



KURIKAN KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISOHJELMA

Sisällysluettelo

Esipuhe	1
Miksi kävely ja pyöräily?	2
Kävely ja pyöräily Kurikassa	4
Pyörällä päästä päähän	12
Pyöräilyn tavoiteverkko ja kävely- painotteiset alueet	14
Liikkumisen ohjaus	23
Toimenpideohjelma	25
Työn organisointi ja seuranta.....	33
Kävelyn ja pyöräilyn terveysvaikutukset	36
Pyöräilyverkon yhteys- ja laatutasopuutteet	39
Liitteet	45

Esipuhe

Hyvinvointi on yksi Kurikan kaupungin strategisista painopisteistä. Sen vuoksi kuntalaisten liikkumisen edistäminen on tärkeää. Kurikan kaupungin kestävä kehityksen ohjelmassa 2019-2025 on määritetty yhdeksi toimenpiteeksi kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman laatiminen. Tämä ohjelma toteuttaa yllä mainittuja tavoitteita.

Tämä kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelma on laadittu ohjaamaan kävelyn ja pyöräilyn edistämistyötä Kurikassa. Tärkeimpänä tavoitteena on lisätä kävelyä ja pyöräilyä liikkumismuotona koko kunnan alueella. Ohjelma tähtää vuoteen 2030. Ohjelmaa on laadittu poikkihallinnollisesti kaupungin eri hallintokuntien, päätöksentekijöiden sekä sidosryhmien kanssa. Sidosryhmistä ohjelman laadintaan aktiivisesti osallistui Kurikan pyöräilyseurat. Asukkaat pääsivät mukaan suunnitelman laadintatyöhön asukaskyselyn ja työpajan kautta.

Edistämishojelma on laadittu Sitowise Oy:ssä, jossa sen laadintaan osallistuivat Laura Mansikkamäki, Laura Pihlakangas ja Minna Koukkula. Kurikan kaupungin osalta päävastuu ohjelman laadinnassa on ollut liikuntatoimella. Ohjelma on saanut Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta liikkumisen ohjauksen valtionavusta.

Kurikassa helmikuussa 2021

Miksi kävely ja pyöräily?

Kunnianhimoiset tavoitteet ohjaavat

Valtakunnallisesti kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi on asetettu tavoitteeksi 30 prosentin kasvu kävely- ja pyörämatkojen määrissä vuoteen 2030 mennessä. Kurikan Kestävän kehityksen ohjelmassa vuosille 2014-2025 on esitetty tavoitteet ja toimenpidesuunnitelma ilmastotyölle. Kurikan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma toteuttaa toimenpidesuunnitelmaa.

Kävely ja pyöräily ovat päästöttömiä

Päästövähennyksiä tavoiteltaessa on yksin omalla autolla ajamisen vähentäminen ja kävelyn ja pyöräilyn edistäminen yksi kärkikeinoista. Kurikassa on paljon potentiaalia aivan lyhyilläkin matkoilla vaihtaa yksityisauto kävelyyn ja pyöräilyyn.

Kaupungit ihmisille

Investoimalla kävelyyn ja pyöräilyyn luodaan samalla terveellistä ja elävää kaupunkiympäristöä. Kaupunkia, joka on tarkoitettu ihmisille. Tutkimusten mukaan kävelyn ja pyöräilyn edistäminen lisää asiakasmääriä keskustoissa.

Arkiliikunta helppo tapa täyttää suositukset

Arkiliikunnan avulla on helppo täyttää liikkumisen suositukset terveyden ylläpitämiseksi. Vain 30 minuuttia päivässä kävelyä tai pyöräilyä riittää aikuiselle. Samalla tulee hoidetuksi sekä liikunta- että liikkumistarve. Kouluikäiselle suositellaan 1-2 tunnin päivittäistä liikuntaa.

Säästöt

Kävelyllä ja pyöräilyllä on myönteinen vaikutus kansanterveyteen, mikä voi näkyä säästöinä terveydenhuollon puolella. WHO:n mukaan jokainen uusi pyörällä liikkuva säästää yhteiskunnan terveysmenoja 0,7 euroa jokaista ajettua kilometriä kohden. Liikenne- ja viestintäministeriö onkin laskenut, että kävely- ja pyörämatkojen lisääminen 20 prosentilla toisi neljän miljardin euron terveyshyödyt.

Tasavertaisuus

Pyöräily ja erityisesti kävely ovat tasavertaisia kulkumuotoja. Väestön ikääntymisen myötä esteettömyyteen tulee kiinnittää entistä enemmän huomiota.



Kuva 1 Viikoittainen liikkumisen suositus 18-64 -vuotiaille. Lähde: UKK-instituutti

Kävely ja pyöräily Kurikassa

Maankäyttö, kävely- ja pyöräverkko

Kurikassa on kolme kuntakeskusta, jotka ovat Kurikka, Jurva ja Jalasjärvi. Palvelut ovat keskittyneet pääosin kuntakeskuksiin. Jurvan ja Jalasjärven etäisyys Kurikkaan on noin 25 kilometriä.

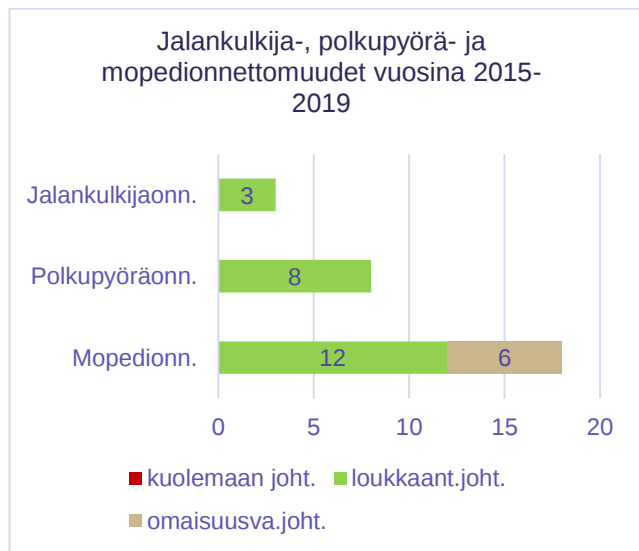
Kurikassa on 17 peruskoulua. Kouluverkkoon on tulossa muutoksia lähivuosina. Kurikan kuntakeskukseen rakennetaan uusi alakoulu ja nykyiset Tuiskulan, Säntin ja Keskikylän koulut lakkautetaan. Etenkin isompien, kuntakeskuksissa olevien koulujen ympäristössä on nykyisin pääosin kattavasti kävely- ja pyöräilyväyliä. Kurikassa koulureiteillä oleviin ongelmakohtiin ja väyläverkon puutteisiin on puututtu hyvin. Niitä huomioidaan suunnittelussa ja kehittämisessä myös jatkossa. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen haasteet koulumatkoilla liittyvät paljolti asenneilmapiiriin.

Kurikan nykyinen kävely- ja pyöräverkko on keskittynyt kuntakeskusten ympäristöön ja se koostuu pääosin yhdistetyistä pyöräteistä ja jalkakäytävistä. Osa kävely- ja pyöräverkosta on kunnan katuverkkoa ja osa valtion väyläverkolla. Kurikan kuntakeskuksesta on yhteys myös Ilmajoelle. Kurikan ja Jurvan välillä ei ole erillistä jalankulku- ja pyöräväylää. Kurikan ja Jalasjärven välillä on puolestaan jalankulku- ja pyöräväylä osalla matkaa.

Talvikunnossapidon osalta Kurikan kuntakeskuksessa on määriteltä I- ja II-kiireellisyysluokassa olevat jalankulku- ja pyöräväylät. Jalasjärvellä ja Jurvassa ei ole määriteltä talvikunnossapidon hierarkiaa ja kiireellisyysluokitusta jalankulku- ja pyöräväylien osalta.

Onnettomuudet

Vuosina 2015-2019 Kurikassa on tapahtunut 29 poliisin tietoon tullutta jalankulkija-, polkupyörä- tai mopediannettomuutta. Polkupyörä- ja jalankulkijaonnettomuuksia on tapahtunut lähinnä suojateillä ja ajoradalla.



Asukaskysely

Kurikkalaisten asenteita kävelyn ja pyöräilyyn kartoitettiin asukaskyselyllä syksyllä 2020. Asukaskyselyllä tunnistettiin nykyisiä kävelyn ja pyöräilyn esteitä ja mahdollisuuksia, kävely- ja pyöräilyverkon ongelmakohtia ja yhteystarpeita sekä selvittiin asukkaiden nykyisiä liikumistapoja ja niihin vaikuttavia taustatekijöitä. Lisäksi asukkailta pyydettiin ideoita kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi Kurikassa.

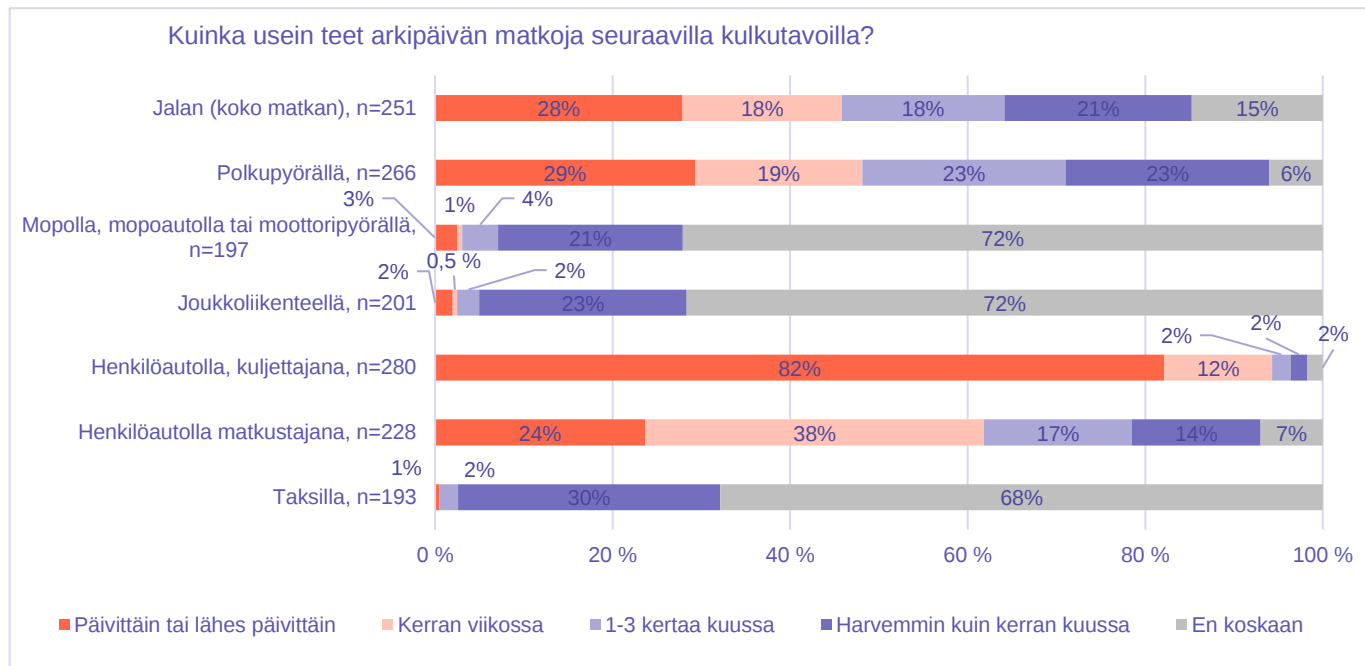
Kyselyyn saatiin 438 vastausta. Yli 70% vastaajista oli naisia ja 60% 30-64-vuotiaita. Suurin osa vastaajista oli joko työssäkäyviä (60%) tai 2.asteen opiskelijoita (22%).

Liikkumistottumukset

Kurikkalaisten työ-, opiskelu- ja koulumatkojen pituudet ovat kohtuullisen pitkiä: yli viiden kilometrin matka on 54%:lla vastaajista ja alle kolmen kilometrin matka

vain kolmasosalla. Toisaalta joka toisella matkan pituuden puolesta pyöräily olisi potentiaalinen liikku-
muoto. Harrastusmatkat ovat hieman lyhyempiä, sillä
alle viiden kilometrin matka on 62 %:lla. Vastaajien
matka eniten käytettyyn ruokakauppaan on

vieläkin lyhyempi: 73 %:lla alle viisi kilometriä. Lähes
kolmasosa kyselyyn vastanneista kävelee tai pyöräi-
lee päivittäin tai lähes päivittäin ja noin 50 % vähintään
kerran viikossa.



Henkilöautolla kulkeminen on kuitenkin hyvin yleistä, sillä 82 % kulkee päivittäin henkilöautolla kuljettajana ja 94 % vähintään kerran viikossa. Henkilöautolla matkustajana kulkee vähintään kerran viikossa 62 % vastaajista. Lyhyet, alle viiden kilometrin työmatkat taiteutaan yleisimmin autolla (76 % päivittäin tai lähes päivittäin). Pyöräillen lyhyet työmatkat kulkee lähes päivittäin noin puolet vastaajista.

Kävelyn ja pyöräilyn kannustimet ja esteet

Asukaskyselyn perusteella arkimatkojen kulkutavan valintaan vaikuttavat eniten eri kulkumuotojen käyttömahdollisuus (esim. joukkoliikenneyhteyttä ei ole), sää ja matkaan kuluva aika. Ympäristöasiat ja oma terveydentila, kunto tai ikä vaikuttavat kyselyn perusteella vähiten kulkutavan valintaan.

Kävelyn ja pyöräilyn esteinä koetaan etenkin liian pitkä matka ja ajan puute. Näiden lisäksi tarve auton käytölle työpäivän aikana tai lasten kuljettamiseen estää usein kävelyn ja pyöräilyn arjen matkoilla.

Kurikkalaiset ovat melko tyytyväisiä jalankulun olosuhteisiin Kurikassa. Tyytyväisimpiä ollaan lähipalveluiden saavutettavuuteen kävellessä (62 %) ja jalankulku-ympäristön esteettömyyteen (50 %). Eniten parannettavaa nähdään jalankulkureittien kunnossa sekä talvikunnossapidossa.

Tyytyväisyys pyöräilyn olosuhteisiin on heikompaa kuin jalankulun. Merkittävästi parannettavaa on erityisesti maastopyöräreittien laadussa ja määrässä, pyöräilyreittien opastuksessa ja viitoituksessa, pyöräväylien kunnossa sekä talvikunnossapidossa. Pyöräilyn olosuhteiden osalta vastaajat olivat tyytyväisimpiä lähipalveluiden saavutettavuuteen (64 %) ja tietyömaiden liikennejärjestelyiden toimivuuteen (42 %).

Avoimissa vastauksissa vastaajat nostivat esiin yhteyspuutteita ja toivoivat monipuolisempia reittejä myös maastopyöräilyyn ja vapaa-aikaan. Rengaslenkien sekä parempikuntoisten polkujen toteuttamisen lisäksi toivotaan panostusta niin vapaa-ajan reittien kuin pyöräteiden kunnossapitoon. Myös valaistusta toivotaan parannettavan paikoin.

Opastus ja viitoitus koetaan paikoin epäselväksi ja sen parantaminen voisi innostaa kurikkalaisia pyöräilemään nykyistä enemmän. Vastaajat näkivät myös mahdollisuuksia kävelyn ja pyöräilyyn innostamiseen erilaisilla viestintätoimenpiteillä ja tapahtumilla kuten opastettuja pyörälenkkejä ja kävelykierroksia järjestämällä.

Vastaajat saivat merkitä kartalle kävelyn ja pyöräilyn kannalta ongelmallisia paikkoja ja yhteyspuutteita, joita on huomioitu kävelyn ja pyöräilyn tavoiteverkon laatimisessa ja kehittämistarpeiden tunnistamisessa.

Ongelmakohteet keskittyivät Kurikan kuntakeskukseen. Yhteyspuutteissa korostuivat kuntakeskusten väliset yhteydet sekä yhteydet sivukyliltä kuntakeskukseen.

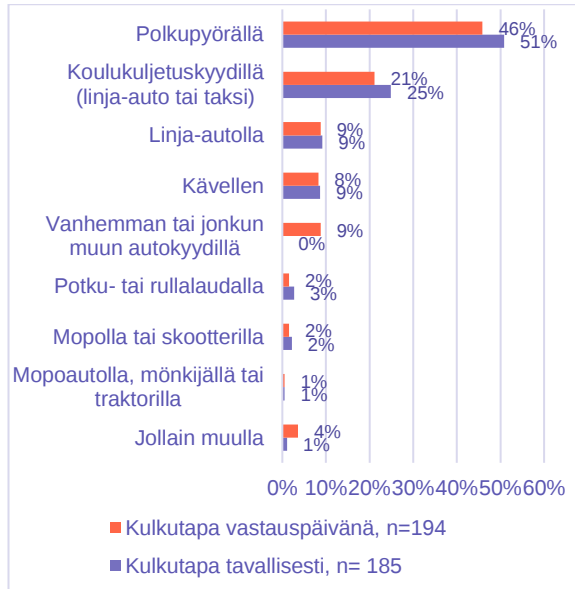
Koululaiskysely

Koululaisten kulkutapoja, koulumatkan turvallisuutta sekä kävelyn ja pyöräilyyn innostavia tekijöitä selvitettiin koululaiskyselyllä syksyllä 2020. Kyselyyn saatiin 210 vastausta. Eniten vastauksia tuli Jurvan yhte-näiskoulusta, Jalasjärven yläasteelta, Paulaharjun koulusta ja Kirkonkylän koulusta.

Koulumatkojen kulkutavat

Koulumatkojen pituudet ovat kohtuullisen lyhyitä, sillä 63%:lla vastaajista koulumatkan pituus on alle 3 km. Alle 5 kilometrin matka oli 72 %:lla vastaajista. Taval-lisesti 51 % kulkee pyörällä kouluun. Toiseksi yleisin

kulkutapa on koulukuljetuskyty (25 %). Kyselyn vastauspäivänä useampi oli tullut kouluun vanhemman kyydillä kuin tavallisesti.



Koulumatkojen mahdollisuudet ja esteet

Kyselyyn vastanneista 46 % kokee koulumatkansa turvattomaksi. Kohtuullisen korkeaan lukuun vaikuttaa, että kyselyyn vastasivat lasten lisäksi myös vanhemmat. Usein vanhemmat kokevat lapsen koulumatkan turvattommaksi kuin lapset itse. Eniten koulumatkalla pelottaa liian kovaa tai varomattomasti ajavat autoilijat, reitiltä puuttuva jalankulku- tai pyöräilyväylä ja reitillä oleva vaarallinen tien ylityskohta.

Koululaisilta kysyttiin myös, mitkä tekijät innostaisivat heitä kulkemaan enemmän kävelen ja pyöräillen. Vastauksissa korostuivat kulkemisen hauskuus ja kaiverit. Koululaiset ehdottivat erilaisia reittien viihteyttä ja mielekkyyttä lisääviä toimenpiteitä kuten hauskoja tehtäviä matkan varrelle.

Avoimissa vastauksissa nostettiin esiin myös pyöräteiden turvallisuuden kohentamiseen, puuttuvien yhteyksien toteuttamiseen sekä reittien valaistukseen ja kunnan parantamiseen liittyviä asioita.

Koululaisetkin saivat merkitä kartalle kävelyn ja pyöräilyn kannalta ongelmallisia paikkoja ja yhteyspuutteita. Karttavastaukset keskittyivät kuntakeskuksiin. Ongelmakohteita ja yhteyspuutteita on huomioitu kävelyn ja pyöräilyn tavoiteverkon laatimisessa ja kehittämistarpeiden tunnistamisessa.



Kävelyn ja pyöräilyn vahvuudet ja heikkoudet

Moni asia on jo hyvin kävelyn ja pyöräilyn osalta Kurikassa. Kaunis ympäristö ja kattava kävely- ja pyöräilyverkosto kutsuu liikkumaan. Suunta kävely- ja pyöräilymäärien kasvulle on oikea. Tehtävää on eniten tottumusten muuttamisessa. Lyhyet automatkat voisi tehdä kävellen tai pyörällä, vaikkapa silloin tällöin. Jatkossa hyviä asioita kannattaa vaalia ja vahvistaa. Kehittämistarpeita lähdetään parantamaan askel kerrallaan käytettävissä olevien resurssien puitteissa.

Vahvuudet

- + Kattava kävely- ja pyöräilyverkko virkistykseen ja arkiliikkumiseen
- + Kaunis ympäristö ja luonto kutsuu liikkumaan ulkona
- + Seuratoimintaa aktiivisen liikkumisen edistämisen saralla on paljon ja yhteistyötä tehdään
- + Kouluissa ja varhaiskasvatuksessa aktiivista liikennekasvatustyötä
- + Vapaa-ajan pyöräily lisääntynyt (sähköpyörät myös!)

Kehittämistarpeet

- Kävely- ja pyöräilyreittien kunto ja kunnossapito, myös talvikunnossapito
- Vapaa-ajan ja maastopyöräreittien kehittäminen
 - Kunto
 - Viitoitus ja merkitseminen
 - Rengasreitit
 - Tuotteistaminen
- Koululaisten saattoliikennettä on paljon
- Kävelyn ja pyöräilyn esteenä usein asenne ja tottumukset
- Tiedotusta ja markkinointia kaivataan lisää

Pyörällä päästä päähän

Visio vuoteen 2030: Pyörällä päästä päähän

Maaseutukaupungin kauniissa ympäristössä kävely ja pyöräily ovat parhaita liikkumistapoja. Kurikassa kävellään ja pyöräillään, koska se on turvallista, sujuvaa ja kaikille mahdollista. Keskeiset palvelut ovat saavutettavissa jalan ja pyörällä. Erityisesti lyhyillä matkoilla yhä useampi kurikkalainen valitsee auton sijaan aktiivisen liikkumistavan.

Kurikassa vallitsee kävely- ja pyöräilymyönteinen ilmapiiri. Tietoisuus kestävien kulkumuotojen hyödyistä on laajaa. Sen eteen on tehty määrätietoista jatkuvaa työtä viestimällä kulkumuotojen ympäristö- ja terveys- hyödyistä sekä mahdollisuuksista. Kurikkalaiset lapset omaksuvat jo koulusta saakka aktiiviset liikkumistavat. Kurikassa järjestetään vuosittain jalankulkuun ja pyöräilyyn innostavia tapahtumia.



Keskeiset kohteet ja palvelut ovat saavutettavissa turvallisesti, sujuvasti ja esteettömästi jalan sekä pyörällä.

Reitit ovat hyvin ja oikea-aikaisesti hoidettuja.



Viestintä, toiminta ja kasvatus innostavat kurikkalaisia kävelemään ja pyöräilemään



Kestävien kulkumuotojen edistämistyötä tehdään rohkeasti ja yhdessä kunnan sisällä sekä järjestöjen kanssa.

Kaupungissa eri hallintokunnat yhdessä edistävät kävelyä ja pyöräilyä. Aktiivista yhteistyötä tehdään myös sidosryhmien kanssa. Yhteistyötahoja ovat pyöräilyseurat mutta myös muut kuten taiteeseen liittyvät tahot. Yhteistyöllä on löydetty uusia innovatiivisen kävelyn ja pyöräilyn edistämistyön muotoja. Kaupunki ja sidosryhmät toimivat hyvässä hengessä keskenään.



Pyöräilyn tavoiteverkko ja kävelypainotteiset alueet

Maankäytön suunnittelu

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden perusta tulee yleiskaavasta, jossa luodaan liikkumisen tarve. Tämän vuoksi jo yleiskaavoituksesta lähtien on tärkeää ensisijaisesti edistää asukkaita liikkumaan pyörällä ja kävellen. Yleiskaavoihin tulee merkitä pyöräilyn ja kävelyn tavoiteverkot. Asemakaavoituksessa päätetään kävelyn ja pyöräilyverkkojen ratkaisun lähtökohtainen toteuttamistapa tilavarauksien kautta.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen maankäytön ratkaisuissa on tärkeää ja pitkäkestoista työtä. Tämän takia kaavat tulisi auditoida pyöräilyn ja kävelyn näkökulmasta toimiviksi.

Tavoiteverkkojen tarkoitus

Kävelyn ja pyöräiliikenteen tavoiteverkot on määritelty tässä edistämishjelmassa tärkeimmille yhteyksille. Pääreitit kuljettavat pyöräilyn valtavirrat merkittävimpiin liikennettä synnyttäviin toimintoihin ja palveluihin. Aluereitit ovat alueellisia pääreittejä, jotka yhdistävät peruspalvelut omaavat palvelukylät kaupunki- tai paikalliskeskustoihin sekä johtavat pääreitin läheisyydessä sijaitsevat palvelukylät pääreitille. Aluereitit yhdistävät myös paikalliskeskukset toisiinsa. Lisäksi on muuta täydentävää kävely- ja pyöräilyverkkoa, paikallisreittejä, jotka suunnitellaan tarkemmin kaavoituksen yhteydessä.

Kävelyn ja pyöräilyn tavoiteverkkojen tarkoitus on toimia työkaluina kulkumuotojen huomioimiseksi maankäytön suunnittelussa, infran toteutuksessa sekä kunnossapidossa. Ne ovat apuna toimenpiteiden priori-

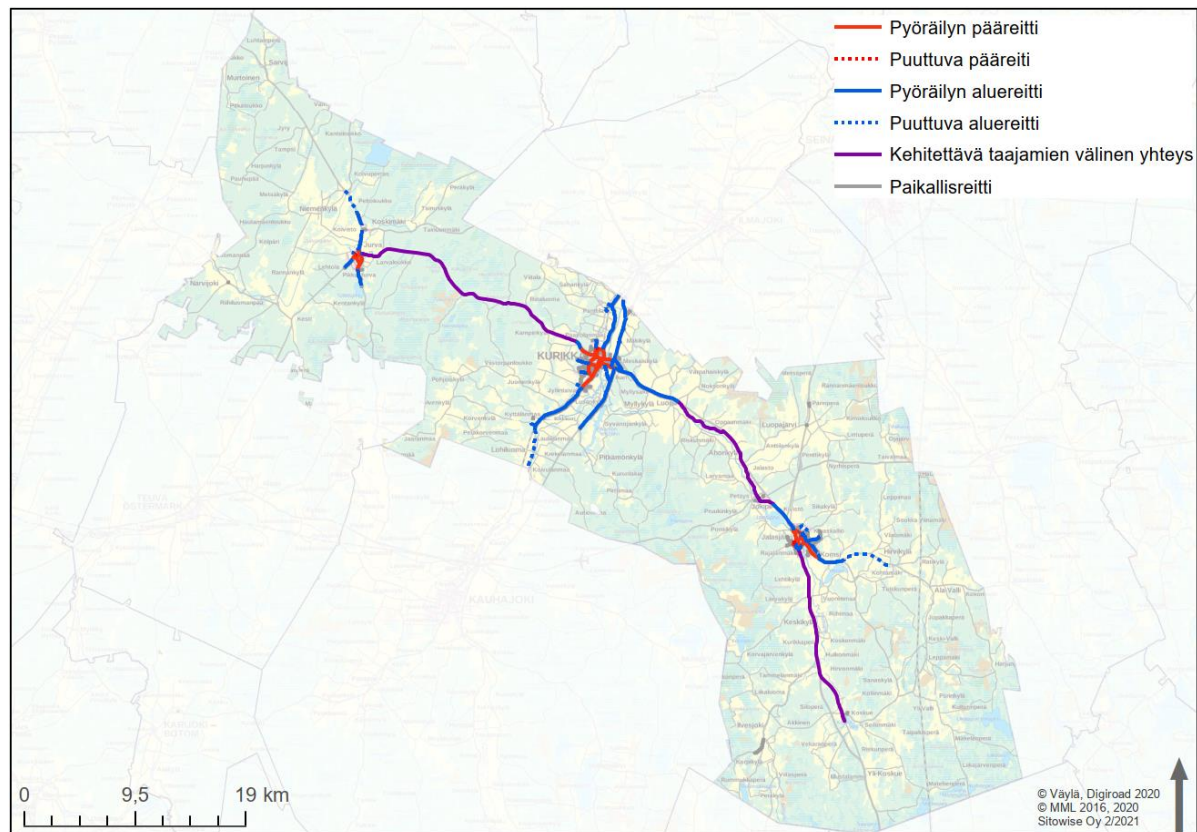
soinnissa, jolloin pääreittien yhteyspuutteet ovat kii-reellisimpiä. Tavoiteverkkoja käytetään hyödyksi myös viitoituksen tai opastuksen suunnittelussa ja toteutuk-sessa.

Tavoiteverkkojen lisäksi jokaiseen kuntakeskukseen on määritetty kävelypainotteiset alueet. Näillä alueilla kävelyn edellytysten kehittäminen tulisi tulla ensim-mäisenä. Tämä voidaan huomioida esimerkiksi liiken-teen rauhoittamisella sekä ympäristön viihtyisyydellä ja virikkeellisyydellä. Lisäksi kävelypainotteisilla alu-eilla suunnitteluratkaisuissa keskiössä on alueiden es-teettömyys.

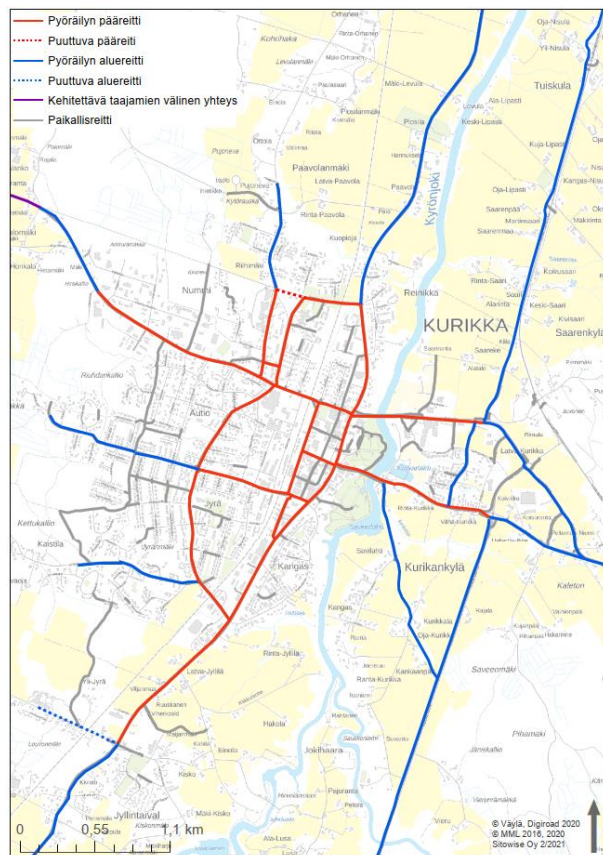
Tavoiteverkot muodostuvat nykyisistä väylistä sekä uusista, rakennettavista väylistä. Verkostollisia puut-teita on lähinnä kuntakeskuksissa. Lisäksi taajamien väliset yhteydet on tunnistettu erilliseksi kehittämis-kohteeksi.

Sivuilla 16-19 on esitetty kävelyn ja pyöräily tavoite-verkot.

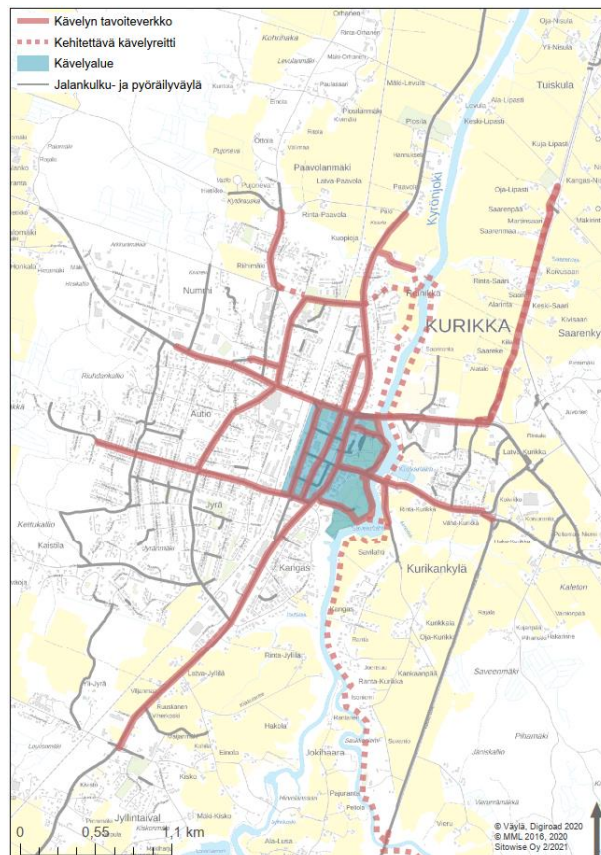
Kurikan pyöräilyn tavoiteverkko



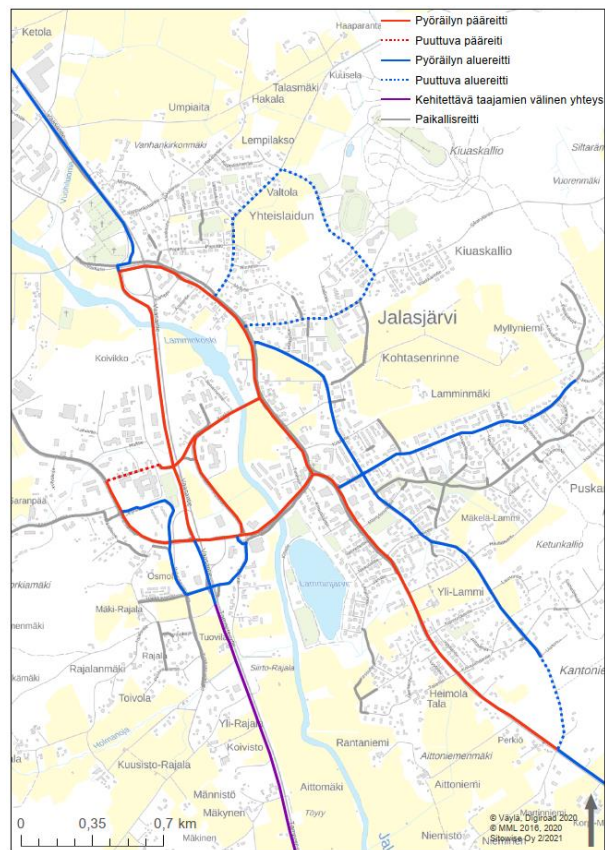
Kurikan pyöräilyn tavoiteverkko



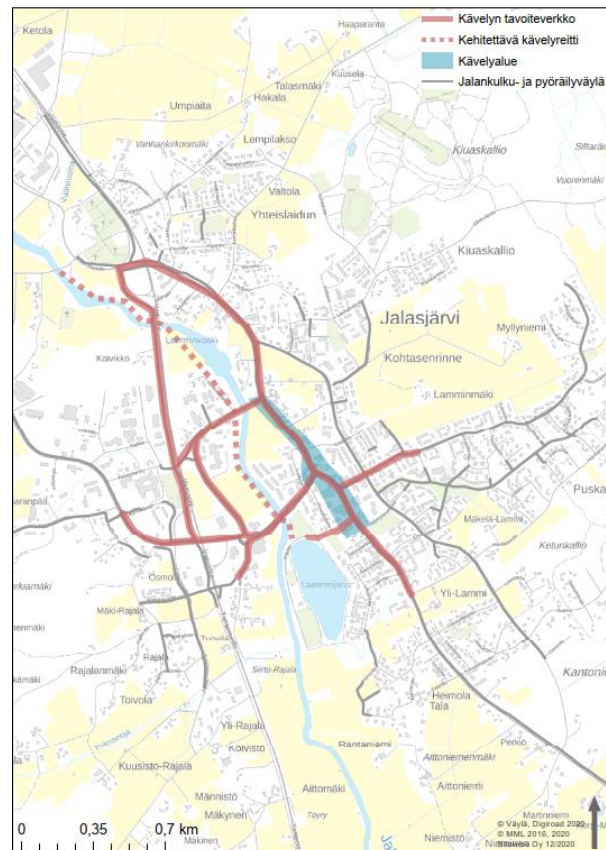
Kurikan kävelyn tavoiteverkko



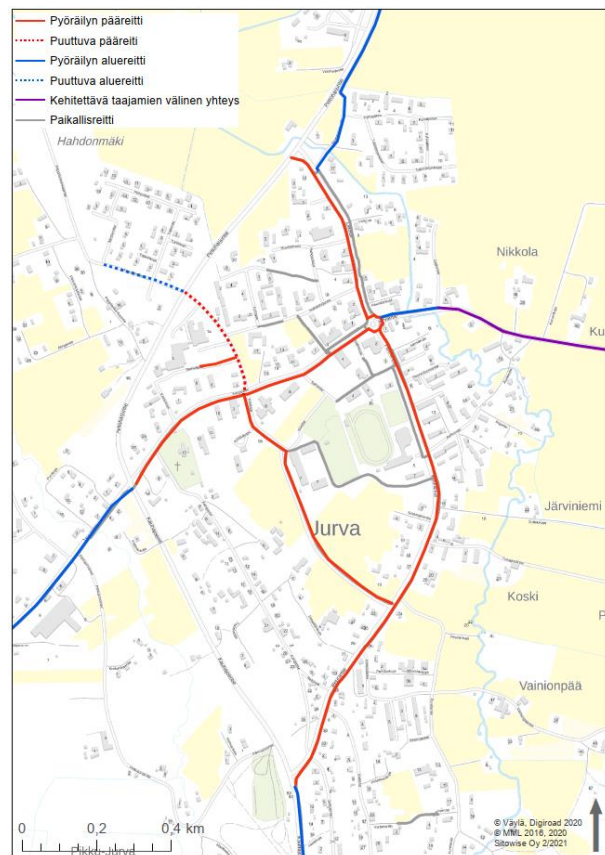
Jalasjärven pyöräilyn tavoiteverkko



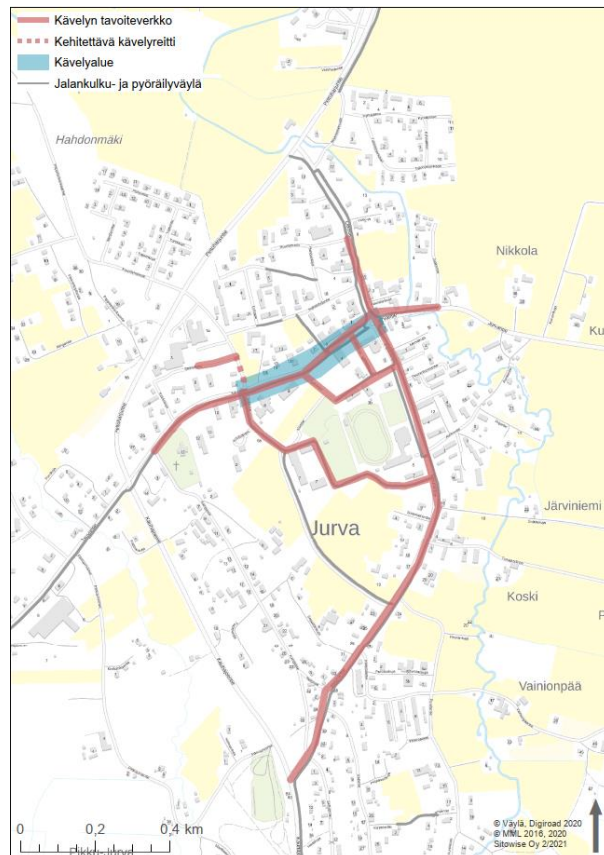
Jalasjärven kävelyn tavoiteverkko



Jurvan pyöräilyn tavoiteverkko



Jurvan kävelyn tavoiteverkko



Koulujen ympäristöt

Koulut ovat yksi merkittävimmistä kävelyä ja pyöräilyä aiheuttavista maankäytön kohteista. Vilkkaimpien koulureittien tulee olla turvallisia, sillä lapset vasta harjoittelevat liikenteessä liikkumista. Muiden liikkujien tavoin myös lapset arvostavat virikkeellistä ympäristöä varsinkin jalan kuljettaessa. Yleisen käytännön mukaisesti oppilaat tulevat kävellen tai pyörällä kouluun enintään viiden kilometrin säteeltä. Lähempänä kouluja voidaan tunnistaa merkittävimmät kävelyn ja pyöräilyn väylät, mitä valtaosa oppilasta käyttää. Näiltä osin tulee varsinkin panostaa turvallisiin yhteyksiin.

Koulureiteillä kävely- ja pyöräilyväylien sekä moottoriajoneuvoliikenteen risteämiskohtien turvallisuus on erityisen tärkeää. Koulujen lähialueella ajoneuvoliikenteen rauhoittaminen on usein paikallaan nopeusrajoituksin mutta myös rakenteellisin hidastein (töyssyt, kaivennukset, sivuttaissiirtymät).

Saattoliikenne aiheuttaa turhia riskejä koulujen ympäristössä. Saattoliikenteen paikka voidaan ohjata kauemmas koulun läheisyydestä, jolloin koulujen ympäristö saadaan rauhoitettua sekä myös autolla saapuvat oppilaat saavat liikuntaa koulumatkoilla.

Kouluissa tulee olla riittävästi laadukkaita pyöräpysäköintipaikkoja. Runkolukittavuus parantaa turvallisuutta ja katokselliset paikat ovat tarpeen etenkin talvipyöräilyä ajatellen. Pyöräpysäköintipaikat kannattaa sijoittaa kulkureittien varrelle ja lähemmäs kuin autojen saattopaikka.

Koulujen ympäristöjen reittejä on tarkasteltu tarkemmin liitteessä 1.

Suunnitteluperiaatteet

Kurikan pyöräilyn pää- ja alueverkko sekä kävelyn tavoiteverkko muodostuu jatkossakin pääasiallisesti yhdistetyistä pyöräteistä ja jalkakäytävistä. Verkko sisältää myös vähäliikenteisiä osuuksia, joissa kävely ja pyöräily ovat ajoradalla sekä vapaa-ajan reittien osuuksia.

Uusilla jalankulku- ja pyörävyillä, jotka kuuluvat pyöräilyn pääreitteihin sekä kävelyn tavoiteverkkoon, tavoiteleveys on 4,0 m. Muiden pää- ja aluereittien tavoiteleveys on 3,5 m. Nykyisillä pääreiteillä riittää 3,5 metrin leveys. Jos yhdistetyn jalankulku- ja pyörävyjän tavoiteleveys ei täyty, tulee kävely ja pyöräily erotella toisistaan esim. jalkakäytävä ja ajoradan pyöräkaista yhdistelmällä tai muulla mahdollisella tavalla.

Kävelyn tavoiteverkolla ja pyöräilyn pääreiteillä tavoitteena on oma laadukas valaistus sekä madalletut reunakivet risteysalueilla sujuvuuden varmistamiseksi.

Valaistus

Valaistusta parantamalla voidaan lisätä kävelyn ja pyöräilyn viihtyisyyttä sekä koettua turvallisuutta. Etenkin talvikaudella asianmukainen valaistus lisää turvallisuutta liukkailla ja pimeillä keleillä. Katuvalaistus on toteutettu Kurikassa nykyisin ajoneuvoliikenteen ajoradalla, johon kohdistetut lamput eivät valaise kovin hyvin jalankulku- ja pyöräilyväyliä. Jalankulku- ja pyöräilyväylien valaistuksesta luovuttiin aikanaan osana energiansäästötoimenpiteitä. Valaistus tulee uusittavaksi lähitulevaisuudessa led-tekнологiaan, joka on huomattavasti energiatehokkaampi. Katuvalaistuksen uusimisen yhteydessä suositellaan toteutettavan pyöräilyn pääreiteille oma valaistus.

Talvikunnossapidon laatutavoitteet

Kävelyn ja pyöräilyn väylillä nostetaan tavoitteellista kunnossapitotasoa. Jatkossa kaupungin ylläpitämät pyöräilyn pää- ja aluereitit sekä kävelyn tavoiteverkko kuuluvat kunnossapitoluokkaan 1. Muu kaupungin kävelyn ja pyöräilyn väylästä kuuluu kunnossapitoluokkaan 2.

	K1	K2
Kuivaa irtolunta keskimäärin	$\leq 4 \text{ cm}$	$\leq 6 \text{ cm}$
Sohjoa keskimäärin	$\leq 4 \text{ cm}$	$\leq 6 \text{ cm}$

Kaupunki ja ELY -keskus keskustelevat jatkossa mahdollisista kävelyn ja pyöräverkon kunnossapidon yhteisurakoista. Yhteisurakalla pyritään siihen, että kunnossapitäjän vaihdokset eivät näy käyttäjille.

Liikkumisen ohjaus

Kävely- ja pyöräilyverkon olosuhteiden lisäksi asenteiden ja tottumusten muuttamisessa kävely- ja pyöräilymyönteisempään suuntaan on paljon tehtävissä. Tyyppillistä on, että opiskelu- ja työmatkat taitetaan päivästä toiseen tavalla, johon on totuttu. Asenteisiin vaikuttamista tiedotuksen, kasvatuksen ja palveluiden organisoinnin kautta kutsutaan liikkumisen ohjaukseksi. Liikkumisen ohjaustyö ei ole kallista, mutta usein haastavampaa kuin infran kehittäminen ja se vaatii pitkäjänteisyyttä. Asenteisiin vaikuttamistyön tulee olla jatkuvaa, minkä varmistamiseksi kaupungissa kannattaa olla vuosittain päivitettävä suunnitelma toteutettavista toimista.

Kävelyn ja pyöräilyn hyödyistä viestimistä eri kohderyhmille kannattaa jaksottaa vuodenkiertoon sopivaksi rytmiksi, jonka toteuttamisessa viestintäsuunnitelma ja vuosikello ovat hyviä työkaluja. Keväällä käynnistyy

valtakunnallinen kilometrikisa, johon voidaan työpajoilla tai koko kaupungin laajuisella joukkueella osallistua. Syksyllä viestinnän painopiste voi olla turvallisessa liikkumisessa. Talven tullen muistutetaan, että pyöräily voi jatkua oikeiden varusteiden turvin läpi lumien ja tuiskun. Viestinnässä kannattaa hyödyntää paikallisia erityispiirteitä ja tapahtumia, jotta se koettaisiin merkityksellisenä.

Tapahtumien ja tempauksien kautta voidaan nostaa kävelyn ja pyöräilyn imagoa, opettaa taitoja ja turvallisuutta, muistuttaa kestävien kulkumuotojen mahdollisuuksista ja osallistaa kehittämiseen. Tapahtumien suunnittelussa voidaan hyödyntää valtakunnallisia teemaviikkoja kuten pyöräilyviikkoa ja liikkujan viikkoa. Liikkumisteema sopii hyvin myös kesätapahtumien yhteyteen. Kouluissa teemapäivän sisältönä voi olla esimerkiksi pyörätaitorata, pyörän yhteinen huolto ja liikennevisa.

Kokeiluiden avulla voidaan antaa alkusysäys liikku-
mistottumusten muutokselle. Sähkö- ja erikoispyörä-
lainaamot ovat todettu toimiviksi etenkin sellaisten
kohdalla, jotka ovat jo harkinneet pyörän hankintaa ja
pääsevät edullisesti tai jopa ilmaiseksi lainaamoiden
kautta kokeilemaan. Kokeilu voidaan järjestää myös
lyhyempiaikaisena tai jatkuvana toimintana kaupun-
gissa. Kokeilut ovat hyvä keino varsinkin työikäisten
innostamiseen.

Työpaikkojen liikkumissuunnitelmassa tyypillisesti
kartoitetaan henkilöstön nykyiset liikkumistottumukset
ja asenteet, tunnistetaan kävelyn ja pyöräilyn esteet ja
suunnitellaan toimenpiteet, joilla kestäväää työmatka-
liikkumista voidaan edistää. Suunnitelmat painottuvat
keinoihin, joita työnantajat itse voivat tehdä. Keinoja
ovat mm. pyöräpysäköinnin ja sosiaalityöparantaminen,
kannusteet kuten pyörällä kulkeville tukea va-
rusteisiin tai työajan joustot.

Liikkumisen ohjaus kannattaa ottaa Kurikassa osaksi
liikenneturvallisuusryhmän toimintaa.



Toimenpideohjelma

Toimenpideohjelma on jaoteltu tavoitteiden mukaisesti kolmeen osaan. Toimenpiteet on jaoteltu kolmeen toteutusluokkaan I-III. I toteutus noin 1-3 vuoden sisällä, II toteutus 4-7 vuoden aikana ja III toteutus vuoteen 2030 mennessä. Osa toimenpiteistä on jatkuvaa toimintaa tai ovat jo käynnissä.

Keskeiset kohteet ja palvelut ovat saavutettavissa turvallisesti, sujuvasti ja esteettömästi jalan sekä pyörällä. Reitit ovat hyvin ja oikea-aikaisesti hoidettuja.

Toimenpide	Vastuutaho	Toteutus-aika (I-III)
Kävely- ja pyöräilyreittien laatu- ja yhteyspuutteet toteutetaan	Tekninen toimi	I, II, III
Otetaan käyttöön uudet talvikunnossapitokriteerit	Tekninen toimi	I
Parannetaan systemaattisesti koulureittien turvallisuutta.	Tekninen toimi	I, jatkuvaa
Koulureittien väistämisvelvollisuuksien ja liittymäjärjestelyiden kartoitus ja parantaminen	Tekninen toimi	II

Koulujen piha-alueiden liikennejärjestelyiden kartoitus ja parantaminen	Tekninen toimi	II
Huomioidaan vaikutukset kävelyyn ja pyöräilyyn kaikissa uusissa kaavoituskohteissa sekä palveluverkon muutosten yhteydessä erillisen tarkistuslistan avulla.	Kaavoitus, rakennusvalvonta	I
Kartoitetaan pyöräpysäköinnin tarpeet (määrä ja laatu) julkisten palveluiden osalta.	Tekninen toimi	I
Uusia pyöräpysäköintipaikkoja lisätään vaiheittain kartoituksessa todettujen puutteiden perusteella.	Tekninen toimi	II
Kaikkiin julkisiin uudiskohteisiin toteutetaan runkolukittavia pyöräpysäköintipaikkoja	Kaavoitus, tekninen toimi	I

Jatketaan maastopyöräreittien kunnon ja viitoituksen parantamista tunnistettujen kehittämistarpeiden pohjalta. Luodaan rengasmaisia reittejä vapaa-ajan liikkumiseen ja maastopyöräilyyn.	Liikuntatoimi, tekninen toimi + yhteistyö pyöräilyseurojen kanssa	I-II
---	---	------

Viestintä, kasvatus ja toiminta innostavat kurikkalaisia kävelemään ja pyöräilemään

Toimenpide	Vastuutaho	Toteutusaika (I-III)
Laaditaan viestintäsuunnitelma kestävien kulkumuotojen markkinoimiseksi kunnassa (huomioidaan mm. teemaviikot). Suunnitelma päivitetään ja jalkautetaan vuosittain.	Liikenneturvallisuusryhmä	I
Laaditaan luonto- ja maastopyöräilyreiteistä (paperiset ja sähköiset) kartat, jotka julkaistaan kunnan sivuille. Brändätään reittejä eri teemoille. Nostetaan niitä tiedotuksessa esille säännöllisesti.	Liikuntatoimi	I
Vapaa-ajan reittien pelillistäminen ja sovellusmahdollisuuksien kartoittaminen	Liikuntatoimi	II

Järjestetään opastettuja pyöräilyretkiä eri kohteisiin ja erilaisille kohderyhmille.	Liikuntatoimi	I
Järjestetään vuosittain kaikkia taajamakeskuksia koskeva isompi pyöräilytapahtuma (Esim. Tour de Kurikka, Cyclocross)	Liikuntatoimi, pyöräilyseurat, Lions club	I
Kunnan internetsivuille avataan oma osuus kävelylle ja pyöräilylle	Viestintä, liikuntatoimi, tekninen toimi	I
Perustetaan jokaisen kuntakeskukseen kaikille avoimet välilainaat, joista lainataan mm. pyöriä ja potkulautoja.	Liikuntatoimi	II
Kannustetaan matalan kynnyksen liikkumista erillisellä markkinointihankkeella.	Liikuntatoimi	I
Edistetään omatoimista liikuntaa pyöräily- ja luontoreiteillä sekä arjen matkoilla yhteistyössä seurojen ja vertaisohjaajien kanssa.	Liikuntatoimi seurat	I

Kootaan koulujen liikennekasvatuksen tueksi ideoita ja tietolähteitä koulumatkojen jalankulun ja pyöräilyn edistämiseksi esimerkiksi Teams-ryhmään.	Sivistystoimi, liikuntatoimi, liikenneturvallisuusryhmä	II
Koulut ja oppilaitokset järjestävät vuosittain kävely- ja pyöräilyaiheisia tapahtumia tai tempauksia esim. hyödyntämällä valtakunnallisia teemaviikkoja	Sivistystoimi, liikuntatoimi, SEDU	I, jatkuva
Päiväkodit järjestävät vuosittain kävely- ja pyöräilyaiheisia tapahtumia tai tempauksia esim. hyödyntämällä valtakunnallisia teemaviikkoja	Varhaiskasvatus, liikuntatoimi	I, jatkuva
Hankitaan yhteisiä koulupyöriä niille kouluille, joissa on paljon kuljetusoppilaita.	Sivistystoimi, liikuntatoimi	I
Laaditaan kuntaorganisaatiolle henkilöstön liikkumissuunnitelma, jossa on kartoitettu kestävä liikunnan esteet ja määritetty toimenpiteet.	HR (muut mukana)	II

Haastetaan mukaan henkilöstön liikkumisen ohjaukseen myös muita Kurikan suurimpia työpaikkoja	Liikenneturvallisuusryhmä	III
---	---------------------------	-----

Kestävien kulkumuotojen edistämistyötä tehdään rohkeasti ja yhdessä kunnan sisällä sekä järjestöjen kanssa.

Toimenpide	Vastuutaho	Toteutusaika (I-III)
Kävelyn ja pyöräilyn kohdennetaan rahoitusta vuosittain käyttötalousuunnitelmaan sekä investointiohjelmaan.	Liikuntatoimi tekninen toimi	I
Liikkumisen ohjauksen työn toteuttamisen vastuista sopiminen	Liikenneturvallisuusryhmä	I
Laaditaan ”liikkumisen ohjaus tutuksi” -tietopaketti kuntapäätäjille	Liikenneturvallisuusryhmä	II
Liikenneturvallisuusryhmän monipuolistaminen koskemaan laajemmin myös kävelyn ja pyöräilyn edistämistä.	Liikenneturvallisuusryhmä	I

Perustetaan työryhmälle Teams-kanava tiedonvaihtoon ja keskusteluun	Liikenneturvallisuusryhmä	I
Ideoidaan lisää tapahtumia ja tempauksia eri kohderyhmille yhdessä seurojen kanssa (taide, pyöräily).	Liikuntatoimi, liikenneturvallisuusryhmä	I
Pyöräilykampanjoiden dokumentoinnin kehittäminen (esim QR-koodien avulla)	Liikuntatoimi	I
Jatketaan yhteistyötä seurojen kanssa maastopyöräreittien kehittämiseksi. Viestitään talkoista laajasti kaikille kurikkalaisille esim. nimellä "reittiremonttitalkoot".	Liikuntatoimi seurat	I
Kaupungissa hyödynnetään valtionavustuksia liikkumisen ohjauksen, liikenneturvallisuuden ja kävely- ja pyöräilyinfran toteuttamiseen	Liikuntatoimi, tekninen toimi	I, jatkuvaa
Seurataan vuosittain kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toimenpiteiden toteutumista	Liikenneturvallisuusryhmä	I

Kehitetään pyöräilyyn liittyvää seurantaa (mm. pyörälaskurien ja laskentojen käyttöönotto)	Tekninen toimi	II
Kehitetään kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden palautekanavia ja levitetään tietoisuutta niistä	Tekninen toimi, liikunta-toimi	I

Työn organisointi ja seuranta

Lähtökohdat

Kurikassa on totuttu tekemään asioita yhteistyönä ja talkoilla. Erityisesti pyöräilyn saralla kaupunki ja pyöräilyseurat ovat tehneet yhteistyötä maastopyöräreittien kehittämiseksi. Pyöräilyseurat järjestävät myös omatoimisesti pyöräretkiä. Tapahtumilla ja tempauksilla voidaan sytyttää innostus myös arkiliikkumiseen. Siten myös kaupungin liikuntatoimella on merkittävä asema edistämistyössä.

Koulujen opetussuunnitelmaan on kirjattu liikenne- ja ympäristökasvatus, jota jokainen koulu tavallaan tekee. Saattoliikenteen määrää voisi silti edelleen vähentää ja siten parantaa myös koulumatkojen liikenneturvallisuutta.

Kurikassa toimii poikkihallinnollinen liikenneturvallisuusryhmä, joka kokoontuu kaksi kertaa vuodessa. Ryhmän tehtäviin kuuluu myös kestävän liikkumisen edistäminen.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen sekä sitä kautta päästöjen vähentäminen kuuluu myös energiansäästötiimin intresseihin. Energiansäästötiimi kokoontuu 3-4 kertaa vuodessa.

Organisointi ja seuranta jatkossa

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen Kurikassa on jatkossa poikkihallinnollisen liikenneturvallisuusryhmän vastuulla. Ryhmä laatii vuosittaisen toimintasuunnitelman, jolla edistetään liikenneturvallisuuden lisäksi kävelyä ja pyöräilyä.

Edistämishjelman toimenpiteiden toteuttamista ja niiden vaikuttavuutta seurataan jatkossa, jotta nähdään,

edetäänkö kohti valittuja tavoitteita. Seurantatieto auttaa ymmärtämään eri toimenpiteiden vaikuttavuutta ja helpottaa uusien toimenpiteiden suunnittelua.

Edistämishojelman seurannan päävastuu on liikenneturvallisuusryhmällä. Seuranta sisältää toimenpiteiden toteutumisen seurannan sekä vaikuttavuuden eli määritettyjen mittareiden seurannan. Seurantamittarit voidaan koota ryhmän vuosikertomuksen yhteydessä. Liikenneturvallisuuskoordinaattorin työpanosta voidaan käyttää sekä toiminnan suunnitteluun että seurantaan.

Liikenneturvallisuusryhmä raportoi edistymisestä energiansäästötiimille. Kävelyn ja pyöräilyn edistämistyön tilanteesta raportoidaan lisäksi muille viranhaltijoille ja päätöksentekijöille säännöllisesti.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen on varattu budjetti käyttötalouteen sekä investointeihin. Tärkeää on varmistaa budjetti jokaiselle vuodelle.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelma viedään hyväksyttäväksi valtuustoon.

Mittarit

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman seurannan mittareiksi määritettiin:

Mittari	Seurantayksikkö
Toimenpiteiden toteuttaminen	Lukumäärä
Kävely ja pyöräilyonnettomuuksien kehitys	Lukumäärä vähenee
Kaavoituksen yhteydessä on hyödynnetty tarkistuslistaa	Kyllä/Ei
Kävely- ja pyöräilymäärien laskennat (automaattilaskuri + käsilaskennat)	Kävely- ja pyöräilymäärät kasvavat
Kesän pyöräilykampanjoiden lisääminen	Kampanja- ja osallistujamäärä kasvaa
Kaupungin henkilöstön kävelyn ja pyöräilyn kulkumuoto-osuus (seurataan säännöllisesti, esim. 2 vuoden välein)	Kulkumuoto-osuus kasvaa
Koulureittien turvallisuus: Arvioidaan säännöllisesti esim. 4 vuoden välein toteutettavien koulujen vaaranpaikkakyselyiden kautta	Tyytyväisten osuus kasvaa
Pyörällä päästä päähän -vision toteutuminen	Kulkuyhteyden paraneminen (km)

Kävelyn ja pyöräilyn terveysvaikutukset

Kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisen terveyshyötyjen taloudellisia vaikutuksia laskettiin WHO:n kehittämällä HEAT (Health Economic Assessment Tool) työkalulla.

Vaikutuksia arvioitiin kahdelle hypoteettiselle vaihtoehdolle kävely- ja pyöräilymäärien kasvusta.

HEAT-laskennassa käytetyt lähtöarvot	
Matkamäärä nykytilanteessa Etelä-Pohjanmaalla (HLT 2016)	Keskimäärin 2,8 matkaa/henkilö/vrk Kävely 0,45 matkaa (16%) Pyöräily 0,29 matkaa (11%)
Matkapituus nykytilanteessa Etelä-Pohjanmaalla (HLT 2016)	Kävely 1,8km Pyöräily 2,8km
Ikäryhmän koko (20-74-vuotiaat)	13 819 (lähde Tilastokeskus)
Ihmishengen tilastollinen arvo (Lukema huomioi sekä tuotannolliset menetykset (kuten ihmisen tulot) että inhimillisen hyvinvoinnin menetykset.)	4,61 milj. €
Diskonttauskorko	1%

Tarkasteltavat skenaariot olivat:

1. Skenaario: Kävely- ja pyöräilymäärät kasvavat 20 %.
2. Skenaario: Kävely- ja pyöräilymäärät kasvavat valtakunnan tavoitteen mukaisesti 30 %.

HEAT-laskennalla selvisi, että Kurikan kaupunki säästäisi vuosittain lisää keskimäärin noin 4,28 M€, mikäli kävely- ja pyöräilymäärät kasvaisivat 20 %:ia vuoteen 2030 mennessä. 10 vuoden aikana välttyttäisiin yhdeksältä ennen aikaiselta kuolemalta. Mikäli kävely- ja pyöräilymäärät kasvaisivat 30 %:ia vuoteen 2030 säästöä saataisiin 6,11 M€ vuodessa ja välttyttäisiin kymmeneltä ennen aikaiselta kuolemalta.

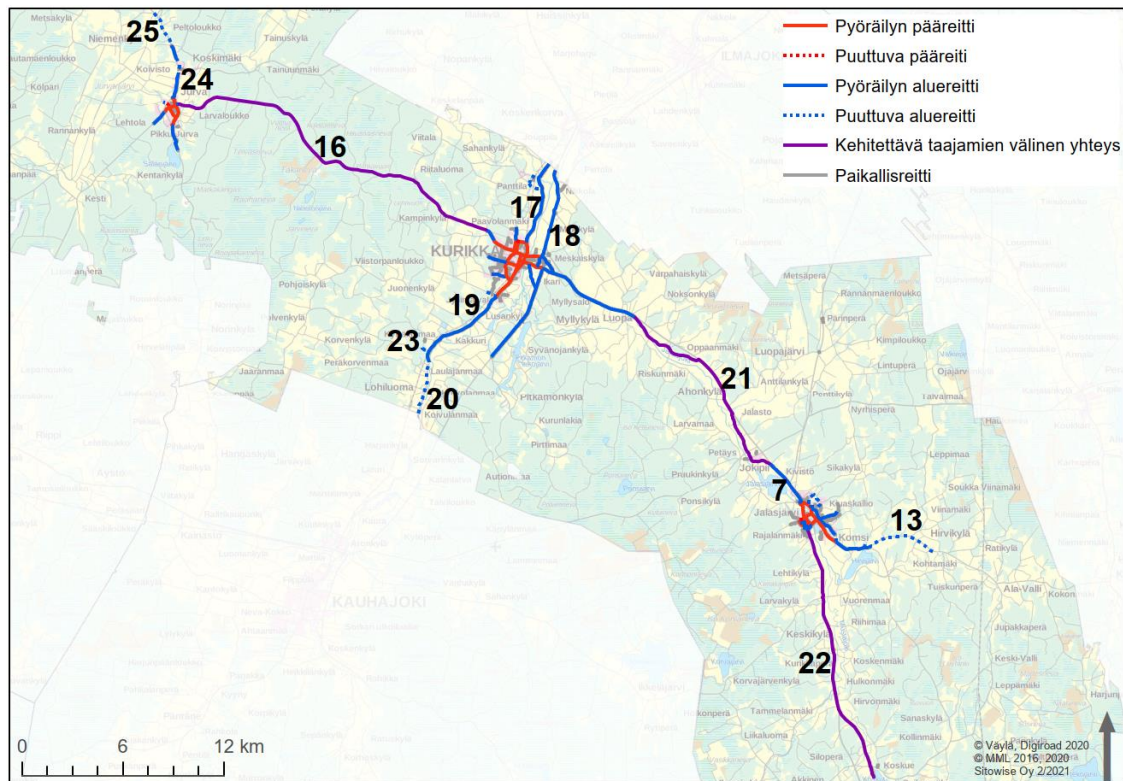
Laskennan tulokset on esitetty seuraavalla sivulla taulukkomuodossa.



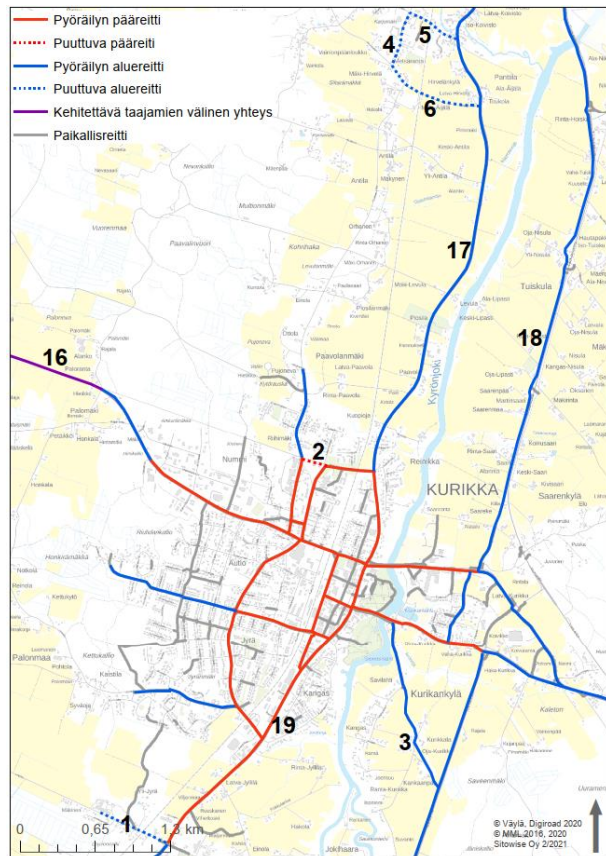
Kuva 2 Kuvan lähde: Antti Latva-Hirvelä

Nykytila	Skenaario 1, 2030, +20%	Skenaario 2, 2030, +30%
Kävely 0,45 matkaa (16 %) Pyöräily 0,29 matkaa (11%)	Kävely 0,54 matkaa (19 %) Pyöräily 0,35 matkaa (12 %)	Kävely 0,59 matkaa (21 %) Pyöräily 0,40 (14 %)
Kävely	0,4 ennen aikaista kuolemaa vältetään vuodessa eli 4 ennen aikaista kuolemaa 10 vuodessa. 1,89 M€ säästö vuodessa eli 17,70 M€ säästö 10 vuoden aikana.	0,6 ennen aikaista kuolemaa vältetään vuodessa eli 6 ennen aikaista kuolemaa 10 vuodessa. 2,94 M€ säästö vuodessa eli 27,5 M€ säästö 10 vuoden aikana.
Pyöräily	0,5 ennen aikaista kuolemaa vältetään vuodessa eli 5 ennen aikaista kuolemaa 10 vuodessa. 2,38 M€ säästö vuodessa eli 22,30 M€ säästö 10 vuoden aikana.	0,7 ennen aikaista kuolemaa vältetään vuodessa eli 7 ennen aikaista kuolemaa 10 vuodessa. 3,17 M€ säästö vuodessa eli 29,6 M€ säästö 10 vuoden aikana.
Kävelyn ja pyöräilyn terveysvaikutukset	0,9 ennen aikaista kuolemaa vältetään vuodessa eli 9 ennen aikaista kuolemaa 10 vuodessa. 4,28 M€ säästö vuodessa eli 40,00 M€ säästö 10 vuoden aikana.	1 ennen aikainen kuolema vältetään vuodessa eli 10 ennen aikaista kuolemaa 10 vuodessa. 6,11 M€ säästö vuodessa eli 57,10 M€ säästö 10 vuoden aikana.

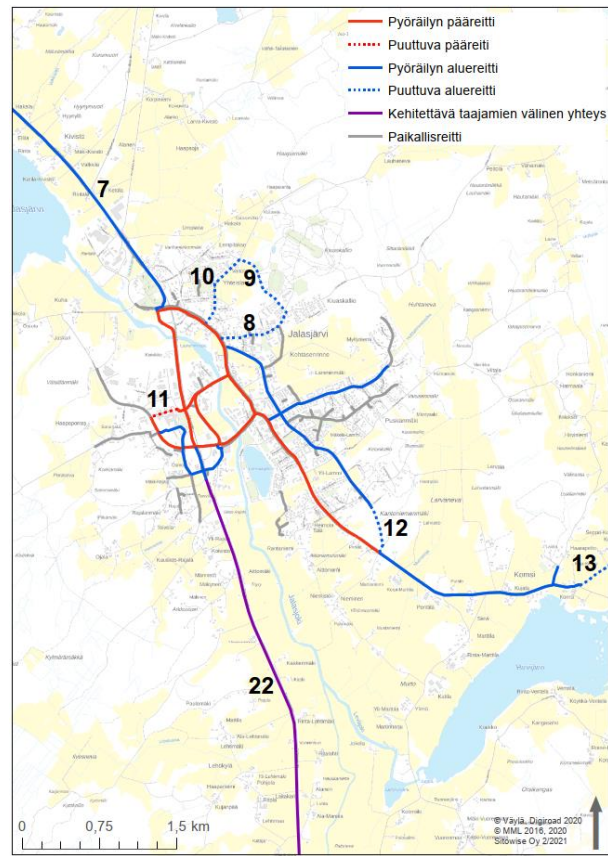
Pyöräilyverkon yhteys- ja laatutasopuutteet



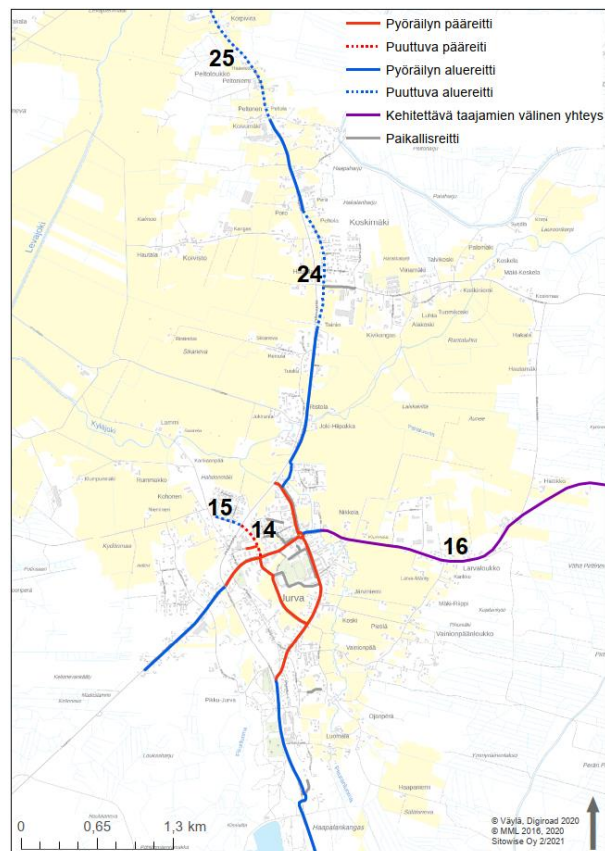
Kurikka



Jalasjärvi



Jurva



Nro	Kohde	Taajama/ alue	Nykytila	Toimenpide
1	Linjatie välillä Jyllintaival- Palvelukeskus	Kurikka	Jalankulku- ja pyöräilyväylä puuttuu	Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen
2	Reinikantie välillä Nummentie- Mäkitie	Kurikka	Jalankulku- ja pyöräilyväylä puuttuu	Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen
3	Saukkotie (yksityistie) välillä Saukkokuja-kt67	Kurikka	Jalankulku- ja pyöräilyväylä puuttuu. Valaistus puuttuu	Laatutason parantaminen
4	Ruotumiehentie välillä Hirvelän- tie-Panttilantie	Panttila	Jalankulku- ja pyöräilyväylä puuttuu	Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen
5	Panttilantie välillä Koivistonky- lantie-Hirveläntie	Panttila	Jalankulku- ja pyöräilyväylä puuttuu	Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen
6	Hirveläntie välillä Ruotumiehen- tie- Koivistonkyläntie	Panttila	Jalankulku- ja pyöräilyväylä puuttuu	Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen
7	Pyörätie välillä Jalasjärvi-Jokipii	Jalasjärvi	Pyörätie huonossa kun- nossa	Laatutason parantaminen
8	Lauhamäentie välillä Rantatie- Kulmantie	Jalasjärvi	Jalankulku- ja pyöräilyväylä puuttuu	Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen
9	Kulmantie välillä Lauhamäentie- Lempilaaksontie	Jalasjärvi	Jalankulku- ja pyöräilyväylä puuttuu	Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen

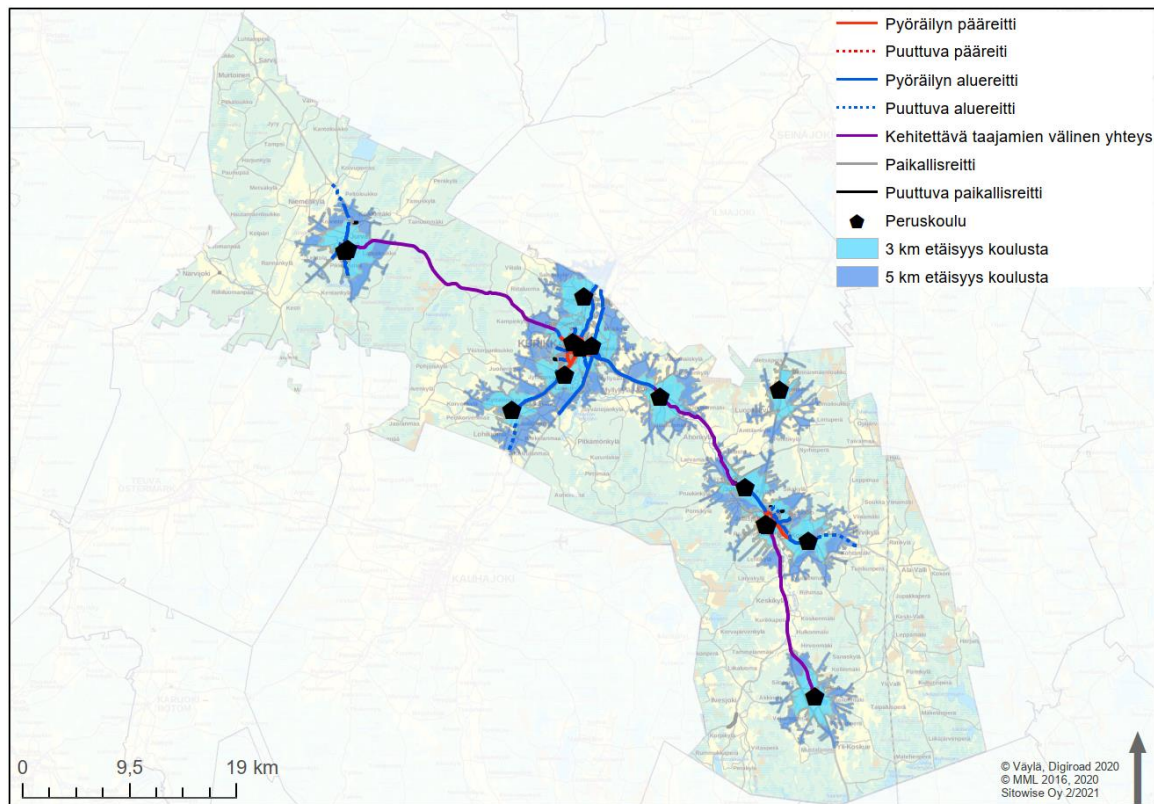
Nro	Kohde	Taajama/ alue	Nykytila	Toimenpide
10	Lempilaaksontie välillä Ranta- tie-Kulmantie	Jalasjärvi	Jalankulku- ja pyöräilyväylä puuttuu	Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen
11	Kauppilantie	Jalasjärvi	Jalankulku- ja pyöräilyväylä puuttuu	Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen
12	Jalastie välillä Uunontie-Ala- Vallintie	Jalasjärvi	Jalankulku- ja pyöräilyväylä puuttuu	Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen
13	Ala-Vallintie (mt6920)	Jalasjärvi	Jalankulku- ja pyöräilyväylä puuttuu	Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen
14	Koulutie	Jurva	Jalankulku- ja pyöräilyväylä puuttuu	Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen
15	Pappilantie	Jurva	Jalankulku- ja pyöräilyväylä puuttuu	Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen
16	Taajamien väliset yhteydet: Mt689 Jurvantie/ Paulaharjuntie	Kurikka- Jurva	Jalankulku- ja pyöräilyväylä puuttuu	Laatutason parantaminen
17	Taajamien väliset yhteydet: mt 6900 Kurikantie	Kurikka- Panttila	Pyörätie huonossa kun- nossa	Laatutason parantaminen
18	Taajamien väliset yhteydet: vt 3:n rinnakkaistie	Kurikka- Tuiskula/ kuntaraja	Erillinen jalankulku- ja pyö- räilyväylä puuttuu. Vieressä kulkee rinnakkaistie	Laatutason parantaminen

Nro	Kohde	Taajama/ alue	Nykytila	Toimenpide
19	Taajamien väliset yhteydet: mt6900 Jyllintaival	Kurikka- Hakuni	Pyörätien kunto huono. Va- laistuksessa puutteita	Laatutason parantaminen
20	Taajamien väliset yhteydet: mt6900 Mietaantie välillä Mie- taan nuorisoseura-kuntaraja	Hakuni- kuntaraja	Jalankulku- ja pyöräilyväylä puuttuu, koululaisreitti	Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen
21	Taajamien väliset yhteydet: vt3:n rinnakkaistiet	Luopa- Jokipii	Erillinen jalankulku- ja pyö- räilyväylä puuttuu, koululais- reitti. Pyöräreitien opastuk- sessa puutteita	Laatutason parantaminen
22	Taajamien väliset yhteydet: vt3:n rinnakkaistiet	Jalasjärvi- Koskue	Jalankulku- ja pyöräilyväylä puuttuu	Laatutason parantaminen
23	Mt 17273 Hakunintie välillä Mietaantie-Hakuninmäki	Miedon koulu / Hakuni	Jalankulku- ja pyöräilyväylä puuttuu	Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen
24	Markusharjuntie/ Ristimäentie	Koskimäki	Jalankulku- ja pyöräilyväylä puuttuu	Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen
25	Peltoharjuntie välillä Karta- nomäentie-Niemenkyläntie	Pyörni / Koskimäki	Jalankulku- ja pyöräilyväylä puuttuu	Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen

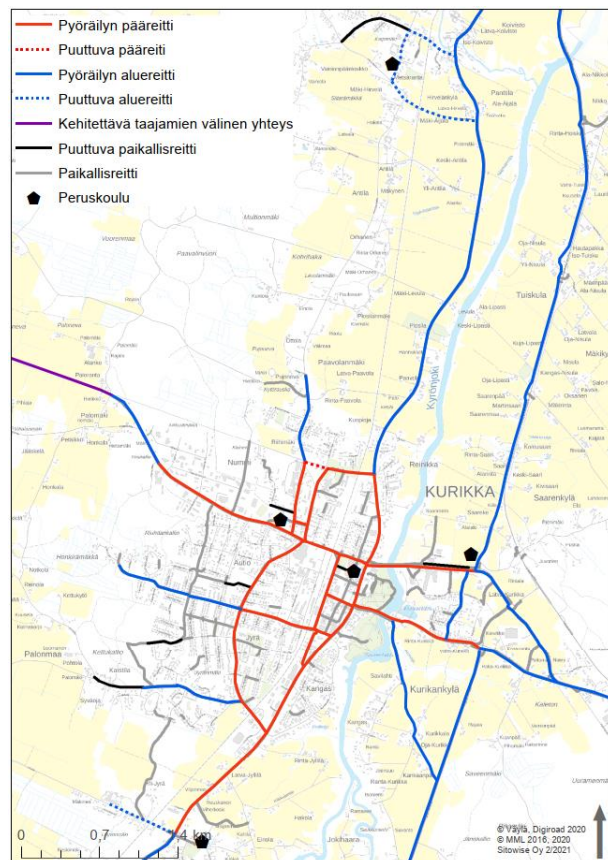
Liitteet

1. Koulujen ympäristöt
2. Vapaa-ajan ja maastopyöräilyn reitit

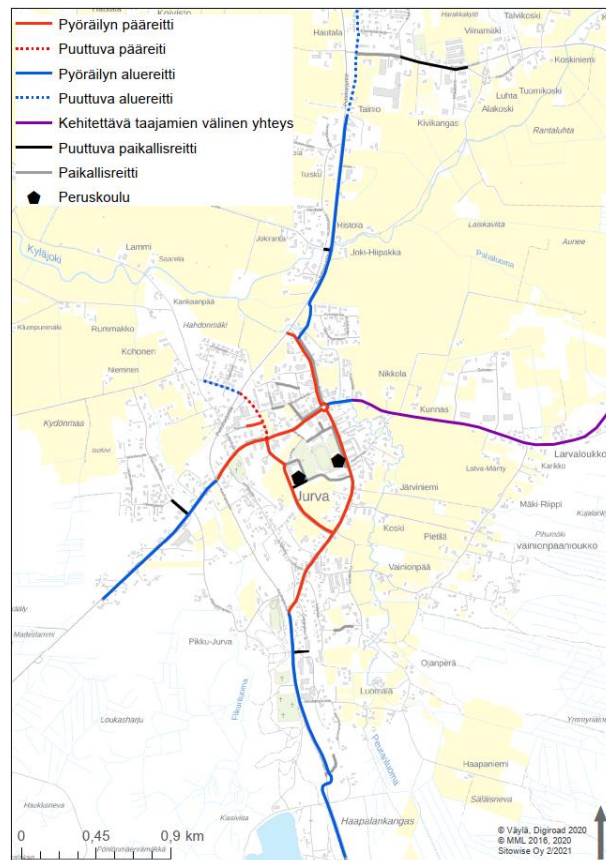
Liite 1. Koulujen ympäristöt



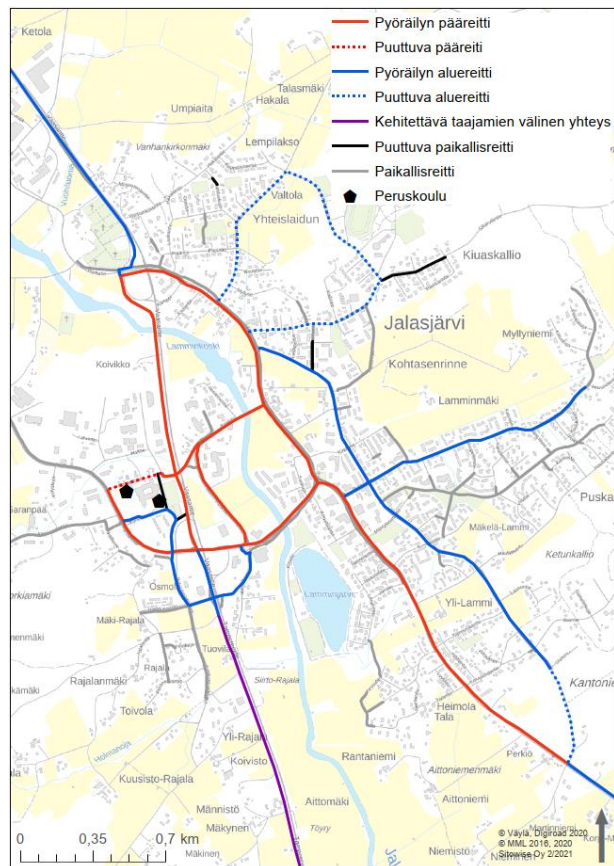
Kurikka - koulureittien yhteyspuutteen



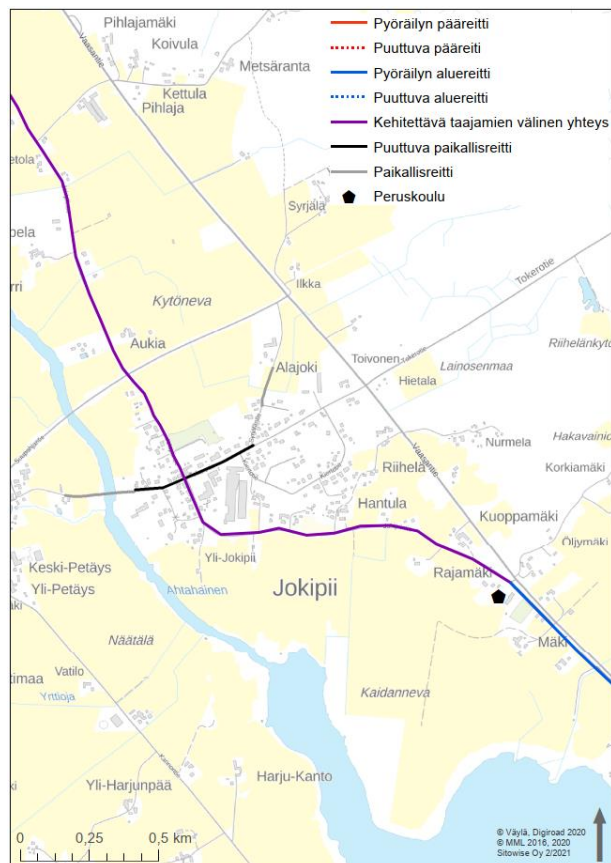
Jurva - koulureittien yhteyspuutteen



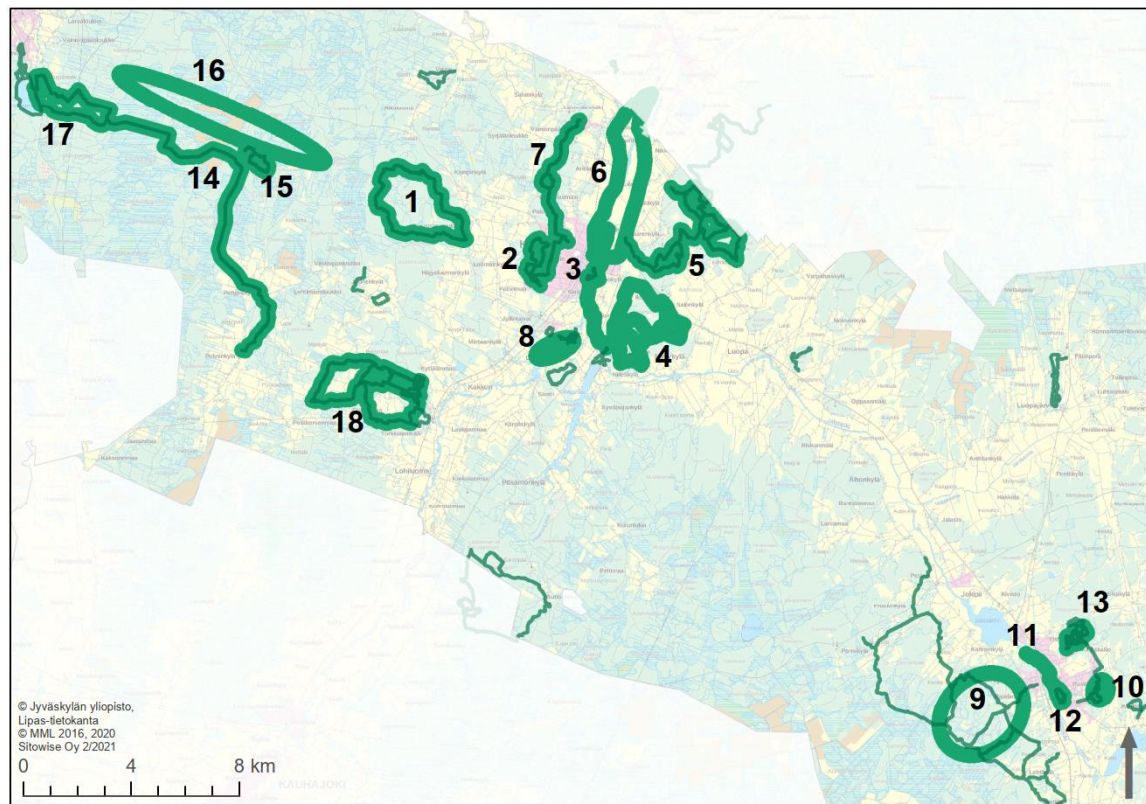
Jalasjärvi - koulureittien yhteyspuutteet



Jokipii - koulureittien yhteyspuutteet



Liite 2. Vapaa-ajan ja maastopyöräilyn reitit



Nro	Reitti/Kohde	Alue	Nykytilan huomiot	Toimenpide
1	Samuli Paulaharjun polku	Kurikka	Opasteet kaipaavat uusimista	Opastuksen parantaminen
2	Ketunlenkin luontopolku	Kurikka	Maasto uusittu (mm. kylttejä). Yksi kohta pitäisi linjata uudelleen (menee katu jonkin matkaa) tai ainakin parantaa opastusta. Heikkokuntoisia siltoja ja huonoksi meneitä pitkospuita on kunnostettava (kohteet tunnistettu). Pyöräilyseuraa on pyydetty avuksi korvausta vastaan.	Opastuksen parantaminen Huonokuntoisten siltojen ja pitkospuiden korjaaminen
3	Urheilukentän maasto/ Rantareitit	Kurikka	Kävelijöiden suosiossa. Rantareitistä on tullut paljon kehuja ja sille on toivottu jatkoa. Diplomityö laadittu jokirantapuiston kehittämisestä.	Rantareitin kehittäminen
4	Käräjävuori	Kurikka	Monelle tuntematonta aluetta, eikä tiedetä, miten sinne pääsee. Pitkämön leirintäalueelta olisi hyvät yhteydet (suunniteltukin joskus). Nykyisin kuljetaan sillan kautta (Moljakan alue), jossa hevosliikenteen vuoksi vaarallista. Koskenrantaa pitkin voisi päästä alueelle (maanomistuksista ei tietoa). Käräjävuorella on upeaa reitistöä, mutta se vaatii opasteiden uusintaa ja parantelua. Haasteena maanomistajien paljous.	Reittien merkitseminen ja laajentaminen/kehittäminen Opastuksen parantaminen

Nro	Reitti/Kohde	Alue	Nykytilan huomiot	Toimenpide
5	Nuijapolku & Riihimäenkallio	Kurikka	Liikuntatoimi on maalannut reitit. Joitakin ongelmakohtia on, mutta ei isoja.	Karttojen uusiminen Nuijapolun osalta
6	Tuiskulan/ Panttilan lenkki	Kurikka	Hyvin suosituksi reitiksi tunnistettu, ei erityisiä kehittämistarpeita	-
7	Keskusta - Kaisila - Panttila kuntorata/latu	Kurikka	Tarvitaan puruja lisää radalle, jotta se ei ole liukas ja olisi mukavampi kävellä. Vaihtoehtoisesti purujen korvaaminen kivituhkalla.	Reitin kunnon parantaminen
8	Mäntylammen ymäristö, joenranta	Kurikka	Mallunoja/Kivi-Mäntylänlampi -alueelta puuttuu reitti. Toimii talvella, mutta toivotaan reittiä myös kesälle.	Uuden reitin rakentaminen
9	Kolmostien länsipuolen ladut	Jalasjärvi	Kirkonkylän koulun lähellä on hyviä luontoreittejä, jotka soveltuvat hyvin ulkoiluun. Pohjat ovat kuitenkin melko huonot. Alueella on esimerkiksi valmis kotapaikka, joten vaatii pientä kehittämistä, esim. kyltit, reittikartat ja pohjat.	Reitin kunnon parantaminen Opastuksen parantaminen
10	Latureitti Tiilitie-Puskanmäki-Kiuaskallio	Jalasjärvi	Muumileikkipuiston lähistöllä oleva ulkoilureitti on pahasti heinittynyt osasta paikkaa	Reitin kunnostus/raivaus
11	Jalasjärvi-Laminjärvi	Jalasjärvi	Yhteyspuute Joenvarren virkistys/kävelyreitti	Uuden reitin rakentaminen

Nro	Reitti/Kohde	Alue	Nykytilan huomioid	Toimenpide
12	Lamminjärvi	Jalasjärvi	Lamminjärven ympäri kiertävälle reitille tarvitaan lisää kiinteitä puistopenkkejä. Lamminjärven ympäristön rantapusikkaa raivattava, jotta näkymä pyörätieltä parantuisi järvelle. Lamminjärven ympäristö kaunis. Ulkoilureitistöä pitäisi jatkaa vielä jokirantaan	Puistonpenkkien lisääminen Uuden reitin rakentaminen
13	Kiuaskallio	Jalasjärvi	Laskettelukeskuksen ympäristössä on käytettyjä reittejä Kiuaskalliolla. Ei erityisiä kehittämistarpeita	-
14	Niinistön hiihtolatu	Jurva/ Kurikka	Toive esteettömistä reiteistä joillekin osuuksille	Esteettömyyden huomioimisen selvittäminen
15	Niinistön suopolku	Jurva/ Kurikka	Tunnistettu suosituksi reitiksi, ei erityisiä kehittämistarpeita	-
16	Niinistö-Jurva	Niinistö-Jurva	Niinistön ja Jurvan välillä ei ole olemassa yhtenäistä, hyvää ja selkeää maastopyöräreittiä	Yhtenäisen ja selkeän maastopyöräreitin kehittäminen
17	Rauhankankaan latureitti	Jurva	Reitistön kulkumahdollisuus myös sulanmaan aikaan kehittämiskohteena	Reitin ympärivuotisen käytön edistäminen

Nro	Reitti/Kohde	Alue	Nykytilan huomiot	Toimenpide
18	Korven ja Lohiluoman Jotos	Korvenkylä / Hakuni	Korven Jotos käytetyimpiä ja parhaiten hoidettuja kävelypolkuja (kylän ja maanomistajien yhteishanke). Opastustarvikkeet (viitat) ovat tärkein kehittämiskohde.	Tarve noin 30 opasviitalle jalkoi-neen (pystytys tal-kootyönä)