KUORTANE
Elämisen hehkua

Kuortaneen kunnan

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisohjelma

SITOWISE

Sisältö

1. Johdanto 3
1.1 Työn tausta ja tavoitteet 4
1.2 Jalankulun ja pyöräliikenteen ominaisuuksia 6
1.3 Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen vaikutukset 7
1.4 Rajapinnat YK:n kestävän kehityksen tavoiteohjelmaan 8
2. Kävelyn ja pyöräliikenteen nykytila Kuortaneella 9
2.1 Kävelyn ja pyöräliikenteen nykyverkosto 10
2.2 Kävelyn ja pyöräliikenteen potentiaali Kuortaneella 12
2.3 Asukaskyselyn tulokset 15
3. Kävely- ja pyöräliikenteen tavoitetila 2040 24
3.1 Edistämisohjelman visio ja strateginen tausta 25
3.2 Kävelyn ja pyöräliikenteen tavoitetila vuonna 2040 26
4. Pyöräliikenteen tavoiteverkko ja kävelypainotteinen alue 28
4.1 Pyöräliikenteen tavoiteverkko 29
4.2 Kävelypainotteinen alue 38
5. Toimenpideohjelma 42
5.1 Toimenpideohjelman tausta 43
5.2 Infratoimenpiteet 44
5.3 Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet 51
5.4 Resurssit 53
6. Kehittämistyön organisointi ja seuranta 54

1. Johdanto

1.1. Työn tausta ja tavoitteet

Työn tausta ja tavoitteet

Kävelyn ja pyöräliikenteen houkuttelevuuden edistäminen parantaa liikenneympäristön turvallisuutta ja viihtyisyyttä, vähentää päästöjä sekä lisää positiivisia terveys- ja hyvinvointivaikutuksia. Kuortaneen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisohjelman tavoitteena on toimia kunnassa konkreettisena työkaluna kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen.

Edistämisohjelma on jäsennelty ja konkreettinen esitys, jossa määritellään olemassa olevan jalankulku- ja pyöräliikenneverkon ja liikenneympäristön kehittämistarpeet ja tunnistetaan uudet väylätarpeet. Keskeinen työkalu on työssä määritetty tulevaisuuden tavoitteellinen jalankulun ja pyöräliikenteen verkko tavoitevuodelle 2040.

Työn tavoitteena on myös lisätä kunnallistekniseen ja maankäytön suunnitteluun pyöräliikennelähtöisyyttä. Suunnittelutyön lähtökohtana ovat muun muassa Väyläviraston ohje 18/2020 "Pyöräliikenteen suunnittelu" sekä kuntaan laaditut jalankulkua ja pyöräliikennettä sivuavat strategiat ja suunnitelmat.

Työn sisältö

Työn alussa esitetään lähtökohtia jalankulun ja pyöräliikenteen suunnitteluun yleisesti sekä kuvataan Kuortaneen jalankulun ja pyöräliikenteen nykytila (luvut 1 ja 2). Nykytilakuvaus sisältää myös työn yhteydessä toteutetussa verkkokyselyn palautteen pohjalta koostettuja tietoja ja näkökulmia. Luvussa 3 esitellään työssä muodostettu kävelyn ja pyöräliikenteen visio ja tavoitetila sekä edistämistyölle asetetut kärkitavoitteet. Luvussa 4 on kuvattu pyöräliikenteelle laadittu valtakunnallisen pyöräliikenneohjeeseen perustuva tavoiteverkko sekä esitetty kehitettävä kävelypainotteinen alue.

Tavoitetilan ja tavoiteverkon pohjalta on määritetty toimenpideohjelma (luku 5) tarkempaa jatkosuunnittelua sekä pitkäjänteistä ja jatkuvaa kehittämistyötä varten. Edistämisohjelma sisältää ohjeelliset suunnitelmat jalankulun ja pyöräliikenteen verkkojen kehittämiseksi.

Työn lopussa (luku 6) on kuvattu edistämisohjelman valmistumisen jälkeen tapahtuvaa kehittämistyön organisointia ja seurantaa sekä esitetty seurannalle mittaristo.

Vuorovaikutus edistämisohjelman laatimisen yhteydessä

Vuorovaikutuksen keinoilla on pyritty luomaan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisohjelmasta Kuortaneen näköinen ja kuntaa parhaalla mahdollisella tavalla palveleva. Vuorovaikutus on myös tärkeä keino viestiä suunnitelmasta, sitouttaa paikalliset yhdessä edistämistyöhön sekä jalkauttaa suunnitelma jo suunnitteluvaiheessa eri hallintokuntiin ja ruohonjuuritasolle.

Työn alussa toteutettiin Kuortaneella asuville ja siellä liikkuville **verkkokysely**, jonka avulla kartoitettiin vastaajien nykyisiä liikkumistottumuksia sekä Kuortaneella liikkuvien näkemyksiä kävelyn ja pyöräliikenteen nykytilasta ja kehittämistarpeista. Kysely oli auki 6.6.–20.6.2024. Kyselyn avaamisen yhteydessä edistämisohjelman käynnistymisestä ja kyselystä julkaistiin kunnan verkkosivuilla **tiedote.**

Viranhaltijoille ja sidosryhmille järjestettiin työn aikana kaksi Teams-etäyhteydellä toteutettua työpajaa. Syyskuussa 2024 järjestetyssä **tavoitetyöpajassa** tunnistettiin Kuortaneen kävelyn ja pyöräliikenteen ongelmakohtia, joiden perusteella muodostettiin tavoitetila vuoteen 2040. Lokakuussa 2024 järjestetyssä **toimenpidetyöpajassa** määritettiin yhdessä tarvittavia toimenpiteitä tavoitetilaan pääsemiseksi ja työstettiin yhdessä pyöräliikenteen tavoiteverkkoa.

Työpajoihin kutsuttiin ohjausryhmän jäsenet ja paikallisten sidosryhmien edustajia. Kutsutuille toimitettiin työpajamateriaali ja tulokset sähköpostitse, joita oli mahdollista kommentoida myös työpajan jälkeen. Sidosryhmiä olivat koulut ja varhaiskasvatuksen yksiköt, luottamushenkilöt, Ikäihmisten neuvosto, Nuorisovaltuusto, Kuortaneen yrittäjät ry, Kuortaneen kunto ry, Kuortaneen Latu ry, Malluusen frisbeegolfseura ry, Eläkeliitto, Kuortaneen yhdistys, Kuortaneen Urheiluopisto, Kuortane Golf Oy ja Kuortaneen yrittäjät.

Työn laatimista on ohjannut ohjausryhmä, joka kokoontui työn aikana neljä kertaa. Ohjausryhmään ovat kuuluneet:

Teemu Puolijoki	Kuortaneen kunta, Kunnanjohtaja
Mari Saarinen	Kuortaneen kunta, Sivistysosasto
Sanna Koivisto	Kuortaneen kunta, Sivistysosasto
Jonna Hakala	Kuortaneen kunta, Sivistysosasto
Jaana Salo	Kuortaneen kunta, Keskushallinto
Martti Ranta	Kuortaneen kunta, Ympäristöosasto
Katja Karonen	Kuortaneen kunta, Ympäristöosasto
Juuso Ojala	Kuortaneen kunta, Ympäristöosasto
Roosamari Leppälä	Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
Kjell Lind	Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
Mari Rosenström	Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Työn konsulttina toimi Sitowise Oy, jossa projektipäällikkönä toimi Kaisuliina Vihanti ja pääsuunnittelijana Miro Mujunen. Suunnittelutyöhön osallistuivat lisäksi Venla Salomaa ja Milla Talja. Työ alkoi toukokuussa 2024 ja valmistui marraskuussa 2024. Työ on saanut liikkumisen ohjauksen valtionavustusta Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta.

1.2. Kävelyn ja pyöräliikenteen ominaisuuksia

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (Traficom 2023a) mukaan useimmiten pyöräillään alle viiden kilometrin pituisia matkoja. Kaikista tehdyistä pyörämatkoista 83 % on alle 5 km matkoja.

Uudistetun tieliikennelain (729/2018) mukaisesti kävelyä ja pyöräliikennettä tulee tarkastella erillisinä liikkumismuotoina, joilla molemmilla on erilaiset vaatimukset ympäristön suhteen. Kävely on luonteeltaan oleskelua ja hitaan matkavauhdin vuoksi kävellessä on mahdollisuus havaita ympäristöä moninaisella tavalla. Pyöräilijä puolestaan lähtökohtaisesti arvostaa suoria ja nopeita yhteyksiä. Sujuvan pyöräliikenteen edistämiseksi pysähtymistarve verkolla tulee minimoida, sillä pysähdykset lisäävät matka-aikakustannuksia pyöräilijän joutuessa uudelleen synnyttämään matkanopeutensa liikkeelle lähtiessään.

Kävely

- Hidasta, matkat yleensä lyhyitä
- Edestakaista, siirrytään väylän puolelta toiselle, oleillaan, pysähdytään, katsellaan, jutellaan
- Kuuluu osaksi lähes kaikkia matkoja (siirryttäessä autoon, pyörälle, joukkoliikenteeseen).
- Kävelyä tehdään useilla eri tavoilla ja jalankulkuun liittyy monia muotoja sekä tukielementtejä (mm. kävelysauvat ja -kepit, rollaattori, pyörätuoli, näkörajoitteisen keppi ja opaskoira, koiran tai muun lemmikin ulkoilutus, lastenvaunut, potkulaudat ja rullaluistelu.)
- Kävelyn kannalta tärkeitä elementtejä ovat viihtyisä, vaihteleva ja turvallinen ympäristö, kuten turvatut tienylitykset ja esteetön ympäristö.

Pyöräliikenne

- Nopeatempoisempi, vaihteleva nopeus hitaammasta jopa kymmenien kilometrien tuntivauhtiin.
- Matkojen pituudet vaihtelevat lyhyestä melko pitkiin.
- Liike on suoraviivaista.
- Pyörä tarvitsee pysäköinnin.
- Lainsäädännön mukaan pyörä on ajoneuvo, joka rinnastetaan ennemmin hitaasti liikkuvaan autoon kuin jalankulkijaan.
- Pyöräliikenteeksi lukeutuu myös mm. potkupyörät, sähköavusteiset polkupyörät ja sähköpotkulaudat.
- Pyörällä halutaan yleensä kulkea suoria ja tasaisia reittejä, joilla ei tarvitse pysähtyä turhaan.

1.3 Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen vaikutukset

Valtakunnallisessa kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelmassa (LVM 2018) on arvioitu, että koko Suomessa kävelyn lisääminen 20 prosentilla tuottaisi yhteensä 3,3 miljardin euron ja pyöräliikenteen lisääminen 1,1 miljardin euron arvosta terveyshyötyjä.

Kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteita kehittämällä sekä näiden houkuttelevuutta ja siten kulkutapaosuutta kasvattamalla voi olla useita myönteisiä vaikutuksia hyvinvointiin ja elinympäristöihin. Vaikutukset voivat kohdistua muun muassa seuraavasti:

- Laadukkaan pyöräliikenteen infran toteuttaminen ja pyöräliikenteen erottaminen autoliikenteestä pienentää onnettomuusriskiä ja lieventää mahdollisten onnettomuuksien seurauksia. Lisäksi se parantaa liikenneympäristön toimivuutta eri liikkujaryhmien näkökulmasta.
- Keskustojen elinvoimaisuus ja viihtyisyys lisääntyvät.
- Tasa-arvo lisääntyy kun lasten, ikäihmisten ja autottomien talouksien mahdollisuudet itsenäiseen liikkumiseen kasvavat.
- Päästöt vähenevät
    - Liikenteen osuus on noin 30 % alueen kasvihuonekaasupäästöistä. Näistä valtaosa syntyy tieliikenteestä. Aktiivista liikkumista edistämällä voidaan vähentää autoilun määrää. On kuitenkin huomioitava, että myös uusien jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksien rakentaminen aiheuttaa päästöjä. Kuitenkin, jos kävelyn ja pyöräliikenteen infraparannuksilla voidaan vähentää autoliikenteen infran lisärakentamista, voidaan toimenpiteellä saavuttaa kokonaisuutena tarkasteltuna päästövähenemiä.
- Kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen vähentää erityisesti taajamissa tehtävien lyhyiden matkojen määrää, jolloin myös lähipäästöt (mm. NOx, rengas-, jarru- ja katupöly) sekä melu vähenevät. Myös tällä on terveysvaikutuksia.
- Pyöräliikenteen yhteyksien kehittyminen ja täydentyminen voi lisätä matka-aikasäästöjä sekä parantaa matkaketjujen sujuvuutta ja palveluiden saavutettavuutta.

1.4 Rajapinnat YK:n kestävän kehityksen tavoiteohjelmaan

YK:n kestävän kehityksen tavoiteohjelma Agenda 2030 tähtää kestävään kehitykseen, jossa huomioidaan ympäristö, talous ja ihminen tasavertaisesti. Kestävä kehitys tarkoittaa sellaista kehitystä, jolla turvataan nykyisille ja tuleville sukupolville hyvät elämisen mahdollisuudet. Hankkeen omat tavoitteet pyrkivät vastaamaan ainakin seuraaviin YK:n tavoiteohjelman kohtiin:

- Tavoite 11: Taata turvalliset ja kestävät kaupungit sekä asuinyhdyskunnat.
- Tavoite 3: Taata terveellinen elämä ja hyvinvointi kaiken ikäisille.
- Tavoite 13: Toimia kiireellisesti ilmastonmuutosta ja sen vaikutuksia vastaan
- Tavoite 10: Eriarvoisuuden vähentäminen

- Tuetaan kestävää kaupungistumista edistämällä mahdollisuuksia kävelyn, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuksien kasvattamiseen.
- Parannamme rakennetun kävely- ja pyöräily-ympäristön houkuttelevuutta ja laatua.

- Edistetään mahdollisuuksia autottomaan elämäntapaan
- Suunnitellaan toimia melu-, tärinä-, pakokaasu- tai pölyhaittojen vähentämiseksi

- Vaikutetaan ihmisten asenteisiin valita päästöjen kannalta edullisia kulkutapoja.
- Edistetään päästöttömien kulkumuotojen käyttöä.

- Tuetaan heikommassa asemassa olevien mahdollisuuksia liikkua
- Vähennetään liikenneköyhyyttä
- Edistetään esteettömän ympäristön toteutumista ja palveluiden saavutettavuutta.

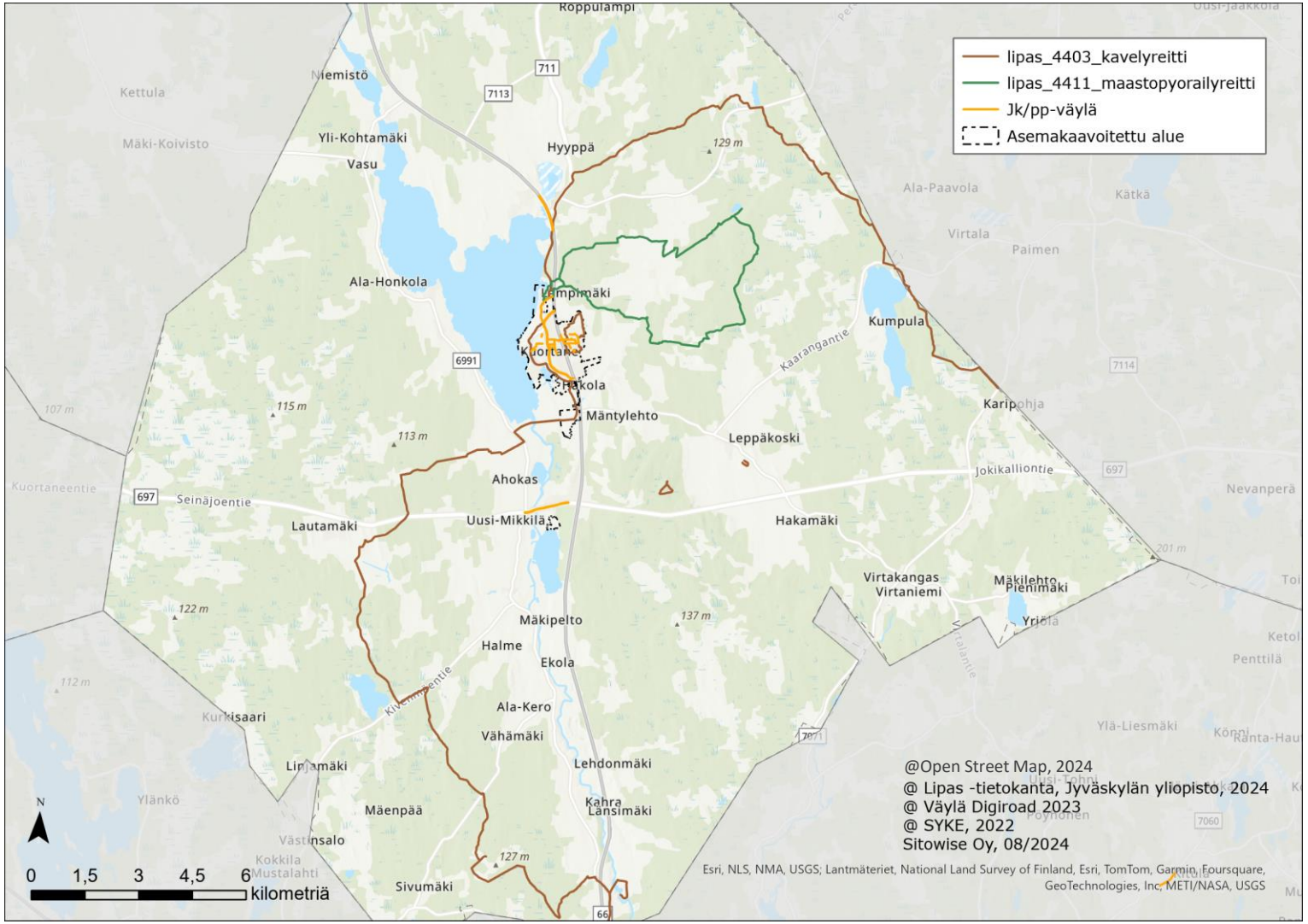
2. Jalankulun ja pyöräliikenteen nykytila Kuortaneella

2.1 Jalankulun ja pyöräliikenteen nykyverkosto

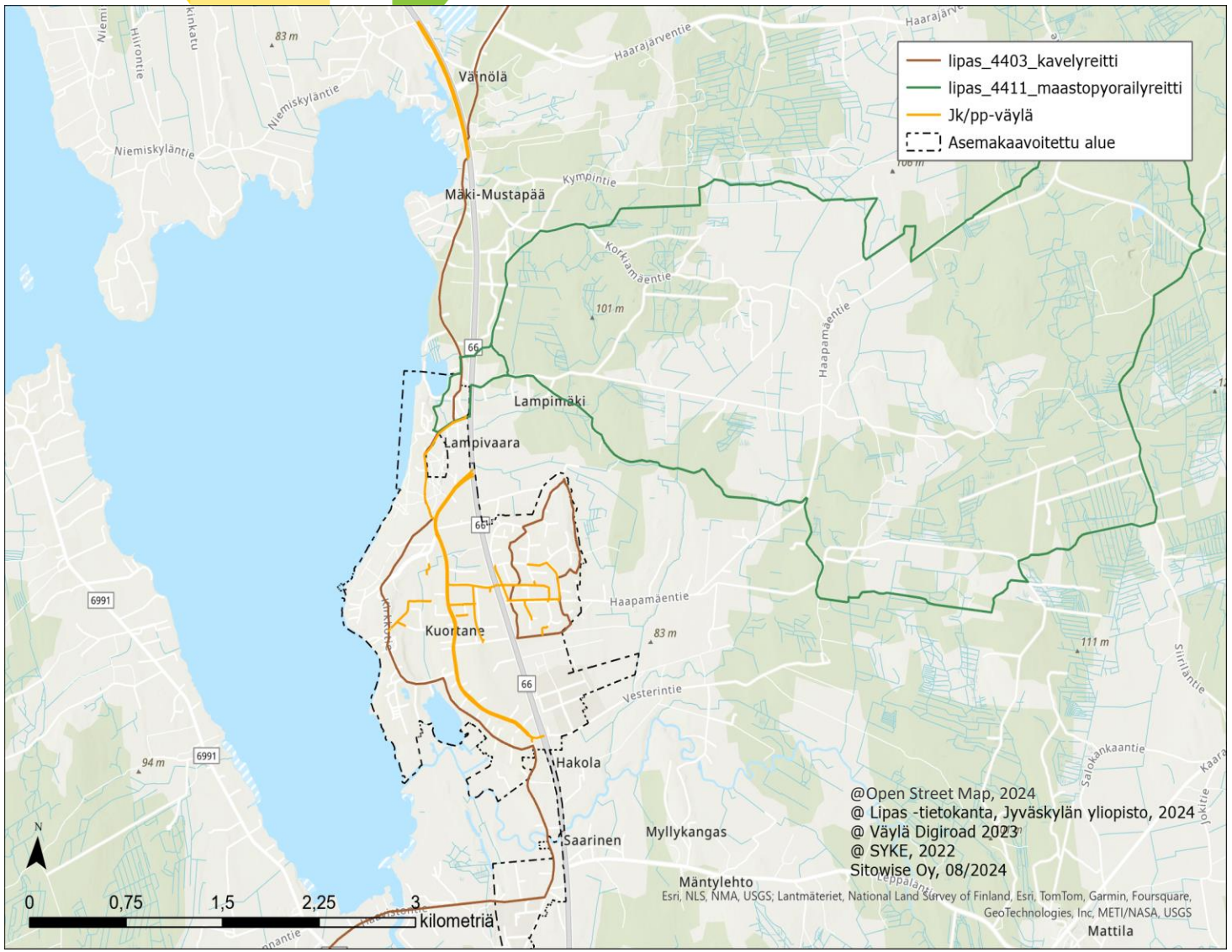
Nykyistä jalankulun ja pyöräliikenteen väyläverkkoa on noin 12,5 kilometriä (kuva 2.1), josta ELY:n hallinnoimien väylien osuus on noin 15 %. ELY:n hallinnoimat väylät sijaitsevat kantatien 66 varrella Ruonassa ja Seinäjoentien varrella Mäyryssä.

Nykyinen pyöräverkko on toteutettu pääasiassa yhdistettyinä kävely- ja pyöräteinä, jotka myötäilevät pitkälti autoliikenteen väylien linjauksia kulkien ajoradan reunassa reunakivellä tai viherkaistalla erotettuina. Sekaliikenneratkaisu, jossa ajoneuvot ja pyörät kulkevat samassa tilassa on käytössä esimerkiksi osassa Kirkkotietä. Seuraavalla sivulla on esitetty jalankulun ja pyöräliikenteen nykyverkko Kuortaneen keskustaajaman alueella (kuva 2.2).

Viimeisen viiden vuoden aikana Kuortaneen maantieverkolla on tapahtunut yksi poliisin tietoon tullut onnettomuus, jossa on ollut mukana jalankulkija tai pyöräilijä. Jalankulkijan kuolemaan johtanut onnettomuus tapahtui kantatiellä 66 Hallilantien liittymän kohdalla heinäkuussa 2024.



Kuva 2.1 Jalankulun ja pyöräliikenteen nykyverkko Kuortaneella (Digiroad, Open Street Map) ja virkistysreitistö (Lipas –liikuntapaikat).



Kuva 2.1 Jalankulun ja pyöräliikenteen nykyverkko Kuortaneen keskustaajamassa (Digiroad, Open Street Map) ja virkistysreitistö (Lipas –liikuntapaikat).

Kuuden tähden reitistö

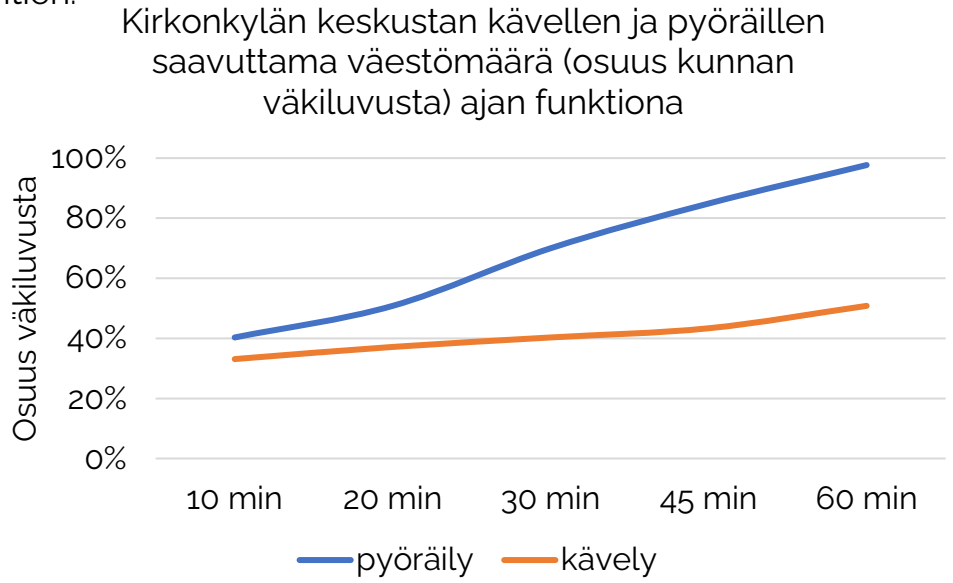
Edistämisohjelman laatimisen aikana Kuortaneelle valmistui Kuuden tähden reitistöön kuuluva maastopyöräilyreitti (Nokiottien pyörätaival), joka on lähes 60 kilometriä pitkä maastoon merkattu maastopyöräreitti (kuva 2.3).

Reitti kulkee valmiita parannettuja metsäteitä tai metsään tehtyjä uria pitkin Sarvikkaankosken kautta Kaatialan Louhokselle ja edelleen Kuortaneen urheiluopistolle ja vanhan Ruonansillan kautta Haarakankaan laavulle ja Kaarankajärvelle. Reittiä on tarkoitus kehittää jatkossa myös Alavuden ja Alajärven kuntien alueella niin, että se muodostaa lopulta yhtenäisen kiertoreitin.

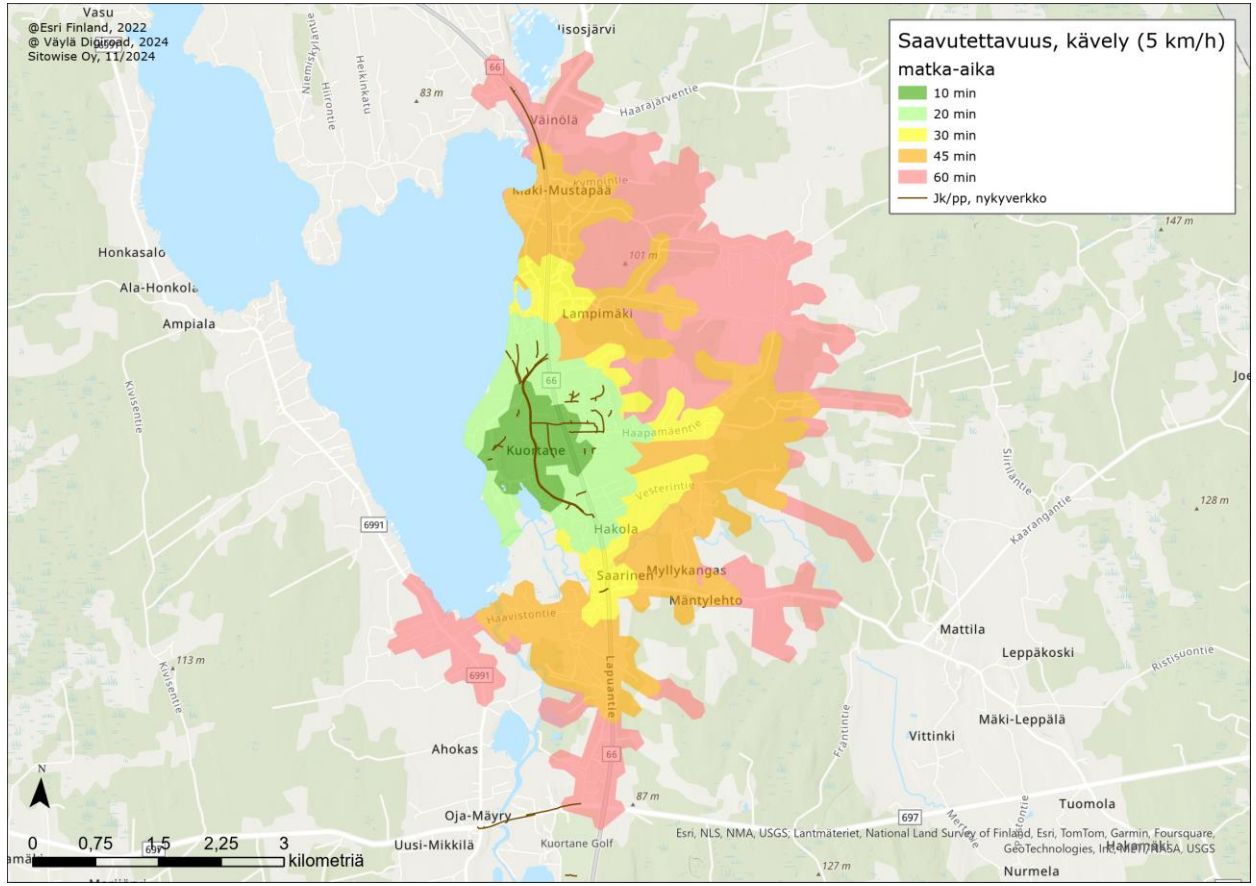
Kuva 2.3 Kuortaneella kulkeva maastopyöräreitti: Kuuden tähden reitistö (www.kuudenahdenreitisto.fi).

2.2 Jalankulun ja pyöräliikenteen potentiaali Kuortaneella

Noin kolmasosa kunnan väestöstä saavuttaa kirkonkylän keskustan kävellen 10 minuutissa ja noin 40 % pyörällä (kuva 2.4). Vuonna 2023 kunnassa asui noin 3 400 asukasta. Nykyinen jalankulun ja pyöräliikenteen verkko sijaitsee suurilta osin tällä vyöhykkeellä. Kuvassa 2.5 on esitetty jalankulun saavutettavuusvyöhykkeet Kuortaneen kirkonkylän keskustasta lähtien.



Kuva 2.4 Kuortaneen kirkonkylän keskustan kävelyn ja pyöräliikenteen saavutettavuusvyöhykkeillä asuvien osuus.



Kuva 2.5 Kuortaneen kirkonkylän keskustan saavutettavuusvyöhykkeet kävellen.

Pyöräliikenteen potentiaali

Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaan pyöräliikennettä tapahtuu eniten alle kolmen kilometrin pituisilla matkoilla, ja se vähenee merkittävästi yli seitsemän kilometrin pituisilla matkoilla vaikka pyöräliikenteellä on potentiaalia myös tätä pidemmillä matkoilla. Kuortaneella **noin 70 % kunnan väestöstä asuu noin seitsemän kilometrin etäisyydellä kirkonkylän keskustasta**, joka vastaa noin 30 minuutin saavutettavuusvyöhykettä kuvassa 2.6.

Pyöräliikenteen merkittävin käyttäjäpotentiaali Kuortaneella on keskustaajaman ja sivukylien alueilla. Nykyisin matka-ajallisesti nopeimmin Kuortaneen keskustan saavuttaa pyöräillen asemakaava-alueen lisäksi Mäyryn ja Ruonan kylien alueilta.

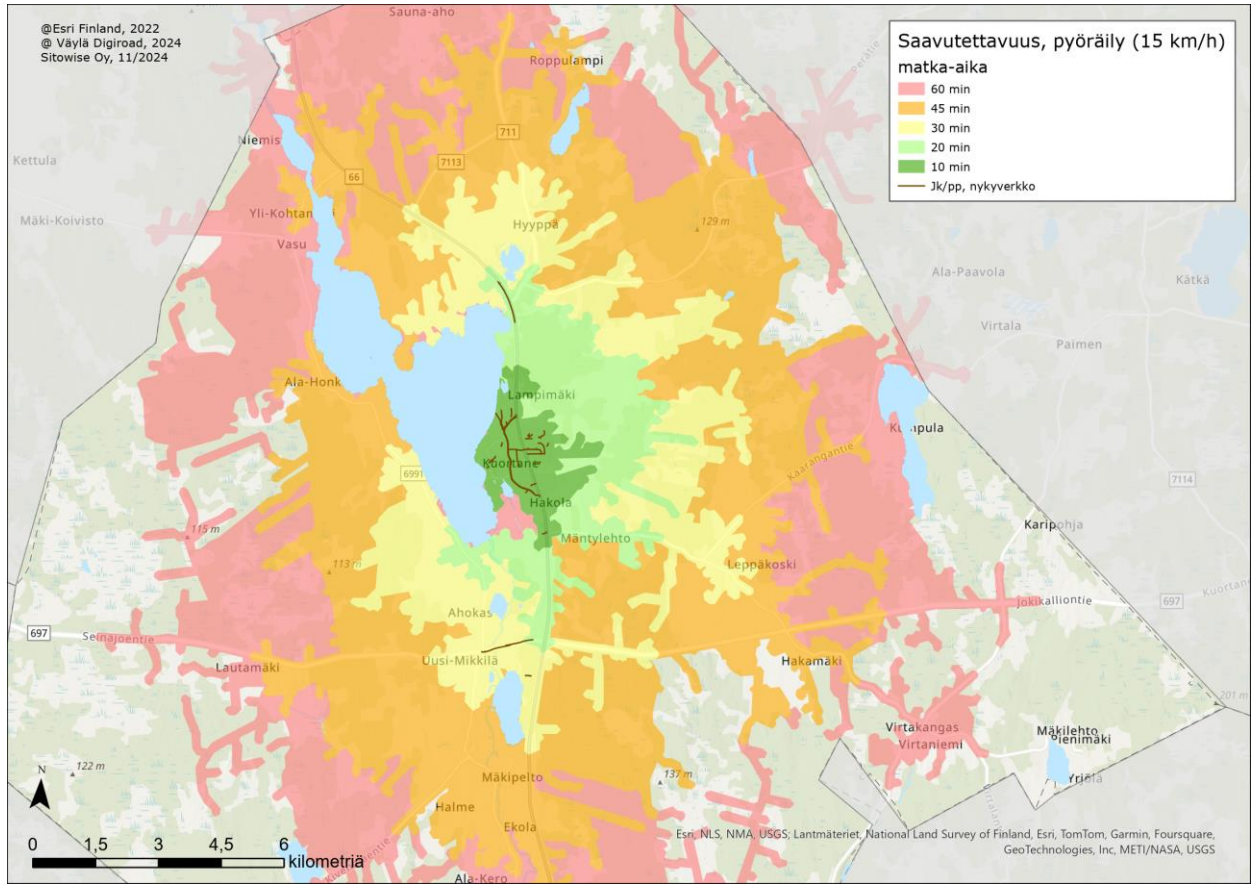
Saavutettavuus

Pyöräily, 15 km/h

	10 min	20 min	30 min	45 min	60 min
väestö (2022)	1394	1758	2422	2937	3380
osuus väkiluvusta	40 %	51 %	70 %	85 %	98 %

Kävely, 5 km/h

	10 min	20 min	30 min	45 min	60 min
väestö (2022)	1145	1285	1394	1500	1758
osuus väkiluvusta	33 %	37 %	40 %	43 %	51 %



Kuva 2.6 Kuortaneen kirkonkylän keskustan saavutettavuusvyöhykkeet pyöräillen.

Keskeiset pyöräliikenteen potentiaalin alueet

Pyöräliikenteen saavutettavuustarkastelun perusteella pyöräliikenteen käyttäjäpotentiaali on Kuortaneella korkea, ja pyöräliikenneverkon laadun sekä yhteyksien kehittäminen on siten perusteltua. Tulee kuitenkin huomioida, että esitetty saavutettavuus on yksinkertaistettu malli, ja todellisuudessa pyöräliikenteen ajalliseen saavutettavuuteen vaikuttaa pyöräliikenteen sujuvuus ja pysähtymistarpeet verkolla, maasto, kunnossapito ja turvallisuus sekä käyttäjän ominaisuudet.

Pyöräliikenteen olosuhteiden edistämistoimenpiteet keskitetään sinne, missä on eniten käyttäjäpotentiaalia ja mahdollisimman moni pääsee hyötymään infran ja liikenneympäristön parantamistoimenpiteistä. Käyttäjäpotentiaaliin voidaan pitkällä aikavälillä vaikuttaa kaavoituksella sekä maankäytön suunnitelulla.

Kuortaneen tärkeimmiksi pyöräliikenneyhteyksiksi on tunnistettu ydinkeskustan sekä kirkonkylän keskustan ulkopuolisten asuinalueiden ja kylien väliset yhteydet (Mäyry, Kortesmäki, Leppälänkylä, Ruona ja Länsiranta).

2.3 Asukaskyselyn tulokset

Työn yhteydessä laadittiin asukas- ja osallistamiskysely, jonka avulla kartoitettiin vastaajien nykyisiä liikkumistottumuksia sekä Kuortaneella liikkuvien näkemyksiä kävelyn ja pyöräliikenteen nykytilasta ja kehittämistarpeista. Kysely oli auki 6.6.–20.6.2024 ja siihen vastasi yhteensä 116 Kuortaneella asuvaa ja asioivaa henkilöä.

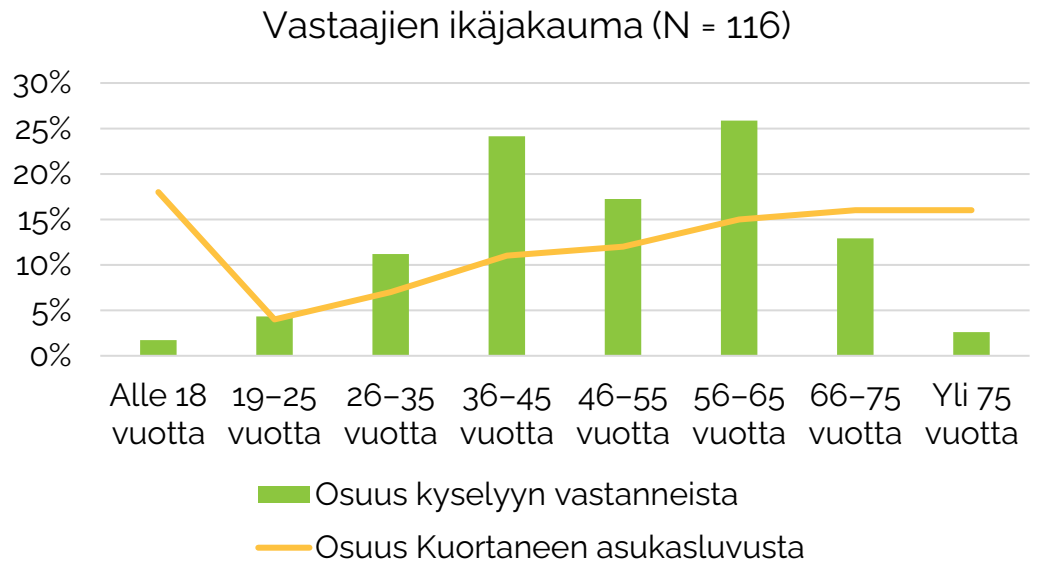
Vastaajien taustatietoja

Kyselyyn vastanneista 67 % on iältään 36-65-vuotiaita kun heidän todellinen osuutensa kunnan väkiluvusta on vain 38 %. Erityisesti alle 18-vuotiaat ja yli 75 vuotta täyttäneet ovat kyselyssä aliedustettuja.

Lähes 97 % vastaajista asuu Kuortaneella ja heistä 15 % myös työskentelee siellä. Kaikista vastaajista 23 % kertoo viettävänsä vapaa-aikaansa Kuortaneella ja 7:llä % on vapaa-ajan asunto Kuortaneella.

Kyselyyn vastanneista yli 98:lla % oli kyselyn vastaamisen aikaan käytettävissä henkilöauto.

Kyselyyn vastanneista 75 ilmoitti työ- tai opiskelumatkansa pituuden. Matkojen pituus suuntaansa oli keskiarvoisesti 21 km ja mediaani 14 km.



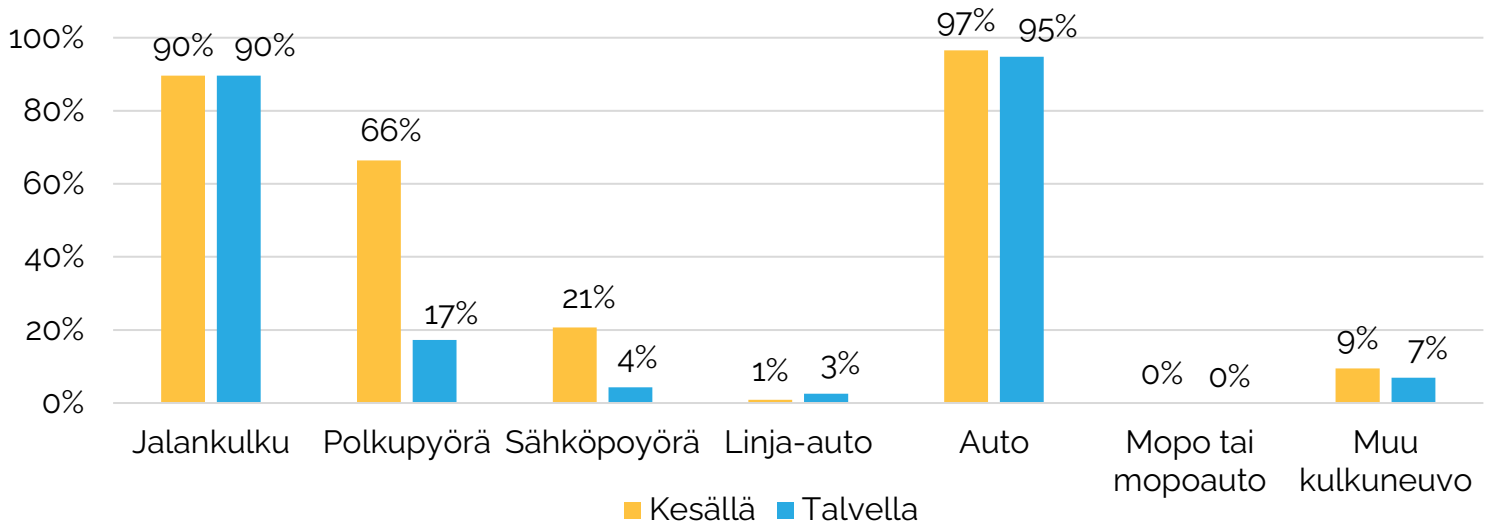
Vastaajien kulkumuoto-osuudet

90 % vastaajista ilmoitti kävelevänsä vähintään kerran viikossa sekä kesällä että talvella. Autoa kertoi käyttävänsä 97 % vastaajista kesällä ja 95 % vähintään kerran viikossa.

Suurimmat vuodenaikojen väliset erot kulkuneuvojen käytössä liittyvät erityisesti polkupyörien ja sähköpyörien käyttöön. Kyselyn mukaan pyörän käyttö vähenee talvikaudella yli 70 % kesään verrattuna.

Linja-auton käyttö on vastaajien keskuudessa vähäistä, mutta kasvaa hieman talvella. Mopon tai mopoautojen käyttäjiä ei kyselyllä tavoitettu.

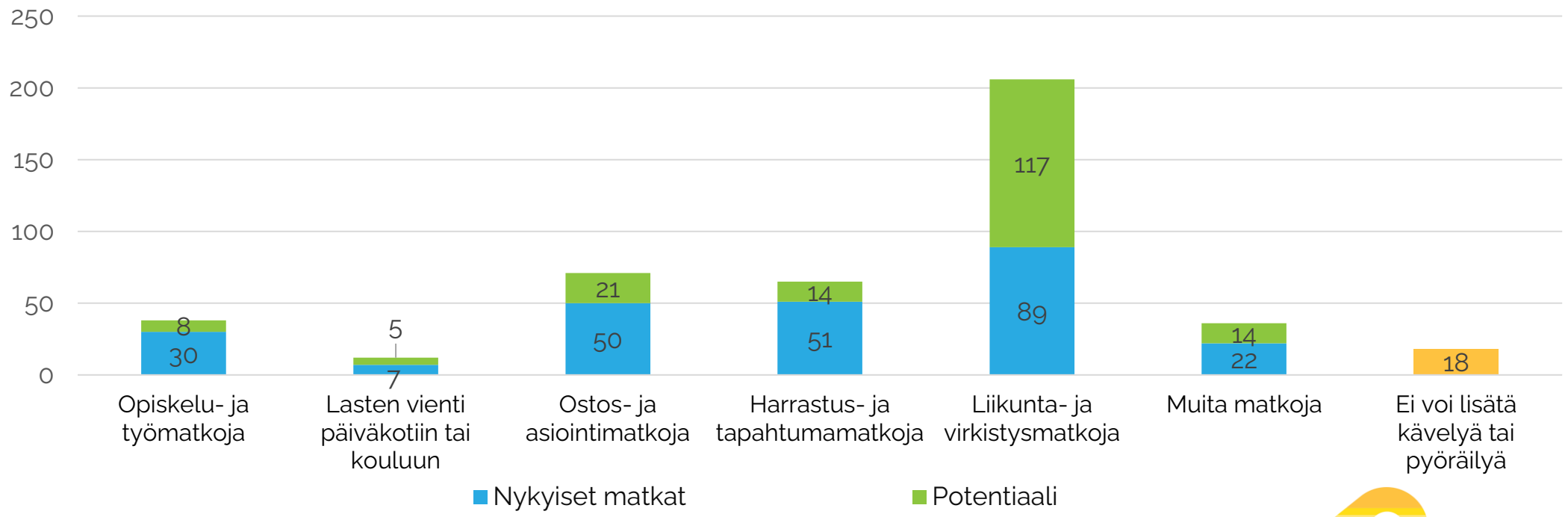
Eri kulkutapojen käyttö vähintään kerran viikossa kesällä ja talvella, osuus kaikista vastaajista (N = 116)



Kävelyn ja pyöräliikenteen potentiaali

Kävelyn ja pyöräilyn potentiaalia erilaisilla matkoilla kartoitettiin kysymyksellä ”Millä matkoilla voisit helposti lisätä kävelyäsi tai pyöräilyäsi?” Potentiaalia on verrattu alla olevassa kuvassa vastaajien nykyisin tekemiin tyypillisiin kävellen ja pyörällä tekemiin matkoihin (”Minkä tyyppisiä matkoja kävelet tai pyöräilet?”). Kaikissa matkatyypeissä nähtiin potentiaalia lisätä kävellen ja pyörällä tehtäviä matkoja. Suhteellisesti eniten potentiaalia nähtiin liikunta- ja virkistysmatkojen lisäämisessä sekä lasten kuljettamisessa päiväkotiin tai kouluun. Päiväkoti- ja koulumatkojen osalta otos oli kyselyssä kuitenkin pieni.

Kävelyn ja pyöräliikenteen potentiaali asukaspalautteen perusteella

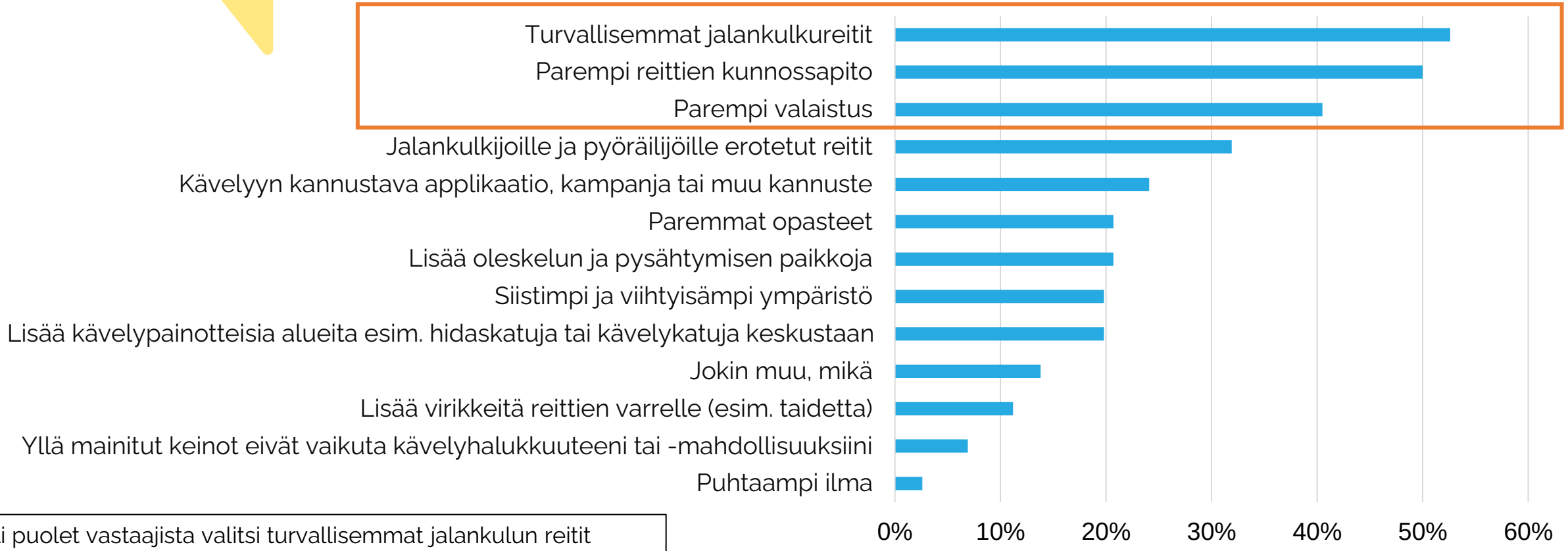


Vastaajien tärkeimmät syyt valita kävely tai pyöräily

Asukaskyselyssä tärkeimmiksi syiksi valita kävely tai pyöräily olivat myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen, ulkoilu ja virkistys sekä kätevä tapa liikkua.

Tärkeimmät jalankulun kehittämiskohteet Kuortaneella

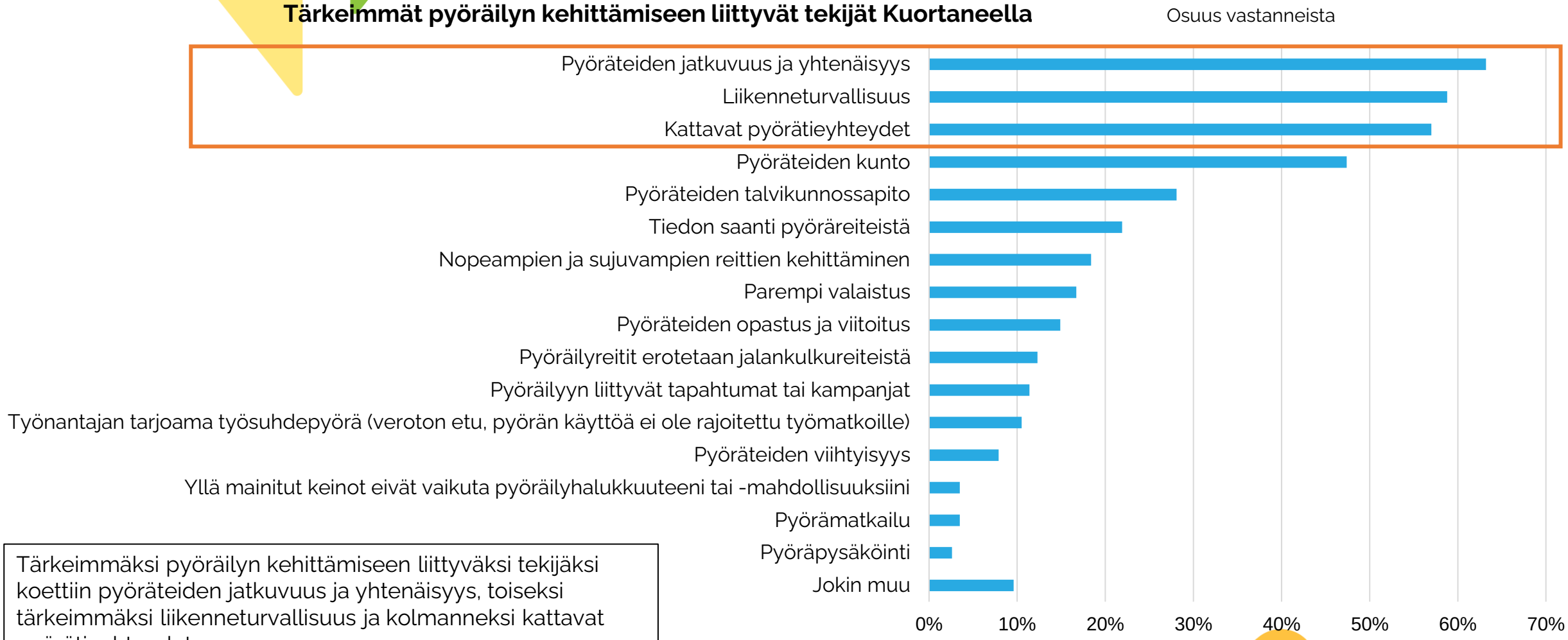
Tärkeimmät kävelyn kehittämiseen liittyvät tekijät Kuortaneella



Yli puolet vastaajista valitsi turvallisemmat jalankulun reitit yhdeksi tärkeimmistä jalankulun kehittämiseen liittyvistä tekijöistä. Lähes yhtä tärkeäksi koettiin reittien parempi kunnossapito ja kolmanneksi eniten ääniä sai parempi valaistus.

Tärkeimmät pyöräliikenteen kehittämiskohteet Kuortaneella

Tärkeimmät pyöräilyn kehittämiseen liittyvät tekijät Kuortaneella



Tärkeimmäksi pyöräilyn kehittämiseen liittyväksi tekijäksi koettiin pyöräteiden jatkuvuus ja yhtenäisyys, toiseksi tärkeimmäksi liikenneturvallisuus ja kolmanneksi kattavat pyörätieyhteydet.

Jalankulun ja pyöräliikenteen ongelmakohteiden ja onnistumisten tunnistaminen Kuortaneella

Kyselyyn vastanneita pyydettiin määrittämään Kuortaneella sijaitsevia pyöräliikenteen ja jalankulun onnistuneita ja ongelmakohteita. Lisäksi vastaajia pyydettiin kertomaan, mitkä ominaisuudet tekivät kohteesta onnistuneen tai ongelmallisen. Ominaisuudet on koottu viereisiin sanapilviin, jotka korostavat useimmin mainittuja ominaisuuksia.

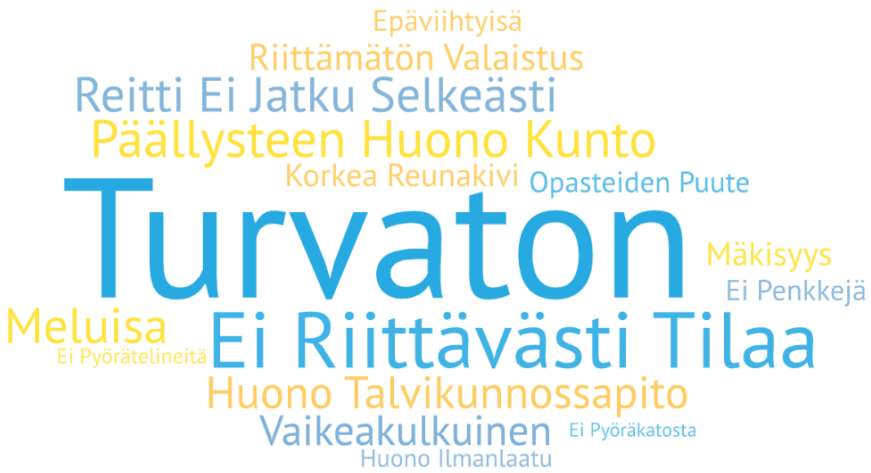
Onnistuneita kohteita tunnistamalla pyrittiin saamaan tietoa siitä, minkälaiset ominaisuudet parantavat pyöräliikenteen ja jalankulun ympäristöjä. Vastaajat määrittivät yhteensä 84 onnistunutta kohdetta Kuortaneella. Niistä 55 % koski sekä kävelyä että pyöräliikennettä, 27 % pelkkää kävelyä ja 18 % pyöräliikennettä.

Ongelmakohteita haluttiin kartoittaa käyttäjälähtöisesti niiden kehittämispotentiaalin tunnistamiseksi. Asiantuntijat kävivät kyselyn päättymisen jälkeen niissä kohteissa, jotka pystyttiin vastauksissa esiintyneiden kuvausten perusteella paikantamaan Kuortaneelle.

Ongelmakohtia tunnistettiin Kuortaneella yhteensä 113. Näistä kohteista suurin osa, 60 %, koski molempia kulkumuotoja, kävelyä 11 % ja pyöräliikennettä 33 %. Eniten kohteita kuvattiin ominaisuuksilla ”turvaton” (69 %) ja toiseksi eniten ”ei riittävästi tilaa kävelylle ja pyöräilylle” (55 %). Vastaavasti onnistuneiden kohteiden tärkeimmät ominaisuudet olivat turvallinen ja riittävästi tilaa kävellä ja pyöräillä, joiden lisäksi useimmin toistuivat helppokulkuisuus, vehreys ja luonnonläheisyys.

Onnistuneen kohteen ominaisuuksia:

Ongelmallisen kohteen ominaisuuksia:



Missä sijaitsevat Kuortaneen jalankulku- ja pyöräliikenneverkon ongelmakohteet? – Kooste asukaskyselyn palautteesta

Kyselyn perusteella Kuortaneella paikannettiin seuraavat jalankulun ja/tai pyöräliikenteen näkökulmasta ongelmalliset kohteet:

1. **Kantatie 66 varrella ja sen ylityksissä** on useita turvallisuushaasteita, erityisesti jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Puuttuva jalankulun ja pyöräliikenteen väylä, vaaralliset ylityskohdat (esim. Urheiluopiston, IKH, Mäyryn, Kortesmäentien liittymät) ja liian kapea piennar pyöräilyyn aiheuttavat riskejä.
2. **Kuortaneenjärven ympäripyöräilyreitillä** on puutteellinen kunnossapito, heikko valaistus ja turvattomia osuuksia, erityisesti Haaviston tien teollisuusalueella. Reitin asfaltti on osittain huonokuntoinen, mikä hankaloittaa pyöräilyä.
3. **Keskustan alueelta** puuttuu penkkejä ja esteettisiä kävelyreittejä. Lisäksi jalkakäytävillä on irtokiviä ja jyrkkiä reunakiviä, jotka hankaloittavat turvallista liikkumista. Yhdistävät jalankulun ja pyöräliikenteen reitit koulujen ja keskustan välillä puuttuvat.
4. **Opistotiellä ja sen ympäristössä** koetaan haasteita liikenneturvallisuudessa erityisesti ylityspaikkojen puutteen ja suuren pyöräilijämäärän vuoksi. Lisäksi alueen yleinen opastus on puutteellista.
5. **Kortesmäessä** ei ole kunnollista kevyen liikenteen reittiä opistolle tai yläkouluun. Reitti on tällä hetkellä turvaton etenkin lapsille.
6. **Sysilammentieltä** puuttuu kokonaan kevyen liikenteen väylä. Nykyisen ajoväylän kapeus ja tien huonossa kunnossa olevat reunat lisäävät riskejä kävellen ja pyörällä liikkuville.
7. **Mäyryn alueella** puuttuu jalankulku- ja pyöräliikenneväylä, ja alue on erityisen vaarallinen pyöräilijöille tien kapeuden vuoksi. Lisäksi maastopyöräilyreittejä ei ole riittävästi, ja alueen reitit ovat monin paikoin huonossa kunnossa.
8. **Hynniläntie ja Alajärventie** ovat huonokuntoisia ja vaarallisia jalankululle ja pyöräliikenteelle, joille ei ole erillistä väylää. Erityisesti Alajärventiellä raskas liikenne ja ylinopeudet aiheuttavat vaaratilanteita.
9. **Yksittäiset reitit ja risteykset**: yksittäiset kohteet, kuten Hynniläntien risteys, Piilopirtti Mäyryssä, ja Viertentie ovat haasteellisia huonon tien kunnon, valaistuksen tai turvallisuuden vuoksi.

3. Kävely- ja pyöräliikenteen tavoitetila 2040

3.1 Edistämisohjelman visio ja strateginen tausta

Kuortaneen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen visio:
Kävellen ja pyöräillen lisää aktiivisuutta ja hyvinvointia arkeen.

Tärkeimpänä lähtökohtana jalankulun ja pyöräliikenteen edistämisen visiolle toimii valtakunnallinen Kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelma (LVM 2018). Valtakunnallisen edistämisohjelman tavoite on, että vuonna 2030 kävellen ja pyörällä tehdään 30 % enemmän matkoja verrattuna vuoteen 2023. Tavoitteena on, että vähintään puolet uusista kävely- ja pyöräilymatkoista tulisi siirtymänä henkilöautomatkoista.

Kuortaneen kävelyn ja pyöräliikenteen vision ja tavoitteiden muodostamisen taustalla on otettu huomioon myös Etelä-Pohjanmaan liiton maakuntastrategia sekä Kuortaneen kuntastrategia 2022–2030, elinkeinostrategia 2024–2030, hyvinvointikertomus, liikuntastrategia ja strateginen aluesuunnitelma. Etelä-Pohjanmaan ilmasto- ja kiertotalouskartan yhtenä toimenpiteenä on laatia kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelma jokaiseen Etelä-Pohjanmaan kuntaan. Etelä-Pohjanmaan pyöräliikenneverkkoselvityksessä Alavus-Kuortane -yhteysväli on tunnistettu potentiaaliseksi kehittämiskohteeksi.

Kuortaneen kuntastrategiassa 2022-2030 ei ole suoraa mainintaa kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä. Kävelyä ja pyöräilyä edistämällä voidaan kuitenkin tukea Kuortaneen strategisten päämäärien kuten kunnan vetovoiman, hyvinvoivan ja osaavan henkilöstön sekä laadukkaiden palveluiden toteutumista.

Käveltävyyttä ja pyöräliikenteen yhteyksiä parantamalla voidaan lisätä Kuortaneen keskustan elinvoimaa ja viihtyisyyttä. Kävelyä ja pyöräliikennettä edistämällä vaikutetaan myönteisesti myös sujuvan ja turvallisen arjen sekä vastuullisuuden toteutumiseen, mikä on Kuortaneen arvojen mukaista. Kuortaneen liikuntastrategiassa 2020–2024 kävely- ja pyörätiet sekä maantiet on tunnistettu tärkeiksi liikuntaympäristöiksi, joita parantamalla voidaan edistää asukkaiden hyvinvointia ja aktiivisia arjen matkoja.

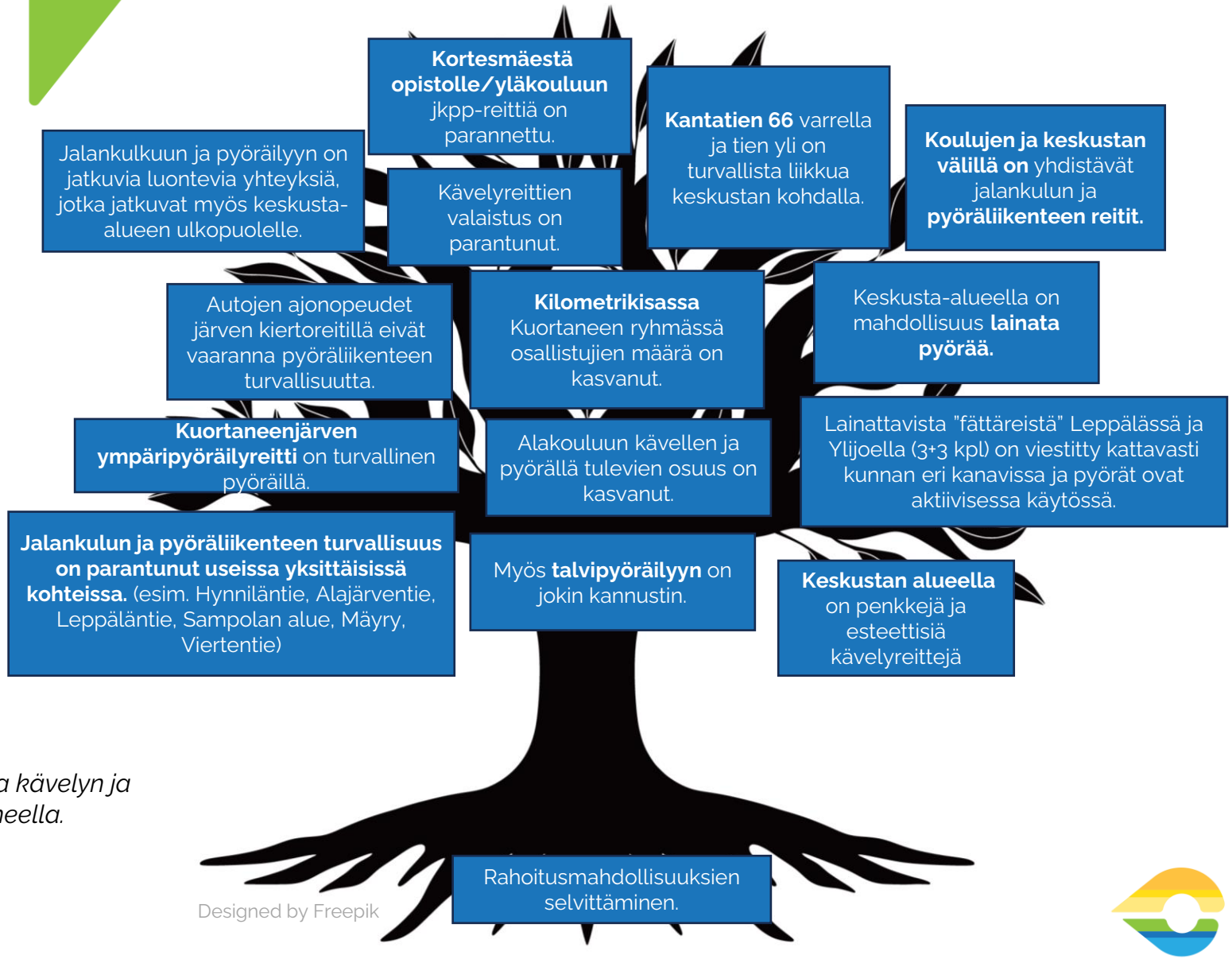
3.2 Kävelyn ja pyöräliikenteen tavoitetila vuonna 2040

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen tavoitteita työstettiin yhdessä kunnan eri hallintokuntien edustajien kanssa järjestetyssä tavoitetyöpajassa. Työpajassa tunnistettiin kävelyn ja pyöräliikenteen ongelmakohtia, joiden perusteella muodostettiin tavoitepuu, jossa ongelmat on käännetty positiiviseksi tavoitteeksi (kuva 3.1). Tavoitepuuhun koottiin myös työn yhteydessä laaditun asukaskyselyn tulokset ja käyttäjäpalaute.

Tavoitepuun perusteella määritettiin viisi kävelyn ja pyöräliikenteen kärkitavoitetta vuodelle 2040.

Kävelyn ja pyöräliikenteen kärkitavoitteet vuoteen 2040

1. Pyöräliikenteen yhteydet keskeisten kohteiden välillä ovat jatkuvia.
2. Jalankulun ja pyöräliikenteen turvallisuus on parantunut.
3. Jalankulku- ja pyöräliikenneympäristöt ovat viihtyisiä ja houkuttelevia.
4. Kävelyn ja pyöräliikenteen teemoista viestitään aktiivisesti.
5. Kestävien kulkutapojen osuus on kasvanut.



Kuva 3.1 Tavoitepuu, joka kuvaa sidosryhmätyöpajassa muodostettua kävelyn ja pyöräliikenteen tavoitteistoa Kuortaneella.

4. Pyöräliikenteen tavoiteverkko ja kävelypainotteinen alue

4.1 Pyöräliikenteen tavoiteverkko

Tavoiteverkon määrittämisen tausta

Pyöräliikenteen kehittämisen yleisenä tavoitteena on edistää pyöräliikenteen houkuttelevuutta erityisesti taajamien sisäisillä matkoilla. Pyöräliikenteestä saadaan houkutteleva liikkumismuoto, kun pyöräliikenteen yhteydet ovat sujuvia, selkeitä, loogisia, turvallisia, vaivattomia, jatkuvia ja viihtyisiä. Sujuvat yhteydet voivat olla autoliikennettä nopeampia ja tehdä pyöräliikenteestä henkilöautoa kilpailukykyisemmän liikkumismuodon.

Pyörällä liikkuessa ollaan vuorovaikutuksessa ympäristön kanssa, minkä vuoksi pyöräreittejä suunniteltaessa tulee edistää myös viihtyisien ja meluttomien ympäristöjen toteutumista. Pyöräilyn vaivattomuutta tukevat mahdollisimman pienet tasoerot, helposti ennakoitavat geometriset linjat ja kaikille tienkäyttäjille selkeästi osoitetut väistämisvelvollisuudet. Rakennetussa ympäristössä ja taajama-alueilla on erityisen tärkeää, että pyöräilijät ja muut tienkäyttäjät hahmottavat selkeästi pyöräilijän oikean paikan liikenneympäristössä.

Pyöräliikenteen tavoiteverkko on suunnitelma, joka ohjaa erityisesti kuntien pyöräliikenneväylien suunnittelua. Tavoiteverkko ja sille **asetetut laatukriteerit** kertovat, minkä tasoisena pyöräliikenteen väylä tulisi toteuttaa. Infrastruktuuria suunniteltaessa on hyvä hyödyntää tavoiteverkon karttamäärittelyä sekä mm. Pyöräliikenteen suunnittelu – ohjetta (Väylävirasto, 2020).

Pyöräliikenneympäristöön kuuluvat kaikki pyöräilijöiden käyttämät väylät ja myös **tavoiteverkko voi muodostua erilaisista väyläratkaisuista**. Näitä voivat olla erilliset pyöräliikenteen väylät, kuten pyörätiet, pyöräkaistat tai yhdistetyt jalkakäytävät ja pyörätiet sekä sekaliikenneväylät, joilla pyöräliikenne kulkee ajoneuvoliikenteen seassa. Vähäliikenteiset ja matalan nopeusrajoituksen tonttikadut soveltuvat hyvin ajoradalla pyöräilyyn, eivätkä tarvitse välttämättä erillistä pyörätietä. Viime vuosina rakentamattomilla alueilla on käytetty myös kylätieratkaisua, missä moottoriajoneuvot kulkevat tien keskellä tavallista kapeammalla ajoradalla ja pyöräliikenne sekä jalankulkijat tien pientareella.

Tavoiteverkon toiminnalliset luokat

Pyöräliikenteen tavoiteratkaisua suunniteltaessa tulee varmistaa, että kyseinen väylätyyppi on luonteeltaan sopiva tavoiteltuun liikennemäärään ja ympäristöön suhteutettuna. Lisäksi turvataan pyöräliikenteen väylien jatkuvuus myös silloin, kun toteutetaan vain tiettyä osaa tavoiteverkosta. Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaan pyöräliikenteen reitit luokitellaan **kolmeen toiminnalliseen luokkaan, joita ovat pääreitit, aluereitit ja paikallisreitit**. Pyöräliikenteen ajallisena saavutettavuusalueena voidaan reittien toiminnallisen luokituksen määrittelyssä pitää matkaa, jonka pyöräilijä ehtii kulkemaan 60–75 minuutin aikana ottaen huomioon matkan varrella olevat viivytykset.

Pääreitit ja aluereitit muodostavat **pyöräliikenteen pääverkon**. Muu verkko muodostuu paikallisreiteistä, jotka sisältävät kaikki muut reitit ja verkon osat pääverkon ulkopuolella, eli kadut ja tiet, pyörätiet sekä tarvittaessa puistokäytävät ja vastaavat, jotka ovat pyöräliikenteelle sallittuja yhteyksiä.

Pyöräliikenteen tavoiteverkon hierarkkinen luokittelu perustuu odotettuihin liikennemääriin sekä liikkumistarpeeseen. **Pääreiteillä** yhdistetään tyypillisesti pyöräliikenteen saavutettavuusalueella oleva aluekeskus kaupunkikeskukseen. Pääreitit suunnitellaan yleensä nopean pyöräliikenteen ehdoilla korkealla laatustandardilla. **Aluereitit** palvelevat ensisijaisesti suurempia liikkujamääriä sekä pitkämatkaista pyöräliikennettä. Aluereitissä on tärkeää yhdistyvyys, loogisuus ja jatkuvuus.

Paikallisreitit palvelevat hieman pienempiä liikkujamääriä, paikallista liikkumista ja toimivat yhteyksinä pääverkolle.

Pyöräliikenteen tavoiteverkon hierarkkinen määrittely ohjaa väylien parannustoimenpiteiden pitkäjänteisen kehitystyön kohdentumista ensisijaisesti pyöräliikenteen merkittävimmille väylille. Tavoiteverkko toimii apuna kaavoituksessa sekä muussa suunnittelussa huomioitaessa tarvittavia tilavarauksia.

Pyöräliikenteen tavoiteverkolle on pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaisesti esitetty laatukriteereitä, joita noudatetaan, mikäli pyöräliikenteen pääverkolle tehdään saneeraustoimenpiteitä tai rakennetaan täysin uutta väylää.

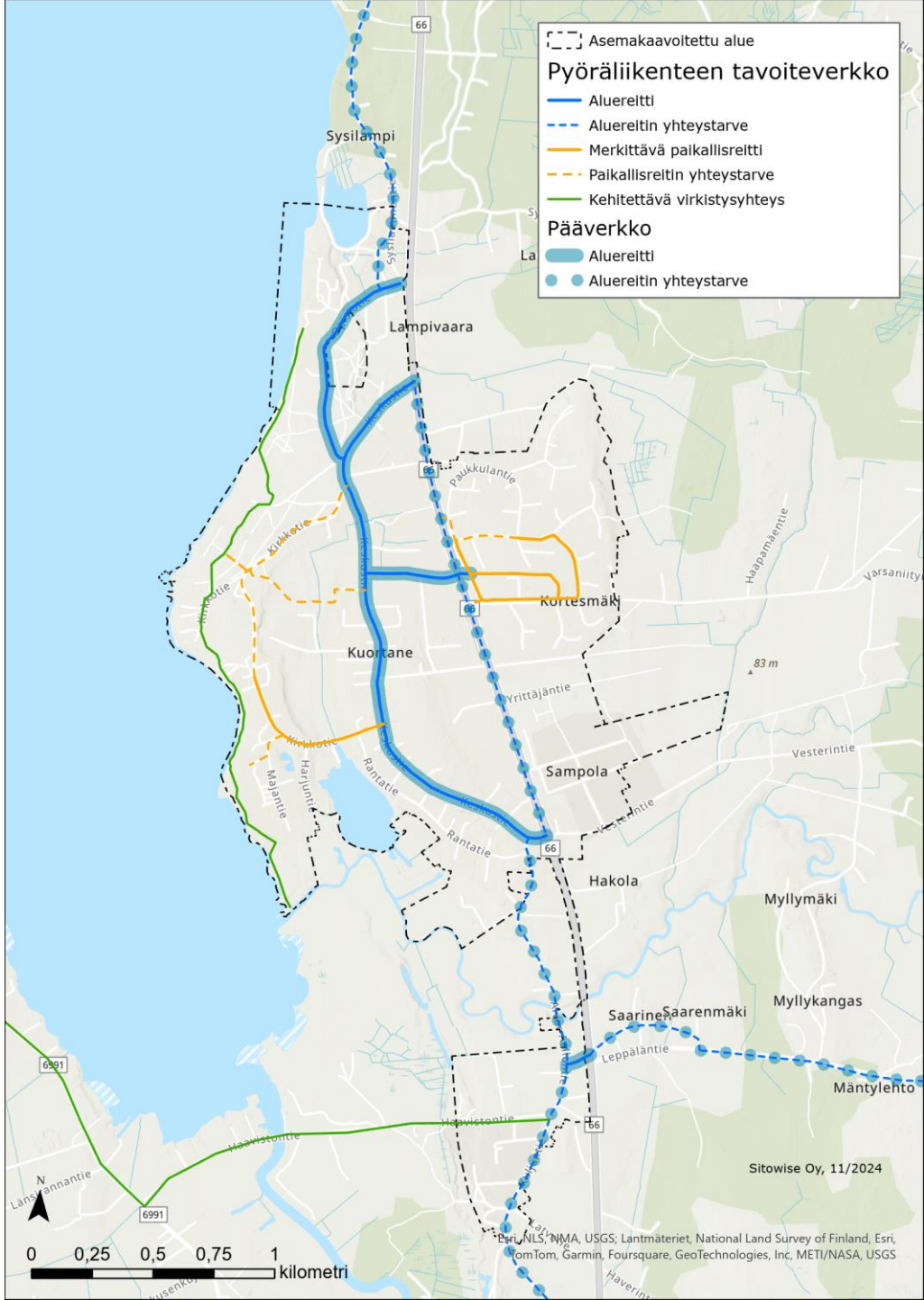
Kuortaneen pyöräliikenteen tavoiteverkko 2040

Kuortaneella pyöräliikenteen tavoiteverkon laatiminen perustuu vektoriverkkomalliin, jossa on tunnistettu liikkumistarve pyöräliikennettä synnyttävien palvelu- ja asiointikohteiden sekä asuinkeskittymien (käyttäjäpotentiaalin) välillä. Lisäksi tavoiteverkon muodostamisessa on huomioitu pyöräliikenteen matka-ajan saavutettavuusvyöhykkeet ja kehittyvä maankäyttö, nykyiset suunnitelmat sekä voimassa olevat yleis- ja asemakaavat.

Kuortaneelle muodostettu pyöräliikenteen tavoiteverkko muodostuu **aluereiteistä** ja **paikallisreiteistä**. Näistä aluereitit muodostavat Kuortaneen **pyöräliikenteen pääverkon**. Lisäksi tavoiteverkolla on esitetty **kehitettäviä virkistysliikkumisen reittejä**. Virkistysliikkumisen reitit ovat pääverkon ulkopuolisia yhteyksiä, joilla on tunnistettu olevan paljon ulkoiluun ja virkistysliikkumiseen liittyvää jalankulku- tai pyöräliikennettä.

Kuvassa 3.2 on esitetty tavoiteverkko Kuortaneen kirkonkylän alueella ja kuvassa 3.3 tavoiteverkko koko kunnan alueella.

Kuortaneen tavoiteverkossa ei ole esitetty pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaisia pääreittejä kaupunkikeskuksiin. Alavus ja Seinäjoki ovat Kuortanetta lähimmät kaupunkikeskukset, mutta ne sijaitsevat noin 1,5–2 tunnin (29–44 km) pyöräilymatkan päässä ja siten pyöräliikenteen saavutettavuusalueen (60–75 min) ulkopuolella



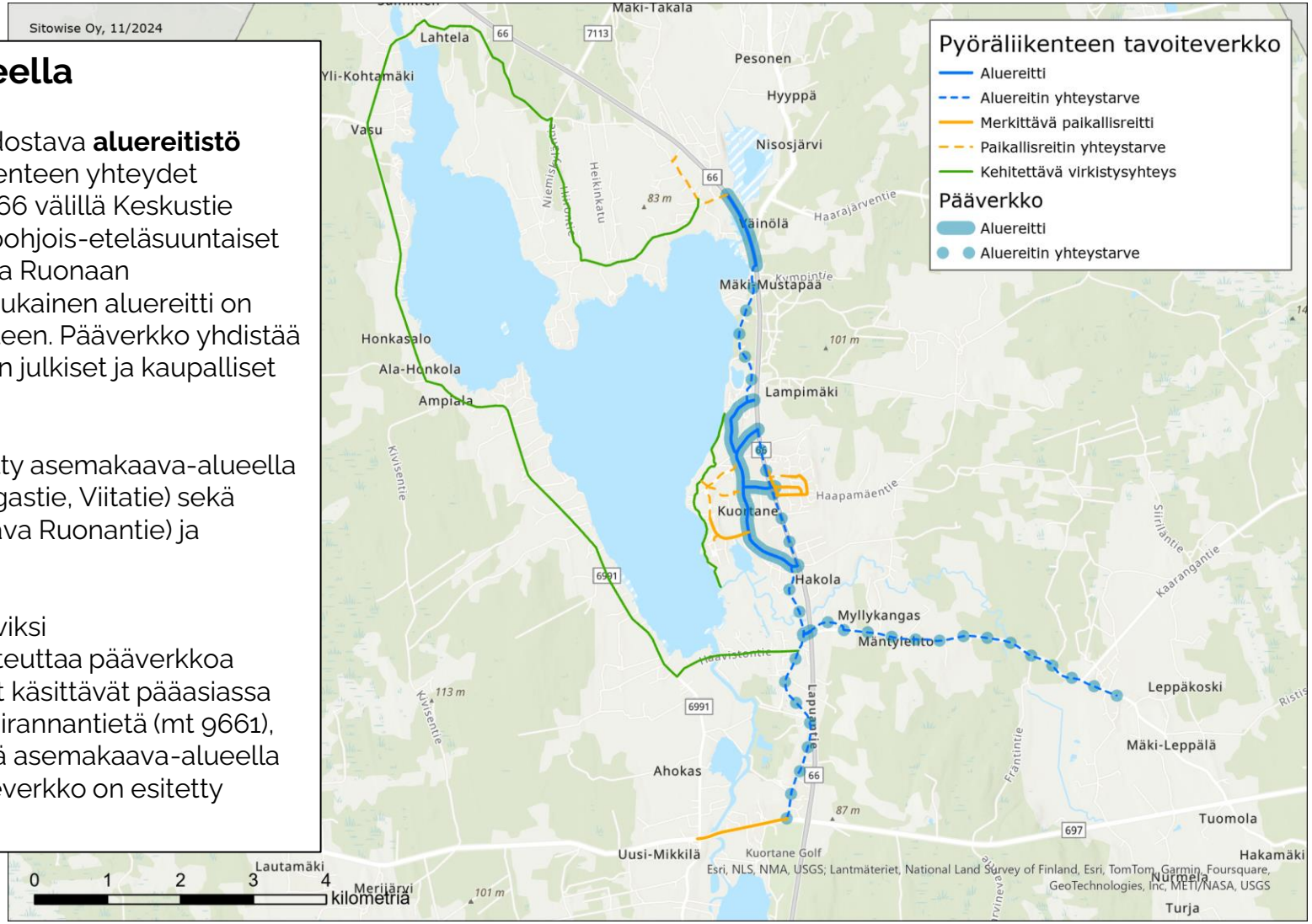
Kuva 3.2 Pyöräliikenteen tavoiteverkko kirkonkylän alueella.

Pyöräliikenteen tavoiteverkon osat Kuortaneella

Kuortaneen pyöräliikenteen tavoiteverkossa pääverkon muodostava **aluereitistö** käsittää pääasiallisesti asemakaava-alueen nykyiset pyöräliikenteen yhteydet Keskustiellä, Kortesmäentiellä ja Opistontiellä sekä kantatien 66 välillä Keskustie pohj.–Keskustie et. Keskustaajaman ulkopuolelle on esitetty pohjois-eteläsuuntaiset kt 66 rinnakkaisyhteydet Mäyryyn (Kuljuntie/Alvar Aallontie) ja Ruonaan (Sysilammentie/kt 66). Lisäksi Pyöräliikenteen pääsuunnan mukainen aluereitti on esitetty myös Leppälänkylään Leppäläntien (mt 17469) yhteyteen. Pääverkko yhdistää toisiinsa keskustaajaman oppilaitokset ja päiväkodit, keskustan julkiset ja kaupalliset palvelut sekä tärkeimmät liikunta- ja virkistyskohteet.

Pienempiä liikkujamääriä palvelevia **paikallisreittejä** on esitetty asemakaava-alueella Kirkkotielle ja Kortesmäen asuinalueelle (Haapamäentie, Kangastie, Viitatie) sekä keskustaajaman ulkopuolella Ruonaan (Ruonan koululle johtava Ruonantie) ja Mäyryyn nykyiselle verkolle Seinäjoentien (st 697) yhteyteen.

Muut tavoiteverkossa esitetyt yhteydet on osoitettu kehitettäviksi **virkistysyhteyksiksi**, joiden pyöräliikenneratkaisut voidaan toteuttaa pääverkkoa hieman alemmalla laatustandardilla. Esitetyt virkistysyhteydet käsittävät pääasiassa suositun Kuortanejärven ympärysreitin maantieyhteydet Länsirannantietä (mt 9661), Salmetietä (mt 9662) ja Niemiskyläntietä (mt 17524) pitkin sekä asemakaava-alueella toteutusvaiheeseen siirtyvän rantareitistön, johon muu tavoiteverkko on esitetty kytkeytyväksi.



Kuva 3.3 Pyöräliikenteen tavoiteverkko Kuortaneella.

Tavoitetaso pyöräliikenteen tavoiteverkolla

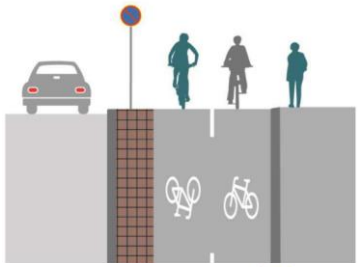
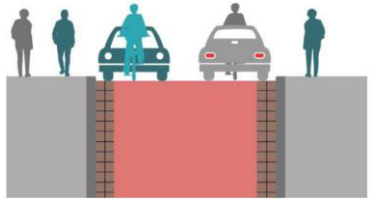
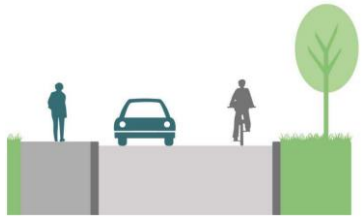
Suunnitteluohjeessa esitetään erityisesti pääverkon väylätyyppeihin ja väylien tekniseen rakenteeseen liittyviä erityisvaatimuksia. Suunnitteluohjeen mukaan aluereittien poikkileikkaus kuntakeskuksissa määritetään katutilan luonteen perusteella. Ajoradalle tai piennarosuuksille sijoittuvilla aluereiteillä yhteysvälin turvallinen pyöräiltävyys tulee varmistaa leventämällä pientareita tai laskemalla ajonopeuksia.

Pyöräliikenteen pääverkko ja pyöräliikenteen pääsuunnan mukaiset väylät ovat etuajo-oikeutettuja muihin risteäviin väyliin nähden, ja risteyksen liikenteenohjaus on liikennesääntöjen mukainen. Kun pyöräliikenteen pääverkko risteää alueella, jossa on paljon jalankulkijoita tai jalankulku on luonteeltaan siirtymisen lisäksi viipymistä ja liikkuminen on myös poikittaista, jalankulku ja pyöräliikenne erotellaan toisistaan. Lisäksi pyöräliikenteen pääverkolla vältetään raskaita nousuja tai kovia ajonopeuksia mahdollistavia alamäkiä erityisesti risteysalueiden läheisyydessä.

Pyöräilijän tulee voida keskittyä muun liikenteen havainnointiin pyörän hallitsemisen sijaan. Päällysteessä ei ole suuria vaurioita, ja kadun ylittäminen pyörällä on turvallista eikä vahingoita polkupyörää. Pyöräliikenteen tavoiteverkolla pyöräily on tehty helpoksi ja viihtyisäksi vuodenajasta riippumatta. Myös tavoiteverkolla pysyminen on tehty visuaalisesti helpoksi esimerkiksi viitoituksen avulla. Pyöräilyn tulee olla turvallista myös pimeällä.

Pyöräliikenteen tavoiteverkolta on hyvä kerätä pyöräliikennemäärädataa, jota voidaan hyödyntää myöhempää suunnittelua varten.

Pyöräliikenteen tavoiteverkko – väyläratkaisut ja kulkumuotojen erottelutarve

Jalankulku ja pyöräliikenne eroteltu	Ei jalankulun ja pyöräliikenteen erottelutarvetta
 **Kaksisuuntainen pyörätie** sopii rakennetulla alueella väljästi rakennettuun liikenneympäristöön. Jalkakäytävän vähimmäisleveys 2 m ja kaksisuuntaisen pyörätien vähimmäisleveys 3 m.	**Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä** soveltuu rakentamattomalle alueelle sekä väljästi rakennettuun liikenneympäristöön. Ratkaisua ei käytetä tiiviisti rakennetussa liikenneympäristössä eikä esteettömyyden erikoistason alueella. Päällysteen minimileveys on pyöräliikenteen pääreitillä 4,0 m, aluereitillä 3,5 m ja paikallisreitillä 3,0 m.
Pyöräkaista on yksisuuntainen pyöräliikenteen järjestely ja se merkitään yleensä molempiin ajosuuntiin. Pyöräkaistaa käytetään yleensä rakennetulla alueella. Jalkakäytävän leveys vähintään 2 m.	**Sekaliikennejärjestelyssä** auto- ja pyöräliikenne yhdistetään ajoradalle samaan tilaan. Jalankulkijoille voi olla jalkakäytävät. Sekaliikenneratkaisua voidaan käyttää erityisesti rauhallisissa tai tiiviisti rakennetussa liikenneympäristössä, jossa nopeusrajoitus on enintään 30 km/h.
 **Pyöräkadulla** on ajorata ja yleensä jalkakäytävä. Autoilijat antavat pyöräilijälle esteettömän kulun. Pyöräkadulla voidaan hyödyntää useita erilaisia poikkileikkauksia, joita on esitetty Pyöräliikenteen suunnittelu -ohjeessa.	

Kävelijöiden ja pyöräilijöiden erottelu tulee tarpeelliseksi, mikäli jalankulkijoita tai pyöräliikennettä on paljon. Pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa huipputuntien raja-arvoina on esitetty seuraavia:

- *Yli 200 polkupyöräilijää ja yli 200 jalankulkijaa*
- *Yli 300 polkupyöräilijää ja yli 50 jalankulkijaa*
- *Yli 50 polkupyöräilijää ja yli 300 jalankulkijaa*

Aluereitin laatukriteerit 1/2

	Aluereitti
Jalankulun ja pyöräliikenteen erottelu	Pyöräliikenteen hierarkkisen verkon laadukkaimpia osia korostetaan yleensä kulkumuotojen erottelun keinoin. Tiiviisti rakennetussa liikenneympäristössä pyöräliikenne ja jalankulku on yleensä eroteltu. Poikkeuksena linjaosuudet etenkin rakentamattomalla alueella sekä kadusta/tiestä eri linjauksella kulkeva pyörätie.
Yleisimmät väylätyypit ja erotteluratkaisut (suluissa päällysteen leveys)	• **Jalkakäytävä, pyörät autoliikenteen kanssa samassa tilassa** (sekaliikenne) • **Kaksisuuntainen pyörätie** (2,5 m) • **Yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie** (minimileveys 3,5 m Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen (Väylä 2020) mukaisesti). *Ei käytetä tiiviissä rakennetussa liikenneympäristössä, esteettömyyden erikoistason liikenneympäristössä tai liikenneympäristössä, jossa vain vähän tai hidasta moottoriajoneuvoliikennettä* • **Sekaliikenne, kun nopeusrajoitus alhainen**
Reunakiven korkeus risteämiskohdissa	• Pääsuunnan pyörätie toteutetaan suoraksi 20 metriä ennen ajoradan ylitystä. • Yhdistetyssä pyörätiessä ja jalkakäytävässä ei ole tasoeroa. Tiivisti rakennetun liikenneympäristön yhdistetyssä pyörätiessä ja jalkakäytävässä näkövammaisten turvallisuutta voidaan parantaa noin 0,2 m leveällä tasoon upotetulla nopparaidalla tai vastaavalla rakenteella. • Tonttikaduilla ja muilla vähäliikenteisillä kaduilla jalkakäytävä ja pyörätie kulkee sivusuunnan yli ylijatkettuna pyörätienä ja jalkakäytävänä.
Kunnossapito	• Kuuluu kunnossapitoluokkaan 1. • Vanhan ja uuden päällysteen saumakohtiin ei saa syntyä epätasaisuutta.
Valaistus	Reitti on valaistu

Aluereitin laatukriteerit 2/2

	Aluereitti
Väistämissäännöt	Pyöräliikenteen **aluereitillä risteävä autoliikenne yleensä väistää**. Periaatteesta voidaan poiketa, jos: • pyöräliikennettä on vähän, autoliikenteen määrä tai nopeus on suuri ja kyseessä on autoliikenteen pää- tai kokoojaväylä • kyseessä on pyöräliikenteen aluereittinä toimiva katu ja sääntö johtaa ympäristössä poikkeavaan kahden kadun väistämisperiaatteeseen, pyöräliikennettä on vähän, autoliikenteen määrät tai nopeudet ovat suuria.
Välikaista	Ajorata ja pyörätie on rakenteellisesti eroteltu. Riittävä välikaista erottelee pyöräilijät ja moottoriajoneuvoliikenteen toisistaan ja toimii lumitilana lisäksi rauhoittaa pyöräliikenneympäristöä.
Linja-autopysäkkien odotustilat	Pyöräliikenne on väistämisvelvollinen joukkoliikenteen matkustajaan nähden pysäkin kohdalla. Linja-autopysäkin odotusalue ja mahdollisesti katos toteutetaan pysäkin ja pyörätien väliin niin, että pyöräliikenne kulkee pysäkin takana. Pyörätien ollessa erillään ajoradasta tehdään pysäkille erillinen reitti.
Näkemät risteyksissä	Asemakaavoitetulla alueella vaadittavat näkemäalueet esitetään asemakaavassa. Vähintään 10–12 m päästä linjaosuuden ylittävästä pyörätien jatkeesta pyöräilijän tulee nähdä risteävää väylää vähintään 15–35 m etäisyydelle riippuen väylän nopeusrajoituksesta.

Paikallisreitin laatukriteerit

Pyöräliikenteen hierarkkisessa verkossa paikallisreitit käsittävät pääverkon (pää- ja aluereitit) ulkopuoliset reitit eli kaikki muut kadut ja tiet, pyörätiet sekä tarvittaessa puistokäytävät ja vastaavat, jotka ovat pyöräliikenteelle sallittuja yhteyksiä (Väylävirasto, 2020).

Pyöräliikenteen paikallisverkko voidaan toteuttaa pääverkkoon nähden alemmalla laatustandardilla. Paikallisreiteillä jalankulku ja pyöräliikenne on mahdollista yhdistää samaan tilaan (huomioitava jk/pp-määrät väylän leveyden suhteen).

Yleisimmin tavoitetasoltaan paikallisreittiä vastaava yhteys toteutetaan yhdistettynä jalankulku- ja pyöräliikenneväylänä (päällysteen minimileveys 3 m) tai sekaliikennejärjestelyin, kun nopeusrajoitus on alhainen.

4.2 Kävelypainotteinen alue

Kävelypainotteiden alueen määrittämisen tausta

Sujuvan arkiliikkumisen mahdollistaminen edistää kaikkien liikkujien sosiaalista tasa-arvoa. Kävely-ympäristön kannalta tasa-arvoa edistää parhaiten esteetön ympäristö. Viihtyisät ja houkuttelevat keskustat ja taajama-alueet edistävät paitsi liikkumishalukkuutta, myös kunnan elinvoimaista julkikuvaa. Kunnan keskusta on alueen käyntikortti, ja elinvoimaisessa keskuksessa ihmiset viihtyvät ja viettävät vapaa-aikaansa.

Jalankulun tärkeimmät alueet sijoittuvat keskustatoimintojen alueelle, jonne sijoittuvat keskeisimmät julkiset ja kaupalliset palvelut. Keskusta-alueilla matkat ovat usein lyhyitä, mikä luo hyvät puitteet jalankulun edistämiselle.

Jalankulkuympäristön kehittämisessä on tärkeää tunnistaa kävelypainotteiset alueet ja vyöhykkeet (esimerkiksi keskeisimmät kävelyreitit ja merkittävät torialueet tai aukiot). Näillä alueilla on suositeltavaa erotella jalankulku ajoneuvoliikenteestä, joka sisältää myös polkupyörät. Arjen kävelymatkoista saadaan viihtyisiä ja meluttomia erilaisia viihtyisyyselementtejä lisäämällä, nykyisiä puistoalueita hyödyntämällä sekä läpiajo- ja muuta autoliikennettä rajoittamalla.

Erityisesti oleskeluun ja viihtymiseen tarkoitetuilla alueilla, kuten puistoissa ja torialueilla, tulee viihtyisyyttä kehittää esimerkiksi istutuksin, vesiaiheilla sekä levähdyspenkeillä.

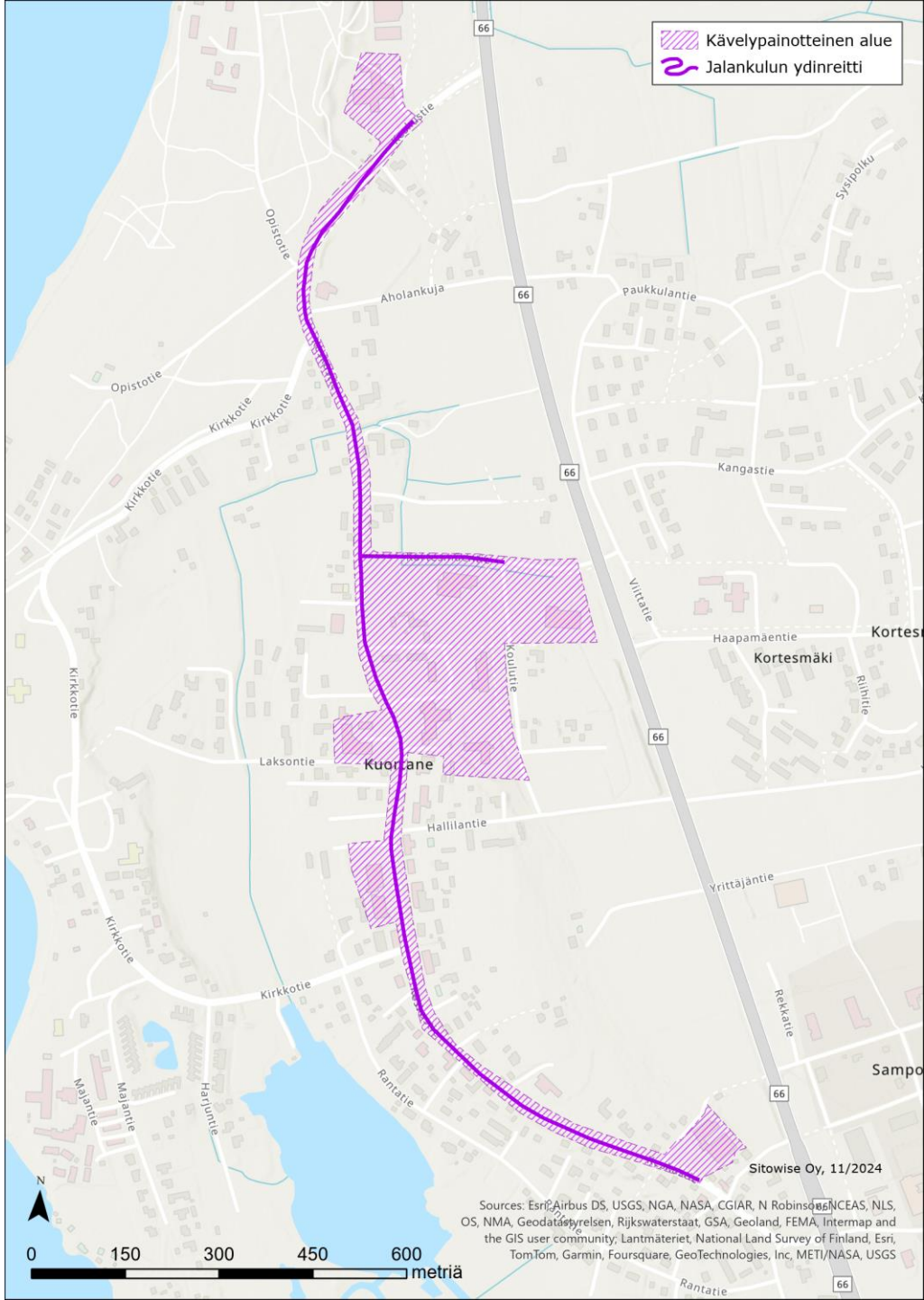
Tässä työssä määritetty kävelypainotteinen alue ja jalankulun keskeinen reitistö luovat jalankulun strategisen suunnitelman, joka ohjaa jalankulkualueiden ja -reittien kehittämistä sekä tarkempaa suunnittelua. Kuortaneelle määritetty kävelypainotteinen alue myötäilee suurilta osin keskeisten kaupallisten palveluiden vyöhykettä asemakaava-alueella keskustassa.

Kävelypainotteista aluetta suunniteltaessa on hyvä ottaa huomioon myös Jalankulun suunnittelu -ohjeen (Väylävirasto, 2022) sekä SuRaKu (esteettömän rakentamisen) -ohjeen sisällöt. Tässä työssä Kuortaneelle ei ole erikseen määritelty esteettömyyden erikoistason alueita, mutta kävelypainotteisilla alueilla liikenneympäristön tulee kuitenkin tukea esteetöntä liikkumista, ja esteettömyyden erikoistason vaatimukset tuleekin ottaa suunnittelussa huomioon.

Kävelypainotteinen alue Kuortaneella

- Kävelypainotteisella alueella panostetaan kävelyn sujuvuuteen, viihtyisyyteen sekä **esteettömyyteen**.
- Kävelypainotteisella alueella sekä jalankulun ydinverkolla on usein (runsaasti) kaupallisia palveluita.
- Kävelypainotteinen alue käsittää yleensä pääkadut, laadukkaat kokoojakadut sekä kerrostaloalueiden tonttikadut.

Kuortaneen kävelypainotteinen alue kattaa Keskustien osuuden Kuortaneen lukion ja Kuortaneen yhteiskoulun välillä sekä Kortesmäen tien eteläpuolella sijaitsevan keskustakorttelin alueen palveluineen (kuva 4.1).



Kuva 4.1 Kävelypainotteinen alue Kuortaneella.

Kävelypainotteisen alueen tavoitetaso 1/2

	Toteutus
Jalankulun erottaminen autoliikenteestä	Lähtökohtaisesti erotettu
Jalankulun erottelu pyöräliikenteestä	Lähtökohtaisesti erotettu ydinkeskustan alueella ja aina esteettömyyden erikoistason alueilla.
Jalankulkuväylän leveys	Jalkakäytävän poikkileikkauksen suositeltava mitoitus (vähimmäismitoitus) - pääreitti: 2,5 metriä (2,25 m) - muu kuin pääreitti: 2,25 m (1,75 m)
Suojatie	• Merkitään sekä liikennemerkillä että tiemerkinnällä. • Reunatukijärjestelyissä otetaan huomioon erityyppiset liikkujat, esimerkiksi siten, että reunatuen korkeus suojatien kohdalla on osin 40 mm ja osin reunatuki on luiskattu. Toteutusratkaisun valinnassa hyödynnetään SuRaKu-ohjeita.
Varoitusalueet suojateitä lähestyttäessä	Vinosti lähtevässä suojatiessä tai reunatukilinjan ollessa kaareva ylityssuunta osoitetaan 600 mm leveällä lohkopintaisella luonnonkivellä koko suojatien leveydeltä.
Risteäminen autoliikenteen kanssa	Suojatien ylityspituus mahdollisimman lyhyt. Reunatukilinjat kohtisuorassa linjassa suojatiehen nähden. • Autoliikenteen nopeusrajoitus enintään 40 km/h: "tavallinen suojatie". Keskisaarekkeellinen tai kavennettu ajorata suojatien kohdalla mikäli liikenneympäristö sitä edellyttää tai suojatien kerralla ylitettävä pituus olisi muutoin yli 7 metriä. • Autoliikenteen nopeusrajoitus 50 km/h: keskisaarekkeellinen, kavennettu tai valo-ohjattu suojatie • Autoliikenteen nopeusrajoitus 60 km/h: suojatiellä valo-ohjaus • Autoliikenteen nopeus yli 60 km/h: ei suojatietä, risteämisratkaisu tarvittaessa eritasossa

Kävelypainotteisen alueen tavoitetaso 2/2

	Toteutus
Pituuskaltevuus	Enintään 5 %, ulkoilureiteillä enintään 8 %
Levähdyspenkit	50 metrin välein ydinkeskustan alueella, (muualla 100–200 metrin välein). Penkeissä selkänoja ja käsituki keskellä tai reunoissa.
Törmäys-turvallisuus	Väylällä ei sallita kohteita, joihin näkörajoitteinen voi törmätä (mainostelineet, valaisinpylväät…). Mikäli tällaisia on mahdotonta välttää, on niiden havaittavuutta parannettava kontrastialueella tai vähintään 600 mm korkealla kaiteella tai muulla reunuksella. Väylän yläpuolisten varusteiden ja rakenteiden tulee olla vähintään 2,2 metrin korkeudella.
Päällyste	Asfalttipinta, kiveys, ulkoilureiteillä myös kivituhka, soramurske tai vastaava. Päällyste pidetään tasaisena ja hyväkuntoisena siten, ettei se aiheuta kompastumisriskiä tai vaikeuta rullaluistimilla, pyörätuolilla tai lastenvaunujen kanssa kulkemista. Päällystepinnan korjaukset tehdään päällystämällä uudelleen selkeä yhteysväli. Vanhan ja uuden päällysteen saumakohtiin ei saa syntyä epätasaisuutta. Urapaikkauksia ei hyväksytä.
Kunnossapito	Kuuluu kunnossapitoluokkaan 1.
Valaistus	Pääreitit on valaistu. Erityistä huomiota kiinnitetään risteämiskohtien kuten suojateiden valaistukseen.
Turvallisuus	Vältettävä vaaralliseksi koettuja risteämisiä muun liikenteen kanssa. Pyritään mahdollisimman hyvään sosiaalisen turvallisuuteen esim. välttämällä pimeitä alikulkuja tai pimeitä puisto-osuuksia. Erityisen turvattomiksi koettujen risteämisten havaittavuutta voidaan parantaa esimerkiksi valaistuksella, suojatien heijastinvarsin tai varoitusvilkuin. Näiden toimenpiteiden tarpeellisuus tarkastellaan kokonaisuutena saman katujakson tai lähialueen muiden risteämisten kanssa.
Viihtyisyys ja vaihtelevuus	Vaihtelevat maisemat esim. kiinnostavien yksityiskohtien, istutusten ja luonnonelementtien avulla.

5. Toimenpideohjelma

5.1 Toimenpideohjelman tausta

Toimenpideohjelma toimii kunnan työkaluna kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisessä osana liikkumisen, kaavoituksen sekä maankäytön ja liikenteen kehittämistyötä. Toimenpideohjelmassa esitetään toimenpiteitä edistämisohjelmassa asetettuihin tavoitteisiin pääsemiseksi kolmessa eri toimenpidekategoriassa, joita ovat **infratoimenpiteet, liikkumisen ohjauksen toimenpiteet ja resurssit**.

Toimenpideohjelmassa esitettyjä toimenpiteitä työstettiin yhdessä työn aikana järjestetyssä toimenpidetyöpajassa, johon kutsuttiin eri hallintokuntien edustajia ja sidosryhmiä. Toimenpiteiden määrittämisen pohjalla toimivat aikaisemmin työssä järjestetyn tavoitetyöpajan ja toteutetun kyselyn tulokset.

Esitetty pyöräliikenteen tavoiteverkko ja kävelypainotteinen alue laatukriteereineen ovat osaltaan ohjanneet työssä esitettyjä **infratoimenpiteitä** sekä suunnitteluratkaisujen valintaa.

Liikkumisen ohjauksen ja resurssien toimenpiteet sisältävät eri toimialoilla tapahtuvaa kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistä muun muassa viestinnällisin ja koordinoinnin keinoin. Toimenpiteet toimivat eri toimialojen ja sidosryhmien toiminnan tukena, kun toimenpiteitä toteutetaan yhteistyö.

Liikkumisen ohjauksella tarkoitetaan yleisesti viisaan liikkumisen edistämistä muun muassa **neuvonnalla, markkinoinnilla, liikkumisen suunnittelulla sekä palvelujen koordinoinnilla ja kehittämisellä.** Liikkumisen ohjaus edistää kestävää liikkumista ja hallitsee autoliikenteen kysyntää **muuttamalla matkustajien asenteita ja käyttäytymistä**. Toimenpiteet eivät välttämättä vaadi suuria taloudellisia investointeja ja voivat olla hyötysuhteeltaan erittäin tehokkaita.

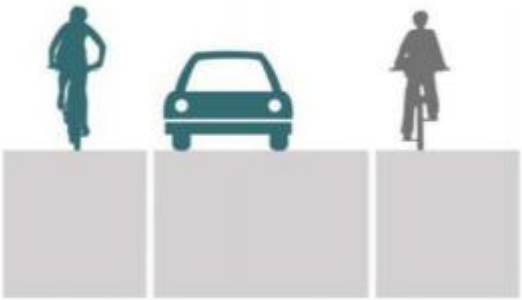
Kullekin toimenpiteelle on asetettu ohjelmassa toteuttamisen vastuutaho tai -tahot ja toteuttamisaikataulu, jotka osaltaan ohjaavat toimenpiteiden toteuttamista.

5.2 Infratoimenpiteet

Infratoimenpiteet luokiteltiin suuria investointeja edellyttäviin hankkeisiin sekä pieniin kustannustehokkaisiin hankkeisiin. Toimenpiteet määriteltiin työpajatyöskentelyn ja kyselyssä saadun palautteen perusteella. Lisäksi infratoimenpiteissä varaudutaan pyöräliikenteen tavoiteverkon toteutumiseen, jolla varmistetaan jatkuvat pyöräliikenteen yhteydet kehittämällä tavoiteverkossa aluereiteiksi ja merkittäviksi paikallisreiteiksi merkittyjä yhteyksiä.

Esitetyt infratoimenpiteet kehittävät erityisesti asuinalueiden ja tärkeiden palvelukohteiden (yhteiskoulu, lukio, Urheiluopisto, kirkonkylän keskustan palvelut) välisiä jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksiä sekä kirkonkylän ja kylien (Mäyry, Ruona ja Leppälänkylä) välisiä pyöräliikenteen yhteyksiä. Kylien välisiä yhteyksiä esitetään kehitettäväksi muun muassa kyläteinä (kuva 5.1).

Tarvittaessa tavoiteverkon kehittämiseksi voidaan kunnassa laatia erillinen tarkennettu verkkosuunnitelma, jossa tarkennetaan tavoiteverkon kehittämiseksi esitetyt toimenpiteet ja toteutuksen ajankohta, priorisoidaan verkonosat keskenään ja määritellään tarvittava rahoitustaso.

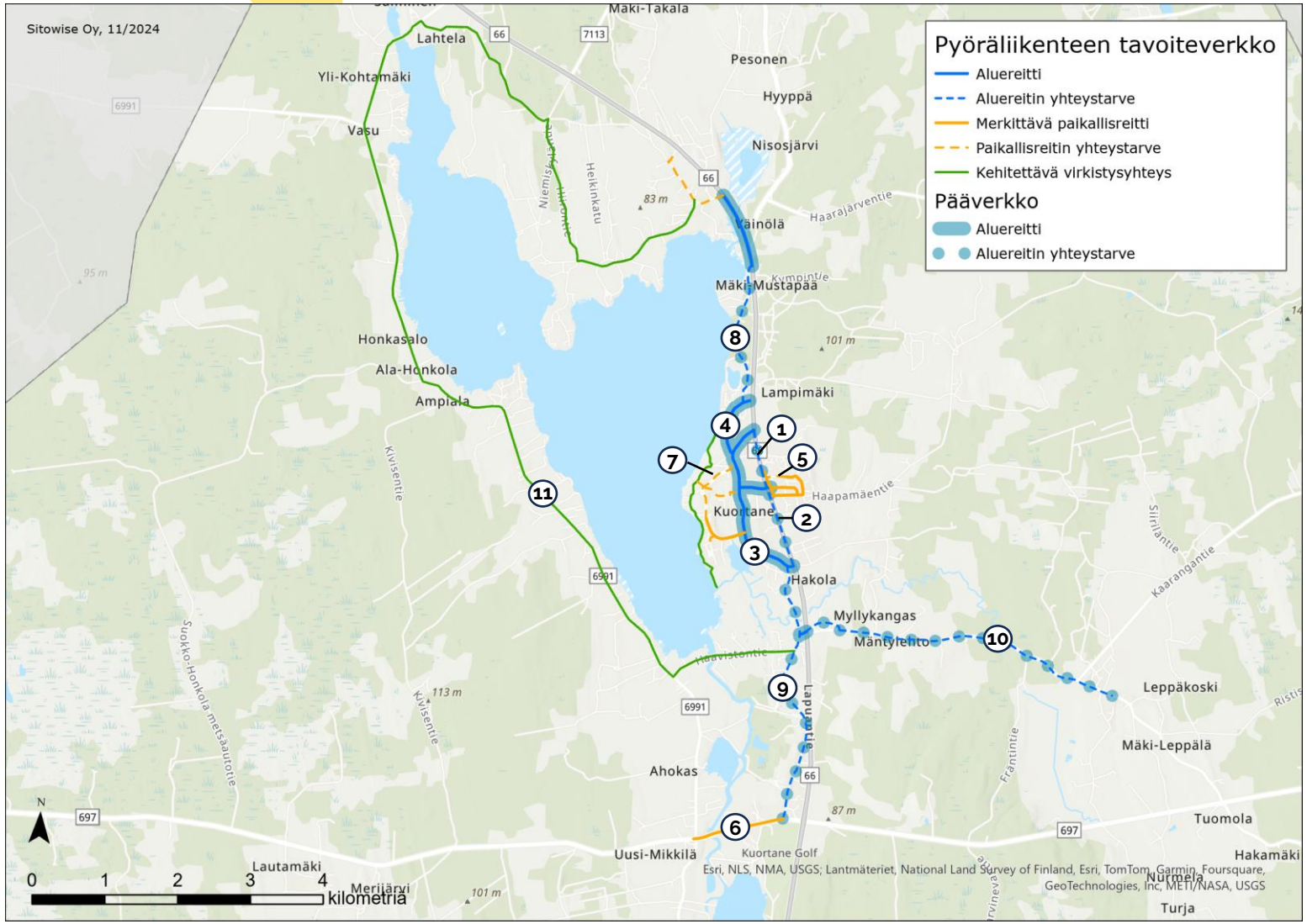


Kuva 5.1 Kylätien poikkileikkaus.

Kylätie

Kylätie on liikennejärjestely, jossa ajorata on normaalia kapeampi (2,6–3,8 metriä) ja pientareet leveämmät (1,5–2,2 metriä). Kohtaamistilanteessa autot varmistavat ohitustilanteen turvallisuuden ja hyödyntävät piennarta. Piennar merkitään reunaviivalla. Liikennemäärä ei saa ylittää 3 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja nopeusrajoituksen tulee olla alle 50 km/h. (Traficom 2023b)

Kuortaneen infran parannuskohteet kartalla



Toimenpideohjelman taulukoissa esitettyjen infratoimenpiteiden sijainti on esitetty oheisella kartalla (kuva 5.2).

Toimenpiteet 1–8 ovat suuria investointeja edellyttäviä hankkeita ja toimenpiteet 9–11 pienempiä kustannustehokkaita hankkeita.

Kuva 5.2 Toimenpideohjelman infratoimenpiteiden sijainti.

Suuret infratoimenpiteet

Esitetyt infratoimenpiteiden kustannusarviot ovat karkeita arvioita, jotka antavat suuntaa toimenpiteiden kustannustasosta. Sivulla 48 on esitetty esimerkkejä erilaisten toimenpiteiden yksikkökustannuksista.

Numero kartalla	Kohde	Toimenpide	Vastuutaho	Aikataulu	Alustava kustannusarvio	Vaikuttavuus
1	**Kt 66** välillä Keskustie pohj.– Kortesmäentie (0,8 km)	Nykyisen jkpp-yhteyden kehittäminen kantatien länsipuolella välillä Keskustie–Aholankuja, alikulun rakentaminen Aholankujan kohdalle ja jkpp-yhteyden rakentaminen alikululta Paukkulantietä ja Viittatietä pitkin Kortesmäentien liittymään. (Yhteystarvetta on kuvattu tarkemmin seuraavalla sivulla.)	Kunta/ELY	2030–2040	500 000 €	+++
2	**Kt 66** välillä Kortesmäentie– Keskustie et. (1,1 km)	Jkpp-yhteyden rakentaminen kantatien itäpuolelle ja alikulun rakentaminen Keskustien/Vesterintien liittymään. (Yhteystarvetta on kuvattu tarkemmin seuraavalla sivulla.)	Kunta/ELY	2030–2040	700 000 €	++
3	**Keskustie** välillä kt 66 – Kirkkotie et. (0,8 km)	Nykyisen yhdistetyn jkpp-väylän leventäminen 3,5 metriin (minimileveys tavoiteverkon aluereitillä)	Kunta	2030–2040	150 000 € (kun levennys +1 m)	++
4	**Opistotie** (1,0 km)	Nykyisen jkpp-väylän leventäminen 3,5 metriin (minimileveys tavoiteverkon aluereitillä)	Kunta	2030–2040	200 000 € (kun levennys +1 m)	++
5	**Kangastie** välillä Viittatie–Kangaspolku (0,4 km)	Yhdistetyn jkpp-väylän rakentaminen	Kunta	2030-2035	150 000 €	++
6	**St 697 Seinäjoentie** (Mäyry) välillä Kuljuntie–Länsirannantie (1,2 km)	Nykyisen yhdistetyn jkpp-väylän leveyden tarkistaminen ja leventäminen 3,0 metriin tarvittavilta osin.	Kunta/ELY	2035-2040	Riippuu nykyisen väylän leveydestä	++
7	**Kirkkotie** välillä Keskustie pohj. – Klemetinpolku (1,0 km)	Selvitetään tarve jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyden kehittämiselle Kirkkotien sekaliikenneosuudella.	Kunta	2025–2030	Riippuu suunnitelmasta	+
8	**Sysilammentie** välillä Opistotie–Lapuantie (2,0 km)	Selvityksen laatiminen jkpp-yhteyden kehittämiseksi alueelle suunnitellun puutarhakylän suunnittelun yhteydessä.	Kunta	2030-2040	Riippuu suunnitelmasta	++

Vaikuttavuuden arvioinnissa käytetyt kriteerit:
+++ Toimenpide **parantaa merkittävästi tai laajalla alueella** liikenneturvallisuutta/viihtyisyyttä/saavutettavuutta jalan ja pyörällä
++ Toimenpide **parantaa paljon** liikenneturvallisuutta/viihtyisyyttä/saavutettavuutta jalan ja pyörällä
+ Toimenpide **parantaa kohtalaisesti tai paikallisesti** liikenneturvallisuutta /viihtyisyyttä /saavutettavuutta jalan ja pyörällä

Toimenpide: Kantatien 66 suuntaisen jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyden kehittäminen välillä Keskustie pohj. - Keskustie et.

Työssä toteutetussa kyselyssä ja työpajoissa nousi esiin jalankulun ja pyöräliikenteen yhteystarve kantatien 66 viereen Keskustien eteläisen ja pohjoisen liittymän välille. Toimenpideohjelmassa kantatien 66 jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyden kehittäminen on jaettu kahteen osaan: Keskustie pohj.–Kortesmäentie ja Korteasmäentie–Keskustie et.

Nykyisin jalankulku- ja pyöräliikenteelle on alikulku kantatien 66 ali vain Kortesmäentien kohdalla. Kortesmäen asuinalueen pohjoisosista Kuortaneen urheiluopiston ja Kuortaneen lukion suuntaan liikuttaessa alikulku pidentää kuljettavaa matkaa kuitenkin huomattavasti ja kulku kantatien yli tapahtuu usein pohjoisempaa Aholankujan kohdalta. Kantatien länsipuolelle on myös toteutettu kevyellä ratkaisulla jalankulku- ja pyöräliikenneyhteys välille Keskustie pohj. –Aholankuja.

Ensimmäisessä osassa kehitetään nykyistä yhteyttä välillä Keskustie pohj.–Ajolankuja, rakennetaan alikulku nykyiseen kantatien ylityskohtaan Aholankujan kohdalle ja varmistetaan reitin jatkuvuus Paukkulantietä ja Viittatietä pitkin Kortesmäen liittymään asti.

Toisessa osassa yhteyttä jatketaan Kortesmäen liittymästä edelleen etelään Keskustien eteläiseen liittymään asti, jonka yhteyteen toteutetaan alikulku.

Erillisselvityksellä voidaan tarkastella muita kustannustehokkaita tai lyhyellä aikavälillä toteutettavia parantamistoimenpiteitä, kuten kantatien pientareen leventämistä, mahdollisuutta laskea nopeusrajoitusta kantatiellä Kuortaneen keskustan kohdalla tai mahdollisuutta sijoittaa kantatielle Aholankujan kohdalle ajoradalle siirtyvistä jalankulkijoista ja pyöräilijöistä varoittava liikennemerkki (A18).

Esimerkkejä tyypillisimpien kävelyn ja pyöräliikenteen liikenneympäristöön ja infraan liittyvien edistämistoimenpiteiden kustannuksista

Toimenpide	Leveys	Yksikköhinta-arvio	Yksikkö	Lisähuomiot
Uusi yhdistetty jk+pp väylä	3,0–4,0 m	250-400	€/jm	Ei sisällä valaistusta eikä vesihuoltojärjestelmiä, melusuojausta eikä väylällä sijaitsevia siltojen parantamisia. Kustannukseen vaikuttavat muun muassa lunastustarve, maaperäolosuhteet, tasaus, käytetyt materiaalit ja erottelutarve ajoradasta (betonikiveys, viherkaista).
Kulkumuotojen erotteluraita, ajoratamaalauksella toteutettuna		2,0–5,0	€/jm	Yksikköhinta riippuu maalattavasta pituudesta
Nykyisen väylän leventäminen (1,0 m): päällysteen uusiminen, leventäminen ja kulkutapojen erottelu tiemerkinnällä		200	€/jm	Ei sis. valaistusta eikä vesihuoltojärjestelmiä
Nykyisen väylän leventäminen (1,5 m): päällysteen uusiminen, leventäminen ja kulkutapojen erottelu tiemerkinnällä		250	€/jm	Ei sis. valaistusta eikä vesihuoltojärjestelmiä
Alikulkukäytävä kantatien ali	sillan hyötyleveys 10 m	250 000 €	€	
Uuden valaisutuksen asentaminen uudiskohteeseen (ei sis. vanhan purkamista / siirtämistä)		100	€/jm	
Liittymän korottaminen tai saarekkeen rakentaminen	koko noin 50 m^2	15 000	€/kpl	Ei sis. valaistusta eikä vesihuoltojärjestelmiä
Runkolukittava pyöräpysäköintipaikka		200–600	paikka	

Kustannusarvioiden lähteenä on käytetty infrakustannusten osalta Ihku-kustannuslaskentaohjelmaa. Laskennan Ihku-laskentapalvelun hinnasto 08/2024 (128,2 2020=100).

Pienet kustannustehokkaat infratoimenpiteet

Numero kartalla	Kohde	Toimenpide	Vastuutaho	Aikataulu	Alustava kustannusarvio	Vaikuttavuus
9	**Kuljuntie** välillä Seinäjoentie–Latvatie (2,2 km)	Kylätie, sis. tiemerkinnät, liikennemerkit ja opasteet sekä näkemäpuutteiden korjaamisen.	Kunta	2025–2030	10 000–20 000 € ilman mahdollisten näkemäpuutteiden korjaamista	++
10	**Mt 17469 Leppäläntie** välillä Rasinperäntie–Pastontie (4,4 km)	Selvitetään mahdollisuus kehittää pyöräliikenteen liikenneturvallisuutta tieosalla. Selvitettäviä toimenpiteitä esimerkiksi: • Kylätie, sis. tiemerkinnät, liikennemerkit ja opasteet sekä näkemäpuutteiden korjaamisen. • Mahdollisuus laskea nopeusrajoitus yleisrajoituksesta (80 km/h) 60 km/h:iin. • Tien kunnon parantaminen ja valaistuksen lisääminen	Kunta/ELY	2025–2030	Kylätie: 20 000–30 000 € ilman mahdollisten näkemäpuutteiden korjaamista	++
11	**Mt 6991 Länsirannantie** (11,6 km)	Selvitetään mahdollisuus laskea nopeusrajoitus yleisrajoituksesta (80 km/h) 60 km/h:iin.	ELY	2025–2030	-	++
	Keskustan **kävelypainotteinen alue** (luku 4.2)	Kehitetään luvussa 4.2 määritettyä aluetta jalankulkuvyöhykkeen tavoitetason mukaisesti.	Kunta	2025-2040	Kustannuksia esim. valaistuksesta, istutuksista ja kalusteista.	++
	Koko jalankulku ja pyöräliikenteen verkko	Talvihoidon kehittäminen, hoitotoimenpiteiden ajoittamisen oikea-aikaisuus sekä näiden seuranta.	Kunta	2025-2030	-	+

Vaikuttavuuden arvioinnissa käytetyt kriteerit:
+++ Toimenpide **parantaa merkittävästi tai laajalla alueella** liikenneturvallisuutta/viihtyisyyttä/saavutettavuutta jalan ja pyörällä
++ Toimenpide **parantaa paljon** liikenneturvallisuutta/viihtyisyyttä/saavutettavuutta jalan ja pyörällä
+ Toimenpide **parantaa kohtalaisesti tai paikallisesti** liikenneturvallisuutta /viihtyisyyttä /saavutettavuutta jalan ja pyörällä

Kunnossapito

Tärkeä osa kävelyn ja pyöräilyn edistämistä on väylien kunnossapito. Laadukas kunnossapito on kustannustehokas keino lisätä kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta kaikkina vuodenaikoina. Talvipyöräilyn ja -kävelyn kannalta on olennaista, että väylät on puhdistettu riittävän hyvin ja oikea-aikaisesti lumesta ja loskasta. Talvikunnossapidossa tulee tehdä myös oikea-aikaista liukkauden torjuntaa. Verkolle sijoittuvien risteysten ja ylityskohtien näkemät sekä opasteiden, liikennemerkkien ja suojateiden näkyvyys tulee varmistaa. Väylien talvikunnossapidon kannalta kunnan on hyvä huomioida myös riittävät varaukset lumi- ja kuivatustiloille kaavoituksessa ja muussa tarkemmassa suunnittelussa. Hulevesisuunnittelussa tulee välttää ajoradan sulamisvesien valuminen jalkakäytävälle ja pyörätielle.

Kunnossapito on syytä kohdistaa erityisesti käytetyimmille väylille, koulujen ja muiden erityiskohteiden ympäristöön sekä joukkoliikenteen solmukohtiin, joissa kunnossapidosta saadaan kaikkein paras hyöty. Ennen talvikunnossapitokauden alkua on suositeltavaa pitää ELY-keskuksen, kunnan ja urakoitsijoiden välinen tilannekatsaus, jossa sovitaan pelisäännöt tulevaa urakointia varten. Myös kunnan ja kiinteistönomistajan on suositeltavaa sopia kunnossapitovastuiden uudelleenjakamisesta, mikäli kunta ei vielä vastaa kaava-alueiden jalankulkuväylien talvikunnossapidosta.

Kunnan ja ELY-keskuksen on hyvä sopia yhteiset kunnossapidonkriteerit. Yhtenevä kriteeristö on olennainen niillä reiteillä ja reittiosuuksilla, joilla kunnossapidon vastuutaho (väylän hallinnollinen luokka) vaihtuu. Kriteerejä voivat olla esimerkiksi:

- Maksimilumensyvyys (esim. 3 cm)
- Sohjon maksimipaksuus (esim. 3 cm)
- Liukkauden torjunta (esim. 3 tunnin sisään lumen- ja sohjonpoistosta)
- Soran ja hiekoitushiekan poisto keväisin
- Lehtien poisto syksyisin, jos niistä aiheutuu liukastumisvaara

5.3 Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet

Kärkitavoite	Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Vastuutaho	Aikataulu
Kävelyn ja pyöräliikenteen teemoista viestitään aktiivisesti	**Liikkumisen ohjauksen kampanja**	Toteutetaan vuosittain vähintään yksi liikkumisen ohjauksen kampanja esimerkiksi Liikkujan viikolla. Nykyisten tapahtumien vahvistaminen ja uusien osallistujien saaminen mukaan nykyisiin tapahtumiin.	Sivistysosasto	Vuosittain
Jalankulun ja pyöräliikenteen turvallisuus on parantunut	**Alueelliseen liikenneturvallisuus-työryhmän toimintaan osallistuminen**	Selvitetään kunnan edustajan osallistumista alueelliseen liikenneturvallisuusryhmään.	Tekninen palvelukeskus	Kokoontuminen 1-2 kertaa vuodessa
Kestävien kulkutapojen osuus on kasvanut	**Kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen kouluissa**	Koululaisten ohjaaminen kestäviin kulkumuotoihin (muun muassa perhetapahtumat, pyöränhuoltopäivät). Yhteistyömahdollisuuksien selvittäminen sivistystoimen ja sidosryhmien kanssa (muun muassa Urheiluopisto, Kuortaneen Latu)	Sivistysosasto	1-2 vuoden välein
Kävelyn ja pyöräliikenteen teemoista viestitään aktiivisesti	Laaditaan **kestävän liikkumisen viestinnän suunnitelma**	Kävelyn ja pyöräliikenteen vuosikalenteriin (kuva 5.3) perustuvan viestintäsuunnitelman laatiminen. Viestinnän lisääminen muun muassa pyörälainausmahdollisuuksista, Kilometri- ja Talvikilometrikisasta sekä alueen pyöräilyreitistöstä.	Keskushallinto, Ympäristöosasto, Tekninen palvelukeskus, Sivistysosasto	Jatkuvaa

Muita liikkumisen ohjauksen toimenpideideoita:

- Lainattavat pyörät Kuortaneen keskustan alueelle.
- Kannustinkokeilu talvipyöräilyyn esimerkiksi valtakunnallisen Talvikilometrikisan yhteydessä.
- Uuden Kuuden tähden reitistön maastopyöräreittiin liittyvä tapahtuma/markkinointi kesällä 2025.
- Pumptrack-radan toteuttaminen koulun yhteyteen koululaisten houkuttelemiseksi pyörällä kouluun.

Liikkumisen ohjauksen vuosikalenteri

Talvikilometrikisa

Pysy pystyssä -kampanja

Kansainvälinen Winter Bike to Work Day

Ilmoittautuminen fiksusti kouluun -kampanjaan

Liikkuva ja oppiva yhteisö

Kilometrikisa

Pyöräilyviikko

Unelmien liikuntapäivä

Maailman ympäristöpäivä

Helppo liikkua -viikko

Velo-city konferenssi

Pyörämatkailun huippusesonki

Liikkumisen ohjauksen valtionavustusten hakuaika alkaa

Heijastinpäivä

Walk21 konferenssi

VeloFinland

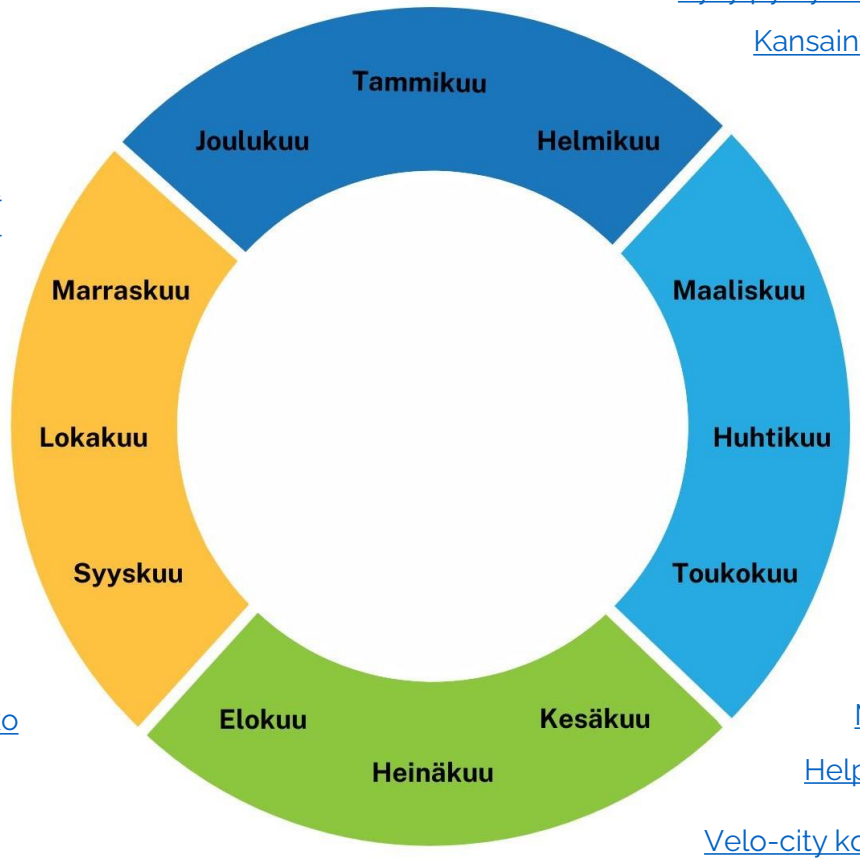
Paikallisliikennepäivät

Liikkujan viikko ja Auton vapaapäivä

Liikenneturvallisuusviikko

Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn foorumi

Pyöräilytalvi



Yritysyhteistyö läpi vuoden esim. Tervetuloa pyöräilijä -tunnus

Kuva 5.3 Liikkumisen ohjauksen vuosikalenteri.

5.4 Resurssit

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Vastuutaho	Aikataulu
Hyväksytetään kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisohjelma päättäjillä	Viedään edistämisohjelma poliittiseen käsittelyyn sen vahvistamiseksi.	Tekninen lautakunta	tammikuu 2025
Toimenpideohjelman toteutumisen seuranta ja edistymisen raportointi	Poikkihallinnollisen yhteistyön vahvistaminen kunnassa ja vastuutahon nimeäminen ohjelman toimenpiteiden seuraamiseksi vuosittain (ks. luku 6).	Keskushallinto, Ympäristöosasto, Tekninen palvelukeskus, Sivistysosasto	vuosittain
Toimintamallin kehittäminen säännölliselle tiedonjaolle kunnan ja sidosryhmien välillä	Kunnan ja ulkopuolisten sidosryhmien (mm. Urheiluopisto ja Kuortaneen Latu) välisen tiedonkulun kehittämiseksi toimintamallin kehittäminen jatkuvalle ja säännölliselle tiedonjaolle. Jalankulun, pyöräliikenteen ja ulkoilureittien kehittämiseen liittyvän tiedon koostaminen, jakaminen ja seuraaminen. Osallistava suunnittelu muun muassa virkistyspyöräilyn ja pyörämatkailun asioiden edistämisessä.	Keskushallinto, Ympäristöosasto, Tekninen palvelukeskus	1–2 kertaa vuodessa
Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistoimenpiteiden **hankkeistaminen**	Hankkeistamisen edistäminen ja hankerahoituksen tehokas hyödyntäminen (muun muassa Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustus, Liikkumisen ohjauksen valtionavustus)	Keskushallinto, Ympäristöosasto, Tekninen palvelukeskus	jatkuvaa

6. Kehittämistyön organisointi ja seuranta

Edistämisohjelman valmistumisen jälkeen edistämisohjelman toimenpiteiden toteutuminen edellyttää säännöllistä seurantaa, jolla voidaan varmistaa toimenpiteiden toteutumisen edistyminen. Seuranta ja edistämisohjelman integrointi kuntaorganisaation toimintaan varmistaa, että toimenpiteiden toteuttamiselle voidaan tunnistaa oikea-aikaisesti toteutuksen mahdollisuuksia esimerkiksi rakennushankkeiden yhteydessä.

Kuortaneen kunnassa kävelyn ja pyöräliikenteen asioita edistetään yhteistyössä useiden eri toimialojen edustajien kesken, mutta koordinoivan tahon nimeäminen on edistämisohjelman seurannan ja toimenpiteiden koordinoinnin toteutumisen kannalta tärkeää. Nimettävä taho voi olla nimettävä vastuuhenkilö tai mahdollisesti kunnassa nykyisin säännöllisesti kokoontuva ryhmä, joka seuraa toimenpiteiden toteutumista vuosittain. Seurannan tuloksista viestitään kunnassa sisäisesti ja myös asukkaille.

Seurantamittareita toimenpiteiden toteutumisen seuraamiseksi ovat:

- Kävelyyn ja pyöräliikenteeseen liittyvät julkaisut (somejulkaisut, kunnan verkkosivut, muu viestintäkanava) (lkm)
- Kävelyä ja pyöräliikennettä edistävät infratoimenpiteet (lkm)
- Kävelyyn ja pyöräliikenteeseen liittyvät kampanjat/tempaukset/tapahtumat (lkm)
- Kouluissa järjestetyt tapahtumat tai koululaisille tai heidän vanhemmille suunnattu tiedottaminen (lkm)
- Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvaminen (seurantakysely)

Lähteet

IHKU-kustannuslaskentaohjelma, 11/2024.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2018. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelma. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 5/2018.

Traficom 2023a. Henkilöliikennetutkimus 2021. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 2023.

Traficom 2023b. Kylätie & 2–1-tie. Virikeaineistoa kunnille. Pyöräilykuntien verkosto ja Traficom.

Väylävirasto 2022. Jalankulun suunnittelu. Väyläviraston ohjeita 34/2022.

Väylävirasto 2020. Pyöräliikenteen suunnittelu. Väyläviraston ohjeita 18/2020.