

Korsholms kommunens program för
främjande av cykel och gångtrafik

Mustasaaren kävelyn ja
pyöräliikenteen edistämishjelma



KORSHOLM
MUSTASAARI

Innehållsförteckning/Sisällysluettelo

- 1. Inledning
- 2. Nuvarande läget och målnätverk
- 3. Mål
- 4. Åtgärder
- 5. Planeringsanvisningar
- 6. Genomförande och uppföljning
- 7. Konsekvensanalys
- Bilagor:
 - Bilaga 1. Målnätverk
 - Bilaga 2. Tabell på Infrastrukturåtgärder
 - Bilaga 3. Infraåtgärder på kartan
 - Bilaga 4. Resultat på invånarenkät
- 1. Johdanto
- 2. Nykytila ja tavoiteverkko
- 3. Tavoitteet
- 4. Toimenpiteet
- 5. Suunnitteluohejet
- 6. Toimeenpano ja seuranta
- 7. Vaikutusten arvointi
- Liitteet:
 - Liite 1. Tavoiteverkko
 - Liite 2. Infrastruktuuritoimenpidetaulukko
 - Liite 3. Infratoimenpiteet kartalla
 - Liite 4. Asukaskyselyn tulokset



1. Inledning

Johdanto



KORSHOLM
MUSTASAARI

Inledning/Johdanto

- Korsholms kommunens program för främjande av gång och cykling har utarbetats under våren 2022.
- Projektbeställare har varit Korsholms kommun.
- Arbetet genomförades av Sitowise.
- För projektet har erhållits statsunderstöd för mobilitetsstyrning av transport- och kommunikationsverket Traficom.
- I programmet har man satt mål för främjandearbetet i linje med kommunens andra strategier, undersökt nuvarande förhållanden för gång och cykling, kartlagt invånarnas behov genom enkät, utarbetat konkreta åtgärder samt nämnt metoder och ansvariga för uppföljandet på ett interaktivt sätt.
- Programmet ska utvärderas av samhällsbyggnadsutskottet
- Mustasaaren kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma on laadittu keväällä 2022.
- Työn tilaajana on toiminut Mustasaaren kunta.
- Konsulttina työssä toimi Sitowise.
- Työhön toteuttamiseen on saatu liikenne- ja viestintävirasto Traficomin liikkumisen ohjausen valtion avustusta.
- Ohjelman massan on asetettu edistämistyölle tavoite kytkeytyen muihin kunnan strategioihin, tarkasteltu kävelyn ja pyöräilyn nykytilannetta, kartoitetut kyselyn avulla asukkaiden tarpeita, määritetty vuorovaikuttavasti toimenpiteet, seurantamittarit sekä seurannan vastuut.
- Edistämishjelma viedään käsiteltäväksi ja hyväksyttäväksi yhdyskuntarakentamisen valiokuntaan.



Fördelar med främjandet av gång och cykling/ Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen hyödyt

- Utsläppen minskar
- Motionen och välbefinnandet ökar
- Kommunens livskraft och trivsamhet ökar
- En säker och hinderfri promenadmiljö gör det möjligt för barn och äldre att röra sig självständigt och ökar jämlikheten
- Päästöt vähenevät
- Liikunta ja hyvinvointi lisääntyvät
- Kunnan elinvoimaisuus ja viihtyisyys lisääntyvät
- Turvallinen ja esteeton kävely-ympäristö mahdollistavat lasten ja vanhusten itsenäisen liikkumisen lisäten tasa-arvoa



Styrgrupp och organ inbjudna till workshoppar/ Ohjausryhmä ja vuorovaikutustilaisuuksiin kutsutut tahot

Styrgrupp/Ohjausryhmä

Korsholms kommun/Mustasaaren kunta

- Kjell Sundsten, Vägmästare/Tiemestari
- Ben Antell, Teknisk direktör/Tekninen johtaja
- Hans Hjerpe, Projekteringsingenjör/Projekti-insinööri
- Allan Hagberg, Kommunal tekniskchef/Kunnallistekniikan päällikkö
- Rurik Ahlberg, Kommundirektör/Kunnanjohtaja

- Kjell Lind, NTM-centralen/ELY-keskus
- Anne Peltoniemi, NTM-centralen/ELY-keskus
- Michaela Sannholm, Traficom

Konsult/Konsultti, Sitowise

- Milla Talja, Projektchef/Projektipäällikkö
- Ville Mäki, Projektsekreterare/Projektisiteeri
- Matias Härmä, Trafikplanerare/Liikennesuunnittelija
- Miro Mujunen, Planerare/Suunnittelija

Till workshoppar har man inbjudit representanter från följande organ/Työpajoihin on kutsuttu seuraavien tahojen edustajia:

- Samhällsbyggnadsutskott/Yhdyskuntarakentamisen valiokunta
- Fritid och kultur/Vapaa-aika ja kulttuuri
- Pensionärsföreningar/Eläkeläisyhdistyket
- Representanter från delcentra (bildningsutskottet)/Aluekeskusten edustajat (sivistysvaliokunta)
- Ungdomsfullmäktige/Nuorisovaltuusto
- Handikapprådet/Vammaisneuvosto
- Trafikanter/Liikennöitsijät
- Utbildning/Koulutoimi

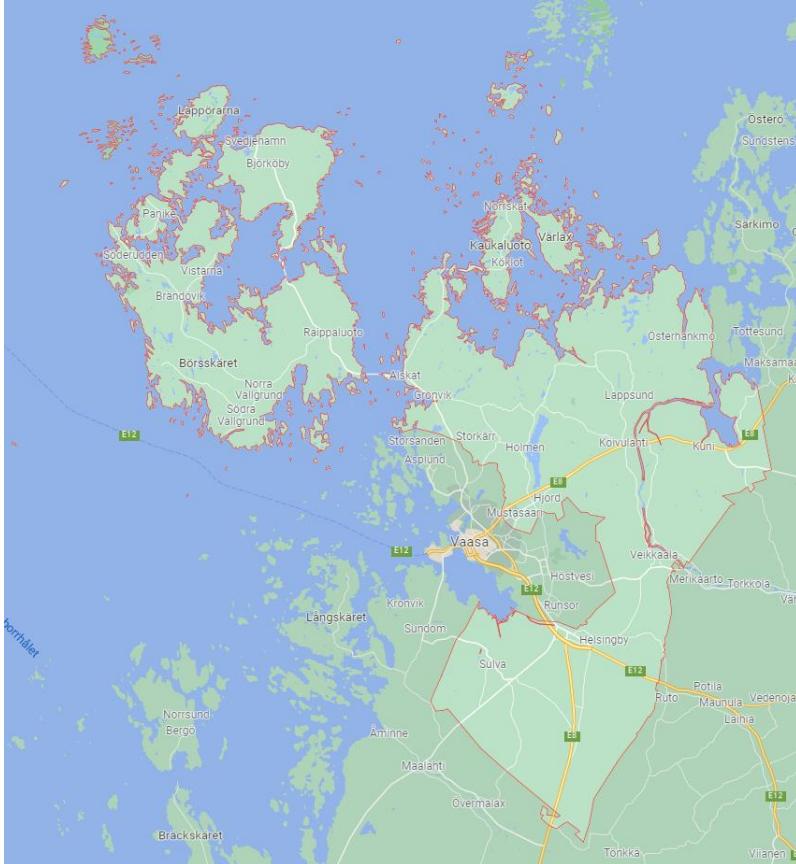


2. Nuvarande läget och målnätverk Nykytila ja tavoiteverkko



KORSHOLM
MUSTASAARI

Planeringsområde/Suunnittelualue



- Korsholm har cirka 19 500 invånare
- I kommunens strategi är invånarna i centrum. I Korsholm är det nära överallt, till naturen, till servicen, till arbetsplatsen, ut i världen.
- Utarbetning av Korsholms kommuns planeringsanvisningar utgår ifrån att stadscentrum i området ligger i Vasa stad. Vasa har framställt målnätverk samt främjande program för gång- och cykeltrafik i 2021. I detta arbete har man beaktat kontinuerliga rutter till både Vasa och andra grannkommuner.
- Mustasaarella on asukkaita noin 19 500.
- Kunnan strategiassa asukkaat ovat keskiössä. Mustasaarella kaikki on läheillä: luonto, palvelut, työpaikat, koko maailma.
- Mustasaaren kunnan kävelyn ja pyöräliikenteen suunnitteluhjeen laatimisessa on huomioitu, että seudun kaupunkikeskus on Vaasan kaupunki. Vaasan kaupunki on laatinut kävelyn ja pyöräliikenteen tavoiteverkon ja edistämishojelman vuonna 2021. Tässä työssä on huomioitu reittien jatkuvuus Vaasan kaupungin lisäksi myös muihin naapurikuntiin.



KORSHOLM
MUSTASAARI

Korsholms nätverk för gång och cykling/ Mustasaaren jalankulku- ja pyöräväylien verkko



Ledtyper/Väylättyypit



- Nuvarande ledar är för det mesta dubbelriktade, kombinerade cykel- och gångbanor
- Avskilda från biltrafik med en kantsten eller en smal gräsremsa
- Nykyiset väylät ovat etupäässä kaksisuuntaisia yhdistettyjä jalankulku- ja pyöräväyliä
- Erottelu autoliikenteestä reunakivellä tai viherkaistalla



Målnätverk 2040/ Tavoiteverkko 2040

- I arbetet bestämdes målnätverk för gång- och cykeltrafik. Det består av huvud- och områdesrutter och kompletteras av lokala förbindelser
- Työssä muodostettiin kävelyn ja pyöräilyn tavoiteverkko, joka koostuu pää- ja aluereiteistä sekä niiden ulkopuolisista paikallisreiteistä

- Områdescentrum/Aluekeskus
- Kommuncentrum/Kuntakeskus
- Lokalcentrum/Paikalliskeskus
- ★ Arbetsområde/Työpaikka-alue
- Områdesrutt /Aluereitti
- Områdesrutt utan existerande GC-led/
Aluereitti, ei nykyistä jkpp-väylää
- Huvudrutt/Pääreitti
- Huvudrutt utan existerande GC-led/
Pääreitti, ei nykyistä jkpp-väylää



KORSHOLM
MUSTASAARI



Målnätverkets ledtyper på kartan/ Tavoiteverkon väylättyypit kartalla

- På de flesta sträckor utanför tätorter är GC-leder tillåtna för mopeder
- Useimmissa osuuksilla taajamien ulkopuolella mopoilu on sallittu jkpp-väylällä

**–kombinerad
GC/yhdistetty jkpp
–komb. CG, tillåten för
mopeder/yhd. jkpp,
sallittu mopoille
--Förbindelsebehov/
kehittävä yhteys
--blandad
trafik/sekaliikenne**



GC-ledens bredd/ Jkpp:n leveys

- < 3m
- 3 – 3,5m
- 3,5 – 5m
- GC-led saknas/ei jkpp-väylää



KORSHOLM
MUSTASAARI

Belysning/ Valaistus

Den största delen av
bilvägar längs
målnätverkets GC-
rutter har belysning

Suurin osa jkpp-
tavoiteverkkoon
liittyvistä **autoteistä** on
valaistu



KORSHOLM
MUSTASAARI

Terrängbesökets observeringar/Huomioita maastokäynniltä

- Belysning finns på många sträckor, dock mestadels för biltrafikens behov
- GC-rutter har ingen skyltning. Skyltning saknas även på rutter runt vägarbeten.
- Det finns brister på rutternas enighet och logik
- Tillåten för mopeder –skyltar saknas
- Mycket körning till fastigheter har arrangerats längs GC-leder, speciellt vid riksvägar
- Tievalaistusta rakennettu melko kattavasti, tosin etupäässä autoliikenteen tarpeisiin
- Jkpp-reiteillä ei ole opastusta. Myös työmaiden kiertoreitit merkitsemättä
- Reittien yhtenäisyydessä ja loogisuudessa jonkin verran parannettavaa
- Mopoilun sallivia lisäkilpiä puuttuu
- Etenkin valtateiden varsilla paljon tonteille ajoa on järjestetty jkpp-väyliä pitkin

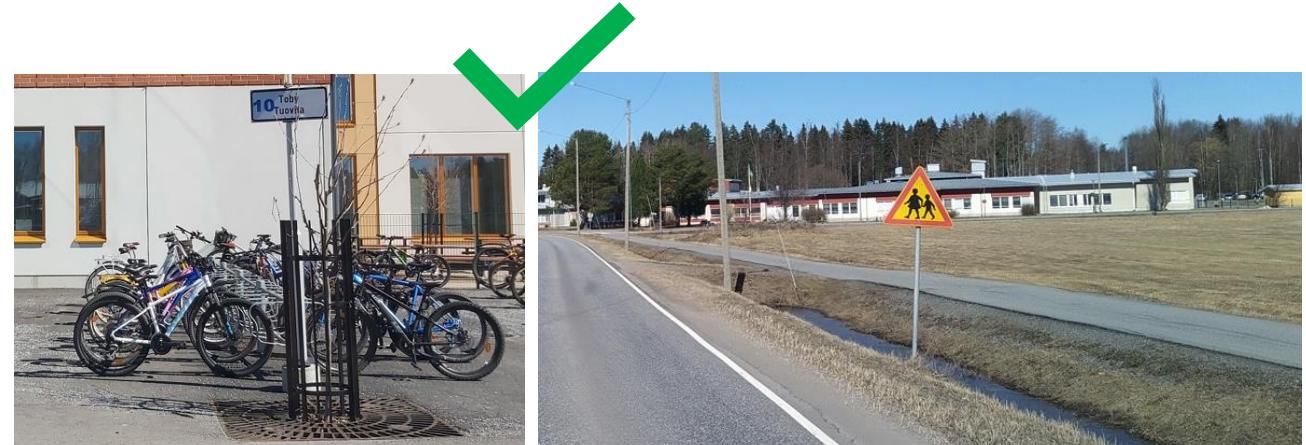
Säkerhet i närheten av skolor/ Turvallisuus koulujen lähistöllä (1/2)



- Grundläggande frågor är i ordning:
 - Hastighetsbegränsning på huvudleder bredvid skolorna högst 40 km/h
 - Vägmärken A17, belysning
- Perusasiat ovat kunnossa:
 - Koulujen kohdilla pääväylän nopeusrajoitus korkeintaan 40 km/h
 - Liikennemerkit A 17, valaistus

Säkerhet i närheten av skolor/Turvallisuus koulujen lähistöllä (2/2)

- I Karperö, Solf, Kvevlax och Smedsby finns det mestadels tydliga arrangemang, t.ex separata ledar för GC-trafik, lugna områden, cykelparkering.
- Dock anses förbindelser till Smedbys finska skola otrygga. Största problem har att göra med sikt i korsningar, farliga skyddsvägar samt parkering längs **Skolvägen**.
- I Helsingby, Replot och Tölby inga GC-arrangemang.
- Karperössä, Sulvassa, Koivulahdessa ja Sepänkylässä enimmäkseen selkeät järjestelyt, esim. erillisiä jkpp-väyliä, rauhoitettuja alueita, pyöräpysäköintiä.
- Kuitenkin Sepänkylän suomenkielisen koulun kulkuyhteydet koetaan turvattomiksi. Suurimmat ongelmat liittyvät **Koulutien** liittymien näkemiin, suojaideiden turvallisuuteen sekä kadunvarren pysäköintiin.
- Helsingbyssä, Raippaluodossa ja Tölbyssä ei erillisiä jkpp-järjestelyjä



Underhåll/Kunnossapito

- Vinterunderhåll innehåller bl.a.
 - Röjning av snö, slask, is och snövallar. Gränsen för snöplogning för gator och lättrafikleder är 3-6 cm.
 - Borttagning av snö som har plogats på lättrafikleden.
 - Halbekämpning samt avlägsnande av sandningssand på våren
- Sommarunderhåll innehåller bl.a.
 - Vägkantsröjning enligt underhållsklassificeringens kvalitetsnivå för att förbättra sikt
- Talvihoitoon kuuluu mm.
 - Lumen, sohjon, jään ja aurausvallin poistaminen. Katujen ja kevyen liikenteen väylien lumiraja on 3-6 senttimetriä.
 - Jalkakäytävälle tai sen viereen auratun lumen pois kuljettaminen.
 - Väylän liukkauden torjunta ja liukkauden torjuntamateriaalin poistaminen keväällä
- Kesähoitoon kuuluu mm.
 - Nämäalueiden pitäminen vapaana kasvustosta hoitoluokkakohtaisten laatuvaatimusten mukaisesti.



Invånarenkät om utveckling av gång och cykling/ Asukaskysely kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisestä

- Med enkäten togs reda på deltagarnas nuvarande vanor gällande färdsätt samt hinder för gång och cykling, och samlades idéer för främjande av hållbara färdsätt.
- Deltagarna fick ange topplenader, förbindelsebehov samt problematiska ställen för gång och cykling på kartan.
- Enkäten var öppen 7–20.3.2022.
- Kommunen fick in totalt 807 svar.
- Enkätsresultaten anges i bilagan .
- Kyselyssä selvitettiin nykyisiä liikkumistottumuksia, kävelyn ja pyöräilyn esteitä ja mahdollisuksia sekä ideoita kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi.
- Kyselyssä oli mahdollista merkitä kartalle kävelyn ja pyöräilyn huippukohtia sekä yhteyspuutteita ja ongelmakohteita.
- Kysely oli avoinna 7–20.3.2022.
- Vastauksia saatiin yhteenä 807
- Kyselyn tulokset on esitetty liitteenä.



3. Mål Tavoitteet



KORSHOLM
MUSTASAARI

Målläge/Tavoitetaila

- Mellan Korsholms områdescentrum, lokalcentrum, läroanstalter och grannkommuner skapas smidiga och trygga cykel- och gångförbindelser
- Skolområden, huvudleder, centralområden, tillgänglighet samt kvalitetsnivå (bredd och belysning) ska prioriteras i utvecklingen
- Samspel i trafiken främjas
- Trafiksäkerheten förbättras: målet är en 0-vision, där ingen behöver att dö eller skadas allvarligt i trafiken
- En bra underhållsnivå för gång- och cykellederna garanteras under alla årstider
- Årlig investeringssnivå för gång- och cykling ska vara minst 15 euro per invånare
- Skyltning för gång- och cykeltrafik samt smart vägledning utvecklas
- Kommun fungerar som en föredömlig arbetsgivare som uppmuntrar anställda till vardagsmotion och lyfter fram vardagsmotionens välfärdseffekter
- Mustasaaren aluekeskusten, paikalliskeskusten, oppilaitosten ja naapurikuntien välille luodaan sujuvat ja turvalliset pyöräilyn ja jalankulun yhteydet
- Kehittämisessä priorisoidaan koulujen lähialueita, pääreittejä, keskusta-alueita, esteettömyyttä ja riittävä laatuosa (leveys ja valaistus)
- Edistetään yhteispeliä liikenteessä
- Liikenneturvallisutta parannetaan: tavoitteena 0-visio, jossa kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä
- Taataan kävely- ja pyöräilyväylien hyvä hoitotaso kaikkina vuodenaikoina
- Kävelyn ja pyöräilyn vuosittainen investointitaso asukasta kohti on vähintään 15 euroa
- Kehitetään kävelyn ja pyöräliikenteen viitoitusta sekä älykästä opastusta
- Kunta toimii esimerkkityönantajana kannustaen työntekijöitään arkiliikuntaan ja tuoden esiin arkiliikunnan hyvinvointivaikutuksia



4. Åtgärder Toimenpiteet



KORSHOLM
MUSTASAARI

Infrastruktur/ Infrastruktuuri

- Om infrastruktur finns i tre kategorier:

1. Nya ledar för gång och cykling
2. Förbättring av nuvarande förbindelser
3. Andra åtgärder

Tabell på infrastrukturåtgärder anges i bilaga 2 och åtgärder på kartan i bilaga 3.

- På listan finns åtgärder i följande prioriteringsklasser:
 1. Mest brådkande (ska genomföras inom 1-4 år)
 2. Brådkande (4-10 år)
 3. Långtidsåtgärder (> 10 år)
- Listans prioritering är ett målläge som kan ändras t.ex beroende på NTM-centralens utvecklingsbehov.
- Åtgärder gällande skolornas närområden samt nya ledar på sträckor där de inte ännu finns ansågs akutaste att genomföra.

- Infrastruktuuriin liittyen määriteltiin kolmenlaisia toimenpiteitä:

1. Uudet jalankulku- ja pyöräväylät
2. Nykyisten jkpp-yhteyksien parantaminen
3. Muut toimenpiteet

Infrastruktuurin toimenpiteet on esitetty liitteenä 2 ja karttaesityksenä liitteenä 3.

- Listan toimenpiteet on priorisoitu seuraaviin kiireellisyysluokkiin:
 1. Kiireellisimmät (toteutus 1-4 v. kuluessa)
 2. Kiireelliset (4-10 v.)
 3. Pitkän aikavälin toimenpiteet (> 10 v.)
- Esitetty kiireellisyysjärjestys on tavoitetaila, johon voi vielä tulla muutoksia mm. ELY-keskuksen kehitystarpeista johtuen.
- Koulureitteihin liittyvät toimenpiteet ja uusinvestointit jaksoille, joilla jkpp-väylää ei vielä ole nähtyin kiireellisimpinä toteuttaa.



Kommunikation och tjänster/viestintä ja palveluelut

1. För skolelever arrangeras ett evenemang med cykelservice som tema. Det planerade evenemanget ska ske i en skola i augusti 2022 och där efter duplicerar konceptet till andra skolor. Ansvariga är ungdomsfullmäktige tillsammans med bildningstjänster.
 2. Samhällsbyggnad bygger fasta cykelställ bredvid de centralaste hållplatser för kollektivtransport. Man ska kartlägga behov av ställen med tanke på hur många elever använder hållplatsen.
 3. Välfärdstjänster ska lägga till information om vardagscykling på kommunens websida.
 4. Samhällsbyggnad utvecklar skyltning på cykelvägar (huvudrutter?)
 5. Vem som rör sig mest -kampanj för personer i arbetsför ålder ska fortsätts och riktas även till ungdomar. Ansvarig är fritid och kultur.
 6. Samhällsbyggnad förbättrar kommunikation och interaktion gällande temporära trafikarrangemang och planering.
-
1. Pyörän huoltotapahtuma koululaisille. Tapahtuma on tavoitteena toteuttaa yhdessä koulussa elokuussa 2022, jonka jälkeen toimintaa voitaisiin laajentaa muihinkin kouluihin. Vastuutahoina nuorisovaltuusto ja sivistyspalvelut.
 2. Rakennetaan kiinteitä pyörätelineitä keskeisille joukkoliikennepysäkeille. Pysäköintitelineiden tarvetta kartoitetaan tarkastelemalla, miltä pysäkeiltä on mitenkin paljon nousuja koulukyyteihin. Vastuutaho yhdyskuntarakentaminen.
 3. Lisätään arkipyöräilyyn liittyvää tietoa kunnan sivuille. Vastuutaho hyvinvointipalvelut.
 4. Kehitetään pyöräliikenteen viitoitusta ja opastusta. (pääreitit ja aluereitit?) Vastuutaho yhdyskuntarakentaminen.
 5. Jatketaan työväisille suunnattua arkiliikkumisen kampanja (ruots. Vem som rör sig mest) ja laajennetaan kilpailun kohderyhmää myös nuoriin. Vastuutaho vapaa-aika ja kulttuuri.
 6. Kehitetään väliaikaisiin liikennejärjestelyihin ja liikennesuunnitteluun liittyvää vuorovaikutusta ja tiedotusta. Vastuutaho yhdyskuntarakentaminen.



Mopeder på målnätverk/ Mopon paikka tavoiteverkolla

- Mopeder på
körbanan/mopot
ajoradalla
- Tillåtet för
mopeder/sallittu
mopoille
- Bestäms
senare/määritetään
myöhemmin



KORSHOLM
MUSTASAARI



5. Planeringsanvisningar Sunnittelohjeet



KORSHOLM
MUSTASAARI

Tillhöriga planeringsanvisningar/Liittyvät suunnitteluohjeet

- Trafikledsverket har uppdaterad planeringsanvisning för cykeltrafik (2020) som har utnyttjats i arbetet.
- För gångtrafik har projektet utnyttjat den gamla anvisningen för planering av gång- och cykelleder (2014) samt utkast till den nya planeringsanvisningen för gång.
- I samband med uppdatering av trafiksäkerhetsplan för kommunerna i Vasaregionen och planering av trafiksäkerhetsåtgärder arrangeras kartläggning av tillgänglighet i kommunernas centraltätorter.
- Väylävirasto on vuonna 2020 julkaisut pyöräliikenteen suunnitteluohjeen, jota on tässä työssä käytetty suunnitteluohjeena pyöräliikenteen osalta.
- Jalankulun osalta on hyödynnetty Liikenneviraston ohjetta 11/2014 Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu sekä luonnosta Väyläviraston uudesta Jalankulun suunnittelu ohjeesta.
- Osana vuoden 2022–2023 aikana päivitetään Vaasan seudun liikenneturvallisuussuunnitelmaa ja liikenneympäristön toimenpiteiden suunnittelua tehdään erilliset esteettömyyskierrokset kuntien keskus-taajamissa.



Högklassig cykelrutt/Laadukas pyöräilyreitti

- Antalet korsningar med biltrafik är minimalt. I nödvändiga korsningar är arrangemang tydliga och trygga
- Cykelrutter är kontinuerliga och logiska
- Obehagsfaktorer elimineras (onödiga tvärgående kantstenar och rännor, beläggning)
- Ledernas användbarhet under alla årstider (underhåll)
- Risteämiset autoliikenteen kanssa minimoidaan ja välttämättömät risteämiset ovat selkeitä ja turvallisia
- Pyöräreitit ovat jatkuvia ja loogisia.
- Ajamisen epämukavuustekijät karsitaan (turhat poikittaiset reunakivet ja kourut, päällyste)
- Väylien käytettävyys ympäri vuoden (kunnossapito)



Planeringsprinciper/Suunnitteluperiaatteet 1/2

- På **huvudrutter** för cykling i Korsholm är bredd i målläget 3,5 – 4m. Mellan Smedsby och Vasa separeras gång och cykling
- Kommunens GC-infrastruktur består mestadels av kombinerade leder och trottoarer. På **områdesrutter** är målbredd 3 – 3,5m
- På lokalrutter placeras cykeltrafik typiskt på körbanan
- Pyöräilyn **pääreitillä** tavoiteleveys on 3,5 – 4m. Pääreitillä Sepänkylän ja Vaasan välillä jalankulku ja pyöräily erotellaan toisistaan
- Mustasaaren jalankulku- ja pyöräily-infrastruktuuri koostuu pääosin yhdistetyistä pyöräteistä ja jalkakäytävistä. Tavoiteleveys on **aluereiteillä** 3 – 3,5m
- Paikallisreiteillä pyöräilyn paikka on tyypillisesti pienareella ja ajoradalla

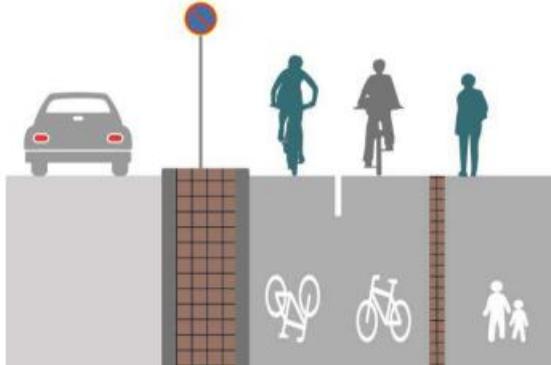
Taulukko 17 Yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän päällysteen minimileveys eri liikenneympäröistöissä.

JK ja PP / vrk	Väylän päällysteen leveys (m)					
	Väljästi rakennettu liikenneympäröistö			Rakentamaton alue		
	Pääreitti	Alue-reitti	Paikallisreitti	Pääreitti	Alue-reitti	Paikallisreitti
Alle 1000	4,0	3,5	3,0	4,0	3,5	3,0
1000–2000	4,5	4,0	3,5	4,0	3,5	3,5
2000-4000	≥ 4,5	4,5	4,0	4,5	4,0	4,0
Yli 4000	Erottelu	≥ 4,5	≥ 4,5	≥ 4,5	≥ 4,5	≥ 4,5

- 1) Yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää ei käytetä tiiviissä rakennetussa liikenneympäröistössä tai rauhallisessa liikenneympäröistössä.
- 2) Mopoille sallittu väylä mitoitetaan aina pääreitin mukaisesti.
- 3) Enintään 3,5 m levyisille väylille tehdään jyrkkien ja pitkien alamäkiä kohdille 0,5 m kaarrelevyys.
- 4) Päällysteen leveyteen lisätään tukipientareet (0,25 m/puoli) ja korotetulla väylällä ulkopiennar (0,25 m).
- 5) Poikkileikkauksessa otetaan huomioon myös mahdollisten sivuesteiden tai reunan kohdalla riittävä vapaan tilan tarve.

Yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän viereen voidaan erotella jalankulun odotusalueet linjaosuuden suojaratkaisulla ja risteysalueella. Pyörätie ja jalkakäytävä voidaan erotella risteysjärjestelyjen selkeyttämiseksi risteysalueen läheisyydessä ja risteysalueella. Muutos tehdään yleensä 10–30 m etäisyydellä risteysalueesta. Väylätyyppi muutetaan kohdan 4.7.3 mukaisesti. Risteysalueiden suunnittelusta on kerrottu tarkemmin kohdassa 5.

Planeringsprinciper/Suunnitteluperiaatteet 2/2

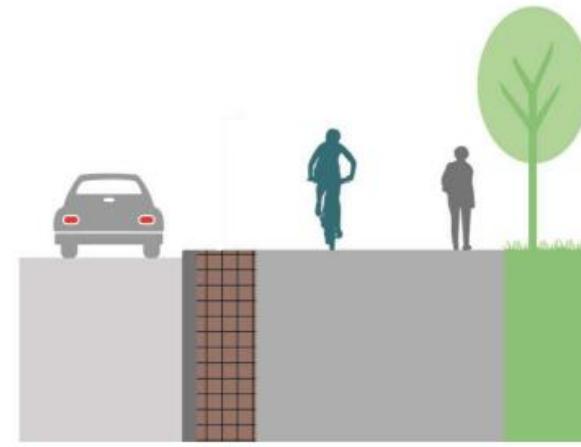


På huvudrutter i Smedsby centrum cykling avskiljs från både biltrafik och gång

Pääreiteillä Sepänkylän keskuksessa pyöräily erotellaan ajoradan lisäksi jalankulusta



KORSHOLM
MUSTASAARI



På huvud- och områdesrutter används huvudsakligen kombinerade gång- och cykelleder. På huvudrutt är ledens målbredd större än på områdesrutter.

Pää- ja aluereiteillä Käytetään pääasiassa yhdistettyjä jalkakäytäviä ja pyöräteitä. Pääreitillä väylän tavoiteleveys on aluereittejä suurempi.



På lokalrutter cyklas typiskt på körbanan eller vägrenen. Även en del av områdesrutter har samma princip.

Paikallisreiteillä pyöräillään pääasiassa ajoradalla tai pientareella. Myös aluereitillä osa väylistä noudattaa samaa periaatetta.

Väljande av ledtyp/Väylättyypin valinta (1/2)

Taulukko 3 Pyöräliikenteen väylättyyppien soveltuuus liikenne-ympäristöittäin.

Väylättyyppi	Rakennettu alue			Rakentamaton alue
	Tiivis	Väljä	Rauhallinen	
Sekaliihenne	4	2	4	4
Kaksisuuntainen pyörälii-kenne yksisuuntaisella tiellä	4	2	4	2
Piennar	1	1	1	4
Pyöräkaista	4	4	2	3
Kylätie	3	2	3	4
2-1-tie	3	4	3	2
Pyöräkatu	4	3	4	2
Yksisuuntainen pyörätie	4	4	2	3
Kaksisuuntainen pyörätie	3	4	2	4
Yhdistetty pyörätie ja jalka-käytävä	1	3	2	4
Käytetään		5		
Käytetään yleensä		4		
Voidaan käyttää		3		
Ei yleensä käytetä		2		
Ei käytetä		1		

- Möjliga ledtyper beror på trafikmiljön.
- På obygda områden är bastyperna blandtrafikarrangemang, att placera cykling på vägren, byväg, dubbelriktad cykelväg eller kombinerad gång- och cykelbana.
- Behov av avskiljandet beror på vägens funktionell klass, trafikvolym (bil- och lättrafik) och hastighetsbegränsning.
- Mahdolliset väylättyypit riippuvat liikenneympäristöstä.
- Rakentamattomilla alueilla perusratkaisut ovat sekaliihennejärjestely, pyöräily pientareella, kylätie, kaksisuuntainen pyörätie tai yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä.
- Erottelun tarve riippuu tien toiminnallisesta luokasta, liikennemäärästä (autoliikenne ja kevyt liikenne) sekä tien nopeusrajoitustasosta.



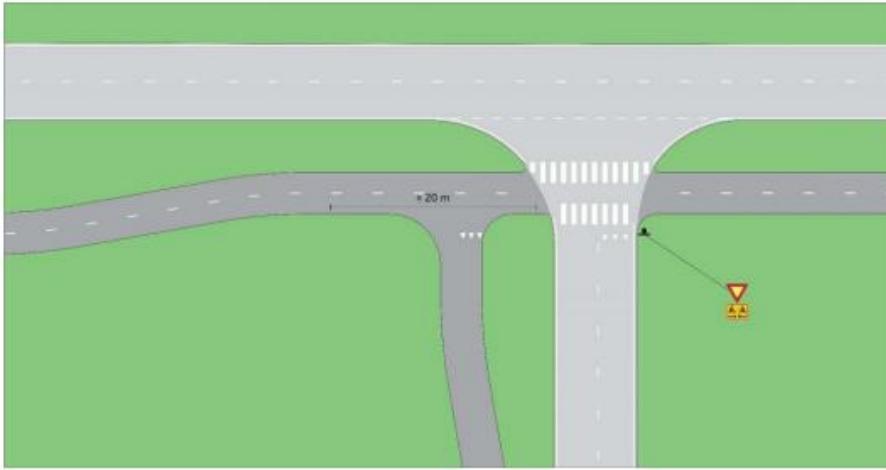
Väljande av ledtyp/Väylättyypin valinta (2/2)

- Kombinerad GC-led/Yhdistetty jkpp
- Separerad led/Eroteltu jk/pp
- Kylätie/Byväg
- Vägren eller körbana/Piennar tai ajorata
- Kombinerad GC-led (huvudrutt eller viktig områdesrutt)/Yhdistetty jkpp (pääreitti tai tärkeä aluereitti)



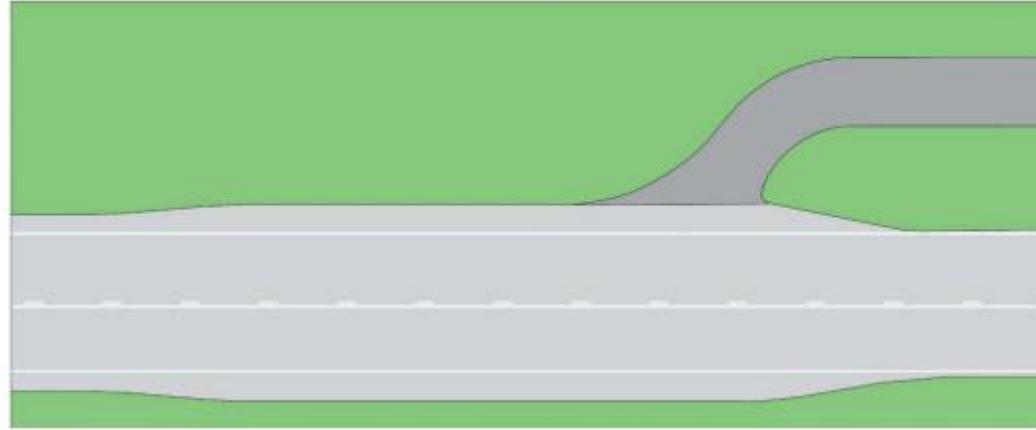
KORSHOLM
MUSTASAARI

Några bastyper av planering i Korsholm/ Suunnittelun perustapauksia Mustasaarella



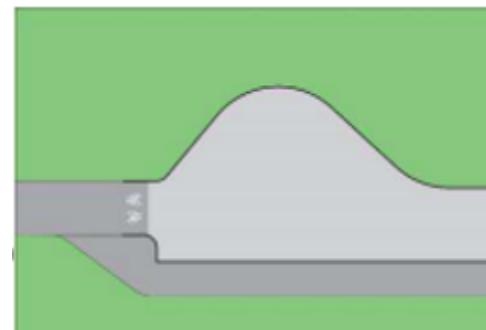
Cykelväg ska vara parallell med körbanan minst 20 m innan korsning med bilvägen. Korsning mellan cykelvägar ska placeras tillräckligt långt bort från korsningen med bilvägen.

Pyörätie tulee toteuttaa suorana 20 m ennen risteystä autotien kanssa. Pyöräteiden keskinäinen risteys tulee sijoittaa riittävän kauas risteämiskohdasta autoliikenteen kanssa.



I slutet av cykelväg ska vägrenen vara minst 1,0 m bredd för 20-30 meter.

Pyörätien päättymiskohdassa tulee autotien pientareen olla vähintään 1,0 m leveä 20-30 metrin matkalla



På vändpunkten ska cyklister ledas tydligt till körbanan om det bara finns trottoaren bredvid vägen.

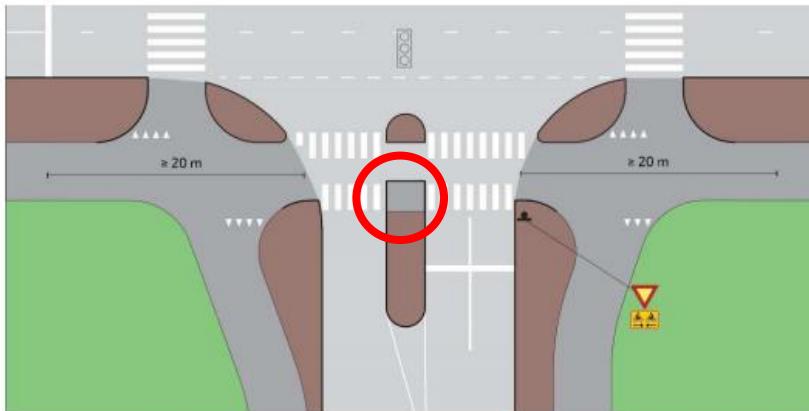
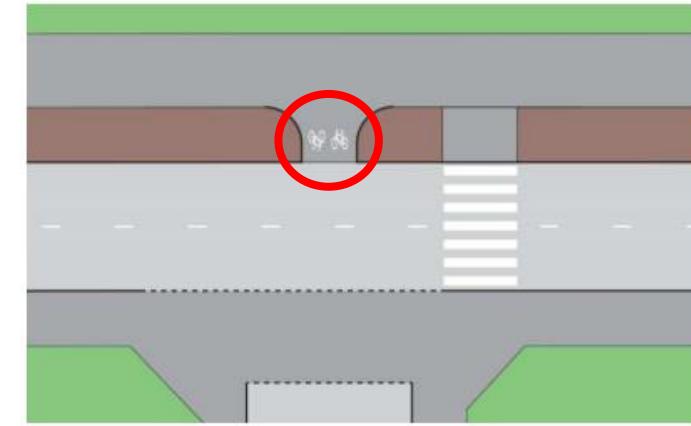
Kääntöpaikalla pyöräilijä ohjataan selkeästi ajoradalle, jos ajoradan yhteydessä on pelkkä jalkakäytävä.



KORSHOLM
MUSTASAARI

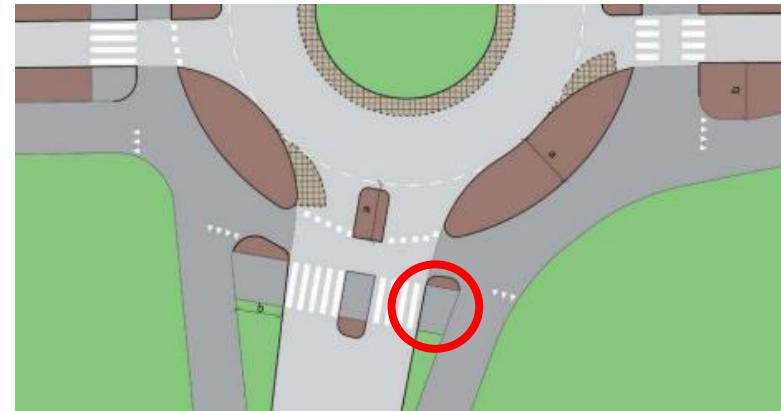
Separering av gång- och cykeltrafik/Jalankulun ja pyöräilyn erottelu

- Huvudsakligen ska GC-leder i Korsholm vara kombinerade men färdsättens speciella behov kan beaktas och därigenom öka ledernas smidighet och trygghet
- Pääosin Mustasaarella käytetään yhdistettyjä jalkakäytäviä ja pyöräteitä, mutta kulkumuotojen erityistarpeet voidaan silti huomioida ja siten parantaa sujuvuutta ja turvallisuutta



Separata väenträum för fotgängare och cyklister på korsningar.

Erilliset odotustilat jalankulkijoille ja pyöräilijöille risteyksissä.



Skyddsväg för fotgängare och separat övergångspunkt för cyklister som kommer från gatan där man cyklar på körbanan.

Jalankulkijoille suojatie ja pyöräilijöille oma ylityspaikka, kun risteävällä tiellä pyöräily tapahtuu ajoradalla.

Skyltning och märkningar/Opastus ja merkinnät

På huvud- och områdesrutter kan man märka mittlinjen på cykelvägen speciellt om leden är tillåten för mopeder. Skyltning planeras enligt biltrafikens skyltningsprinciper; skyltar placeras före korsningar. Bildens sätt att sätta upp skylten minskar risken för vandalism.

Pää- ja aluereiteillä voidaan pyörätielle merkitä keskiviiva etenkin väylille, joissa sallitaan mopoilu. Pyöräilyn opastus suunnitellaan autoliikenteen periaatteita noudattaen jo ennen risteysalueita. Kuvan opasteen kiinnitystapa on yleisesti käytettyjä viittoja vähemmän altis ilkivallalle.



I tunnlar kan man använda mittlinje att separera trafik i motsatt riktning

Alikulkuun voidaan merkitä kulkusuunnat erotteleva keskiviiva.

Mopeder i planeringsanvisning om cykeltrafik/ Mopot pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa

Nopeusrajoitus	Ympäristö	Mopon paikka
≤ 50 km/h		Lähes poikkeuksetta ajoradalla. Pyörätiellä vain, jos erityisehdot 1 täytyy.
60 km/h		Yleensä ajoradalla. Pyörätiellä vain, jos erityisehdot 1 tai 2a täytyvät.
≤ 60 km/h		Yleensä ajoradalla. Pyörätiellä vain, jos erityisehdot 1, 3 tai 4 täytyvät.
70–80 km/h		Yleensä ajoradalla. Pyörätiellä vain, jos erityisehdot 1, 2b, 3 tai 4 täytyvät.
> 80 km/h		Aina pyörätiellä.

Erityisehdot

- 1) Valta- ja kantatien risteämiskohdassa lyhyellä matkalla, jos mopolle voidaan osoittaa selkeä ja turvallinen siirtymisreitti risteävän valta- tai kantatielle alitavalle pyörätielle sekä alituksen jälkeen selkeä ja turvallinen siirtymisreitti pois pyörätieltä.
- 2a) Tiellä on paljon raskasta liikennettä, tien piennar on kapea ja pyörätiellä on vähän käyttäjiä (alle 500 jalankulkijaa ja pyöräilijää vuorokaudessa yhteensä). Jos tieosuudella on peräkkäin useita kiertoliittymiä, mopojen suositellaan ajavan ajoradalla.
- 2b) Tiellä on paljon raskasta liikennettä, tien piennar on kapea ja pyörätiellä on vähän käyttäjiä (alle 300 jalankulkijaa ja pyöräilijää vuorokaudessa yhteensä).
- 3) Valta- ja kantatielle varrella oleva pyörätie.
- 4) Vilkkaan seututien (KVL yli 6 000 ajon./vrk) varrella oleva pyörätie silloin kun tien piennar on kapea.

Främst är mopedernas plats på körfält. Om GC-led är tillåten för mopeder ska ledens mätning (=bredd) motsvara huvudrutten (3,5 m i Korsholm)

Mopon paikka on etupäässä ajoradalla. Mikäli mopoilu sallitaan jkpp-väylällä tulee väylän mitoitusleveyden vastata pääreitin mitoitusta (Mustasaarella 3,5 m)

Taajaman ulkopuolella moppolla ajetaan yleensä ajoradalla, jos tien nopeusrajoitus on 80 km/h tai pienempi. Tien piennar tulkitaan tässä yhteydessä kapeaksi, jos ajokelpoinen päälyste on alle 0,5 m.

6. Genomförande och uppföljning

Toimeenpano ja seuranta



KORSHOLM
MUSTASAARI

Uppföljningsplan

Faktor	Källa	Mål
Implementerade åtgärder	Program för främjande av gång och cykling	Åtgärder vidtas enligt tidsplan
Trafikprestanda samt bedömning av trafikens koldioxidutsläpp		Andelen människor som väljer hållbara färdsätt ökar. Trafikens utsläpp minskar
Olycksstatistik	iLiitu	Man kartlägger nuläget och sätter mål vid uppdatering av Vasaregionens trafiksäkerhetsplan
Årlig följande av investeringsnivå i gång och cykling	Budgetering i samhällsbyggnad	Investeringar i gång och cykling ska vara 15 euro/invånare
Tillgänglighetskartläggning	Trafiksäkerhetsplan för kommunerna i Vasaregionen	Man genomför kartläggningen i Smedsby och utarbetar en tillgänglighetsplan. Planens åtgärder ska vidtas systematiskt
Invånarna är nöjda med möjligheter att röra sig på ett hållbart sätt i Korsholm	Invånarenkät	Antalet nöjda ökar

Seurantsuunnitelma

Mittari	Lähde	Tavoite
Toteutetut toimenpiteet	Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishohjelma	Toimenpiteitä toteutetaan suunnitelman mukaisessa aikataulussa
Liikennesuoritteen ja liikenteen hilidioksidipäästöjen seuranta		Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuus kasvaa. Liikenteen päästöt vähenevät
Onnettomuustilastot	iLiitu	Nykytila kartoitetaan ja tavoitteet asetetaan Vaasan seudun liikenneturvallisuuksisuunnitelman päivityksen yhteydessä
Vuosittainen kävelyn ja pyöräilyn investointitason seuranta	Yhdyskuntarakentamisen budjetti	Kävelyn ja pyöräilyn investoinnit 15 euroa/asukas
Esteettömyyskartoitukset	Vaasan seudun liikenneturvallisuuksisuunnitelma	Sepänkylään tehdään esteettömyyskartoitus, jonka perusteella esitettyjä toimenpiteitä edistetään systemaattisesti
Tyytyväisyys mahdollisuteen liikkua kestävästi Mustasaarella	Asukaskysely	Tyytyväisten määrä kasvaa

7. Konsekvensanalys

Vaikutusten arviointi



KORSHOLM
MUSTASAARI

Hälsofördelar med att gå eller cykla/Kävelyn ja pyöräilyn terveysvaikutukset (1/2)

- Ekonomiska effekter har värderats med WHO:s HEAT (Health Economic Assessment Tool) –verktyg med två scenarier:
 - Andelen gång och cykling ökar med 15 % t.o.m. 2030
 - Andelen gång och cykling ökar med 30 % t.o.m. 2040
- Taloudellisia vaikutuksia arvioitiin WHO:n kehittämällä HEAT –työkalulla kahdelle eri skenaariolle
 - Kävely- ja pyöräilymäärit kasvavat 15 % vuoteen 2030 mennessä.
 - Kävely- ja pyöräilymäärit kasvavat 30 % vuoteen 2040 mennessä.

Lähtöarvot	
Antal resor i nuläge/Matkamäärä nykytilanteessa (Resvaneundersökningen 2016/Henkilöliikennetutkimus 2016)	I genomsnitt/Keskimäärin 2,6 resor/pers/dag Gång/Kävely 0,35 matkaa (13 %) Cykling/Pyöräily 0,17 matkaa (7 %)
Reselängd/Matkan pituus (RVU/HLT 2016)	Gång/Kävely 1,6 km/resa Cykling/Pyöräily 3,3 km/resa
Människolivets statistik värde/Ihmishengen tilastollinen arvo	4,61 M€
Diskontering/Diskonttaus	1 %



Hälsofördelar med att gå eller cykla/Kävelyn ja pyöräilyn terveysvaikutukset (2/2)

Korsholm/Mustasaari	Scenario/Skenaario 1: 2030, +15%	Scenario/Skenaario 2: 2040, +30%
Gång/Kävely: 0,35 resor/matkaa Cykling/Pyöräily: 0,17 matkaa	Gång/Kävely: 0,40 Cykling/Pyöräily: 0,20	Gång/Kävely: 0,46 Cykling/Pyöräily: 0,22
Storleken av åldersgrupp/Iläryhmän koko: 15 656	Man undviker/Vältetään 0,29 för tidig död per år/ennenaikaista kuolemaa vältetään vuodessa / 2,3 inom 8 år/8 vuodessa => 1,35 M€ inom år/vuodessa 10,3 M€ inom 8 år/8 vuodessa*	Man undviker/Vältetään 0,73 för tidig död per år/ennenaikaista kuolemaa vältetään vuodessa / 13 inom 18 år/18 vuodessa => 3,35 M€ inom år/vuodessa 54,4 M€ inom 18 år/18 vuodessa*

* diskonterad/diskontattu 2021

Andra fördelar/Muut vaikutukset

- Utsläppen minskar
 - Trafiken står för cirka 30 % av områdets utsläpp av växthusgaser. Biltrafik är den största källan. Genom att främja gång och cykling kan man minska antalet bilresor.
 - Främjande av gång och cykling minskar i synnerhet antal korta bilresor i tätorter, som är än stor källa av lokala utsläpp och buller.
- Tätorternas livskraft och trivsamhet ökar.
- Jämlighet ökar i takt med att främjande av gång och cykling möjliggör självständig rörelse för alla oberoende av åldern
- Päästöt vähenevät
 - Liikenteen päästöjen osuus noin 30 % alueen kasvihuonekaasupäästöistä. Näistä valtaosa syntyy tieliikenteestä. Kävelyä ja pyöräilyä edistämällä voidaan vähentää autoilun määrää.
 - Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen vähentää erityisesti taajamissa tehtäviä lyhyitä automatkoja, jotka aiheuttavat paljon lähipäästöjä ja melua.
- Taajamien elinvoimaisuus ja viihtyisyys lisääntyvät.
- Tasa- arvo lisääntyy kun kaiken ikäisten ihmisten mahdollisuudet itsenäiseen liikkumiseen paranevat.

