

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma

Hyväksytty kunnanhallituksessa 16.3.2026

Sisältö

1. Suunnittelun lähtökohtia
2. Visio ja tavoitteet
3. Kävelyn ja pyöräilyn nykytila Maalahdessa
4. Toteuttamisohjelma
5. Seuranta
6. Liitteet
 1. Kyselytulokset 2024
 2. Luettelo liikenneturvallisuustoimenpiteistä



1. Suunnittelun lähtökohtia

Johdanto

Vuoden 2025 aikana on laadittu Maalahden kunnan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. **Ohjelman tavoitteena on** ohjata ja edistää kävelyn ja pyöräilyn kehitystä kunnassa. Ohjelma ei tue vain liikennejärjestelmän toimivuutta ja turvallista yhdyskuntarakennetta vaan vaikuttaa myös kunnan viihtyisyyteen ja vetovoimaisuuteen sekä asukkaiden hyvinvointiin ja terveyteen. Hiilineutraaleilla liikkumistavoilla voimme myös pienentää kunnan päästöjä ja lisätä kestävyttä.

Ohjelma käsittää analyysin nykytilasta, pyöräilyn tavoiteverkon luomisen sekä toteuttamishjelman, jonka tavoitteena on parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita kunnassa. Tavoiteverkko havainnollistaa uusien pyörä- ja kävelyteiden yhteystarpeet kunnassa ja asettaa ne tärkeysjärjestykseen. Vuorovaikutus suunnittelussa on toteutettu asukaskyselyllä (2024) ja ottamalla mukaan kunnan eri toimielimet. Tuloksissa osoitetaan kunnan painopistealueet, jotka edistävät kävelyä ja pyöräilyä tulevina vuosina, ja kehityksen seuraamiseksi nimetään vastuutahoja ja seurantamittareita. **Ohjelman tavoitevuosi on 2035.**

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma perustuu Maalahden kuntastrategiaan 2022–2025 ja kestävän kehityksen strategiaan 2021–2025.



Kävely ja pyöräily kulkumuotona

Kävely ja pyöräily ovat kaksi erilaista kulkumuotoa, jotka usein ryhmitetään yhteen sekä käyttäjien että tarvittavan infrastruktuurin osalta, vaikka ne eroavat toisistaan monin tavoin. Eroihin kuuluvat muun muassa nopeus ja matkojen pituus sekä ympäristölle ja infrastruktuurille asetetut vaatimukset. Eroista huolimatta sekä kävely että pyöräily ovat kulkumuotoina hiilineutraaleja ja voivat auttaa sekä päästöjen pienentämisessä että kansanterveyden edistämässä. Jotta kävelyä ja pyöräilyä voidaan edistää tehokkaalla tavalla, on huomioitava kulkumuotojen yhtäläisyydet ja eroavuudet.

Kävely on moninainen kulkumuoto, joka on osa melkein kaikkia matkoja. Erilaisia syitä kävelyyn ovat

- välttämätön siirtyminen paikasta toiseen (esimerkiksi koulu-, työ- ja kauppamatkat)
- tarkoituksellinen liikkuminen ja kuntoilu (esim. kävelylenkit)
- spontaani kävely tai kävely ajanvietteenä (esimerkiksi ympäristön tutkiminen, kuljeskeleminen ilman päämäärää).

Jalankulkijaksi määritellään henkilö, joka kävelee itsenäisesti tai apuvälineen kanssa. Tieliikennelain mukaan jalankulkija voi olla myös henkilö, joka liikkuu suksilla tai potkukelkalla, käyttää pyörätuolia tai muita avustavia liikkumisvälineitä tai joka taluttaa

polkupyörää tai vastaavaa kulkuvälinettä. Kun suunnitellaan jalankulkuympäristöjä, tulisi ottaa huomioon sekä laaja käyttäjäryhmä että vaihtelevat syyt jalankululle.

Pyöräily eroaa kävelystä siinä, että se on fyysisesti rasittavampaa ja yleensä kovavauhtisempaa. Suomessa tavallisimmat syyt valita pyöräily kulkumuodoksi ovat yksinkertaisuus, mukavuus, harjoittelu tai terveys. Pyöräilijöiden ominaisuudet, kuten ikä, taito ja matkan syy, voivat vaihdella paljon; esimerkiksi pyöräilevä lapsi tarvitsee yleensä rauhallisemman ja turvallisemman ympäristön kuin kilpapyöräilijä. Pyöräiliikenteen infrastruktuurille asettamat tarpeet ovat kuitenkin pitkälti samanlaisia pyöräilijätyypistä tai kuljettavasta matkasta riippumatta.

Yksi suurimmista eroista pyöräilyn ja kävelyn välillä on, että pyörä on lain mukaan kulkuneuvo ja rinnastetaan siten enemmän autoliikenteeseen kuin jalankululiikenteeseen. Tämän eron vuoksi pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden odotetaan käyttäytyvän eri lailla liikenteessä, ja sen vuoksi eri ryhmille tarvitaan erilaisia liikenne ratkaisuja.

Kävelyn ja pyöräilyn asettamat vaatimukset ympäristölle

Kävely

- Viihtyisä ja turvallinen ympäristö muun liikenteen, melun ja saasteiden kannalta.
- Mielenkiintoinen ja vaihteleva lähiympäristö.
- Riittävä esteettömyys ja turvallisuus, esimerkiksi riittävän leveä jalkakäytävä ja turvalliset suojatiet.
- Mahdollisuus pysähtyä ja pitää taukoja.
- Mahdollisuus spontaaneihin ja suunnittelemattomiin reitteihin, esimerkiksi umpikujien minimoiminen.

Pyöräily

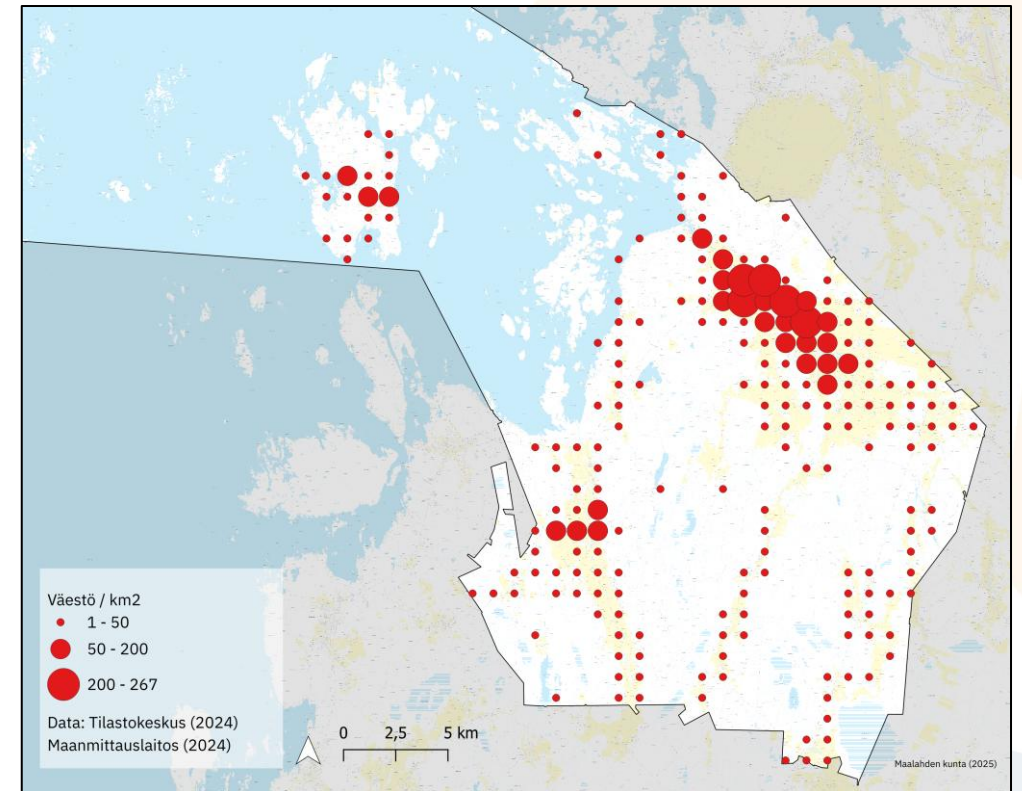
- Mahdollisimman suoria ja tasaisia osuuksia, jotka minimoivat pysähtymistarpeen.
- Yhtenäisiä yhteyksiä strategisten paikkojen välillä.
- Turvallisia tapoja siirtyä pyörätielle maantieltä tai sellaiselta tieltä, jolla ei ole pyörätietä.
- Pyöräparkit strategisissa paikoissa.

Maalahden kunnan väestö ja rakenne

Maalahti on noin 5 415 asukkaan¹ kaksikielinen saaristokunta, joka sijaitsee noin 20 km Vaasasta etelään. Maalahdessa on neljä päätaajamaa, **Yttermalax, Övermalax, Petolahti ja Bergö**. Kunnalla on hyvät yhteydet sekä pohjoiseen että etelään – Rantatie kulkee kunnan länsiosassa ja Valtatie 8 itäosassa. Keskeinen sijainti tarjoaa hyvät liikenneyhteydet työssäkäyville ja sujuvat tavarankuljetukset.

Maalahdessa on lähipalveluja, runsaasti vapaa-aika- ja kulttuuritoimintaa ja asukkailla hyvä yhteishenki, mikä edistää asukkaiden viihtymistä. Kunnan meren- ja luonnonläheinen sijainti on hyvä lähtökohta niin asukkaiden arkiliikunnalle kuin uusien kävijöiden houkuttelemiselle esimerkiksi pyörämatkailun muodossa.

Noin **47 prosenttia Maalahden väestöstä työskentelee kotikunnassa**². Maalahdessa on neljä alakoulua vuosiluokkien 1–6 oppilaille sekä Korsnäsän kunnan kanssa yhteiset vuosiluokkien 7–9 yläkoulu ja lukio. Päiväkoteja ja esiopetuksen toimipaikkoja on useita. Sekä lapset että työssäkävijät muodostavat siten merkittävät liikkujaryhmät. Noin **72 prosenttia Maalahden väestöstä asuu kunnan taajamissa**², minkä vuoksi kävelyn ja pyöräilyn edistämisellä strategisissa paikoissa voi olla huomattava vaikutus kunnan asukkaisiin.



Kuva 1. Maalahden väestötiheys.

¹ Tilastokeskus 2024

² Tilastokeskus 2023

2. Visio ja tavoitteet

Strategiasidonnaisuus

Hyvien kävely- ja pyöräilymahdollisuuksien edistäminen liittyy moniin konkreettisiin tavoitteisiin niin valtakunnallisella, alueellisella kuin paikallisellakin (kunnan) tasolla. Perusteellisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman laatimiseksi Maalahdelle eri tasojen tavoitteet yhdistetään ja konkretisoidaan ohjelmaksi, joka on sovitettu erityisesti Maalahden kunnalle.

Valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman tavoitteena on, että kävely- ja pyörämatkojen määrää lisätään 30 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Tavoite on sama kuin valtakunnallisessa energia- ja ilmastostrategiassa. Ohjelma pyrkii säästämään yhteiskunnan varoja vähentämällä päästöjä, liikennekuolemia ja liikenneonnettomuuksia samalla, kun kansanterveys paranee.

Pohjanmaan maakuntastrategiassa 2022–2025 asetetaan alueen yleiset tavoitteet, joita tarkennetaan muissa ohjausasiakirjoissa, esimerkiksi liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Kehittämistavoitteina ovat muun muassa hiilinegatiivinen yhteiskunta, hyvinvoiva väestö ja sujuvat yhteydet. Pohjanmaan maakuntastrategiaa 2026–2029 valmistellaan parhaillaan, ja sen luonnos tukee muun muassa kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman laatimista.

Kunnan strategiset asiakirjat ja yleiskaavat ohjaavat ohjelman suunnittelua paikallistasolla. Ohjausasiakirjoissa on omaa kuntaa koskevia tavoitteita, ja yleiskaava osoittaa uusien kuljetusyhteyksien tarpeen ja tulevaisuuden maankäytön ja liikenteen suuret linjaukset. Tarkemmalla tasolla myös asemakaavat ja kunnan erilaiset toimintaa koskevat tavoitteet voivat ohjata ohjelman laatimista.

Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman
Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2021–
2032

Pohjanmaan maakuntastrategia 2022–2025
Pohjanmaan maakuntakaava 2050
Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2050

Kuntastrategia 2022–2025
Kestävän kehityksen strategia 2021–2025
Yleiskaavat

Kunnan toimialakohtaiset tavoitteet
Asemakaavat

Kuntastrategia ja kestävän kehityksen strategia

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma tukee konkreettisesti Maalahden kuntastrategian 2022–2025 ja kestävän kehityksen strategian 2021–2025 toteuttamista. Usean näissä ohjausasiakirjoissa olevan tavoitteen saavuttaminen saa suoraan tukea tämän ohjelman toimenpiteistä. Kuntastrategiassa on kolme teemaa – lapsiystävällisyys, kestävyys ja elinvoimaisuus – joita kaikkia tuetaan tämän ohjelman toimenpiteiden avulla. Kuntastrategian päivittäminen on käynnissä. Kuntastrategialuonnoksessa 2026–2030 priorisoidaan muun muassa terveyttä ja hyvinvointia tukevaa toimintaa sekä turvallisia pyöräily- ja jalankulkuyhteyksiä.

Otteita kuntastrategiasta 2022–2025

- *"Edistetään pyöräteiden rakentamista turvallisten kouluteiden ja liikuntamahdollisuuksien luomiseksi."*
- *"Näyttöön perustuvan päätöksenteon vahvistaminen muun muassa tieto-, tarve- ja seuranta-analyyseilla."*
- *"Kasvihuonekaasupäästöt pienenevät 10 prosentilla vuodesta 2021 vuoteen 2025."*

Otteita kestävän kehityksen strategiasta 2021–2025

- *"Kaavoituksessa huomioidaan saavutettavuus ja kunnossapitoasiat kokonaisuudeltaan sujuvampia liikenneratkaisuja sekä tehokkaampaa alueiden käyttöä ja kunnossapitoa varten."*
- *"Pyöräilyn ja julkisen liikenteen käyttöön kannustetaan haasteilla ja palkinnoilla. Polkupyöräetua selvitetään."*
- *"Edistetään jakamistaloutta – lainataan polkupyöriä ym."*
- *"Kestävyys antaa leimansa kaikille yhteistöille ja hankkeille."*
- *"Kunta osallistuu ja panee alulle hankkeita, joiden painopiste on kimppakyydeissä ja liikunnassa/liikkumisessa."*

Visio ja tavoitteet kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi

VISIO

Kävely ja pyöräily ovat helppoja, turvallisia, saavutettavia ja itsestäänselviä valintoja Maalahdessa liikkumiseen.

TAVOITTEET

Turvallisuus

Taajama-alueet ovat turvallisia ja viihtyisiä suojaamattomalle liikenteelle. Liikenne-turvallisuustoimenpiteet, kuten hidasteet, suojatiet ja alikulut, korostuvat. Reittejä ylläpidetään ympäri vuoden liikenneturvallisuuden ja viihtyisyyden turvaamiseksi.

Koulutiet

Kaikilla kunnan lapsilla on turvallinen pyörällä tai jalan kuljettava koulutie. Suojaamattomalla liikenteellä on hyvät yhteydet asuntoalueiden ja koulujen ja päiväkotien välillä. Hyvät yhteydet ja sujuvat järjestelyt korostuvat koulubusseilla kuljettaessa.

Saavutettavuus

Tärkeät kohteet, muun muassa kaupat, kirjastot ja urheilupaikat, ovat eri kunnanosissa saavutettavissa jalan tai pyörällä. Strategiset reitit ovat hyvin suunniteltuja ja yhtenäisiä. Huomio kiinnitetään tärkeiden kohteiden yhdistämiseen uusien ja olemassa olevien reittien avulla.

Matkailu ja virkistys

Vierailijoita houkutellaan kokemaan kunnan nähtävyyksiä ja virkistyspaikkoja jalan tai pyörällä. Sekä asukkaat että matkailijat tietävät liikunta- ja vaellusreitit, ja heitä kannustetaan niiden käyttöön.

3. Kävelyn ja pyöräilyn nykytila Maalahdessa

Kyselytulokset 2024

Novialle toukokuussa 2024 tehdyn lopputyön yhteydessä laadittiin kysely suojaamattoman liikenteen liikenneturvallisuudesta. Kyselyssä kerättiin tietoja muun muassa liikkumistavoista sekä julkisen liikenteen solmukohtien ja levähdyspaikkojen tarpeesta, kokemuksia liikenneturvallisuudesta etenkin suojaamattoman liikenteen kannalta sekä mielipiteitä kunnan vaellusreiteistä.

Kyselyyn vastasi yhteensä **267 henkilöä**. Kysely oli avoin kaikille Maalahden kunnan asukkaille eikä tietoa vastaajien sukupuolesta, iästä tai muista väestöllisistä muuttujista kerätty. Kyselyyn pääsi vastaamaan sähköisesti kunnan virallisen verkkosivuston ja sosiaalisen median kautta neljän viikon ajan.

Yhteenvedo kyselyn tuloksista on **liitteessä 1**. Kyselyn tuloksia käytetään lähtökohtana analysoitaessa kävelyn ja pyöräilyn nykytilaa.

Kyselytulokset 2024

Kyselyn päätulokset:

- Kuntalaiset kokevat paljon puutteita kunnan suojaamattoman liikenteen turvallisuudessa ja toivovat erilaisia toimenpiteitä sen parantamiseksi.
- Suuri osa vastaajista nosti esiin turvallisten koulumatkojen tärkeyden.
- Monet toivat esiin uusien pyörä- ja kävelyteiden tarpeen, etenkin Äminnentien ja Paxalintien reitit ovat hyvin toivottuja asukkaiden keskuudessa.
- Vastauksissa annettiin paljon huomiota teiden kunnossapidolle. Monet olivat sitä mieltä, että nykyistä laajempi kunnossapito ja uudet päällysteet nykyisille (pyörä- ja kävely)teille ovat tärkeitä liikenneturvallisuudelle.
- Uusia bussipysäkkejä ja pyörätelineitä pidettiin tarpeellisina paikkoihin, joista koululaiset nousevat bussiin.
- Levähdyspaikkoja (esimerkiksi pöytiä ja penkkejä) katsottiin tarvittavan lähinnä kunnan eri keskuksissa, tavanomaisten pyöräily- ja kävelyreittien varsilla sekä leikkipuistoissa ja muissa julkisissa paikoissa.

*"Maalahdentien yli pyöräileminen Viaksessa on vaarallista. Etenkin koululaisille, joiden on huomattava 4 eri suunnasta tulevat autot. Myös koululaisten tullessa **Paxalintieltä Maalahdentien yli** kouluun autoja tulee 4 suunnasta. Tälle pitäisi tehdä jotain, jotta lapset saavat turvallisemman koulutien."*

"Äminnentie tarvitsee pyörä- ja kävelytien!"

*"Priorisoikaa nykyisiä teitä, jotta ne pysyvät ajettavassa kunnossa. Meidän täytyy voida päästä töihin ja takaisin. **Priorisoikaa turvallisempia kouluteitä lapsille, tievalaistusta tarvitaan.**"*

Tunnistetut suojaamattoman liikenteen vaara-alueet Maalahden kunnassa

- ✖ Vaaralliset mutkat ja risteykset
- ⋯ Paremman tievalaistuksen tarve
- Tievalaistuksen tarve
- Turvattomat tiet

MML taustakartta
Kyselytulosten tiedot (2024)



0

1

2 km

Oikotie-Maalahdentie



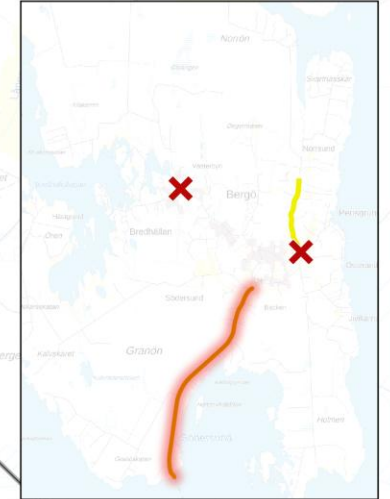
Övermalaxin keskusta



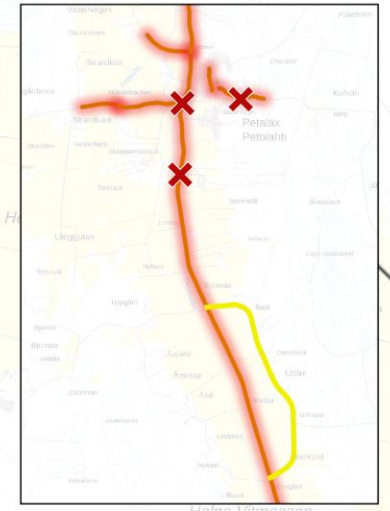
Långåminne (Nikkarintie)



Bergö

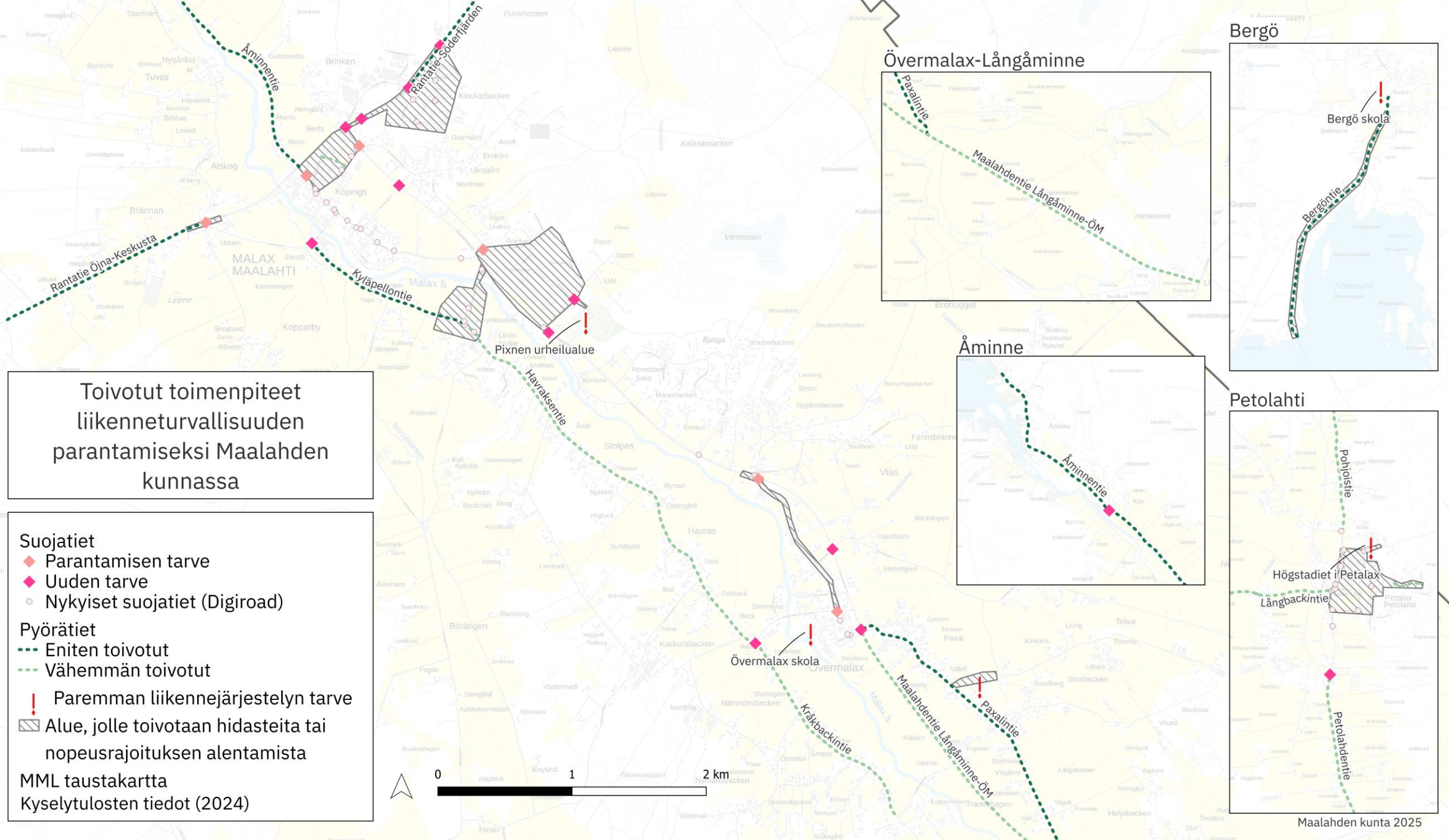


Petolahti

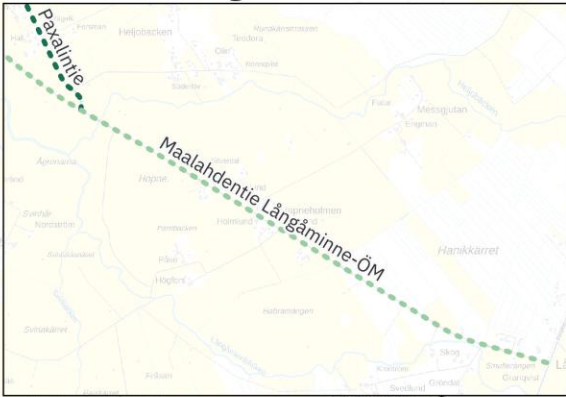


Toivotut toimenpiteet liikenneturvallisuuden parantamiseksi Maalahden kunnassa

- Suojatiet**
- Parantamisen tarve
 - Uuden tarve
 - Nykyiset suojatiet (Digiroad)
- Pyörätiet**
- Eniten toivotut
 - Vähemmän toivotut
- ! Paremman liikennejärjestelyn tarve
- Alue, jolle toivotaan hidasteita tai nopeusrajoituksen alentamista
- MML taustakartta
Kyselytulosten tiedot (2024)



Övermalax-Långåminne



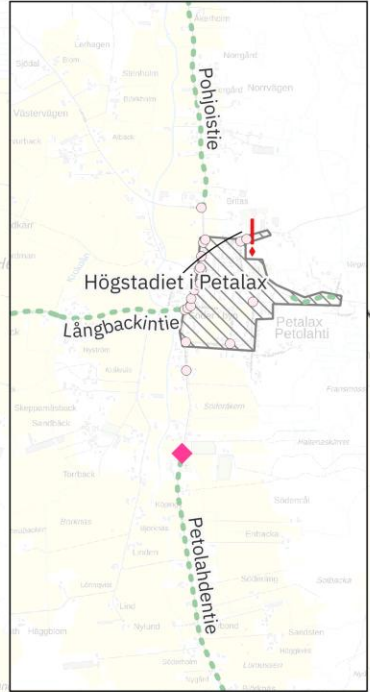
Bergö



Åminne



Petolahti



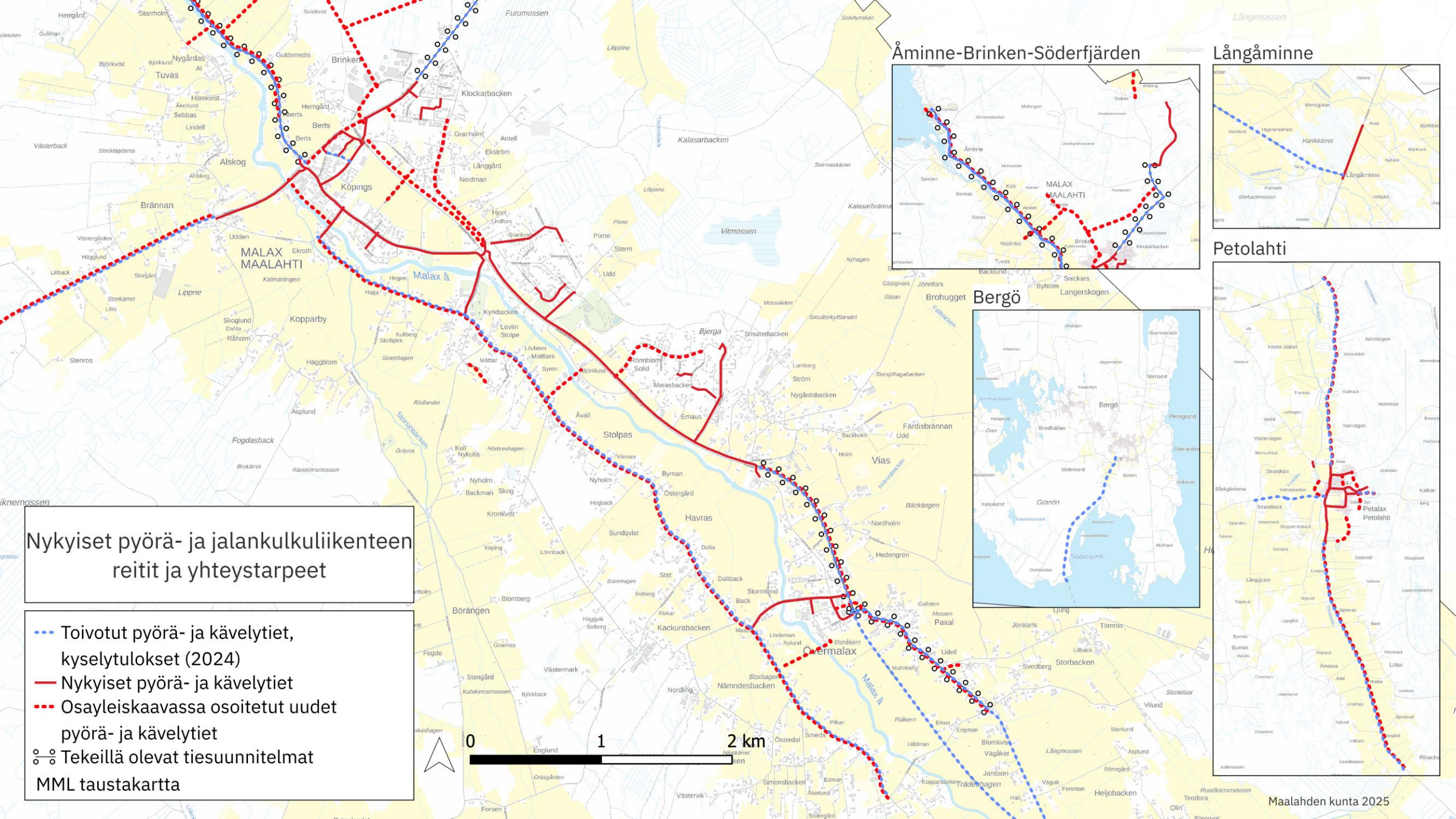
Maalahden kunta 2025

Nykyiset kävely- ja pyöräreitit

- Maalahden kunnassa on noin **15,3 km kävely- ja pyöräreittejä**, ja niistä noin 9,0 km (58 %) on elinvoimakeskuksen hallinnassa.
- Suurin osa pyörä- ja kävelyteistä on Yttermalaxin keskustassa. Petolahden keskustassa on joitain reittejä, Övermalaxin keskustassa muutama lyhyt yhteys ja Långåminnessä valtatie 8 varrella yksi yhteys. Bergössä ei ole yhtään kävely- tai pyöräreittiä.
- Suurin osa reiteistä on toteutettu yhdistettyinä kävely- ja pyöräteinä.

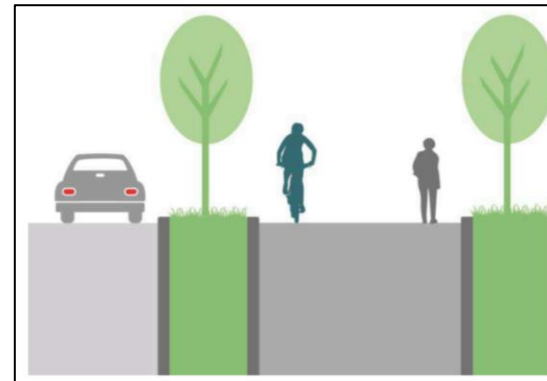


Kuva 2. Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä
Maalahden kunnassa.



Analyysi kävely- ja pyörätieverkosta

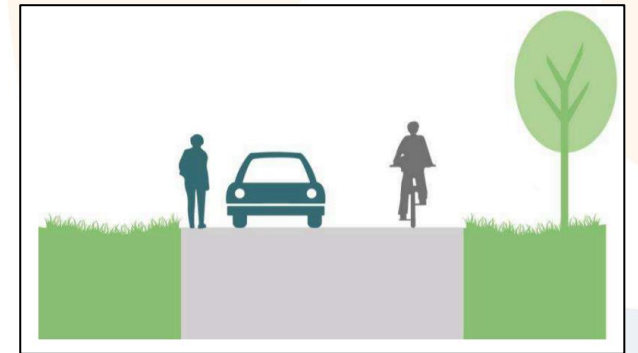
- Periaatteessa kaikki Maalahden reitit ovat yhdistettyjä kävely- ja pyöräteitä. Myös keskusta-alueiden jalkakäytävät sallivat sekä jalankulkijat että pyöräilijät. Tällä hetkellä ei ole yhtään vain pyöräilyyn tarkoitettua reittiä.
- Paikoissa, joissa ei ole erillisiä reittejä, kaikki kulkumuodot jakavat ajoradan.
- Väyläviraston Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaan yhdistetty kävely- ja pyörätie tulisi käytännössä tulkita pyöräliikenteen ajoradaksi, jossa myös jalankulkijat ovat sallittuja.¹ Tällaisilla reiteillä ei pystytä saavuttamaan samanlaista laatua, turvallisuutta ja viihtyvyyttä kuin jalankulkijoiden omalla kulkuväylällä, minkä vuoksi yhdistetyt reitit soveltuvat parhaiten rakentamattomille tai harvaanasutuille alueille.



Kuva 3. Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä.



Kuva 4. Jalankulkijat on erotettu, pyöräilijät ajavat ajoradalla.

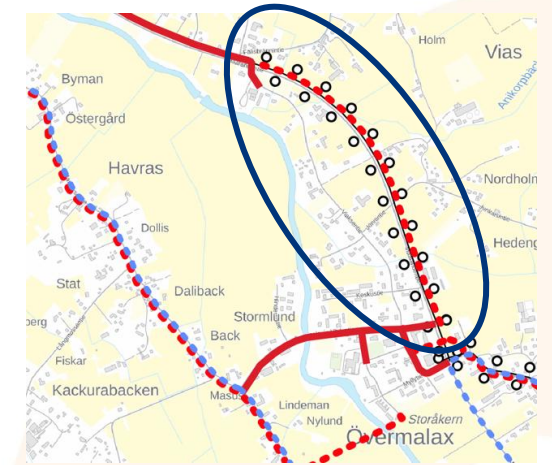


Kuva 5. Kaikki kulkumuodot jakavat ajoradan.

¹ Väyläviraston ohjeita 18/2020 Pyöräliikenteen suunnittelu
Kuva 63 s. 80 Väyläviraston ohjeita 18/2020 Pyöräliikenteen suunnittelu
Kuva 37 s. 58 Väyläviraston ohjeita 18/2020 Pyöräliikenteen suunnittelu
Kuva 39 s. 59 Väyläviraston ohjeita 18/2020 Pyöräliikenteen suunnittelu

Analyysi kävely- ja pyörätieverkosta

- Strategisten kävely- ja pyöräilyreittien puutetta Maalahdessa havainnollistaa Ytter- ja Övermalaxin sekä Petolahden osayleiskaavoissa oleva suuri määrä kävely- ja pyöräliikenteen yhteystarpeita (yhteensä noin 39 km, kun olemassa olevia reittejä on 13,9 km).
- Kyselyvastauksissa toivotuista pyörä- ja kävelyteistä noin 59 prosenttia (22,9 km) on osoitettu myös osayleiskaavoissa.
- Kunnan osakeskusten väliltä puuttuu joitain yhdistäviä reittejä. Esimerkiksi Yttermalaxin ja Övermalaxin tai Yttermalaxin ja Åminnen välillä ei ole suoraa yhteyttä. Samalla tavoin puuttuu yhteyksiä joidenkin strategisten paikkojen, kuten asuntoalueiden, koulujen ja urheilualueiden, väliltä.
- Kunnassa on monessa paikassa reittejä, jotka yhtäkkiä päättyvät ja yhdistyvät autoliikenteeseen, mikä heikentää reitin turvallisuutta, viihtyisyyttä ja toiminnallisuutta.



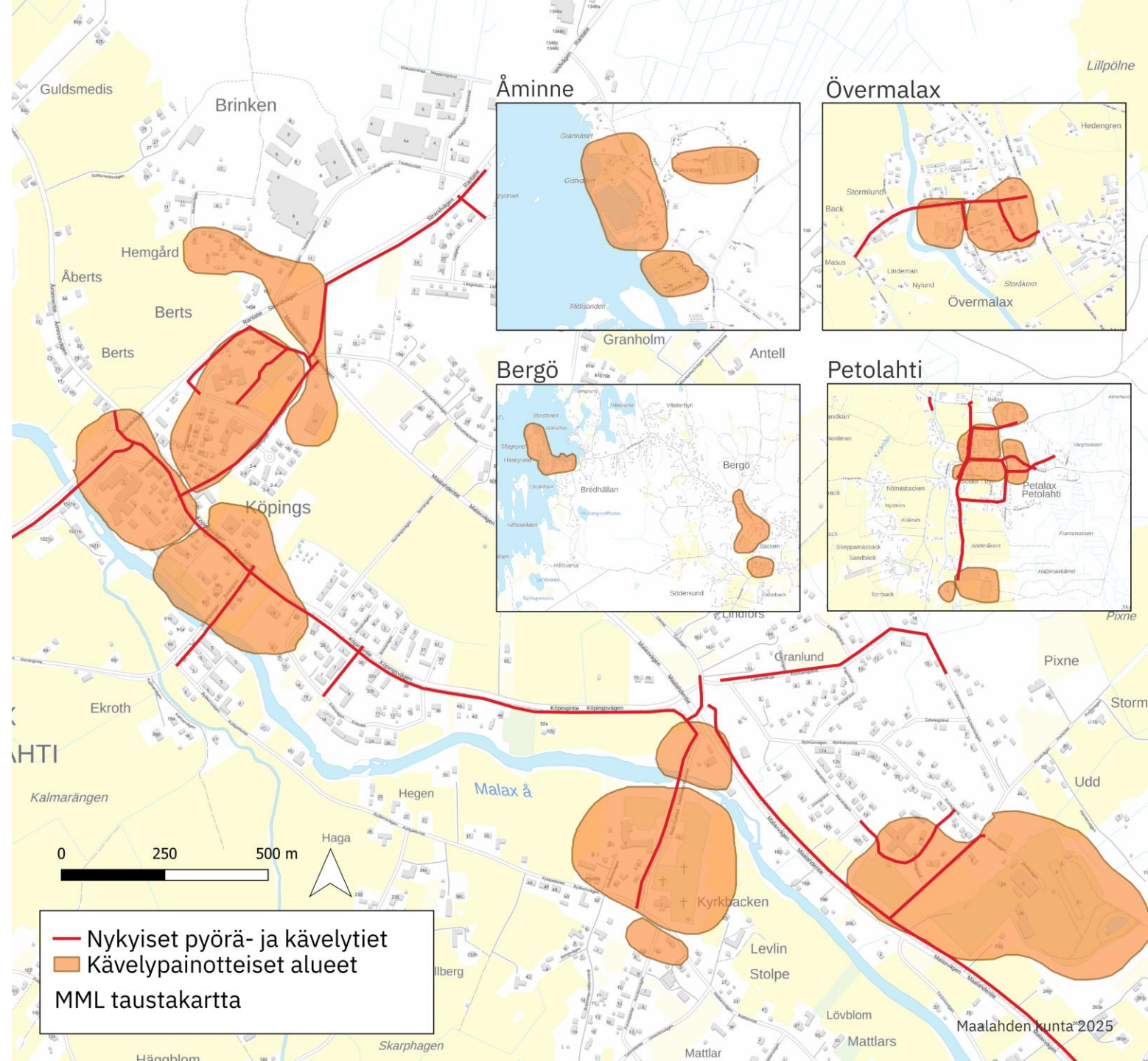
Kuva 6. Esimerkki yhteystarpeesta, joka sitoo yhteen Övermalaxin keskustan.



Kuva 7. Maalahdentie–Viaksentie. Maalahdentietä lännestä itään pyöräilevä joutuu jättämään pyörätien ylitettyään suojatien, joka yhdistyy toisen tien jalkakäytävään.

Kävelyn nykytilanne

- Merkittävin jalankulkuliikenne on kunnassa alueilla, joilla on keskeisiä ja julkisia toimintoja, eli Yttermalaxin, Övermalaxin, Petolahden ja Bergön osakeskuksissa.
- Alueiden jalankulkuliikenne käsittää muun muassa siirtymisiä paikasta toiseen, kävelylenkkejä, kuntoilua sekä spontaania ja suunnittelematonta kävelyä.
- Osakeskusten sisäiset matkat ovat usein lyhyitä, mutta yhteydet keskustaan voivat olla pidempiä.
- Kävelypainotteisilla alueilla liikkuu usein ikäihmisiä, jotka yleensä ovat hitaampia ja joiden näkö ja kuulo voivat olla heikentyneitä. Ikäihmiset käyttävät myös rollaattoreita ja muita apuvälineitä, mikä voi olla tarpeen ottaa huomioon, kun tarkistetaan esimerkiksi jalkakäytäviä ja reunoja.
- Useissa paikoissa on tarvetta täydentäville jalankulkuliikenteen yhteyksille eri palvelupisteiden ja muiden mielenkiintoisten kohteiden välillä. Esimerkiksi Kyläpellontien varrella oleva pyörä- ja kävelytie sitoisi Köpingsin keskustan Kirkonmäkeen.



Turvattomia teitä, joilla on pyörä- ja kävelytien tarve

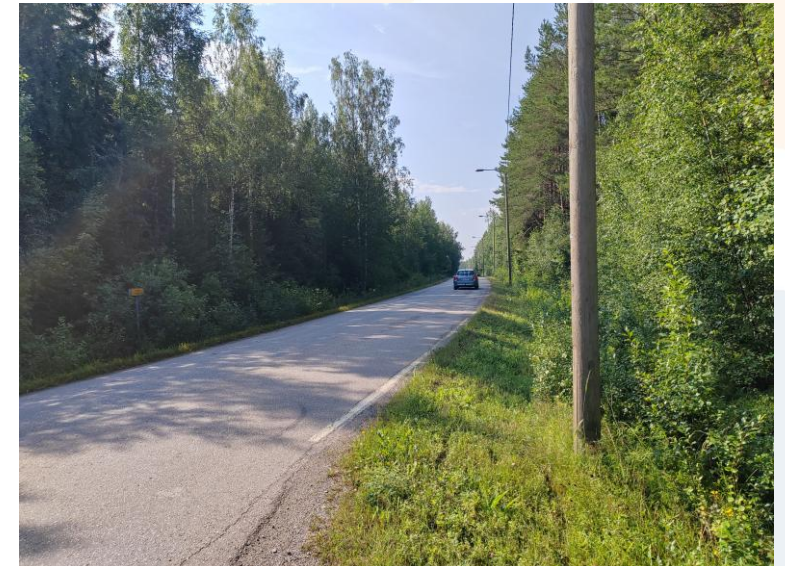
- Asukaskyselyssä tuotiin voimakkaasti esiin uusien pyörä- ja kävelyteiden tarve.
- Yhteisiä piirteitä kaivatuimmille pyörä- ja kävelyteille ovat kapeat ajoradat, mutkikkaat osuudet, huono näkyvyys, suuret ajonopeudet, suuret liikennemäärät ja suuri määrä suojaamatonta liikennettä, etenkin lapsia ja nuoria.
- Kuvissa on kolme toivotuinta pyörä- ja kävelytieta.
- Åminnentiellä on paljon liikennettä etenkin kesäaikaan, jolloin on suuri määrä suojaamatonta liikennettä kulkemassa uimarannalle, muihin palveluihin ja virkistymään. Tie on lisäksi kapea ja mutkainen.
- Paxalintie on kapea ja mutkainen, ja tiellä pyöräilee ja kävelee paljon koululaisia.
- Bergöntiellä on suuria liikennemääriä kerrallaan aina lossin rantautuessa. Tie on mutkainen ja sillä on huono näkyvyys, mikä aiheuttaa vaaran suojaamattomalle liikenteelle.



Kuva 8. Åminnentie.



Kuva 9. Paxalintie.



Kuva 10. Bergöntie.

Turvattomia risteysiä, joilla on suojatien tarve

- Strategisissa paikoissa on tarvetta sekä uusille suojateille että puutteellisten suojateiden parantamiselle.
- Etenkin tiet, joita kouluun kulkevat lapset tai muut suuret suojaamattoman liikenteen määrät ylittävät, ovat toimenpiteiden tarpeessa.
- Osa risteyksistä, jotka ovat erityisen vaarallisia suojaamattomalle liikenteelle, voi tarvita liikenneturvallisuustoimenpiteiden yhdistelmän (esimerkiksi suojatie, hidaste, alikulku, peilit, puiden tai pensaiden kaataminen).

Kuva 11. Rantatien, Tuvaksentien ja Storängintien risteyksessä jalankulkijoilla ja pyöräilijöillä on väistämisvelvollisuus tietä ylittäessään.



Kuva 12. Myllytien jalkakäytävä päättyy, ja jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden on ylitettävä Maalahdentie turvattomasti päästäkseen Paxalintielle.



Koulualueet

- Kouluun ja kotiin kulkevat oppilaat ovat merkittävin jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden ryhmä. Turvalliset ja sujuvat tulemiset koulualueille ja niiltä poistumiset ovat siten tärkeitä suojaamattoman liikenteen liikenneturvallisuudelle.
- Koulualueille tärkeitä teemoja ovat täydelliset jalankulku- tai pyöräily-yhteydet koululle, riittävä liikennemuotojen erottelu, toimivat pysäköintiratkaisut (myös polkupyörien) sekä yleensäkin selkeät ja intuitiiviset liikenneratkaisut.
- Osalla kunnan koulualueista voi olla tarvetta selventää liikennetilannetta erilaisten toimenpiteiden avulla.
- Etenkin yläkoulun ja lukion läheisyydessä Petolahdessa on paljon vilkasta liikennettä autoilla, busseilla ja muilla ajoneuvoilla, ja lisäksi alueella liikkuu paljon pyöräilijöitä ja jalankulkijoita.



Kuva 13. Yläkoululle ja lukiolle tultaessa jalkakäytävä on tien oikealla puolella, mutta suojatie on vasta kauempana kirjaston ja sisäpihan kohdalla.



Kuva 14. Övermalax skolalle tulo Sienitieltä.

Muita suojaamattoman liikenteen ongelmia

- Pyörä- ja kävelyteiden puutteellinen kunnossapito ja huono päällyste voivat aiheuttaa ongelmia sekä liikenneturvallisuudelle että suojaamattoman liikenteen viihtyisyydelle.
- Suojaamattoman liikenteen talvisin käyttämät tiet tarvitsevat tievalaistuksen, etenkin tiet, joita käytetään paljon ympäri vuoden, esimerkiksi tavallisimmat koulutiet.
- Muita tekijöitä, jotka voivat vähentää suojaamattoman liikenteen turvallisuutta ja viihtyisyyttä, ovat esimerkiksi puutteellinen viitoitus ja kömpelösti suunnitellut reitit, jotka estävät tehokkaan ja intuitiivisen liikennevirran.



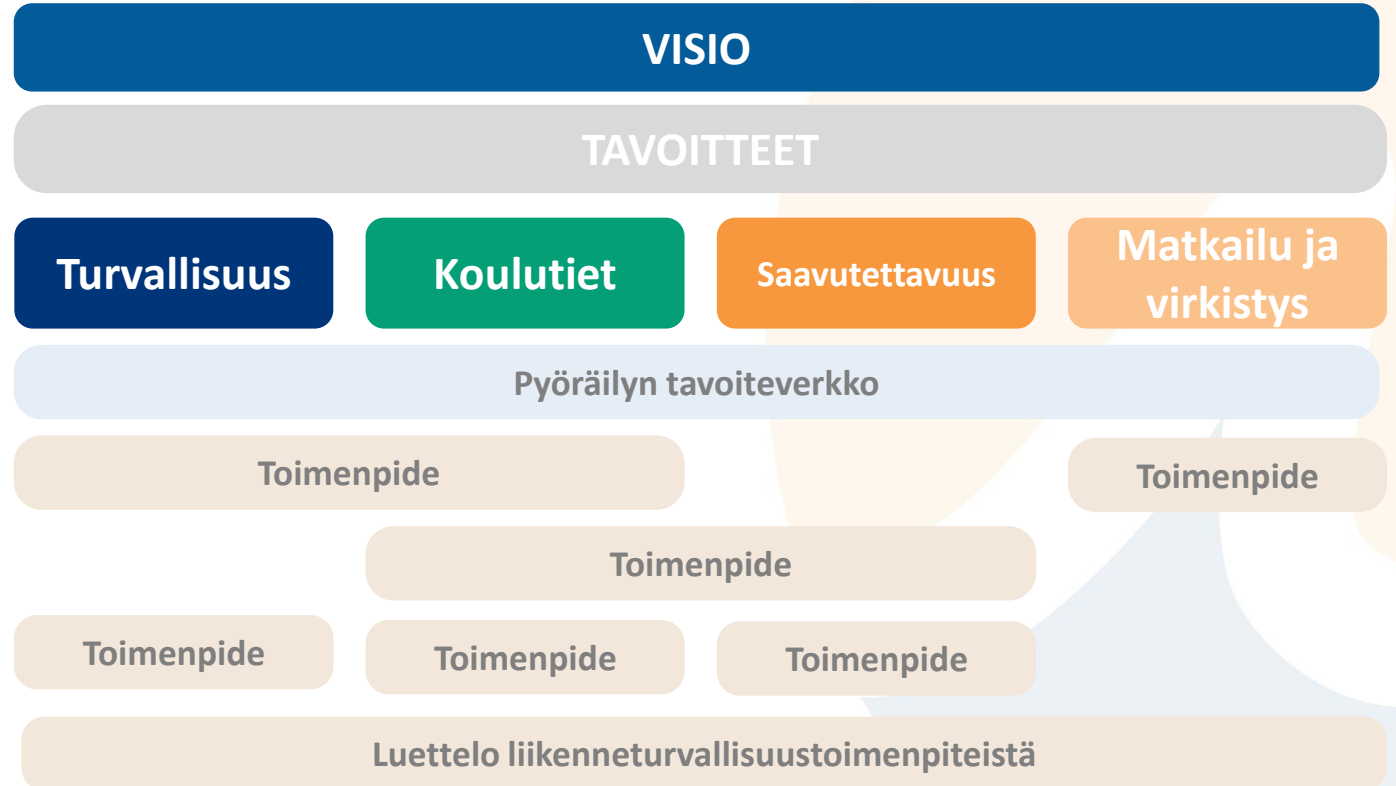
Kuva 15. Vaurioitunut pyörätien päällyste Köpingsissä.

4. Toteuttamisohjelma

Toteuttamisohjelman rakenne

Toteuttamisohjelma tukee kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman tavoitteiden saavuttamista ja toimii kunnan työkaluna, kun se sisällyttää pyöräilyä ja kävelyä edistäviä toimenpiteitä toimintaansa.

Toteuttamisohjelma muodostuu pyöräilyn tavoiteverkosta sekä erillisistä toimenpiteistä, jotka vastaavat yhteen tai useampaan ohjelman tavoitteista ja auttavat siten ohjelman vision ja tarkoituksen saavuttamisessa. Toteuttamisohjelmaan kuuluu myös erillinen luettelo liikenneturvallisuustoimenpiteistä (liite 2). Luettelo päivitetään jatkuvasti, ja sitä käytetään lähtökohtana parannettaessa kunnassa olevia erityisiä liikenneturvallisuusongelmia.

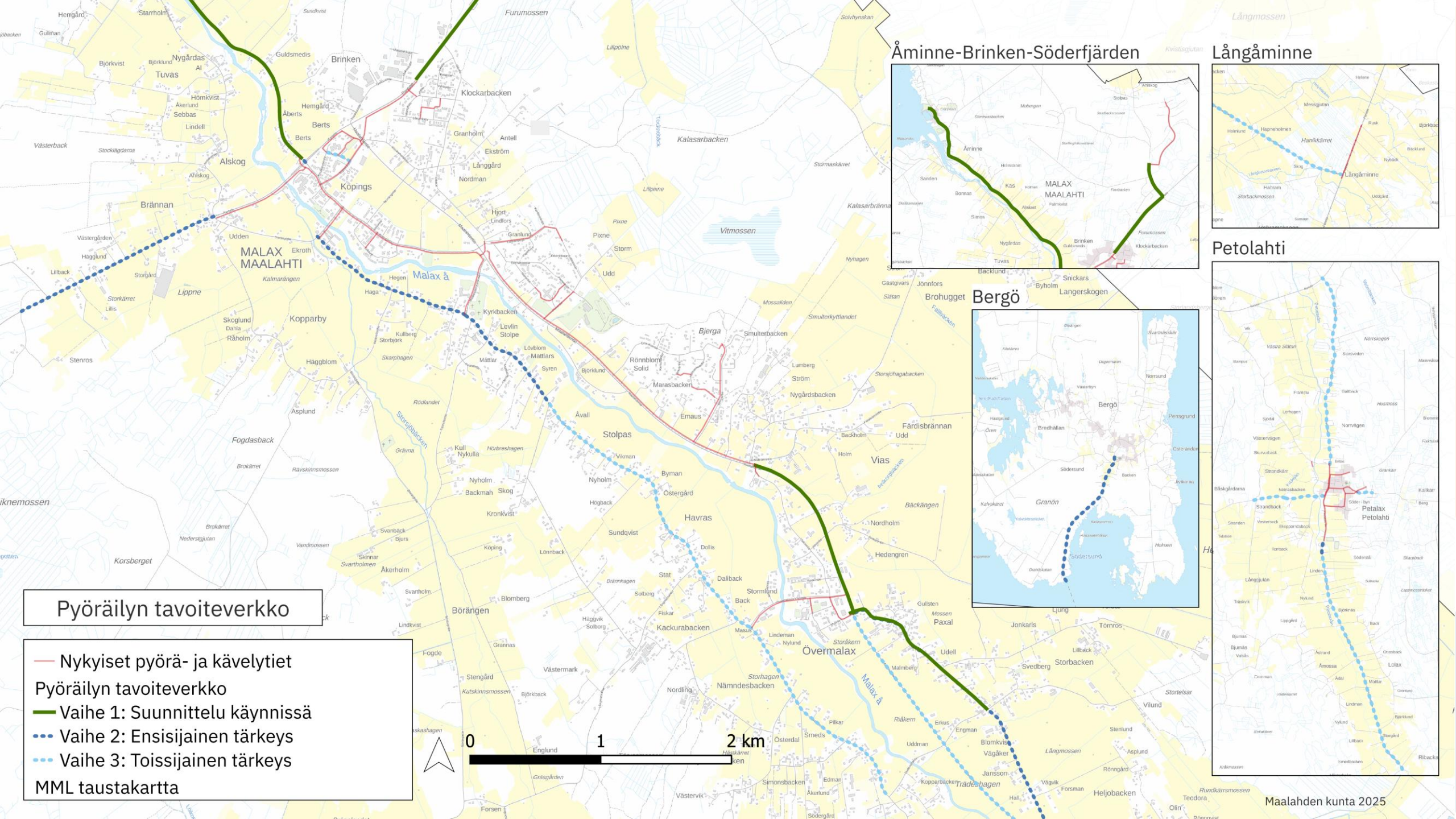


Toimenpide	Kuvaus	Aikataulu	Vastuu	Vastaava tavoite
1. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma hyväksytään	Kun kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma hyväksytään, sen asema vahvistuu, mikä puolestaan lisää kunnan edellytyksiä edistää pyöräilyä ja kävelyä.	2026	Tekninen lautakunta, kunnanhallitus	Turvallisuus Koulutiet Saavutettavuus Matkailu ja virkistys
2. Pyöräilyn tavoiteverkkoa toteutetaan	Uusia pyörä- ja kävelyteitä toteutetaan pyöräilyn tavoiteverkon mukaisesti. Ohjelman tavoitevuoteen 2035 saakka keskitytään vaiheeseen 1.	2035	Tekninen lautakunta, kunnanhallitus	Turvallisuus Koulutiet Saavutettavuus Matkailu ja virkistys
3. Toteutetaan olemassa olevien väylien kunnossapitosuunnitelmaa	Kunnan pyörä- ja kävelyreittejä kunnossapidetään jatkuvasti, ja talousarviotyön tukemiseksi laaditaan suunnitelma tulevan kunnossapidon tärkeysjärjestyksestä.	2028	Tekninen lautakunta, tiemestari	Turvallisuus Koulutiet Saavutettavuus
4. Yhteistyö elinvoimakeskusten kanssa valtioriteistä	Elinvoimakeskusten kanssa käydään vuoropuhelua kunnassa olevien valtioriteitten kunnossapidosta ja kehittämisestä.	Jatkuvaa	Tiemestari	Turvallisuus Saavutettavuus
5. Kunnan liikenneturvallisuustyön seuranta ja kehittäminen	Liikenneturvallisuustyöryhmän työtä kehitetään, jotta varmistetaan toimenpiteiden ja liikenneturvallisuustyön hyvä seuranta. Ryhmä käsittelee erilaisia liikenneturvallisuuteen liittyviä teemoja, esimerkiksi turvallisia kouluteitä ja liikennekasvatusta.	Jatkuvaa	Liikenneturva, poliisi, liikenneturvallisuustyöryhmä, kunnan toimielimet	Turvallisuus Koulutiet Saavutettavuus

Toimenpide	Kuvaus	Aikataulu	Vastuu	Vastaava tavoite
6. Parantavia liikenneturvallisuustoimenpiteitä toteutetaan joka vuosi	Ajantasainen kooste parantavista liikenneturvallisuustoimenpiteistä kunnassa (katso liite, luetteloa päivitetään jatkuvasti). Toimenpiteitä valitaan luettelosta talousarviovarojen perusteella.	Vuosittain	Tekninen lautakunta, kunnanhallitus, kunnanvaltuusto	Turvallisuus Koulutiet Saavutettavuus Matkailu ja virkistys
7. Levähdyspaikkoja kehitetään	Kunnan yleisiä alueita suunniteltaessa huomioidaan riittävät levähdyspaikat ja jalankulkijoiden viihtyisän ympäristön edistäminen.	Jatkuva	Tekninen osasto	Saavutettavuus Matkailu ja virkistys
8. Kunta tukee kolmatta sektoria hyvien virkistysmahdollisuuksien ylläpitämisessä	Käydään aktiivista vuoropuhelua kunnassa olevien vaellusreittien ja muiden kävelyn ja pyöräilyn virkistysmahdollisuuksien hoitajien kanssa.	Jatkuva	Vapaa-aikalautakunta	Saavutettavuus Matkailu ja virkistys
9. Kunnan nopeusnäyttötaulun käyttöä jatketaan	Kunnan nopeusnäyttötaulua käytetään säännöllisesti eri teillä, jotta saadaan tietoa liikennetilanteesta ja mahdollisista parannustoimenpiteistä.	Jatkuva	Tekninen osasto	Turvallisuus Koulutiet
10. Asukaskyselyjä laaditaan säännöllisesti	Asukkaille annetaan mahdollisuus vaikuttaa pyöräilyn ja kävelyn olosuhteisiin säännöllisillä kyselyillä.	Kerran valtuustokaudessa	Tekninen lautakunta	Turvallisuus Koulutiet Saavutettavuus Matkailu ja virkistys

Pyöräilyn tavoiteverkko

Pyöräilyn tavoiteverkko havainnollistaa uusien pyörä- ja kävelyteiden erilaiset yhteystarpeet kunnassa ja asettaa ne tärkeysjärjestykseen. Tavoiteverkko on jaettu kolmeen vaiheeseen, joista vaiheeseen 1 sisältyvien kolmen yhteyden suunnittelu on aloitettu. Ohjelman tavoitevuoteen 2035 saakka kunta keskittyy vaiheeseen 1. Muut yhteystarpeet on jaettu kahteen vaiheeseen, joista toisella on ensisijainen ja toisella toissijainen tärkeys.

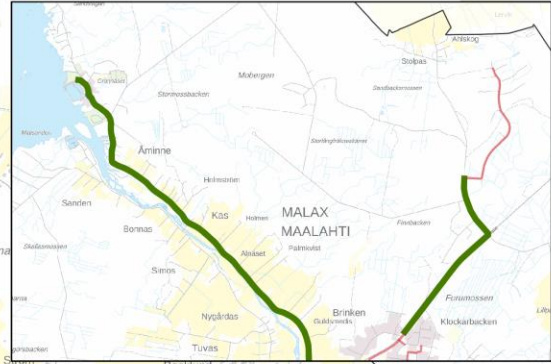


Pyöräilyn tavoiteverkko

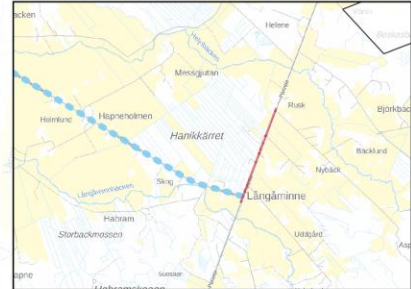
- Nykyiset pyörä- ja kävelytiet
 - Pyöräilyn tavoiteverkko
 - Vaihe 1: Suunnittelu käynnissä
 - Vaihe 2: Ensisijainen tärkeys
 - Vaihe 3: Toissijainen tärkeys
- MML taustakartta



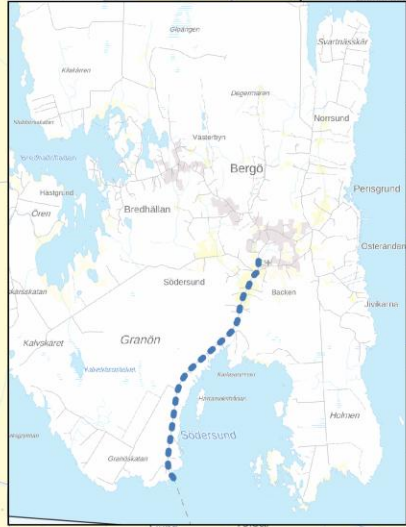
Åminne-Brinken-Söderfjärden



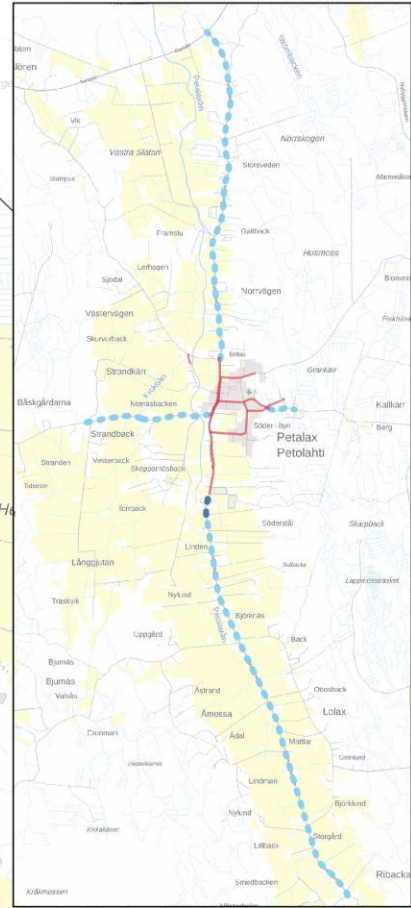
Långåminne



Bergö



Petolahti



5. Seuranta

Ohjelman seuranta

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaa seurataan säännöllisesti, jotta varmistutaan tarvittaviin toimenpiteisiin ryhtymisestä ja tavoitteiden saavuttamisesta. Ohjelmaa seurataan erilaisilla seurantamittareilla sekä väliarvioinnilla, jonka tekninen lautakunta valmistelee ja antaa kunnanhallitukselle kerran valtuustokaudessa.

Vuorovaikutus asukkaiden kanssa voi jatkua säännöllisin asukaskyselyin. Tällä tavoin saadaan ajantasaista tietoa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksistä kunnassa ja voidaan arvioida tehtyjen toimenpiteiden vaikutusta. Samalla voidaan myös kerätä asukkailta uusia kehittämisideoita ja ajantasaista palautetta.



Seurantamittarit

Seurantamittari	Lähde	Tavoite	Vastuu	Ajanjakso
Ohjelman toteutetut toimenpiteet	Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma	Toimenpideohjelmaa toteutetaan	Tekninen lautakunta	Vuosittain
Kävelyn ja pyöräilyn liikenneturvallisuus-investoinnit	Talousarvio	Liikenneturvallisuus-toimenpiteille varataan määrärahaa	Kunnanhallitus, kunnanvaltuusto	Vuosittain
Toteutetut liikenneturvallisuus-toimenpiteet	Yhteenveto toteutetuista liikenneturvallisuus-toimenpiteistä (liite 2)	Määritellyjä liikenneturvallisuus-toimenpiteitä tehdään ja seurataan	Liikenneturvallisuus-työryhmä, tekninen lautakunta	Vuosittain
Asukkaiden tyytyväisyys mahdollisuuksiin liikkua jalan ja pyörällä	Asukaskysely	Tyytyväisten kuntalaisten lukumäärä kasvaa vuoden 2024 asukaskyselyn tuloksiin verrattuna	Tekninen lautakunta, kunnanhallitus	Kerran valtuustokaudessa
Väliarviointi	Kaikki seurantamittarit	Arvioidaan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toteuttamista	Tekninen lautakunta, kunnanhallitus	Kerran valtuustokaudessa

Lähteet

Jalankulun suunnittelu, Väyläviraston ohjeita 34/2022: https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2022-34_jalankulun_suunnittelu.pdf

Pyöräliikenteen suunnittelu, Väyläviraston ohjeita 18/2020: https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2020-18_pyoraliikenteen_suunnittelu_web.pdf

Tieliikennelaki 729/2018: <https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/2018/729>

Liikenne- ja viestintäministeriö (2018). Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma: <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/items/05b1bb65-7997-45a8-bc34-b3a116531561>

Maalahden kunta (2022). Kuntastrategia 2022–2025

Maalahden kunta (2021). Kestävän kehityksen strategia 2021–2025

Suomen virallinen tilasto (SVT): Väestörakenne [verkkojulkaisu]. ISSN=1797-5387. Helsinki: Tilastokeskus [Viitattu: 14.8.2025]. Saantitapa: <https://stat.fi/tilasto/vaerak>

Enkät om trafiksäkerhet för den oskyddade trafiken

Resultat 2024

Bakgrund

Invånarenkät om färdmedel och trafiksäkerhet

Enkäten om färdmedel och trafiksäkerhet i kommunen utfördes i maj 2024 i samband med ett examensarbete vid Yrkeshögskolan Novia. Syftet med enkäten var att undersöka aktuella mobilitetsvanor och upplevelser kring trafiksäkerheten i Malax. Enkäten samlade in uppgifter om bland annat mobilitetsvanor, upplevelser kring trafiksäkerhet med ett särskilt fokus på den oskyddade trafiken, behovet av knytpunkter för kollektivtrafik samt pausplatser, och åsikter kring kommunens vandringsleder.

Resultaten från enkäten har sammanställts och analyserats av kommunen. Enkätresultaten, inklusive invånarnas synpunkter på trafiksituationen i kommunen, har använts som utgångsläge för programmet för främjande av gång och cykling.

Metoder och genomförande

Enkäten utformades för att täcka olika aspekter och upplevelser av oskyddad trafik i kommunen. Enkäten bestod av tio frågor som fokuserade på respondentens vanor, upplevelser och förbättringsförslag. Totalt deltog 267 respondenter i undersökningen. Enkäten var öppen för alla invånare i Malax kommun och ingen information om kön, ålder eller andra demografiska variabler samlades in.

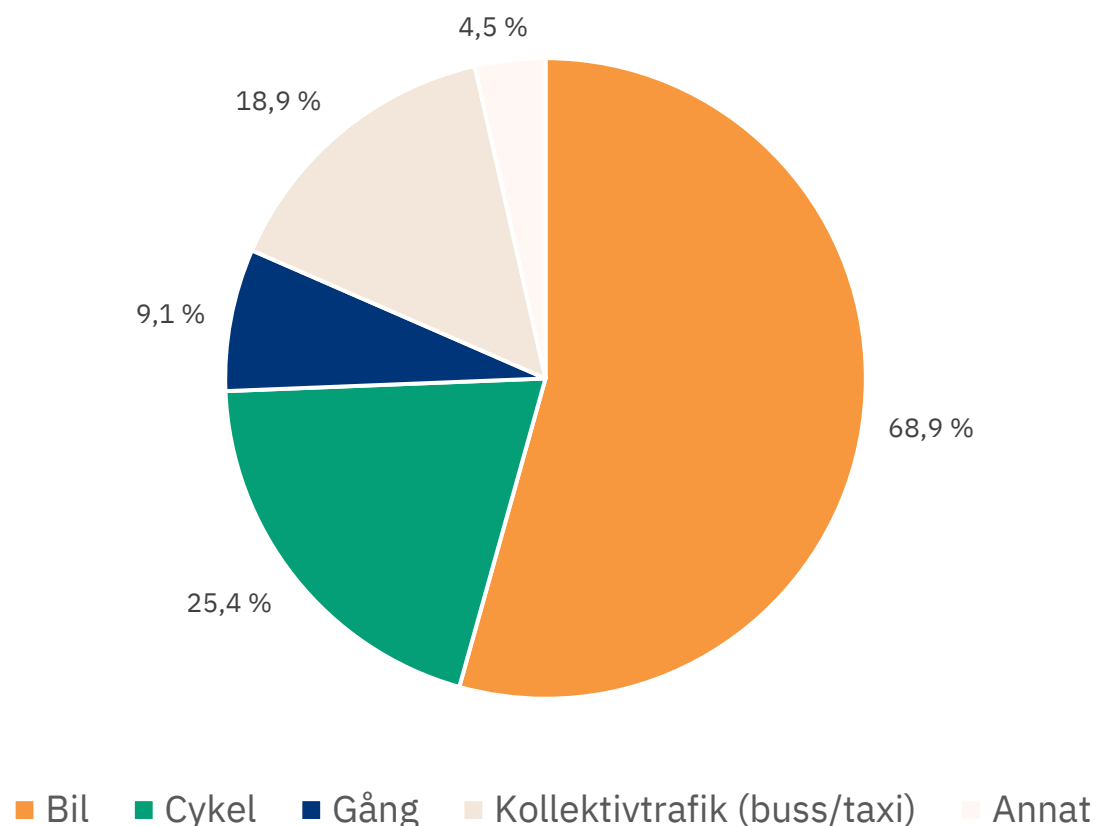
Enkäten distribuerades digitalt via kommunens officiella webbplats och sociala mediekkanaler och var tillgänglig i fyra veckor. Frågorna utgjorde en kombination av slutna och öppna frågor för möjliggöra både kvantitativ och kvalitativ data.

Frågor

1. Vilket färdmedel använder du vanligtvis för att pendla till arbete eller skola?
2. Hur skulle du beskriva din allmänna upplevelse av trafiksituationen i Malax?
3. Hur nöjd är du med kvaliteten på de befintliga vägarna i Malax?
4. Finns det specifika riskområden för trafik och lätttrafik som du skulle vilja lyfta fram? (Till exempel farliga kurvor, bristande belysning osv.)
5. Vilka områden i Malax anser du vara i behov av övergångsställen eller andra trafiksäkerhetsåtgärder?
6. Har du märkt något behov av fler busshållplatser eller cykelställningar i kommunen? I så fall, var?
7. Finns det behov av fler pausplatser (t.ex. bänkar för fotgängare/cyklister) längs med vägarna eller vid andra områden i Malax? Var skulle du vilja se sådana platser?
8. Använder du några av de befintliga vandringslederna i kommunen? Vilka är dina åsikter om deras kvalitet och underhåll?
9. Ser du ett behov av fler vandringsleder eller förbättringar av befintliga leder? Var skulle du vilja se förbättringar?
10. Har du andra kommentarer eller förslag angående trafik och trafiksäkerhet i Malax kommun?

Resultat

Färdmedel (1/10)



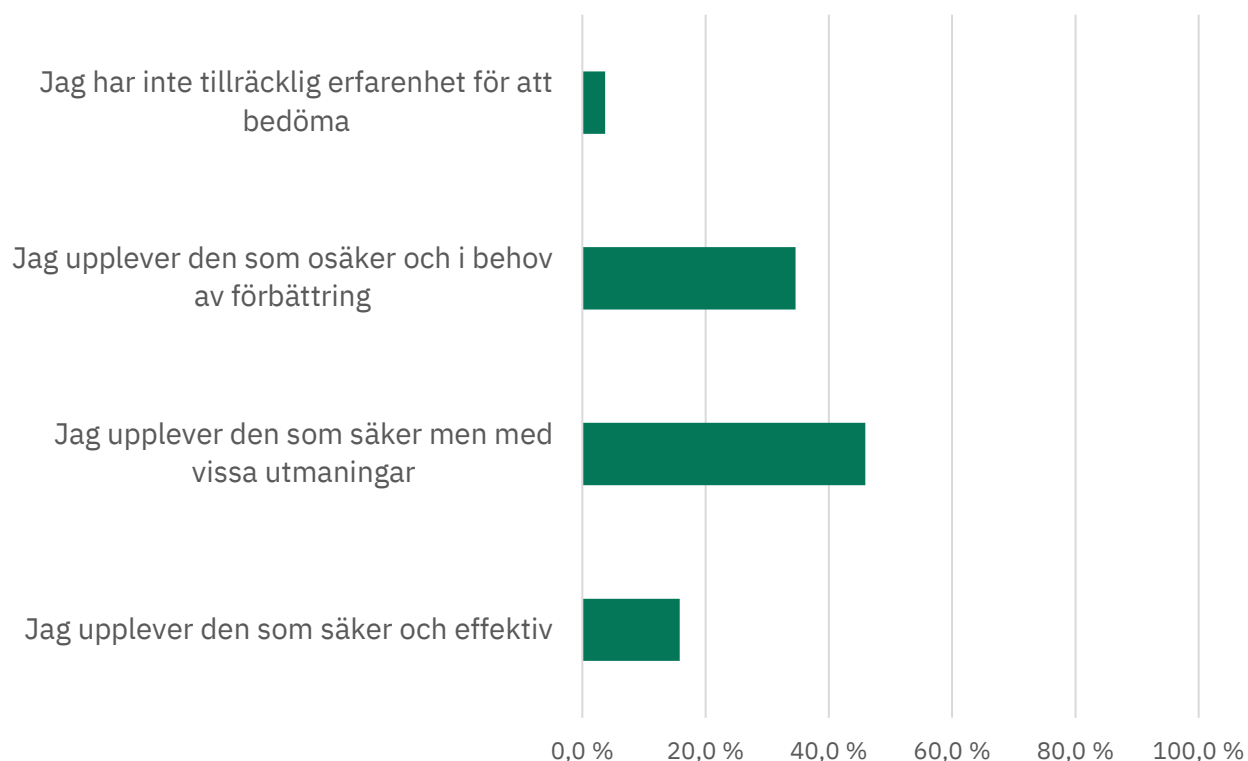
Svar	Valda alternativ
264	335

- Frågan kartlade de vanligaste färdmedlen för pendling till arbete eller skola (med möjlighet för val av flera alternativ).
- För majoriteten av respondenterna är bil det vanligaste färdmedlet. Cirka $\frac{1}{4}$ använder cykel.
- I kategorin "Annat" fanns bl.a. moped, fyrhjuling och scooter.

Upplevelse av trafiksituationen (2/10)

Svar

266

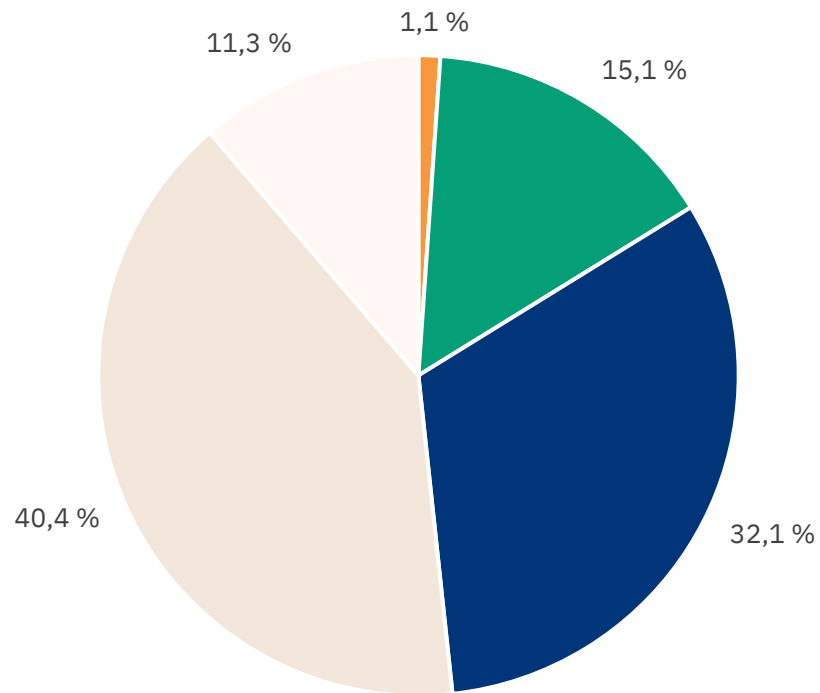


- Respondenterna utvärderade den allmänna upplevelsen av trafiksituationen i Malax.
- Det vanligaste svaret var att trafiksituationen upplevs som säker men med vissa utmaningar.
- Nästan dubbelt så många respondenter ansåg att trafiksituationen var osäker och i behov av förbättring än säker och effektiv.

Vägarnas kvalitet (3/10)

Svar

265



Mycket nöjd Nöjd Neutral Missnöjd Mycket missnöjd

- Frågan behandlade hur nöjda respondenterna var med kvaliteten på de befintliga vägarna i kommunen.
- Över hälften av respondenterna var antingen missnöjda eller mycket missnöjda med vägarnas kvalitet.
- Cirka 1/3 var neutrala och cirka 1/6 nöjda eller mycket nöjda.

Riskområden (4/10)

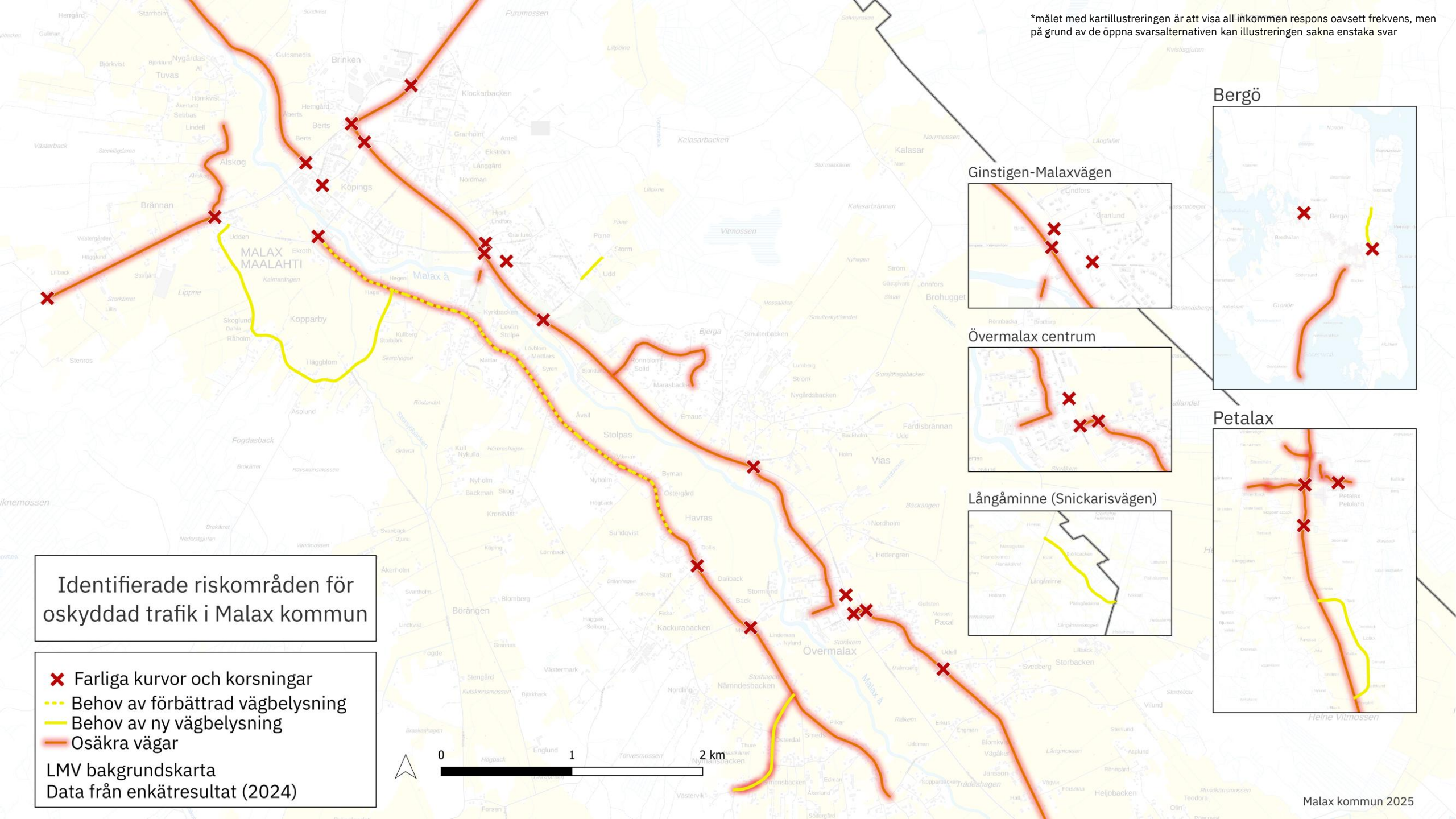
Svar

178 (199*)

- Frågan berörde riskområden för oskyddad trafik, bland annat farliga kurvor och korsningar, bristande belysning osv.
- En stor del av svaren lyfte upp farliga rutter från olika bostadsområden till kommunens skolor. Särskilt vägarna till och kring Övermalax skola upplevdes otrygga.
- Vägarna som upplevs otryggast är Åminnevägen, Paxalvägen, Nymansbackvägen, Malaxvägen och Strandvägen. Otrygga aspekter som nämndes var bristande belysning, smala körbanor, farliga kurvor, höga hastigheter och livlig trafik.
- Många vägars dåliga skick togs även upp som en riskfaktor för trafiksäkerheten.
- På en del ställen rapporterades det om körande i överhastighet och behovet av åtgärder att motverka detta, bland annat gällande Köpings, Klockarbacken, Pixne, Bergövägen och Petalax centrum.
- Flera vägar upplevdes otrygga på grund av bristande/obefintlig belysning, bland annat Kopparbyvägen, Nymansbackvägen, Norrsundsvägen, Byåkersvägen och Lolaxvägen.
- Flera korsningar och kurvor upplevdes som speciellt farliga, däribland Björkasvägen-Ginstigen-Malaxvägen, Industrivägen-Malaxvägen-Strandvägen, Paxalvägen-Malaxvägen, Malaxvägen-Malmgatan-Klockarbackvägen och Storängsvägen-Strandvägen-Tuvasvägen.

*tomma svar har rensats

*målet med kartillustreringen är att visa all inkommen respons oavsett frekvens, men på grund av de öppna svarsalternativen kan illustrationen sakna enstaka svar



Identifierade riskområden för oskyddad trafik i Malax kommun

- ✖ Farliga kurvor och korsningar
 - Behov av förbättrad vägbelysning
 - Behov av ny vägbelysning
 - Osäkra vägar
- LMV bakgrundskarta
Data från enkätresultat (2024)

Ginstigen-Malaxvägen



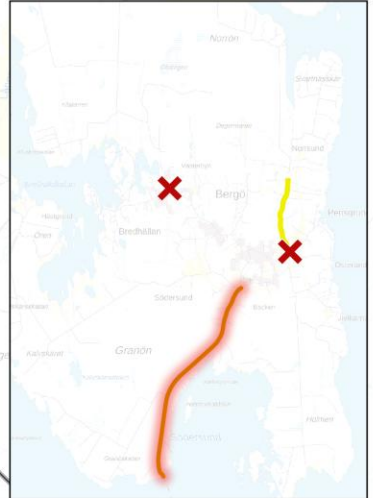
Övermalax centrum



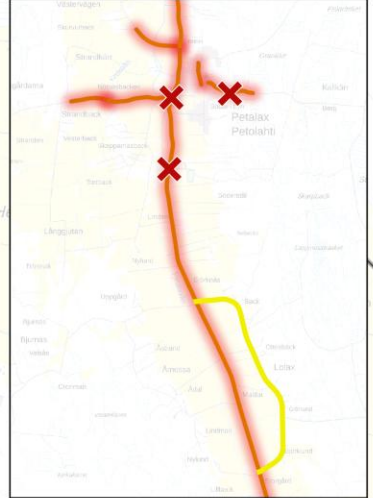
Långåminne (Snickarisvägen)



Bergö



Petalax



Riskområden (4/10)

Svar

178 (199*)

*Nymansbackvägen saknar belysning, trots att många barn cyklar i området. Vägens skick är för det mesta dåligt oavsett årstid. **Kråkbackvägen** är i väldigt dåligt skick också.*

***Skolvägen för barnen i Övermalax** är inte tillräckligt säker. Speciellt **Paxalvägen** är väldigt livligt trafikerad i och med att trafiken till Solhagens daghem också sker via Paxalvägen. Vägen är dessutom väldigt krokig och skapar farliga situationer för cyklande barn.*

*Red upp trafiksituationen åtminstone på de platser där det rör sig om mycket trafik och speciellt barn; **runt skolor och skolväg till och på bostadsområden.***

*De många korsningarna som ansluter till **Malaxvägen**. I Övermalax Paxalvägen och Övermalax Långtået. I Yttermalax vid prästgården och vid S-Market och Strandvägen för att nämna några.*

***Åminnevägen** behöver cykelväg, jättefarligt att cykla till stranden då 2 bilar + cyklist inte ryms i bredd.*

*tomma svar har rensats

Övergångsställen och andra trafiksäkerhetsåtgärder (5/10)

Svar

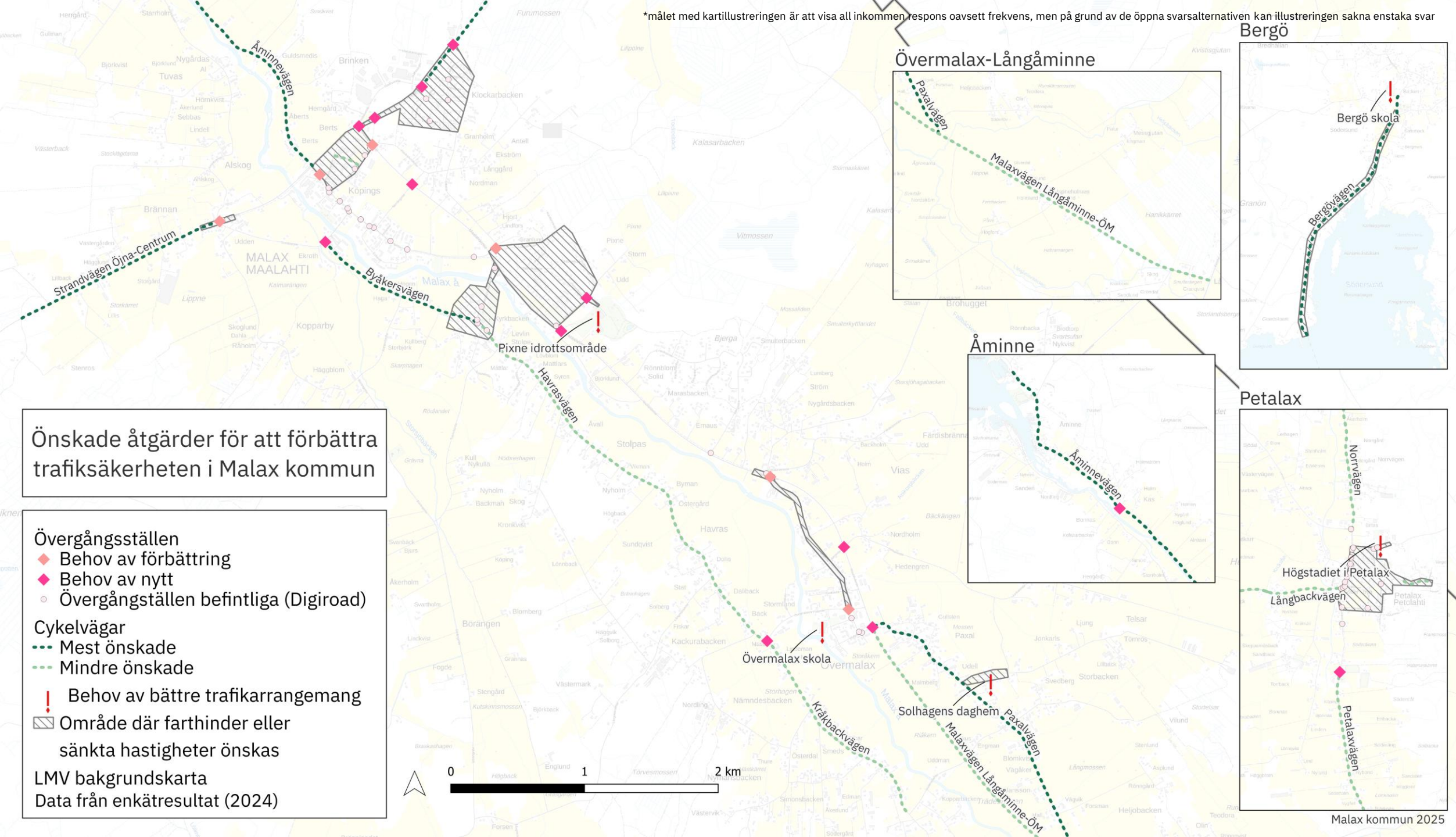
140 (160*)

- Frågan gällde vilka områden i Malax som ansågs behöva övergångsställen eller andra trafikåtgärder. Förbättringsförslag och önskemål kom fram i både fråga 4 och 5, men de sammanfattas här.
- En stor del av respondenterna lyfte upp behovet av trafiksäkerhetsåtgärder kring skolorna och daghemmen, däribland fler övergångsställen och bättre parkerings- och trafikarrangemang.
- En stor del av svaren (ca 20%**) berörde korsningen mellan Paxalvägen och Malaxvägen. Korsningen upplevs som mycket osäker och det önskas ett säkert sätt att korsa vägen.
- Flera respondenter önskar ett säkert sätt att korsa Strandvägen över till Brinkens industriområde, både från Malaxvägen och Ginstigen. Flera önskar också en sänkt hastighet på Strandvägen redan från Ginstigen när man närmar sig kommuncentrum.
- Flera befintliga övergångsställen upplevs även som osäkra och i behov av åtgärder, bland annat
 - Storängsvägen-Strandvägen-Tuvasvägen
 - Viasvägen-Malaxvägen
 - Ginstigen-Malaxvägen-Björkasvägen.
- En stor del av respondenterna önskar fler cykel- och gångvägar för att förbättra trafiksäkerheten. De mest önskade sträckorna är
 - Paxalvägen
 - Åminnevägen
 - Bergö färjäste-skola
 - Korsningen Strandvägen-Öjnavägen till Storängsvägen-Strandvägen
 - Yttermalax centrum-Söderfjärdsbacken
 - Byåkersvägen.
- Fler farthinder önskades speciellt till Yttermalax och Petalax kärncentrum.
- Några respondenter ansåg att de viktigaste åtgärderna för förbättrad trafiksäkerhet är bättre belysning och underhåll av befintliga vägar, övergångsställen och cykelvägar.
- Några respondenter lyfte upp behovet av att reda upp trafikarrangemangen på större helheter, däribland Övermalax skola, Bergö skola, Pixne idrottsområde och Högstadiet i Petalax.

*tomma svar har rensats

**uppskattning pga öppna frågor

*målet med kartillustreringen är att visa all inkommen respons oavsett frekvens, men på grund av de öppna svarsalternativen kan illustrationen sakna enstaka svar



Övergångsställen och andra trafiksäkerhetsåtgärder (5/10)

Svar

140 (160*)

Strandvägen, cykel och gångbana är absolut nödvändigt mellan Brännan-Öjna.

Livsfarligt att röra sig med barn längs vägen. Även vuxna känner sig otrygga. Kommun vill folk ska röra på sig, men det går inte längs den vägen. Långtradare och stora fordon dagligen, morgon till kväll.

Strandvägen vid Brinkens industriområde skulle behöva över/undergångsställe!

När man ska cykla över **Malaxvägen vid Vias** är det farligt. Speciellt för skolbarn som ska ha koll på bilar från 4 olika håll.

Åminnevägen behöver cykel- och gångbana!

Korsningen Paxalvägen-Malaxvägen behöver om inte en tunnel så absolut ett övergångsställe.

Bergövägen från färjan in till byn behöver även cykel/promenadväg. Mycket trafik, och många barn och vuxna i rörelse, både med cykel och till fots.

*tomma svar har rensats
**uppskattning pga öppna frågor

Busshållplatser eller cykelställningar (6/10)

Svar

37 (74*)

- Frågan berörde behovet av nya busshållplatser och cykelställningar.
- Flera respondenter betonade behovet av busshållplatser för högstadiets skolbussar, t.ex. längs Malaxvägen, Åminnevägen, och andra stora vägar nära bostadsområden.
- Till existerande busshållplatser önskades ordentliga busskurer med tak. Det önskades även modernare och mer funktionella busskurer.
- Några respondenter kritiserade även utbudet av busstrafik i Malax och ansåg att ett tillägg av busshållplatser inte skulle åtgärda problemet. Några ansåg att fokuset borde ligga på bättre belysning och underhåll av vägar, övergångsställen och cykelvägar.
- Cykelställningar önskades i samband med busshållplatser, speciellt för skolelever, samt vid Pixneområdet, lekparken, HVC, daghem och skolor.

*tomma svar har rensats

Pausplatser (7/10)

Svar

62 (79*)

- Frågan kartlade huruvida det finns behov av fler pausplatser (t.ex. bänkar) längs med vägarna eller på andra ställen i kommunen och i så fall var.
- En del respondenter ansåg att det finns ett allmänt behov för pausplatser i kommunen, t.ex. längs cykelvägar och rutter vanliga bland de äldre.
- Bänkar ansågs behövas vid alla lekparker, badstränder och vid butikerna. Särskilt Yttermalax centrum behövde pausplatser.
- Många respondenter ansåg att bänkar och pausplatser längs med ån skulle vara positivt och flera föreslog skapandet av nya trevliga rutter längs med ån.
- Andra svar inkluderade Åminnevägen, Petalax, Övermalax och Bergö centrum, Pixne spånbanan och begravningsplatser.
- Det önskades även andra typer av servicepunkter för den oskyddade trafiken, t.ex. en offentlig toalett i Övermalax för cyklister som kommer från Långåminne.

*tomma svar har rensats

Vandringsleder – kvalitet och underhåll (8/10)

Svar

97 (125*)

- De flesta av respondenterna (ca 90%**) använder vandringslederna i kommunen i någon mån.
- Åminne är den populäraste vandringsleden bland svaren, där besökare speciellt uppskattar den gamla naturen och skogen. Även Bergö vandringsled är uppskattad.
- De flesta anser att vandringslederna är i gott skick. Kritiken gällande kvalitet och underhåll berörde främst våta partier och behovet av fler spångar samt för vissa leder dåligt skyltande.
- Parkeringen vid Bergö vandringsled anses vara oinbjudande med tanke på skrotinsamlingen.
- Många använder även Pixne vandringsled, men konstaterar att kvaliteten har sjunkit märkbart efter kalhuggning på området.

*tomma svar har rensats

**uppskattning pga öppna frågor

Vandringsleder – förbättringar eller nya leder (9/10)

Svar

64 (93*)

- Många önskade nya vandringsleder till kommunen. Speciellt leder längs med havet och ån önskas.
- Det önskades nya vandringsleder till alla kommundelar, men speciellt till områden där det inte finns någon lättillgänglig led, exempelvis Övermalax/Långåminne och Petalax.
- Det önskades även mer tillgängliga leder för t.ex. rullstolsbundna och barnvagnar och även leder ämnade för cyklar.
- Många föreslår en förlängning av Pixneleden mot Vitmossa. Till Vitmossa önskas spångar, bänkar och rastplatser.

*tomma svar har rensats

Övriga kommentarer eller förslag (10/10)

Svar

76 (99*)

- Många av de tidigare önskemålen gällande cykel- och gångbanor, vägunderhåll, övergångsställen, sänkta hastigheter och vägbelysning upprepades i denna fråga.
- I allmänhet låg ett stort fokus på underhållet av existerande (cykel- och gång)vägar. Några teman lyftes särskilt många gånger, däribland
 - Förnyad beläggning på cykel- o gångvägar, speciellt sträckorna Yttermalax-Övermalax och Bernts bildelar och norrut
 - Ny beläggning och bättre underhåll på Malaxvägen
 - Ny beläggning och bättre underhåll på Kråkbackvägen
 - Asfalt eller bättre underhåll till Emaus-Holmasis bostadsområden

*tomma svar har rensats

Analys

Sammanfattning

- Utgående från enkätens resultat kan det konstateras att kommuninvånarna upplever ett flertal brister i säkerheten för oskyddad trafik i kommunen och önskar diverse åtgärder för att förbättra denna.
- En stor del av respondenterna lyfte upp vikten av säkra skolvägar.
- Många lyfte behovet av nya cykel- och gångvägar, speciellt rutterna Åminnevägen och Paxalvägen är mycket önskade av invånarna.
- Ett stort fokus i responsen låg på vägarnas underhåll, där många ansåg att mer omfattande underhåll och ny beläggning på existerande (cykel- och gång)vägar är viktigt för trafiksäkerheten.
- Nya busshållplatser och cykelställningar ansågs behövas på ställen där skolelever stiger på bussen.
- Det ansågs att pausplatser (t.ex. bord och bänkar) behövs främst i kommunens olika delcentrum, längs vanliga rutter för cykel och gång samt vid lekparker och andra offentliga platser.
- Respondenterna var i allmänhet nöjda med kommunens vandringsleder, men ansåg att kalhuggande märkbart försämrar trivseln och att nya leder kunde planeras längs med havet eller ån.

Liikenneturvallisuustyöryhmän yhdessä elinvoimakeskuksen kanssa tunnistamat toimenpiteet		
--	--	--

Toimenpide	Tienpitäjä	Kommentti
Suojatien poistaminen, Maalahden Kirkkotie 4	Elinvoimakeskus	
Risteyksen selventäminen, suunnittelu pyöräilijöille ja jalankulkijoille, Maalahden Kirkkotie 2	Elinvoimakeskus	
Suojatien lyhentäminen, risteyksen parantaminen, Köpingintie 2 (terveyskeskusta vastapäätä oleva liittymä)	Kunta	
Suojatien lyhentäminen, risteyksen parantaminen, Storängintie-Köpingintie	Kunta	
Pyöräily- ja jalankulkuympäristön parantaminen, Thorsbergintie	Kunta	
Pysäköintialueen ja pyörä- ja kävelytien järjestelyt, Thorshaantie (Petalax skolan henkilökunnan paikoitus)	Kunta	
Solhagenin päiväkodin pysäköintiratkaisun auditointi	Kunta + liikenneturvallisuuskoordinaattori	

Pienemmät toimenpiteet

Suojateiden maalaus vuosittain	Kunta
Hidasteet, Emauksentie	Kunta
Hidasteet, Lukkarinkuja	Kunta
Suojateiden johtaminen turvalliseen paikkaan, korjattava monessa paikassa	Kunta
Istutukset peittävät näkyvyyden Köpingintiellä	Kunta
Näkyvyyden peittävät istutukset poistetaan Viaksen pysäköintialueelta	Kunta
Pyöräpysäköinti + -teline Pixnontien ja Maalahdentien risteyksessä	Kunta
Pyöräpysäköinti Emauksen alueen bussikatoksissa	Kunta
Vaikuttamistoimielinten kuuleminen levähdyspaikkojen sijoittelussa	Kunta
Asukaskysely liikenneturvallisuudesta	Kunta
Maalahdentieltä poistetaan linja-autopysäkit Junkaisintien liittymästä tai merkitään ne selvästi pysäköintikiellolla	Elinvoimakeskus
Viaksentielle sijoitetaan hidasteet (betonihidasteet, ei suuremman mallista hidastetta)	Kunta
Köpingintien pyörätien kunnossapitoa parannetaan	Kunta

Pappilan tunnelin kunnossapitoa parannetaan
(Maalahdentie/Köpingintie)

Kunta

Turvallisempi ja selkeämpi järjestely tullessa pyörällä terveyskeskukseen Kunta

Turvallisempi järjestely pyörätien päättyessä Petolahdentiellä
urheilualueen kohdalla

Elinvoimakeskus

Pitkän aikavälin toimenpiteet

Turvallinen Maalahdentien ylitys tullessa Paxalista Övermalaxin
keskustaan

Elinvoimakeskus

Pyörä- ja kävelytie Söderfjärdsbackenille

Elinvoimakeskus

Pyörä- ja kävelytie, Vias–Paxal

Elinvoimakeskus

Pyörä- ja kävelytie Åminnentielle

Elinvoimakeskus

Pixnen urheilualueen liikennejärjestelyt

Kunta