suomi.fi

www.salo.fi

Salon seudun kunnat

www.vihrealaakso.fi