



RAUTALAMMIN KÄVELYN JA PYÖRÄLIIKENTEEN EDISTÄMISOHJELMA 2040

Loppuraportti 23/12/2022



RAUTALAMPI

RAMBOLL

Bright ideas.
Sustainable change.

Sisältö



Tiivistelmä



A. Miksi kävelyyn ja pyöräliikenteeseen panostaminen kannattaa?



B. Suunnittelun lähtökohdat



C. Rautalammin piirteet ja sidosryhmien näkemyksiä



D. Visio ja tavoitteet 2023-2040



E. Toimenpideohjelma



F. Seuranta ja resurssit



G. Liitteet



Tiivistelmä

Rautalammin kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma on laatuaan ensimmäinen kyseistä teemaa koskeva edistämishjelma alueella. Edistämishjelma on laadittu ulottuen vuoteen 2040. Edistämishjelma edistää Rautalammin osalta niin Pohjois-Savon liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 2040 esitettyjä visioita ja tavoitteita kuin valtakunnallisestikin asetettuja linjauksia.

Edistämishjelma rakentuu kuudesta osiosta, joissa käsitellään kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen hyötyjä, suunnittelun lähtökohtia ja logiikkaa, Rautalammin piirteitä ja sidosryhmien näkemyksiä, kävelyn ja pyöräliikenteen visiota ja tavoitteita vuosille 2023-2040, konkreettista toimenpideohjelmää sekä seurannan mallia ja resursseja. Edistämishjelmassa esitetään, että hankkeen päätyttyä toimenpiteiden toteutumista valvoo jo olemassa oleva kunnan liikenneturvallisuustyöryhmä.

Kävelyn ja pyöräliikenteen visiona Rautalammin kunnalle on: *”Rautalammin kunta on asukasystävällinen kaiken ikäisten kunta. Onnellisten ihmisten yhteisö, jossa on turvallista ja terveellistä elää.”* Visio pohjautuu Rautalammin kunnan elinvoimaselvitykseen, joka on laadittu vuonna 2022. Arvot ovat kuntastrategian mukaisia. Vision on tarkoitus ohjata kokonaisuudessaan kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämistä kunnassa jatkossa ja sen asetetut toimenpiteet ovat johdannaisia sille.

Hankkeen ohjausryhmä:

- Janne Martiskainen, tekninen johtaja, Rautalammin kunta (09/2022 saakka)
- Janne Mensonen, seuratyöntekijä, Rautalammin kunta
- Pekka Annala, kunnanvaltuuston puheenjohtaja, Rautalammin kunta (11/2022 saakka)
- Tiitta Paajanen, vapaa-aikasihteeri, Rautalammin kunta (04-07/2022 välillä)
- Pasi Väyrynen, rakennusmestari, Rautalammin kunta (10/2022 eteenpäin)
- Ari Lindgren, tekninen johtaja, Rautalammin kunta (12/2022 eteenpäin)
- Virpi Ansio, erityisasiantuntija, Traficom
- Tanja Seppänen, liikenneturvallisuusasiantuntija, Pohjois-Savon ELY-keskus

Rautalammin kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelman laatiminen käynnistyi maaliskuussa 2022 ja valmistui saman vuoden joulukuussa. Ohjausryhmä on kokoontunut työn aikana kolme kertaa. Lisäksi työn osana on järjestetty maastokäynti sekä paikallisille asukkaille ja muille alueella liikkuville asukaskysely. Työn konsulttina on toiminut Ramboll Finland Oy. Projektipäällikkönä Rambollista toimi Kirsi Översti ja muina asiantuntijoina hankkeena olivat mukana Reijo Vaarala, Mari Mutanen, Minna Nikula sekä Ville Pyhäjärvi.

A.

Miksi kävelyyn ja pyöräilyyn
panostaminen kannattaa?



Keskeisiä syitä kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseksi

Lähteet:
UKK 2018: Liikkumattomuuden kustannukset Suomessa,
Motiva 2016: Bikenomics,
ADFC-Radreiseanalyse 2020,
Guthold R., G. Stevens, L. Riley & Bull F. 2018
[Hiilineutraalisuomi.fi/fi-FI/Julkaisut, taustamuistio liikenne_10032020](https://hiilineutraalisuomi.fi/fi-FI/Julkaisut_taloustieteet/taustamuistio_liikenne_10032020)



Aikuisväestön suosituin ja suurin lähiliikuntapaikka ovat jalankulun ja pyöräliikenteen väylät. Siksipä arkiympäristön välittömässä läheisyydessä sijaitsevat alueet ja reitit työ- ja opiskelupaikoille sekä palveluihin ovat avainasemassa arkiliikkumisen kannalta.



Jokainen pyöräilty tai kävelty kilometri tuo säästöjä terveysvaikutusten muodossa. Taloudelliset hyödyt vaihtelevat 0,16–1,30 € välillä kilometriä kohden.



Ilmanlaatu paranee, kun liikenteestä aiheutuvat päästöt vähenevät. Liikenteen päästöihin voidaan vaikuttaa liikennejärjestelmän ja ajoneuvojen energiatehokkuutta parantamalla sekä vaihtamalla fossiiliset polttoaineet puhtaampiin, vaihtoehtoihin polttoaineisiin. Liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantaminen on kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämistä sekä henkilöautojen täyttöasteen nostamista. Energiatehokkuutta parantamalla voidaan vähentää terveyteen vaikuttavia päästöjä sekä tehdä liikennejärjestelmä turvallisemmaksi ja sujuvammaksi.

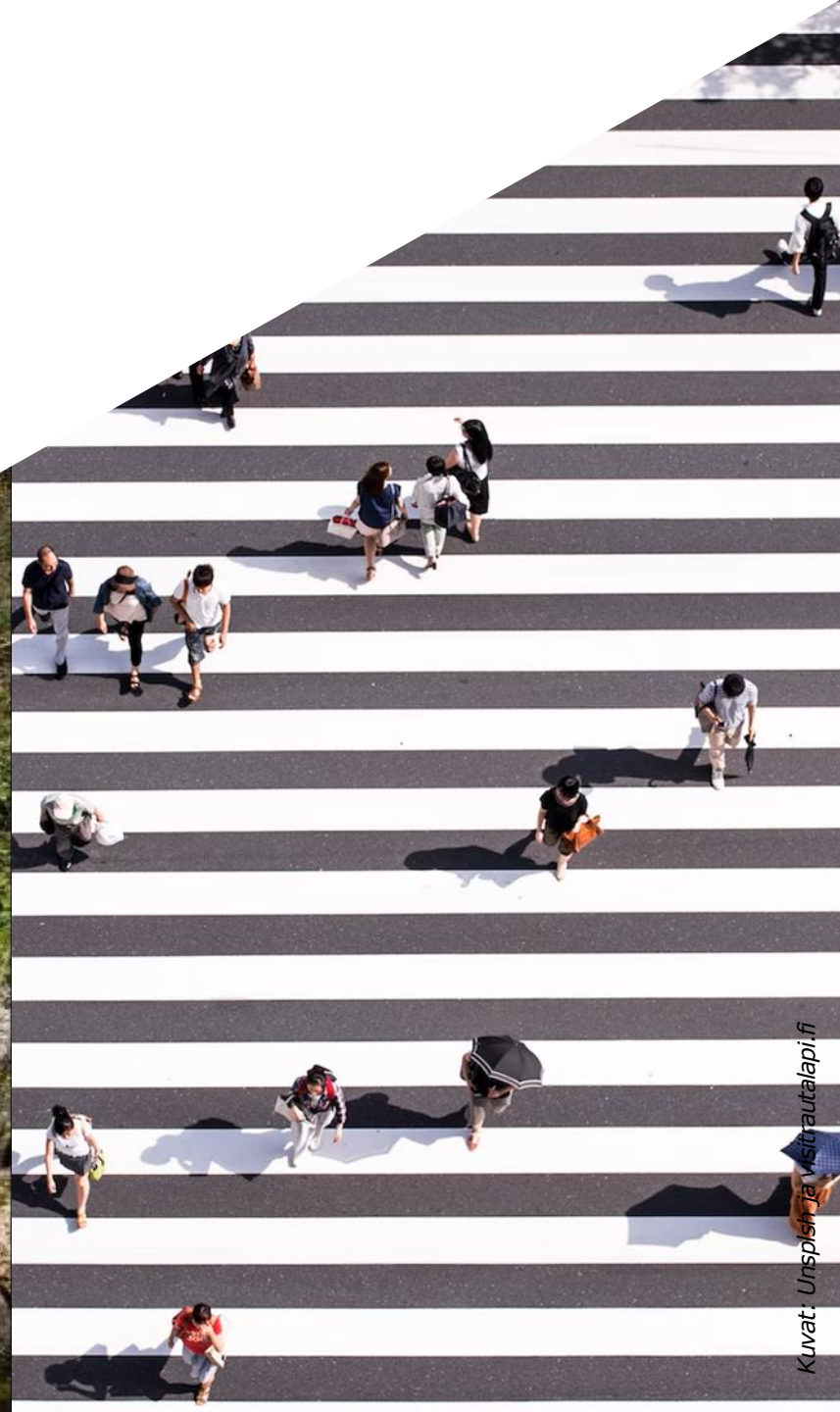


Pyöräilyn edistäminen tukee matkailua ja paikallistaloutta.

Toimia vapaa-ajan pyöräilyn edistämiseksi tarvitaan, mikäli halutaan nauttia pyörämatkailun tuomista hyödyistä. Esimerkiksi palvelut ja informaatio ovat tärkeä osa matkaa infran ohella. Pyöräilevien palveluihin panostaminen kannattaa. Tutkimusten mukaan pyöräilen matkailevat viipyvät vierailemillaan alueilla usein pidempään ja päiväbudjetti on noin 20 % suurempi muihin turisteihin verrattuna. Vaikkakin tässä työssä painotus on arkipyöräilyn tukemisessa, on hyödyllistä linkittää sekä taajamien että matkailukohteiden kestävästä liikkumisesta mahdollisuudet hyvin yhteen.

B.

Suunnittelun lähtökohdat



Linjauksia

Pyöräliikenteen ja jalankulun rooli osana liikennejärjestelmää ja ihmisten arkea on viime vuosina noussut yhä keskeisempään asemaan.

Valtakunnallisena tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 39 prosentilla vuoteen 2030 verrattuna vuoden 2005 tasoon. Liikenteen osalta kestävyttä haetaan mm. sillä, että vähintään puolet uusista kävely- ja pyöräilymatkoista tulisi siirtymänä henkilöautomatkoista.

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämissuunnitelma tukee osaltaan niin kansainvälisten, valtakunnallisten kuin alueellistenkin tavoitteiden saavuttamista.



Jalankulun ja pyöräliikenteen edistämisohjelma toteuttaa myös ainakin viittä YK:n kestävän kehityksen tavoitteista.

YK:n kestävän kehityksen tavoiteohjelma Agenda 2030 tähtää kestäväan kehitykseen, jossa otetaan ympäristö, talous ja ihminen tasavertaisesti huomioon.

Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelma
Fossiilittoman liikenteen tiekartta
12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, tavoitteet ja strategiset linjaukset
Tieliikennelaki

Kaikki liikennemuodot kattava liikenneturvallisuusstrategia
Kansainväliset ilmastopöimukset
Kansallinen energia- ja ilmastostrategia
Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma

Pohjois-Savon
liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040

Rautalammin kuntastrategia
2022-2025

Kuopion seudun
liikenneturvallisuus-
suunnitelma 2013:
Rautalampi

Rautalammin kunnan
elinvoimaselvitys

Visio &
tavoitteet

Toimenpiteet
ja seurannan
mittarit



Paikallisia linjauksia

Pohjois-Savon liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040

- Visiona kävelyn ja pyöräilyn kasvava kulkutapaosuus.
- Tavoitteena kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuden parantaminen taajamissa.
- Haasteena kävelyn ja pyöräilyn sujuvuuden ja turvallisuuden parantaminen lyhyillä matkoilla verrattuna henkilöautoon.
- Toimenpiteinä keskustojen, taajamien ja asuinympäristöjen suunnittelu kävely-, pyöräily- ja joukkoliikennelähtöisesti sekä keskeisimpien kävelyn ja pyöräiliikenteen väylien jatkuvuuden, käytettävyyden ja turvallisuuden varmistaminen sekä myönteisen pyöräilykulttuurin kehittäminen.

Rautalammin kuntastrategia 2022-2025

- Elinvoima ja hyvinvointi rakentuvat työstä ja vapaa-ajasta, fyysisestä ja henkisestä hyvinvoinnista, sosiaalisista yhteyksistä ja positiivisista tulevaisuuden näkymistä.

Rautalammin kunnan elinvoimaselvitys (2022)

Kirkonkylää kehitetään eläväksi kuntakeskukseksi:

- Toimenpiteenä liikenneturvallisuuden parantaminen kävely- ja pyöräilyolosuhteita parantamalla ja kävelypainotteisia alueita lisäämällä.

Kuopion seudun liikenneturvallisuussuunnitelma 2013

- Liikenneturvallisuustyön visio: Kukaan ei kuole tai loukkaannu vakavasti Itä-Suomen liikenteessä. Liikkuminen kehittyy yhä kestävämpään suuntaan ja arjen kulkumuotovalinnat viisastuvat.
- Kuopion seudun liikenneturvallisuustavoitteet: Tietämys arjen viisaista liikkumisvalinnoista lisääntyy ja kävelyn ja pyöräilyn arvostus lisääntyy sekä suunnittelussa, päätöksenteossa että toteutuksessa.



Pyöräliikenteen verkkosuunnittelu

Pyöräliikenne

Lähtökohtaisesti jokainen kunnan osoite tulee olla saavutettavissa pyörällä. Polkupyörällä tulee saavuttaa turvallisesti ja sujuvasti kaikki kohteet kuten kodit, koulut, työpaikat ja palvelut. Tavoite ei kuitenkaan ole rakentaa erillisiä pyöräteitä, vaan kehittää pyöräilyolosuhteita ja parantaa liikenneturvallisuutta kokonaisvaltaisesti sekä sovittaa pyöräliikennettä ja muuta liikennettä yhteen koko katuverkon laajuudessa. Vaihtoehtona voi olla sopeuttaa pyöräliikennettä muuhun liikenteeseen (esimerkiksi erillisellä pyörätiellä) tai sopeuttaa muuta liikennettä pyöräilyyn (liikenteen rauhoittaminen).

Infrastruktuurin parantaminen on erityisesti kehittämisen alkuvaiheessa tärkein ja vaikuttavin pyöräliikenteen edistämiskeino.

Pyöräliikenteen verkkosuunnittelun lähtökohdat ja tavoitteet

Pyöräliikenteen verkkoon kuuluvat kaikki pyöräilijöiden käyttämät väylät, joita ovat kadut ja tiet, erilliset pyörätiet sekä tarvittaessa puistokäytävät ja vastaavat. Pyöräliikenteen verkon tulee olla looginen, jatkuva ja ymmärrettävä. Pyöräilijän tulee saavuttaa kaikki olennaiset määränpäätt helposti, turvallisesti ja nopeasti. Parhaimmillaan pyöräliikenteen yhteys on autoliikenteen yhteyttä lyhyempi.

Pyöräliikenteen verkon suunnittelu toimii lähtökohtana toimivien pyöräilyolosuhteiden suunnittelulle ja toteutukselle. Tavoitteena on luoda edellytykset polkupyörän käytölle arkisena kulkuvälineenä sekä parantaa pyöräliikenteen asemaa aina maankäytön suunnittelusta toteutukseen ja väylien kunnossapitoon asti. Pyöräliikenteen pääverkon tehtävänä on kuvata ja jäsentää verkkohierarkian kautta pyöräliikenteen roolia tie- ja katuverkon eri osissa. Pääverkko asemoi pyöräliikennettä katuverkolla suhteessa muihin kulkumuotoihin.

Pyöräliikenteen pääverkko tukee infran kehittämistoimien ja kunnossapidon suunnittelua sekä toimenpiteiden priorisointia. Se on työkalu, jolla varmistetaan yhdenmukaisen ja saumattomasti toisiinsa kytkeytyvien järjestelyjen toteutus.

Pyöräliikenteen suunnittelun muutoksia:

1.6.2020 voimaan tullut tieliikennelaki toi paljon muutoksia pyöräliikenteeseen. Merkittävimpiä muutoksia ovat yksisuuntaisen pyöräliikenteen korostuminen, uudet pyöräliikenteen väylätyypit (pyöräkatu, kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella kadulla), uudet pyörätien jatkeen käyttöperiaatteet, uudet polkupyöräopastimet liikennevaloihin sekä väistämiseen liittyvät säännökset ja liikennemerkkit. Tieliikennelain muutokseen olennaisena asiana liittyi myös Väyläviraston Pyöräliikenteen suunnittelu -ohjeen päivittyminen (Väyläviraston ohjeita 18/2020).

Turvallisuus

Yhdistävyys

Vaivattomuus

Miellyttävyys

Suoruus

Verkkosuunnittelun prosessi

Pyöräliikennettä synnyttävien kohteiden määrittely ja luokittelu

Pyöräliikennettä synnyttävät kohteet määritellään ja luokitellaan pyöräliikenteen virtojen selvittämistä ja toiminnallisen verkon määrittelemistä varten. Kohdeluokittelu voi olla esimerkiksi kuten oikealla on kuvattu.

Ajallinen saavutettavuusalue

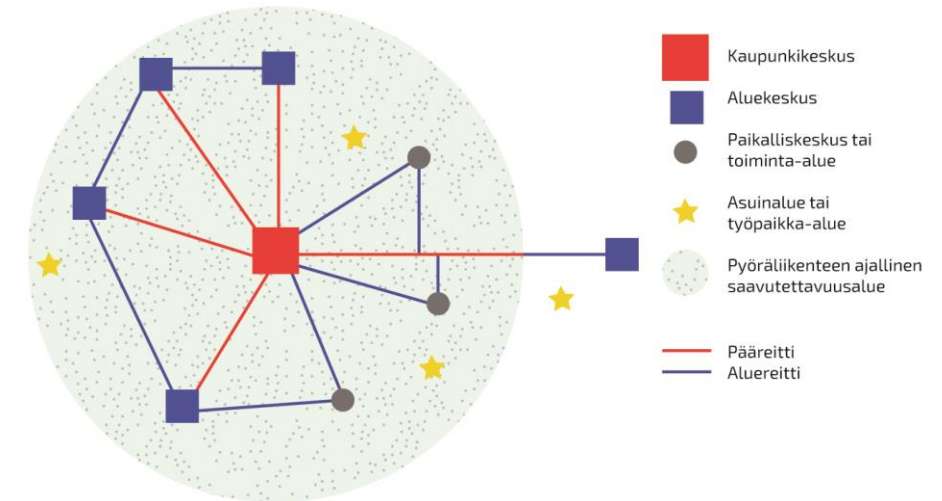
Kun pyöräliikennettä synnyttävät kohteet on määritelty, ne sijoitetaan kartalle ja niiden sijoittumista tarkastellaan pyöräliikenteen saavutettavuuden näkökulmasta.

Pyöräliikenteen ajallinen saavutettavuus kuvastaa pyöräliikenteen potentiaalia. Pyöräliikennettä tapahtuu eniten alle kolmen kilometrin pituisilla matkoilla ja se vähenee merkittävästi yli seitsemän kilometrin pituisilla matkoilla.

Ajalliseen saavutettavuuteen vaikuttaa verkon sujuvuus ja maaston muodot. Pyöräliikenteen ajallisena saavutettavuusalueena voidaan reittien toiminnallisen luokituksen määrittelyssä pitää matkaa, jonka pyöräilijä ehtii kulkemaan 60–75 minuutin aikana ottaen huomioon matkan varrella olevat viivytykset.

Pyöräliikenteen pääverkon määrittäminen

Pyöräliikenteen reittien kolme toiminnallista luokkaa ovat pääreitit, aluereitit sekä paikallisreitit. Pyöräliikenteen pääreitit sekä aluereitit yhdistävät merkittävimmät pyöräliikennettä synnyttävät kohteet toisiinsa. **Pää- ja aluereiteistä muodostuu pyöräliikenteen pääverkko.** Kaikki muut pyöräilijöiden käyttämät reitit ovat paikallisreittejä.



Kuva: Pyöräliikenteen suunnittelu -ohje.

Kävelyn kehittäminen

Kävely

Kävely on osa lähes kaikkia matkoja. Kävelijä on kävelynopeudella omin jaloin joko kokonaan tai avustetusti kulkeva. Kävelyllä tarkoitetaan paitsi **liikkumista**, myös kävelyyn ominaista **pysähtymistä, oleskelua** sekä **moniaistista tapaa kokea ja havainnoida ympäristöä**. Kävely on ihmisen luontainen ja rutiininomainen tapa liikkua sekä tehokkain keino tutustua ympäristön yksityiskohtiin. Kävelylle on ominaista tilan käyttäminen, rytmi, nopeus ja merkittyjen reittien haastaminen.

Kävely-ympäristöjen kehittämisessä tärkeää on **ihmisen kokoinen mittakaava**. Ihmisten kokoisessa mittakaavassa on huomioitu eri ulottuvuuksien, aistien ja vuorovaikutuksen suhde. **Olennaisia osa-alueita ovat viihtyisyys, turvallisuus, helppous ja mukavuus sekä kiinnostavuus**. Jotta ympäristö houkuttelee liikkumaan kävelen, on alueella oltava toimintoja kohtuullisen etäisyyden päässä toisistaan. Näin kävely koetaan hyödylliseksi liikkumistavaksi.

Turvallisuuden näkökulmasta liikenteellisen turvallisuuden lisäksi korostuu sosiaalinen turvallisuus – se kuinka turvallisesti kävelijät kokevat ympäristönsä. Turvallisuuden tunnetta lisäävät esimerkiksi hyvin toimiva valaistus ja turvalliset katujen ylitykset. Kävelyn on oltava myös helppoa ja mukavaa. Siirtymisen paikasta toiseen on oltava sujuvaa. Ympäristön on myös oltava mahdollisimman esteetön. Siisteyden ja kunnossapidon rooli on merkittävä.

Kävelyn edistäminen lisää kaikkien liikkujien sosiaalista tasa-arvoa. Miellyttävän rauhallinen ja sopivasti stimuloiva liikenneympäristö on tärkeää, kun tavoitellaan kävelyn lisäämistä sekä osana matkaketjuja että itsenäisenä kulkumuotona. Kävelyn houkuttelevuutta vähentävät muun muassa autoliikenteen aiheuttama melu ja ilmansaasteet sekä turvattomaksi ja esteelliseksi koettu ympäristö.

Kävelymatkan pitää olla hyödyllinen, turvallinen, esteetön, suora, sujuva, mukava, viihtyisä sekä kiinnostava.



Käveltävyys ja reitinvalinta

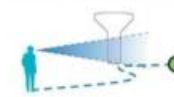
Käveltävyyteen (walkability) vaikuttavat kävelyn ulkoisten puitteiden kuten reittien, jalkakäytävien ja kalusteiden lisäksi ympäröivän maankäytön ja rakennusten ominaisuudet. Käveltävyydellä viitataan myös kävelyn mahdollistajiin, tapoihin ja olosuhteisiin. Olosuhteista merkittävä käveltävyyteen vaikuttava asia on jalankulkuympäristön esteettömyys, mikä mahdollistaa yhdenvertaisen käveltävyyden kaikille.

Kävelijät jakavat koko reittinsä yleensä lyhyempiin, kerrallaan näkyvissä oleviin osuuksiin, jotka pyritään kulkemaan mahdollisimman suoraan. Korkeuserot vaikuttavat reitinvalintaan siten, että kävelijä kokee metrin nousun vastaavan 10 metrin kävelymatkaa tasaisella.

Viihtyisässä ympäristössä matka tuntuu lyhyemmältä. Polkumainen reitti koetaan miellyttävänä ja valitaan useammin, jos se on selvästi merkitty ja johtaa varmasti haluttuun kohteeseen. Ensisijainen kävelyreitti on suositeltavaa toteuttaa esteettömänä ja siten, ettei kulkumatka kohtuuttomasti pitene.

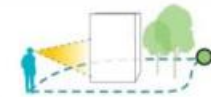
Reitin hahmotettavuus

2,0



Kohde (tai muu maamerkki) ja sinne johtava väylä näkyvissä reitinvalintapisteessä

1,0



Huono yleiskuva
Aikaisempi kokemus tarpeen oikean reitin valitsemiseksi

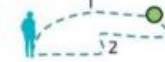
Linjaus

0,1



Kiertotie
Oikaisu tapahtuu, jos väylä >10 % pitempi kuin linnuntie-etäisyys

1,3



Mutkikas linjaus
(Useita <90 % suunnanmuutoksia)
Reitti 1 valitaan 1,3 kertaa useammin kuin reitti 2

1,25



Selkeä linjaus
Reitti 1 valitaan 1,25 kertaa useammin kuin reitti 2

Tasaus

1,0



Alle 2 m nousu, jonka kaltevuus <12%

1,5



Alle 5 % lasku

0,9



Portaat, joissa 1-3 askelmaa

0,2



Portaat, joissa yli 10 askelmaa

Erottelu autoliikenteestä

1,0



Täysin erillinen väylä

0,9



Jalkakäytävä

0,4



Ei erotella

Erottelu pyöräliikenteestä

1,0



Täysin erillinen väylä

0,9



Jalkakäytävä pyörätien rinnalla

0,4



Ei erotella

Vaikutuskerroin

Kuva: Kävelijän reitinvalintaan vaikuttavia tekijöitä. Vaikutuskerroin > 1 merkitsee sitä, että väylä on houkutteleva käyttää ja kerroin < 1 merkitsee päinvastaista. Lähde: [Jalankulun suunnittelu, Väyläviraston ohjeita 34/2022](#), soveltaen Lövmemark 1969.

C.

Rautalammin piirteet ja sidosryhmien näkemyksiä



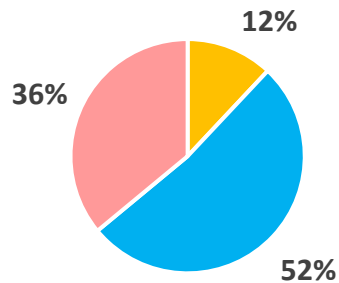
Rautalammin piirteet

Rautalampi on maaseutukunta aivan keskellä Suomea, Pohjois-Savon maakunnassa. Kunnan halki kulkevat kantatie 69 ja maantie 545. Kunnan asukasluku on **3030 henkilöä**. Kesällä väkimäärä kasvaa kuitenkin huomattavasti kesäasukkaiden muuttaessa mökeilleen. Rautalammissa on noin 1700 kesäasuntoa, joista 1100 on ulkopaikkakuntalaisten omistamia.

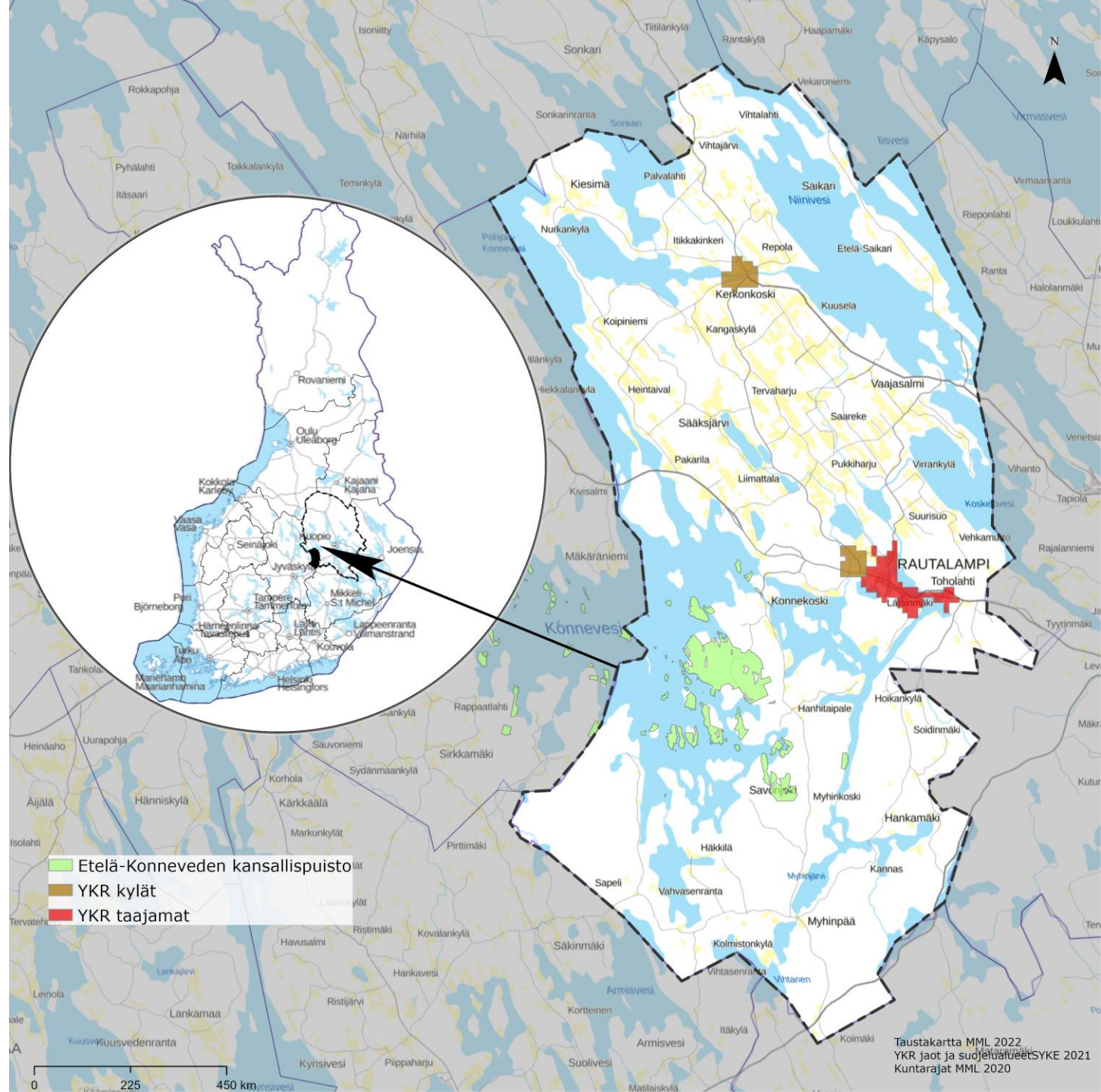
Ikäryhmittäin tarkasteltuna väestöstä alle 15-vuotiaiden osuus on noin 12 %, 15-64 -vuotiaita on noin 52 % ja ikäihmisten osuus on noin 37 %. Ikäihmisten osuus väestöstä on ollut tasaisessa kasvussa vuosikymmenten ajan – ja se tulee ottaa myös kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden suunnittelussa entistä enemmän huomioon.

Paikallisia maisemaelementtejä ovat suuret korkeuserot sekä lukuisat järvet ja lammet. Vahva järvisyys näkyy myös siinä, että kuntakeskus on järvien ympäröimä.

Ikäryhmän osuus (%) Rautalammin väestöstä, vuonna 2021



■ Alle 15-vuotiaat ■ 15-64 -vuotiaat ■ Yli 64-vuotiaat



Liikennekasvatus Rautalammillä

Osana edistämishjelman laadintaa on haastateltu Rautalammin varhaiskasvatuksen esiopettajaa, Pekka Seppästä. Hän on itsekkin aktiivinen, eri kulkuvälineillä liikkuva, joka havainnoi kuntaympäristöä säännöllisesti myös kävellen ja pyöräillen.

Näin liikennekasvatus näkyy esiopettajan mukaan Rautalammillä:

- Eskariryhmä on hyvin näkyvä porukka, ihmiset tietävät että tuolta ne tulee ja ottavat siinä kohti vähän rauhallisemmin.
- Esiopetus osallistuu säännöllisesti liikenneturvallisuustapahtumiin. Luontoliikkuminen on kantava toimintaperiaate.
- Joka päivä harjoitellaan liikenteessä liikkumista ihan käytännön esimerkeinkin. Uutta tieliikennelakiakin ja sen mukaista liikkumista on opetettu alle kouluikäisillekin.
- Pienessä pitäjässä liikkuminen on selkeää, mutta paljon on myös hankalia kohtia. Lapsille opetetaan koko ajan, missä kuljetaan, miksi ja mitä pitäisi välttää liikenteessä.
- Suojatiet ovat huonosti merkittyjä, ovat maalattuja, muttei ole molemmin puolin suojatiemerkkejä. Lasten kanssa lasketaan, että montako autoa menee ennen kuin päästään suojatien yli, ennätys 7.
- Rautalampi on maalaispitäjä ja moottoriurheilu on isossa roolissa nykytilassa. Olisi tärkeää nostaa enemmän polkupyöräilyn imagoa, ettei painottuisi niin paljon moottorihommiin.
- Kehittämistoimenpiteenä toivoisi, että Rautalamille luotaisiin pyöräilyreitistö erityisesti perheille – miksei muillekin käyttäjille.
- Valistusta myös vanhempien suuntaan mielellään jaetaan, hyödyntäen esim. Liikenneturvan materiaalia ja tiedotusta.
- Lasten vanhemmat ovat toivoneet toiminnallisia vanhempainiltoja. Osallistuminen on ollut hyvällä tasolla toiminnallisteemaisissa vanhempainilloissa.



Olemassa olevat väylät ja palvelut

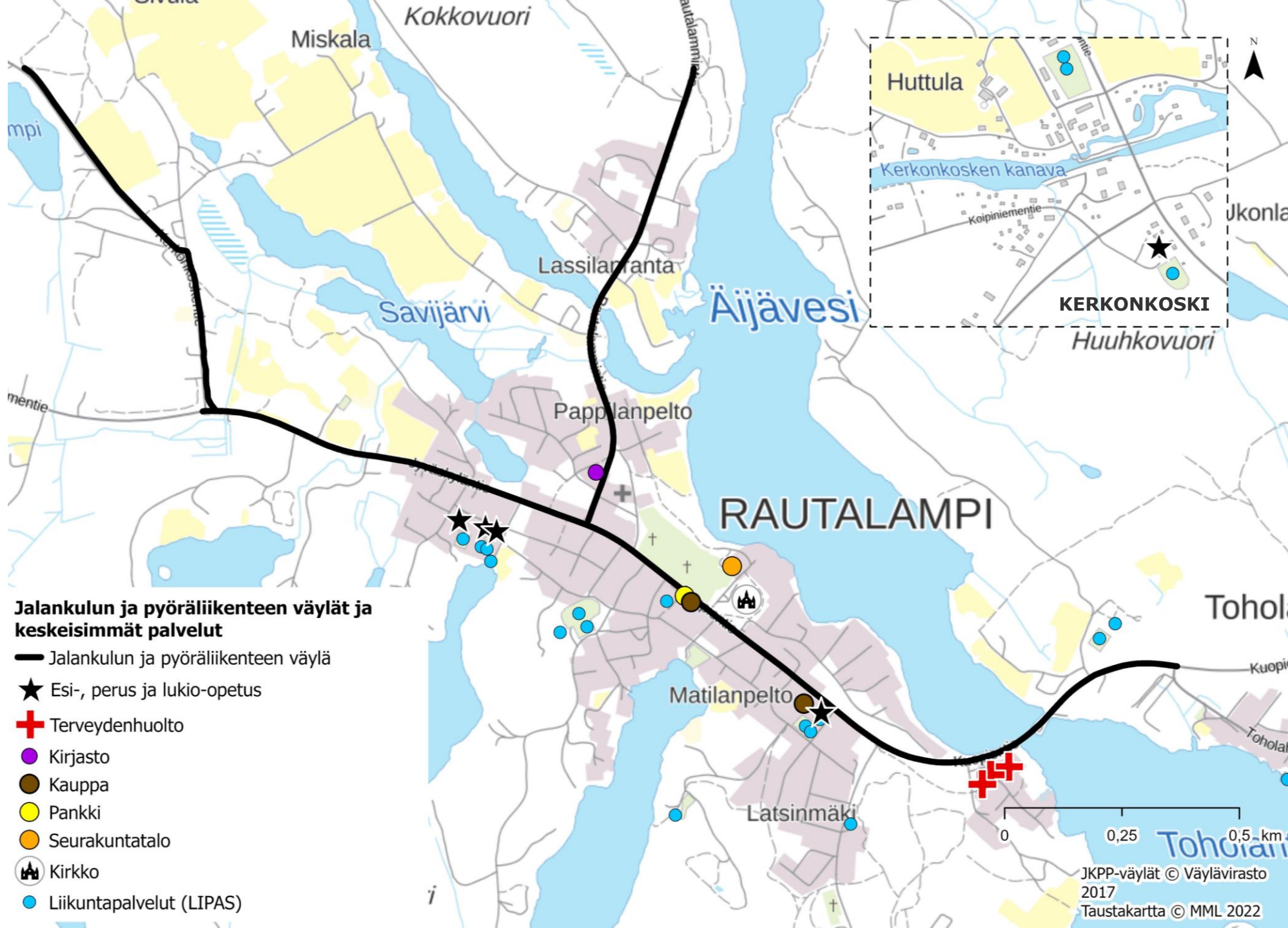
Oheisessa kartassa on esitetty kunnan keskeisimmät palvelut. Samaan näkymään on tuotu olemassa olevat, erilliset jalankulun ja pyöräliikenteen väylät.

Kuntakeskus on Rautalammin kunnan suurin palvelukeskittymä.

Kuntakeskuksessa olevat lähipalvelut ovat saavutettavissa suurelle osalle kuntalaisista hyvin kävellen ja pyörällä. Osa

väestöstä tosin asuu kirkonkylän ulkopuolella kylissä ja hajanaisemmin, joten osa matkoista tehdään henkilöautolla.

Kuntakeskuksen ulkopuolella olevista palveluista on Kerkonjoen koulu (Kerkonkoskella), jossa tarjotaan esi- ja perusopetusta.



Olemassa olevat vapaa-ajan reitit

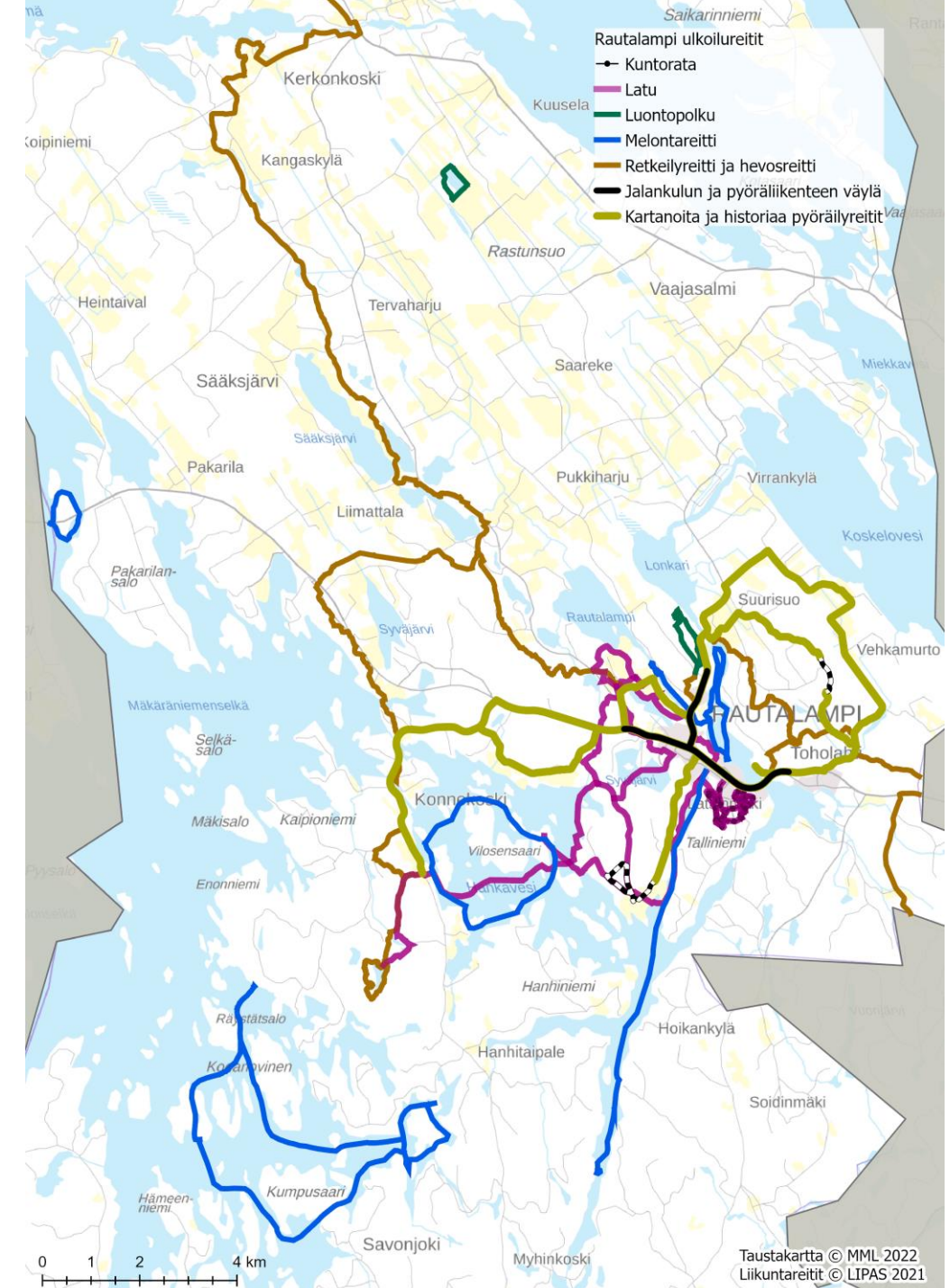
Oheisessa kartassa on esitetty olemassa olevat vapaa-ajan liikkumisen reitit. Aineisto pohjautuu Jyväskylän yliopiston ylläpitämään LIPAS-tietokantaan.

Siinä missä olemassa olevat, erilliset jalankulun ja pyöräliikenteen väylät ovat Rautalammilla varsin kompaktisti ydintaajaman varrelle sijoittuneena, ulkoilureittejä on laajasti ympäri kunnan.

Ulkoilureiteistä retkeily- ja hevosreitti on laajin, ulottuen aina Etelä-Konneveden kansallispuistoon ja pohjoisessa Kerkonkosken kylään. Kunnan sivuilla mainostetaan myös vapaa-ajan pyöräilyreittiä, joka on nimetty "Kartanoita ja historiaa" -teemaiseksi, yhdistäen historiallisia kohteita tasaisin välimatkoin. Reitin yhteispituus on reilut 30 kilometriä. Reitistön varrella on toistaiseksi pari yhteyspuutetta, jotka on merkitty oheiseen karttaan katkoviivoin (kartta seuraavalla sivulla).

Muut kävellen ja pyöräillen kuljettavissa olevat reitit sijoittuvat kompaktisti kuntataajaman yhteyteen. Joitakin lyhyempiä luontoreittejä löytyy myös kauempaa kunnasta, esimerkiksi Rastunsuolta.

Esitetyn lisäksi Etelä-Konneveden kansallispuistosta löytyy Metsähallituksen ylläpitämiä patikointireittejä, joita kartassa ei ole esitetty.



Vapaa-ajan pyöräilyn reitti

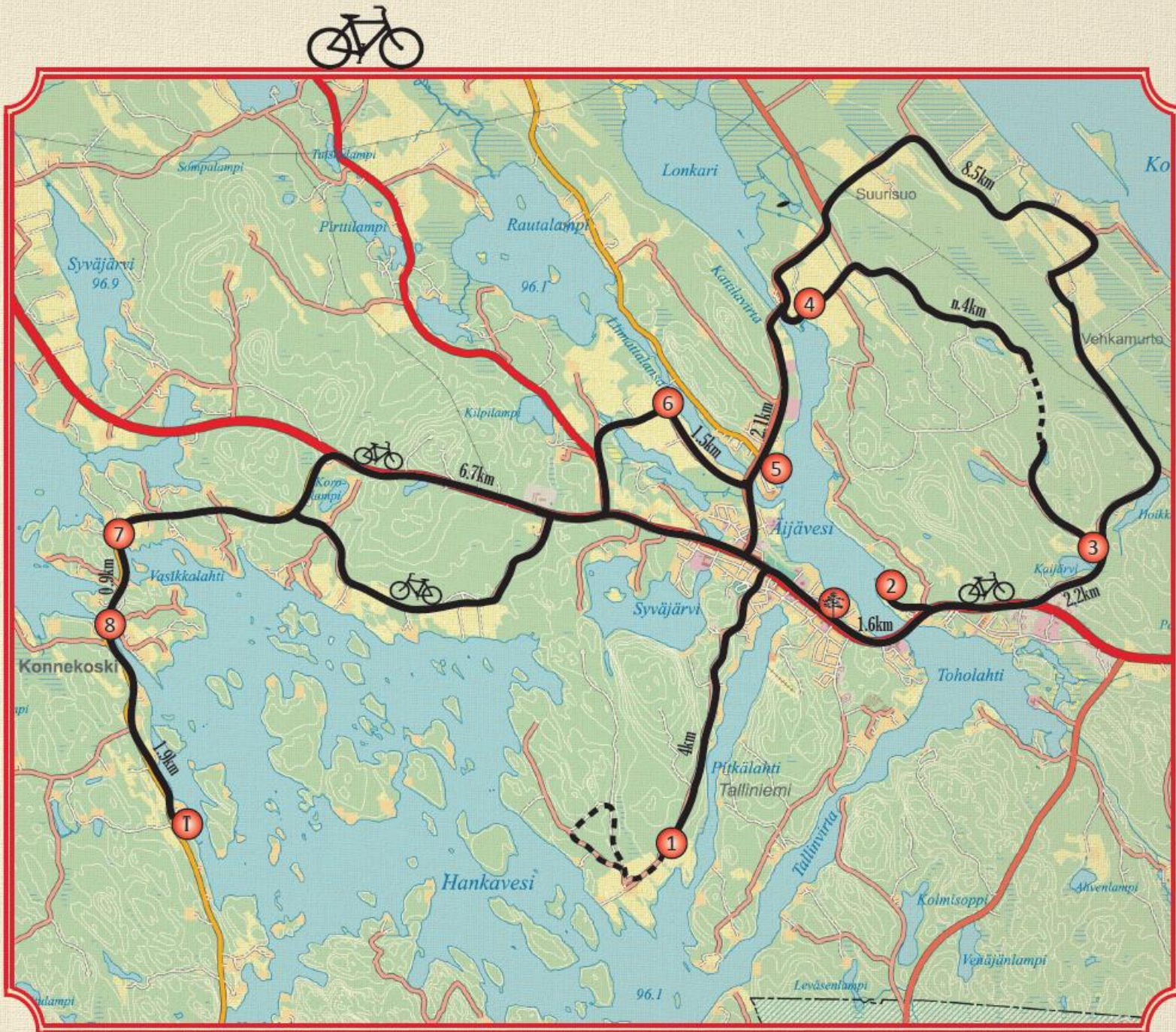
Kartanoita ja historiaa -
teemainen vapaa-ajan
pyöräreitistö yhdistää
historiallisia kohteita
tasaisin välimatkoin. Reitti
hyödyntää pääosin
olemassa olevia maanteitä
ja katuja.

Reitin yhteispituus on reilut
30 kilometriä. Reitistön
varrella on toistaiseksi pari
yhteyspuutetta, jotka on
merkitty oheiseen karttaan
katkoviivoin.

1561 - 2011 RAUTALAMPI 450 vuotta Kartanoita ja Historiaa

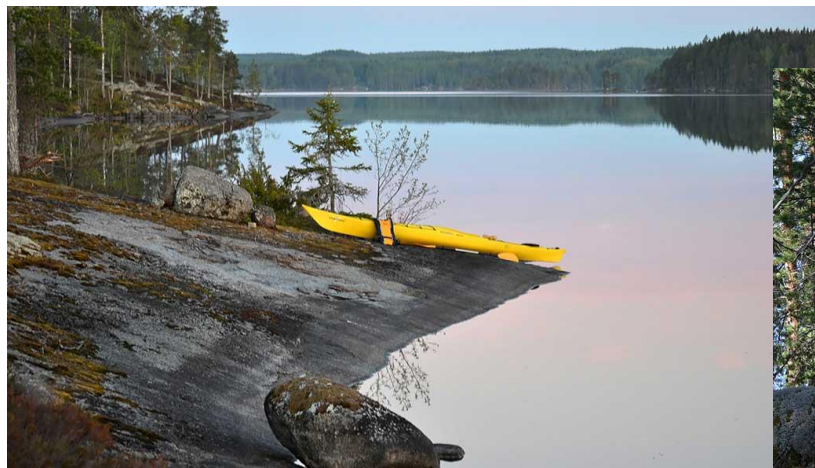
Pyöräilyreittejä ja kohteita:

- ① Mauokola
- ② Karjalan kartano
- ③ Kaijärvi
- ④ Sahalan kartano
- ⑤ Lassilan kartano
- ⑥ Korholan kartano
- ⑦ Karinkoski
- ⑧ Konnekoski
- 🚲 Piiskauspetäjä
- 🏠 Törmälä



Etelä-Konneveden kansallispuisto

- Rautalammin ja Konneveden kuntien alueella sijaitseva Etelä-Konneveden kansallispuisto on perustettu vuonna 2014 ja sen kävijämäärä nousi vuonna 2020 lähes 50 000 vierailijaan.
- Etelä-Konnevesi on Rautalammin reitin keskusjärvi. Sen vesi on kirkasta ja näkösyvyys on suuri. Järven rannat on kivisiä, jyrkkiä ja kallioisia, mutta saarten ja mannerrantojen sisäosissa on reheviä lehtoja.
- Erämaatunnelmaiseen kansallispuistoon voi tutustua hyvin veneillen tai meloen. Alueella on useita tuli- ja rantautumispaikkoja sekä satamia. Rautalammillla vuokrataan kanootteja ja järjestetään ohjattuja melontaretkiä.
- Kansallispuiston maisemista voi nauttia myös patikoiden. Tarjolla on eri pituisia ja vaatimustasoltaan vaihtelevia, merkittyjä reittejä sekä Vuori-Kalajan esteetön 300 m pituinen ympyräreitti.
- Yksi suosituimmista näköala- ja retkeilypaikoista on 115 metrin korkeuteen kohoava Kalajanvuori.



Kuvat vas. ja yllä: Janita Juvakka, <https://luontoon.fi/etela-konnevesi/reitit>

Näkymä Kalajanvuorelta.



Kuvat vas. ja yllä: <https://luontoon.fi/etela-konnevesi/nahtavyudet>

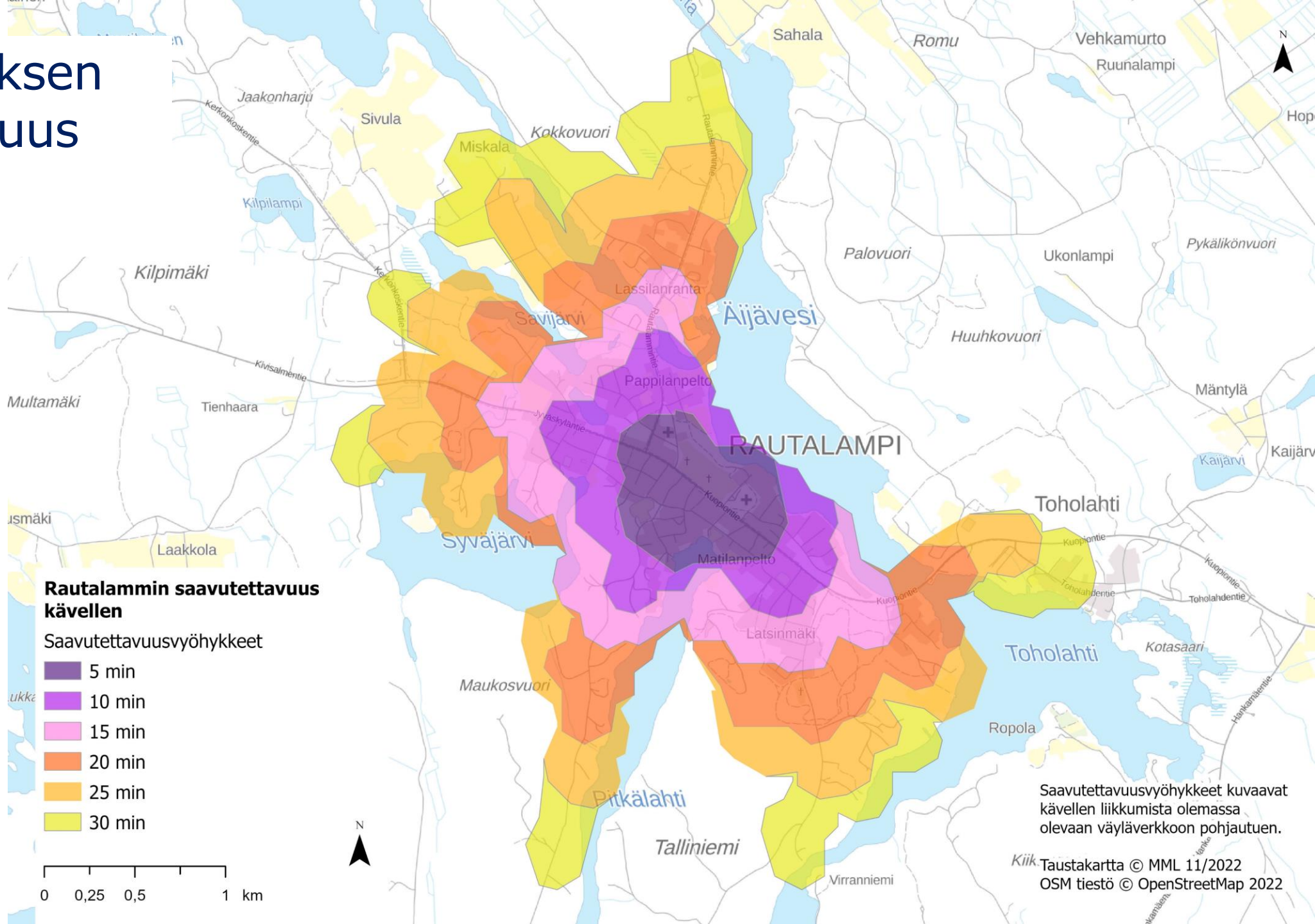
Kuntakeskuksen saavutettavuus kävellessä

Oheisessa kartassa on tutkittu sitä, kuinka laajalta alueelta Rautalammilla ehtii kulkea kävellessä 30 minuutin aikana kuntataajaman palveluiden ääreen.

Saavutettavuusanalyysin perusteella tavanomaisella kävelynopeudella (noin 5 km/h) kuntakeskukseen on helppo saapua ydintaajaman alueelta noin puolen sisällä.

Kävelyn saavutettavuusalueen sisällä kulkevat myös olemassa olevat erilliset jalankulun ja pyöräliikenteen väylät.

Rautalammin asukkaista **jopa 48 %** sijoittuu maksimissaan puolen tunnin kävelymatkan päähän kuntakeskuksesta!

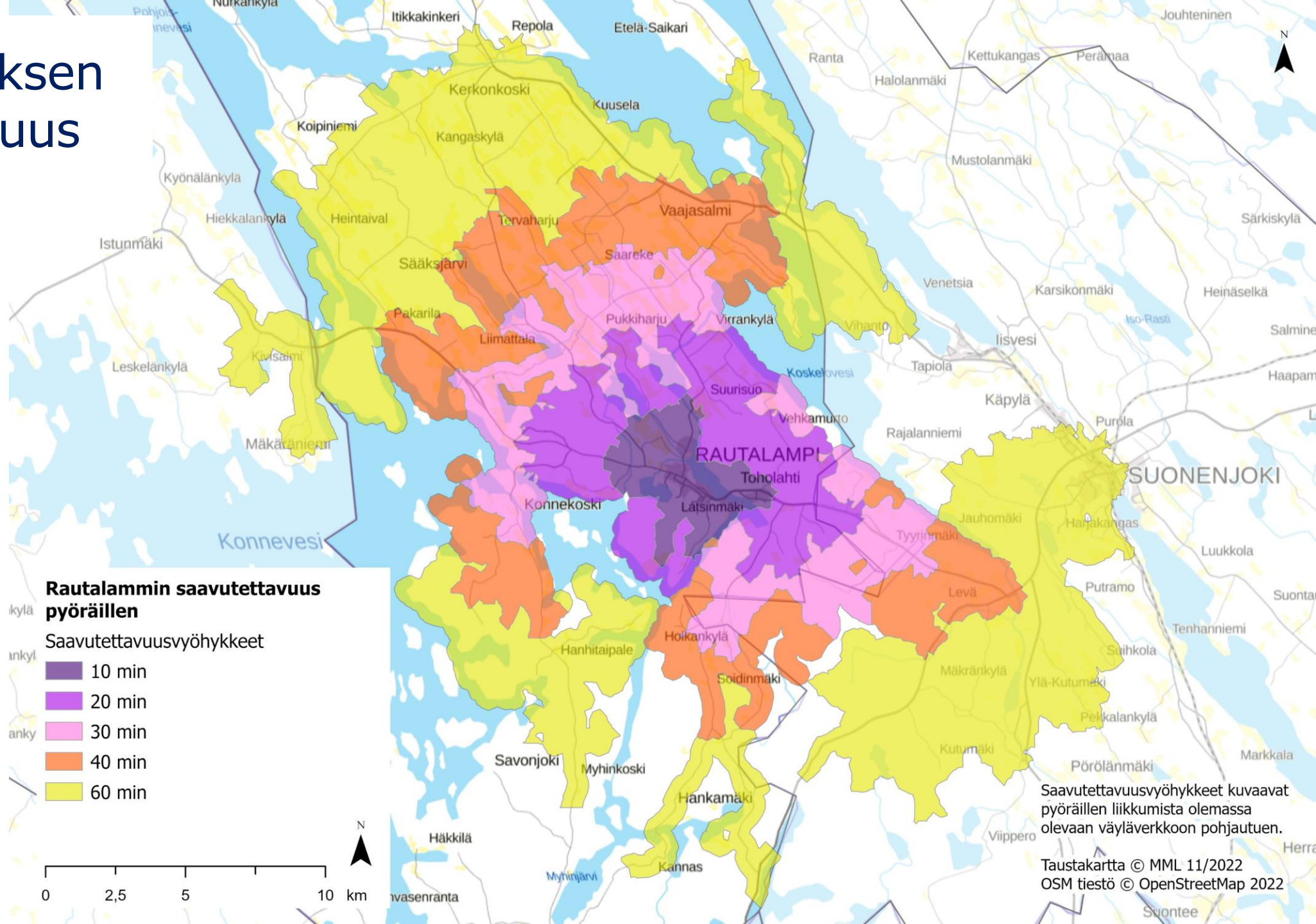


Kuntakeskuksen saavutettavuus pyöräillen

Oheisessa kartassa on tutkittu sitä, kuinka laajalta alueelta Rautalammilla ehtii kulkea pyöräillen tunnin sisällä kuntataajaman palveluiden ääreen.

Saavutettavuusanalyysin perusteella tavanomaisella pyöräilynopeudella (noin 16 km/h) **Suonenjoki ja Rautalampi ovat tunnin pyöräilymatkan päässä toisistaan. Samoin Kerkonkosken kylä** on juuri ja juuri 60 minuutin saavutettavuusvyöhykkeen sisällä.

Rautalammin asukkaista **jopa 88 %** sijoittuu maksimissaan tunnin pyöräilymatkan päähän kuntakeskuksesta!



Asukaskyselyn kooste: pyöräliikenne

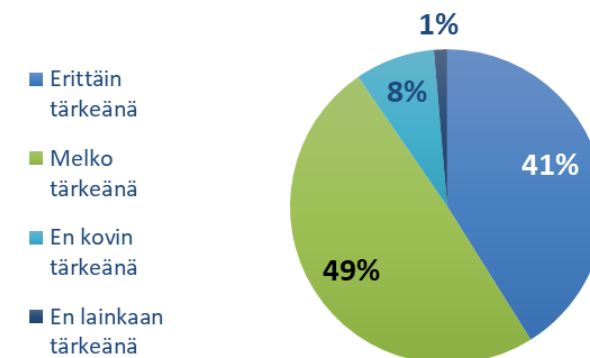
Kaikille avoin asukaskysely toteutettiin osana edistämishjelmaa toukokuussa 2022. Asukaskysely toteutettiin Maptionnaire-alustalla ja siinä oli mahdollisuus antaa palautetta myös suoraan kartalle.

Kyselyyn vastasi yhteensä 91 henkilöä. 87 prosenttia heistä oli Rautalammin asukkaita. Yhteensä jopa 57 % vastanneista yleisimmin kuljetun matkan pituus on varsin maltillinen – alle 3 kilometriä.

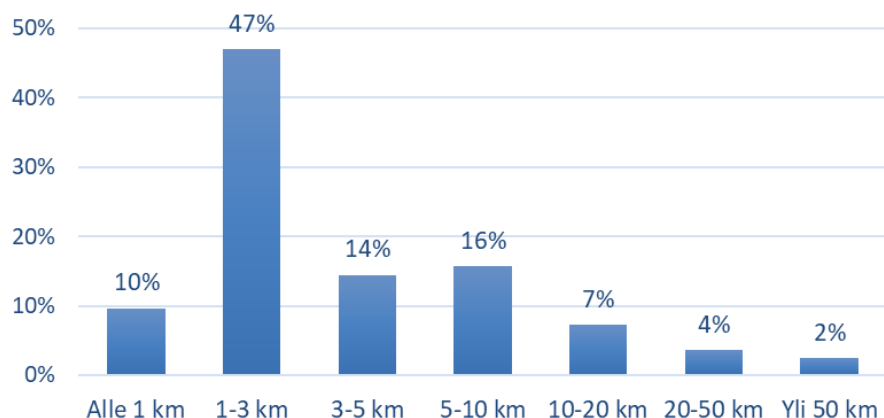
Vastaajien oman arvion mukaan heidän pyöräillen liikkumisensa lisääntyy tulevaisuudessa merkittävästi tai hieman (yhteensä 70 % vastasi näin).

Turvallisemmat pyöräliikenteen reitit, väylien parempi kunto ja talvikunnossapito olivat suosituimpia kehittämiskeinoja pyöräliikenteen edistämiseksi. Rautalammin pyörämatkailun kehittämistä piti joko erittäin tärkeänä tai melko tärkeänä yhteensä 90 %.

Kuinka tärkeänä pidät Rautalammin pyörämatkailun kehittämistä? (n=73)



Mikä on yleisimmin kulkemasi yhdensuuntaisen matkan pituus (esim. työ-, opiskelu-, koulu- tai asiointimatka)? (n=83)



Mikä sai sinut liikkumaan enemmän pyöräillen työ-, opiskelu-, koulu- tai asiointimatkoja? (n=177)



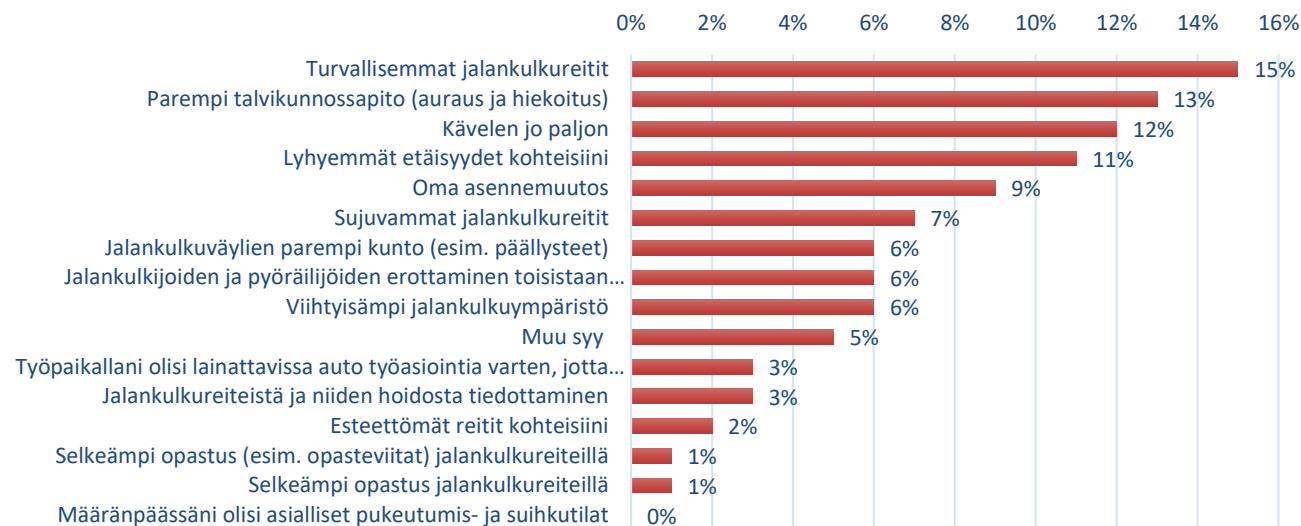
Asukaskyselyn kooste: jalankulku

Kyselyssä oli mukana oma osionsa käsitellen jalankulkua.

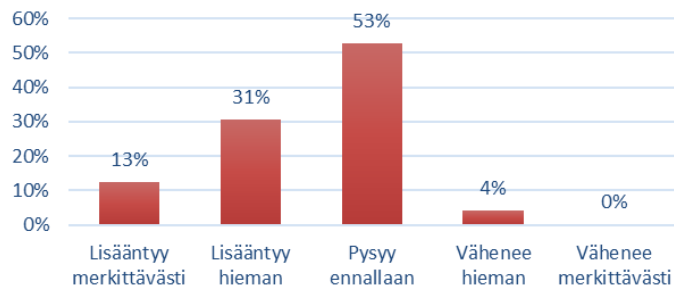
Vastaajista suurimman osan mukaan heidän kävellessään liikkumisensa pysyy ennallaan tulevaisuudessa. Kuitenkin varovaisen positiivisesti kävelyn lisääntymiseen suhtautuu yhteensä 44 %.

Kuten pyöräliikenteen tapauksessa, myös kävelyn suhteen **turvallisemmat jalankulkureitit ja parempi talvikunnossapito** olivat suosituimpia kehittämiskeinoja. Toisaalta lyhyemmät etäisyydet kohteisiin ja oma asennemuutos mainittiin kohtalaisen usein.

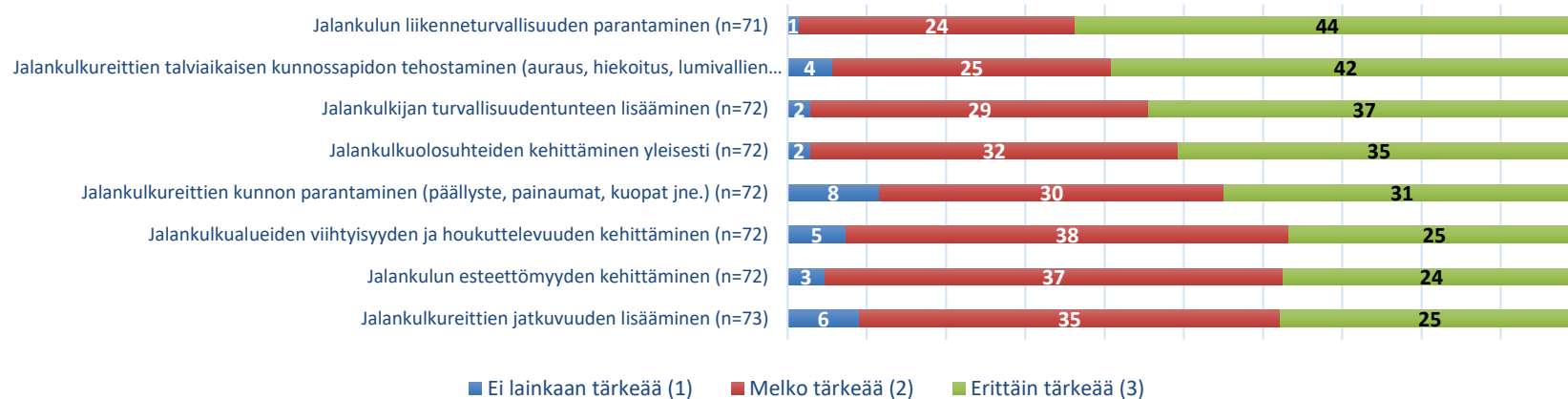
Mikä sai sinut liikkumaan enemmän jalan työ-, opiskelu-, koulu- tai asiointimatkoja Rautalammissa? (Valitse enintään 3)



Mikä on oma arviosi kävellessäsi liikkumisestasi tulevaisuudessa?



Kuinka tärkeänä pidät seuraavia asioita?



■ Ei lainkaan tärkeää (1) ■ Melko tärkeää (2) ■ Erittäin tärkeää (3)

Liikenneturvallisuuden tila

Viimeisimmän viiden vuoden aikana (2017-2021) Rautalammilla on poliisin tietoihin tulleissa tilastoissa **yksi polkupyöräilijälle tapahtunut onnettomuus**. Se oli tapahtunut Matilantien ja Kuopiontien välisessä risteyksessä. Jalankulkija-onnettomuuksia ei ole tilastojen mukaan tapahtunut.

Liikenneonnettomuuksia tarkastellessa on huomioitava, että usein jalankulkijoiden tai pyöräilijöiden lieviä tai läheltä piti -onnettomuuksia ei raportoida, eivätkä ne näy tieliikenneonnettomuus-tilastoissa. Asukkaille ja muille alueella liikkuville annettiin asukaskyselyn yhteydessä mahdollisuus ilmoittaa turvattomista paikoista, läheltä piti -tilanteista yms. Vastaajat merkitsivät läheltä piti-tilanteita tai turvattomia paikkoja etenkin Kuopiontien ja Satakielistentien varteen (kartta oikealla).

Kävelijöiden ja pyöräilijöiden liikenneonnettomuudet, läheltä piti-tilanteet ja koettu turvattomuus

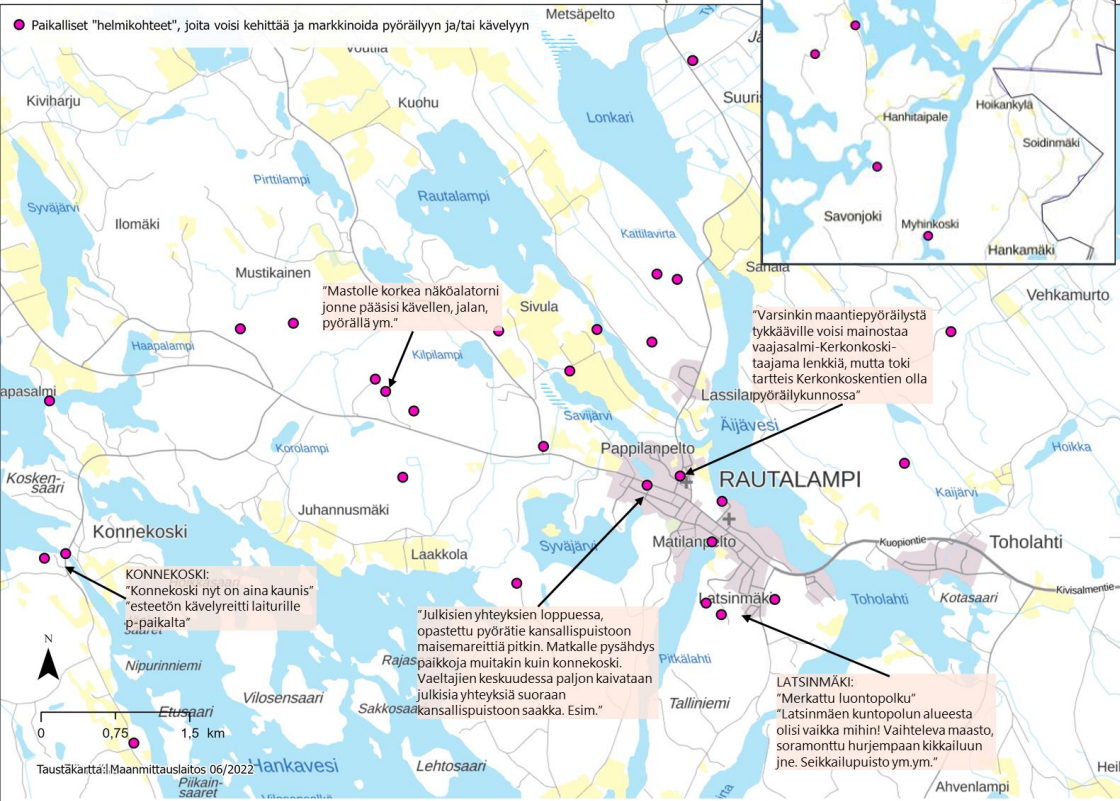
- ▲ Onnettomuus / tapaturma pyöräillessä (P)
- Onnettomuus tai tapaturma pyöräillessä (A)
- Läheltä piti tilanne pyöräillessä (A)
- Onnettomuus tai tapaturma kävellessä (A)
- Läheltä piti tilanne kävellessä (A)
- Turvaton tienylitys/hankala risteys
- Jalankulun ja pyöräliikenteen väylä

Suluissa olevat kirjainlyhenteet:
P = Poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet v. (2017-2021)
A = Asukaskyselyn karttapalautteet

0 3 6 12 km

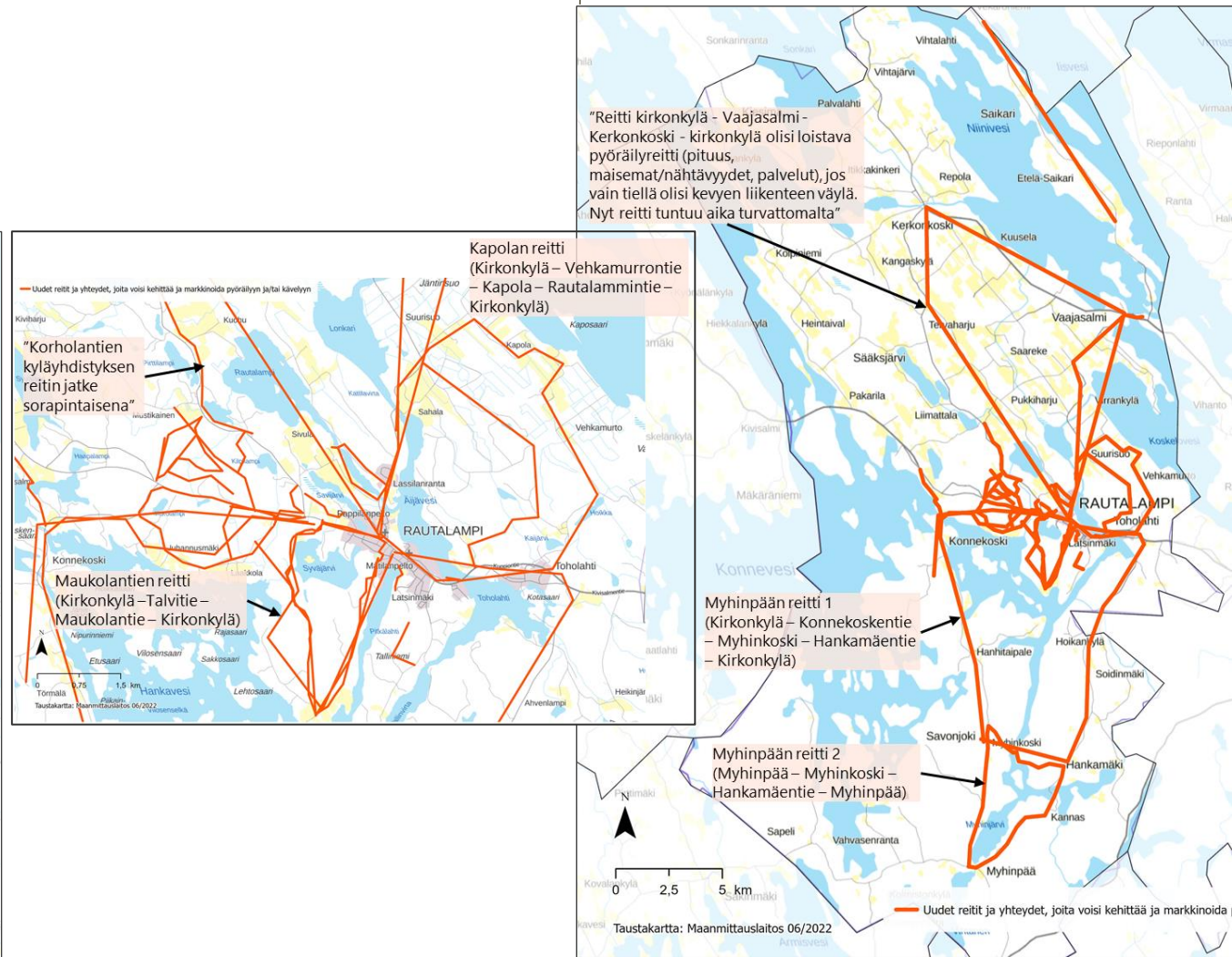
Asukaskyselyn kooste: pyörämatkailu

Asiakaskyselyyn vastanneet merkitsivät runsaasti oheisia **kävelyn ja pyöräilyn ”helmiä”**, eli kohteita joita tulisi markkinoida erityisesti pyöräilyyn tai kävelyyn.



Seuraavanlaisia uusia vapaa-ajan pyöräilyn reittejä/lenkkejä ehdotettiin Rautalammille:

- **Kirkonkylä–Vaajasalmi–Kerkonkoski–Kirkonkylä**
- **Kirkonkylä–Talvitie–Maukolantie–Kirkonkylä**
- **Kirkonkylä–Konnekoskentie–Myhinkoski–Hankamäentie–Kirkonkylä**
- **Myhinpää–Myhinkoski–Hankamäentie–Myhinpää**
- **Kirkonkylä–Vehkamurrintie–Kapola–Rautalammintie–Kirkonkylä**



D.

Visio ja tavoitteet 2023-2040



Kuva: Pixabay

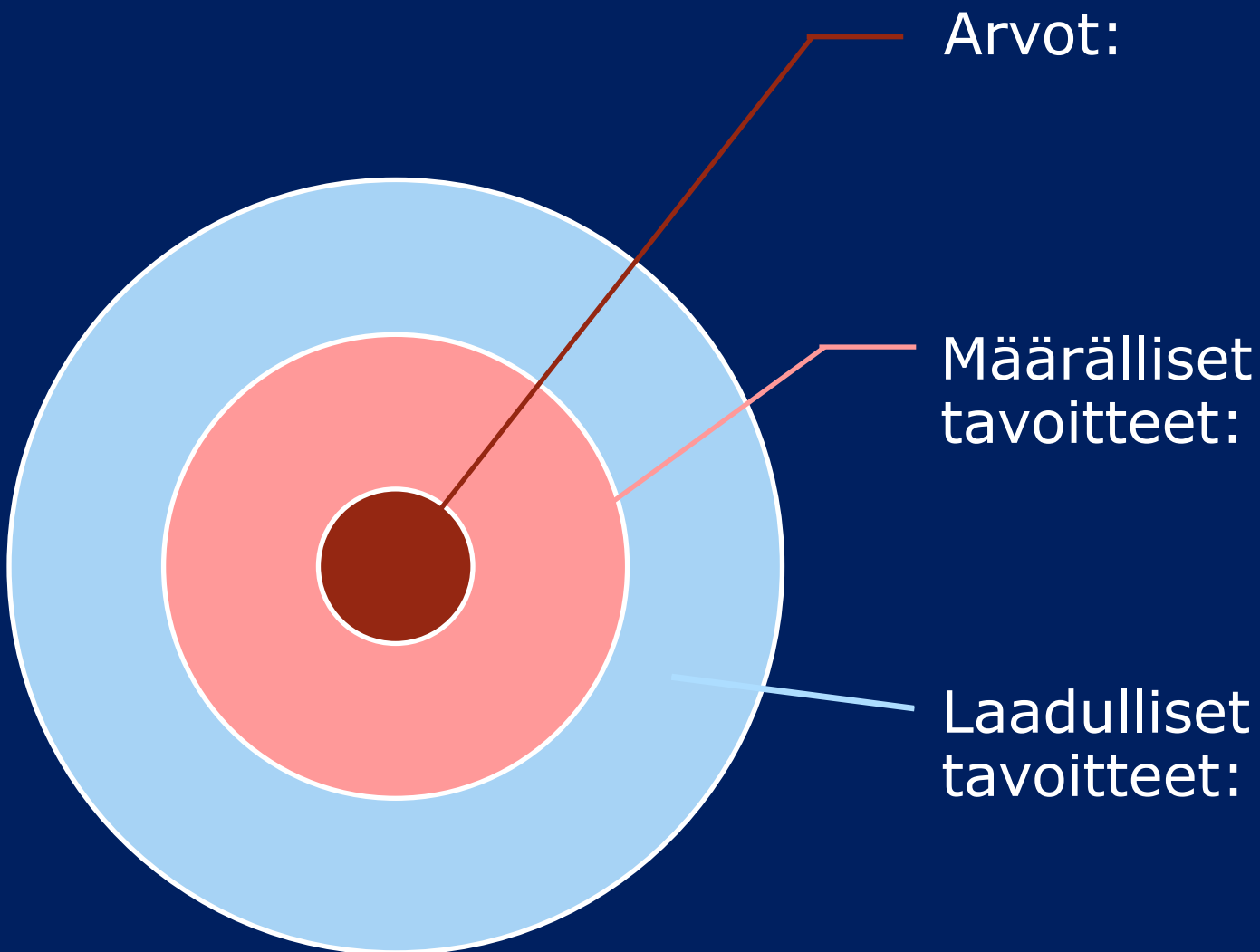


Kuva: Pixabay



Kuva: Unsplash

Kävelyn ja pyöräliikenteen visio ja tavoitteet



Hyvinvointi
Turvallisuus
Yhteisöllisyys
Avoimuus
Rohkeus

- Tyytyväisyys kävely- ja pyöräliikenteen olosuhteisiin kasvaa
- Kävelyn ja pyöräliikenteen matkamäärät lisääntyvät yhteensä yli 30 % vuoteen 2040 mennessä
- Kävelen ja pyöräillen liikkuvista kukaan ei kuole tai loukkaannu liikenteessä
- Kävely ja pyöräily ovat arvostettuja liikennemuotoja ja se näkyy liikkumisympäristössä
- Viestintä kävelystä ja pyöräliikenteestä on monikanavaista ja aktiivista
- Edistämistyöhön on poikkihallinnollinen sitoutuminen

Visio:

Rautalammin kunta on asukasystävällinen kaiken ikäisten kunta.

Onnellisten ihmisten yhteisö, jossa on turvallista ja terveellistä elää.

Visio pohjautuu Rautalammin kunnan elinvoimaselvitykseen, joka on laadittu vuonna 2022. Arvot ovat kuntastrategian mukaisia.

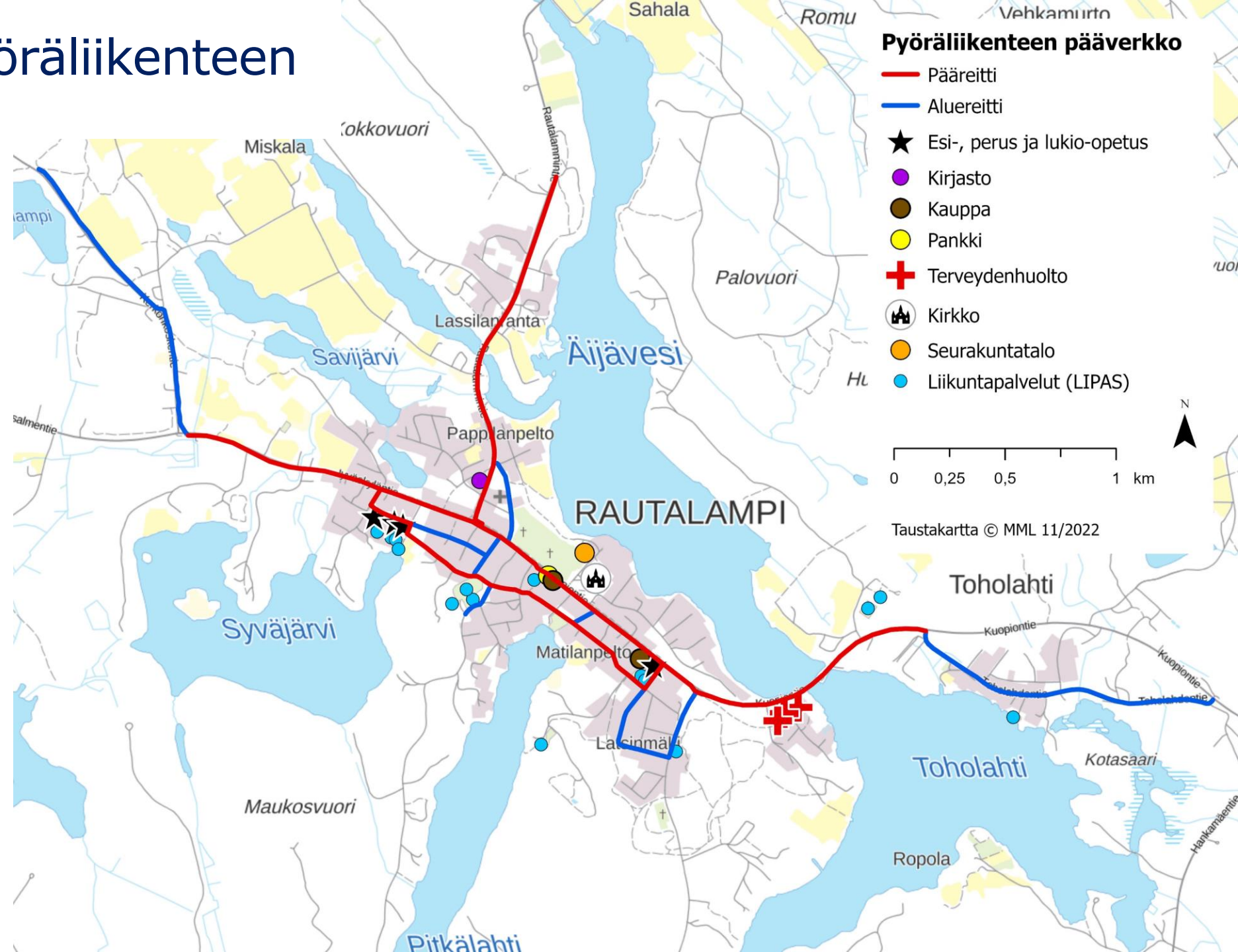
Rautalammin pyöräliikenteen pääverkko

Rautalampi on pieni kunta, jossa on järkevää soveltaa Pyöräliikenteen suunnittelu -ohjetta pyöräliikenteen verkkohierarkian määrittelyssä.

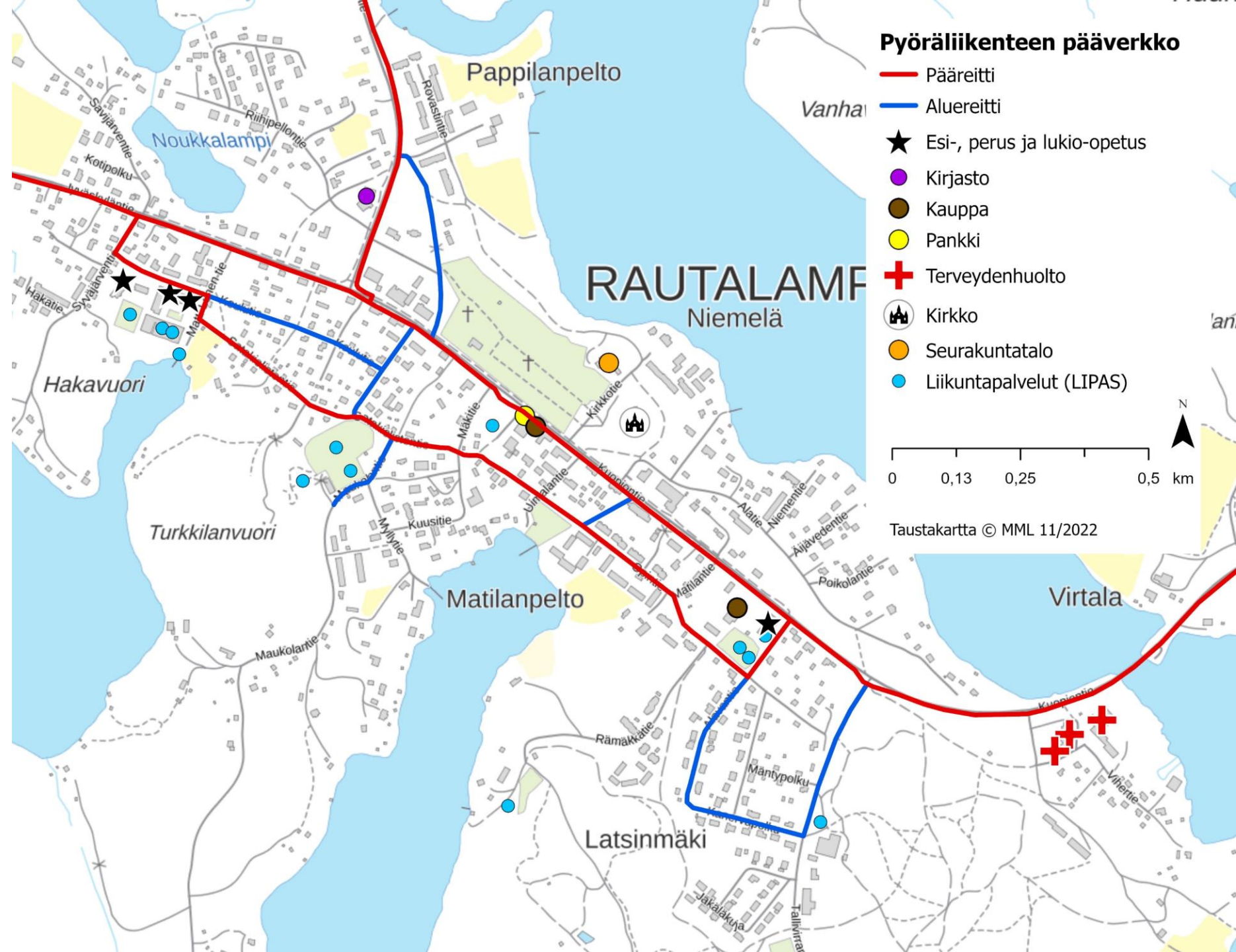
Merkittävimpana matkojen lähtö- ja määräpaikkana toimii kunnan keskustaajama. Kuntakeskuksen ja merkittävimpien toimintojen välisiä yhteyksiä kutsutaan **pääreiteiksi**. Merkittävimmät toiminnot sijoittuvat poikkeuksetta keskustaajamaan ja perustuvat pitkälti aiemmin laadittuihin "laatukäytävä"-reitteihin. Niiden lisäksi pääreittien määrittelyssä on priorisoitu korkealle koulu- ja liikuntapalvelujen keskittymät.

Pääverkkoa täydentävät korkean laatustandardin **aluereitit**, jotka yhdistävät palveluita toisiinsa ja tiiveimpiä asutusalueita palveluiden ääreen.

Pääreitit sekä aluereitit muodostavat yhdessä Rautalammin **pyöräliikenteen pääverkon**. Esitetyn pääverkon **yhteispituus on 12,2 km**. Pyöräliikenteen pääverkkoa täydentää pyöräliikenteen paikallisverkko. Paikallisreitteihin lukeutuvat pää- ja aluereittien ulkopuolella kaikki tiet, kadut, puistokäytävät jne., joissa pyöräliikenne on sallittua.



Rautalammin pyöräliikenteen pääverkko: ote keskustasta



Rautalammin kävely- painotteiset alueet

Kävelyn ydinalue käsittää alueen, jolla on tiivis palvelutarjonta ja näin ollen myös korkein kysyntä laadukkaalle ja viihtyisälle liikkumisympäristölle.

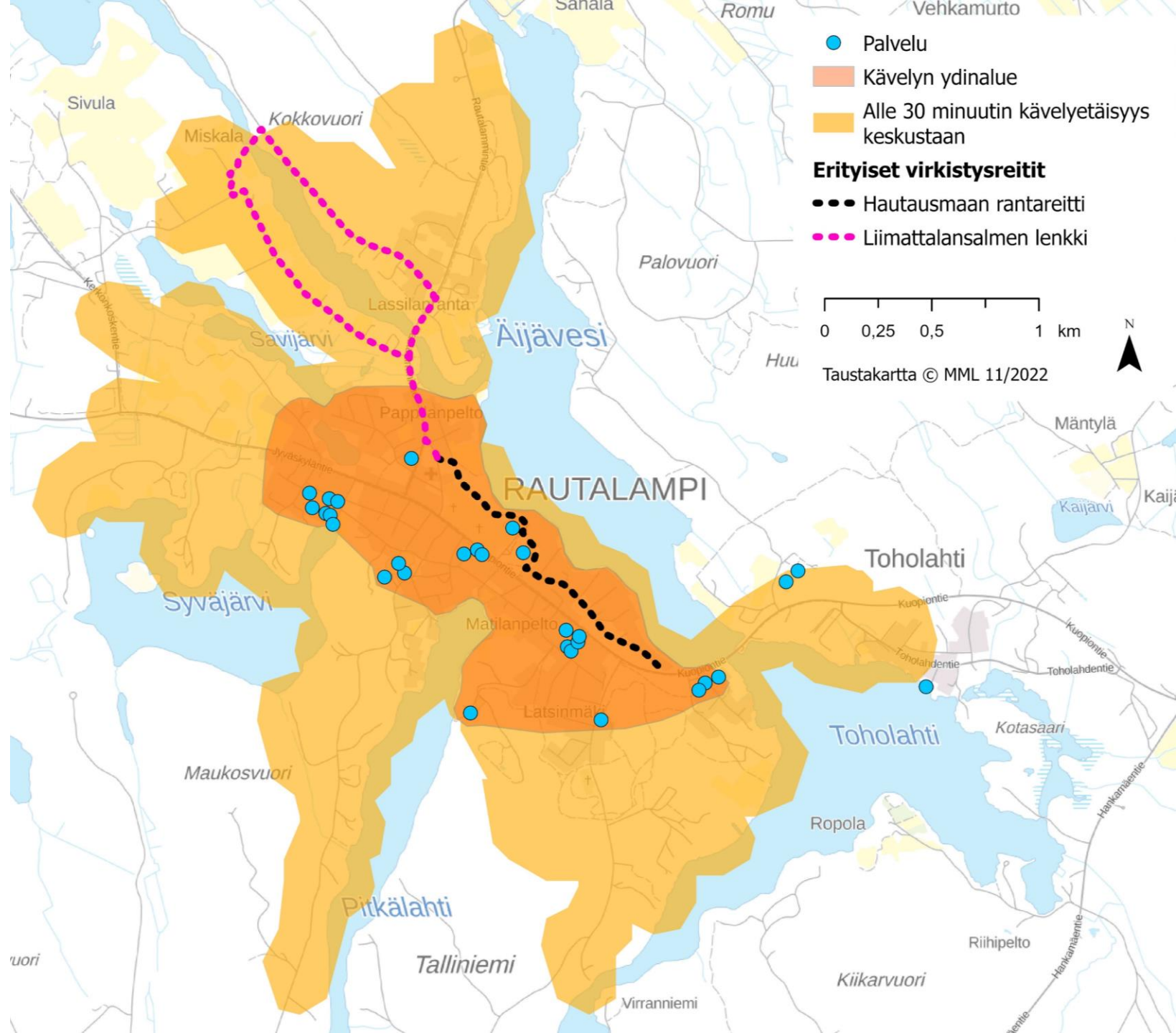
Kävelyn ydinalue on myös hyvin saavutettava. Ydinalueella on hyvä potentiaali kehittyä alueeksi, jolla liikutaan paljon kävellen. Tämä edellyttää mm. turvallisuuden ja turvallisuudentunteen lisäämistä ympäristön rauhoittamisella, laadukkaalla kunnossapidolla ja esteettömyyden tasolla sekä mahdollistamalla sosiaaliset kohtaamiset mukavalla tavalla.

Oheisella kartalla on esitetty Rautalammin keskeisimmät palvelut ja niiden ympärille muodostuva kävelyn ydinalue. Uloimpana esitetään 30 minuutin etäisyysvyöhyke (saavutettavuusanalyysi) keskustasta kävellen, olemassa olevaa väyläverkkoa pitkin. Sen tarkoitus on havainnollistaa, kuinka hyvin kävellen saavutettavissa ydinalue konkreettisesti on.

Erityiseksi vapaa-ajan kävelyn virkistysreitiksi

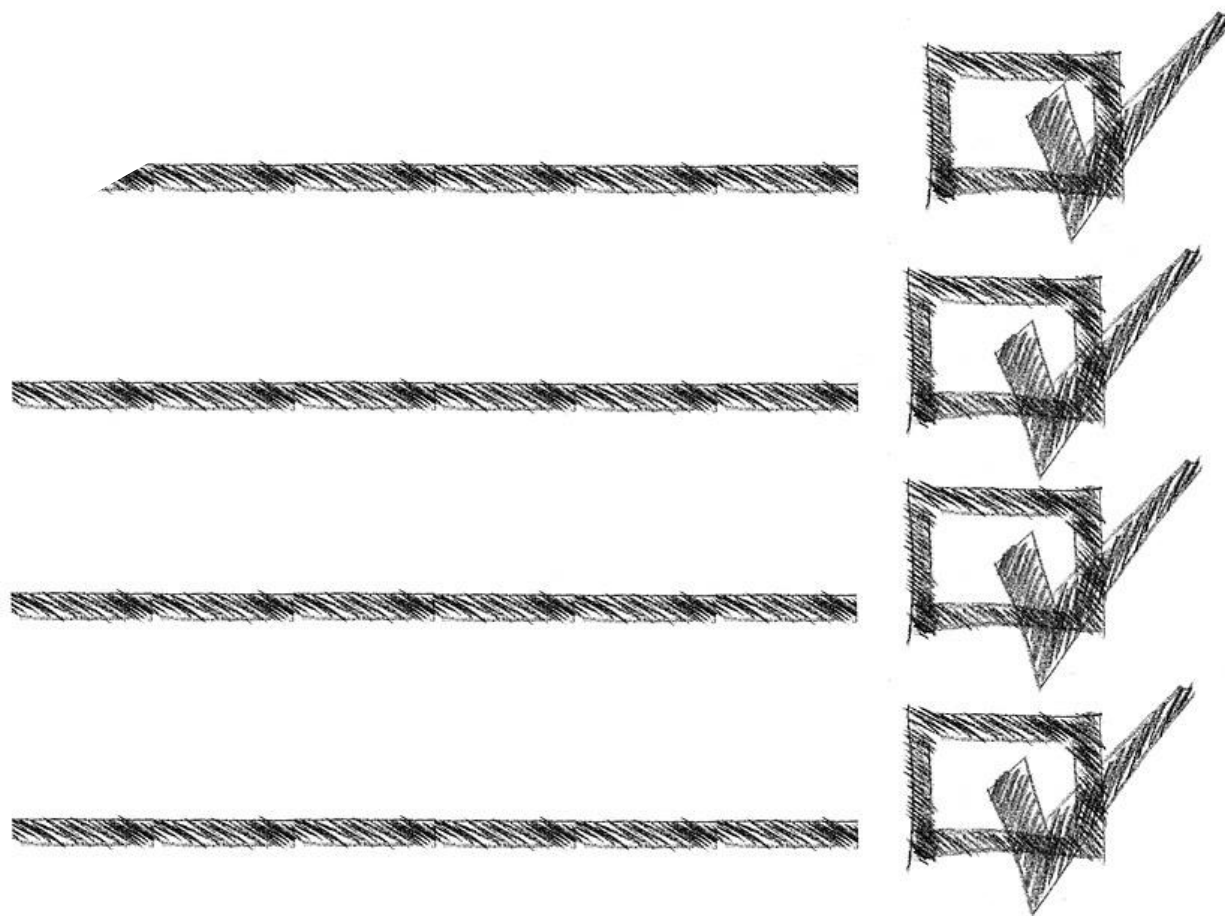
Rautalammin kuntakeskuksessa on tunnistettu reitti, joka kulkee vehreän **hautausmaan ohitse, hyödyntäen rantapolkua**. Reittiä olisi mahdollista jatkaa itään terveyskeskukselle asti, mikäli Kuopiontien eteläpuolelle olisi turvallinen kulku.

Lisäksi pidemmän aikavälin mahdollisena kehittämisreittinä on tunnistettu **Liimattalansalmen ympäri kiertävä lenkki**, joka kulkee etelässä Korholantietä ja pohjoisessa Herrantietä. Kyseinen lenkki vaatii kuitenkin tarkempaa maanomistajuuskysymysten selvittämistä, sillä osa reitistä on yksityisomistuksessa.



E.

Toimenpideohjelma



Kuvat: Pixabay ja Unsplash

Toimenpiteiden kategorisointi

Seuraavilla sivuilla esitetyt toimenpiteet on jaoteltu suositeltaviin toteuttamisajankohtiin värikoodauksin.

Toteutuksen aikaikkuna:



2023–2025 (lyhyen aikavälin toimenpide)



2026–2030 (keskipitkän aikavälin toimenpide)



> 2030 (pitkän aikavälin toimenpide)



Jatkuvat toimenpiteet

Toimenpiteiden toteutusajankohdat ovat viitteellisiä. Niiden tarkempaa toteuttamista koordinoi säännöllisesti vuosittain kokoontuva edistämishjelman seurantaryhmä, joka muodostuu poikkihallinnollisesti. Ryhmä laatii vuosittaisen toimintasuunnitelman, johon valitaan kulloinkin edistettävät teemat ja konkreettiset askeleet.

30 km/h nopeusrajoitus

Turvallisen ympäristön kehittäminen on olennainen osa vetovoimaista kuntaa.

30 km/h nopeusrajoitus kehoitetaan ottamaan käyttöön keskustaajama-alueella oheisen kartan mukaisesti. Suunnitelma perustuu vuonna 2021 laadittuun Matti Lohen koulun liikennesuunnitelmaan.

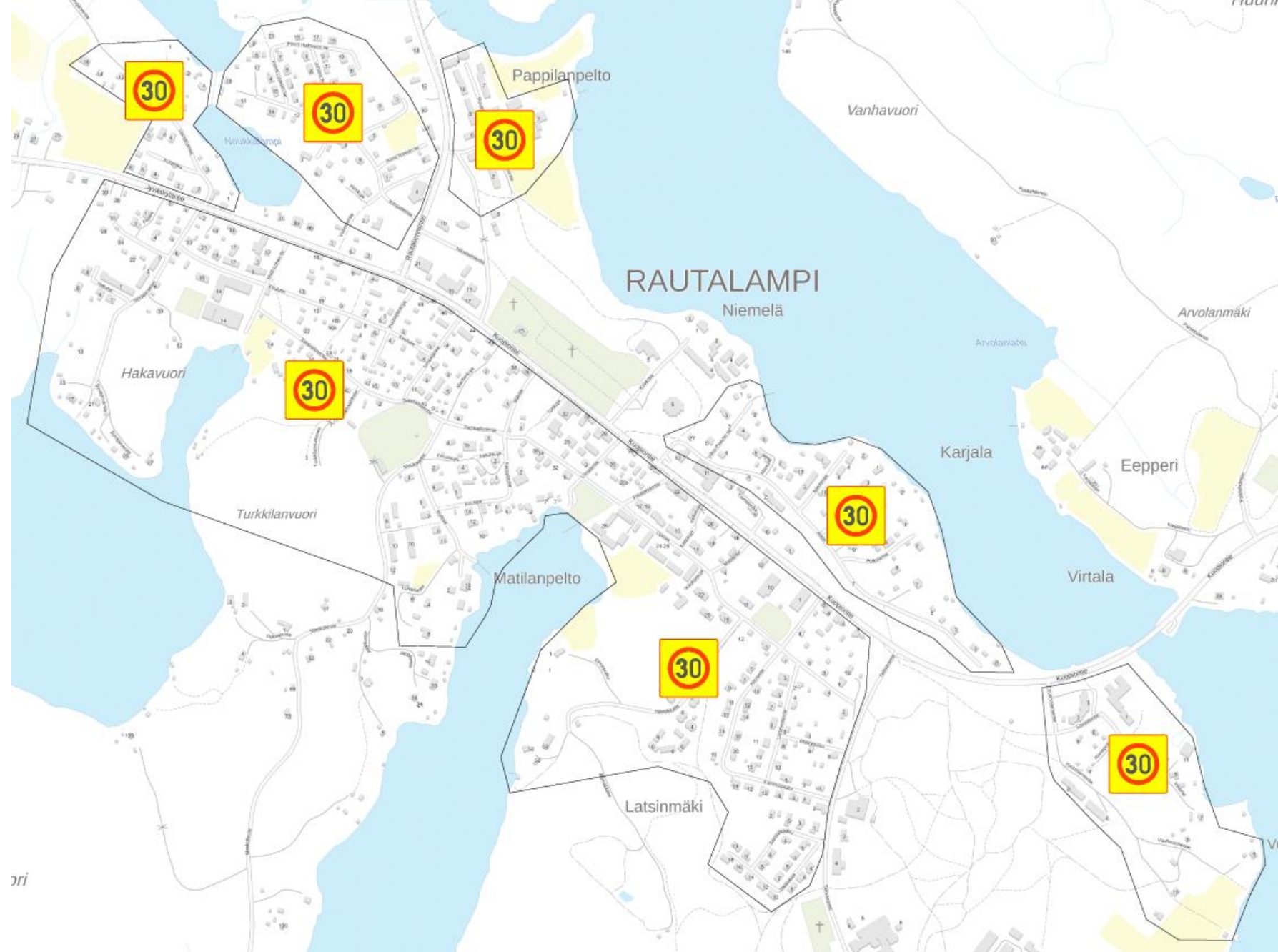
Taajamassa kadut ovat kapeita ja kulkumuotoja ei ole eroteltu toisistaan suurimmalla osalla kaduista. Nopeusrajoitusuudistus lisää liikkumisen turvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta. Erityinen vaikutus turvallisuuteen on lapsille, ikäihmisille sekä liikkumis- ja toimimisesteisille henkilöille. Nopeusrajoitus on myös muuta kuin keino parantaa liikenneturvallisuutta. Nopeusrajoitus vaikuttaa koko tapaan liikkua ja olla taajamaympäristöissä. Alhaisemmat nopeudet myös parantavat viihtyisyyttä ja vähentävät liikennemelua.

Aluenopeusrajoituksena toteuttaminen on helpoin tapa, sillä yhtenäinen keskustaajaman nopeusrajoituksen alentaminen antaa selkeän kuvan asukkaille.

Kehittämistoimenpiteen aikaikkuna:



2023–2025 (lyhyen aikavälin toimenpide)



Pyöräliikenteen pääverkon toteuttaminen

Pyöräliikenteen pääverkkoa kehitetään systemaattisesti kohti tavoitetilaa. Pyöräliikenteen pääverkon kehittäminen parantaa osaltaan myös kävelyn olosuhteita esimerkiksi opastuksen, valaistuksen ja kunnossapidon parannuksien sekä liikenteen rauhoittamistoimien myötä.

Vuosina 2023-2025:

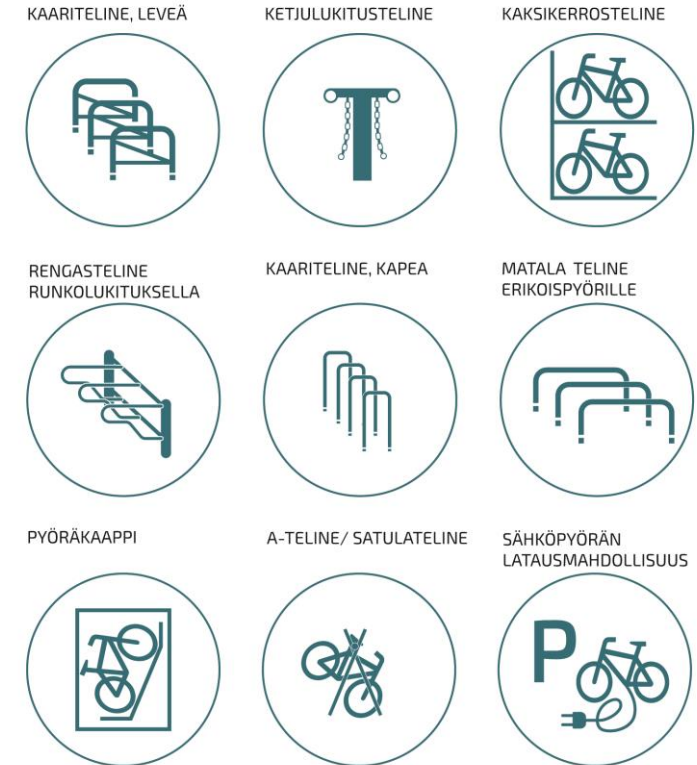
- Pyöräliikenteen pääverkko esitetään yleiskaavan kaavakartassa.
- Varmistetaan pyöräliikenteen sujuvuus ydintaajaman alueella. Pyöräliikenteen pääverkon risteävät sivusuunnat ovat väistämisvelvollisia. Tarkistetaan pyöräliikenteen pääverkon väistämisvelvollisuudet sivusuunnista.
- Varmistetaan, että kaikki pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat väylät ovat valaistuja Rautalammilla. Turvattomiin tienilytyksiin voidaan vaikuttaa valaistusta tehostamalla. Valaistuksella lisätään viihtyisyyttä, liikenneturvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta. Valaistuksen tulee olla tasainen, eikä se saa aiheuttaa häikäisyä. Hillitymmällä ja paremmalla valaistuksella voidaan huomioida inhimillisten tarpeiden lisäksi myös luonnon hyvinvointi.
- Varmistetaan, että kaikki pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat väylät ovat talvikunnossapidossa laadukkaimmalla tasolla (talvikunnossapitoa kuvattu tarkemmin seuraavalla dialla).
- Tarjotaan laadukkaita, runkolukituksen mahdollistavia pyöräpysäköintipaikkoja keskeisten toimintojen yhteydessä (esim. koulut, työpaikka-alueet). Osa pysäköintipaikoista on suositeltavaa toteuttaa katoksellisena. Kunta käy vuoropuhelua pyöräpysäköinnin kehittämisestä myös kaupallisten toimijoiden kanssa ja kannustaa heitä parannuksiin.

Vuosina 2026-2030:

- Viitoitetaan ja opastetaan pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat väylät kokonaisuudessaan laadukkaasti, yhdenmukaisesti ja näkyvästi.
- Pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat väylät päällystetään, jos niiden suhteen on puutteita.

Jatkuvat toimenpiteet:

- Kaikkien kaava- ja palveluverkkomuutosten osalta arvioidaan vaikutukset kävelylle ja pyöräilylle.
- Asemakaavamääräyksiin määritetään pyöräpysäköinnin määrää ja laatua koskevat vaatimukset keskeisten palvelukohteiden osalta (mm. koulut ja keskeiset työpaikat).



Kuva: Yleisimpiä pyörätelinetyyppejä.

Lähde: [Pyöräliikenteen suunnittelu, Väyläviraston ohjeita 18/2020](#)

Laadukas talvikunnossapito

Hyvin hoidetut ja kevyesti kuljettavat reitit houkuttelevat kävelemään ja pyöräilemään myös talvella. Liikkumisrutiinien säilyminen ympärivuotisesti kävelyä ja pyöräliikennettä suosivana edellyttää laadukasta talvikunnossapitoa. Mikäli jalankulku- ja pyöräliikenteen väylien koetaan olevan liian heikosti kuljettavassa kunnossa erityisesti koulu- ja työpäivän alku- ja päättymisaikoina, ei matkoja välttämättä haluta taittaa jalan tai pyörällä. Tämä lisää turhaa henkilöautoliikennettä, joka olisi vältettävissä onnistuneella ja oikein ajoitetulla talvikunnossapidolla.

Talvikunnossapidon parantamisen on todettu olevan erittäin kustannustehokas kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen toimenpide. Asukaskyselyssä talvikunnossapidon laadun parantaminen nousi merkittävimpien kehittämistoimenpiteiden joukkoon. Jalankulun ja pyöräliikenteen väylien kunto ja liukkauden torjunta ovat tärkeimpiä tekijöitä erityisesti ikäihmisten ja liikuntarajoitteisten liikkumisturvallisuuteen liittyen.

Nykyisin Rautalammilla ELY-keskuksen väylien varrella kulkevista yhdistetyistä pyöräliikenteen ja jalankulun väylistä suurin osa kuuluu hoitoluokkaan K1 (melko vilkkaat kävely- ja pyöräilyväylät) tai K2 (perustalvihoitotaso). K1-luokassa toimenpiteet liukkauden torjumiseksi tehdään kahdessa tunnissa ja väylien pitää olla aurattuina lumesta kolmessa tunnissa siitä, kun toimenpiteet on käynnistetty. K2-luokassa laatu on pääosin sama kuin K1-luokan väylillä, mutta auras- ja liukkaudentorjunta voi kestää tunnin pidempään.

Vuosina 2023-2025:

- Luodaan kunnan talvikunnossapidolle luokitus, jossa kaikki pyöräliikenteen pääverkkoon kuuluvat väylät kuuluvat laadullisesti korkeimpaan luokkaan. Määritellään selkeät ja riittävän laadukkaat kriteerit näiden väylien talvikunnossapidolle.
- Tiedotetaan laadukkaimpina pidettävistä talvikunnossapitoväylistä säännöllisesti asukkaille.

Jatkuva toimenpide:

- Talvikunnossapidon laatua sekä sitä koskevia palautteita seurataan. Talvikunnossapidon asiakastyytyväisyys ja sen mittaaminen voidaan liittää myös osaksi urakkasopimusten laatuvaatimuksia, jotta tavoiteltaviin laatuvaatimuksiin päästään paremmin.



Talvikunnossapidon kustannukset ovat yleensä huomattavasti pienemmät kuin liukastumis-tapaturmista aiheutuneet kustannukset.

Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän mukaan liukastumistapaturmien ennaltaehkäisy säästäisi yhteiskunnan varoja kymmenkertaisesti. On arvioitu, että yhden euron sijoittaminen tapaturmien ennaltaehkäisyyn tuo jopa 10 euron säästöt tapaturmien aiheuttamiin sairaanhoitokuluihin.¹

Liukastumisonnettomuuksia voitaisiin vähentää, jos esimerkiksi pyöräliikenteen ja jalankulkuväylien hoitotasoa ja valaistusta kehitetään. Eniten liikkumista vaikeuttaviksi talvikunnossapidon puutteiksi on todettu VTT:n kyselytutkimuksessa lumen ja liukkauden torjunnan katkonaisuus reitillä sekä toimenpiteiden liian myöhäinen aloitus.²



Pyöräliikenteen väylien talvikunnossapidon kehittäminen on kustannustehokkain tapa saada uusia kestävän liikkumisen matkoja.

Tämä pätee etenkin pyöräliikenteen väylien kohdalla, jotka eivät ole kunnossapidon laadukkaimmassa hoitoluokassa (hoitoluokassa A tai laatuikäväyläluokassa). Positiiviset vaikutukset ovat sitä suuremmat, mitä enemmän väylällä on käyttäjiä.³

Lähteet:

- 1) [LVM tiedote 2006](#)
- 2) [Liukastumistapaturmat ja niiden ehkäiseminen \(2021\). Merja Penttinen & Johannes Mesimäki, VTT.](#)
- 3) [Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin 2021, Traficomin julkaisuja](#)

Houkutteleva kävely-ympäristö

Rautalammin taajamakeskusta kehittämällä kannustetaan eri-ikäisiä kuntalaisia ulos sisätiloista.

Taajamaa kehitetään niin, että keskus on selvästi kävelypainotteinen ja kaikessa suunnittelussa, toteutuksessa ja ylläpidossa huomioidaan kävelijöiden tarpeet. Kävelypainotteisella alueella panostetaan erityisesti valaistukseen, liukkaudentorjuntaan ja aurauksen laatuun. Liikenneturvallisuuteen ja turvallisuuden tunteeseen on kiinnitettävä myös erityistä huomiota. Palveluihin on sujuvat ja esteettömät reitit, joita kaikkien liikkujien on helppo käyttää.

Selkeitä kävelypainotteisia reittejä keskeisten palveluiden välillä voidaan nostaa esille esimerkiksi **värillisin laatoituksin**. Tämä indikoi keskeisten palveluiden, kuten koulujen, kauppojen ja kirjaston, kytkeytymistä toisiinsa. Nopea ja edullinen keino parantaa viihtyisyyttä ovat myös riittävän tiheästi tarjottavat **penkit**. Kävelypainotteisia reittejä voidaan muodostaa eri **teemojen** ympärille (kuten Kartanoita ja historiaa -pyöräilyreitinkin). Ne voidaan kohdentaa myös eri käyttäjäryhmille, esim. lapsille, paikallisille tai matkailijoille. **Reitin vaativuustasot** voidaan myös ilmaista vaikkapa värikoodein, mikäli kyseessä on virkistysreitti vaihtelevassa maastossa. Reitin varrella tarkasteltavia kohteita tai selviä maamerkkejä on hyvä olla noin 100–300 metrin välein, jotta kulkijan mielenkiinto pysyy yllä. Maamerkkeinä reiteillä voi hyvin hyödyntää myös fyysisiä **taideteoksia** tai julkisivujen muraaleja.

Vuosina 2023-2025:

- Lisätään puistonpenkkejä tukemaan erityisesti ikäihmisten omaehtoista liikkumista kävelypainotteisella alueella. Levähdyspaikka vähentää väsymisen ja tapaturmien riskiä. Samalla voi tarkkailla ympäristöä ja vaihtaa kuulumisia toisten kanssa.
- Lisätään erityiseksi virkistysreitiksi tunnistetun [hautausmaan rantareitin](#) viihtyisyyttä, näkyvyyttä ja tarinallistamista. Tuodaan mahdollisuuksien mukaan ranta-alueita muuallakin näkyviin taajamakeskuksessa.

Vuosina 2026-2030:

- Selvitetään poikkialaisen työryhmän kesken, millaisia erilaisia teemapohjaisia "kulttuurikuntoilureittejä" Rautalammissa voisi olla. Kulttuurikuntoilureittien avulla voidaan esitellä alueen kulttuuritarjontaa, tutustuttaa alueeseen, opettaa uutta ja samalla virkistää sekä mieltä että kehoa.* Toteutetaan jo ainakin osa soveltuvista kulttuurikuntoilureiteista maastoon ja viestitään niistä.
- Selvitetään mahdollisuuksia kehittää Liimattalanlenkkiä taajamakeskukseen liittyvänä erityisenä virkistysreittinä.

Vuodesta 2030 eteenpäin:

- Toteutetaan loput määritellyt kulttuurikuntoilureitit maastoon.



Pyörämatkailun tukeminen

Rautalammin jo olemassa oleva [Kartanoita ja historiaa](#) -teemainen vapaa-ajan pyöräreitistö yhdistää hienolla ja paikallisia ominaispiirteitä korostavalla tavalla historiallisia kohteita toisiinsa. Pyörämatkailun tukemisen kannalta tietoutta reiteistä ja kohteista on hyvä lisätä. Teemareitistön varrella on toistaiseksi pari yhteyspuutetta, jotka on hyvä toteuttaa reitistön yhtenäistämisen vuoksi. Etelä-Konnevedestä on olemassa VisitRautalammin sivuilla myös [tarinakartta](#). Suositeltavaa on, että samaiselle tarinakartalle lisättäisiin näkyviin Kartanoita ja historiaa -teemareitti sekä keskeisiä pyörämatkailevien kaipaamia palveluja (ravintolat, kahvilat, kioskit, uimarannat tms.) Näin pyörämatkailevan palvelupolku selkeytyy. Palvelujen ja kohteiden selkeä markkinointi on tärkeää, sillä usein päätökset vierailtavista matkakohteista tehdään jo punnitessa potentiaalisia vierailukohteita ennalta ja tarjolla olevan tiedon varassa.



Vuosina 2023-2025:

- Etelä-Konneveden tarinakartan näkyvä markkinointi (fyysinen & digitaalinen). Lisätään samalle alustalle Kartanoita ja historiaa -teemareitti ja pyöräilijöiden palveluita. Reittien tarinaa voisi esitellä myös äänisovelluksissa tai QR-koodeina maastossa.
- Paikallisten yritysten kannustaminen hakemaan valtakunnallista, maksutonta [Tervetuloa pyöräilijä – tunnusta](#). Tunnuksen saaminen edesauttaa myös koko Rautalammin tunnettuutta.
- Lähialueen maastopyörävuokraaja on ilmaissut kiinnostuksensa järjestää esimerkiksi vuosittain maastopyöräilyä esittelevää tapahtumaa.

Vuosina 2026-2030:

- Erilaisten vapaa-ajan pyöräilijäprofiilien tunnistaminen: kehittämistoimenpiteiden painotus tunnistettujen tarpeiden mukaan.
- Kehitetään pyörämatkailun yhteyksiä Rautalammin keskustaajamasta Etelä-Konneveden kansallispuistoon.

Jatkuvat toimenpiteet:

- Viestiminen, miten pyörämatkailun reiteillä tulee toimia vastuullisesti.
- Herkkien luontokohteiden suojelu mahdollisia uusia reittejä suunniteltaessa.

Liikkumisen ohjaus työpaikoilla ja kouluissa

Tavat, motiivit, tunteet, asenteet ja ympäristö. Nämä kaikki ovat tärkeitä tekijöitä yksilön kulkutapoihin liittyvässä päätöksenteossa. **Alle on esitelty keinoja, joilla kävelyä ja pyöräliikennettä työpaikoille ja kouluihin voidaan edistää ja vahvistaa motiiveja kävelyyn ja pyöräilyyn.**

Vuosina 2023-2025:

- Selvitetään mahdollisuuksia ottaa työsuhdepyöräetu käyttöön kunnan työntekijöille ja kunnan suurimmissa yrityksissä. Työsuhdepyörä on työntekijän henkilökohtaiseen käyttöön tarkoitettu polkupyörä, jonka hankinnasta vastaa työnantaja. Työsuhdepyöräetu voidaan tarjota palkan päälle (työnantaja maksaa) tai se voidaan pidättää palkasta (työntekijä maksaa). Kummassakin tapauksessa polkupyöräetu on tuloverovapaata 1200 euroon saakka vuodessa.*
- Kampanjatyöppisenä ”porkkanana” töihin pyöräileville tai käveleville voidaan tarjota esimerkiksi ilmaista aamupalaa.
- Koulujen vanhempainiltoihin toiminnallisuutta: esimerkiksi pimeä torstai / heijastimet, luonnossa liikkumista, heijastinliivien näkyvyyttä jne.) Toiminnallisia vanhempainiltoja on jo toivottu kunnan varhaiskasvatukselta lisää ja niihin osallistuminen on ollut kiitettävällä tasolla.

Vuosina 2026-2030:

- Selvitetään työpaikkojen sosiaalityötilojen tilanne: ovatko toimivia työmatkapyöräilyn ja -kävelyn kannalta?
- Pohditaan mahdollisuuksia paikallisiin liikkumisen ohjauksen pilotteihin, joihin voi hakea esimerkiksi Traficomien rahoitusta.

Vuodesta 2030 eteenpäin:

- Syvennetään tietoutta paikallisten erilaisista liikkumismotiiveista. Hyödynnetään tätä tietoa liikkumisen ohjauksen kohdentamisessa ja eri viestintäkanavien käytössä.

Jatkuvat toimenpiteet:

- Toteutetaan kävelystä ja pyöräliikenteestä viestiessä aiemmin räätälöityä tapahtumien vuosikelloa.



F.

Seuranta ja resurssit



Seuranta ja resurssit

Laaja-alaisen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseksi tarvitaan sektorirajat ylittävää yhteistyötä. Kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämistä ohjaa **pysyvä, poikkihallinnollinen ja innostunut yhteistyöryhmä**, joka koordinoi ja laittaa liikkeelle edistämishojelman toimenpiteitä. Yhteistyöryhmä seuraa toimenpiteiden toteutumista ja vaikuttavuutta säännöllisesti.

Edistämistyön aloittaminen ja jatkoaskeleet:

- Rautalammin kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishojelma viedään kunnanvaltuuston hyväksyttäväksi. Ohjelman hyväksyntä sitouttaa niin virkahenkilöitä kuin luottamushenkilöitäkin asetettuihin strategiaan tavoitteisiin.
- **Edistämistyötä koordinoi kunnan liikenneturvallisuuustyöryhmä.** Työryhmän toimenkuvaa laajennetaan jalankulun ja pyöräliikenteen edistämiseen ja kokousten asialistalle lisätään oma, säännöllinen kohta jalankululle ja pyöräliikenteelle. Työryhmän kokousten määrää / vuosi tai yksittäisiin kokouksiin varattua aikaa on suositeltavaa kasvattaa.
- Liikenneturvallisuuustyöryhmä seuraa toimenpiteiden toteuttamista ja niiden vaikuttavuutta säännöllisesti. Kävelylle ja pyöräliikenteelle tehdään **vuosittainen toimintasuunnitelma**, johon poimitaan toimenpideohjelmasta soveltuvimmat ja keskitytään näin osaan kerrallaan.
- Seurantaa toteutetaan mm. seuraavin tavoin:
 - Toimenpiteiden toteutuminen
 - Kävely- ja pyöräliikenteen matkamäärien kehittyminen (laskentojen toteutus)
 - Tyytyväisyys kävely- ja pyöräilyolosuhteisiin (kyselytutkimus)
 - Viestintä kävelystä ja pyöräliikenteestä (määrä ja kanavat)
 - Kävelijöille ja pyöräilijöille tapahtuvien liikennetapaturmien määrä ja vakavuus (avoimet tilastot)

Poliittisesti hyväksytty kehittämisohjelma mahdollistaa myös Traficomien jakaman kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman mukaisen valtionavustuksen hakemista.



G.

Liitteet

Liite 1: Asukaskyselyn tulokset



VASTAAJIEN TAUSTATIEDOT



Kyselyyn vastasi 91 henkilöä.

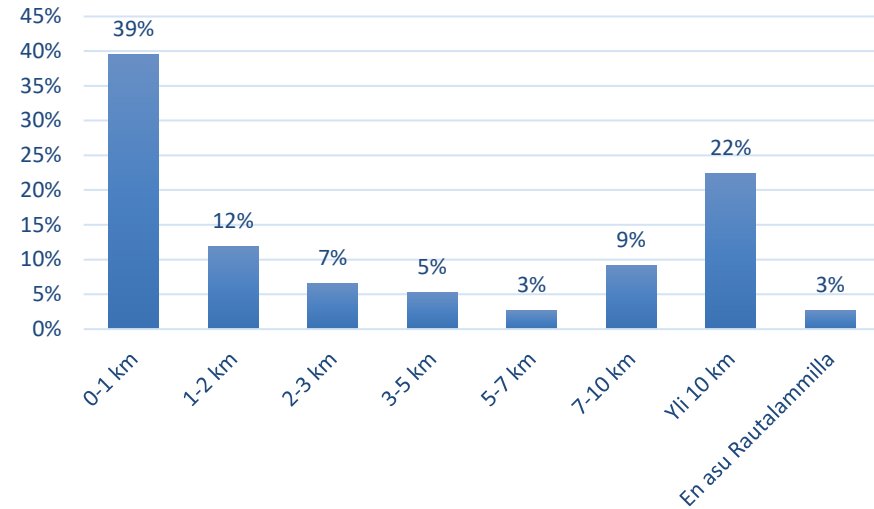


42% vastaajista on yli 45-vuotiaita.

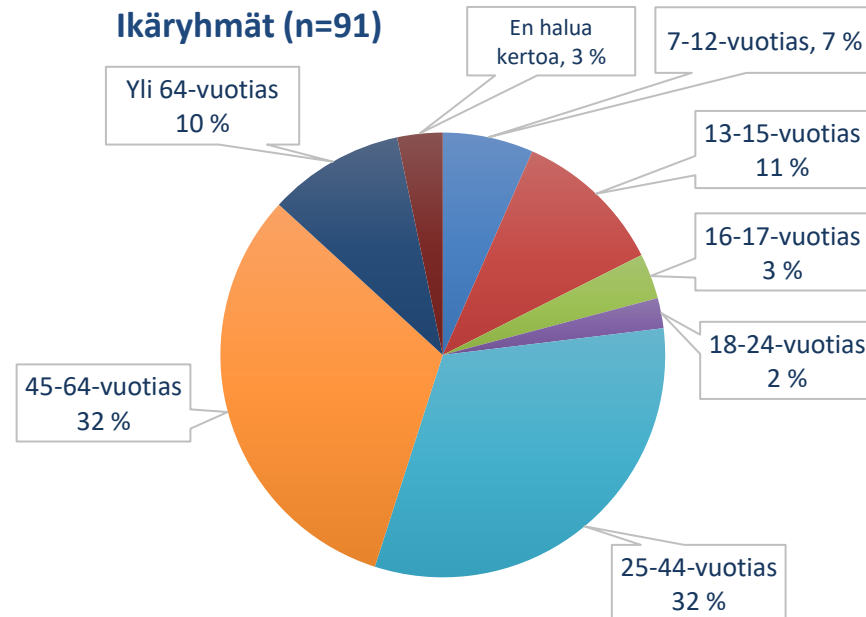


63% vastaajista asuu alle 5 kilometrin päässä Rautalammin keskuksesta.

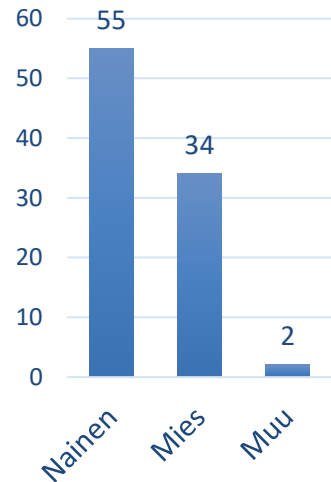
Asuinpaikan (vakituinen tai vapaa-ajan asunto)
etäisyys kuntakeskuksesta (n=76)



Ikäryhmät (n=91)



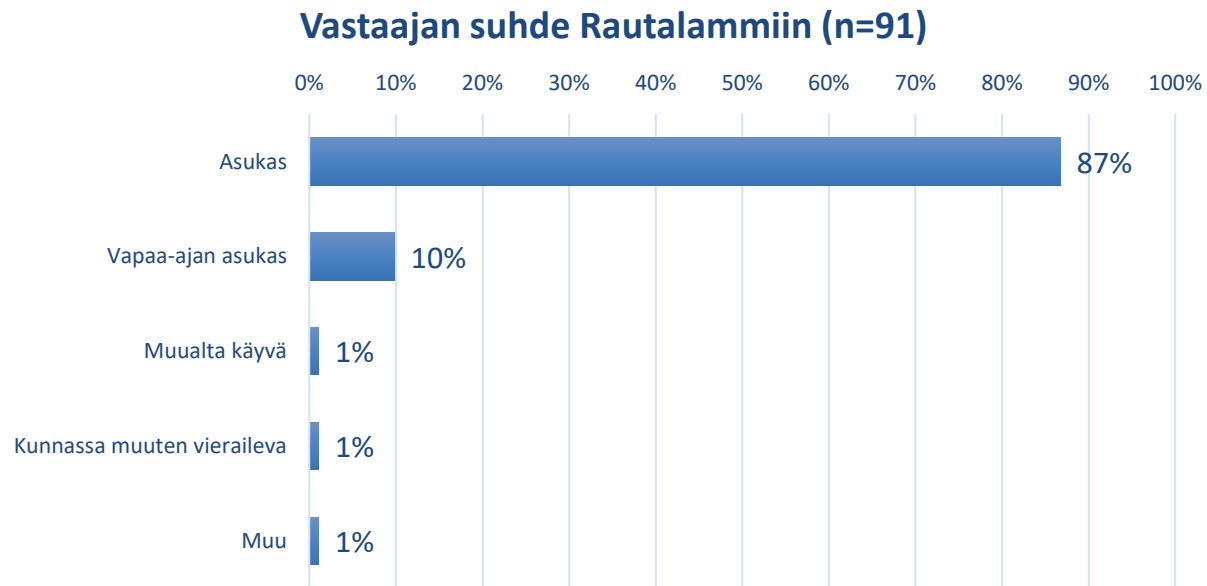
Sukupuoli (n=91)



VASTAAJIEN TAUSTATIEDOT

87 % vastaajista on Rautalammin asukkaita.
Noin **10 %** kyselyyn vastanneista on vapaa-ajan asukkaita.

Yleisimpinä postinumeroalueena vastaajilla oli Rautalammin keskuksen postinumeroalue.



Posti-nro	Lkm. (n=61)
70600	1
77600	1
77700	55
77770	1
77910	1
77930	2

PYÖRÄLIIKENNE



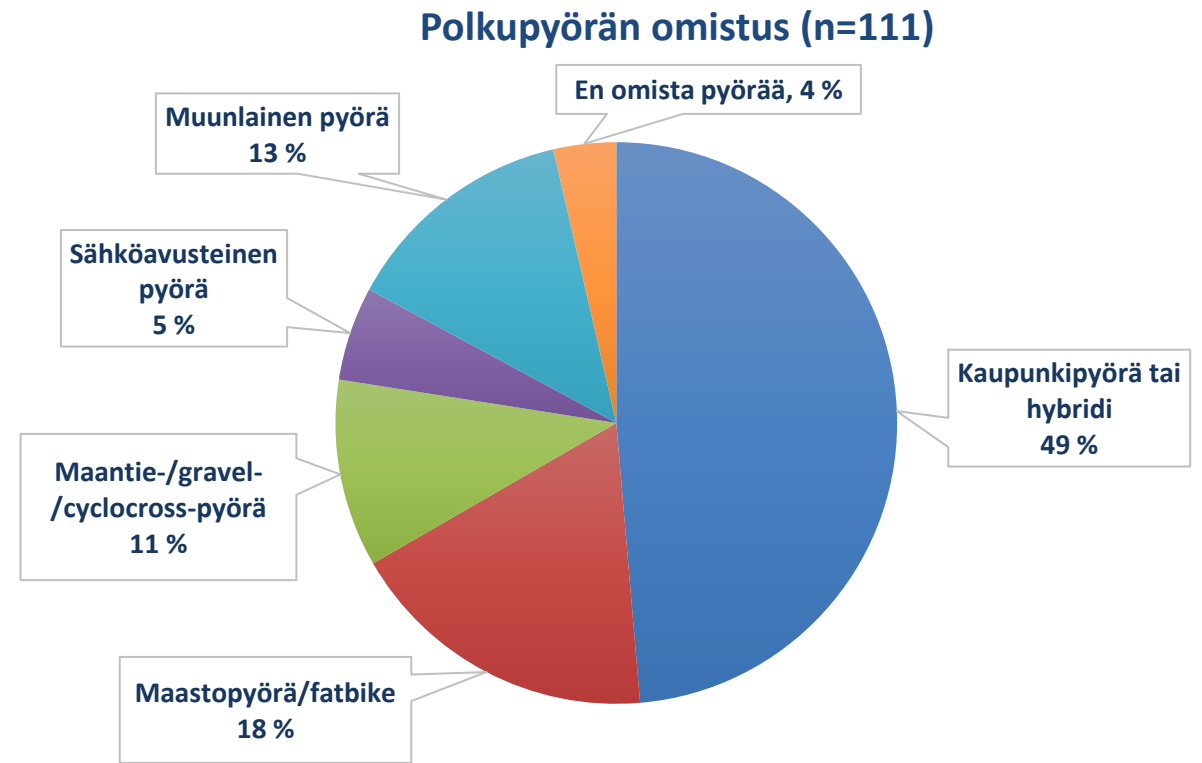
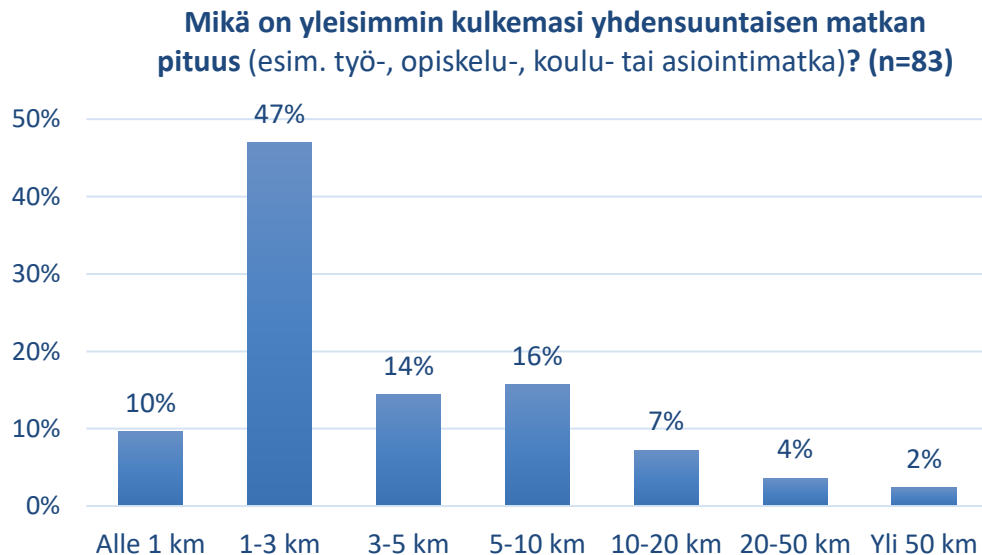
PYÖRÄILYTOTTUMUKSET

Rautalammin asukkaat ovat aktiivisia pyöräilijöitä erityisesti kesäisin. Vastaajista ympärivuotisesti aktiivisesti pyöräileviä on **10 %**.

Asukkaat tekevät yleisimmin alle 3 km mittaisia matkoja (**57 %**).

Vastaajat omistavat erityyppisiä pyöriä. **49 %** kertoo omistavansa hybridin tai kaupunkipyörän. Puolestaan **5 %** vastaajista omistaa sähköavusteisen pyörän.

4% vastaajista ei omista polkupyörää.



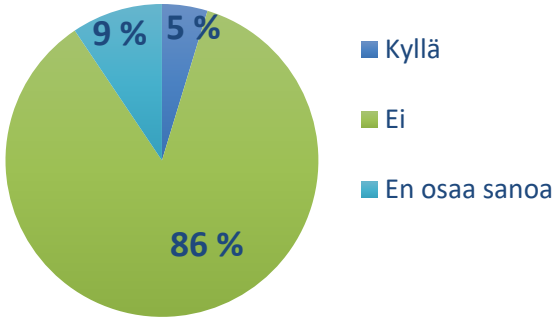
PYÖRÄLIIKENTEEEN KEHITTÄMINEN

Rautalammin asukkaat vastasivat, että erityisesti liikenneturvallisuuteen sekä pyöräilyväylien parempaan kuntoon tulisi panostaa. Vastaajien mukaan **turvallisemmat pyöräreitit** (20 %), **pyörävylien parempi kunto** (14 %) sekä **parempi talvikunnossapito** (10 %) saivat heidät pyöräilemään enemmän. Moni myös toivoo **sujuvampia ja suorempia pyöräreittejä** (8 %).

Suurimmalle osalle vastaajista pyörämatka ei jatku julkisella liikenteellä (86 %).

Vapaa-ajan pyöräreiteistä kiinnostavimpina pidettiin lyhyitä reittejä, joiden kulkemiseen menee maksimissaan pari tuntia sekä reittejä, jotka sijaitsevat luonnonläheisessä ympäristössä kauempana asutuksesta. Myös maantie- ja retkipyöräilyreitit, yhden päivän aikana poljettavat reitit, perhepyöräilyyn soveltuvat reitit sekä helppokulkuiset tasaiset pyöräilymaastot koettiin kiinnostavina.

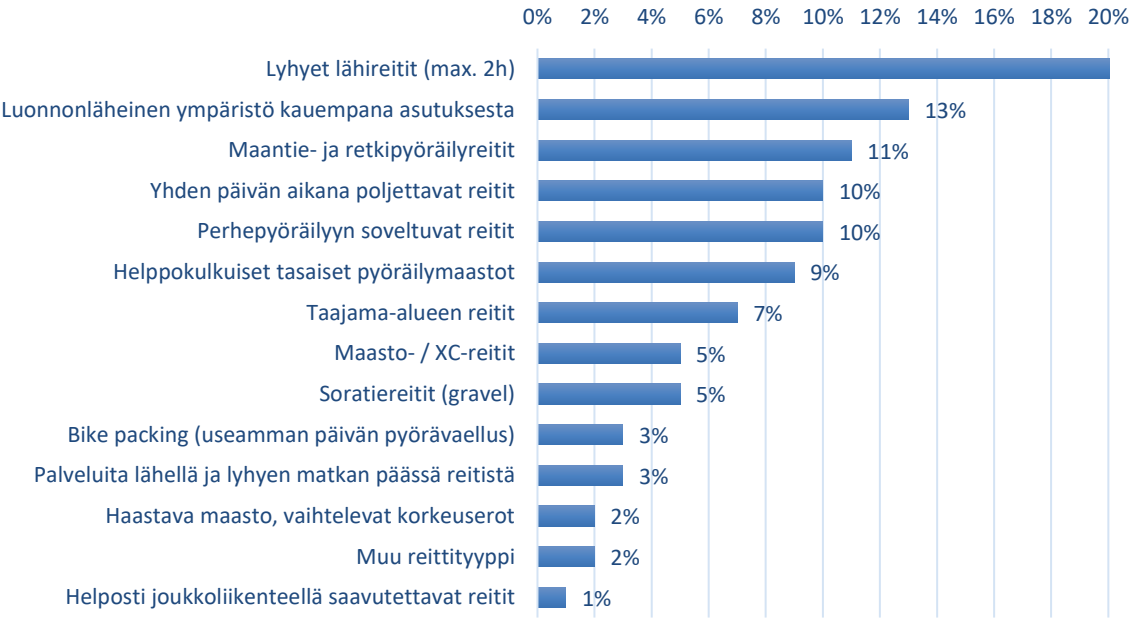
Onko pyöräily sinulle yleensä osa matkaa, joka jatkuu myös julkisella liikenteellä?



Mikä saisi sinut liikkumaan enemmän pyöräillen työ-, opiskelu-, koulu- tai asiointimatkoja? (n=177)



Millaisia vapaa-ajan pyöräreittejä pidät kiinnostavimpina? (n=238)

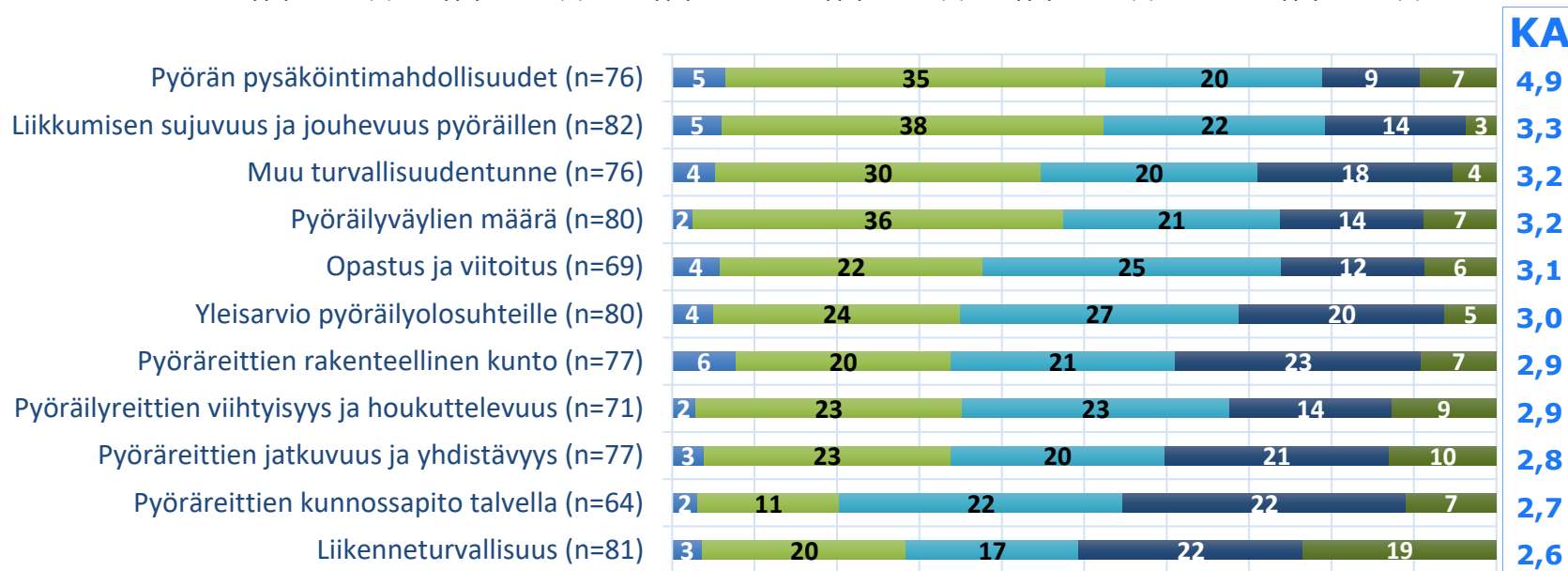


PYÖRÄLIIKENTEN KEHITTÄMINEN

- Pyörrien pysäköintimahdollisuuksiin ollaan Rautalammilla hyvin tyytyväisiä (4,9). Liikkumisen sujuvuuteen (3,3), pyöräilyväylien määrään (3,2) sekä opastukseen ja viitoitukseen (3,1) oltiin jokseenkin tyytyväisiä. Vaikka pyöräilyolosuhteita kysyttäessä liikenneturvallisuuteen oltiin kaikkein vähiten tyytyväisiä (2,6), koettiin muu turvallisuudentunne (3,2) kuitenkin parempana kuin turvallisuus liikenteessä.
- Pyöräreittien talvikunnossapitoon (2,7), reittien jatkuvuuteen ja yhdistävyyyteen (2,8), viihtyisyyteen ja houkuttelevuuteen (2,9) sekä rakenteelliseen kuntoon (2,9) oltiin kuitenkin tyytymättömiä.

Kuinka tyytyväinen olet pyöräilyolosuhteisiin Rautalammilla? (n=91)

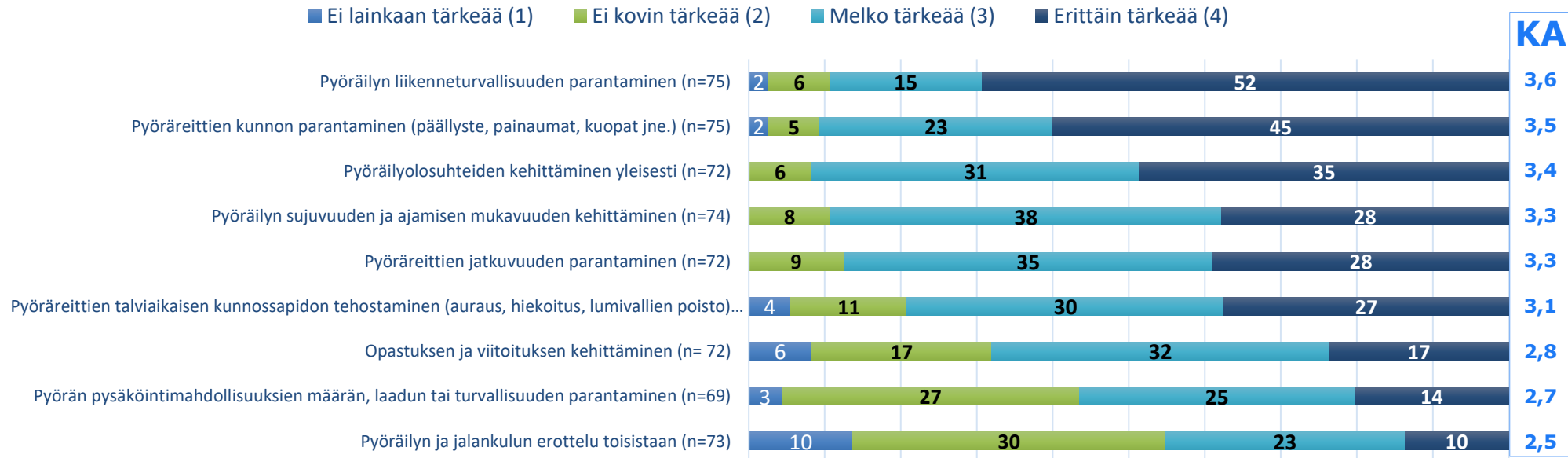
■ Erittäin tyytyväinen (5) ■ Tyytyväinen (4) ■ Ei tyytyväinen eikä tyytymätön (3) ■ Tyytymätön (2) ■ Erittäin tyytymätön (1)



PYÖRÄLIIKENTEN KEHITTÄMINEN

- Pyöräliikenteen kehittämisessä tärkeimmäksi asiaksi Rautalammillä nähtiin pyöräilyn liikenneturvallisuuden kehittäminen (3,6) ja pyöräreittien kunnon parantaminen (3,5).
- Pyöräilyn ja jalankulun erottelua (2,5), pyöräpysäköintimahdollisuuksien parantamista (2,7) sekä opastuksen ja viitoituksen kehittämistä (2,8) pidettiin vähiten tärkeimpinä asioina arkiliikkumisen kannalta.

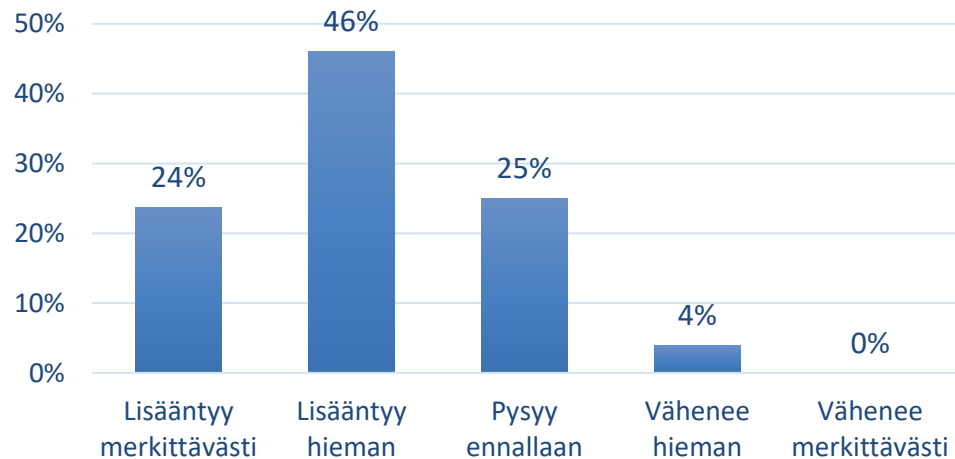
Kuinka tärkeänä pidät seuraavia asioita arkiliikkumisen kannalta? (n=91)



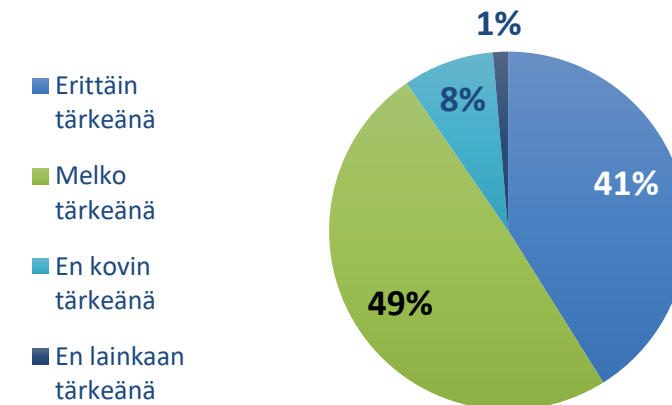
PYÖRÄLIIKENTEEEN KEHITTÄMINEN

- Suurin osa vastaajista arvioi oman pyörällä liikkumisensa lisääntyvän hieman (46 % vastaajista) tai merkittävästi (24 %). Vain harva arvioi pyörällä liikkumisensa vähenevän hieman (4 %), mutta kukaan ei arvioinut pyörällä liikkumisen vähenevän merkittävästi (0 %).
- Lähes puolet vastaajista piti Rautalammin pyörämatkailun kehittämistä melko tärkeänä (49 %) tai erittäin tärkeänä (41 %).

Mikä on oma arviosi pyöräillen liikkumisestasi tulevaisuudessa?



Kuinka tärkeänä pidät Rautalammin pyörämatkailun kehittämistä? (n=73)



MUUT PYÖRÄLIIKENTEEEN HUOMIOT

Avoimissa vastauksissa pyöräliikenteen osalta korostuvat erityisesti tarpeet Kerkonkoskella.

Asukkaat pitävät tärkeänä **reittien kehittämistä erityisesti maastopyöräilyn osalta**. Myös muita reittejä ehdotetaan kehitettävän opastetuiksi pyöräilyreiteiksi. Reittien kehittämisessä nähdään mahdollisuus yrittämisen mahdollisuuksien lisäämiseen.

Vastauksissa tuodaan esille myös huoli yksittäisistä risteyksistä ja reiteistä.

KIITOKSET KYSELYSTÄ:

"Tärkeä asia, kiitos asian edistämisestä!" -- "Kiitos, kun olette järjestäneet tämän kyselyn! Hyvä, hyvä!"

KERKONKOSKI:

"Muistakaa myös Kerkonkoski ja sen asukkaat ja lukuisat kesäasukkaat."

"Toivoisin etenkin kerkonkoskentie kylälle päin mentäessä voisi reitin tehdä niin että se olisi lapsille edes mahdollista laskea kulkemaan esim. kouluun. Ei tuolle tielle uskalla mennä saatikka lapsia laskea pyörällä ajamaan."

REITTIEEN KEHITTÄMINEN:

"Pyöräily- ja kävelyreittien merkitseminen maastoon ja karttoihin auttaisi jo paljon. Patikointi ja maastopyöräily ovat koko ajan suosituimpia. Hyvin pienellä panostuksella saataisiin paljon aikaseksi."

"Rautalammilla on paljon kivoja reittejä, joita voisi kehittää pyöräreiteiksi. Kunnon merkinnät vain, turvallisuusopastus ja mainonta kuntoon."

"Yhteinen reittiverkosto maastopyöräilijöille, ratsastajille ja patikoijille vastaisi sekä matkailijoiden että alueen asukkaiden tarpeisiin. Pohjana voisi olla esim. talviset moottorikelkkareitit."

"Latsinmäen kuntopoluista talvisin osa pohjattava jalkaisin ulkoileville, muutama harva hiihtäjä ei tarvitse kymmeniä erilaisia latuja ristiin rastiin."

"Kokonaisuudessaan hyödyntämätön potentiaali niin kansallispuistossa kävijöille kuin puiston ulkopuolisten alueiden ja pyöräilyreittien osalta. Lukematon määrä erilaisilla pyörillä ajettavia osuuksia hiekkateillä ja maasto-osuuksilla. Reittien kunnostaminen ja kehittäminen tuo lisää yrittämisen mahdollisuuksia esim. pyörävuokraukseen ja erilaisten elämyspalveluiden tuotteistamiseen, joissa voidaan hyödyntää myös pyöräilyä mm. melonnan, patikoinnin jne. lisänä."

HUOMIOT RISTEYKSISTÄ JA REITEISTÄ:

"Opintien nopeutta voisi rajoittaa katkaisemalla tie leikkipuiston kohdalta. Siihen voisi tehdä parkkipaikkoja leikkipuistoon ja uimarannalle tulijoille."

"Pliiis toi talliristeys"

"Kansanterveyden tukemiseksi suosittelen lämpimästi pyöräilyreitin kunnostamista/tekemistä Saikarintielle: kuntalaisten, turistien, vapaa-ajanasukkaiden ja pyöräilyretkeilijöiden terveyden edistämiseksi."

"Koulujen läheisyydessä autoilu, bussit ja päiväkotiliikenne melkoista kaaosta välillä. Mutta voiko sitä mitenkään parantaa."

JALANKULKU



JALANKULKU

Kyselyyn vastanneista työ-, opiskelu- tai asiointimatkoja kulkee jalan **77 %**.

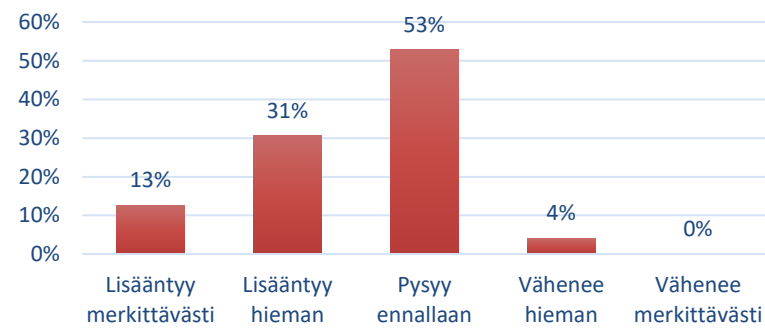
Turvallisempiin jalankulkureitteihin sekä parempaan talvikunnossapitoon investoiminen saisi Rautalammin asukkaat kävelemään enemmän.

Moni myös jo kävelee aktiivisesti ja näkee, että oma asennemuutos ja lyhyemmät etäisyydet omiin kohteisiin voisivat lisätä jalkaisin liikkumisen määrää.

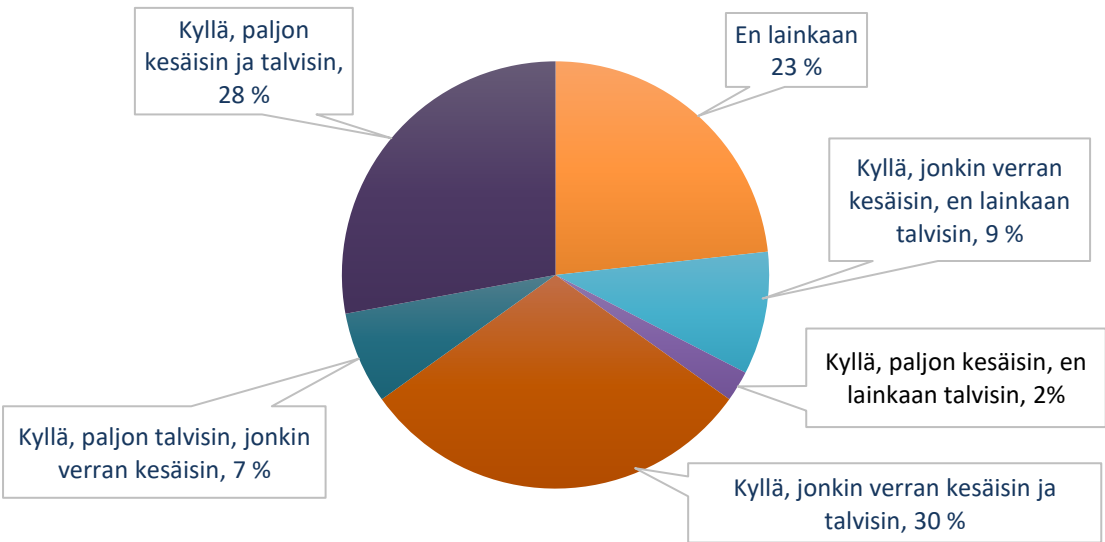


44 % vastaajista arvioi oman kävelen liikkumisen lisääntyvän tulevaisuudessa.

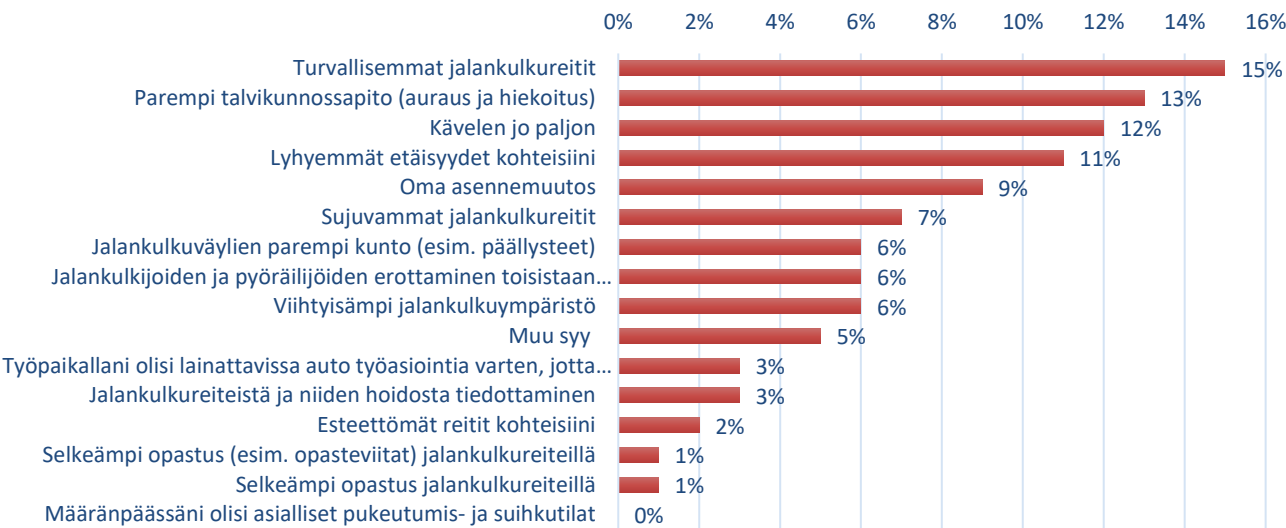
Mikä on oma arviosi kävelen liikkumisestasi tulevaisuudessa?



Liikutko jalan työ-, opiskelu- tai asiointimatkojasi (koko matkan)?



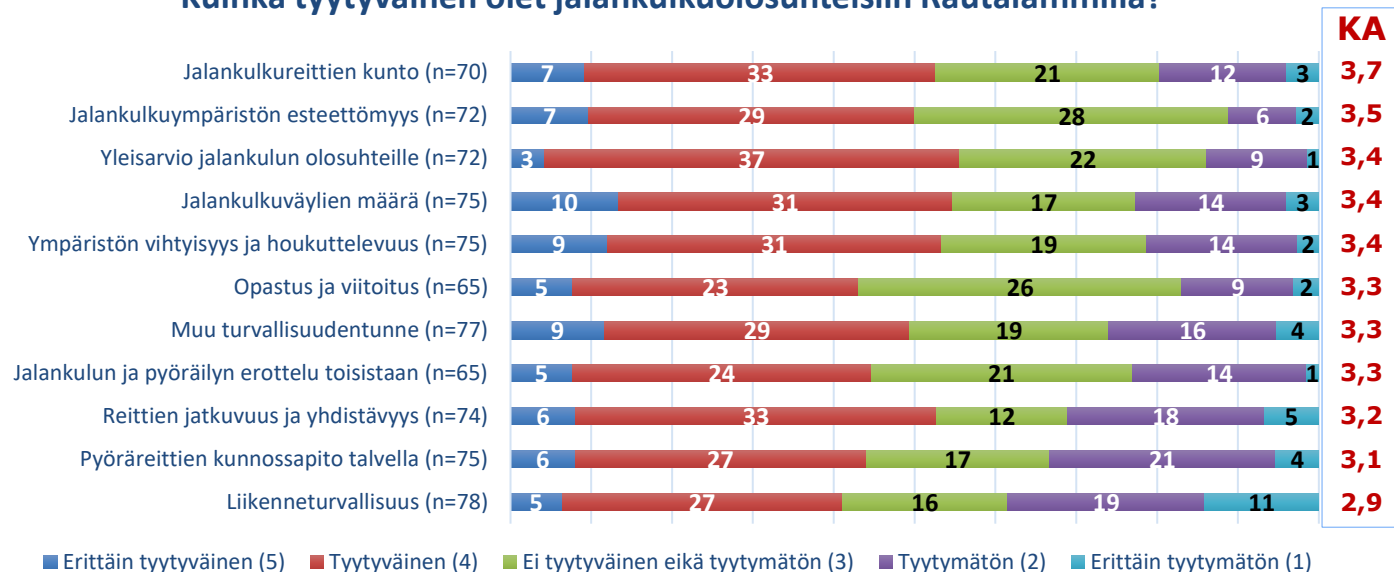
Mikä saisi sinut liikkumaan enemmän jalan työ-, opiskelu-, koulu- tai asiointimatkoja Rautalammissa? (Valitse enintään 3)



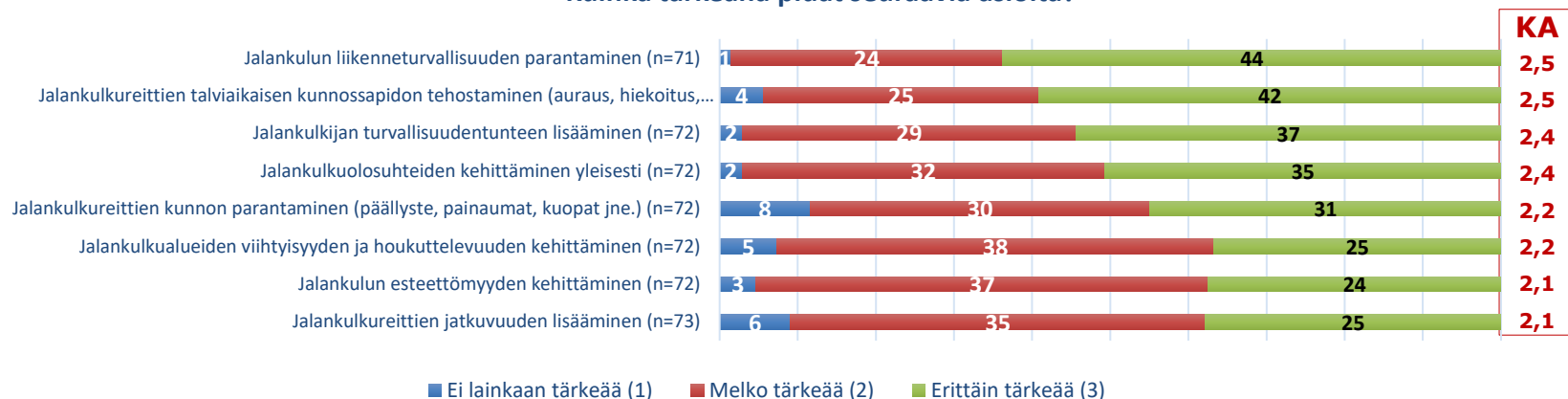
JALANKULKU

- Liikenneturvallisuutta, talvikunnossapitoa sekä reittien jatkuvuutta ja yhdistävyyttä Rautalammilla pitäisi vastaajien mukaan parantaa. Jalankulkureittien kunto ja jalankulkuympäristön esteettömyys saivat jalankulkuolosuhteista parhaat arvosanat.
- Liikenneturvallisuuden parantaminen ja talviaikaisen kunnossapidon tehostaminen nähtiin tärkeimpinä jalankulkuolosuhteisiin liittyvinä asioina.

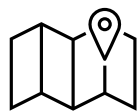
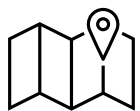
Kuinka tyytyväinen olet jalankulkuolosuhteisiin Rautalammilla?



Kuinka tärkeänä pidät seuraavia asioita?



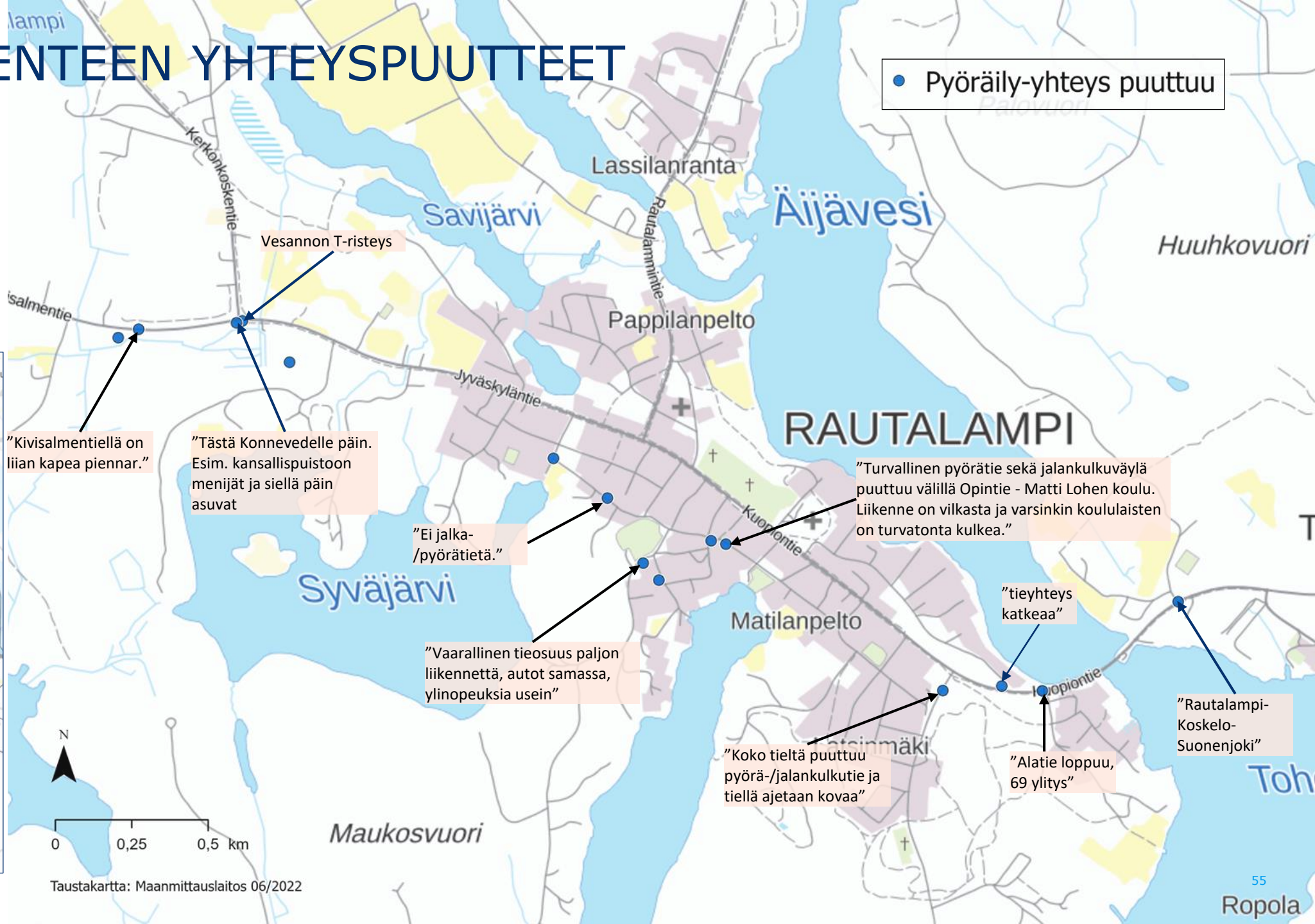
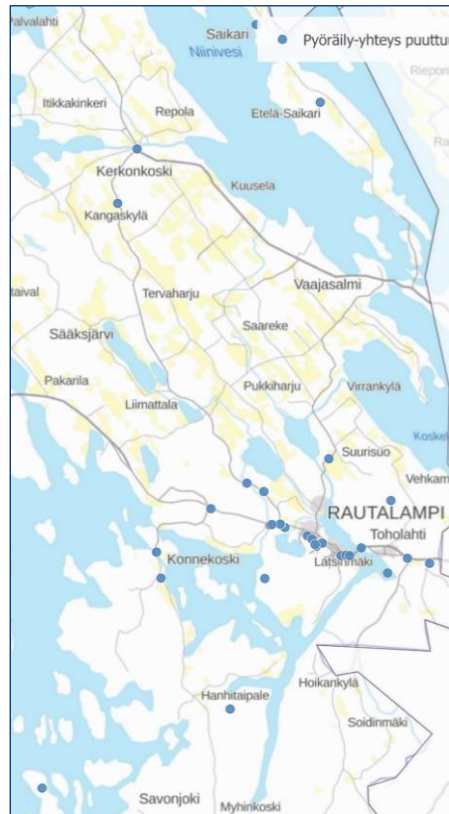
KARTTAVASTAUKSET



PYÖRÄLIIKENTEEN YHTEYSPUUTTEET

Oheisessa kartassa on esitetty pisteinä asukaskyselyyn vastanneiden **Pyöräily-yhteys puuttuu** -karttamerkinnot.

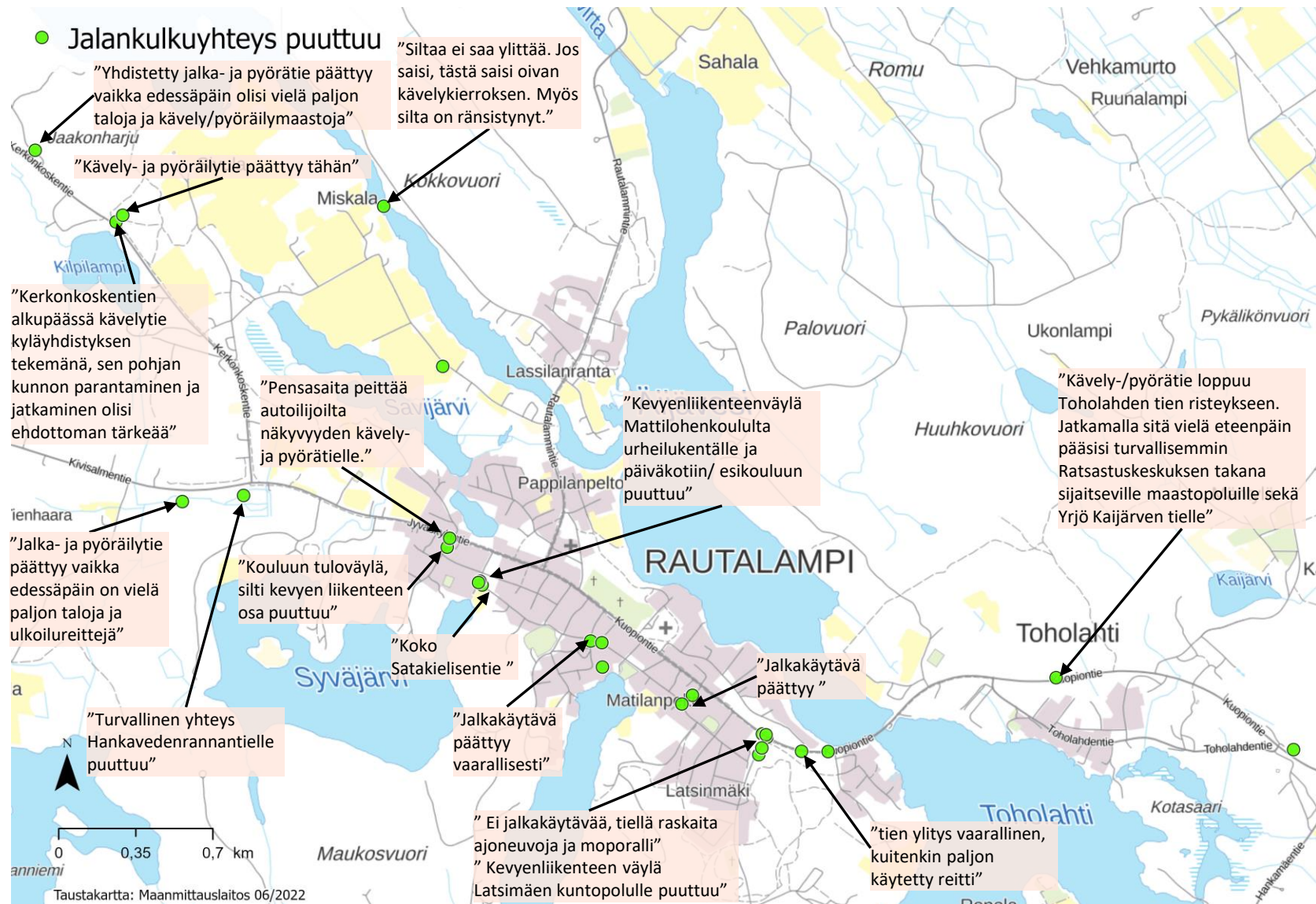
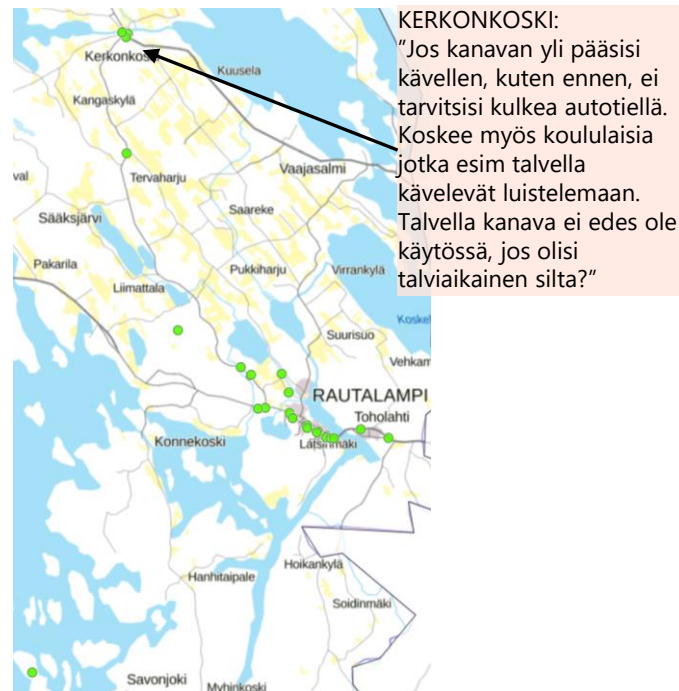
Vastaajat toivovat myös pyöräväylän jatkamista Rautalammin keskuksesta Kerkonkoskelle, Konnekoskentien suuntaan sekä Saikarintien kunnostamista.



JALANKULUN YHTEYSPUUTTEET

Oheisessa kartassa on esitetty pisteinä asukaskyselyyn vastanneiden Jalankulkuyhteys yhteys puuttuu – kartamerkinnt.

Jalankulun yhteyspuute –vastauksissa korostuvat osittain samat asiat kuin pyöräliikenteen vastauksissa. Erityisesti kävely- ja pyörätien puute keskustassa koulureitin varrella, Kuopiontien ylitys sekä yhteydet Kerkonkosken, Konneveden ja Suonenjoen suuntiin.



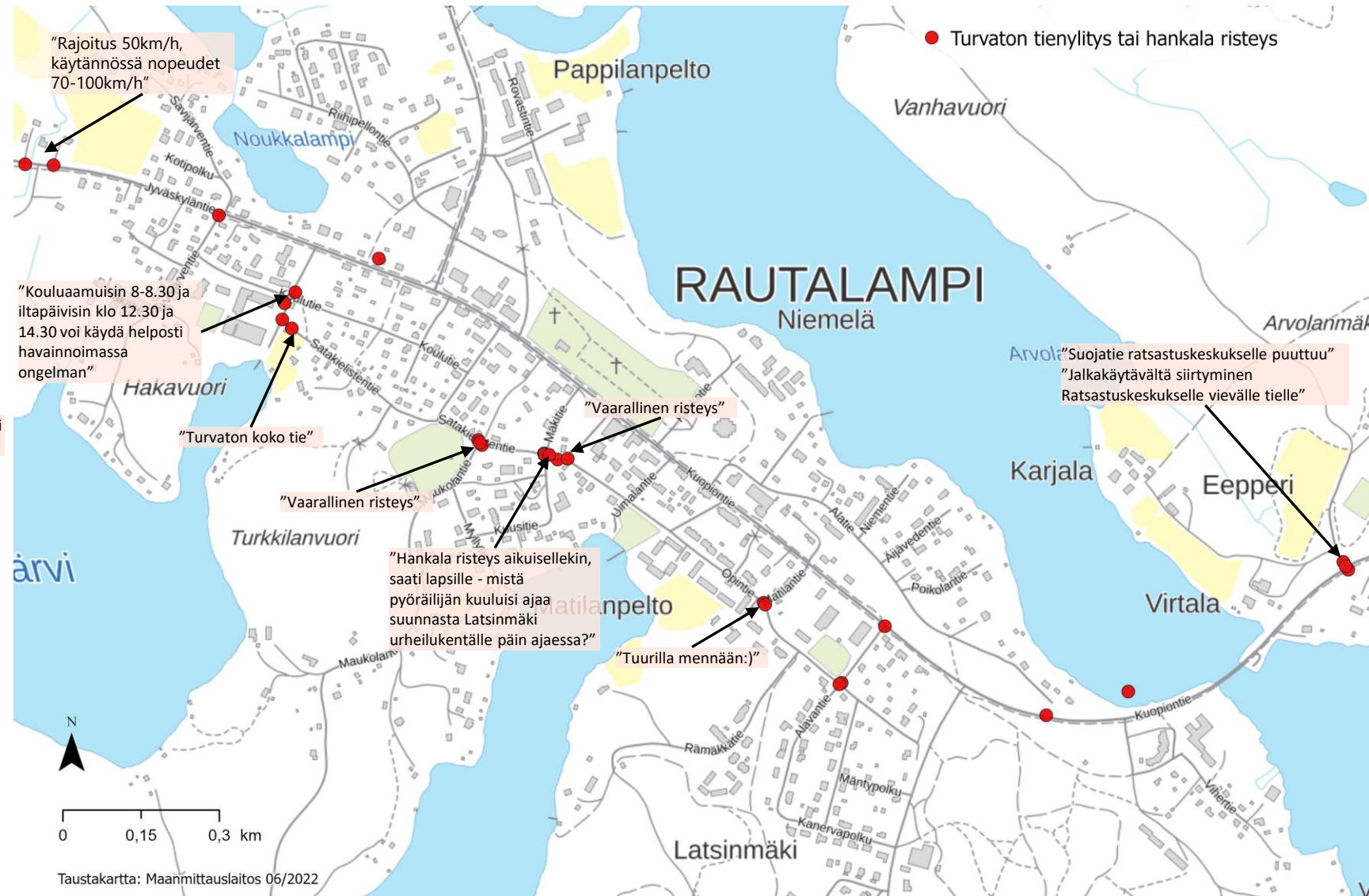
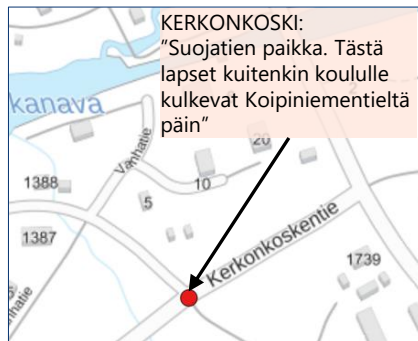
TURVATON TIENYLITYS TAI HANKALA RISTEYS

Oheisessa kartassa on esitetty pisteinä asukaskyselyyn vastanneiden **Turvaton tienylitys tai hankala risteys** -karttamerkinnyt.

Vastauksissa korostuvat Kivisalmientien ja Kerkonkoskentien risteys, Matti Lohen koulun ympäristö, Satakielistentie sekä Kuopiontien ja Palolahdentien risteys.

"kantatie 69 lapsien turvallinen ylittäminen huolestuttaa eniten. Kerkontien varressa(kilpilampi alue) asuu paljon lapsi perheitä. Muuten voisi lapsia laittaa esim pyörällä harrastuksiin ja kouluun, mutta kantatien ylitys ei ole mielestäni turvallinen"

"Rekkojen ja autojen suuri tilannenopeus"



TARVE VÄHENTÄÄ AUTOLIIKENNETTÄ

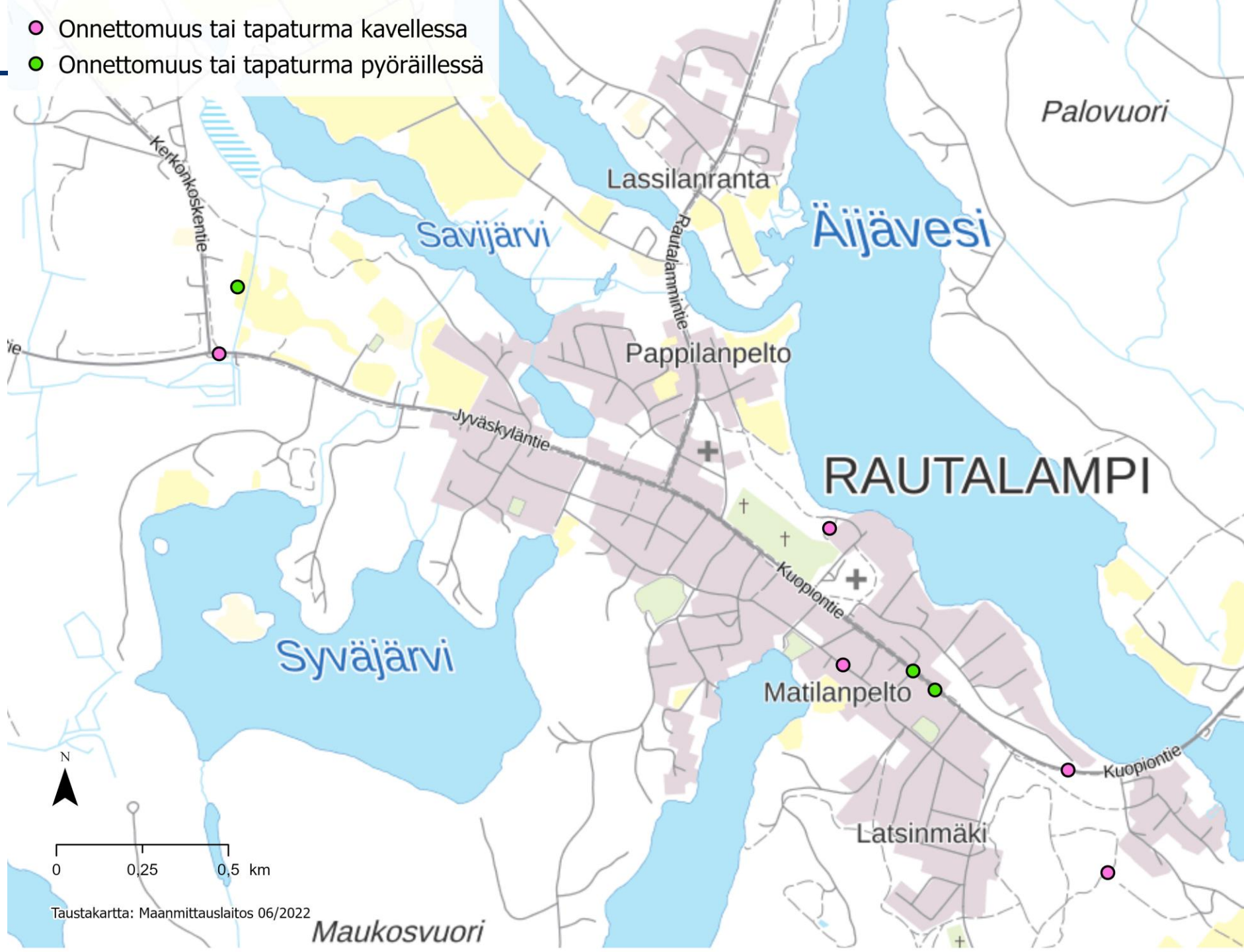
Tarve vähentää autoliikennettä – karttamerkinnoissa korostuvat Rautalammin keskusta-alueen ja Jyväskylätien/ Kuopiontien ylinopeudet sekä mopojen kaahailu. Myös Matti Lohen koulun lähellä on nähty tarvetta vähentää autoliikennettä



ONNETTOMUUS- PAIKAT

Oheiseen karttaan on koottu kyselyssä esiin tulleiden, pyöräillessä ja kävellessä tapahtuneiden onnettomuuksien sijainnit.

Onnettomuuksia on Rautalammilla raportoitu vain keskusta-alueelta ja sen läheisyydestä.

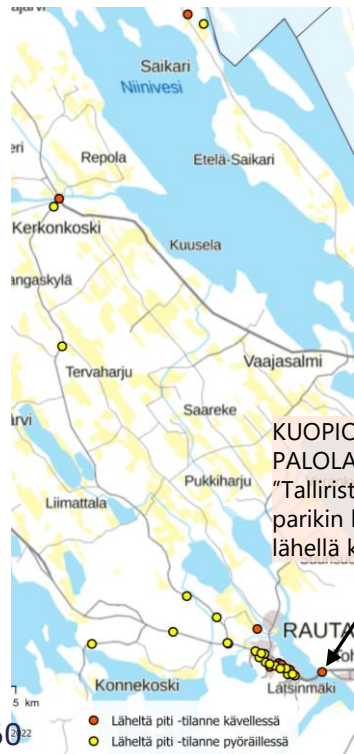


VAARALLISET PAIKAT

Oheiseen karttaan on koottu kyselyssä esiin tulleet pyöräillessä ja kävellessä tapahtuneet läheltä piti -tilanteet.

Kyselyssä onnettomuksille alttiina paikkoina korostuivat Kivisalmientien ja Kerkonkoskentien risteys, kapeat ja mutkaiset tieyhteydet, kuten Kerkonkoskentie ja Saikarintie.

Keskusta-alueella erityisinä vaaranpaikkoina koettiin Satakielentieltä puuttuva yhdistetty jalankulun ja pyöräliikenteen väylä (alueella vain jalkakäytävä), Matti Lohen koulun epäselväksi koettu liikenneympäristö sekä huonot näkemät ja puutteellinen talvikunnossapito risteyksissä.



KUOPIONTIE / PALOLAHDENTIE:
"Talliristeyksessä olen pariin kertaa käynyt lähellä kuolemaa"

"Koulu lähistön liikenneolosuhteet epäselvät. Autoilla tuodaan lapsia kouluun ja samalla jalan/pyörällä tulevat lapset ovat sekaisin. Aiheuttaa vaaratilanteita."
"Autot ajaa, lapset poukkoilee tiellä"
"Huonosti suunnitellut kävelytiet koulun lähistöllä"

"Jalankulku/hiihtäjät/kaahaus samalla reitillä"

"Huono näkyvyys, eikä kevyentienväylää laisinkaan"

"Monet käyttävät Opintien jalkakäytävää pyörätienä. Jalkakäytävän päättyessä pyöräilijä on yllättäen vastakkain tien reunaa ajavan auton kanssa."
"Pyörätie päättyy vastaan tulevan autokaistaan!"

"Kapea risteys, talvella erittäin huonosti hoidettu, huono näkyvyys, jalankulkijat kulkevat risteyksen yli tien toiselle puolelle"

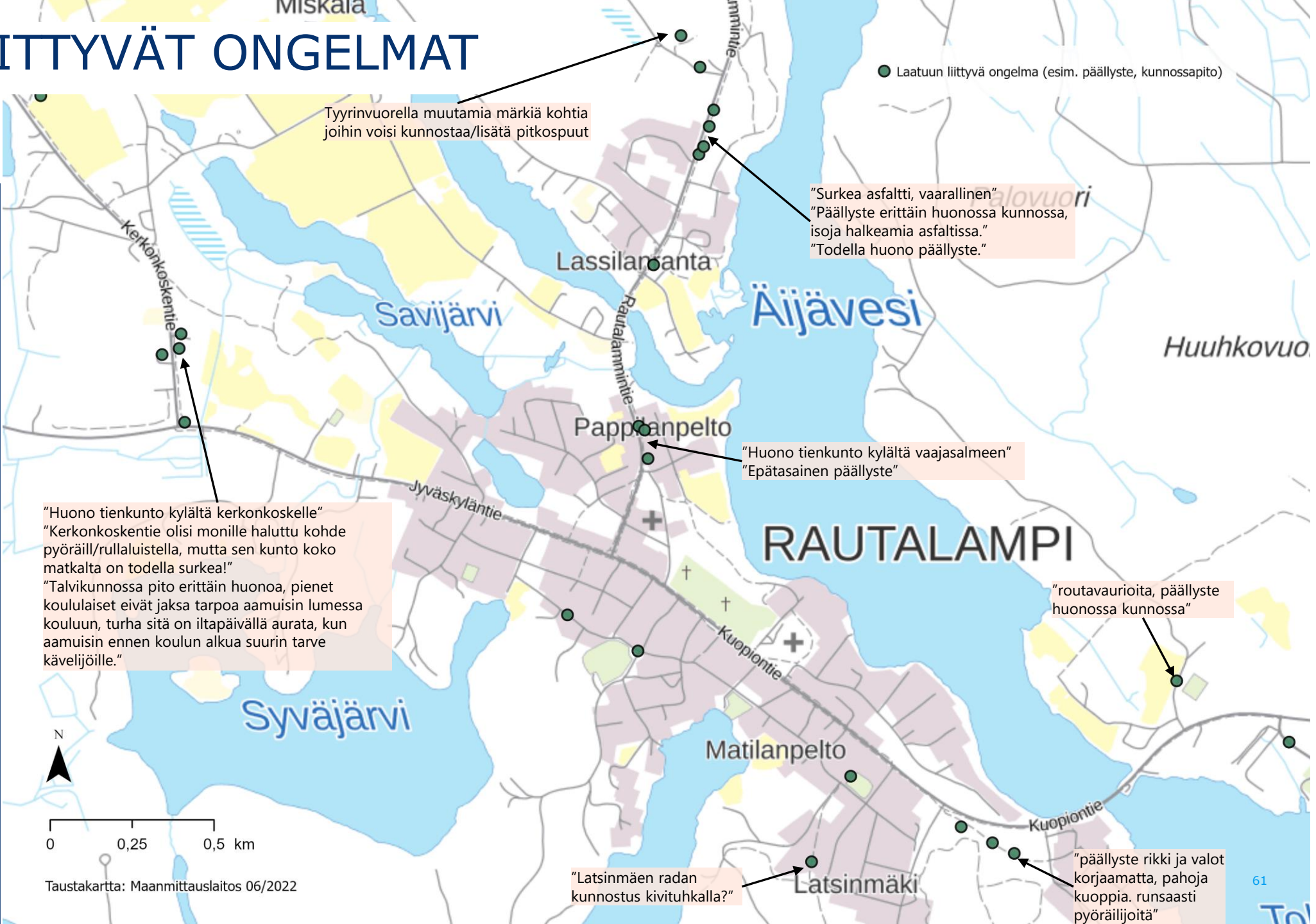
Kaahari yllätti, ei suojatietä/jalankulkutietä/rajoitettu näkyvyys



Taustakartta: Maanmittauslaitos 06/2022

LAATUUN LIITTYVÄT ONGELMAT

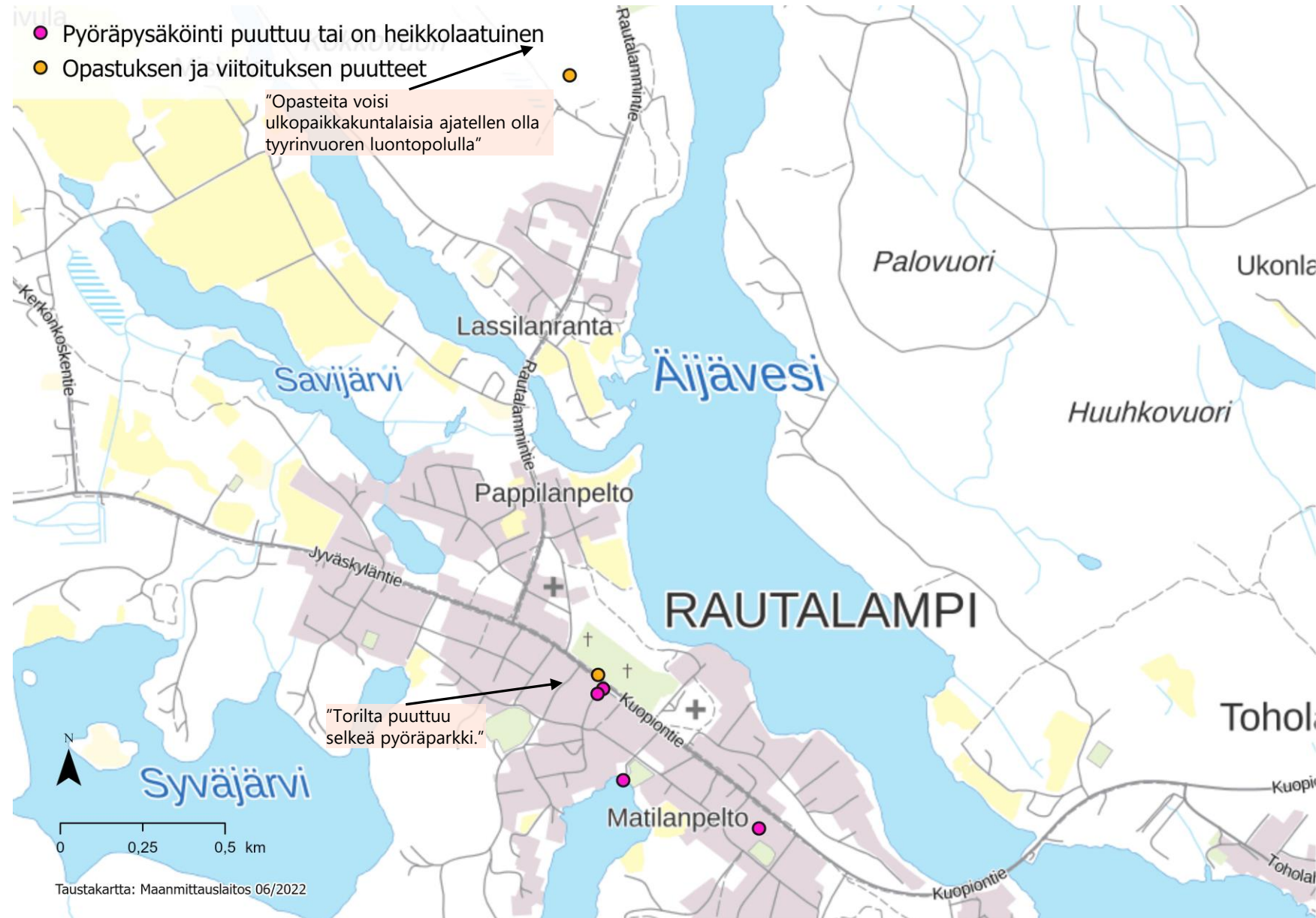
- Vaustauksissa korostuivat tien päällystykseen kuntoon liittyvät asiat.
- Kyselyssä ei raportoitu esteettömyyteen liittyviä puutteita.



OPASTUKSEN JA VIITOITUKSEN SEKÄ PYÖRÄPYSÄKÖINNIN PUUTTEET

Oheisessa kartassa on osoitettu pisteinä vastaajien merkitsemiä **opastuksen** ja **viitoituksen** puutteita sekä **pyöräpysäköinnin** puutteita. Näitä merkintöjä kyselyyn vastanneet olivat tehneet hyvin vähän (yhteensä 7 kpl).

Useimmissa merkinnöissä ei myöskään oltu annettu tarkennusta ongelmasta. Torilta puuttuva pyöräparkki ja Tyyrinvuoren opasteet nostettiin kuitenkin esille.



TOIMIVAT JA TURVALLISET RATKAISUT

Toimiva ja turvallinen ratkaisu –merkinnöissä on erityisesti Rautalammin alueella nostettu hyviä kehittämistoimenpiteitä.

Esimerkiksi Kerkontien pyöräilyn ja kävelyn väylä ja Kerkonkosken keidas ja satama on mainittu.

Ehdotuksina uusiksi kehittämiskohteiksi mainittiin veneiden rantautumislaituri Pitkälähteen ja Latsinmäen / Rämäkän alueet.



UUDET REITIT JA YHTEYDET

Kyselyyn vastanneet ovat ehdottaneet **uusia reittejä sekä yhteyksiä**, joita voisi olla hyvä kehittää sekä markkinoida pyöräilyä tai kävelyä varten.

Seuraavanlaisia reittejä ehdotettiin Rautalammin alueelta:

Kirkonkylä – Vaajasalmi – Kerkonkoski – Kirkonkylä

Kirkonkylä – Talvitie – Maukolantie – Kirkonkylä

Kirkonkylä – Konnekoskentie – Myhinkoski – Hankamäentie – Kirkonkylä

Myhinpää – Myhinkoski – Hankamäentie – Myhinpää

Kirkonkylä – Vehkamurrintie – Kapola – Rautalammintie – Kirkonkylä

