



SASTAMALA

Hyvän elämän maaseutukaupunki
Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma

Luonnos 16.6.2020



1

Kävelyn ja pyöräilyn ohjelma tukee Sastamalan kaupungin strategiaa

Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt 11.12.2017 Sastamalan kaupungin strategian Hyvän elämän maaseutukaupunki¹ vuosille 2018–2021. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma tukee Sastamalan kaupungin strategiaa.

Maaseutu ja luonto vesistöineen ja tiiviit keskustat tekevät Sastamalasta viihtyisän ja turvallisen elinympäristön. Tiiviit keskustat mahdollistavat arkimatkojen kävelyn ja pyöräilyn. Ympäröivä maaseutu ja luonto vesistöineen tarjoavat miellyttävän ympäristön vapaa-ajan kävelylle ja pyöräilylle eri muodoissaan sekä Sastamalan asukkaille että vierailijoille.

Sastamalan kaupungin strategiassa on tunnistettu heikkoudeksi se, että joukkoliikenneyhteydet ovat välttävät. Joukkoliikennematkoihin liittyy aina vähintäänkin lyhyt kävely- ja/tai pyöräilymatka, joten kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden ja markkinoinnin kehittäminen parantavat osaltaan

myös joukkoliikenneyhteyksiä. Kävelyä ja pyöräilyä edistämällä tuodaan joukkoliikenteen piiriin lisää asiakkaita ja vahvistetaan joukkoliikenteen elinvoimaa.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen tavoitteena on houkutella ihmisiä pois auton ratista kävelemään ja pyöräilemään. Tarkoitus on, että kävelyä ja pyöräilyä edistetään kaikessa kaupungin toiminnassa. Tämä edellyttää, että kävelyn ja pyöräilyn edistämisen hyödyt on oivallettu koko kaupungin organisaatiossa.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma sai alkunsa valtuustoaloitteesta ”Kävely- ja pyöräilystrategia Sastamalaan”². Valtuustoaloitteessa toivottiin, että Sastamalan kaupunki laatii kävelyn ja pyöräilyn strategian. Myöhemmin päätettiin, että ohjelmaa kutsutaan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaksi.

1 [Sastamalan strategia 2018–2021](#).

2 [Kaupunginvaltuuston pöytäkirja 18.06.2018/ Pykälä 36](#). Valtuustoaloite, kävely- ja pyöräilystrategia Sastamalaan.

Kuva 1. Kävelyn esteettömyys on tärkeää.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen ohjaava periaate on vaikuttavuus

Kaikkia toimenpiteitä ja investointeja arvioidaan sen mukaan, kuinka suuri hyöty näillä on saata-
vissa. Siksi esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn väyliä
kannattaa rakentaa ensisijaisesti sinne, missä niil-
lä on eniten käyttäjiä. Sastamalan keskustan asu-
kasluku³ on noin 10 000 ihmistä, joka on hieman
yli 40 prosenttia koko Sastamalan asukasluvusta.
Lisäksi kaupungin keskustassa tehdään luonte-
vasti lyhyitä, alle viiden kilometrin matkoja, jotka
ovat helpoiten käveltäviä ja pyöräiltäviä matkoja.
Siksi tässä ohjelmassa korostuu kävelyn ja pyöräil-
lyn edistäminen kaupungin keskustassa.

Sastamalassa on parhaillaan käynnissä torin
ympäristön kehittäminen. Sastamalan kaupungin
ydinkeskustan kehittämiseksi on laadittu yleis-
suunnitelma kaavoituksen pohjaksi. Suunnitelmas-
sa⁴ on esitetty Puistokadulle, Marttilankadulle ja
Varilankadulle yksisuuntaiset pyörätiet ja -kaistat.
Tämä suunnitteluratkaisu on uuden kesäkuussa
2020 voimaan tulevan tieliikennelain⁵ hengen
mukainen.

Tämän edistämishjelman rinnalle on laadittu
päivitettävä toimenpidetaulukko, jonka avulla kä-
velyn ja pyöräilyn toimenpiteitä toteutetaan vuo-
sittain.

³ Sastamalan kaupungin paikkatieto 2020.

⁴ Sastamalan kaupungin ydinkeskustan yleissuunnitelma.
SELOSTUS 31.10.2019.

⁵ Tieliikennelaki 2020.



Kuva: Valpastin Oy.

2

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen tavoitellaan merkittäviä taloudellisia hyötyjä

Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen liikennemuotona valtakunnallisesti

Valtioneuvosto teki maaliskuussa 2018 periaatepäätöksen⁶ kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä. Kävelyn ja pyöräilyn periaatepäätöksellä halutaan parantaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä suomalaisissa kunnissa sekä tukea liikenteen kasvihuon-
kaasupäästöjen vähentämistä ja kansanterveyden parantamista Suomessa. Periaatepäätöksessä kävelyn ja pyöräilyn vuoden 2030 tavoitteeksi asetetaan 30 % matkamäärien kasvu.

Valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman 2018 tavoitteena on sekä lisätä kävely- että pyörämatkojen määrää siten, että vuonna 2030 kävelyn ja pyöräilyn yhteinen kulkutapaosuus nousee nykyisestä noin 30 prosentista 35–38 prosenttiin. Tämä merkitsee, että vuonna 2030 kävely- ja pyöräilymatkoja tehdään vähintään noin 450 miljoonaa enemmän kuin nyt. Tavoitteena on, että

vähintään puolet uusista kävely- ja pyöräilymatkoista tulisi siirtymänä henkilöautomatkoista.

Valtakunnallisessa edistämishjelmassa⁷ yksilöidään 31 eri toimenpidettä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Keskeisiä keinoja ovat muun muassa infrastruktuurin ja maankäytön suunnittelun kehittäminen, rahoituksen kohdentaminen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen sekä asenteisiin ja liikkumistottumuksiin vaikuttaminen. Lisäksi nähdään tärkeänä taloudellisen ohjauksen ja lainsäädännön kehittäminen, yhteistyö eri toimijoiden välillä, kävelyn ja pyöräilyn vastuutahojen määrittäminen ja pyörämatkailun edistäminen.

Edistämishjelman mukaan rahoitusta suunnataan käynnistämällä valtion ja kuntien yhteinen kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma. Ohjelman avulla tuetaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden

⁶ Valtioneuvoston periaatepäätös kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä. Valtioneuvoston yleisistunto 22.3.2018.

⁷ Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. Jääskeläinen, Saara (toimittaja). Liikenne- ja viestintäministeriö 04.04.2018. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 5/2018.

parantamista. Edistämishjelmassa on esitetty valtion rahoituksen vuositasoksi 30 miljoonaa euroa ja kuntien vastaavaksi tasoksi 30 miljoonaa.

Vuoden 2020 budjetissa pyöräilyn investointitukea kunnille 14,5 miljoonaa. Tämän hetken tiedon mukaan vuoden 2021 kävelyn ja pyöräilyn investointituki tulee haettavaksi syksyllä 2020.

Pyöräilyn turvallisuus paranee pyöräilyä lisäämällä

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen edistämishjelman tavoitteena on, että kävelyn ja pyöräilyn määrien kasvaessa turvallisuuden tulee kasvaa matkamäärien kasvusta huolimatta. Tavoite on saanut nimekseen ”plussavisio”: liikenteen päästöt, liikennekuolemat ja liikenneonnettomuudet vähenevät samanaikaisesti.

Liikunnalla saavutetut terveyshyödyt ovat huomattavasti suuremmat kuin tapaturmista syntyneet haitat. Esimerkiksi tanskalaisessa tutkimuksessa⁸ päädyttiin siihen, että pyöräilystä saatava terveyshyödyt olivat 21-kertaiset loukkaantumisen aiheuttamiin haittoihin verrattuna. Kuolemiin verrattuna suhdeluku oli 238.

Tutkimuksissa on todettu, että pyöräilymäärien lisääntyessä pyöräilyonnettomuudet eivät lisää-

ny samassa suhteessa. Liikenneturvan selvityksessä⁹ todetaan, että pyöräilymäärien kasvaessa 100 prosenttia pyöräilyonnettomuuksien määrä lisääntyy keskimäärin 43 prosenttia. Tämä ns. *Safety in Numbers* -ilmiö on yleisesti tunnustettu, mutta ilmiön selittävää mekanismia ei ole pystytty osoittamaan. Liikenneturvallisuustyöllä pyritään siihen, että pyöräilyn määrän noustessa onnettomuuksien määrä ei lisääntyisi ollenkaan.

Kävelyn ja pyöräilyn tuomat kansanterveydelliset säästöt ovat miljardiluokkaa

Liikkumattomuus aiheuttaa Suomessa merkittävät yhteiskunnalliset kustannukset. Liikkumattomuuden yhteiskunnalliseksi kustannuksiksi on arvioitu 3 200–7 500 miljoonaa euroa.¹⁰ Liikunnan puute näkyy miljardiluokan suorina ja epäsuorina kansantaloudellisina kustannuksina, kuten sairaanhoitomenoina, tuottavuuden laskuna, työkyvyttömyytenä sekä ennen aikaisina kuolemantapauksina.

Kävely ja pyöräily ovat liikuntamuotoja, jotka ovat lähes kaikkien väestöryhmien saavutettavissa. Arkiliikunnan lisääminen päivittäin tehtävillä mat-

⁸ Trends in cycling and cycle related injuries and a calculation of prevented morbidity and mortality. Sciencedirect.com. Viitattu 20.3.2020.

⁹ Liikenneturvan selvityksiä 1/2013. Pyöräilyn lisääntymisen yhteys turvallisuuteen. Liikenneturva Helsinki 2013.

¹⁰ Liikkumattomuuden lasku kasvaa – vähäisen fyysisen aktiivisuuden ja heikon fyysisen kunnon yhteiskunnalliset kustannukset. Tommi Vasankari, Päivi Kolu (toim.). Valtioneuvoston selvitys ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 31/2018.

koilla on kustannustehokas tapa lisätä erityisesti niiden liikuntaa, jotka eivät saa tällä hetkellä terveytensä kannalta riittävästi liikuntaa.

Valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman mukaan on laskettu, että kävelyn lisääminen Suomessa 20 prosentilla tuottaisi yhteensä 3,3 miljardin euron ja pyöräilyn lisääminen 1,1 miljardin euron arvosta terveyshyötyjä.

Kävely ja pyöräily tehostavat liikenneinfraa

Kävely ja pyöräily ovat edullisia liikennemuotoja. Lisäksi kävely on osana lähes kaikkia matkoja. Kun liityntäpyöräily on järjestetty riittävän hyvin, se parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa.

Sastamalan keskustan kehittämistyössä¹¹ on linjattu, että pysäköinnin määrää ei tule vähentää. Lähtökohdaksi on otettu, että pysäköintilaitoksen tai maanalaisten pysäköintipaikkojen rakentaminen ei liene kaupallisesti kannattavaa.

Koska merkittävä osa autolla tehtävistä matkoista on alle viiden kilometrin mittaisia, voidaan kävelyä ja pyöräilyä lyhyillä arkimatkoilla lisäämällä vähentää autojen pysäköintitilan tarvetta.

¹¹ Sastamalan kaupungin ydinkeskustan ideakilpailu. Viitattu 27.2.2020.

Pyörämatkailun taloudellinen merkitys

Pyörämatkailu vaikuttaa paikalliseen elinkeinoelämään, sillä se tukee paikallista yrittäjyyttä ja luo tai ylläpitää paikallisia työpaikkoja. Näitä työpaikkoja ei voida siirtää muualle. Eurovelo-raportin¹² mukaan pyörämatkailun kehittämällä on suurin vaikutus erityisesti alueilla, jotka eivät ole itsestään matkailun magneetteja. Esimerkit Britannia, Saksasta ja Serbiasta osoittavat, että pyöräilyreittien kehittäminen on tuonut matkailuun lisätuloja.

Eurovelo-raportin mukaan pyörämatkailijoiden kohteessaan käyttämä rahamäärä vaihtelee matkan keston, kohdemaan sekä lähtömaan mukaan. Yöpyvät pyörämatkailijat käyttävät rahaa 50–70 €/vuorokausi, kun päivämatkailijat käyttävät rahaa 10–20 €/vuorokausi. Luvut ovat vuodelta 2012.

Koko Euroopan tasolla on arvioitu, että Euroopassa tehdään vuosittain 2,3 miljardia pyöräilyturismimatkaa ja tämän taloudellinen arvo on 44 miljardia euroa vuodessa.

¹² European Parliament study on EUROVELO. Directorate-General for Internal Policies. Transport and Tourism. Policy Department B: Structural and Cohesion Policies European Parliament. 2012.

3

Kävelyn ja pyöräilyn nykytila Sastamalassa

Kävely ja pyöräily Pirkanmaalla

Keväällä 2018 ilmestyneessä valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa¹³ ilmenee, että pirkanmaalaiset kävelevät ja pyöräilevät arkimatkoistaan noin 34 prosenttia. Arkimatkoilla tarkoitetaan ihmisten tekemiä matkoja mm. töihin, kouluun, päiväkotiin, harrastuksiin ja kotiin.

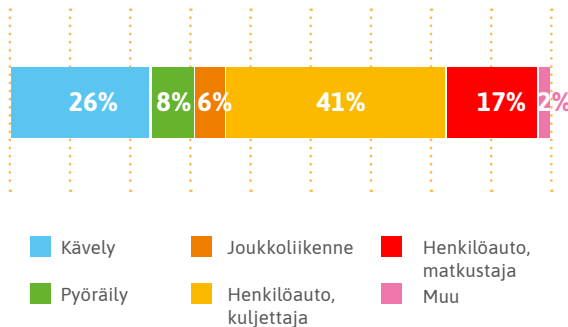
Kun tarkastellaan autolla tehtyjen matkojen pituuksia, käy ilmi, että autolla tehdyt matkat ovat

kovin lyhyitä. Esimerkiksi alle kilometrin mittaisia autolla kuljettajana tehtyjä matkoja on noin 8 prosenttia tehdyistä automatkoista ja alle viiden kilometrin mittaisia matkoja on autolla kuljettajana tehdyistä matkoista 42 prosenttia. Näissä lyhyissä matkoissa on suurin kävelyn ja pyöräilyn lisäämisen potentiaali.

¹³ Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2016. www.hlt.fi

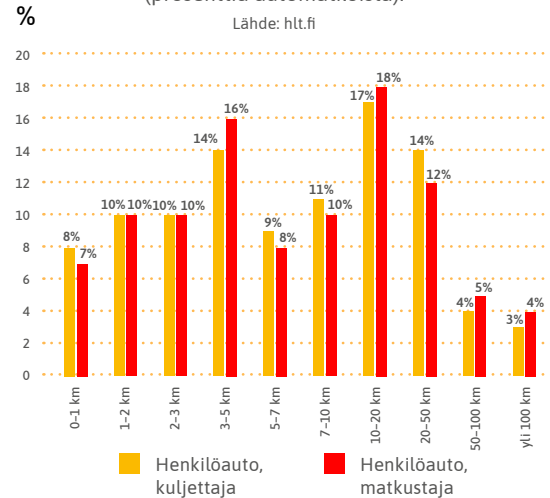
Pirkanmaalaiset tekevät päivittäin **2,78** matkaa.
Ne jakautuvat kulkumuodoittain seuraavasti 2016.

Lähde: hlt.fi



Automatkojen pituusjakauma Pirkanmaalla
(prosenttia automatkoista).

Lähde: hlt.fi



Liikennelaskennat

Sastamalan keskustan liikennesuunnitelman 2017¹⁴ yhteydessä tehtiin liikennelaskennat jalan-
kulkijoiden ja pyöräilijöiden määristä. Laskennassa
käytettiin ns. huipputuntia.

Laskennan vilkkaimmat väylät olivat:

- Vammaskosken silta
- Puistokatu
- Itsenäisyydentie
- Marttilankatu
- Rautavedenkatu

Koulumatkat

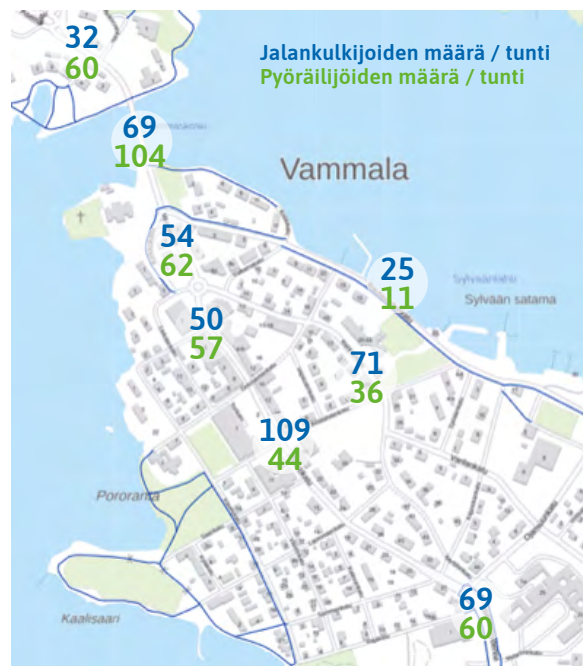
Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman lähtö-
teiksi laadittiin nopea kysely koulujen rehtoreille
syyskuussa 2019. Kyselylinkki lähti rehtoreille säh-
köpostitse. Kyselyyn saatiin 13 vastausta 12 kou-
lusta.

Rehtorit näkevät suurimmaksi koulumatkojen
kävelyn ja pyöräilyn esteeksi liian pitkän koulu-
matkan. Saatujen vastausten mukaan kouluissa on
noin 900 kuljetusoppilasta eli oppilaita, joille kau-
punki on järjestänyt koulukuljetuksen.

Liian pitkän koulumatkan jälkeen seuraavaksi
suurimmaksi esteeksi nähtiin se, että vanhemmat
kuljettavat lapset autolla kouluun.

Rehtoreilta kysyttiin myös, mikä aiheuttaa eni-
ten turvattomuutta koulumatkojen kävelyssä ja
pyöräilyssä. Suurimmat turvattomuutta aiheutta-
vat tekijät olivat vaarallinen tienylitys sekä puut-
tuva jalkakäytävä ja/tai pyörätie.

14 Sastamalan keskustan liikennesuunnitelma. Raportti.
FCG Suunnittelu ja tekniikka. 5/2017.



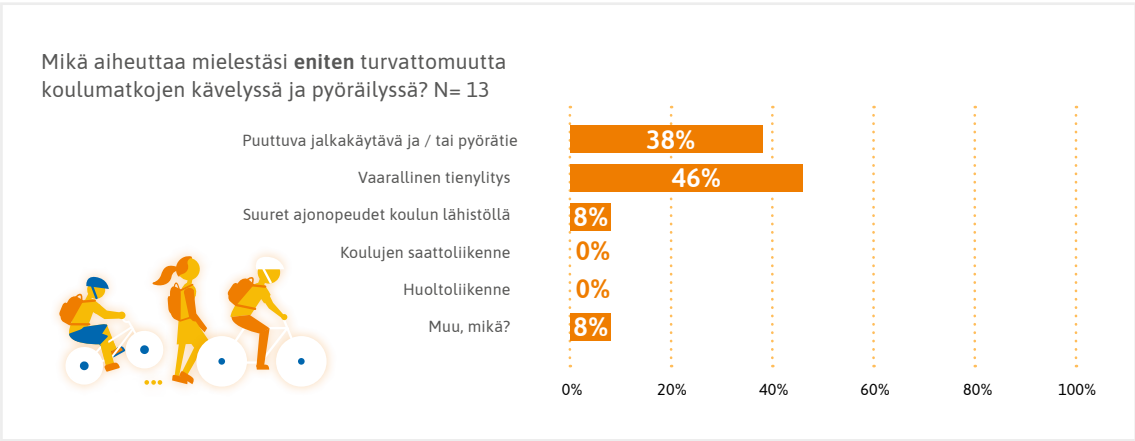
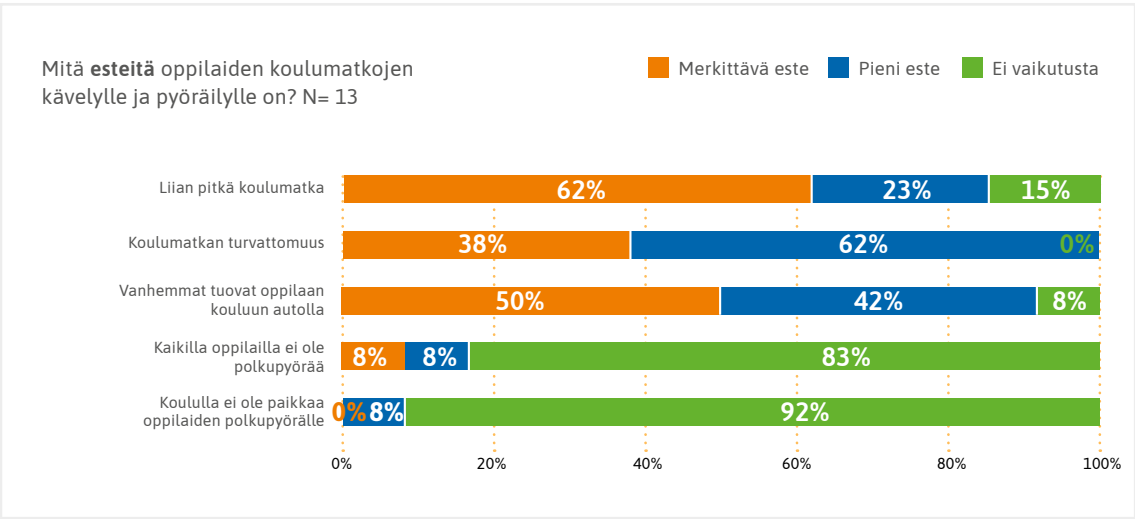
Kuva 2. Esimerkkejä kävelyn ja pyöräilyn
liikennelaskennan tuloksista vuodelta 2017.

**Haastamme jokaisen sastamalalaisen
kävelemään tai pyöräilemään
kerran viikossa
yhden lyhyen matkan,
joka muuten tehtäisiin autolla.**



Rehtorit toivoivat kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin parantamista: uusien pyöräteiden rakentamista, alikulkuja, suojateiden rakentamista sekä koulujen pihojen ajojärjestelyiden paranta-

mista. Infran parantamisen lisäksi koulut toivovat kampanjointia, joilla voitaisiin vaikuttaa erityisesti vanhempien asenteisiin.



Asukkaat toivovat kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämistä

Sastamalan viisaan ja turvallisen liikkumisen suunnitelmassa¹⁵ tehtiin asukaskysely, jossa kysyttiin, mitkä olivat suurimpia ongelmia jalankulun ja pyöräilyn olosuhteissa.

Kolme tärkeintä ongelmaa olivat:

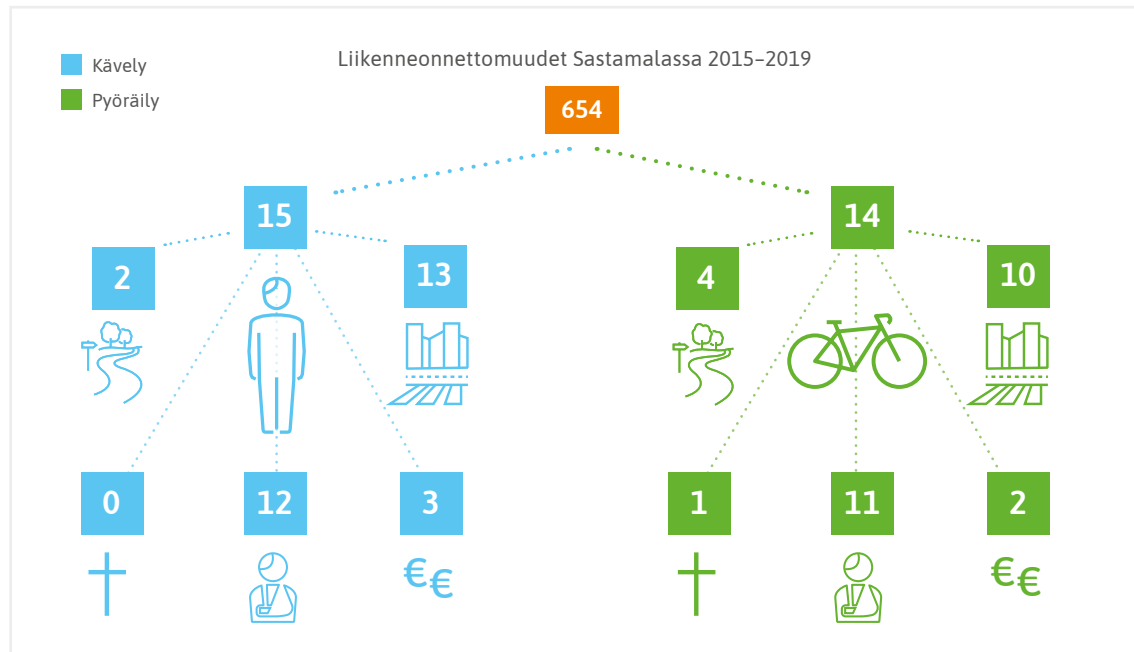
- Jalankulku- ja pyöräteiden riittämättömyys ja jatkuvuuden puute **48 %**
- Jalankulku- ja pyöräteiden huono kunto (päällysteen kunto, painaumat, kuopat) **11 %**
- Valaistuksen puuttuminen **33%**

¹⁵ Sastamalan viisaan ja turvallisen liikkumisen suunnitelma 2018. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Sastamalan kaupunki.

Kävelyn ja pyöräilyn liikenneonnettomuudet

Liikenneturvallisuuden parantaminen on osa kävelyn ja pyöräilyn edistämistyötä, sillä vain turvaliseksi koetut olosuhteet ja luottamus muihin liikenteessä liikkuviin houkuttelevat kävelemään ja pyöräilemään. Sastamalan kaupungissa tehdään liikenneturvallisuustyötä, jonka tavoitteena on vähentää liikenneonnettomuuksia.

Liikenneturvallisuuden tilannetta seurataan mm. liikenneonnettomuustilastojen avulla. Viimeisen viiden vuoden aikana (2015–2019) Sastamalan maanteillä ja kaduilla tapahtui yhteensä 654 liikenneonnettomuutta, näistä jalankulkuonnettomuuksia 15 kappaletta ja polkupyöräonnettomuuksia oli 14 kappaletta.



Jalankulkuonnettomuuksista 2 tapahtui maanteillä ja 13 katualueella. Jalankulkuonnettomuuksista 12 johti loukkaantumiseen ja 3 aiheutti omaisuusvahinkoja.

Polkupyöräonnettomuuksista 4 tapahtui maanteillä ja 10 katualueilla. Polkupyöräonnettomuuksista 1 johti kuolemaan, 11 loukkaantumiseen ja loput 2 aiheuttivat omaisuusvahinkoja.

Onnettomuustietojen lähteenä on poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet. Koska kaikkia liikenneonnettomuuksia ei ilmoiteta poliisille, on erityisesti lievien onnettomuuksien määrä todellisuudessa tilastoitua suurempi.

Liikenneturvallisuustavoitteena on, että jalankulku ja pyöräily ovat käytetyimmät liikkumis muodot lyhyillä matkoilla. Lisäksi liikennekäyttämistä parannetaan ja turvavälineiden käyttöä lisätään jatkuvalla ja suunnitelmallisella liikenneturvallisuustyöllä.

Sastamalan liikenneturvallisuusvisio kuuluu:

Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä ja liikenneympäristö koetaan turvalliseksi.



Kuva: Valpastin Oy.

Kunnossapito

Kävelyn ja pyöräilyn väylien auras ja hiekoitus hoidetaan teknisen lautakunnan perusohjeiden¹⁶ mukaan. Väylät on jaettu kahteen luokkaan.

I-luokkaan kuuluvat pää- ja kokoojakatujen kevytväylät sekä kevytväylät taajamissa. Näiden väylien auraukseen on lähdettävä mahdollisimman pian, kun lunta on satanut yli 3 senttimetriä. Auras tulee suorittaa siten, että väylä on kunnossa työpäivinä ennen kello kuutta.

II-luokkaan kuuluvat kevytväylät taajamien ulkopuolella sekä puistokäytävät. Näillä väylillä lumiraja on 5 cm ja auraukseen on lähdettävä yleensä vasta lumisateen tauottua. Jos lumisade jatkuu

pitkään, aurataan mahdollisuuksien mukaan työpäivän puitteissa myös lumisateen aikana.

Pyhäpäivinä kunnossapitoluokassa I noudatetaan II-luokan raja-arvoa 5 cm ja väylän on oltava liikennöitävässä kunnossa klo 9. Nuoskalumi pyritään poistamaan mahdollisimman pian kunnossapitoluokasta riippumatta.

Sastamalan kunnossapitoa hoitavat urakoitsijat kaupunginosittain keskustaa lukuun ottamatta. Keskustan alue hoidetaan pääosin kaupungin omana työnä. Auraajat ja hiekoittajat lähtevät liikkeelle kaupungin työnjohdon tai päivystäjän määräyksestä. Aurasluokkien kartat löytyvät Sastamalan kaupungin nettisivulta.¹⁷

¹⁶ [Kevyen liikenteen väyliä ohjeet aurasluokittain.](#)
Sastamalan kaupunki.

¹⁷ [Katujen kunnossapito: hoitoluokitukset, kiinteistöjen vastuu ja katujen kunnossapitoluokitukset kaupunginosittain.](#)
Sastamalan kaupunki.



Kuva: Valpastin Oy.

4

Toimenpiteet



■ TOIMENPIDE 1

Kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseen varataan vuosittain riittävästi resursseja.

Kävelyn ja pyöräilyn resurssien varmistaminen

Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin parantaminen on tärkein kävelyä ja pyöräilyä lisäävä toimenpide. Uusien väylien rakentaminen ja nykyisten väylien laadun parantaminen vaatii resursseja. Näitä resursseja on varattava sekä investointihankkeina että käyttötalouden hankkeisiin.

Muutamat pyöräilyn edistämiseen sitoutuneet kunnat seuraavat pyöräilyn investointikuluja vuosittain. Kangasalan kunta asetti kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassaan tavoitteeksi, että kävelyn ja pyöräilyn investoinnit olisivat noin 25 €/asukas/vuosi. Helsingin rahoitus pyöräiliikenteeseen oli vuonna 2017 noin 14 miljoonaa, mikä oli noin 10 prosenttia liikenteen kokonaisbudjetista. YK on suositellut, että liikennebudjetista¹⁸ käytettäisiin 20 prosenttia kävelyn, pyöräilyn ja muiden aktiivisten liikennemuotojen investointeihin.

Vuonna 2019 kävelyn ja pyöräilyn uusiin investointeihin käytettiin rahaa Sastamalassa noin 250 000 €. Tämän lisäksi kevyen liikenteen väyliä asfaltoitiin.

¹⁸ Global Outlook on Walking and Cycling Policies & realities from around the world. UN Environment 2016.

■ TOIMENPIDE 2

Kehitetään ja rakennetaan kävelyn ja pyöräilyn laatukäytävä Asemakatu–Puistokatu–Itsenäisyydentie–Vammalantie.

Kävelyn ja pyöräilyn laatukäytävä Vammalan rautatieasemalta keskustan läpi

Laatukäytävällä tarkoitetaan reittiä, jossa sekä kävely että pyöräily ovat sujuvia ja turvallisia kulkutapoja. Kävely ja pyöräily ovat kaksi hyvin erilaista kulkutapaa, eikä niitä kaupungin keskustassa nykyisten suunnitteluohjeiden mukaan sijoiteta samalle väylälle. Pyöräily on ajoneuvoliikennettä.

Laatukäytävän tulisi täyttää seuraavat kriteerit:

- Kävelijällä ja pyöräilijällä on selkeä eroteltu paikka väylällä. Tämä vaatii sen, että kävely ja pyöräily on eroteltu toisistaan vähintään väri- tai materiaalierolla.
- Väylä on jatkuva: se ei katkea tai vaadi ajoradan toiselle puolelle siirtymistä kesken matkan.
- Kävely ja pyöräily on sujuvaa – reitillä ei ole turhia pysähdyksiä tai esimerkiksi hankalia reunakiviä.

Kehitetään kävelyn ja pyöräilyn laatukäytävä Vammalan rautatieasemalta kaupungin keskustan läpi Vammalantien ja Pirkanmaantien liittymään asti.

Suunnitellulla laatukäytävällä on tällä hetkellä olemassa kävelyn ja pyöräilyn yhteys, mutta sen laatu vaatii kehittämistä. Kokonaan yhteysväyliltä

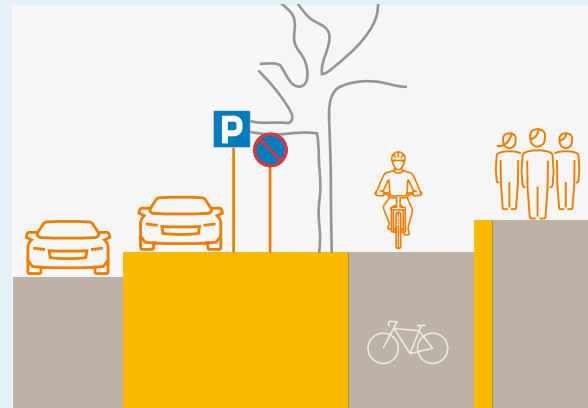
puuttuu pyörätieyhteys välillä Santalahdenkatu-Aittalahdenkatu.

Muilta osin kävelyn ja pyöräilyn väylät ovat olemassa, mutta niiden laadussa on puutteita. Myös liikenteenohjaus on paikoin puutteellista: liikennemerkkit eivät kerro pyöräilijälle selvästi onko kyseessä pyörätie vai jalkakäytävä.

Kävelyn ja pyöräilyn laatukäytävän toteuttamisessa noudatetaan seuraavia periaatteita:

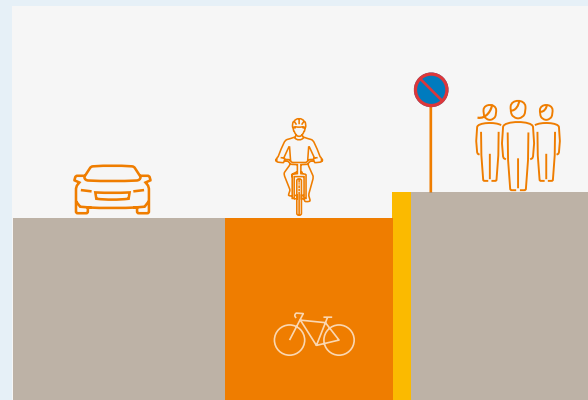
- Rautatieasemalta Vammalantielle asti yhteys toteutetaan siten, että pyöräily on yksisuuntainen. Tällöin pyöräliikenne on muun ajoneuvoliikenteen suuntainen. Näin pyöräilijät ovat helpommin havaittavissa osana ajoneuvoliikennettä. Tämä parantaa myös autoliikenteen sujuvuutta. Sopivia suunnitteluratkaisuja¹⁹ haetaan joko erotellusta kävelyn ja pyöräilyn väylästä (kuva 3) tai vaihtoehtoisesti pyöräkaistasta (kuva 4). Erottelu tehdään maaliviivalla.
- Vammalantien varteen sopii parhaiten kävelyn ja pyöräilyn eroteltu väylä.
- Raskaan liikenteen läpiajoa kaupungin keskustan läpi pyritään hillitsemään. Tehokkaimpia keinoja ovat rakenteelliset hidasteet.
- Sastamalan kaupungin ydinkeskustan yleissuunnitelmassa on myös ehdotettu yksisuuntaisia pyöräteitä.

¹⁹ Pyoraliiikenne.fi. Pyöräliikenteen suunnitteluohje. Helsingin kaupunki.



Kuva 3. Esimerkki kävelyn, pyöräilyn ja ajoneuvoliikenteen erottelusta. Yksisuuntainen pyöräliikenne.

Lähde: www.pyoraliiikenne.fi



Kuva 4. Esimerkki pyöräkaistaratkaisusta.

Lähde: www.pyoraliiikenne.fi

■ TOIMENPIDE 3

Kävelyn ja pyöräilyn verkkoa kehitetään kaupungin keskustassa.

Keskustan verkko

Keskustan laatukäytävää täydentää muu kävelyn ja pyöräilyn verkosto. Ydinkeskustan jalkakäytäväverkko on melko kattava.

Keskustan verkostosta on seuraavat puutteet:

1. Puistokatu:
väliltä Santalahdenkatu–Aittalahdenkatu
2. Marttilankatu: Puistokadun kiertoliittymä–Onkiniemenkatu
3. Yhteys Itsenäisyydentie ja Aarnontie
4. a) Pororannan yhteys A
b) Pororannan yhteys B
5. Lemmenpolku
6. Ojansuunkatu
23. Asemakatu
24. Nuutilankatu

Numerointi viittaa karttaliitteen (s. 25 ->) numerointiin.

Nykyisten suunnitteluohjeiden mukaan asuinalueelle ei ole tarpeen rakentaa erillistä pyörätietä, jos moottoriliikenteen määrä on vähäinen: korkeintaan 4000 ajoneuvoa/vrk ja nopeusrajoitus korkeintaan 40 km/h. Keskustan katuverkolle suositellaan 30 km/h nopeusrajoitusta.



Kuva: Valpastin Oy.

■ **TOIMENPIDE 4**
Kehitetään kävelyn ja pyöräilyn
väylästä keskustan ulkopuolella.

Reitit keskustojen ulkopuolella

Reittitarpeista Sastamalan keskustan ulkopuolella on tunnistettu seuraavia:

7. Mouhijärventie: Kaukalotie-Uotsolantie
8. Tyrväänkylän reitti, kylätiekokeilu
9. Tyrväänkylän reitti, Pesurinkadun väylä
10. Punkalaitumentie: Ahertajankatu-Virkatie
11. Putajantie: Sastamalantie-Putajantie 249
12. Putajantie-Putajantie 249–
Vaunuperän tie mt 2942
13. Sastamalantie
14. a) Sastamala–Heinoo A. Yhteysvälin kehittäminen: erillinen kevyen liikenteen väylä
b) Sastamala–Heinoo B (yhteysvälin kehittäminen, rinnakkaisväylä)
15. Heinoo–Karkku
16. Sastamalantie: Kaukola–Kiikka
17. Pohjanmaantie: Vehkatie–Haapaniementie
18. Keikyäntie: Peevontie–Keikyäntie 197
19. Äetsäntie: Kytäjäntie–vt 12
20. Häijää–Uotsola
21. Sastamalantie: Tiisalanatie–Lahonkaskentie
22. Rieniläntie
25. Narvantie–Tampereentie
26. Stormintie, kylätiekokeilu

Tässä listassa on huomioitu myös Pirkanmaan ELY-keskuksen tarveselvitys.²⁰

²⁰ Pirkanmaan ELY-keskuksen Jalankulku- ja pyöräilyväylien tarveselvitys 2018. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Näiden reittitarpeiden kehittämisessä on ensimmäiseksi syytä selvittää, minkälainen kehittäminen on tarkoituksenmukaisin: kevyen liikenteen väylä, rinnakkaisväylä vai ns. kylätie.

Erillinen kevyen liikenteen väylä on tarpeen, jos ajoradan liikennemäärä on suuri ja nopeusrajoitus korkea. Liikenneviraston suunnitteluohjeessa²¹ on määritetty jalankulun ja pyöräilyn erottelu autoliikenteestä harvaan asutussa maantieympäristössä eri nopeusrajoituksilla ja liikennemäärillä.

Erillinen kevyen liikenteen väylän rakentaminen maantien varteen on kustannuksiltaan n. 300–500 tuhatta euroa kilometriä kohden, joten kevyen liikenteen väylien rakentaminen ei ole kaikille yhteysväleille realistista. Rinnakkaisväylällä tarkoitetaan tässä väylää, joka tarjoaa kävelyn ja pyöräilyn yhteyden vilkkaampi liikenteisen väylän rinnalle. Tällöin vähäliikenteinen tie on sekä autoliikenteen että kävelijöiden ja pyöräilijöiden käytössä.

Kylätiellä tarkoitetaan tässä järjestelyä, jossa maantiellä parannetaan kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta jakamalla olemassa olevan tien tila uudelleen. Poikkileikkauksessa moottoriajoneuvoille osoitetaan tien keskeltä ajokaistatila, jonka molemmin puolin rajataan piennar ensisijaisesti liikenteessä heikommassa asemassa oleville, kuten jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Kylätie on Suomessa toistaiseksi käytössä oleva työnimi. Ohessa tarkemmin Sattulan kylätien kokeilusta.

Kävelyn ja pyöräilyn väylästäön kehittäminen vaatii yhteistyötä eri osapuolten mm. ELY-keskuksen kanssa. Reittien kehittämisessä selvitetään erilaisia väyliä esimerkiksi Kylätiekokeilua Tyrväänkylän reitin täydentämiseksi ja rinnakkaisväylien selvittämistä Vammala–Karkku yhteysvälille.

²¹ [Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu.](#) Liikenneviraston ohjeita 11/2014.



SATTULAN KYLÄTIE

Sattulantie on Hattulan kunnassa sijaitseva maantie, joka muutettiin kesällä 2018 hollantilaistyyppiseksi kylätieksi.²² Tiellä on noin 400 käyttäjää vuorokaudessa.

Kokeilulla haluttiin rauhoittaa henkilöautoliikenteen nopeuksia ja lisätä eri käyttäjäryhmien kokemaa liiketurvallisuutta. Lisäksi kokeilulla saadaan lisätietoa uusista kustannustehokkaista keinoista parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita alemman tieverkon vähäliikenteisissä kohteissa, joissa erillisen kevyen liikenteen väylän toteuttaminen ei ole tarkoituksenmukaista. Kylä-

tiekokeiluun ryhdyttiin Sattulan kyläyhdistys ry:n tekemän aloitteen perusteella.

Sattulantien liikennejärjestelyitä muutettiin 2,5 kilometrin matkalla. Ajoin keskeistä varattiin moottoriajoneuvoliikenteelle kaksisuuntainen, noin 3 metriä leveä kaista. Ajoin molemmin puolin varataan noin 1,5 metriä leveä reuna-alue ensisijaisesti jalankulkijoiden ja pyöräliikenteen käyttöön. Moottoriajoneuvojen kohtaaminen tapahtuu osittain reuna-alueiden kautta. Nopeusrajoitus kylätiellä on 40 kilometriä tunnissa.

Kokemukset kylätiejärjestelystä ovat olleet hyviä.

²² Sattulan kylätie. Raportti Uudenmaan ELY-keskuksen kylätiekokeilusta. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Raportteja 57/2019.



Kuvat: Niko Palo, Strafica.

■ TOIMENPIDE 5

Pyörätelineitä ja pyöräkatoksia lisätään vuosittain:

- katu- ja puistoalueille
- kaupungin kiinteistöihin (koulut, kirjastot ja muut työpaikat)
- liityntäpysäköintipaikoille (joukkoliikenteen ja pyöräilyn yhdistäminen)

Pyörätelineitä ja -katoksia katuympäristöön, joukkoliikenneasemille ja kaupungin kiinteistöihin

Jotta pyöräily olisi mukavaa ja kätevää, on tärkeää, että pyörälle löytyy turvallinen säilytyspaikka mahdollisimman läheltä määränpäätä. Näin saadaan pyöräilyn hyödyt kulkutapana parhaaseen mahdolliseen käyttöön. Kun pyörille on oma paikkansa kaupunkitilassa, ne eivät myöskään häiritse tai ole esteenä muille kaupungissa liikkujille.

Laadukkaan pyöräpysäköinnin määrittely:

1. pyörille on osoitettu selkeä paikka
2. pyörälle on riittävästi tilaa
3. pyörän voi kiinnittää telineeseen rungostaan
4. pyörä on suojassa sateelta
5. pyörä on suojassa pakkaselta

Pyörän pysäköintipaikasta ja pysäköinnin kesto- ta riippuu kuinka tärkeitä eri kriteerit ovat. Lyhyt- aikaiseen pysäköintiin voi riittää, että pyörällä on riittävästi tilaa. Talvisin tapahtuvaan työpäivän aikaiseen pysäköintiin toivotaan säilytystä sisäti-



lasta. Luonnollisesti pyörän arvo vaikuttaa myös siihen, kuinka tärkeää on pyörän suojaaminen var- kaudelta.

■ TOIMENPIDE 6

Kaupunkipyöräjärjestelmän hankkiminen kaupunkiin.

Kaupunkipyörät kaupungissa asuville, työskenteleville ja vieraileville

Kaupunkipyörillä tarkoitetaan yhteiskäyttöisiä pyöriä, jotka ovat kaupungissa asuvien, työskentelevien ja vierailevien käytössä. Kaupunkipyörät mahdollistavat joukkoliikenteen ja pyöräilyn suju- van yhdistämisen.

Sastamalan kaupunkipyöräverkosto sisältäisi alustavan suunnitelman mukaan asemat rautatie- asemalla, Vammalan torilla, Sastamalan sairaala- terveyskeskuksella sekä mahdollisesti Vammalan- tien ja Pirkanmaantien liittymässä.

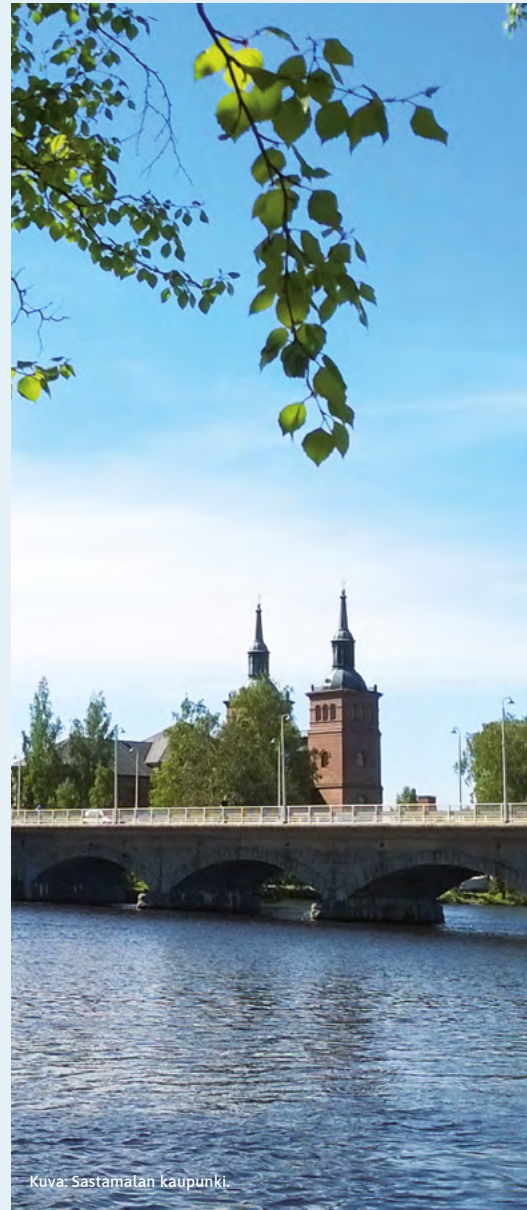
■ TOIMENPIDE 7

Autoilulle vaihtoehtoisten kulkutapojen esiintuominen Sastamalan matkailupalveluissa.

Kävelyn, pyöräilyn, joukkoliikenteen sekä niiden yhdistämisen mahdollisuuksien esiintuominen matkailupalveluiden toiminnassa

Sastamala on upea matkailukaupunki. Kaupungin tiivistä keskusta ympäröivät vesistöt, kulttuurimaa-seutu ja luontokohteet. Tunnettuja nähtävyyksiä ovat Herra Hakkaraisen talo, monet luontokohteet sekä keskiaikaiset Pyhän Olavin kirkko sekä Pyhän Marian kirkko ja lisäksi 1850-luvulla rakennettu Tyrvään kirkko. Sastamala sijoittuu myös uuden, tekeillä olevan Pyhän Olavin mannerreitin varrelle, josta valmiina on Sastamalan kirkkovaellus Karkun ja Keikyän välillä, n. 40 km. Reitti on kuljetavissa kävellen, pyörällä ja veneellä ja 20 km päivämatalka onnistuu myös junalla kulkien reitin alku- ja loppupäässä.

Sastamalan matkailu tukeutuu nykyisin kuitenkin paljolti henkilöautoon. Siksi on hyvä etsiä keinoja, joilla Sastamalan matkailukohteiden saavutettavuutta muuten kuin autolla voidaan kehittää. Erityisesti nostetaan tietämystä, että Sastamalan keskusta ja Karkkuun pääsee junalla.



Kuva: Sastamalan kaupunki.

**Alustavasti on ehdotettu seuraavia
kampanjaideoita:**

- Turvavälin korostaminen maantiellä pyöräilijän ohittaville autoille.
- Matkailukohteiden markkinoinnissa autolle vaihtoehtoisten kulkutapojen nykyistä parempi korostaminen kampanjoin.
- Kerrotaan matkailukohteiden saapumisohjeissa juna- ja bussiyhteyksistä sekä missä on matkailukohteen pyörien säilytys.
- Tarkistetaan, että matkailukohteissa pyörän saa pysäköityä lähemmäksi kuin auton.
- Järjestetään kampanja, jossa pyörällä kohteeseen tulleet saavat ilmaisen kahvi-, pillimehu- tai jätskilipun.

Tarkoitus ei ole rajoittaa autoilua matkailukohteisiin vaan tuoda vaihtoehtoisia kulkutapoja esille. Tavoitteena on, että työtä tehdään yhteistyössä matkailun palvelutarjoajien kanssa.

■ TOIMENPIDE 8

Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen kiinteäksi osaksi päiväkotien ja koulujen ohjelmaa.

**Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen
Sastamalan kouluissa**

Sastamalan koulujen rehtorit näkevät kävelyn ja pyöräilyn lisäämisen koulumatkoilla tärkeänä asiana. Kuitenkin muutamassa koulussa on niin sanottuja pyöräilykieltoja eli suosituksia, joiden mukaan esimerkiksi ensimmäisen ja toisen luokkasteen oppilaat eivät saisi tulla kouluun pyörällä. Lasten kouluun pyöräily ei ole koulun päätettävissä oleva asia.

**Kävelyä ja pyöräilyä koulumatkoilla voidaan
lisätä seuraavilla keinoilla:**

- Koulujen pihojen ja lähiympäristön liikennejärjestelyt ja niistä tiedottaminen vanhemmille ja koululaisille.
- Pyöräilyoppituntien järjestäminen: pyöräilyoppitunnit sisältävät esimerkiksi polku-pyörän turvavarusteiden läpikäynnin, ajotaitoradan sekä pyöräilyleikkejä.
- Erilaiset kisat ja kampanjat, joissa lapsia ja nuoria kannustetaan kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseen koulumatkalla.
- Kävelevän koulubussin järjestäminen koulumatkalle. Kävelevässä koulubussissa lapset kävelevät kouluun yhden tai useamman aikuisen kanssa etukäteen sovituin reitein ja aikatauluin.

PYÖRÄILYKASVATUS

Pyöräilykasvatus on koululuille ja päiväkodeille koostettu kokonaisuus, jossa on vinkkejä ja kokemuksia aktiivisten arkimatkojen suosimiseen kouluissa. Pyöräilemään oppii pyöräilemällä ja kouluissa voidaan järjestää pyöräilyoppitunteja, joiden aikana opetellaan leikin kautta sekä pyöräilyä että liikennesääntöjä.

Pyöräilymerkkien suorittaminen on hyvä tapa markkinoida pyöräilyn hyötyjä sekä koululaisille että heidän vanhemmilleen.

Pyöräilymerkin voi suorittaa monella eri ikätasolla päiväkotikäikäisistä aina yläasteikäisiin. Tärkeä taitekohda on, kun nuori täyttää 12 vuotta, sillä silloin hän ei voi enää liikennesääntöjen mukaan ajaa jalkakäytävällä. Tässä ikävaiheessa nuoren itsenäinen liikkuminen li-

sääntyy ja elinpiiri laajenee. Tässä ikäryhmässä tapahtuu myös paljon pyöräilyonnettomuuksia.

Pyöräily voi olla myös välituntiliikuntaa. Koulun pihalta voidaan varata alue, jossa saa pyöräillä myös välitunnilla.

Välituntipyöräilyä ja yhteisiä retkiä varten koululla olisi hyvä olla tarjolla muutama lainapyörä, joita huolletaan säännöllisesti.

Sivustoilta www.poljin.fi/pyoraillykasvatus ja www.pyorallakouluun.fi löytyy paljon vinkkejä pyöräilykasvatukseen toteuttamiseen. Sieltä löytyvät esimerkiksi ohjeet pyörän kuntotarkastuksen ja pyöränhuollon koulutuksen toteutukseen, ohjeet Pyöräilymerkin suorittamisen toteuttamiseen tai kadulla ajamisen koulutuksen järjestämiseen 11-vuotiaille.



Kuva: Valpastin Oy.

■ TOIMENPIDE 9

Laaditaan Sastamalan kaupungin pyöräilykartta, josta tehdään sekä painettu versio että tulostettava versio internetsivuille.

Nykyisistä reiteistä ja väylistä tiedottaminen – kävelyn ja pyöräilyn kartan laatiminen

Kävelyn ja pyöräilyn reiteissä on paljon kehitettävää, mutta erittäin tärkeä toimenpide on tiedottaa nykyisistä reiteistä ja väylistä.

Vaikka erilaiset mobiilit karttasovellukset palvelevat myös pyöräilijöitä, ovat kävelyn ja pyöräilyn kartat suosittuja tuotteita: hyviä esimerkkejä löytyy esimerkiksi Hyvinkäältä, Tampereen seudulta ja pääkaupunkiseudulta. Hyvinkäällä on laadittu erillisiä pyöräkarttoja eri kaupunginosiin sekä lisäksi maastopyöräkarttoja. Kartat löytyvät sekä paperisina versioina että netistä tulostettavina versioina. Pääkaupunkiseudun ja Tampereen seudun pyöräilykartat ovat tarjolla paperisina versioina ja opaskartan lisäksi on laadittu kävelyn ja pyöräilyn reittiopas. <http://kevytliikenne.tampere.fi/>

Kävelyn ja pyöräilyn kartta antaa yleiskuvan kaupungin pyöräilyverkostosta ja se toimii markkinointituotteena niin asukkaalle, retkeilijälle kuin turistillekin. Pyöräilykartta toteutetaan digitaalisesti. Näin sitä voidaan hyödyntää erilaisina sähköisinä ja painettuina versioina.

■ TOIMENPIDE 10

Kävelyä ja pyöräilyä markkinoidaan säännöllisesti.

Kävelyn ja pyöräilyn markkinointi

Kävelyä ja pyöräilyä markkinoidaan aktiivisesti sekä työmatka- että vapaa-ajan liikennemuotona. Kävelyn ja pyöräilyn markkinoinnilla ei poisteta esteettömän, turvallisen ja laadukkaan infran tarvetta. Laadukkaan infran tarve on keskeinen.

Infran kehittäminen vaatii kuitenkin aikaa ja rahaa. Kävelyn ja pyöräilyn markkinointi on todettu edulliseksi ratkaisuksi pyöräilyn edistämiseksi: paras vaikutus saadaan, kun infrastruktuurin parantamiseen yhdistetään innostava markkinointi.

Kävelyn ja pyöräilyn markkinointikeinoja ovat:

- Erilaiset teemapäivät ja tapahtumat esimerkiksi heijastimien ja pyörävalojen jakaminen lokakuussa ja kenkien liukuestekampanja marraskuussa.
- Pyöräilijöiden palkitseminen: esimerkiksi liikuntakeskuksessa ja kirjastossa voidaan järjestää kampanjapäiviä, jolloin pyörällä tulleille tarjotaan esimerkiksi kahvit. Tämä voidaan toteuttaa esimerkiksi niin, että pyöräilykypärää näyttämällä saa kahvilipun.
- Erikoispyörien, kuten sähkö- ja tavara-pyörien koeajopäivät.
- Haastekilpailut

Kaupunki osallistuu työnantajana Kilometrikisaan www.kilometrikisa.fi ja haastaa sastamalalaiset työnantajat mukaan.

Kävelyn ja pyöräilyn markkinointi on kustannustehokasta, kun se on säännöllistä. Säännöllisyys tuo markkinointiin rutiinia ja toiminta tehostuu. Esimerkiksi Kilometrikisaan tulee jatkuvasti lisää osallistujia, koska kampanja tulee tunnetummaksi.

5

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma 2020–2030

Visio 2030

Vuoteen 2030 mennessä sekä kävely ja pyöräily lisääntyvät Sastamalan kaupungissa sekä arkimatkoilla että vapaa-ajan muotona. Arkimatkoilla osa kävelyn ja pyöräilyn matkojen lisääntymisestä johtuu siitä, että lyhyitä matkoja tehdään useammin auton sijaan kävellen ja pyörällä. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet parantuvat kaupungissa.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämistä seurataan seuraavilla mittareilla:

Mittari 1

Kävelyn ja pyöräilyn liikennemäärien laskennat

Kävelyn ja pyöräilyn liikennemäärien laskennat vuosittain ovat selkeä mittari kävelyn ja pyöräilyn määrien kehittymiselle. Vuosittain laskettaviksi kohteiksi kannattaa ottaa 3–5 pistettä. Esimerkiksi seuraavat laskentapistteet ovat kiinnostavia:

- Rautatieasema
- Vammaskosken silta
- Puistokatu
- Itsenäisyudentie
- Marttilankatu
- Rautavedenkatu

Mittari 2

Kulkumuotojakauma

Seurataan kävelyn ja pyöräilyn kulkumuoto-osuutta valtakunnallisessa liikennetutkimuksessa.

Mittari 3

Infrastruktuurin kehittäminen

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseksi investointien ihannetaso olisi 500 000 €/vuosi. Investointitarve arvioidaan vuosittain mahdollisuuksien ja talouden kantokyvyn mukaan.

Sastamalan kaupunkiin perustetaan kävelyn ja pyöräilyn edistämisryhmä, joka raportoi ohjelman edistymisestä kaupunginhallitukselle vuosittain. Tarkoitus on, että kaikissa toimenpiteissä tapahtuu edistysaskeleita vuosittain.

6

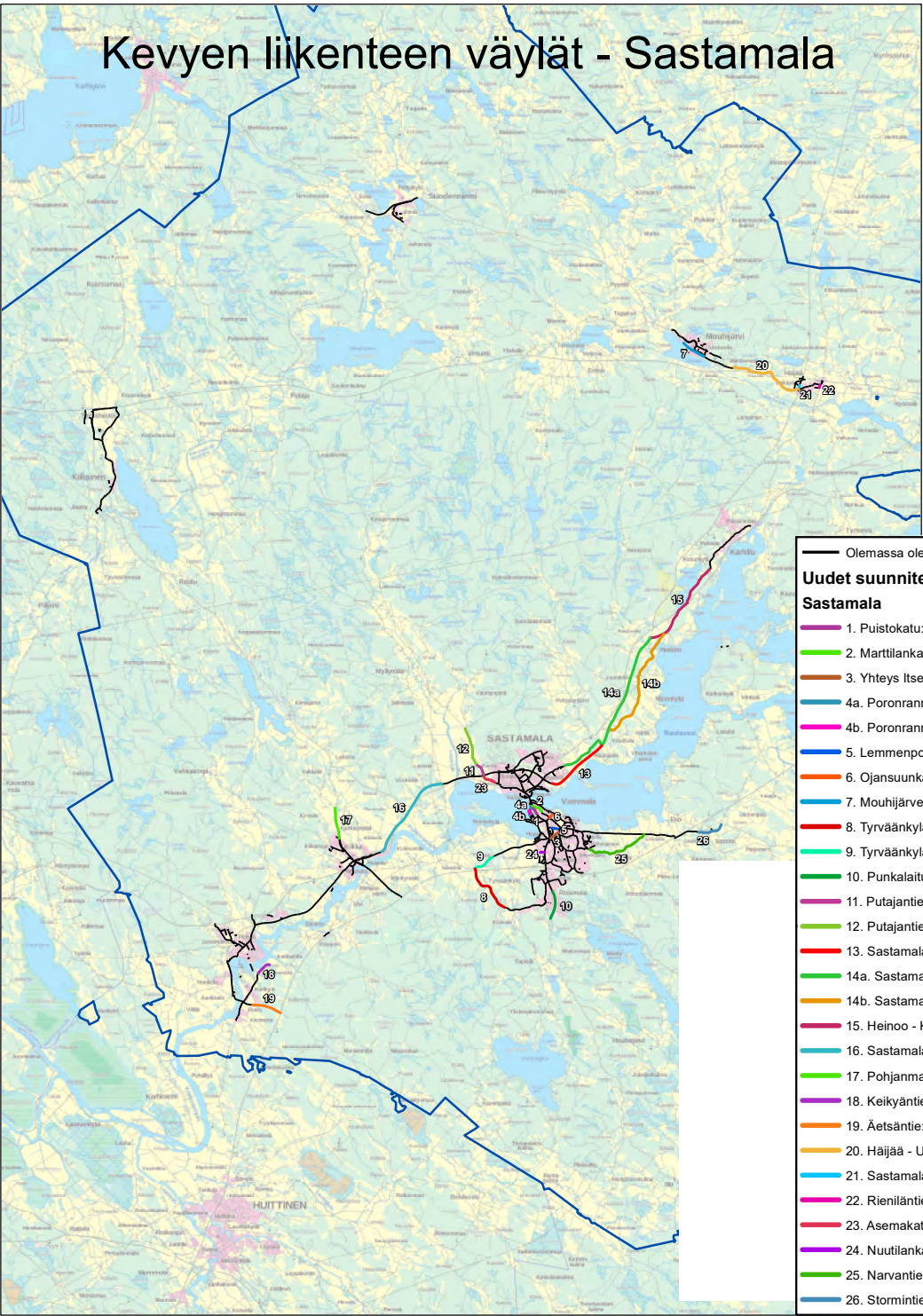
Karttaliitteet - Kevyen liikenteen väylät

1. Sastamala
2. Karkku
3. Keikyä
4. Keskusta
5. Kiikoinen
6. Mouhijärvi - Häijää
6. Suodenniemi
7. Stormi



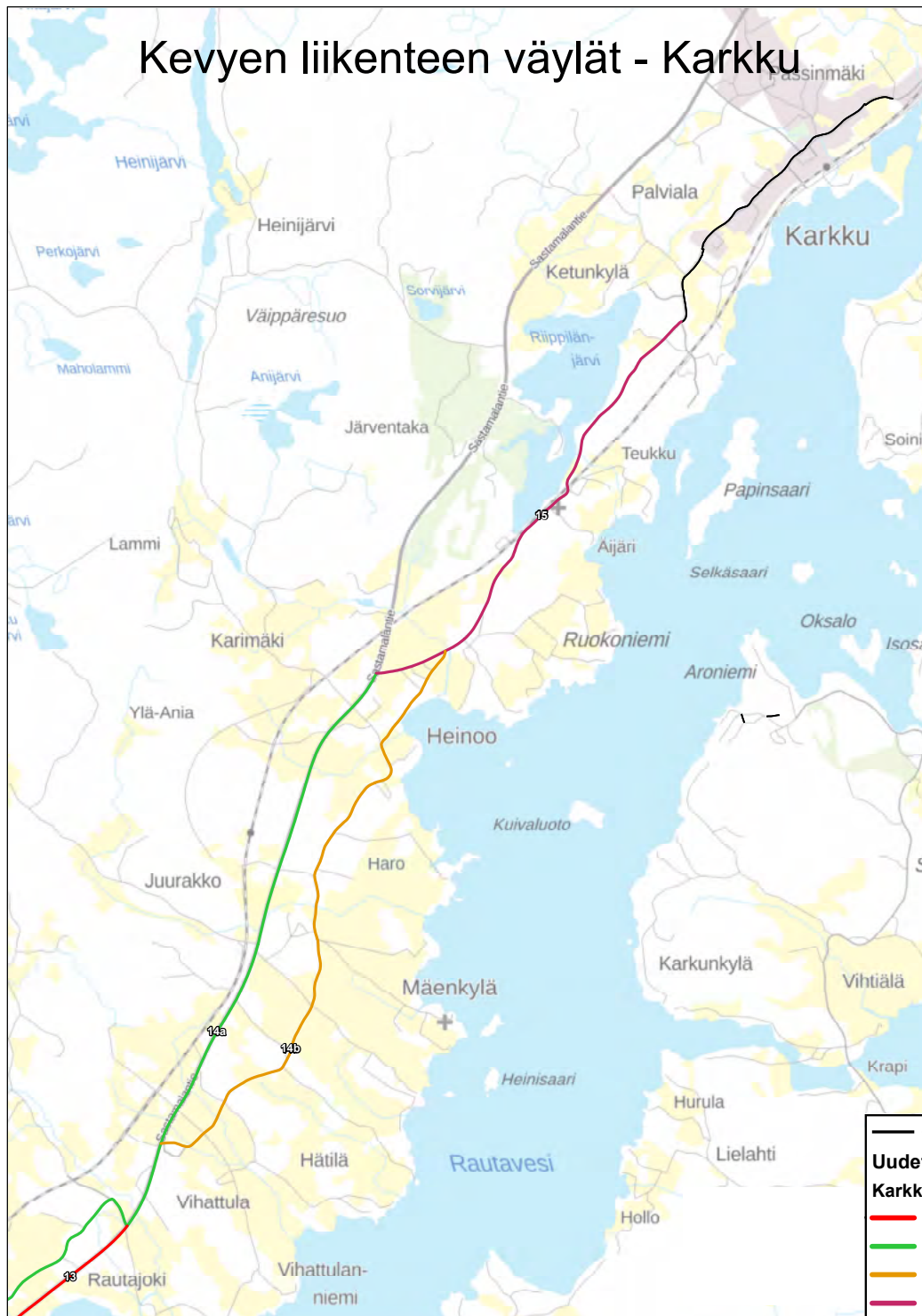
Kuva: Sastamalan kaupunki.

Kevyen liikenteen väylät - Sastamala



- Olemassa olevat kevyen liikenteen väylät
- Uudet suunnitellut yhteysvälit**
Sastamala
- 1. Puistokatu: Santalahdenkatu - Aittalahdenkatu
 - 2. Marttilankatu: Puistokadun kiertoliittymä - Aittalahdenkatu
 - 3. Yhteys Itsenäisyydentie - Aarnontie
 - 4a. Poronrannan yhteys A
 - 4b. Poronrannan yhteys B
 - 5. Lemmenpolku
 - 6. Ojansuunkatu
 - 7. Mouhijärventie: Kaukalotie - Uotsolantie
 - 8. Tyrväänkylän reitti, kylätiekokeilu
 - 9. Tyrväänkylän reitti, Pesurinkadun väylä
 - 10. Punkalaitumentie: Ahertajankatu - Virkatie
 - 11. Putajantie: Sastamalan tie - Putajantie 249
 - 12. Putajantie: Putajantie 249 - Vaununperäntie mt 2492
 - 13. Sastamalan tie
 - 14a. Sastamala - Heinoo A yhteysvälin kehittäminen
 - 14b. Sastamala - Heinoo B yhteysvälin kehittäminen
 - 15. Heinoo - Karkku yhteysvälin kehittäminen
 - 16. Sastamalan tie: Kaukola - Kiikka
 - 17. Pohjanmaantie: Vehkatie - Haapaniementie
 - 18. Keikyäntie: Peevontie - Keikyäntie 197
 - 19. Äetsäntie: Kyntäjantie - vt 12
 - 20. Häijää - Uotsola
 - 21. Sastamalan tie: Tiisalan tie - Lahonkaskentie
 - 22. Rienlantie
 - 23. Asemakatu
 - 24. Nuutilankatu
 - 25. Narvantie - Tampereentie
 - 26. Stormintie, kylätiekokeilu

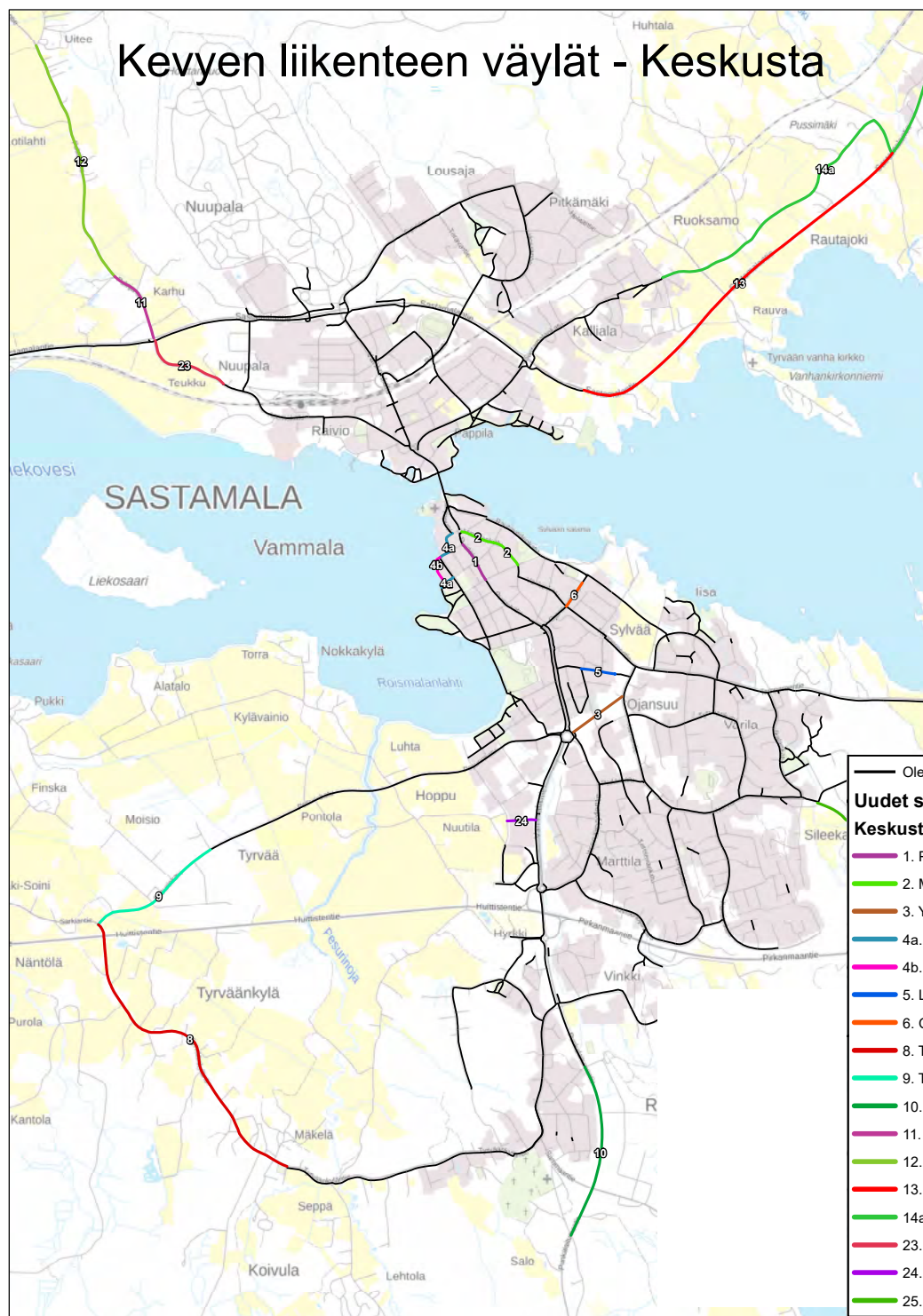
Kevyen liikenteen väylät - Karkku



- Olemassa olevat kevyen liikenteen väylät
- Uudet suunnitellut yhteysvälit**
- Karkku**
- 13. Sastamalan tie
 - 14a. Sastamala - Heinoo A yhteysvälin kehittäminen
 - 14b. Sastamala - Heinoo B yhteysvälin kehittäminen
 - 15. Heinoo - Karkku yhteysvälin kehittäminen

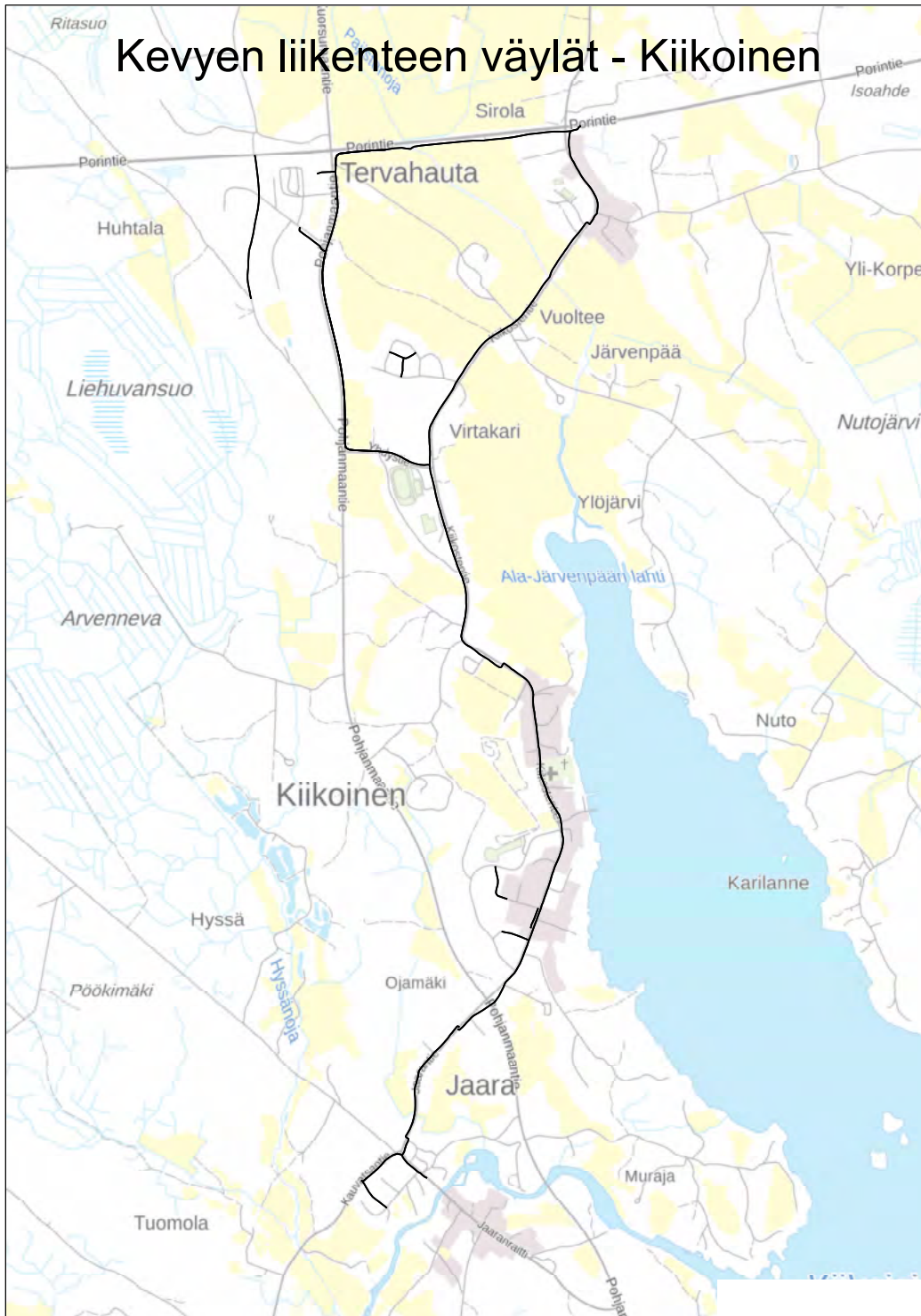


Kevyen liikenteen väylät - Keskusta



- Olemassa olevat kevyen liikenteen väylät
- Uudet suunnitellut yhteysvälit**
- Keskusta**
- 1. Puistokatu: Santalahdenkatu - Aittalahdenkatu
 - 2. Marttilankatu: Puistokadun kiertoliittymä - Aittalahdenkatu
 - 3. Yhteys Itsenäisydentie - Aarnontie
 - 4a. Poronrannan yhteys A
 - 4b. Poronrannan yhteys B
 - 5. Lemmenpolku
 - 6. Ojansuunkatu
 - 8. Tyrväänkylän reitti, kylätiekokeilu
 - 9. Tyrväänkylän reitti, Pesurinkadun väylä
 - 10. Punkalaitumentie: Ahertajankatu - Virkatie
 - 11. Putajantie: Sastamalandie - Putajantie 249
 - 12. Putajantie: Putajantie 249 - Vaununperäntie mt 2492
 - 13. Sastamalandie
 - 14a. Sastamala - Heino A yhteysvälin kehittäminen
 - 23. Asemakatu
 - 24. Nuutilankatu
 - 25. Narvantie - Tampereentie

Kevyen liikenteen väylät - Kiikoinen



— Olemassa olevat kevyen liikenteen väylät

Kevyen liikenteen väylät - Mouhijärvi - Häijää



- Olemassa olevat kevyen liikenteen väylät
- Uudet suunnitellut yhteysväylät**
- Mouhijärvi - Häijää**
7. Mouhijärventie: Kaukolantie - Uotsolantie
20. Häijää - Uotsola
21. Sastamalanatie: Tiisalanatie - Lahonkaskentie
22. Rieniläntie

Kevyen liikenteen väylät - Suodenniemi



- Olemassa olevat kevyen liikenteen väylät

Kevyen liikenteen väylät - Stormi



SASTAMALA

**Hyvän elämän maaseutukaupunki
Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma**

Teksti: Mari Päätaalo, Valpastin Oy
Ulkoasu & taitto: Lumimarja Terttu Rönkkö,
Suunnittelutoimisto Lumimarja

Luonnos 16.6.2020

